

# Rola i znaczenie inwestycji infrastrukturalnych w rozwoju miasta i metropolii.

## Przypadek Metropolii Trójmiejskiej

Prof. dr hab. inż. arch. Piotr Lorens, Wydział Architektury, Politechnika Gdańska

### 1. Wprowadzenie

Rozwój współczesnych miast i obszarów metropolitalnych w wielu wypadkach wiąże się z pokonywaniem różnego rodzaju barier związanych z dostępnością do przestrzeni. Dotyczy to wielu zagadnień, w tym infrastrukturalnych, komunikacyjnych, środowiskowych. Także koncepcje rozwoju tzw. miasta zwarteego – obecnie szeroko propagowane jako antidotum na zjawisko rozlewania się miast – w wielu wypadkach wymuszają konieczność realizacji szeregu przedsięwzięć inwestycyjnych. Przykładowo koncentrowanie nowych inwestycji w obrębie określonych korytarzy transportowych czy realizacja nowego zagospodarowania na terenach rewitalizowanych czy w obszarze dzielnic o przemysłowym charakterze częstokroć wymaga znaczących interwencji, w tym realizacji nowych powiązań drogowych oraz komunikacji szynowej, remontu czy modernizacji infrastruktury podziemnej, wykreowania nowych obiektów infrastruktury społecznej oraz restrukturyzacji istniejących układów urbanistycznych. Tym samym zakres interwencji – choć różny w odniesieniu do poszczególnych ośrodków – zawsze jest znaczny, co wymaga prowadzenia przez władze miast i regionów przemysłanej polityki w tym zakresie.

W ramach niniejszego artykułu omówiono kwestie wiążące się z rozwojem Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta. Jest to obszar o dość specyficznej strukturze, zarówno w odniesieniu do podziału administracyjnego jak i układu przestrzennego. Pamiętać bowiem należy, iż w przypadku Trójmiasta mamy do czynienia z dwoma głównymi ośrodkami miejskimi oraz szeregiem miast mniejszych, ściśle powiązanych ze sobą układem transportowym. Dodatkowo przebiegające w ostatnich latach procesy suburbanizacji doprowadziły do włączenia w granice metropolii szeregu gmin wiejskich, w obszarze których lokuje się nowe zespoły zabudowy mieszkaniowej, parki przemysłowe i logistyczne oraz zespoły usługowe – w tym duże centra handlowe o znaczeniu regionalnym. Równocześnie metropolia wyrasta na najważniejszy ośrodek miejski północnej Polski czy wręcz regionu południowego Bałtyku. Analiza tego przypadku – niezależnie od specyfiki obszaru – służyć więc może za dobry punkt odniesienia do dyskusji nad rolą inwestycji infrastrukturalnych w kształtowaniu procesów rozwojowych w skali zarówno miast, jak i metropolii czy wręcz regionów.

### 2. Tendencje rozwojowe Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta

Jak już wspomniano, obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru metropolitalnego ma wyraźnie pasmowy charakter, zdeterminowany przez południkowy przebieg głównych układów komunikacyjnych oraz lokalizację głównych kompleksów przyrodniczych. Dość tu należy, że w przypadku metropolii trójmiejskiej uwarunkowania przyrodnicze mają kluczowe znaczenie dla kształtowania przestrzeni obszaru. W szczególności dotyczy to wód Zatoki Gdańskiej, terenów Żuław Wiślanych oraz kompleksu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Te uwarunkowania fizyczno-geograficzne w znaczący sposób ograniczają swobodę realizacji nowego zagospodarowania terenów położonych w ich granicach lub bliskim sąsiedztwie.





Władze miast tworzących rdzeń metropolii (a więc Gdańska, Sopotu i Gdyni, ale także Pruszcz Gdański, Rumii, Redy czy Wejherowa) od paru lat prowadzą działania zmierzające do intensyfikacji wykorzystania dostępnej w ich granicach przestrzeni. Wiąże się to m.in. z podejmowaniem decyzji o lokalizacji nowych struktur mieszkaniowych i śródmiejskich na obszarach wyłączanych z produkcji przemysłowej czy działalności portowo-logistycznej. Działania te mają w zamierzeniu prowadzić do zmniejszenia presji na zagospodarowanie terenów podmiejskich, co z wielu względów jest niekorzystne. Działania te wiążą się także z realizacją nowych elementów infrastruktury transportowej (jak np. ul. Ks. Jerzego Popiełuszki w Gdańsku czy ul. Nowa Węglowa w Gdyni), podejmowaniem prac na rzecz wyprowadzenia ruchu tranzytowego z pominięciem obszarów centralnych (stąd realizacja tunelu pod Martwą Wisłą, ciągu Trasy Sucharskiego i Obwodnicy Południowej w Gdańsku czy ciągu ul. Janka Wiśniewskiego wraz z Trasą Kwiatkowskiego oraz – planowaną – Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej OPAT w Gdyni).

Mimo to w obszarze metropolii dostrzec już można także efekty procesów suburbanizacyjnych. W szczególności dotyczy to koncentracji nowych struktur mieszkaniowych w rejonie gdańskich dzielnic Chełm i Ujeścisko oraz gdyńskiego Chwaszczyna. Rozwój ten jest stymulowany przez realizację powiązań komunikacyjnych o charakterze równoleżnikowym, głównie zapewniających dojazd z tzw. Dolnego Tarasu aglomeracji (którego osią jest ciąg al. Zwycięstwa – Grunwaldzkiej – Niepodległości – Wła-

dystawa IV) do obwodnicy Trójmiasta. Jednakże realizacja tych powiązań przyczynia się także do znaczącego polepszenia dostępności komunikacyjnej rejonu tzw. Górnego Tarasu aglomeracji (którego osią jest właśnie obwodnica Trójmiasta). Zaznaczyć tu należy, iż ewolucja obecnej struktury przestrzennej obszaru metropolitalnego nie prowadzi jeszcze do znaczącej suburbanizacji w zakresie usług, a w konsekwencji do decentralizacji funkcji centrotwórczych. Węzły komunikacyjne związane z obwodnicą Trójmiasta głównie służą bowiem lokalizacji obiektów wielkopowierzchniowych, o często wyspecjalizowanym charakterze. Oznacza to, że jeszcze nie został w sposób znaczący uruchomiony proces decentralizacji funkcji śródmiejskich, jeśli przyjmiemy, iż nie zalicza się do nich handel wielkopowierzchniowy.

### 3. Wpływ realizowanych inwestycji infrastrukturalnych na możliwości rozwoju przestrzennego metropolii

W kontekście podejmowanych w ostatnich latach inwestycji o charakterze infrastrukturalnym na pierwszy plan zdecydowanie wysuwają się projekty i przedsięwzięcia związane z systemem transportowym. Konieczność podejmowania działań w tym zakresie wynikała m.in. z wieloletnich zaniedbań i niedoinwestowania, ale także z rosnących potrzeb i zmian w zakresie zasad obsługi transportowej.

System transportowy metropolii składa się obecnie z czterech głównych podsystemów: drogowego, kolejowego,



wodnego i lotniczego. Ważnym ich uzupełnieniem są rozmaite funkcje logistyczne, koncentrujące się obecnie głównie w rejonach portowych. Niezależnie od istniejących układów szereg nowych rozwiązań w tym względzie jest już zdeterminowanych i wskazanych do realizacji w krótszym lub dłuższym czasie.

W odniesieniu do układu drogowego obecny system składa się głównie z dwóch osi: ciągu ulicznego al. Zwycięstwa – Grunwaldzkiej – Niepodległości – Władysława IV, i dalej wzdłuż ul. Morskiej w kierunku Wejherowa, a także z ciągu obwodnicy trójmiejskiej stanowiącej jednocześnie początek autostrady A1. Oba te układy wyznaczają w dużej mierze możliwości dojazdu do położonych wzdłuż nich osiedli i dzielnic miejskich. Realizowane lub już gotowe są także połączenia poprzeczne pomiędzy tymi układami. W szczególności wymienić tu należy rozbudowę układu ul. Słowackiego (ob. al. Żołnierzy Wyklętych), al. Armii Krajowej i tzw. obwodnicy południowej w Gdańsku. Realizacja wszystkich tych elementów, wraz z planowanymi przebudowami w rejonie Witomina, spowodują znaczące polepszenie możliwości komunikacyjnych pomiędzy obiema głównymi osiami aglomeracji i w zasadzie (jeśli nie liczyć planowanej także w znacznie bardziej odległej perspektywie przebudowy ul. Spacerowej) stanowią wypełnienie założeń planistycznych w tym zakresie. W stadium planowania są natomiast inwestycje umożliwiające wyprowadzenie ruchu do obszarów zewnętrznych aglomeracji: w szczególności wymienić tu należy tzw. obwodnicę północną (OPAT, stanowiącą możliwość wyprowadzenia ruchu tranzytowego z pominięciem Rumi i Redy), nową obwodnicę metropolitalną (stanowiącą potencjalnie trzecią oś komunikacyjną na kierunku południkowym) oraz tzw. Trasę Kaszubską (wyprowadzającą ruch na kierunek lęborski z pominięciem pradoliny rzeki Redy). Ponadto realizowane są układy polepszające dostępność do terenów portowych: zrealizowana została już tzw. Trasa Sucharskiego oraz przygotowywana jest realizacja tzw. Drogi Zielonej, pozwalające na zbudowanie alternatywnego dojazdu do obszarów portowych oraz dużej części Dolnego Tarasu aglomeracji.

Nieco inaczej wygląda sytuacja w zakresie układu kolejowego. Główna trasa wyprowadzająca ruch na kierunek

Tczew i Szczecin w zasadzie przenosi znakomitą wielkość obciążenia ruchem pasażerskim i towarowym, przy czym nie planuje się jakichś znaczących zmian w tym zakresie. Jedynym usprawnieniem jest realizacja tzw. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, mającej stanowić możliwość dojazdu transportem szynowym do Górnego Tarasu aglomeracji, a przy okazji – zabezpieczyć znacznie lepszy niż dotychczas dojazd do lotniska Gdańsk – Rębiechowo i do planowanego portu lotniczego w Gdyni – Kosakowie. Jak się wydaje, inwestycja ta z czasem stać się może także główną osią transportu zbiorowego w obszarze zachodniej części obszaru metropolitalnego, co prowadzić może do stopniowej restrukturyzacji układu przestrzennego dzielnic ulokowanych na jej trasie.

Kolejnym zagadnieniem jest przewidywana restrukturyzacja stref portowych Gdańska i Gdyni, w tym stopniowe przenoszenie przeładunków do terminali głębokowodnych. Z tymi zmianami wiązać się będzie także rozwój zorganizowanych dzielnic logistycznych, lokowanych na terenach obecnie funkcjonujących i ekstensywnie wykorzystywanych struktur portowych. Podejmowane obecnie inwestycje doprowadziły już do znaczącego zwiększenia możliwości przeładunkowych (terminal DTC w Porcie Północnym w Gdańsku), a kolejne przedsięwzięcia planowane do realizacji zarówno w Gdańsku (tzw. Port Centralny, znany także pod nazwą Terminal Westerplatte – na północ od Półwyspu Westerplatte), jak i w Gdyni (rozbudowa portu zewnętrznego, w szczególności – rozbudowa najbardziej na północ wysuniętego pirsu połączona z realizacją specjalistycznych terminali przeładunkowych) doprowadza do kolejnego znaczącego ich powiększenia. Generować one jednak będą – poza korzystnymi efektami gospodarczymi dla miast – zwiększoną presję infrastrukturalną, co doprowadzić może do konieczności ponownej rozbudowy infrastruktury drogowej i kolejowej prowadzącej do tych terminali.

Ostatnią kwestią jest realizowany program rozwoju węzła transportu lotniczego. Zrealizowana rozbudowa lotniska w Rębiechowie doprowadziła do znaczącego zwiększenia potoków pasażerów z niego korzystających (ok. 4 mln pasażerów rocznie na koniec 2016 r.), a powiązanie terminalu z rozbudowanymi układami komunikacji kolejowej i kolejowej (ciąg ul. Słowackiego, Pomorska Kolej Metropolitalna) doprowadziły do rozpoczęcia realizacji tzw. dzielnicy lotniskowej (ang. *Airport City*) w rejonie Rębiechowa. W obszarze tym zrealizowano już szereg inwestycji biurowych oraz usługowych, a kolejne są w przygotowaniu. Nieco inaczej przedstawia się przyszłość lotniska w Kosakowie – na obecną chwilę niewiadomą jest jego przyszłość w kontekście obsługi ruchu pasażerskiego, natomiast rozwój funkcji logistycznych w rejonie Gdyni – Chylonii pozwala na wnioskowanie, iż lotnisko to znacznie (zapewnie niedługo) pełnić ważną rolę w zakresie obsługi ładunków cargo.

Wszystkie te przekształcenia mają istotny wpływ zarówno na procesy rozwoju struktur przedmiejskich w obrębie obszaru metropolitalnego, jak i na możliwości restruktury-

ryzacji (w tym rewitalizacji) obszarów zdegradowanych. Szczegółowe omówienie tych kwestii zaprezentowano w kolejnych rozdziałach.

#### 4. Obecne tendencje rozwoju struktur przedmiejskich w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta

Rozwój struktur podmiejskich obszaru metropolitalnego wiąże się obecnie głównie z procesem nieskoordynowanej suburbanizacji, przede wszystkim o charakterze „wewnętrzny” (a więc w obrębie granic administracyjnych Gdańska czy Gdyni). Natomiast w odniesieniu do skutków dla obszaru metropolitalnego Trójmiasta mówić możemy o trzech podstawowych kierunkach, w tym w zakresie: urbanizacji dalekich przedmieść metropolii, rozwoju nowych struktur w granicach gmin ościennych na kierunku zachodnim i południowym oraz rozwoju nowych struktur w obszarze gmin ościennych na kierunku północnym. Co interesujące, każdy z tych kierunków wiąże się z nieco odmienną specyfiką, zarówno co do rodzaju programu mieszkowego, jak i dostępności terenu do inwestowania.

W odniesieniu do tendencji urbanizacyjnych na przedmieściach głównych miast metropolii mówić możemy o dwóch grupach terenów: rejonie tzw. Gdańska – Południe (obejmującego obszar pomiędzy zwartymi strukturami dzielnic Śródmieście i Orunia a obwodnicą Trójmiasta) oraz rejonie tzw. Osowa – Chwaszczyno (wiążącego się z urbanizacją terenów położonych na zachód od ciągu obwodnicy). Obszary te są obecnie dość intensywnie penetrowane przez firmy deweloperskie, co prowadzi do powstania i realizacji całego szeregu rozmaitych projektów mieszkaniowych. Mają one różny charakter i zakres, ale jedną cechą wspólną: mimo bliskiego sąsiedztwa i stosunkowo dużych wartości intensywności *netto* nie tworzą zwartych struktur miejskich. Jednocześnie, ich realizacja często nie wiąże się z powstaniem lokalnego układu drogowego obsługującego nowy zespół inwestycji, nie mówiąc o lokalnych centrach usługowych czy obiektach celu publicznego. Tym samym obszarami usługowymi dla tych rejonów stają się centra handlowe ulokowane przy trasie obwodnicy, a samochód osobowy – jedynym środkiem przemieszczania.

Druga grupa obszarów możliwej ekspansji funkcji mieszkaniowych zlokalizowana jest w strefie zewnętrznej aglomeracji, głównie na południowy zachód od terenów opisanych powyżej. Uwarunkowania geograficzne i obecny stan rozwoju sieci osadniczej powodują, że lokowane na tych obszarach struktury mieszkaniowe charakteryzują się stosunkowo dużym udziałem rozproszonej zabudowy jednorodzinnej oraz relatywnie niskimi intensywnościami *netto*. Jednocześnie nowo realizowane struktury nie tworzą tu zwartych, odrębnych skupisk zabudowy, a raczej wiążą się z rozbudową istniejących form osadnictwa. Przykładami mogą być miejscowości takich gmin jak Kolbudy czy Żukowo. Wyróżnić też można dwa zasadnicze sku-

piska inwestycji, które ciążą do tych właśnie miejscowości. Jednocześnie można je uważać za naturalne centra usługowe dla całych obszarów.

Znacznie mniejsza skala rozwoju nowych struktur towarzyszy ostatniej grupie terenów ekspansji funkcji mieszkaniowej, ulokowanej na północ od Gdyni, w strefie pomiędzy Doliną Redy a wybrzeżem Zatoki Puckiej. Strefa ta jest zdominowana – podobnie jak rejony Żukowa czy Kolbud – przez program jednorodzinny, natomiast – z uwagi na cenę terenów oraz atrakcyjność sąsiedztwa – uważana jest za miejsce atrakcyjne przede wszystkim dla zamożniejszej warstwy gdynian. Bliskość Gdyni i Rumii sprawia, że to ich centra dzielnicowe i ogólnomiejskie uznac by należało za obszary ciężenia mieszkańców do usług.

#### 5. Kierunki przekształceń obszarów zdegradowanych w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta

Kolejnym istotnym elementem panoramy zachodzących w obrębie obszaru metropolitalnego przekształceń jest transformacja obszarów zdegradowanych o różnym charakterze. Wyodrębnić tu można różne ich grupy w zależności od lokalizacji i charakteru.

Pierwsza grupa obszarów potencjalnych przekształceń obejmuje tereny kompleksowej rewitalizacji, w tym także realizacji zupełnie nowego programu mieszkowego na terenach całkowicie oczyszczonych z poprzedniego zainwestowania. W obszarze Trójmiasta wymienić można bardzo dużo tego typu obszarów o różnym potencjale rozwojowym (wyrażającym się głównie w możliwej do realizacji powierzchni nowej zabudowy). Do najważniejszych ich skupisk należą koncentracje terenów przemysłowych, wśród których wymienić należy przynajmniej cztery poniższe lokalizacje.

Obszar Młodego Miasta w Gdańsku, z perspektywą objęcia procesem przekształceń także części Wyspy Ostrów oraz zaplecza tzw. Portu Północnego. Teren ten częściowo jest już poddawany tego typu procesom, a przemiany w zakresie profilu produkcji zakładów stoczniowych





oraz planowane przeobrażenia struktur portowych dają podstawę do prognozowania rozszerzenia tych procesów na pozostałe obszary w jego granicach. Osiami tego założenia będą ul. Nowa Wałowa oraz planowana Trasa Sucharskiego.

Obszar Letnicy i Nowego Portu w Gdańsku jest już obecnie poddawany procesom daleko idących przemian, których praktycznym wyrazem jest lokalizacja na tym terenie nowego stadionu piłkarskiego, kompleksu Targów Gdańskich oraz planowanych innych nowych inwestycji. Osiami tego założenia stać się mogą ul. Marynarki Polskiej i ul. Uczniowska, gwarantujące dobry dojazd do całości obszaru.

Rejon tzw. Międzytorza w Gdyni, w tym obejmujący kompleks tzw. portu wschodniego (zewnętrznego), także jest już przedmiotem kompleksowych działań o charakterze restrukturyzacyjnym. Realizowane są tu już pierwsze inwestycje, a planuje się podjęcie kolejnych. Osia tego założenia stanie się ul. Nowa Węglowa.

Rejon dawnej cukrowni w Pruszczu Gdańskim także jest już przygotowany na przyjęcie nowego, znaczącego programu, a skala tego obszaru (porównywalna z całym obecnym śródmieściem miejscowości) pozwala na stwierdzenie, że stać się on może jednym z najważniejszych obszarów rozwojowych południowej części metropolii.

Niezależnie od wymienionych obszarów kompleksowych przekształceń w strukturze obszaru metropolitalnego wyróżnić można także szereg terenów mających warunki do intensyfikacji zagospodarowania. W odróżnieniu od obszarów kompleksowych przekształceń, zdolnych do przyjęcia znaczącego nowego programu inwestycyjnego, tereny te mogą być uzupełniane o pojedyncze inwestycje wykorzystujące wolne działki występujące w istniejących strukturach. Do takich obszarów należy m.in. cała powierzchnia Dolnego Tarasu Gdańska i Gdyni, znacząca część Sopotu oraz istniejące śródmieścia Rumi i Pruszcza Gdańskiego. W znacznie mniejszym stopniu dotyczy to także śródmieścia Tczewa oraz Wejherowa.

## 6. Wpływ inwestycji infrastrukturalnych na możliwości rozwoju Trójmiasta

Jak wynika z powyższego omówienia, istniejąca struktura zurbanizowana obszaru metropolitalnego, a w szczególności jej najstarsza część, stać się może obszarem kompleksowych przekształceń i rozwoju, co będzie skutkowało ulokowaniem w jej granicach znaczących porcji nowego programu miejskiego. Z drugiej strony obecne tendencje rozwoju obszaru przedmiejskiego metropolii są dość zróżnicowane i pozwalają na określenie szeregu wariantów tego procesu, które zależą w znacznej mierze od przyjętego modelu inwestowania. W każdym jednak razie proces ten obecnie postępuje, a jego zobrazowaniem jest rozlewanie się struktur mieszkaniowych nie tylko w rejonie obwodnicy, ale także w znacznie dalej na zachód położonych fragmentach strefy przedmiejskiej.

Ponadto można stwierdzić, iż przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego są w znaczącym stopniu stymulowane przez nowe inwestycje komunikacyjne i infrastrukturalne, pozwalające zarówno na polepszenie obsługi terenów już zainwestowanych, jak i dopiero możliwych do inwestowania. Szczególną rolę w tym zakresie odgrywać będzie tzw. kolej metropolitalna, której realizacja w długim okresie przyczynić się powinna do restrukturyzacji obszarów przedmiejskich. Obszar przedmiejski – wraz z realizacją prowadzonych obecnie inwestycji – zyska także znacznie lepsze warunki obsługi komunikacją drogową. Dodatkowe inwestycje, jak tzw. obwodnica metropolitalna czy północna, przyczynią się zapewne jednak do dalszego procesu urbanizacji dalekich przedmieść aglomeracji oraz do urbanizacji terenów wiejskich, obecnie wciąż jeszcze zdominowanych przez funkcje związane z rolnictwem.

## 7. Podsumowanie

Na bazie wyników powyższych rozważań sformułować można szereg prognoz dotyczących dalszych kierunków przekształceń przestrzeni obszaru metropolitalnego. Wyodrębnić tu można szereg scenariuszy, w tym odnoszących się zarówno do jego struktury funkcjonalno-przestrzennej, rozwoju systemów transportu zbiorowego, jak i przemian społeczno-gospodarczych. Równocześnie zauważyć należy, iż te procesy są ściśle powiązane z kształtowaniem układów infrastrukturalnych (w tym drogowych i kolejowych), realizacją nowych inwestycji (w tym np. tuneli w ciągu planowanych powiązań drogowych) oraz rozwiązywaniem zagadnień związanych np. z pogodzeniem przepustowości komunikacyjnej z dostępnością pieszą przestrzeni po obu stronach realizowanych inwestycji. Oznacza to konieczność podejmowania dyskusji na te tematy w sposób pozwalający na rozważenie wszystkich ww. zagadnień, mając przede wszystkim na względzie perspektywę długoterminowego rozwoju przestrzeni metropolii.