

Jaka strategia rozwoju wielocentrycznego Pomorza?



Jakub Pietruszewski

Dyrektor Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego

Zagadnienie rozwoju miast w ciągu ostatnich kilkunastu lat przesunęło się na szczyt listy priorytetów europejskich i krajowych polityk rozwoju. W dobie dynamicznie zmieniających się uwarunkowań oraz kryzysów to właśnie na miastach i policentrycznej strukturze systemu osadniczego ciąży odpowiedzialność za rozwój regionów i państw. Jednocześnie to w nich najbardziej dotkliwie ujawniają się problemy demograficzne, społeczne, środowiskowe czy infrastrukturalne. Jaką strategię działania przyjąć, by odpowiedzieć na wyzwania polityki terytorialnej? W jaki sposób może być ona realizowana regionalnie – na przykładzie Pomorza? Jak wzmocnić policentryczność pomorskiej sieci osadniczej? Jakich inwestycji potrzebuje Pomorze?

Zagospodarowanie powierzchni Ziemi ulega nieustannym zmianom, na które wpływa szereg procesów społeczno-gospodarczych oraz zmieniający się styl życia. Wraz ze wzrostem liczby ludności rosną potrzeby żywieniowe oraz osadnicze. Zarówno potrzeby produkcji żywności i związany z nimi rozwój rolnictwa, jak również potrzeby mieszkaniowe i związany z nimi rozwój miast i osiedli wiejskich generują konieczność poszukiwania nowych obszarów ekspansji tych funkcji, odpowiadając tym samym na podstawowe potrzeby człowieka zdefiniowane w tzw. piramidzie Masłowa. W wielu miejscach na świecie, zwłaszcza poza Europą, spełnienie tych potrzeb wiąże się często z rabunkową eksploatacją zasobów. Jej ofiarą padają m.in. lasy równikowe, co przyczynia się do pogłębienia zmian klimatycznych i coraz bardziej złożonych wyzwań rozwojowych o charakterze globalnym. W miejscu wycinanych lasów powstają obszary rolniczej przestrzeni produkcyjnej, zaś w innych rejonach dawne obszary rozwoju rolnictwa, zwłaszcza w strefach podmiejskich, tracą swoje pierwotne przeznaczenie kosztem zabudowy miejskiej. Ludność miejska zastępuje ludność wiejską w jej tradycyjnym rozumieniu, a zatrudnienie w rolnictwie spada, generując coraz poważniejsze trudności z pozyskaniem pracowników w niektórych krajach Europy.

Innym istotnym uwarunkowaniem wynikającym ze zróżnicowań zagospodarowania przestrzeni i rozmieszczenia zasobów naturalnych są pogłębiające się dysproporcje rozwoju między obszarami bogatej Północy, koncentrującej zasoby kapitału, innowacji i technologii, oraz biednego Południa, koncentrującego zasoby naturalne, ale także dziedziczącego skutki epoki kolonialnej o charakterze politycznym i społecznym. Pogłębiają one nierównowagę na świecie i wpływają na zróżnicowanie wielu procesów rozwojowych.

Spośród wielu różnic i złożoności świata w ujęciu globalnym obserwuje się rosnącą rolę miast i obszarów zurbanizowanych. Liczba ludności miast stale rośnie – w ciągu ostatnich 30 lat niemal się podwoiła, a od 2007 roku przewyższa liczbę ludności zamieszkującą obszary wiejskie¹. W Polsce natomiast już od wielu

¹ W 2020 r. na świecie w miastach mieszkało już blisko 4,5 mld osób (ok. 57%). Szacuje się, że w 2050 r. będzie to 6,8 mld osób, tj. około 68% ludności świata.

lat obserwowany jest spadek liczby ludności miast, co wiąże się z procesami rozlewania ośrodków miejskich na obszary sąsiednie (*urban sprawl*). W ujęciu globalnym dysproporcje między miastami i obszarami wiejskimi w tym zakresie rosną, a miasta stają się miejscami zarówno wzrostu, jak i koncentracji problemów. Polityka miejska jest więc jednym z kluczowych wyzwań polityki rozwoju w ujęciu globalnym, regionalnym i lokalnym, odpowiadając m.in. za kształtowanie policentrycznej sieci osadniczej, w której nie tylko globalne oraz kontynentalne metropolie, ale też mniejsze ośrodki miejskie mogą stać się motorami wzrostu, pełniąc zróżnicowane funkcje społeczne i gospodarcze dla swojego otoczenia.

”

Polityka miejska jest jednym z kluczowych wyzwań polityki rozwoju w ujęciu globalnym, regionalnym i lokalnym, tworząc właściwe warunki do kształtowania policentrycznej sieci osadniczej, w której nie tylko globalne i kontynentalne metropolie, ale też mniejsze ośrodki miejskie mogą stać się motorami wzrostu, pełniąc zróżnicowane funkcje społeczne i gospodarcze dla swojego otoczenia.

Od wprowadzenia w traktacie lizbońskim² trzeciego, terytorialnego wymiaru spójności, zagadnienia zróżnicowań terytorialnych Wspólnoty stały się jednym z podstawowych aspektów polityki spójności, rozciągającej się od tej pory poza obszar pojęcia spójności gospodarczej i społecznej. W kategoriach realizowanej polityki celem jest pomoc w osiągnięciu bardziej zrównoważonego rozwoju za sprawą zmniejszenia i zapobiegania stanom nierównowagi przestrzennej. Kluczowym dokumentem UE odnoszącym się do wymiaru terytorialnego była *Agenda Terytorialna UE 2020*³, w której stwierdzono konieczność rozwoju policentrycznej i zrównoważonej struktury przestrzennej oraz wzmocnienia partnerstwa między ośrodkami miejskimi i otaczającymi je obszarami wiejskimi. Obecnie obowiązująca *Agenda Terytorialna UE 2030*⁴ zwraca uwagę na zróżnicowanie przestrzeni Europy – od regionów stołecznych, przez obszary metropolitalne, średnie i małe miasta, obszary podmiejskie, obszary wiejskie, po wewnętrzne obszary peryferyjne, słabo zaludnione oraz dotknięte kryzysem demograficznym czy przechodzące transformację gospodarczą. Jednym z kluczowych zadań prowadzącym do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju wszystkich miast jest propagowanie modelu rozwoju policentrycznego, który wymaga identyfikacji zróżnicowanych potencjałów rozwojowych i modeli ich uruchamiania.

Ten istotny kierunek polityki terytorialnej znalazł swoje odzwierciedlenie także w wielu dokumentach krajowych⁵, m.in. w projekcie *Koncepcji Rozwoju Kraju 2050*, przygotowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Dostrzeżono w nim, że w ośrodkach miejskich i ich obszarach funkcjonalnych, w tym metropolitalnych, koncentruje się większość ludności Polski. Jednocześnie wiele miast doświadcza trudności rozwojowych, zmniejsza paletę dostępnych usług publicznych i rynkowych oraz traci funkcje społeczno-gospodarcze. Utrzymanie policentryczności wymaga, zgodnie z prognozami demograficznymi, przeciwdziałania marginalizacji miast, poprzez m.in.: wzmocnienie lokalnych i regionalnych rynków pracy,

² Traktat z Lizbony zmieniający Traktat o Unii Europejskiej i Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, sporządzony w Lizbonie 13 grudnia 2007 r. (Dz. U. 2009, nr 203, poz. 1569).

³ *Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020* zaakceptowana na nieformalnym spotkaniu ministrów ds. rozwoju miast i spójności terytorialnej w Lipsku, 24-25 maja 2007 r.

⁴ Przyjęta przez ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne, rozwój terytorialny i spójność terytorialną 1 grudnia 2020 roku w Niemczech.

⁵ Zwłaszcza w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020*, *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030* oraz w, uchylonej w 2021 roku, *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Jednak rola i znaczenie obszarów miejskich, skala i skomplikowanie wielu wyzwań i problemów ich rozwoju oraz zastosowanie podejścia terytorialnego w polityce rozwoju wskazały na potrzebę i konieczność określenia szczegółowej polityki państwa wobec miast i ich obszarów funkcjonalnych. Odpowiedzią na tę potrzebę stała się *Krajowa Polityka Miejska 2023*, wskazująca na konieczność wzmocnienia policentryczności, a więc potencjałów rozwojowych miast różnej wielkości, niezależnie od ich roli w systemie osadniczym kraju.

rozwój nowoczesnej infrastruktury, zapewnienie dobrej jakości systemu usług publicznych i warunków rozwoju usług rynkowych. Szansą dla miast, znajdujących się w kryzysie społeczno-gospodarczym, będzie wzmocnienie współpracy z silnymi ośrodkami miejskimi poprzez powiązania gospodarcze, przepływ wiedzy i informacji oraz nisko- i zeroemisyjny system transportowy. Z tego też względu długofalowym wyzwaniem rozwojowym kraju jest utrzymanie i wzmocnienie policentryczności – nie tylko w aspekcie rozmieszczenia ludności, ale także aktywności gospodarczej i społecznej.



Siła i potencjał miasta tkwi w nim samym oraz w synergii tworzonej przez powiązania zarówno z innymi miastami, jak również z jego bezpośrednim otoczeniem. Z tego względu wzmocnienie miast jako biegunów wzrostu wymaga umacniania i budowania powiązań miast między sobą, ale także miast z ich najbliższym zapleczem.

Uwzględniając powyższe uwarunkowania, warto przyjrzeć się pomorskiej sieci osadniczej i sformułować propozycje kierunków wzmocnienia policentryczności regionu. Sieć osadniczą województwa tworzą 42 miasta oraz 2 861 miejscowości wiejskich. Miasta stanowią miejsce zamieszkania niecałych 63% mieszkańców województwa pomorskiego. Wartość ta od wielu lat spada, co jest konsekwencją procesów suburbanizacji. Obszary miejskie koncentrują ponad 80% aktywności gospodarczej regionu, tj. wytwarzania znacznej części wartości dodanej oraz zapewniania miejsc pracy. Pełnią wreszcie rolę ośrodków usługowych zapewniających obsługę zarówno mieszkańcom tych miast, jak również mieszkańcom ich funkcjonalnego otoczenia. Na tle obszarów podmiejskich i stref urbanizacji ośrodki te pełnią kluczową rolę z uwagi na ich poziom wyposażenia w usługi publiczne, w szczególności te generujące najwyższe koszty dla budżetu publicznego, czyli edukację i ochronę zdrowia. Warto podkreślić, że siła i potencjał miasta tkwi w nim samym oraz w synergii tworzonej przez powiązania zarówno z innymi miastami, jak również z jego bezpośrednim otoczeniem. Z tego względu wzmocnienie miast jako biegunów wzrostu wymaga umacniania i budowania powiązań miast między sobą, ale także miast z ich najbliższym zapleczem.

Strukturę węzłową przestrzeni województwa tworzy zhierarchizowana sieć ośrodków osadniczych, które podstawowymi elementami są:

- ośrodki położone w strefie funkcjonalnej obszaru metropolitalnego (OM)⁶:
 - dominujący ośrodek wojewódzki stanowiący rdzeń obszaru metropolitalnego: Gdańsk-Gdynia-Sopot,
 - silne ośrodki wyznaczające zasięg policentrycznego, wielofunkcyjnego pasma osadniczego: Tczew i Wejherowo,
 - pozostałe ośrodki o zróżnicowanej randze i funkcji;
- ośrodki kształtujące układy bipolarne: Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów i Malbork-Sztum;
- pozostałe ośrodki o zróżnicowanej randze i funkcjach, w tym: Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork i Starogard Gdański.

Istotny wpływ na strukturę sieci osadniczej i relacje funkcjonalno-przestrzenne ma położenie stolicy województwa z dala od jego geometrycznego środka, co sprawia, że mimo stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci dróg, obserwowane odległości czasowe między najbardziej odległymi gminami województwa a Gdańskiem są znaczne. Charakterystyczna jest dwuzielność przestrzeni województwa, związana przede wszystkim z:

⁶ Zob. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

- dobrą dostępnością i rosnącą skalą powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze metropolitalnym (najwyższą w paśmie osadniczym wzdłuż ciągu kolejowego: Łębork-Gdynia-Gdańsk-Tczew) i jednocześnie niedostatkiem powiązań oraz słabą dostępnością w obszarach peryferyjnych, zwłaszcza w zachodniej części województwa;
- wyraźnym podziałem województwa na część środkową (byłe województwo gdańskie) oraz zachodnią (byłe województwo słupskie), a także wewnętrznym podziałem powiatu chojnickiego (byłe województwo bydgoskie); wszystkie miasta tych obszarów ciążą wyraźniej w stronę swoich „dawnych” stolic niż Gdańska.



Istotny wpływ na strukturę sieci osadniczej i relacje funkcjonalno-przestrzenne ma położenie stolicy województwa z dala od jego geometrycznego środka, co sprawia, że mimo stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci dróg obserwowane odległości czasowe między najbardziej odległymi gminami województwa a Gdańskiem są znaczne.

W warunkach zrównoważonego systemu osadniczego przyjmuje się, że czas dojazdu do stolicy regionu nie powinien przekraczać 100–120 min., a do miasta na poziomie regionalnym (powyżej 100 tys. mieszkańców) 60–80 min. Na przeważającej części obszaru województwa standard ten jest spełniony, z wyjątkiem powiatów człuchowskiego i chojnickiego, gdzie czas dojazdu do Gdańska przekracza 120 min. Analiza dostępności drogowej dla powiatów człuchowskiego i chojnickiego wskazuje na potrzebę wykreowania w tym obszarze silnego ośrodka, którym mogłyby być Chojnice wraz z Człuchowem, w ramach kształtującej się bipolarnej aglomeracji. Zaletą tego układu jest jego wielkość, położenie na skrzyżowaniu szlaków drogowych i kolejowych oraz brak ośrodków o analogicznej randze w promieniu 80 km.

We wschodniej i południowo-wschodniej części województwa dostępność drogowa do miasta powyżej 100 tys. mieszkańców jest dobra lub bardzo dobra, co wynika z bliskiego sąsiedztwa Elbląga i Grudziądza. Problemem jest wskazanie, który z pomorskich ośrodków subregionalnych położonych w tym obszarze powinien mieć porównywalną z nimi rangę (ośrodka regionalnego) i stanowić istotny element w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa.

Z perspektywy poziomu życia mieszkańców i ich codziennych potrzeb często ważniejsza od dostępności do stolicy regionu, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych, jest dostępność do innych ośrodków miejskich, zwłaszcza miast powiatowych. Lepszy lub gorszy dojazd do tych ośrodków jest pochodną wielkości powiatu, jego kształtu, a w obszarach pojezierzy także obecności jezior, które stanowią naturalną barierę wpływającą na długość drogi. Gminami najbardziej oddalonymi od siedzib swoich powiatów są: Koczała (powiat człuchowski), Karsin (powiat kościerski), a także miasto Hel (powiat pucki). Jedynym ośrodkiem, który mógłby pełnić funkcje powiatowe, a tym samym poprawiać dostępność do tego typu ośrodka dla znacznego obszaru o niskiej dostępności – zachodniej części powiatu bytowskiego i północnej części powiatu człuchowskiego – jest Miastko⁷.

W systemie miejscowości wiejskich problemem jest ich rozdrobnienie i rozproszenie, które utrudniają organizację sieci podstawowych usług czy też efektywnego, publicznego transportu zbiorowego. Jedynym istotnym ośrodkiem niemiejskim o wielu cechach miejskich oraz stosunkowo silnych ciężeniach komunikacyjnych są Sierakowice.

⁷ Zasadność wzmocnienia rangi tego miasta potwierdzają wyniki analiz z lat 2015–2019, prowadzonych pod kątem wyznaczenia zasięgów miejskich obszarów funkcjonalnych, zgodnie z którymi Miastko jest jedynym ośrodkiem niebędącym siedzibą powiatu o wyraźnie formującej się, odrębnej strefie funkcjonalnej. Zob. *Relacje funkcjonalno-przestrzenne między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem w województwie pomorskim*, red. R. Guzik, A. Kołoś, Gdańsk 2015.



Właściwym sposobem kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa jest rozwijanie jej na podstawie zhierarchizowanej, policentrycznej sieci ośrodków, uwzględniającej położenie Trójmiasta poza geometrycznym centrum regionu i znaczne odległości między nim a niektórymi obszarami regionu.

Powyzsza struktura terytorialna osadnictwa i uwarunkowania rozwojowe poszczególnych części województwa wskazują, że regionalna polityka przestrzenna powinna zmierzać do wykorzystania potencjału policentrycznej struktury całej sieci osadniczej województwa. Uwarunkowane jest to równoległym wzmocnieniem powiązań wewnętrznych między miastami i integracją z otoczeniem zewnętrznym, w tym z miastami w regionach sąsiednich, które oddziałują na przestrzeń i procesy rozwojowe w regionie. Właściwym sposobem kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa jest rozwijanie jej na podstawie zhierarchizowanej, policentrycznej sieci ośrodków, uwzględniającej specyfikę położenia ośrodka wojewódzkiego⁸. Strukturę tę w perspektywie roku 2050 powinny tworzyć:

- ośrodek ponadregionalny Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia i Sopot) jako jeden z biegunów społeczno-gospodarczego rozwoju kraju o znaczeniu europejskim, który w procesie konkurencji międzynarodowej tworzy coraz silniejszy węzeł koncentrujący funkcje metropolitalne, aktywność gospodarczą i potencjał innowacyjny oddziałujący na polską przestrzeń i region bałtycki;
- ośrodek regionalny Słupsk, jako główny biegun rozwoju północno-zachodniej części województwa, wykazujący oddziaływanie na sąsiadujące powiaty (zwłaszcza powiaty: słupski, bytowski oraz powiat sławieński w sąsiednim województwie zachodniopomorskim), dobrze skomunikowany z Trójmiastem i innymi ośrodkami kraju i regionu, tworzący z Ustką bipolarny układ komplementarny, w którym połączenie atutów nadmorskiej miejscowości turystycznej i ośrodka o wykształconych usługach wyższego rzędu (m.in. szkolnictwo wyższe, wyspecjalizowane usługi medyczne itd.) zwiększa znaczenie tych miast;
- ośrodek regionalny Chojnice, zwiększający swe szanse na sukcesywny wzrost znaczenia, m.in. poprzez rozwój efektywnej współpracy w układzie z sąsiadującym Człuchowem o nieco mniejszej dynamice rozwoju, który oddziałuje przede wszystkim na powiaty chojnicki i człuchowski, a także na powiaty północno-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, północnej części województwa wielkopolskiego oraz wschodniej części województwie zachodniopomorskiego⁹;
- ośrodki regionalne w strukturze funkcjonalno-przestrzennej OM – Tczew i Wejherowo – istotne dla obsługi mieszkańców otaczających obszarów, wykraczających poza zasięg powiatów, jednocześnie rozwijające funkcje komplementarne w stosunku do oferty Trójmiasta (w tym funkcje metropolitalne);
- ośrodki regionalne położone poza granicą województwa: Elbląg (woj. warmińsko-mazurskie) – silnie oddziałujący na północno-wschodnie gminy województwa pomorskiego, wchodzące w przeszłości w skład dawnego województwa elbląskiego, oraz posiadający historycznie ukształtowane silne relacje z Gdańskiem – a także Grudziądz (woj. kujawsko-pomorskie) – w powiązaniu z subregionalnym Kwidzynomem, w dalszej perspektywie mający szanse tworzyć układ bipolarny;
- ośrodki subregionalne wzmocniające strukturę policentryczną: Bytów, Kościerzyna, Lębork, Malbork¹⁰ oraz Starogard Gdański, których oddziaływania koncentrują się w układach powiatowych i w miejskich obszarach funkcjonalnych;

⁸ Rola Słupska i Chojnic, jako najważniejszych ośrodków położonych w najbardziej oddalonej od Trójmiasta części województwa, jest kluczowa dla utrzymania spójności terytorialnej województwa pomorskiego, a także – z uwagi na ich znaczny wpływ i oddziaływanie ponadwojewódzkie – jego otoczenia.

⁹ Część gmin powiatu człuchowskiego znajduje się w zasięgu silnych powiązań funkcjonalnych Szczecinka (woj. zachodniopomorskie).

¹⁰ Kształtujący ze Sztumem komplementarny układ, uwzględniający zróżnicowanie rangi tych ośrodków, który na bazie efektywnej współpracy (m.in. w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego) ma szansę wzmocnić jednostkowe potencjały tych miast.

- ewentualny ośrodek subregionalny Miastko, którego potencjał rozwojowy wyraźnie zyskuje w związku z realizacją drogi ekspresowej S11 i modernizacją linii kolejowej nr 405, i który sukcesywnie wzmacnia swą pozycję jako istotny ośrodek usługowy oraz rynek pracy dla terenów położonych w środkowo-zachodniej części województwa, gdzie specyfika sieci osadniczej wykazuje deficyt ośrodków tej rangi;
- pozostałe ośrodki o znaczeniu ponadgminnym i lokalnym równoważące rozwój.

Przyjęty model wzmacniania policentrycznej struktury przestrzennej regionu powinien być wsparty instrumentami polityki regionalnej państwa oraz województwa w ramach dostępnych funduszy polityki spójności po 2027 roku. Dysproporcje w poziomie rozwoju między różnymi obszarami województwa wynikają m.in. z nierównomiernej gęstości powiązań i zróżnicowanej dostępności przestrzennej. Bardzo silnie powiązane i odznaczające się dużą spójnością wewnętrzną są obszary położone wokół Trójmiasta. Strefa ta posiada dobre połączenia transportowe oparte na układzie dróg ekspresowych (A1, S6 i S7) oraz linii kolejowych (9, 131, 201, 202 – abstrahując od ich stanu technicznego i etapu modernizacji). Inne zwarte obszary odznaczające się wysokim potencjałem powiązań to Słupsk wraz z otaczającymi gminami, a także kształtująca się aglomeracja bipolarna Chojnice-Człuchów.



Różnica między aglomeracją Trójmiejską a pozostałą częścią województwa w zakresie dostępności, gęstości sieci powiązań i relacji przestrzennych jest na tyle duża, że można tutaj mówić o różnych prędkościach rozwojowych. Zmniejszenie dysproporcji w tym zakresie wymaga inwestycji infrastrukturalnych oraz rozwoju usług publicznych zarówno w ośrodkach regionalnych, jak również subregionalnych i lokalnych.

Różnica między aglomeracją Trójmiejską a pozostałą częścią województwa w zakresie dostępności, gęstości sieci powiązań i relacji przestrzennych jest na tyle duża, że wręcz można tutaj mówić o różnych prędkościach rozwojowych. Zmniejszenie dysproporcji w tym zakresie wymaga inwestycji infrastrukturalnych, w tym zakończenia budowy drogi ekspresowej S6, przebudowy i modernizacji linii kolejowych (201, 202, 203, 210) oraz rozwoju usług publicznych zarówno w tych ośrodkach, jak również ośrodkach subregionalnych i lokalnych. Konsekwencją zaniechania tych działań może być – w perspektywie roku 2050 – pogłębianie się dysproporcji rozwojowych i spójności terytorialnej w obrębie całego województwa oraz brak dyfuzji procesów rozwojowych w różnych częściach regionu, zwłaszcza na obszarach peryferyjnych. W wyniku tego postępować będą, już obserwowane, procesy emigracji, które obejmują selektywnie osoby lepiej wykształcone i bardziej aktywne, co dodatkowo pogorszy sytuację i perspektywy rozwoju tych terenów.

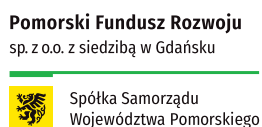
Odwracanie przedstawionego powyżej mechanizmu wymywania (emigracja) i katalizowanie przenikania efektów i bodźców rozwojowych wymaga podejmowania szeregu działań na polu polityki regionalnej w jej miejskim wymiarze w obrębie różnych sfer, zwłaszcza w zakresie rozwoju infrastruktury transportu i komunikacji zbiorowej, budowania i kształtowania policentrycznego systemu osadniczego oraz wzrostu jakości przestrzeni miejskiej.

Kluczową okazją do zastanowienia się zarówno nad wizją oraz sposobami wdrażania strategii wielocentrycznego Pomorza będą rozpoczynające się prace nad zmianą planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Zaplanowane w ramach tego procesu debaty, warsztaty oraz spotkania różnych gremiów będą zmierzać do określenia wizji oraz kierunków kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej na Pomorzu w perspektywie roku 2050, której jednym z podstawowych elementów powinno być wielocentryczne, spójne i konkurencyjne Pomorze.

O autorze

Jakub Pietruszewski – geograf i urbanista. Od urodzenia Pomorzanie i gdańszczanie, absolwent m.in. geografii na Uniwersytecie Gdańskim. Zawodowo związany z Samorządem Województwa Pomorskiego, od 2016 roku dyrektor Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego. Generalny projektant *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* oraz *Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030*. Od 2005 roku członek Towarzystwa Urbanistów Polskich (oddział w Gdańsku), a do 2014 roku członek Północnej Okręgowej Izby Urbanistów (do rozwiązania Izby). Członek Głównej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w latach 2014–2016 i Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej Gdyni na lata 2020–2022 oraz 2022–2024. Autor artykułów z zakresu planowania przestrzennego, zarządzania strategicznego i rozwoju regionów metropolitalnych.

Partnerzy



Partnerzy numeru

