

BARBARA J. BAŃKOWSKA

Instytut Projektowania Urbanistycznego, Gdańsk

DEGRADACJA METROPOLITALNEJ
PRZESTRZENI PRZEPIYU
(STUDIUM PRZYPADKU – MIASTO TCZEW)

Abstract: Degradation of Metropolitan Flow Area (Case Study: Tczew City). The degradation of the metropolitan flow area, occurring in the nodal center of Tczew, has been presented in this article on a background of the metropolitan and local conditions. After the effected estimation of the flow zones' of the metropolitan traffic degradation degree, the outline of their transformation possibility has been formulated.

1. Tło metropolitalne

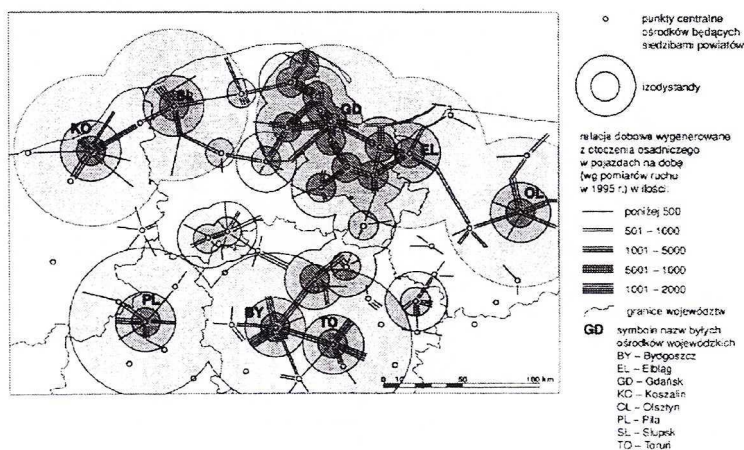
Poglądy na temat definicji obszarów i miast metropolitalnych są w Polsce bardzo zróżnicowane. Obszary metropolitalne są często traktowane jako ciągły obszar zurbanizowany otaczający miasta uznane za metropolitalne ze względu na ich potencjał ludnościowy i gospodarczy. Niezależnie od kryteriów wyznaczania obszarów zurbanizowanych ten sposób definiowania struktur osadniczych może być traktowany jako synonim rozległego obszaru aglomeracji miejskiej.

Jako podstawę do swojej wypowiedzi (Bańkowska 2004) przyjąłam nieco inne poglądy prezentowane głównie przez Korcellego (1973, s. 157-159), który podkreśla odrębność zakresu znaczeniowego *obszaru aglomeracji miejskiej i obszaru metropolitalnego*. Autor wywodzi genezę pojęcia *obszaru metropolitalnego* z koncepcji miasta – regionu i postrzega je jako struktury węzłowe wyznaczone głównie za pomocą kryteriów powiązań funkcjonalnych (takich, jak np. natężenie rozmów telefonicznych, przemieszczenia dzienne itp.).

Według Jałowieckiego (1999a, s. 29) jednym z najważniejszych zjawisk związanych ze zmianami sposobu wytwarzania nowych przestrzeni

jest *metropolizacja*, którą można określić jako proces przekształcania się przestrzeni miejskich, polegający na zmianie relacji między miastami centralnymi a ich bezpośrednim zapleczem oraz nieciągłym sposobie użytkowania przestrzeni zurbanizowanych. Christallerowska struktura osadnicza składająca się z hierarchicznych elementów: osada, miasteczko, miasto, aglomeracja miejska odchodzi w przeszłość, a zastępowana jest siecią przepływów, której węzły stają się głównymi ośrodkami miejskimi – metropoliami.

Na podstawie powyższej bazy teoretycznej badanie ośrodków węzłowych i sieci przepływu między tymi ośrodkami były podstawą delimitacji i strukturalizacji Pomorskiego Regionu Funkcjonalnego (Bańkowska 2000). Rezultaty przeprowadzonej strukturyzacji Pomorskiego Regionu Funkcjonalnego z 2000 r. przedstawiono w formie ideogramowej (ryc. 1). Uzyskany obraz sieci powiązań metropolitalnych wskazuje na jej duże zróżnicowanie. Najsilniejsza wielopoziomowa sieć powiązań kształtuje się w otoczeniu Deltę Wisły. Wytworzyła się w strefie stykowej Delta Wisły – wysoczyzna, charakteryzującej się silnymi uwarunkowaniami lokalnymi (ryc. 2.) Tworzy ją 20 ośrodków węzłowych o różnej skali wielkości oraz natężeniu i rozległości powiązań. Ma ona charakter rozległego regionu przekraczającego swoim zasięgiem powiązań granice obecnych województw. W strukturze metropolitalnej Pomorskiego Regionu Funkcjonalnego wyróżniają się:

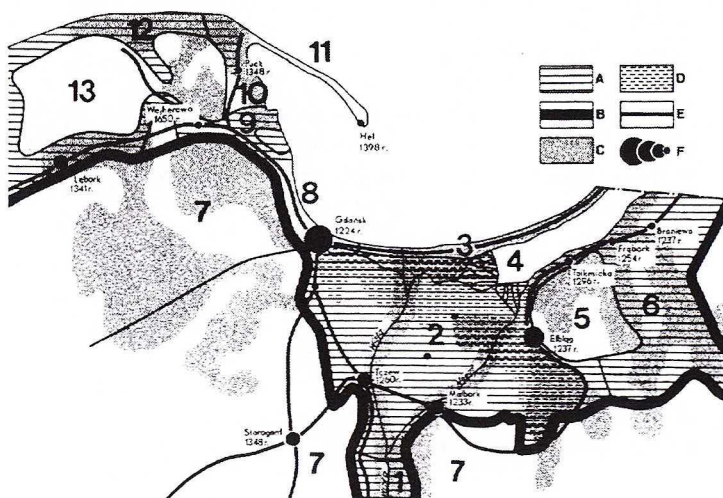


Ryc. 1. Pomorski Region Funkcjonalny na tle otoczenia

Źródło: Opracowanie własne (ryc. 1-4).

- aglomeracja trójmiejska rozumiana jako 7 ściśle zespolonych ośrodków o różnym potencjale, wyrażającym się liczbą mieszkańców w tys. w 2000 r.: Gdańsk (456,5), Gdynia (255,4), Sopot (41,8), Wejherowo (47,0), Rumia (43,3), Pruszcz (21,9), Reda (17,6);
- lewobrzeżne nadwiślańskie struktury węzłowe ośrodków Tczewa (61,2), Starogardu Gdańskiego (50,5), Lęborka (37,0), Kościerzyny (23,7), Kartuz (15,8), i Pucka (11,3);
- prawobrzeżne struktury węzłowe Elbląga (130,2), Malborka (40,1), Nowego Dworu (10,5), z odgałęzieniami w kierunku bezpośredniego otoczenia Zalewu Wiślanego. Obszar ten funkcjonuje pod nazwą Ekoregion Zalewu Wiślanego (Bańkowska 1996, s. 21).

Rezultaty przedstawionych analiz delimitacyjnych potwierdziły wcześniej zdefiniowaną tezę o istnieniu w strefie zatoki i ujścia Wisły



Ryc. 2. Przyrodniczo-kulturowe uwarunkowania rozwoju struktur węzłowych w strefie Wisły

A – doliny i pradoliny; B – próg pojezierza; C – przestrzeń istotna dla prawidłowego funkcjonowania przyrody; D – zasięg Zalewu Wiślanego w XIV w., obecnie tereny depresyjne; E – szlaki historyczne; F – miasta historyczne o liczbie ludności na przełomie XIX i XX w. (tys. M): 150, 50, 10-15, poniżej 5.

Jednostki fizyczno-geograficzne: 1 – Dolina Wisły, 2 – równina delty Wisły, 3 – Mierzeja Wiślana, 4 – Zalew Wiślany, 5 – Wzniesienie Elbląskie, 6 – Równina Warmińska, 7 – wysoczyzny morenowe pojezierzy, 8 – Trasa Nadmorska, 9 – pradolina Redy-Lęby, 10 – Pobrzeże Kaszubskie, 11 – Mierzeja Helska, 2 – Wybrzeże Słowińskie, 13 – Wysoczyzna Żarnowiecka

rozległego regionu tworzonego przez 20 miast węzłowych wykazujących wzajemne silne, wielopoziomowe związki (ryc. 3). Ten region metropolitalny ma charakter zwornika między relacjami wschód-zachód (Europa Bałtycka), jak i relacjami północ-południe (Skandynawia-Odessa).

Powtórne badania ruchu przeprowadzone w 2005 r. (*Transprojekt 2005*) oraz ocena wzrostu średniodobowego ruchu pojazdów samochodowych na sieci dróg krajowych w latach 1995-2005 wskazują na niezwykłą dynamikę koncentracji ruchu w tej strukturze metropolitalnej przy względnej stabilizacji natężenia ruchu na pozostałych odcinkach sieci. Dynamikę wzrostu ruchu w latach 1995-2005 między ośrodkami węzłowymi przedstawia zestawienie:

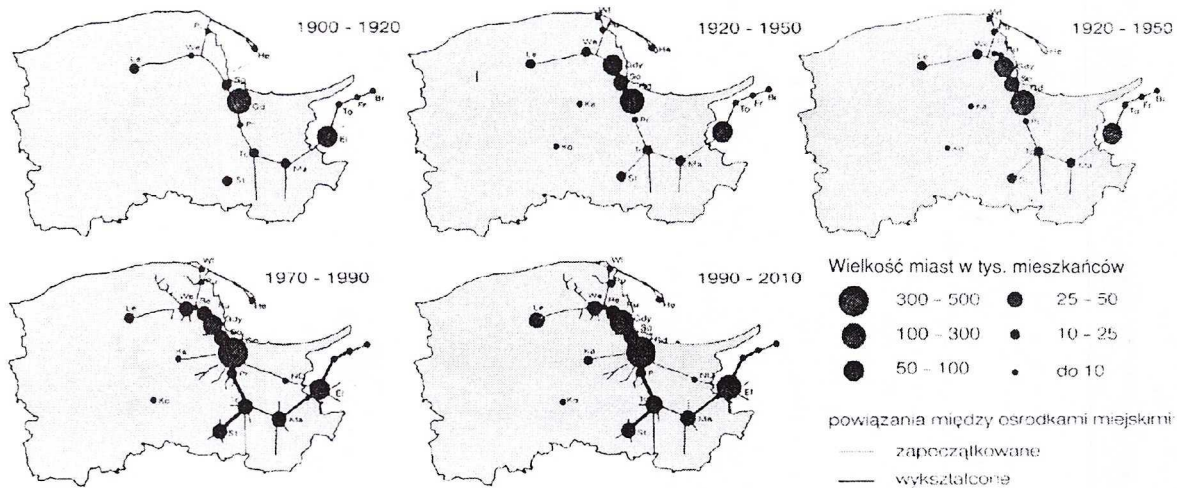
100-120%	Elbląg-Malbork
121-140%	Gdańsk-Elbląg, Gdynia-Wejherowo
141-160%	Tczew-Malbork
161-180%	Gdańsk-Tczew
181-200%	Gdańsk-Gdynia

Świadczy to o narastającej integracji struktur węzłowych niezależnie od podziałów administracyjnych. Przyłączenie Elbląga do woj. warmińsko-mazurskiego nie zmniejszyło jego tradycyjnych ciężarów do Trójmiasta; przeciwnie, jego powiązania wzrosły.

W cytowanych badaniach udowodniono empirycznie istnienie rozległej sieci powiązań ośrodków węzłowych różnej rangi i znaczenia. Lawinowy rozwój motoryzacji na przełomie XX i XXI w. i swoboda przemieszczeń mieszkańców regionu w poszukiwaniu dostępu do miejsc pracy, centrów handlu, rozrywki i nauki oraz miejsc generujących ruchy zewnętrzne, jak porty i lotnisko objawia się siecią powiązań, która nie może być zidentyfikowana z urbanizacją terenów przyległych. Podobnie, jak w powiązaniach wyższego rzędu, między systemami aglomeracji na niższych poziomach, także się tworzy „efekt tunelu” (Jałowiecki 1999a, s. 25-28; 1999b, s. 29-33). Miejscowości położone na trasie powiązań między ważnymi ośrodkami węzłowymi nie wykazują cech uznawanych powszechnie za symptomy urbanizacji¹.

Między węzłami sieci wytwarza się swoista strefa pusta. W rezultacie transformacji systemowej w ostatnich piętnastu latach narasta w przestrzeni lokalnej nowy rodzaj struktury opartej na sieci powiązań. Jałowiecki określa ten rodzaj struktury organizacją sieciową.

¹ Takich jak gęstość zaludnienia, utrzymujący się ze źródeł pozarolniczych, ruch budowlany itp.



Br - Braniewo, Gd - Gdańsk, GdY - Gdynia, El - Elbląg, Fr - Frombork, He - Hel, Ka - Kartuzy,
 Ko - Koscierzyna, Le - Lębork, Ma - Malbork, ND - Nowy Dwór, Pr - Pruszcz, Fu - Fućk, Re - Reda,
 Ru - Rumia, So - Sopot, St - Starogard Gdański, Tc - Tczew, To - Tolkmicko, We - Wejherowo, Wl - Władysławowo

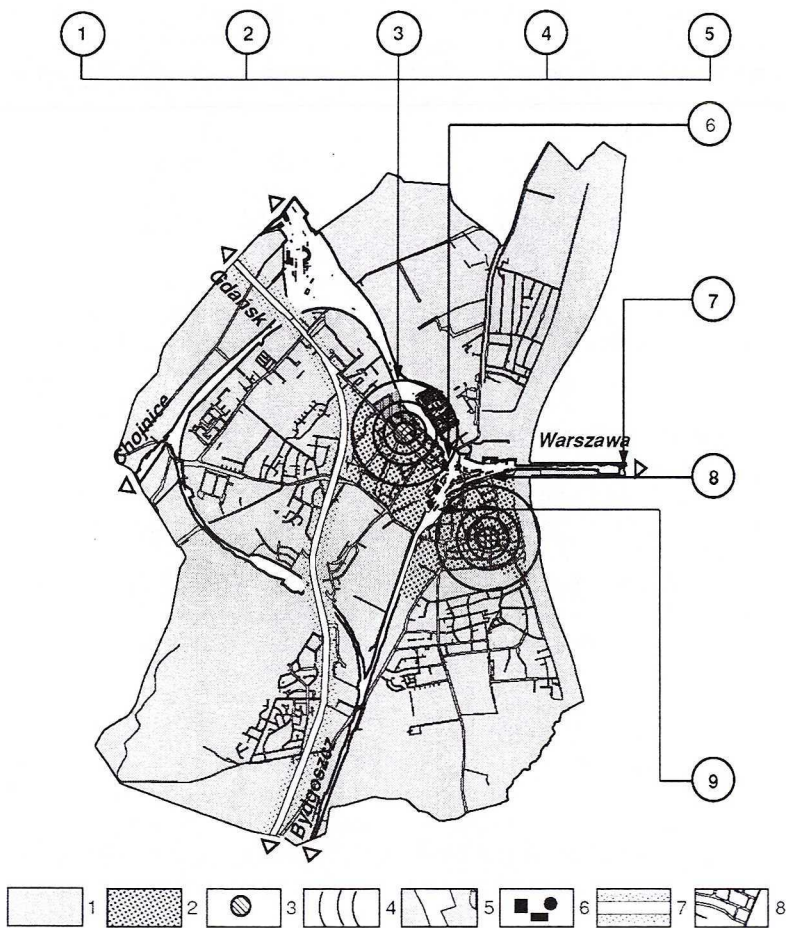
Ryc. 3. Miejsce Tczewa na tle rozwoju struktur węzłowych w strefie delty Wisły

2. Przesłanki wyboru studium przypadku

W metropolitalnej strukturze sieciowej Tczew wyróżnia się najwyższymi wskaźnikami ruchliwości i bardzo wysokim natężeniem powiązań z trójmiejskim obszarem centralnym. W badaniach 235 miast Polskiego Regionu Bałtyckiego (Bańkowska 1993) Tczew uplasował się na 10 pozycji wśród węzłowych ośrodków ruchotwórczych, takich jak: Olsztyn, Włocławek, Gorzów, Koszalin, Słupsk. W rezultatach badań struktury węzłowej Pomorskiego Regionu Funkcjonalnego Tczew zajmuje pierwszą pozycję (poza Trójmiastem). Jego zasięgi wpływu obejmują w równym stopniu Malbork i Starogard Gdański, jak i całą lewobrzeżną część doliny Wisły.

Węzłowość i rozległy obszar wpływu Tczewa wynikają z:

- zwornikowego położenia w systemie miast okalających deltę Wisły (ryc. 3)
- położenia na przedpolu obszaru metropolitalnego w zasięgu 30-min dostępności z dworca PKP Gdańsk Główny (32 km);
- położenia w węźle komunikacyjnym o najwyższej randze w całym województwie;
- położenia miasta w zasięgu 6 km od potencjalnego węzła autostrady A1 – Stanisławie;
- znacznego w strukturze miast województwa:
 - potencjału ludnościowego (czwarte według wielkości miasto w województwie);
 - koncentracji wysoko kwalifikowanych kadr zatrudnionych w zakładach produkcyjnych zlokalizowanych w tczewskiej części Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, o łącznej liczbie 3100 osób; stanowi to ok. 70% łącznego zatrudnienia w PSSE; ok. 40% zatrudnionych w strefie dojeżdża do pracy spoza terenu miasta (w tym także z obszaru Trójmiasta),
 - centrum obsługi subregionu;
- roli potencjalnego ośrodka aktywizacji dla nadwiślańskich obszarów stagnacji i strukturalnego bezrobocia (ziemia pelplińska i skarżewska), odciążającego trójmiejskie centrum metropolitalne;
- atrakcyjności krajoznawczej wynikającej z istnienia obiektów o randze krajowej i międzynarodowej; są to:
 - unikatowe Muzeum Wisły;
 - Stary Most Wiślany w Tczewie z 1857 r., uznany w 2004 r. za „międzynarodowy zabytek inżynierii lądowej” przez American Society of Civil Engineers (ASCE).



Ryc. 4 Strefy przepływu o znaczeniu metropolitalnym w obrębie granic administracyjnych miasta Tczewa; 1 – obszar w granicach administracyjnych, 2 – obszar śródmieścia ustalony w planie miejscowym, 3 – miejsca lokalizacji subcentrów, 4 – izodystandy (200 m, 300 m, 500 m) od głównych miejsc projektowanych koncentracji usług centrotwórczych, 5 – kolejowe strefy wpływu ruchu metropolitalnego, 6 – kolejowe nieruchomości budynkowe, 7 – drogowe strefy przepływu ruchu metropolitalnego, 8 – sieć pozostałych dróg i ulic miejskich

Cyfry od 1 do 9 umieszczone w kółkach oznaczają lokalizację obiektów przedstawionych na fotografiach (1-3).

Rola tczewskiego ośrodka węzłowego będącego „główną bramą metropolitalną” wzrośnie ze względu na położenie miasta na skrzyżowaniu dwóch europejskich korytarzy transportowych. Przewidywane przedsięwzięcia sieciowe o znaczeniu metropolitalnym to:

- modernizacja linii kolejowych o znaczeniu państwowym tworzących, najsilniejszy w północnej Polsce, węzeł kolejowy, przewidywana w Narodowej Strategii Rozwoju Transportu oraz Sektorowym Programie Operacyjnym – Transport – Gospodarka Morska;
- realizacja pierwszego odcinka autostrady A1.

Ze względu na wybitnie węzłowy charakter struktury przestrzennej miasta, jego funkcje metropolitalne należy wiązać z „przestrzenią tranzytu” rozumianą jako strefy kontaktu wizualnego użytkowników tras drogowych i kolejowych z różnymi elementami struktury przestrzennej miasta. Te strefy są swoistą wizytówką metropolitalną i są przestrzegane jako publiczne przestrzenie przepływu (Hołub 2002 s. 23) wyznaczające rangę miejsca (ryc. 4).

Długość stref przepływu o znaczeniu metropolitalnym w obrębie granic administracyjnych Tczewa liczona dwustronnie od osi tras wynosi ok. 40 km.

Osie tras wyznaczające strefy przepływu obejmują przebieg (Michalski 2004):

- drogi krajowej nr 1;
- kolejowej linii magistralnej nr 9 – Gdańsk–Tczew–Hawa–Warszawa;
- kolejowej linii magistralnej nr 131 – Tczew–Bydgoszcz–Chorzów;
- kolejowej linii pierwszorzędnej nr 203 – Tczew–Chojnice–Piła.

Węzłowy charakter infrastruktury stwarza miastu bardzo dobre warunki powiązań z innymi regionami Polski do przewozów pasażerskich i towarowych. Łączna powierzchnia terenów kolejowych wynosi 140 ha co stanowi ponad 11% terenów zainwestowanych w mieście. Tereny te, miejscami dość rozległe, dzielą obszar miasta na części o słabych powiązaniach między sobą. Znaczna część zagospodarowania i zabudowania terenów kolejowych jest niewykorzystywana lub zdegradowana.

3. Opis procesów przekształceń

Rozwój Tczewa niemal w całej swojej historii wiązał się z węzłowym charakterem wynikającym ze szczególnego położenia u nasady delty Wisły w odległości 26 km od ujścia rzeki do morza, w miejscu dogodnym do przepraw rzecznych.

Miasto w XIII w. było lokowane na wschodnim stoku wyżynnego cypla, ograniczonego od wschodu krawędzią pradoliny Wisły, od północy deltą, a później Żuławami Wiślanymi i od północnego zachodu mokradłami Motławy, przy szlaku lądowym prowadzącym z Elbląga przez Malbork do Gdańska.

Mimo burzliwych dziejów miasto rozwija się, przekształca i zagęszcza w obrębie murów obronnych, aż do pierwszej połowy XIX w. (*Miasta polskie* 1965). Strategiczne położenie miasta powoduje, że już w XV w. Tczew był traktowany jako przedbramie Gdańska. Obydwa konkurujące ze sobą miasta, Gdańsk i Elbląg skutecznie przeciwdziały jego rozwojowi.

Jego duży rozwój demograficzny i gospodarczy rozpoczyna się dopiero od połowy XIX w. dzięki budowie linii kolejowych w latach:

1851 – linia Tczew–Berlin (przez Bydgoszcz)

1852 – linia Gdańsk–Tczew

1857 – linia Tczew–Malbork

W 1857 r. ukończono budowę mostu kolejowego przez Wisłę (na linii do Królewca), wówczas najdłuższego w Europie (890 m). Jego krawężniki i neogotyckie wieżyczki można zobaczyć na obecnym moście drogowym. Następnie tory kolejowe przełożono na nowszy most równoległy. Zbudowane wtedy mosty są nadal czynne. W 1871 r. otwarto linię kolejową do Starogardu Gdańskiego, przedłużoną w 1873 r. do Chojnic, co stworzyło prawie prostoliniowy szlak kolejowy Berlin–Królewiec.

Wysuwane przez Hitlera żądanie eksterytorialności tego szlaku i równoległej do niego drogi było jednym z pretekstów rozpętania wojny w 1939 r. Ostatnią fazą rozwoju węzła tczewskiego była budowa na północny zachód od miasta, stacji rozrządowej Zajączkowo Tczewskie i doprowadzenie do niej obwodnicy kolejowej. Tak więc w latach 1850-1875 powstał najmłodszy i niemal największy w Polsce węzeł kolejowy.

Niezależnie od powiązań liniowych powstało w tym czasie wiele kolejowych obiektów kubaturowych i technicznych objętych obecnie ochroną konserwatorską (stary dworzec kolejowy, parowozownia, nastawnie, kotłownia do ogrzewania wagonów na postoju, budynki magazynowe, wiadukty itp.) oraz osiedla mieszkaniowe kolejowe z okresu nieco późniejszego (1902-1910).

W okresie powojennym przebudowano węzeł kolejowy i wzniesiono nowy dworzec w jego obecnym miejscu. Stary dworzec pozostał w lokalizacji peryferyjnej i jest przeznaczony na funkcje przypadkowe, „koczownicze”. Linia kolejowa Gdańsk-Bydgoszcz została zelektryfiko-

wana w latach 1968-1969, połączenie z Warszawą w 1983 r. W wyniku przebudowy i elektryfikacji węzła wiele obiektów straciło swoje pierwotne funkcje (lokomotywnie, stary dworzec i in). W ostatnich piętnastu latach transformacji systemowej pogłębiają się dwa równoległe procesy:

- postępuje przypadkowa prywatyzacja obiektów historycznych i przeznaczanie ich głównie na cele magazynowe i handel hurtowy;
- wiele obiektów o znacznych wartościach kulturowych zostało porzuconych a przestrzeń jest odłogowana.

W 2004 r. w postępowaniu uzgodnieniowym miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego całego miasta Tczewa, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej przekazał do wiadomości swoją decyzję nr 42 z 28.12.2000 r. ustanawiającą tereny zamknięte na obszarze o powierzchni 141,43 ha obejmującym wszystkie tereny kolejowe. Zgodnie z prawem geodezyjnym tereny zamknięte² muszą być wyłączone z ustaleń planów miejscowych. Tak więc, zgodnie z polskim prawem, tereny tak ważne dla wizerunku metropolitalnego pozostają bez ustaleń planistycznych i podlegają dalszej dewastacji i degradacji.

4. Ocena stopnia degradacji stref przepływu

Punktem odniesienia stopnia degradacji metropolitalnych stref przepływu może być historyczna jakość przestrzeni w odniesieniu do kolejowych stref przepływu lub realizacja współczesnych rozwiązań stosowanych np. w Stuttgarcie w odniesieniu do drogowych stref przepływu. Według przyjętej metodologii (Mironowicz, Ossowicz 2005) ocena stopnia degradacji powinna być prowadzona według kryteriów: materialnych, funkcjonalnych, kompozycyjnych i moralnych.

Kryterium degradacji materialnej – odnosi się w największym stopniu do kolejowych stref przepływu ruchu metropolitalnego. Pasażerów witają obiekty zdewastowane, porzucone, rozgrabione, odłogowane, często noszące znamiona ruiny. Są to najczęściej obiekty historyczne o charakterze zabytkowym. Są także świadkami chlubnej historii tego miasta. Nadanie tym strefom statusu terenu zamkniętego

² Według *Prawa geodezyjnego i kartograficznego* – Ustawa z 17 maja 1989 (Dz.U. 100 poz. 1086) z późniejszymi zmianami ilekroć w *Ustawie* jest mowa o terenach zamkniętych – rozumie się przez to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych.

pozbawia władze komunalne możliwości włączenia wielu obiektów do struktur śródmiejskich i ich adaptacji na cele publiczne.

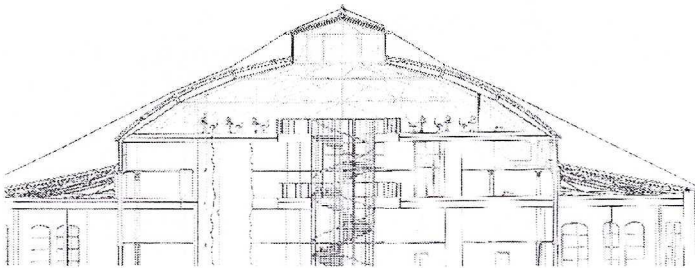
W omawianej kategorii należy uznać wysoki stopień degradacji większości obiektów pokolejowych jako charakterystyczny dla fazy upadku przedsiębiorstwa. (Gasidło, Gorgoń 1999 s. 16).

W odniesieniu do drogowych stref przepływu ruchu metropolitalnego nie stwierdzono podobnych przypadków.

Kryterium degradacji funkcjonalnej – Powstrzymanie procesu rewitalizacji wielu cennych kulturowo obiektów pokolejowych owocuje przypadkowymi zmianami funkcjonalnymi tych obiektów, które jeszcze są użytkowane. Są to typowe przykłady działalności „koczowniczej” obliczonej na szybki zysk, najczęściej funkcje magazynowe, związane głównie z handlem hurtowym. Jest to działalność nie odpowiadająca randze miejsca ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo śródmieścia i w kategoriach funkcjonalnych oznacza wysoki stopień degradacji.

Dzięki aktywności władz komunalnych, jeszcze przed ustanowieniem terenów zamkniętych udało się, w toku prac nad planem miejscowym całego miasta³, pozyskać na cele publiczne dwa tereny wraz z obiektami pokolejowymi; są to:

- zespół terenów przydworcowych wskazany w planie miejscowym na transportowy węzeł integracyjny z programem usługowym o charakterze subcentrum (ryc. 4);
- budynek starej lokomotywowni wskazany w planie miejscowym na wielofunkcyjną halę widowiskową (ryc. 5).



Ryc. 5. Budynek starej lokomotywowni wskazany w planie miejscowym na wielofunkcyjną halę widowiskową – koncepcja przebudowy – przekrój – według INVEST PARTNER (ze zbiorów Urzędu Miejskiego w Tczewie)

³ Prowadzonym przez zespół Instytutu Projektowania Urbanistycznego w Gdańsku pod kierunkiem B. J. Bańkowskiej.

W odniesieniu do drogowych stref przepływu ruchu metropolitalnego przechodzących przez zastane elementy struktury przestrzennej miasta (śródmieście, strefy miejskie, przedmiejskie i produkcyjne) zmiany funkcjonalne są niewielkie. Dotyczą poszukiwania różnych sposobów bezpośredniego dostępu do drogi publicznej, a także niewielkich przekształceń funkcjonalnych na cele komercyjne (handel, gastronomia, obiekty obsługi ruchu turystycznego i samochodowego).

Kryterium degradacji kompozycyjnej – Obiekty pokolejowe zlokalizowane na terenach zamkniętych i w ich bezpośrednim sąsiedztwie można by uznać za zespoły kompozycyjne o wysokiej randze, pod warunkiem ich odpowiedniej rewitalizacji i dostosowania do współczesnych potrzeb.

Natomiast drogowe strefy przepływu stanowią przypadkowe zlepki peryferyjnych części zespołów kompozycyjnych. W powojennej manierze projektowej drogi stanowią z zasady granice opracowań planistycznych i projektowych. Oznacza to, że drogi i ulice miejskie nie są świadomie projektowane jako domknięte wnętrza kompozycyjne. Chlubne, ale odosobnione przypadki stanowią projekty modernizacji ulic (np. Świętojańskiej w Gdyni, czy Tumskiej w Płocku).

Otoczenie drogowych stref przepływu ruchu metropolitalnego w kategoriach kompozycyjnych należy ocenić jako bardzo zdegradowane. Chaos przestrzenny pogłębia gąszcz reklam i bilbordów. To one obecnie decydują o krajobrazie publicznych stref przepływu zarówno w Tczewie, jak i w większości miast w Polsce.

Kryterium degradacji moralnej – wiąże się z wizerunkiem oraz rangą miejsca i może być postrzegane jako swoista synteza procesów degradacji. Opisane procesy degradacji materialnej, funkcjonalnej

Tabela 1

Strefy przepływu ruchu metropolitalnego

Typy degradacji	Przeplwy ruchu metropolitalnego	
	kolejowe	drogowe
T ₁ - materialna	3	1
T ₂ - funkcjonalna	3	1
T ₃ - kompozycyjna	1	3
T ₄ - moralna	3	3

Stopień degradacji: 1 – niski, 2 – średni, 3 – wysoki.

Źródło: Opracowanie własne (tab. 1-3).

i kompozycyjnej dotyczą niemal wszystkich stref przepływu ruchu kolejowego i drogowego w Polsce. Można je postrzegać jako jeden z uniwersalnych, w warunkach polskich, procesów transformacji ustrojowej. Jeżeli jednak dotyczą szczególnych miejsc, jakimi są z pewnością obszary metropolitalne można mówić o ich degradacji moralnej. Te właśnie miejsca decydują przede wszystkim o sposobie postrzegania obszarów metropolitalnych.

W podsumowaniu przyjęto trzypunktową ocenę stopnia degradacji stref przepływu (tab. 1):

5. Zarys możliwości przekształceń

Każdy proces przekształceń powinien się składać z czynności układających się w pięć głównych faz (Gasidło, Gorgoń (1999) s. 130):
 f1 – **rozpoznanie** obejmujące identyfikację terenu i obiektów oraz oszacowanie ryzyka środowiskowego, społecznego i techniczno-prze-strzennego;

Tabela 2

Czynniki zewnętrzne wpływające na możliwości przekształceń zdegradowanych stref przepływu

	Sprzyjające przekształceniom	Utrudniające przekształcenia
kolejowych	<ul style="list-style-type: none"> – ograniczenie terenów zamkniętych do przebiegu czynnych linii kolejowych; – stworzenie podstaw prawnych do komunalizacji odłogowanych terenów i obiektów pokolejowych; – tworzenie w programach regionalnych zachęt finansowych do rewitalizacji obiektów w metropolitalnych strefach przepływu. 	<ul style="list-style-type: none"> – regulacje prawne wynikające z działania znwolizowanego prawa geodezyjnego; – ustanowienie terenów zamkniętych decyzją administracyjną wysokiego szczebla; – brak specjalnych zachęt finansowych do rewitalizacji obiektów odłogowanych; – nadmierna liczba przypadków wymagających rewitalizacji; – niski popyt na obiekty wielkokubaturowe o silnych uwarunkowaniach technicznych.
drogowych	<ul style="list-style-type: none"> – komunalizacja terenów poza ścisłym pasem drogowym. 	<ul style="list-style-type: none"> – modyfikacja ustawowa dot. dróg publicznych ograniczająca działania inwestycyjne do pasa drogowego (jezdni); – brak podstaw prawnych do koordynacji działań rządowych i samorządowych; – ograniczenie środków finansowych samorządów terytorialnych.

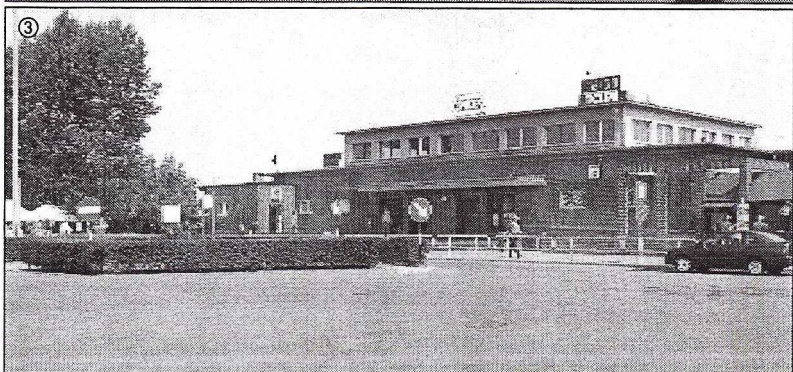
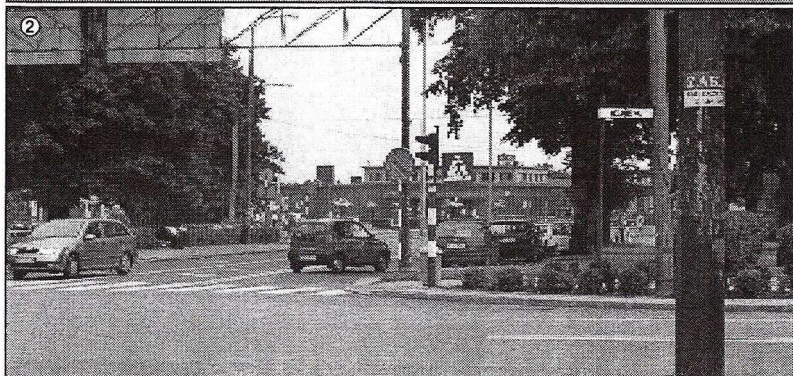
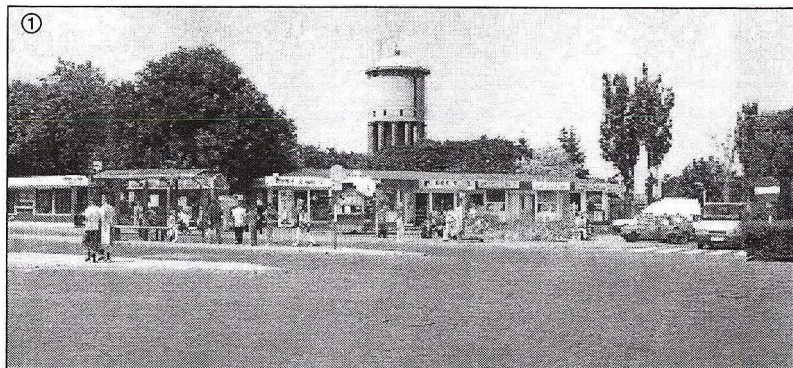
Czynniki wewnętrzne wpływające na możliwości przekształceń zdegradowanych stref przepływu

	Sprzyjające przekształceniom	Utrudniające przekształcenia
kolejowych	<ul style="list-style-type: none"> - względnie duża podatność na przekształcenia przy sprzyjających warunkach zewnętrznych; - jeden gestor terenów; - egzekwowanie zasad ochrony środowiska kulturowego; - tworzenie zachęt finansowych; - położenie styczne do strefy śródmiejskiej; - wysokie wartości historyczne i kulturowe. 	<ul style="list-style-type: none"> - brak instrumentów realizacyjnych zachęcających do rewitalizacji; - brak wydziałów geodezyjnych linii kolejowych; - brak polskich wzorców organizacyjnych, technicznych, społecznych i kulturowych; - prawdopodobne zanieczyszczenia gruntowe wynikające z dotychczasowego użytkowania; - uciążliwość sąsiedztwa wynikająca z funkcjonowania pozostałych elementów infrastruktury kolejowej; - wysoki stopień dekapitalizacji obiektów; - konstrukcyjne ograniczenia przy adaptacji na inne niż pierwotne cele.
drogowych	<ul style="list-style-type: none"> - możliwość pozyskiwania środków z funduszy UE wspierających jakość przestrzeni przepływu; - wydzielenie poboczy komunalnych zwiększających dostępność otoczenia; - tworzenie planów zazielenienia (Jędraszko 1998, s. 149). 	<ul style="list-style-type: none"> - mała podatność na przekształcenia ze względu na wysoki stopień zagospodarowania; - zróżnicowana i często rozdrobniona własność; - ograniczona przestrzeń wskazana do przekształceń (przekrój poprzeczny pasa drogowego); - brak w warunkach polskich wzorców projektowych, organizacyjnych i technicznych.

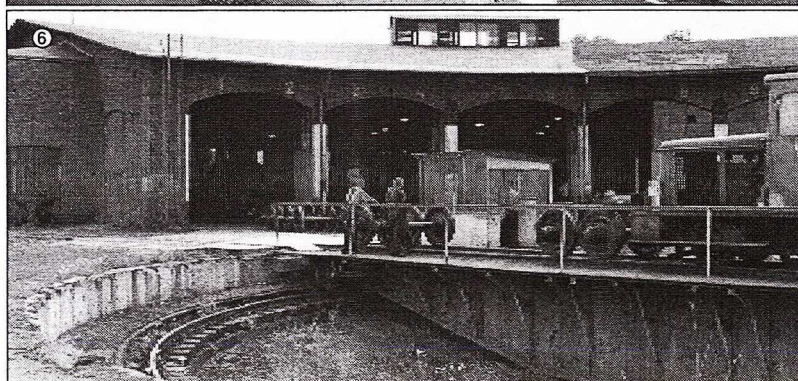
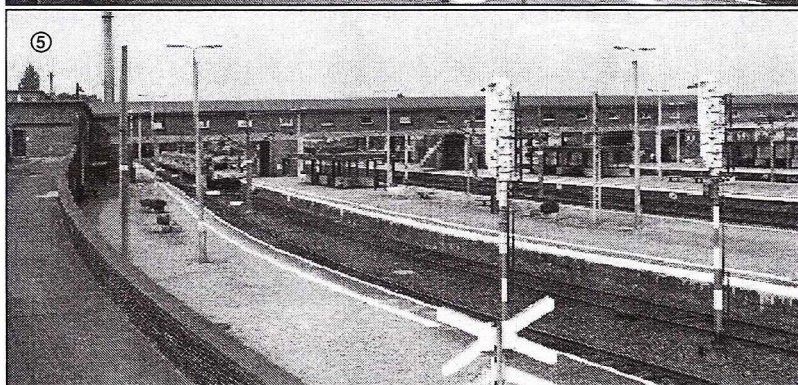
- f2 – **określenie możliwości zagospodarowania** obejmuje ocenę podatności terenu i obiektów na przekształcenia i określenie kierunku przyszłego, docelowego zagospodarowania;
- f3 – **projektu wstępnego** obejmującego planowanie przekształceń w zależności od stopnia konkretyzacji docelowego użytkowania;
- f4 – **projektu technicznego** obejmującego konkretyzację funkcjonalną, techniczną, organizacyjną i finansową;
- f5 – **wdrożenia** obejmującą realizację i użytkowanie, a także monitorowanie funkcjonowania obiektów.

Do wstępnego oszacowania możliwości przekształceń metropolitalnych stref przepływu zastosowano analizę czynnikową obejmującą ocenę czynników zewnętrznych i wewnętrznych sprzyjających przekształceniom lub utrudniających te działania. Zarys modelowy tych czynników przedstawiono odrębnie dla kolejowych i drogowych stref przepływu (tab. 2, 3).

Przedstawione czynniki wpływające na możliwości przekształceń zdegradowanych stref przepływu mają charakter modelowy i w każdym przypadku będą wymagać weryfikacji i rozwinięcia.

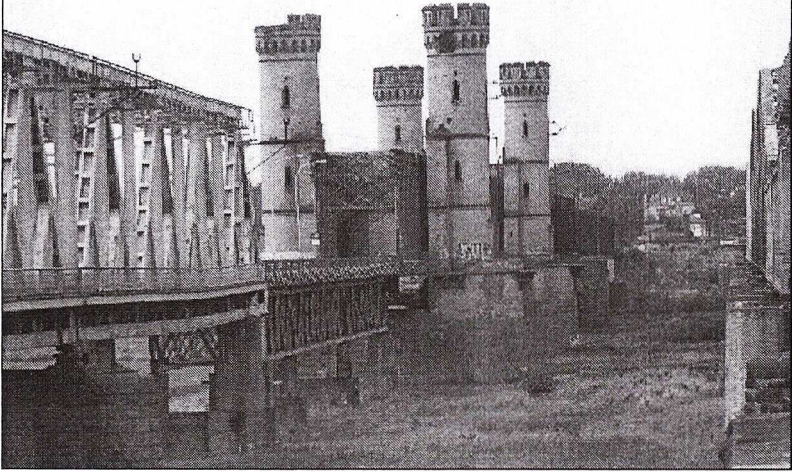


Fot. 1. Otoczenie obecnego dworca kolejowego
wskazane w planie miejscowym na transportowy węzeł integracyjny
Źródło: D. Polońska (fot. 1-3).



Fot. 2. Obiekty kolejowe: 4 i 5 – kładka nad peronami; 6 – Zakład Naprawczy Środków Transportu Kolejowego w starej lokomotywni

⑦



⑧





Fot. 3. Obiekty pokolejowe: 7 – Stary Most Wiślany z 1857 r.; 8 – stary dworzec kolejowy; 9 – stara lokomotywnia przejęta przez miasto

6. Rekomendacja do paradygmatu

Jeżeli uznamy, że obszar metropolitalny jest strukturą sieciową (Jałowicki, *op. cit.*) to strefy przepływu ruchu metropolitalnego powinny być traktowane jako główny kościec tej struktury. Ich jakość decyduje o wizerunku całej metropolii. Dotyczy to w równym stopniu miejsc bramnych, jakim z pewnością jest opisany przypadek Tczewa, jak i całych obszarów centrum metropolitalnego.

Brak jest tradycji projektowych, organizacyjnych i realizacyjnych dotyczących rewitalizacji zdegradowanych stref przepływu wraz z ich wizualnym otoczeniem. Działania te wymagają stworzenia całego nowego systemu narzędzi służących poprawie ich jakości. Stwierdzony, na przykładzie ośrodka węzłowego w Tczewie, wysoki stopień ich degradacji moralnej, kompozycyjnej, funkcjonalnej i technicznej potwierdza powyższą tezę.

Literatura

- Bańkowska B. J., 1993, *Struktura węzłowa*, [w:] *Polski Region Bałtycki w Europejskiej Strategii Ekorozwoju*, ekspertyza badawcza sporządzona w ramach projektu badawczego KBN nr 6633 19102 pod kierunkiem J. Kołodziejskiego. Gdańsk, (masz.).
- Bańkowska B. J. et al., 1996, *Struktura przestrzeni turystycznej Ekoregionu Zalewu Wiślanego i ocena jej pojemności*. Ekoregion Zalewu Wiślanego, t. III, IPE FE, Gdańsk.
- Bańkowska B. J., 2000, *Delimitacja struktur węzłowych w otoczeniu Pomorskiego Regionu Funkcjonalnego*. Gdańsk, (masz.).
- Bańkowska B. J., 2004, *Procesy strukturoznawcze w obszarach zurbanizowanych*, praca doktorska. Politechnika Gdańska, Wyd. Architektury Gdańsk (masz.).
- Bańkowska B. J., Włodarczyk G., 1993, *Delimitacja i strukturalizacja funkcjonalna*, [w:] *Polski Region Bałtycki...*, op. cit.
- Bańkowska B. J. et al., 2005, *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa*. Instytut Projektowania Urbanistycznego – Gdańsk (masz.).
- Gasioło K., Gorgoń J. (red.), 1999, *Modelowe przekształcenia terenów poprzemysłowych i zdegradowanych*. UNDP, Katowice.
- Hołub A., 2002, *Współczesna przestrzeń publiczna. Terapia patologii czy rozwój nowych terenów – poszukiwanie przesłanek projektowych*, [w:] *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, M. Kochanowski (red.). Wyd. Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Historyczne mosty w Tczewie*. 2001. Universitat Kaiserslautern, Politechnika Gdańska, Starostwo Powiatowe w Tczewie; Pelplin.
- Jałowicki B., 1999a, *Metropolie*. Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok.
- Jałowicki B., 1999b, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*. Biuletyn KPZK PAN, z. 186, Warszawa.
- Jędraszko A., 1998, *Planowanie środowiska i krajobrazu w Niemczech na przykładzie Stuttgartu*. Unia Metropolii Polskich, Warszawa.
- Karta Nowej Urbanistyki*. „Urbanista” 6/2005, Warszawa.
- Kołodziejski J., 1993, *Region funkcjonalny i rozwój regionalny jako pole i przedmiot strategii*, [w:] *Polski Region Bałtycki w Europejskiej Strategii Ekorozwoju*, t. 1 – *Uwarunkowania*. IPEFE, Gdańsk.
- Kołodziejski J., Bańkowska B. J., Sołtys J., Talaga A., Włodarczyk G., 2000, *Pomorski Region Funkcjonalny*, [w:] *Strategia rozwoju województwa Pomorskiego – Pomorskie Studia Regionalne*. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Korcelli P., 1973, *Aglomeracje miejskie w Polsce pojęcia i terminologia*, wypowiedź w dyskusji Biuletyn KPZK PAN, z. 79, Warszawa.
- Kwiątek J., Lijewski T., 1998, *Leksykon miast polskich*. Muza SA.

- Lijewski T., 1973-1978, *Sieć kolejowa – rozwój historyczny*. Narodowy Atlas Polski, Ossolineum, Warszawa, Kraków.
- Miasta Polskie w Tysiącleciu*, t. I, praca zbiorowa. Ossolineum, Warszawa, Kraków 1965.
- Michalski L., 2004, *Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa – infrastruktura transportowa*. Instytut Projektowania Urbanistycznego, Gdańsk.
- Mironowicz J., Ossowicz T., 2005, *Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych*. Biuletyn KPZK PAN, z. 223, Warszawa.
- Sobczak-Rząd A. 2003, *Studium oceny wartości kulturowych i wytyczne konserwatorskie do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Tczewa*. Tczew (masz.).