

BOGUSŁAW PODHALAŃSKI*

CENTRUM METROPOLII A CENTRUM MIASTA**METROPOLIS CENTER VERSUS CITY CENTER****Streszczenie**

Definicja metropolii powinna być bardziej precyzyjna. Jej ogólnikowość prowadzi do dyskusji w sprawach tak prostych, jak określenie liczby miast metropolitalnych w Polsce. Konkurencyjny potencjał nowych, policentrycznych centrów metropolitalnych rozwijających się obecnie może wywoływać nie tylko problemy, lecz stanowić szanse dla historycznych centrów miast metropolitalnych. Konflikt pomiędzy zwiększaniem atrakcyjności i dostępności centrów miast prowadzi wprost do rozwiązań w postaci rozwoju komunikacji zbiorowej, w tym metra. Węzły różnych środków komunikacji zbiorowej sprzyjają rozwojowi policentrycznych subcentrów w strukturze metropolitalnej. Relacje pomiędzy nimi a historycznymi centrami metropolii wymagają dalszych prac badawczych.

Słowa kluczowe: planowanie przestrzenne, obszar metropolitalny, centrum miasta

Abstract

Definition of a metropolis needs to be more precise. Its generality leads to a discussion in such simple issues, as trying to determine the number of metropolitan cities in Poland. Competitive potential of new polycentric metropolitan centers which are currently growing might create not only problems, but also new potentials for their historical city centers. Conflict between access and attractiveness of city centers leads to development of mass transportation, including the underground metro systems. Communication knots of different transportation modes results in new polycentric sub-centers in an urban structure of metropolitan area. Relations between them and historical metropolitan centers must be still further researched.

Keywords: spatial planning, metropolitan area, city center

* Dr inż. Bogusław Podhalański, Instytut Projektowania Miast i Regionów, Wydział Architektury, Politechnika Krakowska.

1. Co to jest metropolia?

Dyskusja dotycząca metropolii przeniosła się obecnie z platformy naukowej do prasy oraz salonów polityków i do mediów. Aby można było zrozumieć sprzeczne niekiedy poglądy głoszone przez różnych uczestników licznych spotkań, forów, a także wypowiedzi autorów niektórych publikacji, konieczne jest przyjęcie w dyskusji uporządkowanych i możliwie jednoznacznych definicji i kryteriów. Trudno jest też zająć stanowisko wobec publikowanych poglądów, przykładowo – odpowiedzi na pytanie, ile w ogóle jest w Polsce metropolii? „Unia Metropolii Polski proponuje wyodrębnienie 12 obszarów metropolitalnych: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa i Wrocław. Przy mniejszej liczbie w pierwszej kolejności jako metropolie uznane by zostały: Warszawa, Katowice (jako aglomeracja śląska), Gdańsk (Trójmiasto), Poznań, Kraków, Wrocław i Szczecin”¹.

W różnych publikacjach podawane są stanowiska odmienne od powyższego w odniesieniu do liczby polskich metropolii, a także kwestionowane są kryteria uznania miasta za metropolię. W celu przeprowadzenia krótkiej analizy różnych podejść, warto przytoczyć jedną z możliwych definicji metropolii:

Metropolia (gr. μητρόπολις *metrópolis* „miasto macierzyste, stolica”, od μήτηρ *méter* „matka” + πόλις *pólis* „miasto”)².

W kontekście planistycznym metropolia to „duże miasto, które stanowi centrum gospodarcze i kulturalne większego obszaru”³. Próba dalszego sprecyzowania pojęć pojawiających się w tej definicji zmusza wprawdzie do odpowiedzi na kolejne pytania o znaczenie poszczególnych terminów użytych do zdefiniowania metropolii:

- co to znaczy duże miasto?
- co to znaczy centrum gospodarcze?
- co to znaczy centrum kulturalne?
- jakie kryteria muszą być spełnione, aby duże miasto stanowiło centrum gospodarcze i kulturalne?
- czy spełnienie tylko jednego kryterium, np. miasto jest tylko centrum gospodarczym, pozwala na użycie w stosunku do takiego miasta pojęcia „metropolia”?
- jak zdefiniować „większy obszar”?

Jednym z powszechnie uznawanych kryteriów jest wielkość miasta. Liczba mieszkańców przekraczająca 1 milion w warunkach europejskich może oznaczać, że dane miasto spełnia to najbardziej oczywiste kryterium.

Na podstawie informacji⁴ oraz danych statystycznych⁵ z 2007 r. jedynym miastem liczącym powyżej 1 mln mieszkańców w Polsce jest Warszawa, natomiast za miasta duże można w Polsce uznać miasta liczące powyżej 700 000 mieszkańców. Są to Łódź i Kraków. Źródła GUS zaliczają do miast dużych jeszcze Wrocław i Poznań⁶.

Pojęcie centrum gospodarcze określa się wskaźnikami wielkości PKB na mieszkańca oraz procent przyrostu gospodarczego. Pojęcie centrum kulturalne definiują różnorodność i szeroka oferta z zakresu edukacji, sztuki, rozrywki i nauki.

Analiza logiczna zdania wskazuje na koniunkcję, czyli: warunkiem niezbędnym, aby można było użyć w stosunku do dużego miasta określenia metropolia, jest spełnienie przez nie zarówno kryteriów centrum gospodarczego, jak i centrum kulturalnego, natomiast miasto będące wyłącznie jednym z dwu rodzajów centrum nie może być określane jako metropolia. Niestety, nie ma możliwości zdefiniowania pojęcia większy obszar, ponieważ jest ono niejednoznaczne, nie określa ani w stosunku do czego, ani w jaki sposób ma zachodzić relacja większości w odniesieniu do obszaru, nie ma także możliwości jego delimitacji, ponieważ nie można określić, o jakim obszarze mowa.

To krótkie rozumowanie wskazuje, jak trudne jest precyzyjne definiowanie pojęć, które potocznie wydają się być oczywiste i zrozumiałe, ponadto wykazuje, że wnioskowanie oparte na podstawie niedokładnych definicji prowadzi do wyników, które mogą być nierzetelne. Stąd wszystkie wnioski oparte na analizach, w których brak jest odpowiednio sprecyzowanych pojęć, mogą być łatwo podważane.

2. Problem centrum miasta

W medycynie, a zwłaszcza w kardiologii najważniejsza wydaje się być – jeśli jest to konieczne – możliwość wykonywania zabiegów tak, aby pacjent jak najmniej ucierpiał. *Primum non nocere* (przede wszystkim nie szkodzić) – hasło to powinno stanowić również naczelną kwestię, stawianą zanim przystąpi się do działań zarówno w sferze planistycznej, jak i architektonicznej w odniesieniu do centrów miast. Szczególnie istotne są tu historyczne centra miast – ich „serca”, decydujące zawsze jeśli nie o kondycji miasta, to zwykle o funkcjonowaniu jego najważniejszych przestrzeni publicznych.

W dobie obecnych szybkich przemian, następujących w wielu sferach życia jednocześnie, zjawiska transformacji przestrzeni w skali metropolitalnej odzwierciedlają się w skali miasta. Także zmiany sposobów użytkowania przestrzeni śródmiejskich wpływają na kształt ich bezpośredniego otoczenia. Jasne jest, że nie dzieje się to samorzutnie, gdyż podstawowym motorem tych wszystkich zmian jest człowiek, mieszkaniec miasta, a zwłaszcza jego zachowania determinowane uwarunkowaniami ekonomicznymi. Koncentracja kapitału oraz postępujące procesy globalizacji nie omijają również układów przestrzennych. Kierunki migracji wewnętrznych i zewnętrznych siły roboczej powodowane są szybkimi alokacjami anonimowego kapitału spekulacyjnego, a sterowane przez globalne kompanie kierujące się zasadą maksymalizacji zysku (która przesłoniła już chyba wszystkie inne alternatywne wartości) – kierują się w stronę metropolii, powodując ich szybki wzrost. Prowadzi to do zwiększania dysproporcji pomiędzy metropoliami a pozostałymi miastami, jeszcze wyraźniejszych w stosunku do terenów wiejskich. Jak wszystkie rodzaje koncentracji, także znaczna intensyfikacja procesów inwestycyjnych wywołuje skutki uboczne w postaci zmniejszania się terenów otwartych oraz zwiększania odległości do centrum miasta. Kolejnym czynnikiem wpływającym na centra miast jest narastający „opór przestrzeni” w odniesieniu do komunikacji. Silny rozwój motoryzacji, mimo niewielkiej przepustowości dróg, nie napotkał jeszcze na drastyczną barierę kosztów eksploatacji, powodującą ekonomiczną konieczność zmiany preferencji komunikacyjnych – rezygnacji z używania pojazdów indywidualnych na rzecz komunikacji zbiorowej. Znaczne ograniczenia w dostępności centrum miast dla samochodów osobowych, brak parkingów oraz spadek efektywnej prędkości podróży samochodem przy wydłużaniu się czasu jej trwania stają się utrudnieniem, powodującym relatywny spadek efektywności pracy, a tym samym straty. W konsekwencji następuje zmniejszenie się konkurencyjności przedsiębiorstw zlokalizowanych w centrach miast. Taki stan rzeczy prowadzi do zmian w stratygrafii funkcjonalnej centrów miast, wpływając na zmianę lokalizacji działalności uwarunkowanych dostępnością samochodową. Poszukiwanie przez przedsiębiorstwa nowych lokalizacji o dobrej dostępności dla ruchu samochodowego w obrębie metropolii prowadzi do powstawania subcentrów – lub inaczej – alternatywnych w stosunku do tradycyjnego centrum miasta skupisk działalności. Ich charakter funkcjonalny oraz forma urbanistyczna są stosunkowo różnorodne – od zaprojektowanych monofunkcyjnych obszarów handlowych i biurowych po spontanicznie tworzące się giełdy i targi. Widoczna staje się także tendencja do kreowania zamkniętych (zadaszonych) przestrzeni publicznych. Zjawisko to zaczyna być dominujące w kształtowaniu przestrzeni centrów miast.

Zmiana sposobu myślenia o budowie struktury urbanistycznej metropolii wskazuje na konieczność przewidywania koncentracji działalności poza tradycyjnym, jednym – zwykle historycznym – centrum, a także pewnej specjalizacji funkcjonalnej ognisk tej struktury.

3. Centra metropolii

Pojawiający się problem policentryczności centrów w obszarze metropolitalnym znajduje również odzwierciedlenie w systemach planowania transportu. Według T. Zipsera⁷ zwiększanie dostępności w miarę wzrostu atrakcyjności celu podróży nie prowadzi do właściwego rozwiązania, bowiem budowa w centrach udogodnień w postaci pojemnych parkingów wielopoziomowych nie zmniejsza, lecz przeciwnie – zwiększa ruch samochodów osobowych.

W metropoliach problemy z dostępnością centrum wywołały niejako naturalny „rozpad” jednego centrum na wiele obszarów, które zwykle przejmują lub kreują nowe działalności. Obszary te pozwalają na pełnienie jednej lub kilku z wielu funkcji, których ograniczenia dostępności pozbawiły możliwości rozwoju i działania w istniejącej formie, w obrębie jednego, głównego centrum metropolitalnego.

Jedynym skutecznym rozwiązaniem jest postawienie na sprawny, metropolitalny transport zbiorowy – najlepiej szynowy, ponadto konieczny niezależny od istniejącego układu ulic, czyli praktycznie na metro. Rozwiązanie to prowadzi także do wzmocnienia się tendencji do tworzenia subcentrów metropolitalnych, ponieważ zwykle stanowią one główne stacje docelowe lub przesiadkowe między liniami metra i innych środków transportu zbiorowego. W wielokryterialnych analizach duże koszty realizacji metra okazują się wartymi poniesienia, gdyż sumaryczne koszty komunikacji indywidualnej liczone łącznie z kosztami wywołanymi utratą czasu są i tak zachęcające.

Obecnie w wyniku rozwoju technologii informatycznych, pozwalających w niektórych przypadkach na zastosowanie modelu pracy zdalnej, alokowanej w stosunku do tradycyjnych biurowców – miejscem jej wykonywania, można dostrzec szanse na ogólną redukcję ruchu z domu do pracy i z pracy do domu, a tym samym na redukcję kosztów pracy, a w konsekwencji – większą jej efektywność. Nie ma obecnie dostępnych wyników pełnych badań skutków zmiany tradycyjnego sposobu pojmowania pracy i miejsca jej wykonywania, niemniej jednak wydaje się, że istnieją także przeciwwskazania wynikające głównie ze zmiany modelu społecznych zachowań w tej dziedzinie. Podstawowe obserwacje poczynione dotychczas wskazały projektantom na konieczność realizacji przestrzeni publicznych czy też miejsc spotkań w zmodernizowanych funkcjonalnie formach budynków biurowych, które okazują się być niezbędnym miejscem interakcji międzyludzkich, warunkujących zachowanie właściwych relacji psychicznych pomiędzy osobami pracującymi w systemie pracy rozproszonej. Stanisław Lem⁸ w swoich futurologicznych rozważaniach ukazał model wirtualnej rzeczywistości, która staje się pułapką dla psychiki, powodując utratę właściwego stosunku do rzeczywistości. Chaos oraz szum informacyjny, łatwa możliwość wirtualnej zmiany tożsamości oraz równoległego życia w sieci zmniejszają, co prawda, zapotrzebowanie na alokację osób w przestrzeni fizycznej, nie wiadomo natomiast obecnie, czy i jakie będą społeczne skutki oddziaływania na rzeczywistość „awatarów” w dłuższym horyzoncie czasowym. Tym trudniej jest prognozować możliwe w przyszłości zmiany w skali fizycznej przestrzeni metropolitalnej.

Obserwacja rozwoju wielkich metropolii światowych pozwala na potwierdzenie słuszności lub lepiej – prawdopodobieństwa tezy, że centrum metropolii przestało być jednym fizycznym obszarem, który można delimitować w określonych w przestrzeni granicach.

Tak jak cała współczesna metropolia, także jej centrum staje się obszarem rozmytym – inaczej – zdeintegrowanym, ale też i wyspecjalizowanym funkcjonalnie. Pojawiają się metropolitalne w skali centra handlowe, biurowe, kulturalne, rozrywkowe i logistyczne. Można oczywiście poszukiwać hierarchii centrów i subcentrów metropolitalnych, wydaje się jednak, że współczesnemu rozumieniu struktury funkcjonalno-przestrzennej metropolii bardziej odpowiada podział na wyspecjalizowane funkcjonalnie ośrodki niż poszukiwanie struktur opartych na sztywnych podziałach administracyjnych lub formalnych.

4. Wnioski

1. Największym wyzwaniem stawianym przez dynamiczny rozwój policentrycznych układów centrów metropolii jest potencjalne zagrożenie egzystencji historycznych centrów miast poprzez odpływ z nich bogatych instytucji, które stać na kosztowne utrzymywanie zabytkowych nieruchomości.
2. Konieczne jest znalezienie sposobu takiego planowania rozwoju metropolii, aby powstające jej policentryczne subcentra nie oddziaływały destrukcyjnie na historyczne centrum, lecz uzupełniały je funkcjonalnie.
3. Wielopłaszczyznowe relacje pomiędzy historycznymi centrami miast metropolitalnych a ich nowymi policentrycznymi subcentrami wymagają dalszych wielodyscyplinarnych badań w celu dokładniejszego poznania mechanizmów ich wzajemnych oddziaływań.

Przypisy

¹ www.selfgov.gov.pl.

² www.wikipedia.pl.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ www.stat.gov.pl.

⁶ www.stat.gov.pl/gus/45-3697-PLK-HTM.html.

⁷ T. Zipsler, [w]: *Ku interdyscyplinarności ... Różne oblicza rzeczywistości*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2008.

⁸ S. Lem, *Cyberiada*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1965.

1. What the metropolis is?

The discussion about metropolis is no more a scientific discipline only. "The metropolis" topic starts to be more and more popular in political debates and media. At this point when many conflicting opinions appear it is necessary to explain key words and definitions that we use in the discussion. It is difficult to reach any conclusion even about basic questions such as "How many metropolitans are in Poland?" when the debate is so pluralistic that it is difficult to find any common ground in the argument. "The Union of Polish Metropolises define 12 metopolia areas which are: Białystok, Bydgoszcz, Gdańsk, Katowice, Kraków, Lublin, Łódź, Poznań, Rzeszów, Szczecin, Warszawa i Wrocław. Tightening the criteria would allow only Warszawa, Katowice (as Aglomeracja Śląska), Gdańsk (Trójmiasto), Poznań, Kraków, Wrocław i Szczecin to be referred as metropolises". Many publications not only give different opinions about the amount of metropolises in Poland but also question benchmarks that give recognition to cities as metropolises¹.

To analyze different definitions, it is good to give the possible one: "A metropolis (in Greek μήτηρ, *mētēr* meaning 'mother' and πόλις, *pólis* meaning 'city/town')"². In the planning context metropolis is "a big city usually a significant economical, political and cultural centre for some country or region"³. To understand the rest of definitions we have to give answers for these questions: what is the meaning of a: big city, economical centre, cultural centre?, what makes a big city the economical and cultural centre?, how many different benchmarks should be set in defining a metropolis?, how to define "some country or region"?

The most common benchmark used is the size of a city having at least a population of one million. Using the information⁴ statistics from 2007⁵ the only city which applies to this benchmark is Warszawa and as big cities with a population of around 700 000 are Łódź and Kraków. The statistics of GUS define even Wrocław and Poznań as big cities⁶. The economical benchmark for a metropolis is set by the GDP (PKB) per person in the region and its current rate of economic growth. Whilst, the cultural criteria is set by educational, artistic, entertainment and scientific activity and opportunities found in the city. To give a city the status of a metropolis it is necessary to achieve both benchmarks. Yet the problem lies in understanding the area of subject to analysis ("some country or region") when studying the urban nature of a city. This point is highly debated and there is only subjectivity in peoples opinion on this matter. This example alone leads to show that there is no lack of pluralism in public debate and that this is the main deterrent in reaching precise definitions. In all current analysis on this subject it has become very important to define the specific meaning of each term.

2. The city centre problem

Primum non nocere – this saying should be thought over when starting debate on architecture and urban planning specifically on the subject of city centre, especially when these are historical centres. "The heart of the city" not only determines the condition of it but also the functions of the main public spaces.

Nowadays given the fast pace of life the transformation of the space in the metropolitan scale will reflect itself in the city scale, even the way in which public spaces are used change their function and it affects the surrounding region. This change happens not on its own but due to the activity of man his behaviour and his economic status. The concentration of capital and increased rate of globalisation does not avoid the spatial structures. The overall flexibility of the labour market is result of the allocation of anonymous speculative capital brought for by the aim of global organizations to maximise their profit. Thus, this leads them to invest their liquid capital in the financial market of metropolis centres allowing the metropolis to grow. This phenomena increases the poverty gap between a metropolis, city and the rural regions. As all kinds of concentrations the intensive level of investment causes also unwanted side-effects such as the distancing apart of the centre from the sub-urban region and contracts open spaces. Another factor influencing the city centre is transport. As the spending power of the individuals living in the metropolitan region increases the demand over private form of transport also grows at an exponential rate. This causes strain on the infrastructure of the metropolis as the infrastructure has nowhere to expand and the only solution for sustainable development is a change in preferences from private to public transport. Together with increased distance even the availability of parking spaces reaches its limits. All this causes strain on the labourers leading to reduced efficiency at work resulting in a waste of resources. This source of inefficiency damaged the competitiveness of the companies operating from the city centre. This leads to the functional stratification of city centres having an influence on the investment location of companies when these consider transport accessibility when choosing a site. This causes the development of sub-centres which serve as an alternative to the real centre. The functional character and urban form in these sub-centres are various – from the mono-function offices and commercial areas to the spontaneous open market place. The change in the way of thinking about the urban structure of the metropolis show the necessity to think ahead and realising that inevitability of the creation of sub-centres and specialisation in function of these centres.

3. Metropolis centre

The problem of poly-centrism of metropolitan areas is reflected in the system of transport planning. According to T. Zipser⁷ the creation of parking space in the city wouldn't alleviate the strain

on the city but would attract more people to enter the city with their own car. Therefore making the attractive place only available is not the solution to the city's transport problems.

In metropolises the problem of availability in the centre causes a natural "collapse" of the main centre leading to the creation of sub-centres creating new activities. These areas become leaders of new functions and activities necessary, which can't be provided by the main centre of the metropolis due to lack of availability. The only good solution is to create a metropolitan public transport network that operates a rail, underground and road network. This network would consolidate the public transport system and would lead to the creation of metropolitan sub-centres such as main terminals and interchanges between the underground network and other public modes of transport. In multi-variable analysis it proves that the building of the underground and all costs involved in it were paid back in the money people saved from not using private transport and in time saved.

Nowadays with the development of IT technology one can implement the model of telecommuting. This stands at a contrast to work in the traditional office building model resulting in a reduction of transport demand as one can work from home. This would affect the disposable income of such employees and would also result in a higher productivity for the organisation. The change to the telecommuting model from the traditional one and the effect of this practice have not been as yet been objectively analysed and so pros and cons can't be fully assessed. But, change of the work model may cause changes in social behaviour of the employees. The ground observation made till this moment shows to the architect the necessity to create public space or meeting points in functionally modernised forms of office buildings. This is a necessary place of interaction for people, where it helps to keep them in good psychical relation between people working in the telecommuting environment. Stanisław Lem in his futurologistic reflections⁸ shows the model of virtual reality which turns to be a trap for psychics and causes the lost of the correct relation to the reality. The cacophony of information and the easy way of changing ones virtual identity and parallel life in the network makes it reduce the need of allocation for people in a physical space. It is still uncertain what repercussions this will have on reality. It makes even more difficult to realise what difference will it bring in the scale of the physical space or metropolis space

Observing the development of the worlds main metropolises confirms the hypothesis that centre of the metropolis stopped being the only physical space that can be delimited.

In all contemporary metropolises even its centre starts to be a blurred space-disintegrated, but also functionally specialised. There are commercial, office, cultural and logistical centres that are in the scale of a metropolis. There is the possibility of looking for the hierarchy of the centres and their sub-centres of metropolises. Yet, it seems like the contemporary meaning of functionally-spatial structure has its reflection in the division by functionality of specialised centres, rather than looking for the structures grounded on the administration or formal divisions.

4. Conclusion

1. Dynamic development of poly-centric metropolises may endanger the existence of historical centres with the outflow of rich institutions that would be able to maintain the historical buildings.
2. Its necessary to find a way of planning and developing the metropolises in a way that sub-centres will not compete with the historical centre, but functionally support it.
3. Complicated relations between historical centres of the metropolitan cities and their new poly-centric sub-centres demands multi-disciplinary research to better understand the mechanisms of their mutual interactions.

Endnotes

¹ www.selfgov.gov.pl.

² www.wikipedia.pl.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ www.stat.gov.pl.

⁶ www.stat.gov.pl/gus/45-3697-PLK-HTML.html.

⁷ T. Zipser, [w]: *Ku interdyscyplinarności ... Różne oblicza rzeczywistości*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2008.

⁸ S. Lem, *Cyberiada*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1965.

Bibliografia – Bibliography

[1] Lem S., *Cyberiada*, Wydawnictwo Literackie, Kraków 1965.

[2] Zipser T., [w]: *Ku interdyscyplinarności ... Różne oblicza rzeczywistości*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław 2008.