



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Pomorskie Forum Terytorialne

podsumowanie IV posiedzenia

Przestrzeń jutra – przyszłość szyta na miarę

***Dyskusja nad projektem
Planu Zagospodarowania Przestrzennego
Województwa Pomorskiego 2030***

Gdańsk, 22 kwietnia 2016 roku

Czwarte spotkanie Pomorskiego Forum Terytorialnego odbyło się **22 kwietnia 2016 r. w Centrum Hewelianum w Gdańsku**. Uczestniczyli w nim członkowie PFT lub ich zastępcy oraz goście, w tym po raz pierwszy Dyrektor Urzędu Statystycznego w Gdańsku.

Posiedzenie wpisało się w cykl spotkań konsultacyjnych projektu *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030* (oraz jego części – projektu *Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030*) i dotyczyło zagadnień, które w perspektywie najbliższych lat będą stanowiły wyzwania dla polityki regionalnej i polityki przestrzennej, w tym: dostępności do usług publicznych, kształtu sieci transportowej oraz bezpieczeństwa energetycznego. Inicjatorem i moderatorem dyskusji był Pan Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk, natomiast elementy projektu *Planu* w trzech blokach tematycznych przedstawili pracownicy Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego.



Model usług publicznych

Przestrzeń województwa stwarza wyzwania w zakresie kształtowania dostępności do usług publicznych. Zaproponowany w projekcie *Planu* model usług publicznych ma na celu racjonalizację ich rozmieszczenia i ograniczenie dysproporcji w dostępie. Uwzględnia przy tym zarówno czynniki natury przestrzennej, tj. nierównomierny dostęp do usług w skali całego województwa, jak i czynniki społeczno-demograficzne, czyli nieakceptowane społecznie nierówności, starzenie się społeczeństwa i wywołane nim potrzeby rozwoju odpowiednich usług.

W *Planie* podkreśla się potrzebę racjonalnego rozmieszczenia usług, w tym zapewnienie określonego minimum na poszczególnych poziomach sieci osadniczej. Część usług może być zlokalizowana tylko w ośrodkach o określonym potencjale, jednak część powinna być świadczona niezależnie od wielkości ośrodka i powinna być powszechnie dostępna.

W dokumencie wskazano trzy kluczowe obszary: Trójmiasto z ośrodkami położonymi na krańcach pasma osadniczego – Tczewem i Wejherowem, obszar słupski i obszar chojnicko-człuchowski. Aby równoważyć sieć osadniczą, potrzebne jest konsekwentne budowanie roli Słupska i układu Chojnice-Człuchów jako silnych ośrodków regionalnych, stanowiących naturalne centra obsługi dla części mieszkańców województwa i przylegających terenów poza nim. Określono również zasięgi miejskich obszarów funkcjonalnych oraz hierarchię sieci osadniczej. Dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot dodatkowo przedstawiono ośrodki równoważenia rozwoju.

Plan przewiduje „program minimum” standardów i zasad dotyczących lokalizacji i kształtowania infrastruktury usług publicznych, w tym m.in. zasadę koordynacji rozwoju osadnictwa z rozwojem usług i przestrzeni publicznej, która przewiduje, że gmina, zanim zadecyduje o przeznaczeniu terenu pod zabudowę mieszkaniową, musi zapewnić dostęp do podstawowych usług publicznych, tj. rozbudować i utrzymać konkretną infrastrukturę.

- Potrzebne jest przewartościowanie myślenia o dostępności, tj. odstąpienie od skupiania się na dostępności transportowej, a planowanie lokalizacji usług w taki sposób, aby móc ograniczyć konieczność korzystania z transportu lub zapewnić do nich dostęp transportem zbiorowym, konkurencyjnym dla indywidualnego. Istotne jest również eliminowanie barier w dostępie do usług osobom o ograniczonej mobilności.
- Miasta zabiegają o mieszkańców, ponieważ ich przenoszenie się do sąsiadujących gmin uszczupla miejskie wpływy budżetowe z tytułu podatków. Jednocześnie suburbanizacja powoduje, że ciężar świadczenia usług wspólnych pozostaje po stronie miast, ponieważ mieszkańcy nie przestają korzystać z ich usług. Brak możliwości „zrekompensowania” tego kosztu w budżecie miast jest problemem dla ich władz. Konieczne jest więc uregulowanie skutków procesu suburbanizacji, jednak powinno to nastąpić na poziomie krajowym, nie regionalnym (m.in. ustalenie partycypacji w świadczeniu usług wspólnych, zmiany w ustawie o finansach publicznych). Kluczową kwestią w rozwiązaniu problemów związanych z dostępnością usług publicznych jest współpraca samorządów (czego przykładem jest utworzenie wspólnego przedszkola, czy szkoły).
- Procesy migracyjne i suburbanizacyjne spowodują w perspektywie kilkunastu lat powstanie obszarów o charakterze „mono-ageowym” (zamieszkałych przez osoby w podobnym wieku, o jednorodnym kształcie pokoleniowym). Gminy, w których ukształtują się takie obszary będą miały poważne problemy z funkcjonowaniem, np. jeśli „odpływie” baza podatkowa, a pozostaną mieszkańcy w wieku emerytalnym. Dodatkowo gminy zderzą się z problemem

tw. „zombie-zones” – obszarami stanowiącymi wyłącznie „sypialnie” dla mieszkańców. Z punktu widzenia kształtowania więzi społecznych będą to obszary problemowe, w niektórych przypadkach wręcz martwe. Ponadto, w przyszłości mogą dodatkowo doświadczyć obniżenia jakości życia, gdy obecni mieszkańcy (trzydziestolatkowie) przestaną dojeżdżać do innego miejsca do pracy i nie znajdą jej na miejscu.

- Dostęp do usług publicznych jest w pewnym stopniu kryterium hierarchizacji społecznej. Dla poprawy dostępności istotne jest obniżanie barier mentalnych, które demotywią i prowadzą do kształtowania się społeczeństwa pasywnego. Problemem jest brak doświadczenia w korzystaniu z niektórych usług (np. ludzie nie wchodzi do księgarni, galerii, na basen, ponieważ nie potrafią się tam zachować). W związku z tym potrzebne jest nie tylko umożliwianie korzystania z usług, ale również uczenie korzystania z nich. Z drugiej strony, rosnące aspiracje społeczne wymuszają potrzebę dostępu do usług na wysokim poziomie. Projektując usługi publiczne należy mieć na uwadze długą perspektywę (m.in. usługi dla starzejącego się społeczeństwa), w tym również fakt, że korzystać z nich będą osoby, które będą żyły już w XXII wieku.
- Funkcje metropolitalne są kształtowane poprzez usługi publiczne nowej generacji. Z funkcją metropolitalną związana jest funkcja wiedzy, kształtująca metropolię wiedzy, tzw. „science-city”. Europejskie metropolie ten rodzaj usług traktują w sposób szczególny. Przykładem kreowania dzielnicy wiedzy może być Dolina Sobieskiego w Gdańsku (łącząca w bliskiej odległości Politechnikę Gdańską, Gdański Park Naukowo-Technologiczny i Gdański Uniwersytet Medyczny).
- Malejąca liczba studentów stwarza problem przyciągania ich z peryferyjnych obszarów województwa, o niższej dostępności. Wiąże się z tym konieczność poprawy systemu transportowego, zwłaszcza transportu zbiorowego. Warto zastanowić się nad rozwiązaniami podejmowanymi w innych krajach i polegającymi m.in. na wprowadzeniu stypendiów na dojazdy dla studentów (jak ma to miejsce w Holandii).

System transportowy

W ostatnich latach poprawia się dostępność transportowa regionu, choć zmiana nie jest równomiernie odczuwalna w całym województwie. Planowane w najbliższym okresie inwestycje drogowe, kolejowe i portowe będą stanowiły podstawę kształtowania się węzła transportowo-logistycznego. W projekcie *Planu* wskazano potrzebę ukształtowania nowej struktury sieci drogowej i kolejowej, w tym określono katalog koniecznych obwodnic miast i obejść miejscowości

stanowiących „wąskie gardła” w systemie drogowym, a także potrzeby rozbudowy systemu kolejowego.

Inwestycje transportowe są niezbędne dla wzrostu konkurencyjności gospodarki. Trzeba jednak pamiętać, że rozbudowana infrastruktura to także obciążenia związane z jej utrzymaniem. Jeśli nie przyczynia się ona do rozwoju i nie służy realnym potrzebom gospodarki, jeśli nie odpowiada wyzwaniom przyszłości, może stać się kosztem znacznie przewyższającym korzyści.

Wyjątkowość *Planu* polega na jego koncentracji na dwustronnych relacjach pomiędzy przestrzenią i infrastrukturą transportową: na oddziaływaniu struktury przestrzennej na potrzeby transportowe z jednej strony i na oddziaływaniu infrastruktury transportowej na przestrzeń z drugiej.

- Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot jest dynamiczną strukturą funkcjonalno-przestrzenną z wyodrębnionym rdzeniem, strefą funkcjonalną znajdującą się w obszarze oddziaływania rdzenia oraz położoną nieco dalej strefą przejściową. Terytorium poza obszarem metropolitalnym musi posiadać alternatywną obsługę, bo ze względu na odległość i możliwości sieci transportowej nie będzie mogło korzystać z usług obszaru metropolitalnego. Ze wschodniej strony województwa układ osadniczy domyka pasmo żuławskie i Elbląg, który stanowi naturalne uzupełnienie dla obszaru metropolitalnego. Jednocześnie, odtworzenie funkcji portowej w Elblągu powinno następować poprzez powiązanie jego portu z Gdańskiem przez Kanał Jagielloński, Nogat, Szkarpawę i Wisłę (mocna alternatywa dla przekopu Mierzei Wiślanej budzącego wiele wątpliwości natury ekonomicznej i ekologicznej).
- Biorąc pod uwagę fakt, że przedsiębiorcy czerpią korzyści z obecności infrastruktury transportowej (inwestycje atrakcyjniejsze dzięki położeniu osiedli w pobliżu linii komunikacyjnych) pojawia się pytanie, czy nie powinni oni partycypować w kosztach jej powstawania. Przykładem jest tu Nowy Jork, w którym metro zostało wybudowane z prywatnych funduszy.
- Rentowność Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest na etapie obserwacji i analiz. Analiza opłacalności poszczególnych kursów wpływa na ograniczenia ich liczby. Istotne jest kształtowanie dogodnej oferty dla pasażerów, ale również poprawa funkcjonalności niektórych przystanków oraz wprowadzenie niezbędnych udogodnień w korzystaniu z infrastruktury. Przy czym samorząd województwa nie ma bezpośredniego wpływu na stworzenie spójnego systemu biletowego w obszarze metropolitalnym, uwzględniającego różne środki transportu. Uwagę zwraca obserwowany rozwój zabudowy wzdłuż linii PKM, który wzmocni pasmo żukowsko-kartuskie, tworząc atrakcyjne pasmo rozwojowe w tej części województwa.

Energetyka

Stojące przed regionem wyzwania dotyczą z jednej strony wykorzystania potencjałów subregionalnych dla kształtowania zrównoważonej gospodarki energetycznej, z drugiej – wykorzystania potencjałów regionalnych dla wzrostu bezpieczeństwa energetycznego całego kraju.

Zaproponowane w projekcie *Planu* rozwiązania dotyczą m.in. odnawialnych źródeł energii. Wskazują także na szereg możliwości i konsekwencji wynikających z potencjalnej lokalizacji pierwszej w Polsce elektrowni jądrowej, czy też potencjalnej eksploatacji gazu z łupków. W tym zakresie upatrywać można zarówno wiele nowych szans rozwojowych dla gospodarki i nauki, jak też szereg istotnych problemów oraz konfliktów przestrzennych i społecznych.

- Problemem województwa jest fakt, że jest ono importerem energii elektrycznej. Towarzyszy temu niska jakość systemu przesyłowego oraz mała gęstość sieci ograniczająca możliwość rozwoju energetyki odnawialnej.
- *Plan* wskazuje na potrzebę rozbudowy i modernizacji systemu przesyłowego energii elektrycznej, zwraca uwagę na możliwości powstania nowych systemowych źródeł produkcji energii (m.in. elektrowni węglowej i jądrowej), w tym energii odnawialnej. Mówi się też o rozwoju sieci gazowej na potrzeby gospodarcze i komunalne, w tym o wykorzystaniu struktur solnych m.in. w celu magazynowania gazu, jak również o rozbudowie potencjału portowego związanego z przesyłem gazu i paliw płynnych. Województwo może dzięki temu stać się węzłem paliwowo-energetycznym. Pojawia się jednak kilka pytań: czy realizować wszystkie inwestycje, czy selektywnie je wybierać? Czy region jest przygotowany na te inwestycje również w aspekcie społecznym i zdoła zarządzać ewentualnymi konfliktami społecznymi?
- Niewątpliwie należy przewidzieć i przeanalizować skutki poszczególnych opcji i ich konfigurację. *Plan* pokazuje na ile sektor energetyczny może stać się kołem zamachowym gospodarki regionu, mając jednocześnie na uwadze utrzymanie wizerunku „zielonego” Pomorskiego. Region ma predyspozycje, by stać się „zagłębiem energetycznym”, zwłaszcza w zakresie energetyki odnawialnej (warunki wiatrowe i słoneczne). Jednak, aby stać się krajowym liderem OZE, potrzebne jest doprecyzowanie lokalizacji dużych farm wiatrowych, w tym głównie na Bałtyku. Samorząd województwa ma ograniczone możliwości wpływania na tego rodzaju inwestycje, za wyjątkiem sprzyjania inwestycjom w OZE prowadzącym do powstania tzw. „wysp energetycznych”. Istotne znaczenie mają tu przedsiębiorcy, zwłaszcza z sektora energetycznego, których inwestycje i podatki mogą sprzyjać realizacji wizji Pomorskiego jako węzła paliwowo-energetycznego.

Członkowie Pomorskiego Forum Terytorialnego

Paweł Adamowicz	Prezydent Miasta Gdańska
Jerzy Auksztol	Dyrektor Urzędu Statystycznego w Gdańsku
Robert Biedroń	Prezydent Miasta Słupska
Jacek Bigda	Profesor w Zakładzie Biologii Komórki, Międzyuczelniany Wydział Biotechnologii UG i GUMed
Piotr Dominiak	Prorektor ds. internacjonalizacji i innowacji PG
Dariusz Drelich	Wojewoda Pomorski
Czesław Elzanowski	Przewodniczący Komisji Strategii Rozwoju i Polityki Przestrzennej Sejmiku Województwa Pomorskiego
Arseniusz Finster	Burmistrz Miasta Chojnice
Maciej Grabski	Prezes Zarządu Olivia Business Centre Sp. z o.o.
Sławomir Halbryt	Prezes Zarządu SESCOM S.A.
Jacek Karnowski	Prezydent Miasta Sopotu
Krzysztof Koczurowski	Prezes Zarządu PBS Sp. z o.o.
Jan Kozłowski	Marszałek Województwa Pomorskiego w latach 2002-2010, Poseł do Parlamentu Europejskiego w latach 2010-2014, Doradca Marszałka Województwa Pomorskiego
Piotr Lorens	Profesor na Katedrze Urbanistyki i Planowania Regionalnego, Wydział Architektury PG
Adam Niemkiewicz	Prezes Zarządu Stowarzyszenia „Morena”
Cezary Obracht-Prondzyński	Profesor w Zakładzie Antropologii Społecznej, Wydział Nauk Społecznych UG
Paweł Olechnowicz	Prezes Zarządu Grupy LOTOS S.A.
Mirosław Poblócki	Prezydent Miasta Tczewa
Iwona Sagan	Profesor na Katedrze Geografii Ekonomicznej, Wydział Oceanografii i Geografii UG
Henryk Stasiński	Prezes Stowarzyszenia „Wolna Przedsiębiorczość”
Mieczysław Struk	Marszałek Województwa Pomorskiego
Wojciech Szczurek	Prezydent Miasta Gdyni
Jan Szomburg	Prezes Zarządu Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową
Jan Zarębski	Marszałek Województwa Pomorskiego w latach 1999-2002, Prezes Zarządu Gdańskiego Klubu Biznesu
Jacek Zaucha	Profesor na Katedrze Makroekonomii, Wydział Ekonomiczny UG