DANUTA KOCHANOWSKA
MIECZYSŁAW KOCHANOWSKI
Politechnika Gdańska

# KONKURENCJA CZY WSPÓŁPRACA? KOEGZYSTENCJA MIAST AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

**Abstract:** This article deals with the post-war history of the integration and disintegration of the cities of Gdańsk and Gdynia, being the local bi-polar structure. War-time destructions demanded the strong cooperation in the rebuilding process, development of the integrated transportation solutions as well as served the complementary development of both cities. After 1989 the development of self-governance of cities made both Gdańsk and Gdynia independent in their development decisions, but also caused the development of economic competition between them. It also lowered the level of integration of the whole system.

We wstępie do prezentowanych ocen należy podkreślić, że mają one charakter refleksji postronnego obserwatora, niezaangażowanego w żaden formalny sposób w decyzje i działania kształtujące przyszłość regionu gdańskiego. Ta pozycja outsidera ma swoje minusy i plusy. Niepełna znajomość faktów i uwarunkowań jest równoważna przez, jak się wydaje, większą bezstronność podejścia, podporządkowanego zasadzie *sine ira et studio*.

Przed podjęciem właściwego wątku – kilka uwag na temat sensu badań nad układami bipolarnymi w skali kraju. Ich podjęcie jest, jak się wydaje uzasadnione wystarczająco relatywną słabością polskich aglomeracji, które w momencie konfrontacji z układami europejskimi mogą znaleźć się na pozycjach przegranych. W tej sytuacji oczywiste jest, że słabsi muszą jednoczyć się wobec konkurencji silniejszych – i to wystarczy, aby w pełni poprzeć wybór problemu, z nadzieją że płynące stąd wnioski mogą wspomóc w praktyce zjawiska współpracy między aglomeracjami, a zatem uczynić je silniejszymi. Przyjmując te założenia nie

można jednak łudzić się, że omawiana współpraca ma podobne, solidne podstawy na całym obszarze kraju. Realizm wymaga dostrzeżenia istotnych różnic, jakie się pod tym względem rysują, głównie między jego częścią południową i centralną a północną.

Procesy integracyjne, w wyniku czego np. regiony metropolitarne Krakowa i Śląska stają się ciągłą strefą zurbanizowaną, mają tam inną jakość i postać niż np. na północy kraju, gdzie większe organizmy osadnicze zajmują wyraźnie centralną, punktową pozycję, wytwarzając wokół siebie strefę zurbanizowaną o bardzo ograniczonym zakresie, ewentualnie oddziaływują na pobliskie ośrodki regionalne. Wystarczy przy tym rzut oka na mapę, aby stwierdzić, że sama odległość np. między Gdańskiem a Szczecinem stanowi o innej relacji między nimi niż np. między Łodzią a Warszawą.

Analizując relacje między wymienionymi aglomeracjami nadmorskimi należy zauważyć, że ich funkcje portowe, a szerzej – wszystko to co tradycyjnie wiązano z tzw. gospodarką morską (z jednym wyjątkiem – o czym za chwilę) pobudzały raczej konkurencję, a nie współpracę. Nie przypadkiem każda z aglomeracji miała tendencje do tworzenia regionu metropolitarnego wzdłuż osi rzeki, ujście której dało początek istnienia portu, tzw. Wisły i Odry. O współpracy (bo nie o rozwoju bipolarnym – co jest wobec nich określeniem na wyrost) obu aglomeracji można mówić raczej na podstawie funkcji turystycznych, rozwijanych na kierunku wschód–zachód, oraz w nawiązaniu, najogólniej rzecz ujmując do troski o południowe wybrzeże Bałtyku. Jego stan w istotny sposób warunkuje kondycję całego tego akwenu, co jest głównym powodem zaangażowania krajów skandynawskich i po części – Niemców, mających dodatkowe sentymentalne powody tych zainteresowań. Można i należy je wykorzystać, podejmując np. stosowne, konkretne programy współpracy, w której podstawowymi ośrodkami są Gdańsk i Szczecin.

Przechodząc do głównego wątku rozważań, których przedmiotem są relacje wewnątrz aglomeracji Trójmiejskiej, można przede wszystkim zapytać, dlaczego interesuje nas struktura wewnętrzna tego układu, kiedy główna tematyka konferencji dotyczy relacji zewnętrznych – miedzy aglomeracjami, a nie wewnątrz nich. Otóż przypadek Trójmiasta może posłużyć jako model, przedstawiający w zminiaturyzowanej wersji powiązania i tendencje ich zmian między dwoma, względnie niezależnymi organizmami osadniczymi, we współczesnych polskich realiach.

Wśród polskich aglomeracji, Trójmiasto, za sprawą przypadków polityczno-historycznych rozwinęło się jako całkowicie nietypowy, jedyny układ osadniczy, właśnie bipolarny. Nie przypomina ono ani

przeważającego typu aglomeracji monocentrycznych, ani regionów zurbanizowanych powstałych na kanwie wielu równorzędnych, niewielkich ośrodków. Względna równowaga obu, w swej genezie niezależnych, autonomicznych i izolowanych ośrodków, o własnym, wyrazistym obliczu, silnym poczuciu tożsamości i dumy ich mieszkańców powodują, że na ich przykładzie można prześledzić, czy istnieje integracja między nimi i co powoduje izolację itp.

Bipolarna aglomeracja gdańska powstała jako układ konkurencyjny – takie bowiem uwarunkowania polityczne zadecydowały o budowie portu gdyńskiego i miasta Gdynia. Jednak wojenne i powojenne losy obu miast zadecydowały inaczej, skazując je na sąsiedzką współpracę. Działania wojenne doprowadziły miasto Gdańsk do ciężkich zniszczeń, nie szkodząc zbytnio jego portowi; odwrotnie w Gdyni, gdzie ocalało miasto, a poważne zniszczenia unieruchomiły na pewien czas port gdyński. Taka sytuacja wymusiła masowe przejazdy pracownicze z Gdyni do Gdańska, a to zadecydowało o rozbudowie systemów komunikacyjnych łączących oba miasta, zwłaszcza zaś budowę Szybkiej Kolei Miejskiej. Tę ostatnią inwestycję można uznać za początek faktycznej integracji Trójmiasta – przyszłej Aglomeracji Gdańskiej.

Dalszy proces integrowania się aglomeracji polegał na pogłębianiu komplementarności obu miast wyznaczających bipolarny układ G–G. Dotyczyło to przede wszystkim bazy ekonomicznej aglomeracji – gospodarki morskiej, a w ślad za nią pozostałych sfer aktywności obu miast. Niewątpliwie komplementarność wynikająca także z obiektywnych predyspozycji obu miast była podstawą ich rozwoju i względnie dobrej kondycji.

W momencie transformacji ustrojowej ujawnił się we wzajemnych relacjach Gdańska i Gdyni wzrost niezależności, a osłabienie integracji i współpracy. Przyczyny tego wyraźnego, jakościowego zwrotu związane były nie tylko z powszechnymi procesami transformacji polityczno-ustrojowej i gospodarczej, ale i specyficznymi reakcjami w sferze świadomości, z ujawnieniem pewnych resentymentów – szerzej z trudniej definiowalnymi zmianami kulturowymi.

W pierwszej grupie czynników gospodarczo-politycznych istotne znaczenie miało zerwanie z etatyzmem, „wybuch" samorządności lokalnej, zmiany w geograficznych powiązaniach gospodarki polskiej, osłabiających znaczenie portów i transportu morskiego. Gwałtowne wycofanie się państwa z wpływu na „gospodarkę morską" kraju (poniżej wszelkich europejskich standardów), pełna niezależność obu ośrodków przemysłowo-portowych nie tylko oznaczało szybki wzrost zagrożeń, ale

także przyczyniło się do skłócenia kiedyś, być może sztucznie, ale jednak zintegrowanych partnerów, którzy stając się w trudnych warunkach konkurentami przyjęli stosowną postawę – raczej agresji niż współpracy.

W miejsce programowo zintegrowanej aglomeracji, głównie za sprawą rozkwitu lokalnej samorządności pojawił się zespół niezależnych od siebie miast, prowadzących własną politykę gospodarczą i przestrzenną, a z biegiem czasu konkurujących coraz bardziej o zdobycie napływających niezbyt licznie bodźców rozwoju. Omawianym tendencjom sprzyjała ogólna sytuacja, konieczność szybkiej reorientacji rozwoju gospodarczego, szukanie nowych możliwości poza tradycyjnie definiowaną „gospodarką morską". Rozpaczliwe niekiedy szukanie nowych czynników rozwoju, przy ich deficycie, zmusza do traktowania „sąsiada" jako groźnego konkurenta i prowadzenia „bezpardonowej" walki o nowe inwestycje. Przykłady takich zachowań są liczne – od konkurencji portów Gdańska i Gdyni (terminale, zbożowy, paliwowy, bazy kontenerowe, które próbują się rozwijać w obu portach jednocześnie, zarzucając ich niegdysiejszą specjalizację i komplementarność) aż po zaciętą rywalizację zarządów miast w lokalizacji wielu funkcji usługowych wysokiego szczebla (multikina, tereny targowe, itp.).

Druga grupa sprzyjających dezintegracji czynników natury kulturowej miała także pewne specyficzne rysy. W nowych warunkach Trójmiasto, przestając być niemal jedynym „oknem na świat" zamkniętego kraju ujawniło swe wewnętrzne zróżnicowania, związane m.in. z historią, tradycją i charakterem jego głównych ośrodków miejskich. Zwrot ku przeszłości, nowe spojrzenie na historię obu miast i płynące stąd zróżnicowania są składnikiem nowego „klimatu mentalnego". Zmiany te można śledzić wsłuchując się w ton dyskusji na temat np. niemieckiej przeszłości Gdańska, rzeczywistych czy mniemanych przewag jego przedwojennej postaci, obserwując demonstrowane przez potomków założycieli Gdyni poczucie własnej wartości i odrębności, wreszcie poznając stanowisko włodarzy Sopotu wobec np. wspólnych problemów aglomeracji. We wszystkich tych i wielu innych zjawiskach ujawnia się zwiększone poczucie tożsamości każdego z miast aglomeracji, przy obniżeniu znaczenia wartości, jaką stanowi przynależność do aglomeracji.

Ewentualne przejawy integracji w ramach aglomeracji mogłoby wspierać myślenie o przyszłości, świadomość, wywołanej procesami globalizacyjnymi, przyszłej konkurencji, przekraczającej granice państw, wreszcie zrozumienie, że żadne z miast aglomeracji pojedynczo nie jest w stanie wejść do klasy metropolii ((której pierwszym wyznacznikiem jest potencjał ludnościowy, przekraczający milion mieszkańców). Żaden jed-

nak z wymienionych warunków nie jest spełniony. Borykające się z licznymi problemami Rady i Zarządy miast skupione są na bieżącym zarządzaniu, na ogół sprowadzają strategiczne działania do opracowywania stosownych, formalnie wymaganych dokumentów, bądź ceremonialnych przejawów międzynarodowej współpracy, w postaci spotkań, konferencji i seminariów w godnej, uroczystej oprawie. Także w tych, związanych ze sferą konceptualną działaniach miasta występują na ogół oddzielnie.

Uznając jednak, że należy demonstrować skłonność do integracji, włodarze Gdańska i Gdyni zapowiadają od kilku lat opracowanie wspólnego biletu na system komunikacji publicznej, obsługującej Trójmiasto oraz prowadzą bilateralne dyskusje na temat inwestycji komunikacyjnych, wymagających uzgodnionego przebiegu. Symptomatyczne są pod tym względem losy koncepcji wybudowania na Wybrzeżu wielkiej hali sportowo-widowiskowej. Pierwotnie miała ona być wspólną inwestycją Gdańska i Sopotu, a w kolejnej odsłonie Sopotu i Gdyni – nigdy zaś nie traktowano jej jako przedsięwzięcia „aglomeracyjnego".

Opisane tendencje są wzmacniane przez charakter struktury funkcjonalno-przestrzennej, jaka występuje w Trójmieście. „Bipolarność" tego układu (Sopot jest wyraźnie mniejszy), rosnące rozproszenie struktur miejskich, procesy dezurbanizacyjne na kierunkach poprzecznych wobec głównej osi aglomeracji, brak wykształconego, wyraźnego centrum układu, spadek znaczenia komunikacji publicznej (w tym wyraźne obniżenie znaczenia SKM) – wszystko to sprawia, że aglomeracja Trójmiejska jest raczej pojęciem ze sfery konceptualnej, niż rzeczywistym organizmem.

Jakie stąd można wywieść wnioski, użyteczne także w odniesieniu do związków między aglomeracjami? Wobec silnego indywidualizmu panującego w Polsce nie należy się spodziewać zbyt wielu przejawów samoistnej integracji, nie wspartej przez dwie grupy bodźców:

- rozwiązania legislacyjne, wymuszające pewne elementarne formy integracji (nie można liczyć wyłącznie na „celowe związki gmin" itp.);
- środki finansowe, które mogą być najsilniejszym argumentem, (a zabiegać o nie należy w ramach współpracy międzynarodowej – wobec mizerii finansów publicznych).

Nie należy bagatelizować mniej uchwytnych czynników związanych ze stanem świadomości – tak lokalnych „decydentów", jak i społeczności poszczególnych miast. W Polsce niezwykle ważne są imponderabilia i te skłonności należy wykorzystywać prowadząc odpowiedni „marketing" idei integracji – nie tylko w skali Europy, ale także w skali lokalnej.