

FELIKS PANKAU
JAKUB PIETRUSZEWSKI

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

BAŁTYCKIE WYZWANIA ROZWOJU METROPOLII POLSKICH NA PRZYKŁADZIE TRÓJMIASTA

Abstract: Baltic Challenges for Polish Metropolies Development (Tri-City Example). Political transformation of the 1990s had a significant impact on searching for new forms of integration and co-operation in Central and Eastern Europe. Poland together with the Baltic countries has started an integration process based on the potential of the Baltic Sea. Initiatives that have been undertaken within the framework of the mutual co-operation have helped to create the concept of the Baltic Sea Region. The Baltic Sea Region is perceived as being able to respond to global economic challenges and competitiveness. However, the internal structure of the region is not homogenous, but diverse. To strengthen the competitiveness and territorial cohesion of the region, it is essential to reinforce Polish metropolitan areas in a way they could become strategic points of the knowledge-based economy. Under the circumstances it would be possible to form new development areas to counterbalance the domination of the so called Pentagon.

Wstęp

Zapoczątkowane w Europie Środkowej i Wschodniej w 1989 r. przeobrażenia ustrojowe oraz zmiany społeczno-gospodarcze, będące skutkiem wcześniejszych wydarzeń politycznych w tej części starego kontynentu, wywołują niezbędność nowego spojrzenia na aspiracje i wyzwania państw dawnego Bloku Wschodniego. W sposób szczególny zaznaczyło się to 25 maja 1990 r., kiedy Polska złożyła w Brukseli oficjalny wniosek o rozpoczęcie negocjacji umowy o stowarzyszeniu ze Wspólnotami Europejskimi. W tym samym kwartale 1990 r. Polska, jako pierwszy kraj Europy Środkowej i Wschodniej, przedłożyła Komisji projekt tekstu układu o stowarzyszeniu.

Działaniom tym towarzyszyły także inne liczne inicjatywy polityczne np. Grupa Wyszehradzka, Trójkąt Weimarski, których znaczenie i rola w procesie integracji europejskiej jest trudna do przecenienia w obecnej chwili. Miały one istotne znaczenie także

dla nowego spojrzenia na Europę, jej rolę i znaczenie w integrującym się świecie, a jednocześnie wskazały na konieczność ponownego myślenia o niej w kategoriach makroregionalnych. Współpraca europejska i zacieśnianie więzi, w tym zwłaszcza rozszerzenie Unii Europejskiej w maju 2004 r. o 8 państw Europy Środkowej i Wschodniej, a także o Cypr i Maltę, przyczyniło się do nowego otwarcia w myśleniu o Wspólnocie nie tylko jako całości, ale także o jej poszczególnych częściach. Potrzeba nowego spojrzenia powodowana była m.in. znacznym rozszerzeniem, ale przede wszystkim pogłębieniem zróżnicowania terytorialno-podmiotowego UE. Przejawem tego stały się inicjatywy Komisji Europejskiej oraz państw członkowskich podejmowane m.in. w ramach idei Regionu Morza Bałtyckiego (RMB) czy też Unii na rzecz Regionu Morza Śródziemnego. Z polskiego punktu widzenia Region Morza Bałtyckiego mimo znacznych dysproporcji w rozwoju, braku silnych powiązań gospodarczych, kulturowych oraz przy niskiej spójności infrastrukturalnej staje się prawdziwą szansą na włączenie kraju do regionu funkcjonalnego silnego z nowoczesną i innowacyjną gospodarką, opartego na zrównoważonym i trwałym rozwoju, dającego szansę na stworzenie sieci silnych aktywnych, trwałych powiązań komunikacyjnych, gospodarczych i społecznych.

Zanim myślenie to nabrało realnych kształtów opartych na strategicznych decyzjach w skali Wspólnoty Europejskiej od wielu już lat dyskutowano o potrzebie wspólnego podejścia¹ do problemów państw basenu Morza Bałtyckiego, przede wszystkim w zakresie ekologicznym. *Idea integracji europejskiej*, jak podaje Toczyski (1999), w *Obszarze Bałtyckim była aż do lat 90. pustym hasłem. Państwa deklarowały wprawdzie zainteresowanie ochroną Morza Bałtyckiego i jego zasobów żywych, ale nie widziały dużych możliwości rozwijania współpracy regionalnej*. Polityka zimnej wojny oraz podziały polityczne na dwa wrogie bloki państw uniemożliwiały wspólne rozwiązywanie problemów. Dopiero przemiany polityczne roku 1989 i późniejszy upadek ZSRR umożliwiły stopniowe zacieśnianie więzi i poszukiwanie wspólnych rozwiązań czy definiowania priorytetów oraz kierunków służących pogłębieniu integracji. Od samego początku aktywnymi uczestnikami tych działań stały się takie państwa, jak Polska, ale również pozostające dotychczas poza głównym nurtem europejskiego życia politycznego i ekonomicznego – Litwa, Łotwa czy Estonia. Zachodzące przemiany polityczne zaowocowały jeszcze większym poczuciem wspólnoty w interesach politycznych, ale także w zakresie wspólnej odpowiedzialności za problemy natury ekologicznej czy rozwoju społeczno-gospodarczego. Ich przejawem stały się działania podejmowane w ramach, *BALTIC 2F*, *HELCOM Baltic Action Plan*³ czy też *VASAB 2010*.

¹ Pomysłodawcą idei Europy Bałtyckiej był prof. Jerzy Zaleski, który konsekwentnie w kolejnych publikacjach rozwijał koncepcję Europy Bałtyckiej.

² Agenda dla Regionu Morza Bałtyckiego przedstawiająca program działań przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju całego regionu, przyjęta na 7. Sesji Ministerialnej Rady Państw Morza Bałtyckiego w Nyborgu, 22-23 czerwca 1998.

³ Strategiczny plan działań zmierzający do przywrócenia równowagi ekologicznej wód Morza Bałtyckiego, przyjęty przez ministrów środowiska HELCOM na spotkaniu 15 listopada 2007 r. w Krakowie.

Te ostatnie zapoczątkowane w 1992 r. miały wymiar szczególny, gdyż po raz pierwszy ministrowie właściwi ds. planowania przestrzennego państw Regionu Morza Bałtyckiego wspólnie przyjęli deklarację o potrzebie opracowania długookresowej perspektywy przestrzennego rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego, która odpowiadałaby na nowe wyzwania stojące przed całym obszarem, w tym w zakresie zwiększenia jego konkurencyjności i roli w skali globalnej oraz wzrostu atrakcyjności osiedleńczej i ułatwienia harmonizacji rozwoju transportu. Pierwszy tego typu dokument dla Regionu Morza Bałtyckiego został przyjęty na konferencji w Tallinie w 1994 r. – tzw. Raport Talliński⁴ pod nazwą *VASAB 2010 (Wizja i Strategie dookoła Morza Bałtyckiego do 2010 roku)*. W 10 lat po przyjęciu tego dokumentu postanowiono, uwzględniając nowe uwarunkowania globalne (zmiany klimatyczne, kryzys gospodarczy), postęp w integracji europejskiej oraz nowe problemy i możliwości dla lepszej współpracy międzyregionalnej, ponownie zdefiniować cele rozwojowe, tak aby sprostać wyzwaniom w zakresie konkurencyjności, spójności i dostępności całego regionu. Prace nad nową *Długookresową Perspektywą Rozwoju Przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego*⁵ (*DPRP RMB*) zostały zainspirowane przez Radę Państw Morza Bałtyckiego i przyjęte jako zadanie Komitetu VASAB na VI Konferencji Ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój, która odbyła się w Gdańsku we wrześniu 2005 r. W latach 2008-2009 prace nad *DPRP RMB* objęły przygotowanie i przedyskutowanie kolejnych wersji tego dokumentu, który ostatecznie został przyjęty na konferencji ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój w Wilnie 16 października 2009 r.

1. Miasta w rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego

Od początku prac nad kształtowaniem pierwszej wizji Regionu Morza Bałtyckiego – *VASAB 2010*, szczególną rolę przypisywano miastom i zespołom miejskim, jako głównym motorom wzrostu znaczenia politycznego, gospodarczego i społecznego Regionu, a także działaniom w zakresie spójności transportowej, w tym rozwijaniu powiązań drogowo-kolejowych i morskich. To właśnie morski wymiar obszaru od samego początku nadawał ton i charakter koncepcjom rozwoju przestrzennego.

Znalazły one szczególne odbicie w tzw. Raporcie Gdańskim⁶, w którym kształtowanie wizji zostało ujęte w trzech systemach przestrzennych tworzących zintegrowaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną:

- **węzłowe: systemy zurbanizowane i obszary wiejskie** – wskazano na potrzebę ukształtowania policentrycznej i zintegrowanej sieci osadniczej;

⁴ Raport konferencji ministrów panowania przestrzennego krajów RMB, która odbyła się w Tallinie 7-8 grudnia 1994 r.

⁵ Ang. *Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region*.

⁶ Raport konferencji ministrów panowania przestrzennego krajów RMB, która odbyła się w Gdańsku 14-15 grudnia 1993 r.

- **liniowe: systemy infrastruktury** – wskazano na konieczność szerokich działań związanych z budową spójności infrastrukturalnej wewnętrznej i zewnętrznej z jednoczesnym rozwijaniem nie tylko drogowych i kolejowych, ale także morskich powiązań transportowych;
- **powierzchniowe: obszary specyficzne** – wskazano wiele dziedzin na polu kultury, ochrony środowiska, ochrony zasobów naturalnych, terenów nadmorskich, na podstawie których należy rozwijać współpracę i wspólnie podejmować działania.

Kolejny tzw. Raport Talliński, szczegółowo odniósł się do Raportu Gdańskiego i scharakteryzował system osadniczy Regionu Morza Bałtyckiego wskazując rolę i znaczenie poszczególnych elementów strukturotwórczych systemu osadniczego, dla którego najważniejsze znaczenie mają dwie pierwsze grupy ośrodków:

- miasta odgrywające ważną rolę we współpracy międzynarodowej, aktywnie konkurujące z ośrodkami w Europie Zachodniej, tworzące tzw. *Bałtycki Pierścień Miast Europejskich*: Kopenhaga, Oslo, Sztokholm, Helsinki, Sankt Petersburg, Ryga, Mińsk, Warszawa, Berlin i Hamburg;
- miasta odgrywające ważną rolę w integracji bałtyckiej, uzupełniające miejski system osadniczy wzmacniający spójność przestrzenną RMB: Arhus, Malmö-Lund, Norrköping-Linköping, Umea, Lulea, Rostok, Kilonia, Lubeka, Szczecin, Gdańsk-Gdynia, Kaliningrad, Wilno-Kowno, Tallin, Göteborg, Kłajpeda, Liepaja, Turku.

W sposób wyraźny należy stwierdzić, że ze zrozumiałych względów zaproponowana w *Raporcie* hierarchia ośrodków, odzwierciedlała „bałtykocentryczny” punkt widzenia. Ujęcie to wyraźnie pokazało, że integracja regionu wynikająca z bałtyckiej tożsamości musi się oprzeć przede wszystkim na ośrodkach będących ogniwami zjawisk i procesów charakterystycznych dla tego regionu. Dlatego wyraźnie inną rolę i rangę nadano Trójmiastu czy Szczecinowi niż ośrodkom południowej Polski. Sygnał ten wskazał, że integracja wokół Bałtyku przede wszystkim związana jest z regionami, dla których brak jest innych właściwszych możliwości, a ich wewnętrzne potencjały oparte są na tej morskiej specyfice. Nie oznacza to jednak pomniejszania roli pozostałych ośrodków w rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego, wręcz przeciwnie razem przesądzają o jego wysokim potencjale, lecz jednocześnie mają szansę na uczestnictwo także w innych transnarodowych strukturach, dla których aspekt morski nie musi mieć żadnego znaczenia.

Różnice i podobieństwa istniejące między krajami Regionu Morza Bałtyckiego, a także ich skalę i zakres, odzwierciedlają podstawowe dane ogólne charakteryzujące gospodarkę Regionu. Choć powierzchnia części lądowej Regionu Morza Bałtyckiego stanowi ok. 1/3 powierzchni całej Unii Europejskiej, to udział ludności Regionu wynosi tylko 23% (90 mln), a zagregowany PKB ok. 16% łącznej wartości PKB w UE (*Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013* 2007). Szczegółowe analizy makroekonomiczne ujawniają z dużą ostrożnością podstawowe różnice struktur gospodarczych oraz potencjałów ekonomicznych krajów RMB. Wynikają one nadal w dużym stopniu z historycznych uwarunkowań ich rozwoju i pewnej peryferyjności

usytuowania względem głównych ośrodków produkcji i konsumpcji, nie tylko zresztą na świecie, ale także w Europie. Peryferyjna lokalizacja – głównie wschodniej części Regionu Morza Bałtyckiego np. Finlandii wraz z brakiem zasadniczych zasobów surowcowych tworzących materialne podstawy rozwoju produkcji, zdecydowały w dużym stopniu o potrzebie poszukiwania nowych, proinnowacyjnych form rozwoju. Taką nową formą stymulowania wzrostu i zwiększania dobrobytu społecznego, stała się m.in. budowa gospodarki opartej na wiedzy (Grzelakowski 2006). W porównaniu do innych regionów europejskich i światowych Region Morza Bałtyckiego cechuje istotny atut w postaci wysokiego poziomu wykształcenia, uczestnictwa w dokształcaniu i istotnych wydatków na B+R, które stanowią podstawę do tworzenia klastrów naukowych i technologicznych w wielu dziedzinach wiedzy. Potencjał ten jest połączony z szeroką świadomością mieszkańców skandynawskich krajów Morza Bałtyckiego dotyczącą roli czynników społecznych, jaką odgrywają w zrównoważonym rozwoju gospodarczym. Szczególna rola w tym zakresie przypadła ośrodkom miejskim, w tym przede wszystkim metropolitalnym, jak Sztokholm, Helsinki, Kopenhaga, Göteborg, które w wyraźny sposób stały się miejscem światowych przepływów i węzłów integracji gospodarki światowej. Zjawisko nasilenia się procesów prowadzących do integracji gospodarki światowej jest charakterystyczne dla drugiej połowy XX w. i początku XXI w. Wiąże się ono z łączeniem gospodarek lokalnych w jeden światowy system ekonomiczny. Nastąpiło przekształcanie procesów społeczno-ekonomicznych z poziomu narodowego na poziom międzynarodowy (Nowakowska 2009). Kapitał przepływa coraz swobodniej przez granice państw, odległość jest neutralizowana przez telekomunikację, technologie informatyczne, transport lotniczy, umożliwiając natychmiastowe przekazywanie informacji, szybki przepływ kapitału, towarów i osób (Domański 2005). Węzłami tych przepływów w naturalny sposób stają się miasta i aglomeracje wielkomiejskie posiadające odpowiednią infrastrukturę teleinformatyczną, lotniska o rozbudowanej siatce połączeń, a ich wielkość, zasięg oddziaływania, czy gęstość sieci osadniczej decyduje o rozmiarze strumienia wielorakich powiązań.

Procesy globalizacji przyczyniły się do pojawienia dwóch głównych tendencji rozwoju przestrzennego i społeczno-gospodarczego Europy, w tym także Regionu Morza Bałtyckiego. Pierwsza to zmiany hierarchii gospodarczej regionów, polegające przede wszystkim na zmniejszeniu roli dotychczasowych wysoko uprzemysłowionych⁷ i pojawieniu się nowych, dotychczas słabo lub wcale nie uprzemysłowionych (np. regiony Szwecji czy Finlandii), a druga to wewnątrzregionalne przekształcenia, cechujące się przede wszystkim wzmocnieniem ośrodka centralnego (Jałowiecki 1999). Niektórzy autorzy z obserwacji zjawisk relokacji podmiotów gospodarczych towarzyszącej globalizacji wyciągają daleko idące wnioski o spadku znaczenia ośrodków i aglomeracji miejskich na skutek łatwości funkcjonowania w skali globalnej.

⁷ W XIX w. największe skupiska przemysłu i ludności wytworzyły się w rejonie wydobywania węgla kamiennego i rud żelaza. Nowoczesny przemysł zużywa inne surowce w znacznie mniejszych ilościach. Znaczenie lokalizacyjne zagłębi węglowych i rudonośnych zmalało.

Większość badaczy zjawiska wskazuje jednak na bardziej wyważoną ocenę wpływów współczesnej gospodarki światowej na przekształcenie się miast. Zwracają oni uwagę na jednocześnie rozprzestrzenianie się działalności gospodarczej towarzyszące rozwojowi telekomunikacji i technologii informatycznych, ale także na pojawienie się nowych form terytorialnej centralizacji funkcji zarządczych i kontrolnych. Jak podaje Czupich (2009), za Huggins „rewolucja technologiczna dostarczyła infrastruktury dla rozprzestrzeniania się globalizacji gospodarki, to wciąż wzrasta rola miast i regionów jako kluczowych struktur dla rozwoju ekonomicznego”. Krajowe i globalne rynki, a również operacje skali międzynarodowej wymagają istnienia ośrodków centralnych, w których mogą działać mechanizmy globalizacji. Co więcej, gałęzie przemysłu wykorzystującego technologie informatyczne wymagają rozbudowanej infrastruktury, w której skład wchodzi strategiczne węzły transportowe integrujące zarówno komunikację drogową, kolejową, morską oraz lotniczą. Łatwo zauważyć, że w procesach tych, oprócz pracy wysoko wykwalifikowanych specjalistów oraz funkcjonowania urządzeń technicznych, występują powszechne czynniki produkcji, w tym czynniki związane z miejscem, a więc tereny przemysłowe, przestrzeń produkcyjna i biurowa, pracownicy o niższych kwalifikacjach (Domański 2005). Obok tych tradycyjnych czynników pojawiają się też nowe lub wyraźnie rośnie znaczenie takich, które dotychczas nie miały większego wpływu na lokalizację. Należą do nich przyjazne otoczenie społeczne, rozbudowane usługi, w tym edukacyjne, kulturowe, a także przyjazne środowisko przyrodnicze. Szczegółowe zbadanie splotu tych czynników, pozwala dostrzec rolę, jaką odgrywają współczesne miasta i aglomeracje miejskie w gospodarce światowej.

Obecnie miasta w całym Regionie Morza Bałtyckiego mają wystarczający potencjał do odgrywania ważnej roli w gospodarce globalnej przyczyniając się do przełamywania dominacji tzw. Pentagonu⁸ i utworzenia nowej strefy integracji kontynentalnej, a może także w dalszej przyszłości globalnej w Europie. Jest to bardzo specyficzna cecha Regionu Morza Bałtyckiego, która wyróżnia go na tle innych transnarodowych struktur leżących poza centrum Europy, choć dla jego pełnego wykorzystania potrzebne są znaczne inwestycje zarówno infrastrukturalne, jak również w tzw. kapitał ludzki. Stworzenie takiej strefy w RMB w małym stopniu korzystałoby ze zbliżenia między miastami ze względu na słabą gęstość zaludnienia w północnej części i duże odległości między głównymi ośrodkami. Zatem warunkiem wstępnym do równomiernego i stabilnego rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego jest wzmocnienie rozwoju miast i ich współpracy w ramach sieci – zarówno przepływów materialnych (np. wymiana handlowa, bezpośrednie inwestycje zagraniczne), jak i niematerialnych (np. transfer wiedzy, sieci podejmowanie decyzji).

⁸ Obecnie jest tylko jeden wyraźny i duży geograficzny obszar globalnej integracji ekonomicznej: centralna strefa (rdzeń) Europy w postaci pięcioboku definiowana przez metropolie Londynu, Paryża, Mediolanu, Monachium i Hamburga. Ta strefa charakteryzuje się silnymi globalnymi funkcjami gospodarczymi i usługowymi, stwarzającymi wysoki poziom dochodów oraz doskonale rozwiniętą infrastrukturę.

W tym celu podczas obmyślenia nowej strategii VASAB 2030 na szczególną uwagę zasługuje problem spójności wewnętrznej obszaru i różnic w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego. Szczególną rolę w tym względzie skierowano na potencjały wewnętrzne, których „odkrycie” i wykorzystanie staje się istotnym narzędziem kształtowania zrównoważonego rozwoju Regionu Morza Bałtyckiego. W tym celu działania nie mogą skupiać się tylko na rozwiązaniu problemów rozwoju szlaków lądowych i morskich, czy kwestiach ochrony środowiska, ale w większym stopniu na odpowiednim wykorzystaniu tych potencjałów, które wynikają ze struktury przestrzennej sieci osadniczej oraz rangi i znaczenia miast w całym Regionie Morza Bałtyckiego. Wiele miast w Regionie ma potencjał, aby stać się ośrodkami wzrostu o znaczeniu europejskim, dostarczającymi usług wyższego rzędu, w tym przede wszystkim o charakterze metropolitalnym wpływając pozytywnie na ogólne wskaźniki gospodarcze w Regionie i zwiększając w ten sposób jego konkurencyjność i rolę w skali globalnej.

Odpowiedzialni za planowanie przestrzenne i rozwój w państwach Regionu Morza Bałtyckiego 16 października 2009 r. w Tallinie na nowo sformułowali priorytety i kierunki rozwoju przestrzennego przyjmując dokument pn. *VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region*. Do głównego celu polityki przestrzennej w zakresie spójności przestrzennej należą m.in. działania skierowane do miast i sieci osadniczej. Zostały one zawarte w sformułowaniu „promowanie sieci miast i współpraca miasto – obszary wiejskie”. Cel ten został rozpisany na wiele działań, w tym m.in:

- wykorzystanie potencjałów wewnętrznych obszarów metropolitalnych w celu wzmocnienia ich międzynarodowego znaczenia;
- przełamanie podziału Regionu Morza Bałtyckiego na wschodnią i zachodnią część przez włączanie ośrodków metropolitalnych w sieci innowacji i pobudzanie rozwoju klastrów na obszarach peryferyjnych;
- wzmacnianie procesu integracji bałtyckiej przez wykorzystywanie planów ukształtowania Sankt Petersburga na miasto o randze światowej;
- wykorzystanie potencjału małych i średnich miast w obszarach metropolitalnych dla lepszego włączenia Regionu Morza Bałtyckiego do bardziej efektywnych sieci globalnych;
- lepsza współpraca i rozwój lokalnych potencjałów służących obopólnym korzyściom w relacjach miasto – obszary wiejskie;
- wspólnie rozwiązywanie na poziomie ogólnobałtyckim problemów spójności społecznej powodowanych niekorzystnymi trendami demograficznymi i potrzebami rynku pracy⁹.

Wdrożenie tych rozwiązań w perspektywie najbliższych 20 lat umożliwi lepsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych tych obszarów Regionu Morza Bałtyckiego,

⁹ Tłumaczenie własne na podstawie *VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region*, 2010, VASAB, <http://www.vasab.org/conference/page/67>.

które w dotychczasowym jego rozwoju nie miały tak licznych przewag konkurencyjnych, jak Finlandia, Szwecja, Norwegia, Dania czy Niemcy. W ten sposób możliwe byłoby ukształtowanie pierwszego zintegrowanego dużego transnarodowego regionu UE, który zrealizowałby ten cel na podstawie spójnej koncepcji zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego i wizji rozwoju przestrzennego. To innowacyjne i perspektywiczne podejście wywodzi się w dużej części z politycznego i publicznego zaangażowania Regionu w zapewnienie zrównoważenia. Jest ono oparte na integracji polityk wzrostu gospodarczego, postępu społecznego i ochrony środowiska jako wzajemnie zależnych elementów długoterminowego rozwoju.

2. Główne kierunki przemian miast i regionów europejskich

Jak pisze Maik (2005) procesy urbanizacji w dobie globalizacji i społeczeństwa informacyjnego mają całkowicie odmienny charakter od tych, które zachodziły w dobie industrialnej. Głównym ich motorem sprawczym jest odmienna, od dotychczasowych, kombinacja czynników rozwoju, która funkcjonuje w polu oddziaływania trzech wzajemnie wspomagających się sił: rosnącej roli innowacji i informacji, rozszerzającej się geograficznie i funkcjonalnie globalizacji oraz zaostrzającej się konkurencji działającej ze szczególną siłą w gospodarce rozwiniętej. Wymienione czynniki są ze sobą nierozdzielnie połączone związkami przyczynowo-skutkowymi, a w układzie tym szczególną rolę stymulującą i dynamizującą rozwój odgrywają innowacje w dziedzinie szeroko pojętej komunikacji, m.in. nowe rozwiązania w zakresie informatyki i elektroniki, a także innowacje w sferze biotechnologii i inżynierii materiałowej. Pod wpływem tych czynników rozwojowych ujawniły się nowe aspekty strategicznej roli miast, w tym Regionu Morza Bałtyckiego m.in. aglomeracja Helsinek, którego znaczenie i ranga wzrosła wraz z postawieniem na rozwój gospodarczy oparty na nowoczesnej wiedzy.

Polityczna oraz gospodarcza integracja krajów europejskich znajduje odzwierciedlenie w kształtowaniu się powiązań i nasilaniu współzależności między miastami usytuowanymi w różnych krajach, a także specjalizacji funkcji miast w skali międzynarodowej. Choć procesy te nie osiągnęły jeszcze w całej Europie zaawansowanego stadium, to wszędzie przebiegają w tym samym kierunku, a w ostatnich latach uległy znacznemu przyspieszeniu. Stanowią element wyłaniającego się europejskiego systemu miast¹⁰ i aglomeracji miejskich, następujący przez zrastanie się systemów

¹⁰ *Europejski system miast* (ESM) – pojęcie coraz częściej pojawiające się w literaturze naukowej i planistycznej, a wprowadzone zostało przez Hall P., Hay D., w publikacji z 1980 r. *Growth Center in the European Urban System*. Pojęcie stanowi replikę wprowadzonego do literatury w 1973 r. przez Berre'go pojęcia *amerykański system miast*. ESM jest na razie ukazywany głównie w postaci zgeneralizowanych układów przestrzennych oraz typologii i klasyfikacji miast. Większość z nich to rankingi miast, nie zaś próby delimitacji podsystemów przestrzennych lub funkcjonalnych. Pewne działania w tej kwestii podejmowane są w opracowaniach ESPON, w postaci *Functional Urban Areas*.

krajowych (por. Korcelli 2000). Widocznym znakiem dokonującej się integracji i dowodem na to, że proces integracyjny został rzeczywiście uruchomiony są m.in.: stała struktura współpracy międzynarodowej, nieograniczona dyfuzja innowacji, transgraniczna współpraca na polu gospodarki przestrzennej (por. Parysek 1995).

Czynnikiem przemian współczesnych systemów miast jest szybki wzrost znaczenia bliskości ośrodka metropolitalnego, który stymuluje przestrzenną specjalizację funkcji i pobudza rozwój ośrodków sąsiednich, a nie tylko ośrodka metropolitalnego. Zachodzi więc zjawisko bardziej zrównoważonych komplementarnych relacji między wielkim miastem a otaczającym je regionem. Ekspansja wielkich miast i rozwój obszarów metropolitalnych dokonują się w wyniku skupienia nowoczesnych funkcji: wyspecjalizowanych usług, zaawansowanego technologicznie przemysłu, działalności badawczych i rozwojowych, ale także w wyniku wzrostu standardów mieszkaniowych. Specyficznym czynnikiem przekształceń struktury współczesnych dojrzałych systemów miejskich, jest nasilająca się konkurencja między poszczególnymi miastami, jak również między regionami. Ma ona szczególny wymiar; w wyniku eliminacji granic ekonomicznych, jak i politycznych stworzyła silne przesłanki rywalizacji między miastami, ośrodkami przemysłowymi i portowymi, funkcjonującymi wcześniej w zbliżonych do monopolistycznych warunkach. Należy stwierdzić, że europejski system miast w coraz większym stopniu jest kształtowany przez dynamikę konkurencji ekonomicznej, zwłaszcza o pozyskiwanie inwestycji dokonywanych przez korporacje transnarodowe, lokalizację inwestycji publicznych (np. lokalizacja gazoportu w Polsce) oraz wielkich imprez – sportowych (np. turniej Euro 2012), kulturalnych i handlowych, które przynoszą ze sobą znaczne efekty mnożnikowe. Aby pozyskać te działalności, miasta świadomie kształtują swój wizerunek (por. Korcelli 2000).

W III Raporcie nt. spójności gospodarczej i społecznej Komisja Europejska stwierdza, że konieczne jest zwiększenie inwestycji w infrastrukturę i kapitał ludzki, wzmocnienie działań innowacyjnych i na szerszą skalę zastosowanie technologii teleinformatycznych, w celu podniesienia wydajności i poziomu zatrudnienia. To z kolei musi się odbywać nie tylko w obszarach centralnych (w wielkich metropoliach i aglomeracjach miejskich, tworzących tzw. Pentagon), gdzie zarówno wydajność, jak i zatrudnienie osiągają najwyższy poziom, zaś potencjał w zakresie innowacji jest najbardziej rozwinięty, lecz na obszarze całej Unii Europejskiej¹¹. Taki ogólny wniosek płynący z dotychczasowej polityki spójności, koncentrującej się na poprawie kontaktów między peryferiami a częścią centralną za pomocą projektów w dziedzinie infrastruktury pokazał wyraźną słabość działań Wspólnoty Europejskiej. Polityka ta skupiając się na obszarze centralnym oraz w kilku metropoliach wpływała w zasadniczy sposób na pogłębianie się różnic i rozbieżności w zakresie rezultatów rozwojowych. Zróżnicowanie to wynika ze złego stanu i wyposażenia w infrastrukturę, nieodpowiedniego wykorzy-

¹¹ *Nowe partnerstwo dla spójności. Konwergencja, konkurencyjność, współpraca*. III raport na temat spójności gospodarczej i społecznej.

stania kapitału ludzkiego, braku potencjału finansowego w zakresie możliwości rozwoju innowacji, skutecznego wsparcia przedsiębiorczości oraz słabości struktur miejskich do naturalnego generowania przez nie wzrostu gospodarczego.

Przemiany demograficzne, społeczne, polityczne, gospodarcze, technologiczne a także uwarunkowania środowiska przyrodniczego oddziałują silnie na skalę procesów urbanizacyjnych, w tym kształtowanie systemu osadniczego, jednak w polskich warunkach towarzyszą im szczególne takie wyzwania, jak globalizacja i powiązana z nią metropolizacja, a także transformacja ustrojowa, mająca zasadnicze znaczenie dla rozwoju i funkcjonowania systemów miejskich, zarówno przekształcania się sieci osadniczej, jak i przemian struktury przestrzennej aglomeracji miejskich czy kształtujących się metropolii. Jak podaje Zborowski (2005) „opóźnienie metropolizacyjne” jest wyjątkowo poważne, zwłaszcza w miastach Polski. Stawia ono polskie aglomeracje miejskie w niekorzystnej sytuacji w zakresie konkurowania w europejskiej grze rynkowej, ale także wskazuje na odmienne zwłaszcza w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat czynniki ustrojowe kształtujące warunki rozwoju systemu osadniczego. Stopień zaawansowania urbanizacji, siła ekonomiczna miast, ich zasoby ludzkie, kapitał społeczny i potencjał kulturalny, sprawność instytucji miejskich oraz jakość przestrzeni miejskiej są dobrym wskaźnikiem poziomu rozwoju krajów i regionów, a w dobie globalizacji gospodarki określają także w ogromnej mierze ich perspektywę rozwoju (por. Furman 2004).

3. Konkurencyjność polskich aglomeracji – studium Trójmiasta

Układ osadniczy Trójmiasta stanowi obecnie największą aglomerację portowo-przemysłowo-miejską w strefie południowego Bałtyku, która może przekształcić się w bałtycką metropolię polską o znaczeniu europejskim przez wykorzystanie¹²:

- ukształtowanej w procesie dotychczasowego rozwoju infrastruktury technicznej oraz lądowych i morskich węzłów komunikacyjnych oraz ich dalszą modernizację i rozbudowę;
- potencjalnie korzystnych warunków rozwoju ważnego dla Europy Środkowo-Wschodniej ośrodka międzynarodowego handlu, którego podstawę stanowiłyby walory techniczne obu portów morskich aglomeracji i ich naturalnego zaplecza – chłonnych rynków Europy Środkowo-Wschodniej i Wschodniej;
- innowacyjności i przedsiębiorczości społeczności metropolitalnej, która dzięki swojej otwartości, relatywnie wysokiemu poziomowi wykształcenia stanowi podstawę dynamizacji rozwoju gospodarczego;
- dobrze rozwiniętego i komplementarnego potencjału naukowo-badawczego, nie odbiegającego od średniego standardu europejskich ośrodków naukowych;

¹² Por. Kołodziejski (2001).

- korzystnych warunków ekologicznych rozwoju atrakcyjnych struktur zurbanizowanych, odpowiadających standardom miast europejskich;
- atrakcyjności osiedleńczej i turystycznej ukształtowanych historycznie centrów aglomeracji oraz unikatowych wartości środowiska przyrodniczego w ich bezpośrednim zapleczu (Półwysep Helski, Pojezierze Kaszubskie, Zalew Wiślany).

Pozycję konkurencyjną aglomeracji Trójmiasta jako kształtującego się obszaru metropolitalnego zdolnego do włączenia się do silnych stabilnych struktur gospodarczych Regionu Morza Bałtyckiego można ocenić pod kątem kształtowania warunków do rozwoju gospodarki opartej na wiedzy. W tym celu posłużono się następującymi czynnikami, które uważa się za decydujące:

- kapitał ludzki (poziom wykształcenia, liczba studentów, uczestnictwo w studiach podyplomowych i szkoleniach, potencjał do rozwoju przedsiębiorczości wśród studentów, zasoby kapitału ludzkiego B+R dla GOW, przedsiębiorczość);
- dostępność infrastrukturalna (podstawowa infrastruktura transportowa, infrastruktura wiedzy, infrastruktura technologiczna);

W obecnej sytuacji konkurencja międzynarodowa i międzyregionalna w każdej dziedzinie życia społecznego staje się coraz bardziej ostra, a funkcjonowanie podmiotów gospodarczych, a nawet władz państwowych i samorządowych zależy w coraz większym stopniu od jakości wiedzy, jaką dysponuje każdy z tych podmiotów. Obszarami wygrywającymi będą te, w których aktywna zawodowo ludność będzie mogła korzystać z najlepszych możliwości szkolenia na każdym poziomie. W uprzywilejowanej sytuacji znajdują się więc metropolie – duże ośrodki uniwersyteckie, gdzie nauka ma szansę stać się (oprócz nowoczesnego przemysłu) głównym czynnikiem rozwoju.

Do podstawowych czynników kształtujących pozycję konkurencyjną metropolii należą: poziom wykształcenia mieszkańców, aktywność edukacyjna mieszkańców, przedsiębiorczość i postawy przedsiębiorcze, infrastruktura edukacji, nauki oraz transportowa. W przypadku Trójmiasta następujące wskaźniki w ujęciu retrospektywnym wskazują na kształtowanie się podstaw rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, zdolnej do konkurencji w układzie metropolii bałtyckich:

- stały wzrost poziomu wykształcenia ludności z 7,6% w 1988 r. do poziomu 10,9% w 2002 r.;
- wzrastająca liczba uczelni wyższych (w roku akademickim 1995/1996 funkcjonowało 12 uczelni, zaś w roku akademickim 2007/2008 było ich już 23);
- gwałtownie wzrastająca liczba studentów w roku akademickim Trójmiasta (41,5 tys. w roku 1995/1996 do 91 tys. studentów w roku akademickim 2007/2008);
- wzrastające znaczenie kierunków technicznych w strukturze studiujących (w roku akademickim 2007/2008 na studiach technicznych było 27 tys. studentów, podczas gdy w roku 1995/1996 niespełna 17 tys.);
- trójmiejskie szkoły wyższe aktywnie uczestniczą w realizacji idei kształcenia ustawicznego, o czym świadczą m.in. rozwój studiów podyplomowych i dok-

toranckich, a nowe kierunki studiów podyplomowych uruchamiane są w miarę zgłaszania potrzeb przez zainteresowane osoby i instytucje;

- na 202 kierunkach studiów podyplomowych w Trójmieście w roku akademickim 2007/2008 dokształcało się 7 tys. osób;
- w roku akademickim 2007/2008 studia doktoranckie prowadziło 6 uczelni, w tym 4 uczelnie państwowe i 2 instytuty naukowe: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Akademia Medyczna w Gdańsku, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, a uczestniczy w nich ok. 1,6 tys. osób; zwiększające się możliwości nauki w uczelniach Trójmiasta wynikają nie tylko ze wzrostu liczby szkół wyższych i powiększenia bazy dydaktycznej, ale także z poszerzania ofert kształcenia o nowe kierunki i specjalizacje;
- studenci są raczej aktywni, jeśli chodzi o uczestnictwo w praktykach zawodowych w trakcie studiów – większość (69%) przyznaje, że podczas studiów odbywała praktyki zawodowe w jakiejś firmie, a co piąty badany student po ukończeniu studiów oświadcza, że założy własną firmę – do tej grupy należą istotnie częściej mężczyźni, reprezentanci szkół prywatnych¹³;
- na koniec 2008 r. w obszarze aglomeracji Trójmiasta było zarejestrowanych prawie 160 tys. podmiotów gospodarczych, w tym 99,9% to małe i średnie przedsiębiorstwa (MŚP);
- większość przedsiębiorstw prowadzi działalność w zakresie handlu i napraw, obsługi nieruchomości i firm, przetwórstwa przemysłowego i budownictwa.

Jednym z najistotniejszych czynników lokalizacji biznesu jest dostępność transportowa. Infrastruktura transportowa stwarza sprzyjające warunki właściwego funkcjonowania gospodarki w układzie regionalnym, jak i ponadregionalnym oraz stymuluje jej rozwój. Natomiast brak właściwej infrastruktury transportu pod względem ilościowym i jakościowym działa hamująco na rozwój gospodarczy, a wręcz staje się barierą jego rozwoju. Najsprawniejsze połączenia zapewniają w transporcie drogowym: autostrady, drogi ekspresowe i inne drogi krajowe, z założenia charakteryzujące się najlepszymi parametrami technicznymi, w transporcie kolejowym są to: magistralne i pierwszorzędne linie kolejowe, na których zakładane są największe prędkości pociągów. Infrastrukturę transportową kształtującą dostępność zewnętrzną aglomeracji Trójmiasta tworzą:

- dwa duże węzły transportowe morskie w Gdańsku i Gdyni z terminalami pasażerskimi posiadające regularne połączenia promowe z miastami Skandynawii;
- węzeł lotniczy w Gdańsku zapewniający powiązania międzynarodowe z Barceloną, Belfastem, Bristollem, Cork, Coventry, Dortmundem, Dublinem, Edynburgiem, Frankfurt, Glasgow, Hamburgiem, Helsinkami, Kolonią, Kopenhagą,

¹³ Według wyników badań przeprowadzonych na zlecenie Samorządu Województwa Pomorskiego w ramach projektu własnego MID WIG, w roku akademickim 2006/2007 przez Pentor Research International Poznań potencjału do rozwoju przedsiębiorczości wśród studentów woj. pomorskiego.

Liverpoolem, Londynem, Monachium, Oslo i Rzymem oraz umożliwiające przeładunek towarów i pasażerów na układ lądowych dróg komunikacyjnych;

- pasma drogowo-kolejowe: *południowe* – w korytarzu wzdłuż Wisły z istniejącą magistralną linią kolejową E-65 (Gdynia–Warszawa) i CE 65 (Gdynia – Bydgoszcz) i autostradą A1 (Gdańsk–Toruń–Łódź–Katowice–Cieszyn); *zachodnie* – droga ekspresowa S6 (Gdynia–Słupsk–Koszalin–Szczecin) i linia kolejowa nr 202 (Gdynia–Szczecin); *wschodnie* – droga ekspresowa S7 (Gdańsk–Elbląg –Warszawa);
- podmioty gospodarcze w ostatnich latach, wykazują tendencję do ścisłej współpracy z zespołami badawczymi uczelni wyższych i jednostek B+R;
- Trójmiasto będąc w dalszym ciągu ważnym ośrodkiem produkcyjnym – staje się także coraz silniejszym krajowym ośrodkiem przemysłu elektronicznego, informatycznego, biotechnologicznego.

Jednym z zadań samorządów, staje się tworzenie warunków przestrzennych i organizacyjnych sprzyjających rozwojowi przedsiębiorczości przez wykorzystanie potencjału naukowego i badawczo-rozwojowego zlokalizowanego na danym obszarze oraz wspieraniu skupisk (klastrow) współpracujących ze sobą przedsiębiorstw. Przestrzenne skumulowanie tych środowisk wpływa pozytywnie na zachodzące między nimi powiązania, efektywniejsze wykorzystanie ich potencjału, a w rezultacie szybsze powstawanie innowacji.

Koncentracja funkcji metropolitalnych wpisujących się w realizację „Metropolii Wiedzy” w centrum aglomeracji Trójmiasta w ramach przede wszystkim Centralnego Pasma Usługowego, stwarza wyjątkowe szanse wpływania na ich przyszły rozwój oraz rozwój społeczno-gospodarczy całej aglomeracji Trójmiasta. Przyjmuje się, że istotnym czynnikiem ich lokalizacji jest dostępność transportowa oraz bliskość węzłów integracyjnych. Obszary koncentrujące funkcje metropolitalne o określonej specjalizacji zostały wskazane w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*¹⁴. Stanowią one obszary strategiczne rozwoju funkcji metropolitalnych, mające priorytetowe znaczenie lokalizacji przedsięwzięć o charakterze metropolitalnym.

Miejskie i regionalne władze samorządowe chcąc kształtować warunki do rozwoju gospodarki opartej na wiedzy powinny wystąpić w roli animatorów współpracy, w szczególności na styku gospodarka – nauka. Równoległe terytorializacja rozwoju gospodarczego wymaga występowania przez miasta i regiony w nowej roli strategicznego inwestora w tworzeniu warunków infrastrukturalnych dla innowacyjnej przedsiębiorczości. Tworzenie i rozwój *działnic wiedzy*, jest zatem takim ukierunkowaniem polityki przestrzennej władz miast, które będzie wiązało się z zagospodarowaniem terenów na rzecz skupisk instytucji naukowych, badawczo-rozwojowych, przedsiębiorców i inwestorów nastawionych na funkcjonowanie w ramach tzw. Gospodarki Opartej na Wiedzy. Na tych obszarach, poza zarezerwowaniem terenów dla innowa-

¹⁴ *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* przyjęty przez Sejmik Województwa Pomorskiego uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 z 26 października 2009 r.

cyjnych przedsiębiorstw (w tym inwestorów), należy tworzyć i rozwijać instytucje wyposażone w zaplecze naukowo-badawcze, ukierunkowane na współpracę nauki z przemysłem, komercjalizację wyników badań oraz wynalazków i pomysłów. Do takich instytucji należą parki naukowo-technologiczne, centra doskonałości, centra zaawansowanych technologii, inkubatory przedsiębiorczości itp.

Istotną cechą dzielnic wiedzy musi być także ich dostępność komunikacyjna, dlatego obszary te powinny znajdować się przy głównych węzłach transportowych i/lub w centrach miast. Dokonując analizy przestrzennej regionu, można nakreślić przykładowe, potencjalne *dzielnice wiedzy*, które są zlokalizowane na następujących obszarach:

- Gdańsk – tereny rozwojowe uczelni wyższych: Politechniki Gdańskiej, Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku i Uniwersytetu Gdańskiego (Wydział Chemii) oraz tereny Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego i obecnie użytkowane przez ogrody działkowe;
- Gdańsk – tereny Uniwersytetu Gdańskiego – Bałtycki Kampus UG wraz z jego otoczeniem oraz pas między ul. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku przystanku SKM Gdańsk Zaspa–Gdańsk Oliwa oraz okolice Szpitala Marynarki Wojennej;
- Gdańsk – tereny ograniczone ulicami Wiejską, Czyżewskiego, Opacką i Grunwaldzką, wraz z Akademią Wychowania Fizycznego i Sportu;
- Gdańsk – Strefa Rozwoju Nowoczesnych Technologii Klukowo i Kokoszki Przemysłowe;
- Gdynia – tereny Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego;
- Gdynia – rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz z terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej;
- Gdynia – tereny istniejących uczelni wyższych, w tym kampus uniwersytecki Akademii Morskiej, kampus Akademii Marynarki Wojennej;
- Gdynia – rejon Chwarzno, stanowiący rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – kampus uniwersytecki;
- Sopot – Kampus Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego;
- Straszyn (gm. Pruszcz Gdański) – tereny pod utworzenie ośrodka akademickiego z preferencją – nauki rolnicze.

Istotnymi narzędziami do realizacji tej polityki jest odpowiednie wykorzystanie przez władze miast takich dokumentów, jak *Strategie rozwoju miast*, *Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* oraz *Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego*. Rekomenduje się także tworzenie specjalistycznych planów działań, które poza kwestiami infrastrukturalnymi i przestrzennymi, wskazywałyby merytoryczne kierunki rozwoju tych obszarów (np. *Plan Działań Metropolii Wiedzy w Obszarze Metropolitalnym*).

4. Wyzwania dla kształtowania konkurencyjności struktury przestrzennej

Zasadniczym celem Unii Europejskiej, zgodnie z Traktatem z Maastricht¹⁵ jest „*propagowanie postępu gospodarczego i społecznego, o zrównoważonym i trwałym charakterze za sprawą umocnienia spójności gospodarczej i społecznej*”. Wynika z tego, że ludzie, którym zdarzyło się zamieszkiwać lub pracować na terytorium Unii, nie powinni znajdować się w sytuacji społecznego upośledzenia, związanego z nierównomiernym dostępem do zasobów pracy, usług oraz innych dóbr w różnych obszarach Wspólnoty. Z tego też względu w Traktacie Lizbońskim¹⁶ uwzględniono trzeci wymiar spójności – przestrzenny, który stanowi w ten sposób uzupełnienie celów Unii dotyczących spójności gospodarczej i społecznej. Koncepcja spójności przestrzennej rozciąga się poza obszar pojęcia spójności gospodarczej i społecznej, stanowiąc jej uzupełnienie i zarazem wzmocnienie. W kategoriach realizowanej polityki celem jest pomoc w osiągnięciu bardziej zrównoważonego rozwoju, za sprawą zmniejszania występujących i zapobiegania stanom nierównowagi przestrzennej (III Raport, s. 27).

Prawodawstwo Unii Europejskiej przewiduje ograniczony zestaw uzgodnionych działań w kształtowaniu przestrzeni w skali całej Wspólnoty. Podstawowym dokumentem w tej materii jest Agenda Terytorialna Unii Europejskiej¹⁷. W dokumencie tym stwierdza się konieczność rozwoju policentrycznej i zrównoważonej struktury przestrzennej oraz wzmocnienie partnerstwa między ośrodkami miejskimi a otaczającymi je obszarami wiejskimi. Obierając taki kierunek polityki strukturalnej, którego emanacją mają być policentryczne struktury przestrzenne Wspólnota Europejska, kieruje się przede wszystkim potrzebą pełnej integracji i konkurencyjności całej Unii w ramach globalnej gospodarki. Istotnym krokiem ku konkretyzacji wizji zagospodarowania przestrzennego Europy jest rzucenie światła na procesy urbanizacyjne pod kątem zrównoważenia ich struktury, co można ująć skrótowym terminem policentryzacji. Polska w syntetycznej ocenie ekspertów ESPON¹⁸ (*The European Spatial Planning Observation Network*) ma bardzo zrównoważoną strukturę. Wdrażanie

¹⁵ Traktat z Maastricht jest drugim traktatem modyfikującym traktaty założycielskie (zarówno Paryż, jak i Rzym). Został podpisany w holenderskim mieście Maastricht 7 grudnia 1992 r. Wszedł w życie 1 listopada 1993 r. Traktat był wynikiem obrad Konferencji Międzyrządowej, która miała miejsce od grudnia 1991 r.

¹⁶ Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, sporządzony w Lizbonie 13 grudnia 2007 r. (Dz.U. 2009, nr 203, poz. 1569).

¹⁷ Agenda Terytorialna Unii Europejskiej zaakceptowana na nieformalnym spotkaniu ministrów ds. rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, 24-25 maja 2007 r.

¹⁸ ESPON został zapoczątkowany w trakcie spotkania ministrów krajów członkowskich UE odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w Tampere w 1999 r. Celem programu jest podnoszenie wiedzy Komisji Europejskiej, rządów i władz regionalnych o strukturach przestrzennych, kierunkach rozwoju przestrzennego w rozszerzonej Unii Europejskiej oraz państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego – Norwegii, Szwajcarii, Lichtensteinu oraz państwach kandydujących do Unii Europejskiej.

zapisu o potrzebie kształtowania policentrycznej struktury przestrzennej ma umożliwić ograniczanie nadmiernej ekonomicznej i demograficznej koncentracji w obszarze centralnym Unii Europejskiej, gdyż potencjał ekonomiczny wszystkich regionów UE może być jedynie wykorzystany przez dalszy rozwój układu policentrycznego. Tworzenie i poszerzenie stref dynamicznego rozwoju na terenie całej UE w dłuższej perspektywie powinno przyspieszyć wzrost gospodarczy i dać nowe impulsy rozwojowe na tych obszarach, których peryferyjne położenie nie dawało dotychczas silnych impulsów rozwojowych (por. Pietruszewski, Kubiak 2005; Pankau *et al.* 2005).

Analizy prowadzone w ramach ESPON wyraźnie pokazują, że w krajach Europy Środkowo-Wschodniej mimo rzeczywistego spadku liczby ludności, następuje wzrost demograficzny, społeczny i gospodarczy w obrębie stolic, co szczególnie dotyczy Budapesztu, Pragi i Lublany. Jedynym wyjątkiem jest Polska, gdzie oprócz Warszawy wzrost demograficzny notowany jest w aglomeracjach Krakowa, Trójmiasta, Poznania, Wrocławia i Szczecina. Pojawia się więc tendencja do krystalizowania się bardziej policentrycznej struktury przestrzennej, w której zwiększa się liczba obszarów miejskich w obszarach położonych poza regionem centralnym UE. Wiele obszarów miejskich w Polsce dysponuje potencjałem ludnościowym i ekonomicznym dostatecznie silnym, aby przyciągać i rozwijać działalność badawczo-rozwojową, uczestniczyć w wymianie i transferze innowacji, towarów, informacji i kapitału. To z kolei wydaje się wskazywać, że rozwój policentrycznej struktury przestrzennej jest najlepszą drogą do osiągnięcia równowagi rozwoju gospodarczego zarówno w ramach całej Unii Europejskiej, ale także wzmacniać spójność i integrację z państwami Regionu Morza Bałtyckiego w celu wykształcenia nowej silnej struktury transnarodowej wokół Morza Bałtyckiego będącej przeciwwagą dla wspomnianego wyżej Pentagonu. W tym sensie rola polskich aglomeracji miejskich, kształtujących się metropolii polskich, staje się bardzo ważna, gdyż to od nich zależy, czy rzeczywiście dojdzie do wykreowania celu Bałtyckiego Pierścienia Miast Europejskich.

Do głównych czynników kształtujących tego typu strukturę przestrzenną będą należeć:

- zmiany w strukturze, technologii, organizacji i zarządzaniu działalnością produkcyjną, zwiększające swobodę i kryteria ich lokalizacji (coraz częściej produkcja przemysłowa jest lokalizowana w innych obszarach niż siedziba firmy – a głównym czynnikiem lokalizacji staje się tania siła robocza; dochodzi więc do rozdzielania poszczególnych elementów procesów produkcyjnych);
- zmiany technologiczne produkcji rolnej związane z mechanizacją rolnictwa oraz przetwórstwem artykułów rolnych przyczyniają się do redukcji zatrudnienia w rolnictwie oraz zmniejszenia zapotrzebowania na tereny rolne;
- szybki rozwój infrastruktury transportu, telekomunikacji skutkują redukcją kosztów jednostkowych oraz czasu potrzebnego do przesyłu towarów i informacji;
- koncentracja podmiotów gospodarczych w transnarodowych koncernach i korporacjach (por. Furman 2004);

- rosnące zapotrzebowanie na usługi otoczenia biznesu (pośrednictwo finansowe, banki, ubezpieczenia) oraz ich koncentracja w centrach dyspozycyjno-kontrolnych gospodarki;
- polityka miejska nakierowana na podnoszenie konkurencyjności i atrakcyjności miast;
- konieczność współpracy miast z obszarami podmiejskimi w celu pozyskiwania środków Unii Europejskiej;
- postępujący proces degradacji wielu obszarów śródmiejskich, spadek jakości i warunków życia w tej strefie, a wraz z tym rozwój obszarów intensywnej suburbanizacji (*urban sprawl*);

Wynikające z Agendy Terytorialnej, a także z *VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region* dążenie do równowagi przestrzeni europejskiej w istotnym stopniu opiera się na wzmacnianiu ośrodków tworzenia społeczeństwa wiedzy i dyfuzji innowacji. W oczywisty sposób wiąże się to z rolą i znaczeniem aglomeracji miejskich i obszarów metropolitalnych. Powodzenie Strategii Lizbońskiej zależy w dużej mierze od sposobu, w jaki jej cele zostaną zrealizowane w obszarach metropolitalnych. Stanowią one bowiem główne ośrodki kształcenia, badań, innowacji, rozwoju nowoczesnych technologii, tworzenia nowych rodzajów działalności i promowania przedsiębiorczości. Są także głównymi węzłami transportu i telekomunikacji, co ułatwia nawiązywanie kontaktów przez przedsiębiorstwa, uniwersytety i ośrodki badawcze przyczyniając się do większej, skuteczniejszej mobilizacji potencjału gospodarczego. Gospodarka europejska znajduje się obecnie na ważnym etapie przejściowym, połączonym z procesem rozszerzenia i integracji jednolitego rynku. Owocem tego procesu jest zarazem konkurencja i współpraca między poszczególnymi obszarami, w tym między aglomeracjami miejskimi i metropoliami. Aglomeracje miejskie o charakterze metropolii są „kołami zamachowymi” wzrostu gospodarczego. Rozwijająca się w nich aktywność gospodarcza oraz wynikające stąd korzyści rozprzestrzeniają się następnie po pozostałych ośrodkach miejskich w danym państwie. Tym bardziej ważne zdaje się być pytanie o model rozwoju policentrycznej struktury przestrzennej Polski oraz miejsce, jakie zajmą w nim polskie aglomeracje miejskie Trójmiasto i Szczecin, jako najbardziej bałtyckie ze wszystkich pretendujących do miana metropolii.

Poza kilkoma dużymi aglomeracjami, nielicznymi obszarami atrakcyjnymi turystycznie i częściowo zachodnim pasem przygranicznym, polskie regiony są zagrożone peryferyzacją w integrującej się przestrzeni europejskiej. Obecnie tylko miasta wielkie (a szczególnie Warszawa, a także Poznań, Kraków, Wrocław, Trójmiasto), o zróżnicowanej strukturze gospodarki, połączone z Europą niewystarczającą infrastrukturą transportową i telekomunikacyjną, wyposażone w placówki badawczo-rozwojowe, zamieszkiwane przez ludność dobrze wykształconą, są w stanie nawiązać kontakty z konkurencyjną gospodarką europejską, choć ich przewaga konkurencyjna nie jest zbyt silna (por. Smętkowski 2001). Czy nawiążą one konkurencję globalną pokaże czas. Jedno co jest pewne to powiązanie instytucji naukowych, szkół wyższych i organizacji

gospodarczych ze stabilnymi i wysoko konkurencyjnymi ich odpowiednikami w państwach skandynawskich da im możliwość lepszego włączenia we współpracę sieciową i może zaowocować wzrostem ich globalnej konkurencyjności. Takie działanie z jednoczesnym stabilnym wzrostem gospodarczym Polski i zdecydowaną poprawą powiązań infrastrukturalnych może przyczynić się do częściowego przewyciężenia dominacji Pentagonu i wykreowania nowej ponadnarodowej struktury Regionu Morza Bałtyckiego konkurencyjnego, spójnego i dostępnego w stosunku do reszty Europy i świata.

Literatura

- Czupich M., 2009, *Innowacyjność regionów państw Europy Środkowo-Wschodniej*. [w:] *Innowacyjność regionów w gospodarce opartej na wiedzy*, A. Nowakowska (red.). Wyd. UŁ, Łódź.
- Domański R., 2005, *Geografia ekonomiczna – ujęcie dynamiczne*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa.
- Furman St., 2004, *Polska w przestrzeni europejskiej: perspektywa miejska*. „Studia Regionalne i Lokalne” nr 3 (17), s. 49.
- Grzelakowski A. S., 2006, *Europa Bałtycka jako region dynamicznego rozwoju*. [w:] *Regiony Nadmorskie. Europa Bałtycka od idei do rzeczywistości*, T. Palmowski (red.). Wyd. UG, Gdynia-Pelplin.
- Jałowiecki B., 1999, *Metropolie*. Wyd. Wyższej Szkoły Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok.
- Kołodziejski J., 2001, *Miejsce i szanse Metropolii Trójmiejskiej (Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego – TOM) w gospodarce przestrzennej Polski w basenie Morza Bałtyckiego i w Europie*. [w:] *Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku – Metropolia Trójmiejska*, J. Kołodziejski, T. Parteka (red.). Biuletyn KPZK PAN, z. 199, Warszawa, s. 20.
- Korcelli P., 2000, *Europejski system miast*. „Przegląd Geograficzny” T.LXXII, z. 4, s. 355.
- Maik W., 2005, *Procesy urbanizacyjne w dobie globalizacji i społeczeństwa informacyjnego*. [w:] *Współczesne procesy urbanizacji i ich skutki*, I. Jażdżewska (red.). Wyd. UŁ, Łódź.
- Nowakowska A., 2009, *Wstęp*. [w:] *Innowacyjność regionów...*, op. cit.
- Pankau F., Markešić I., Pietruszewski J., 2005, *Planowanie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta – doświadczenia, problemy, kierunki rozwiązań*. [w:] *Integracja i dezintegracja obszarów metropolitalnych*, P. Lorens (red.). „Urbanista”, Warszawa.
- Pankau F. (red.), 2010, *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*. Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Parysek J., 1995, *Duże miasta Europy i ich rola w procesie urbanizacji, rozwoju społeczno-gospodarczego i europejskiej integracji u schyłku XX wieku*. „Przegląd Geograficzny” t. LXVII, z. 3-4, s. 276.
- Pietruszewski J., Kubiak M., 2005, *O współpracy w metropolii Trójmiasta*. „Studia Regionalne i Lokalne” nr 1 (19), s. 84.

Program Regionu Morza Bałtyckiego 2007-2013, wersja zatwierdzona z 21 grudnia 2007 r., CCI no.2007CB163PO020.

Smętkowski M., 2001, *Nowe relacje między metropolią i regionem w gospodarce informacyjnej*. „Studia Regionalne i Lokalne” nr 4 (7), s. 95.

Toczyski W., 1999, *Procesy globalnego rozwoju w Regionie Bałtyckim*, [w:] *Region Bałtycki*, W. Toczyski (red.). Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk.

VASAB Long – Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region, 2010, VASAB Secretariat.

Zborowski A., 2005, *Jak daleko polskiej urbanizacji do Europy*, [w:] *Współczesne procesy urbanizacji...*, *op. cit.*