

Magdalena SZMYTKOWSKA  
Uniwersytet Gdański

POTENCJAŁ  
TRÓJMIEJSKIEJ PRZESTRZENI METROPOLITALNEJ  
– POLA INTEGRACJI I DEZINTEGRACJI

POTENTIAL  
OF TRI-CITY METROPOLITAN AREA  
– FIELDS OF INTEGRATION AND DESINTEGRATION

ABSTRACT: Certainly Tri-City conurbation and neighboring municipalities have a socio-economic potential, allowing to create the actual metropolitan area. It is a very coherent area, entwined by a network of functional linkages. On the other hand, there is a range of socio-economic problems and political and administrative provisions which are barriers to the creation of the metropolitan area *sensu stricto*. The objectives of this article is to define the fields of integration and disintegration in the Tri-City metropolitan area and to attempt to identify actions that could significantly contribute to the creation of a real metropolis, in which all partners have equal rights and obligations.

KEY WORDS: Tri-City metropolitan area, integration, competition

## Wprowadzenie

Policentryczne układy osadnicze stanowią szczególne obszary, które mimo znaczącego poziomu integracji przestrzenno-funkcjonalnej zmagają się z problemami natury społeczno-gospodarczej oraz polityczno-administracyjnej, często komplikującymi procesy pełnej integracji i współpracy w obrębie danego układu o charakterze metropolitalnym. Celem niniejszego artykułu jest wskazanie pól integracji i dezintegracji ośrodków tworzących potencjalny obszar metropolitalny Trójmiasta, w kontekście historii kształtowania tego swoistego obszaru funkcjonalno-przestrzennego, znacznego zasięgiem oddziaływania rdzenia w postaci Trójmiasta, a także – prowadzonych przez władze lokalne poszczególnych gmin polityk miejskich i ich konsekwencji dla tworzenia rzeczywistej przestrzeni metropolitalnej.

## Problem delimitacji obszaru funkcjonalno-przestrzennego Trójmiasta

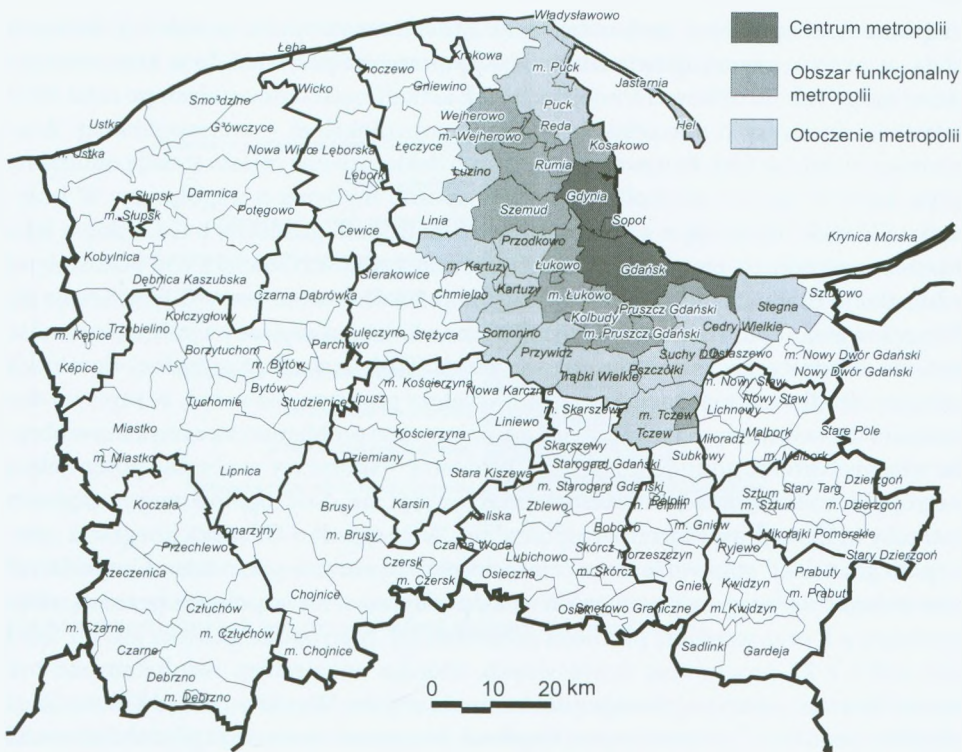
Od drugiej połowy lat 40. ubiegłego wieku, kiedy obszar trzech miast: Gdańska, Gdyni i Sopotu przestała dzielić granica państwowa, Trójmiasto (a z czasem coraz rozleglejszy obszar funkcjonalny) było przedmiotem planów rozwoju przestrzennego (por. Chojnacki 2001). Podstawową determinantę rozwoju Trójmiasta, jako zespołu miejskiego o znaczeniu ponadlokalnym, od początku stanowiły walory położenia geograficzno-ekonomicznego, przy czym szczególną rolę w procesie kształtowania się tego nadmorskiego ośrodka wielkomiejskiego przypisuje się faktowi powstania Gdyni jako miasta portowego, co wygenerowało intensywną urbanizację i rozwój przestrzenny aglomeracji (Kołodziejski 1999). Struktura aglomeracyjna, tworząca się w oparciu o potencjał ośrodków Trójmiasta, była na różny sposób definiowana. Zachowując chronologię czasową, można wskazać następujące określenia: zespół portowo-miejski Zatoki Gdańskiej, gdański zespół miejski, zespół portowo-miejski Gdańsk–Gdynia, aglomeracja gdańska, nadmorski obszar metropolitalny, trójmiejski obszar metropolitalny czy też gdański obszar metropolitalny.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że potencjał rozwojowy Trójmiasta oraz okolicznych gmin i powiatów predestynuje ten obszar do pełnienia funkcji metropolitalnych. W kontekście kształtującej się przestrzeni metropolitalnej należy zwrócić uwagę na kwestię jej delimitacji oraz nazewnictwa. O ile w pierwszym przypadku na podstawie wybranych kryteriów<sup>1</sup> wyznaczono spójny pod względem przestrzenno-funkcyjnym obszar (por. rysunek 1), o tyle próby nazwania tworzącej się metropolii budzą od lat ogromne emocje. Jak zaznaczają I. Sagan i Z. Canowiecki (2011), fakt, że Trójmiasto pojawia się jako planowany obszar metropolitalny we wszystkich koncepcjach zagospodarowania przestrzennego, dowodzi, że wspólny potencjał tych trzech miast spełnia kryteria metropolitalności obszaru bez względu na sposób ich definiowania i nazywania.

Centrum metropolii w postaci trzech dość zróżnicowanych ośrodków miejskich, mogących pełnić wobec siebie funkcje komplementarne, koncentruje zarazem niemal wszystkie funkcje ponadlokalne i ponadregionalne omawianego obszaru. Metropolitalność Trójmiasta jako spójnego układu została usankcjonowana w analizach statystycznych oraz w dokumentach planistycznych i strategicznych, zarówno na szczeblu krajowym, jak i międzynarodowym.

Na skutek historycznych uwarunkowań rozwoju obszar Trójmiasta ukształtował się jako dwubiegunowy układ, wyznaczony przez Gdańsk i Gdynię, z dominacją zachowań konkurencyjnych nad kooperacyjnymi. Analiza historycznego rozwoju ośrodka trójmiejskiego prowadzi do wniosku, iż poza okresem socjalistycznej hibernacji

<sup>1</sup> Obszar Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego został określony przez planistów Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego na podstawie trzech grup kryteriów problemowych: kryterium rozmieszczenia funkcji metropolitalnych, kryterium spójności infrastrukturalnej oraz kryterium potencjału ludnościowego (por. *Studia nad obszarem...* 2006).



Rys. 1. Delimitacja Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Studia nad obszarem...* 2006.

i specyficznych zasad funkcjonowania ówczesnej gospodarki (kiedy to obydwa miasta funkcjonowały w układzie wymuszonej współpracy i unifikacji systemów, gdzie nie istniało pojęcie podmiotowości lokalnej) Gdynia i Gdańsk zawsze pozostawały względem siebie w układach konkurencyjnych. Trwanie tego układu poważnie utrudnia starania o przyznanie aglomeracji Trójmiasta statusu metropolii, bowiem żadne z tych miast nie jest w stanie wykreować funkcji metropolitalnych samodzielnie (Szmytkowska 2003).

## Miejsce współpracy metropolitalnej w strategiach rozwojowych i polityce miejskiej gmin trójmiejskich

W kolejnych latach, mimo pewnych prób poszukiwania platformy porozumienia, nadal ośrodki miejskie Trójmiasta skupiają się na działaniach prorozwojowych w gminnych granicach administracyjnych i nie koncentrują znaczącej uwagi na możliwościach kooperacji i budowania powiązań funkcjonalnych z sąsiednimi ośrodkami. Co prawda na poziomie deklaracyjnym, szczególnie w lokalnych mediach, wszyscy samorządo-

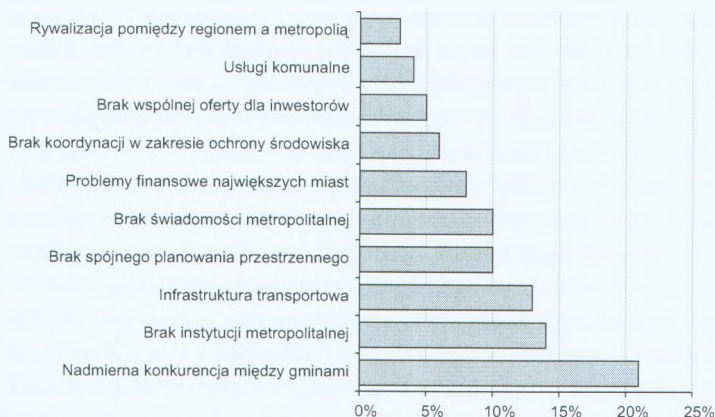


wi gracze metropolitalni podkreślają sens istnienia metropolii, jednak ich działania zdają się przeczyć tym zapowiedziom. Należy przy tym przyznać, że w dokumentach samorządowych ośrodków trójmiejskich i ich aktualizacjach powstałych po roku 2002 pojawiają się zapisy o potrzebie współpracy ponadlokalnej – metropolitalnej. Znamienny jest jednak fakt, że nawet wobec takich deklaracji oba miasta stosują odmienny język, który w sposób symboliczny wyraża sposób myślenia o współpracy. W przypadku Gdańska mówi się o aglomeracji bądź metropolii gdańskiej z Gdańskiem jako miastem centralnym, co oddaje podkreślenie nadrzędności Gdańska nad pozostałymi jednostkami osadniczymi (Strategia Rozwoju... 2005). Natomiast w Gdyni stosuje się sformułowanie „konurbacja trójmiejska”, co ma z kolei wskazywać na policentryczność systemu osadniczego kształtującego się wokół Trójmiasta, bez wyraźnej dominacji jednego ośrodka (Aktualizacja Strategii...). Należy przy tym zauważyć, że zapisy w dokumentach rozwojowych tychże miast, zdominowane problematyką zamykaną w obrębie własnych granic administracyjnych, problemy współpracy w obrębie potencjalnej metropolii traktują dość zdawkowo, poprzestając na dość ogólnikowych zapisach potrzeby integracji wewnątrzmetropolitalnej. W przypadku Gdańska integracja „metropolii gdańskiej” stanowi jeden z czterech celów w obrębie priorytetu „Gospodarka” i ma polegać na integracji komunikacyjnej, podejmowaniu wspólnych przedsięwzięć rozwojowych oraz wspólnej promocji gospodarczej. Metropolia gdańska jest też ujęta jako jeden z 22 programów operacyjnych, którego wymiernym rezultatem ma być wzrost wewnątrzmięskiej dostępności komunikacyjnej, Wspólny Zarząd Komunikacji Miejskiej oraz wspólne rozwiązania taryfowe. Natomiast w strategii gdyńskiej kwestie integracji metropolitalnej zostały ujęte w formie jednego z pięciu celów rozwojowych w ramach priorytetu „Gospodarka” i skupiają się wokół potrzeby wypracowania efektywnych form współpracy władz samorządowych na rzecz polityki morskiej państwa, podjęcia wspólnych działań regionalnych, zintegrowania programów rozwojowych poszczególnych ośrodków miejskich wchodzących w skład Trójmiasta i Małego Trójmiasta Kaszubskiego, zintegrowania transportu publicznego na obszarze konurbacji oraz nawiązania w Trójmieście współpracy w zakresie przedsięwzięć służących promocji regionu. W tej swoistej batalii metropolitalnej neutralne stanowisko zajmuje Sopot, którego władze lokalne również podkreślają potrzebę utworzenia metropolii z jej centrum w Gdańsku, ale nie traktują kwestii integracji metropolitalnej jako istotnego elementu prowadzonej polityki miejskiej i swojej strategii rozwojowej, zwracają jedynie uwagę na potrzebę „pełnej integracji komunikacji miejskiej z systemem aglomeracji”.

### **Konkurencja międzygminna jako bariera w kształtowaniu policentrycznego obszaru metropolitalnego Trójmiasta**

Z konsultacji i analiz przeprowadzonych przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, których efektem była tzw. Zielona Księga dotycząca obszarów metropolitalnych, wynika, że nie tylko Trójmiasto zmagają się z problemem wewnętrznej konkurencji

(rysunek 2). Nadmierna konkurencja między gminami jest bowiem wskazywana jako najważniejszy problem w kształtowaniu obszarów metropolitalnych.



Rys. 2. Główne problemy obszarów metropolitalnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Wyniki konsultacji dot. Zielonej Księgi obszarów metropolitalnych Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, [www.metropoliagdansk.pl](http://www.metropoliagdansk.pl) (dostęp 20 kwietnia 2013).

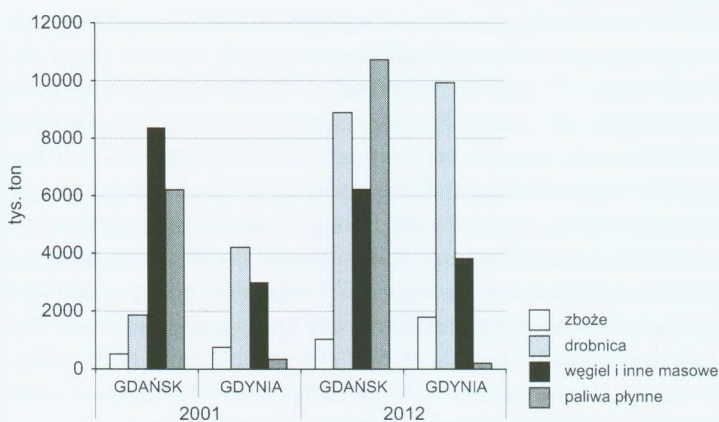
Do problemów utrudniających integrację metropolitalną zaliczono również zarządzanie infrastrukturą transportową oraz komunikacją w ramach obszarów metropolitalnych oraz brak tzw. ustawy metropolitalnej, która określiłaby narzędzia koordynacji współpracy pomiędzy gminami.

O skali problemu integracji przestrzeni metropolitalnej Trójmiasta najlepiej świadczy fakt, iż dużo łatwiej przytoczyć przykłady konkurowania i dezintegracji działań władz lokalnych aniżeli na przykłady ich współpracy. Bardzo konkurencyjne zachowania obserwowane są od początku transformacji ustrojowej pomiędzy trójmiejskimi portami, które z racji naturalnych uwarunkowań ich powstania oraz funkcji historycznych posiadały komplementarne wobec siebie specjalizacje. Tymczasem zamiast działań na rzecz wspierania specjalizacji portów gdańskiego i gdyńskiego, obserwuje się bardzo niepokojące inicjatywy „dublowania” specjalizacji. Przykładem tego typu praktyk była realizacja terminalu kontenerowego DCT Gdańsk w porcie gdańskim w 2007 r. jako swoista odpowiedź na dynamiczny rozwój przewozów drobnicy drogą morską w wielkich kontenerowcach. Decyzję tę podjęto mimo istniejącego od lat 70. XX w. oraz rozbudowanego i unowocześnionego Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego (BCT Gdynia) w Gdyni, który specjalizował się w przeładunku drobnicy i był bardzo ważnym portem drobnicowym w basenie Morza Bałtyckiego. Na skutek agresywnych zachowań konkurencyjnych dochodzi do osłabiania znaczenia każdego z portów, co daje istotną korzyść jedynie potencjalnemu klientowi, który może „ugrać” niższe stawki za przeładunek czy też składowanie towarów. Przykładem spektakularnego „przejęcia” pomiędzy trójmiejskimi portami jest decyzja światowego armatora, firmy Maersk Line,

o przeniesieniu działalności z gdyńskiego terminalu kontenerowego do gdańskiego w 2008 r., na skutek wymagań armatora i w konsekwencji – sformułowania atrakcyjnej dla niego oferty handlowej, konkurencyjnej wobec drugiego portu. Terminal gdański traktuje fakt wyprzedzenia Gdyni pod względem przeładunków oraz zdobywania jej byłych klientów jako element gry rynkowej i marketingowej, informując o swoich dokonaniach na tle „innych terminali zlokalizowanych w pobliżu” na swoim portalu internetowym i w materiałach informacyjnych<sup>2</sup>. Zmiany w strukturze przeładunków obu portów przedstawiono na rysunku 3.

Równie jaskrawym przykładem konkurowania jest budowa w podobnym czasie konkurencyjnych centrów wystawienniczo-targowych, co spowodowało, że nie zdołały one ostatecznie uzyskać rangi ponadregionalnej i organizują najczęściej targi o charakterze lokalnym. Konkurencja osiąga tu już ekstremalny wymiar w postaci rywalizacji wręcz o tematykę targów. Kolejny układ konkurencyjny zaczyna się tworzyć na skutek realizacji w Gdyni lotniska, które pierwotnie było planowane jako zadaniowe i komplementarne wobec gdańskiego portu lotniczego w Gdańsku Rębiechowie, a obecnie – na skutek pewnych zmian koncepcyjnych – realizowany w Gdyni Babich Dołach port lotniczy ma pełnić podobne (konkurencyjne) funkcje.

Pół konkurencji pomiędzy Gdańskiem i Gdynią można wskazywać jeszcze wiele i dotyczą one szerokiego wachlarza działań w przestrzeni miejskiej. Wzajemna rywalizacja dotyczy oferty rezydencjalnej, pozycji w rankingach jakości życia, form promocji miasta, kreowanych przestrzeni publicznych, „flagowych” inwestycji urbanistycznych, takich jak nowoczesne obiekty architektoniczne czy hale sportowo-widowiskowe i inne.



Rys. 3. Porównanie wielkości i struktury przeładunków w portach gdańskim i gdyńskim w latach 2001 i 2012

Zródło: opracowanie własne na podstawie: Rocznik Statystyczny... oraz dane statystyczne publikowane przez Zarządy Portów Morskich w Gdyni i Gdańsku.

<sup>2</sup> <http://www.dctgdansk.pl> (dostęp 12 kwietnia 2013).



## Próby działań integrujących obszar metropolitalny wokół Trójmiasta

Mimo zdecydowanej przewagi negatywnych przykładów, świadczących o konkurencji wewnątrzmetropolitalnej w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta, należy również wskazać na kilka przykładów świadczących o tym, że współpraca na rzecz lepszego funkcjonowania potencjalnego obszaru metropolitalnego jest możliwa i faktycznie służy regionowi i jego mieszkańcom. Samorządowe władze lokalne i regionalne oraz przedstawiciele lokalnych mediów wskazują na kilka ważnych inicjatyw, które już zostały zrealizowane bądź obecnie są realizowane. Do niewątpliwych sukcesów na rzecz rozwoju integracji metropolitalnej należy wprowadzenie biletu metropolitalnego, mimo że jego ustanowienie zabrało kilka lat. W Trójmieście istnieje kilka różnych systemów taryfowych i to z pewnością również wpłynęło na czas wdrażania tej inicjatywy<sup>3</sup>. Zanim doszło do ostatecznego ustanowienia biletu metropolitalnego, zwykło się uważać, że integracja taryfowo-biletowa będzie pierwszym etapem na drodze do pełnej integracji.

Do kolejnych inicjatyw o charakterze ponadlokalnym, które mają wiązać obszar metropolitalny, poprawiając jego funkcjonalność i zarazem spójność całego obszaru, należą: zintegrowany System Zarządzania Ruchem Drogowym „Tristar”, Pomorska Kolej Metropolitalna oraz połączenie lokalnych ścieżek rowerowych we wspólną sieć. Po realizacji projektu „Tristar” sterowanie ruchem w Trójmieście będzie się odbywało w trybie automatycznym poprzez zastosowanie technologii z dziedziny inteligentnych systemów transportowych i może zwiększyć przepustowość dróg w Gdańsku, Sopocie i Gdyni o 20–30%. Dotychczas wykonano dwa spośród czterech etapów przedsięwzięcia i wpięto do systemu piętnaście newralgicznych dla Trójmiasta skrzyżowań. Pomorska Kolej Metropolitalna jest największą inwestycją infrastrukturalną regionu pomorskiego o wartości ponad 700 mln zł i jest koordynowana przez samorząd regionalny Pomorza. Jej rozmach jest porównywany do powstania tak ważnej dla Trójmiasta Szybkiej Kolei Miejskiej w latach 50. ubiegłego wieku. Kolej metropolitalna połączy Gdańsk i Gdynię z lotniskiem w Rębiechowie i pozwoli mieszkańcom wielu peryferyjnych dzielnic Trójmiasta szybciej dotrzeć do pracy i szkoły w centrum. Samorządy lokalne partycypują w tym przedsięwzięciu.

## Komplementarność czy substytucyjność funkcji miejskich w Trójmieście?

Trójmiasto tworzą ośrodki, które posiadają własną specyfikę i mimo położenia w przestrzeni geograficznej o tożsamej charakterystyce cechują się istotną odrębno-

<sup>3</sup> W Trójmieście istnieją następujące systemy taryfowe: taryfa czasowa obowiązująca w gdańskich autobusach i tramwajach, taryfa strefowa obowiązująca przy przejazdach gdyńskimi autobusami i trolejbusami oraz autobusami Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo sp. z o.o., oraz taryfa odcinkowa stosowana przez PKP Szybka Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o.

cią, wynikającą z ich historycznego dziedzictwa. Zwykło się uważać Gdańsk za miasto tradycji historycznej, Sopot – za mekkę turystyczną, a Gdynię – za nowoczesne miasto tradycji morskich. Rozwój miejski dokonujący się w dobie neoliberalnego urbanizmu sprawia, że władze lokalne w mniejszym stopniu skupiają się na kultywowaniu lokalnej tożsamości, za to znacznie częściej wybór kierunków i strategii rozwojowych miast jest dyktowany rachunkiem ekonomicznym, co przejawia się w decyzjach o uruchamianiu przedsięwzięć, które mogą się okazać dochodowe, oraz w poszukiwaniu inwestorów i częstokroć uleganiu ich wymaganiom. W konsekwencji tych praktyk miasta zaczynają się unifikować, zarówno w sensie morfologicznym, jak i funkcjonalnym, tracąc przy tym tożsamość i wyrazistość. W przypadku Trójmiasta szczególnie jaskrawym tego wyrazem są funkcje, jakie pełnią te ośrodki. W 2003 r. podjęto próbę wyznaczenia głównych funkcji ponadlokalnych (tabela 1), jakie pełniły wówczas Gdańsk, Gdynia i Sopot (por. Szmytkowska 2003).

Tabela 1

Funkcje ponadlokalne ośrodków miejskich Trójmiasta po 10 latach transformacji

GDĄŃSK	GDYNIA	SOPOT
TURYSTYKA I REKREACJA		
GOSPODARKA MORSKA		KULTURA
HANDEL		SPORT
DZIEDZICTWO HISTORICZNE I KULTUROWE	SEKTOR HIGH-TECH	
FUNKCJE ADMINISTRACYJNE	SEKTOR FINANSOWO-USŁUGOWY	

Źródło: Szmytkowska 2003.

Można stwierdzić, że ośrodki trójmiejskie stanowiły wobec siebie układ raczej komplementarny, a pełnione przez nie funkcje oddawały zarazem ich charakter. Obecnie analiza funkcji miast stanowiących rdzeń metropolitalny prowadzi do wniosku, że szczególnie miasta Gdańsk i Gdynia unifikują się pod względem funkcjonalnym, a to oznacza, że muszą ze sobą konkurować na tych samych polach o inwestora, turystę czy też mieszkańca (tabela 2).

O tym, że jest to sytuacja bardzo niekorzystna, może świadczyć ekonomiczna teoria dóbr komplementarnych i substytucyjnych. Dobra komplementarne wzajemnie się uzupełniają, a wzrost popytu na jedno dobro może wywołać odpowiedni wzrost popytu na dobro uzupełniające. Z kolei dobra substytucyjne pełnią podobne lub analogiczne funkcje i w związku z tym, że przynoszą podobne korzyści, mogą się wzajemnie zastę-



Tabela 2

Funkcje ponadlokalne ośrodków miejskich Trójmiasta po 20 latach transformacji

GDAŃSK	GDYNIA	SOPOT
TURYSTYKA I REKREACJA		
KULTURA		
SPORT		
GOSPODARKA MORSKA		
DZIEDZICTWO HISTORYCZNE I KULTUROWE		
HANDEL		
SEKTOR FINANSOWO-USŁUGOWY		
SEKTOR HIGH-TECH		
FUNKCJE ADMINISTRACYJNE		

Źródło: opracowanie własne.

pować, co oznacza, że wzrost popytu na jedno dobro może skutkować spadkiem popytu na dobro drugie. Parafrazując powyższą teorię, można uznać, że na skutek dublowania kolejnych funkcji i inwestycji przez najważniejsze trójmiejskie ośrodki metropolitalne dochodzi *de facto* do ich osłabienia. Z jednej strony tracą na prestiżu i znaczeniu oferowane obiekty i przedsięwzięcia, pełniąc ostatecznie funkcje o znaczeniu lokalnym. Z drugiej strony, konkurując między sobą o inwestora, obniżają swoje oczekiwania, również finansowe, a celem samym w sobie staje się zatrzymanie inwestora za wszelką cenę. Tracą na tym w każdym wymiarze tylko te miasta.

## Wnioski

Z powyższych stwierdzeń wynika, że kształtująca się wokół Trójmiasta metropolia jest w znacznym stopniu zdeintegrowana mimo korzystnych uwarunkowań przestrzennych. Zarysowujące się pola współpracy między lokalnymi partnerami i udana realizacja wspólnych przedsięwzięć mogą świadczyć o możliwościach kooperacji pomiędzy najważniejszymi lokalnymi graczami, jednak nadal dominujące są zachowania i inicjatywy, które te miasta dzielą. Uporczywe odtwarzanie bipolarnego układu konkurujących miast prowadzi w konsekwencji do ich osłabienia i dezintegracji kształtującej

się przestrzeni metropolitalnej. Co więcej, pewne zachowania i decyzje wpływają na wzrost niechęci oraz spadek zaufania pomiędzy głównymi potencjalnymi aktorami metropolitalnymi i prowadzą do przyjmowania coraz bardziej skrajnych stanowisk w kwestii tworzenia wspólnego i usankcjonowanego prawnie obszaru metropolitalnego. Ważnym aspektem, który może w istotny sposób wpłynąć na poprawę jakości współpracy wewnątrzmetropolitalnej, może być realizacja wspólnie określonych i wybranych inwestycji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2014–2020.

## Bibliografia

- Aktualizacja Strategii Rozwoju Gdyni na lata 2003–2013, Urząd Miasta w Gdyni.
- Chojnacki M., 2001, *Gdański Obszar Metropolitalny – problemy i trudności kształtowania się zespołu metropolitalnego*, [w:] *Województwa nadmorskie w inicjatywie wspólnotowej INTERREG*, red. W. Szydarowski, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, s. 88–98.
- Kołodziejcki J., 1999, *Przekształcenia polskiej przestrzeni uwarunkowane cywilizacją informacyjną*, KPZK PAN, Warszawa, s. 93–152.
- Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2002.
- Studia nad obszarem metropolitalnym Trójmiasta*, 2006, red. F. Pankau, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Szmytkowska M., 2003, *Rola Gdyni w kształtowaniu układu metropolitalnego Trójmiasta*, [w:] *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, red. I. Jażdżewska, Uniwersytet Łódzki, Łódź, s. 167–178.
- Sagan I., Canowiecki Z., 2011, *Między integracją a konkurencją. Gdańsko-Gdyński Obszar Metropolitalny*, „Scholar”, Warszawa, s. 103.
- Strategia Rozwoju Gdańska do 2015 roku, 2005, Urząd Miejski, Gdańsk.
- Wyniki konsultacji dot. Zielonej Księgi obszarów metropolitalnych Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji, [www.metropoliagdansk.pl](http://www.metropoliagdansk.pl) (dostęp 20 kwietnia 2013).
- Zielona Księga dot. Obszarów Metropolitalnych, 2012, maszynopis, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa, [www.mac.gov.pl](http://www.mac.gov.pl) (dostęp 14 kwietnia 2013).

## POTENCJAŁ TRÓJMIEJSKIEJ PRZESTRZENI METROPOLITALNEJ – POLA INTEGRACJI I DEZINTEGRACJI

ABSTRAKT: Trójmiasto wraz z otaczającymi je gminami i powiatami ma bez wątpienia potencjał społeczno-ekonomiczny pozwalający na wykreowanie rzeczywistej przestrzeni metropolitalnej. Tak zwarty przestrzenie i opleciony siecią powiązań funkcjonalnych obszar zmaga się jednak z wieloma procesami i zjawiskami natury społeczno-gospodarczej oraz polityczno-administracyjnej, które jak dotąd skutecznie przeciwdziałają tworzeniu się obszaru metropolitalnego *sensu stricto*. Artykuł ma na celu określenie pól integracji i dezintegracji Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego oraz stanowi próbę wskazania działań, które w istotny sposób mogłyby się przyczynić do tworzenia wspólnego dla wszystkich partnerów obszaru metropolitalnego.

SŁOWA KLUCZOWE: Trójmiasto, obszar metropolitalny, integracja, konkurencja