



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Obszar metropolitalny Trójmiasta

- doświadczenia w integracji planowania
społeczno-gospodarczego i przestrzennego

Feliks PANKAU

Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

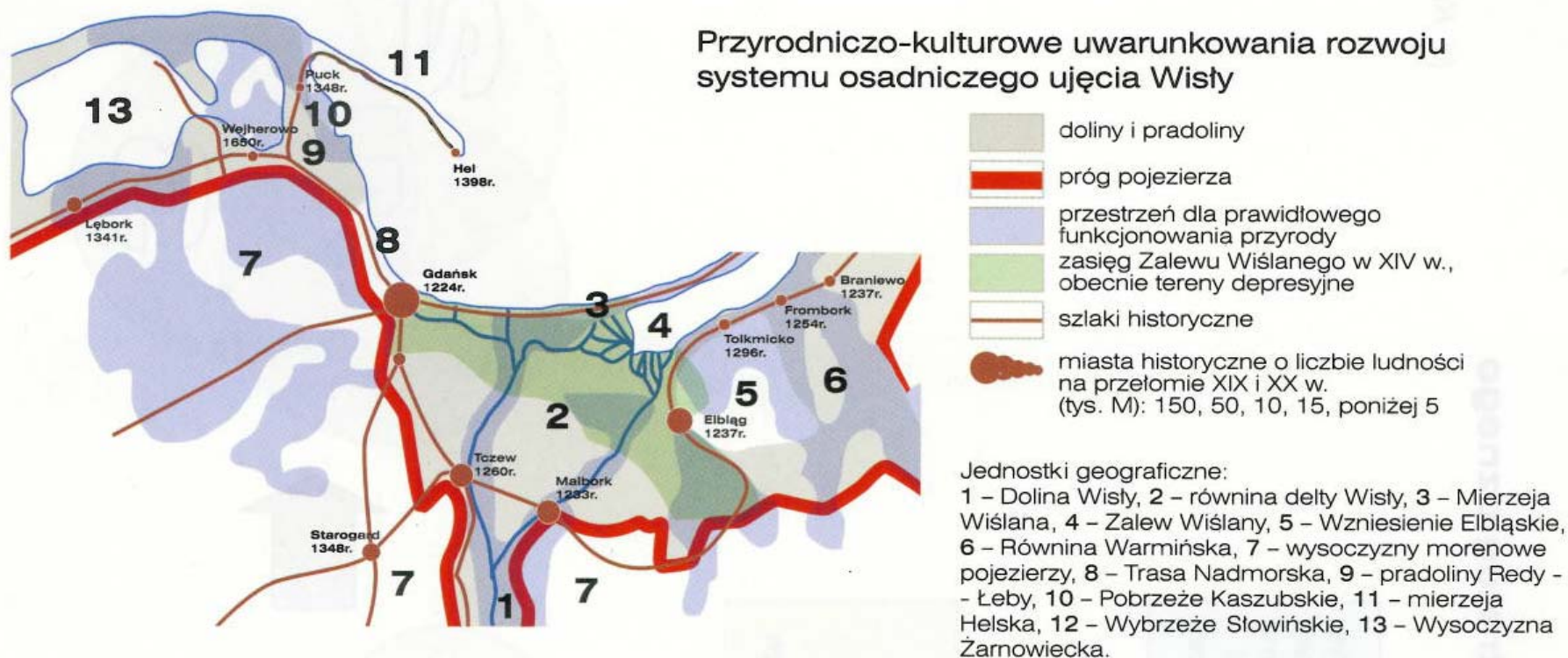
Konferencja - Obszar Metropolitalny Warszawy - 13 Czerwca 2011 - Warszawa



uwarunkowania i przesłanki kształtowania się metropolii Trójmiasta

Rozwój aglomeracji trójmiejskiej i jej regionu funkcjonalnego

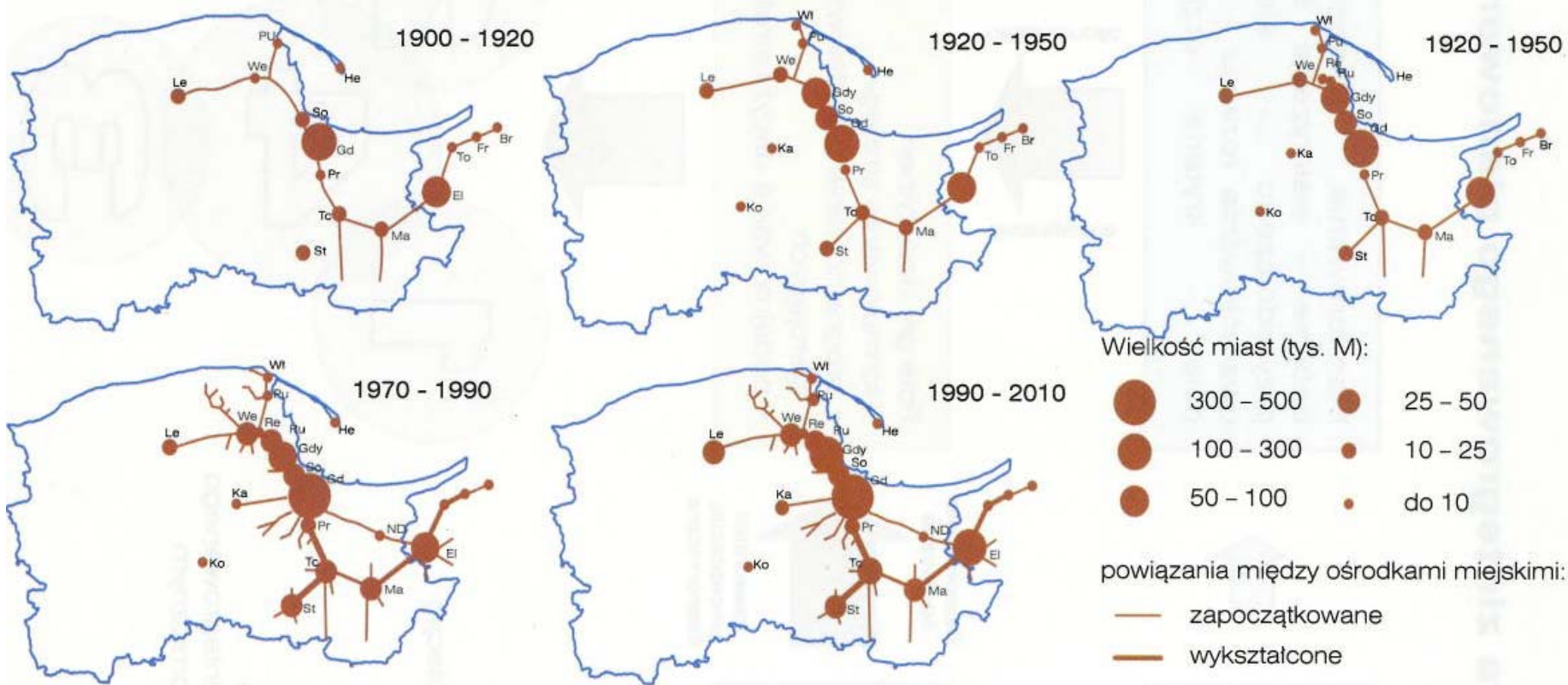
(B. Bańkowska)





uwarunkowania i przesłanki kształtowania się metropolii Trójmiasta

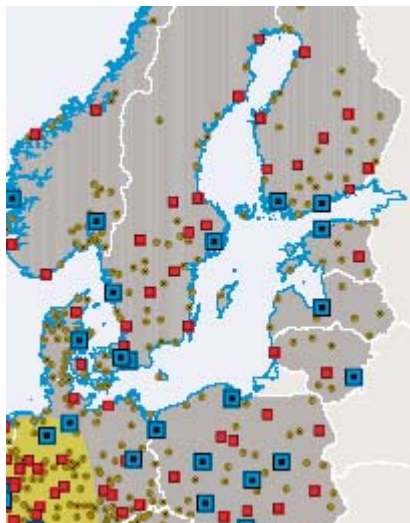
Rozwój systemu osadniczego w strefie ujścia Wisły



Br - Braniewo, Gd - Gdańsk, Gdy - Gdynia, El - Elbląg, Fr - Frombork, He - Hel, Ka - Kartuzy, Ko - Kościerzyna, Le - Lębork, Ma - Malbork, ND - Nowy Dwór, Pr - Pruszcz, Pu - Puck, Re - Reda, Ru - Rumia, So - Sopot, St - Starogard Gdański, Tc - Tczew, To - Tolkmicko, We - Wejherowo, Wł - Władysławowo.



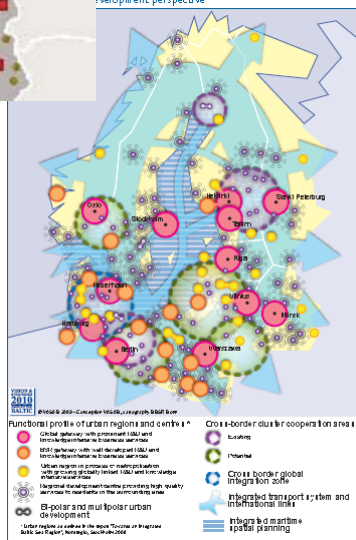
uwarunkowania i przesłanki kształtowania się metropolii Trójmiasta



development perspective

- Metropolitan European Growth Area
- Transnational / national FUAs
- Regional / local FUAs

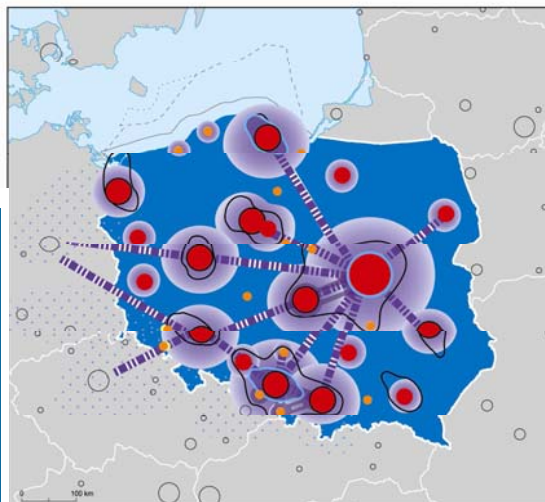
wg ESPON



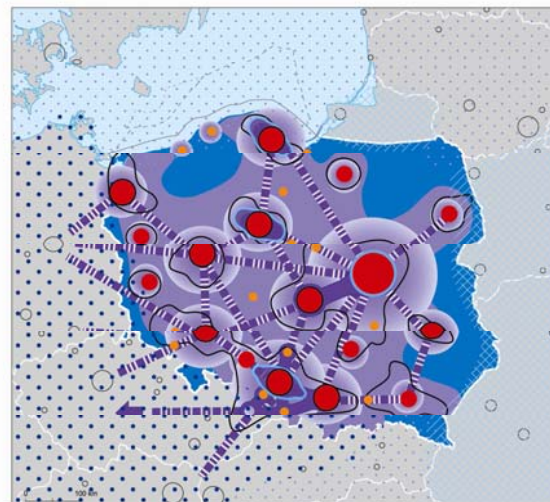
Source: VASAB CDAB/PL

Kierunki integracji polskiej przestrzeni 2010 i 2030 wg Koncepcji Przestrzennego zagospodarowania kraju 2030

2010



2030



Miasta główne

- stolica - metropolia o znaczeniu europejskim
- metropolie krajowe (ośrodki powyżej 300 tys. mieszkańców)
- ośrodki krajowe pełniące funkcje metropolitalne

- najważniejsze ośrodki regionalne składające się z więcej niż jednego rzędna
- kształtujące się
- istniejące

Podstawowe powiązania funkcjonalne

- integracji funkcjonalnej węzłów i otoczenia, sprzyjające rozprzestrzenianiu się procesów rozwojowych
- integracji funkcjonalnej pomiędzy węzłami metropolitalnymi sieciowymi
- koncentracji działalności gospodarczej
- wymagające szczególnego wsparcia ze strony polityki regionalnej

Zewnętrzna integracja funkcjonalna

- intensywna
- umiarkowana
- uwarunkowana politycznie

Metropolia Trójmiejska w Regionie Bałtyckim

wg VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region

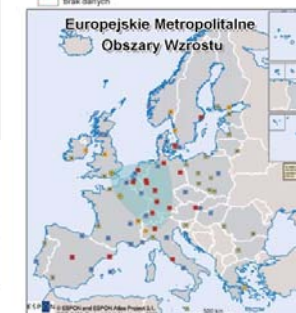
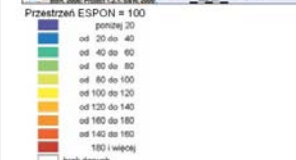
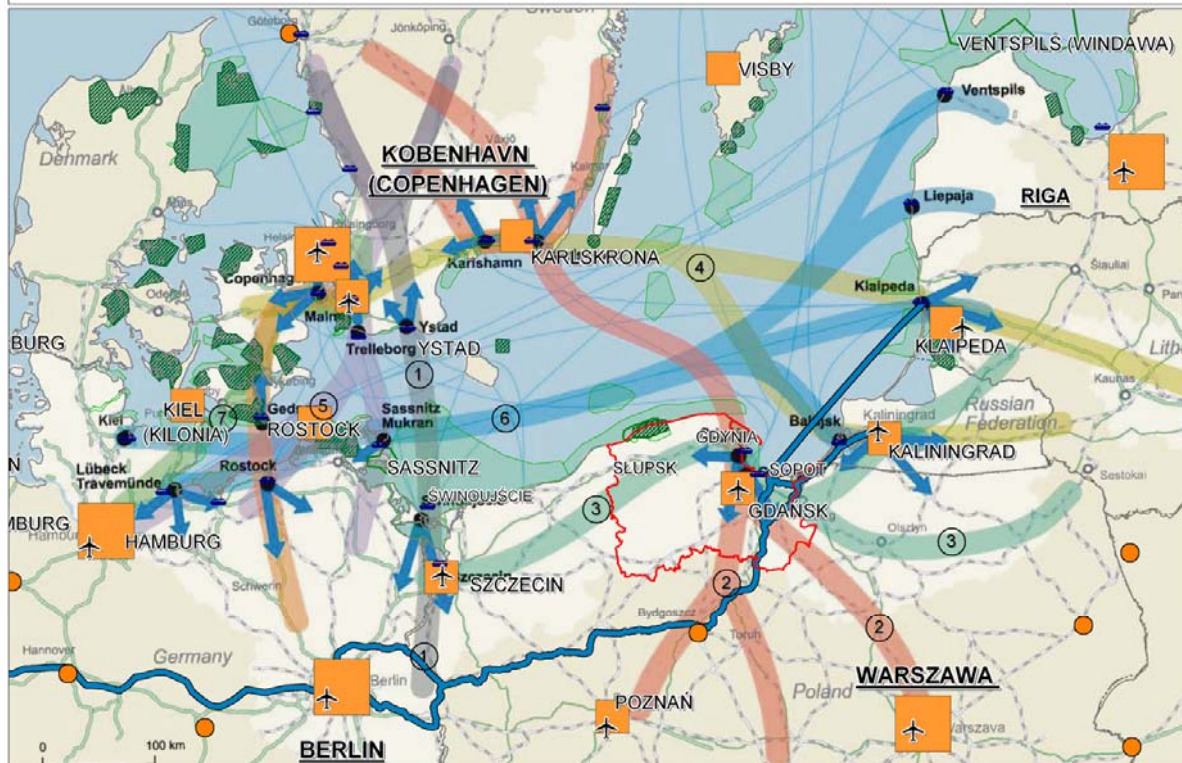
Towards better territorial integration of the Baltic Sea Region and its integration with areas of Europe



uwarunkowania i przesłanki kształtowania się metropolii Trójmiasta

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego



OZNACZENIA:

Sieć korytarzy transportowych w obszarze Baltic Gateway: powiązanych z Polską

- 1 Central European Transport Corridor (Kopenhaga - Ystad - Szczecin/Swinoujście - Brono - Wenecja)
- 2 Baltic Link (Goteborg - Karlskrona - Gdynia Paneuropejski Korytarz nr IV)
- 3 Via Hanseatica Transport Corridor (Szczecin - Gdańsk/ Gdynia - Kaliningrad - Riga)

ważnych dla połączeń między krajami BSR

- 4
- 5
- 6
- 7

Obszary chronione w obszarze nadbałtyckim

- Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 na obszarze M. Bałtyckiego
- Obszary Konwencji Ramsar
- Rezerwaty Biosfery UNESCO

Droga wodna E70

MINSK
Stolice państw

GDANSK
Większe miasta

Porty morskie

Porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym

ŹRÓDŁO: WIZJE I STRATEGIE WOKÓŁ MORZA BAŁTYCKIEGO 2010





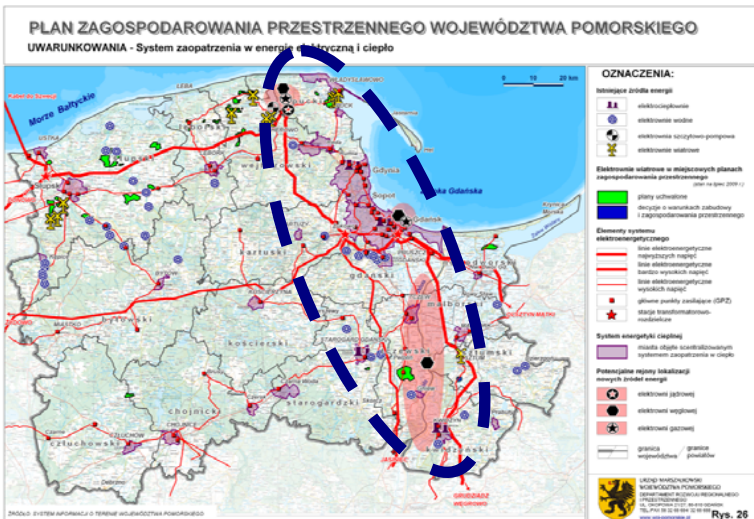
uwarunkowania i przesłanki kształtowania się metropolii Trójmiasta



- **położenie nad Bałtykiem, u ujścia Wisły** - integralna część Regionu Morza Bałtyckiego; blisko głębi morskiej Zatoki Gdańskiej;
- **sąsiedztwo rozległej strefy pojeziernej**, stanowiąca zaplecze struktury nadmorskiej, duża lesistość, liczne, w tym duże jeziora, małe zaludnienie, niski stopień przekształceń;
- **system cennych obszarów przyrodniczych** 3 parki krajobrazowe, obszary NATURA 2000, a także obszary chronionego krajobrazu;
- **znaczne zasoby dziedzictwa kulturowego** - największe skupiska w stolicy województwa – ponad 1000-letnim Gdańsku;
- **duże zróżnicowanie naturalnych warunków rozwoju** – Żuławy - jedne z najlepszych gleb w Polsce, duże zagrożenie powodziowe; oryginalne układy krajobrazowe pobraży: strefy krawędziowa (klify), mierzeje: Półwyspu Helskiego, Wiślana;
- **zróżnicowana dostępność.**



uwarunkowania i przesłanki kształtowania się metropolii Trójmiasta



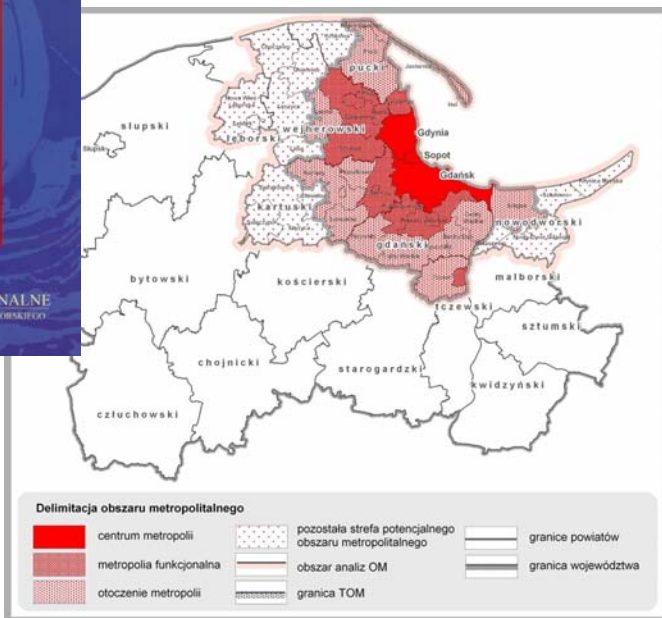
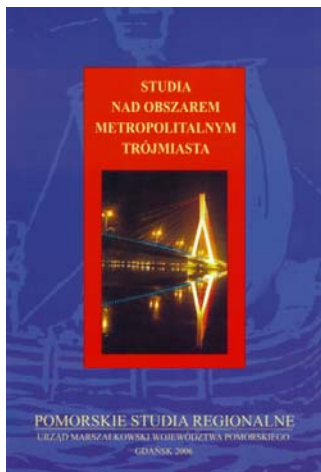
- **silne zróżnicowanie rozmieszczenia ludności** — Trójmiasto skupia 35% mieszkańców województwa, gminy nadmorskie – 40% ludności;
- **złożona i wielofunkcyjna kształtująca się nadmorska metropolia** – jeden z głównych ośrodków rozwijającego się **układu metropolitalnego miast południowego Bałtyku**, rozciągnięty na długości 60 km, koncentrujący działalność produkcyjną bezpośrednio i pośrednio związaną z morzem, transport morski oraz wyspecjalizowane usługi związane z turystyką i rybołówstwem, a także usługi ponadregionalne (nauka, edukacja, kultura, ochrona zdrowia, media);
- **Dolina Dolnej Wisły** z głównym korytarzem infrastruktury technicznej, łączącym strukturę nadmorską z innymi ośrodkami krajowymi położonymi nad Wisłą i z południem Europy;



STRUKTURA OBSZARU

a) obszar centralny – 3 miasta (Trójmiasto)

z dominacją Gdańsk i Gdyni. Główne funkcje zgodnie z naturalną logiką rozwoju wynikającą z renty nadmorskiego położenia. (750 tys. Mieszkańców)



Zdelimitowany Trójmiejski Obszar Metropolitalny.

b) obszar funkcjonalny aglomeracji

– bezpośrednio silnie powiązany z Trójmiastem: relacjami miejsce pracy – miejsce zamieszkania, jak również systemami infrastruktury transportowej i technicznej. Funkcje komplementarne, 6 ośrodków miejskich, 6 obszarów gmin wiejskich tworzących obszar ekspansji zagospodarowania (300 tys. M)

c) otoczenie aglomeracji

– 5 miast, 12 obszarów gmin wiejskich (150 tys. M)



Główne problemy kształtowania metropolii

ZEWNĘTRZNE (PODSTAWOWE):

- 1. Funkcje metropolitalne**
niedostatecznie rozwinięte
- 2. System transportowy**
słaba dostępność od strony lądu i ich potencjał

WEWNĘTRZNE:

- 3. System osadniczy metropolii**
braki w integracji transportu publicznego
degradacja istniejących osiedli i innych zespołów zabudowy
rozwój procesów suburbanizacji
- 4. Struktura przyrodniczo-kulturowa metropolii**
uszczuplanie, fragmentacja i degradacja
- 5. Elementy infrastruktury technicznej o charakterze ponadlokalnym**
niedostateczny potencjał energetyczny
zagrożenie powodziowe



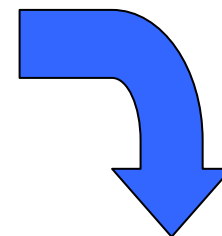
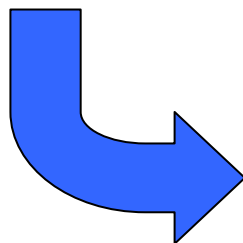
STRUKTURA ZAPISÓW CELÓW I KIERUNKÓW

Generalna
zasada

GENERALNY CEL POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Podstawowe
zasady

CELE GŁÓWNE POLITYKI PRZESTRZENNEJ



Zasady
zagospodarowania
przestrzennego

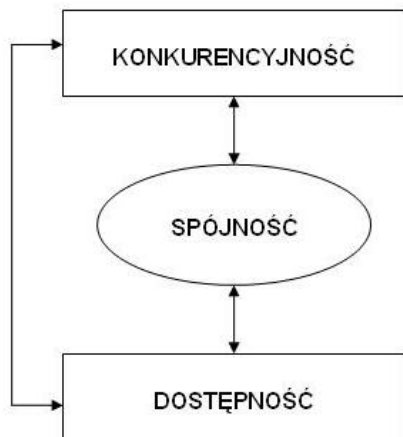
Zadania polityki przestrzennej

Kierunki zagospodarowania przestrzennego



Cele rozwoju i zagospodarowania przestrzennego aglomeracji

Cele rozwoju a cele operacyjne zagospodarowania przestrzennego aglomeracji:



Wykorzystując unikatowe walory nadmorskie – zapewnienie trwałego, zrównoważonego rozwoju obszaru aglomeracji Trójmiasta przez wzrost jego konkurencyjności gospodarczej w Regionie Bałtyckim z jednoczesnym kreowaniem wysokiej jakości życia i środowiska przyrodniczego

Cele główne polityki przestrzennej województwa	Kierunki powiązań celów głównych polityki przestrzennej województwa z celami operacyjnymi zagospodarowania przestrzennego aglomeracji	Cele operacyjne zagospodarowania przestrzennego aglomeracji
POWIĄZANIE WOJEWÓDZTWA Z EUROPA, W TYM PRZEDE WSZYSTKIM REGIONEM BAŁTYCKIM	→	Poprawa dostępności transportowej drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej
WZROST KONKURENCYJNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIĄ	→	Rozwój efektywnego i przyjaznego środowiska transportu publicznego
OSIĄGNIĘCIE WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKANCÓW ZBLIŻONYCH DO ŚREDNIEJ EUROPEJSKIEJ	→	Podniesienie konkurencyjności przestrzeni dla rozwoju nowoczesnych technologii i wzmocnienia atrakcyjności inwestycyjnej
ZAHAMOWANIE DEWALORYZACJI ŚRODOWISKA ORAZ OCHRONA JEGO STRUKTUR I WARTOŚCI	→	Rozwój funkcji metropolitalnych budujących i utrwalających pozycję i tożsamość
PODWYŻSZENIE WALORÓW BEZPIECZENSTWA I ODPORNOŚCI NA SKUTKI AWARII I KLĘSK ŻYWIŁOWYCH	→	Ochrona zasobów i struktur środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu warunkujących prawidłowe funkcjonowanie obszaru i zapewniających korzystne warunki ekologiczne życia mieszkańców
	→	Efektywne i zrównoważone wykorzystanie potencjału przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju turystyki i rekreacji
	→	Podniesienie sprawności i bezpieczeństwa funkcjonowania infrastruktury technicznej, transportowej



Zasady kształtowania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego aglomeracji

- **ciągłość osnowy ekologicznej obszaru**, jako podstawa
- **oszczędna gospodarka zasobami** = pierwszeństwo racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej:
- **redukcja napięć i konfliktów funkcjonalno-przestrzennych** wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne:
- **wielofunkcyjny rozwój struktur przestrzennych** wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych, wskazujących na możliwość pogorszenia jakości przestrzeni i warunków jej zagospodarowania i użytkowania.
- **kształtowanie tożsamości poszczególnych struktur obszaru:**
- **łączenie funkcji komplementarnych** prowadzące do racjonalizacji gospodarki zasobami materialnymi i energią oraz redukcji potrzeb transportowych,



Model struktury zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Model policentryczno - pasmowy obszaru aglomeracji





Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji

Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu

Zachowanie przyrodniczych terenów prawnie chronionych oraz cennych – projektowanych do ochrony, w tym Europejskiej Sieci Obszarów NATURA 2000.

Zachowanie i odtwarzanie spójności przestrzennej struktur ekologicznych – w szczególności korytarzy ekologicznych, tworzących przyrodniczą ośnowę regionu.

Ochrona i odnowa charakterystycznych obiektów krajobrazu kulturowego regionu, m.in.: układów urbanistycznych i ruralistycznych, zabytków wsi pomorskiej, dziedzictwa morskiego i rzeczno- rzeczno, dziedzictwa budownictwa ceglano- i drewnianego, obiektów dziedzictwa obronno- i techniki (w tym systemów hydrotechnicznych), kultury materialnej portów morskich i rzecznych oraz wsi rybackich, materialnych relikwów dziedzictwa solidarnościowego, zespołów rezydencjalnych, zespołów zieleni urządzonej, wybitnych dóbr kultury współczesnej.



Ochrona i odtwarzanie kluczowych dla województwa elementów ekspozycji krajobrazowej (ciągów, punktów i platform widokowych, wewnątrz makrokrajobrazowych i widoków panoramicznych miast jako wizytówek regionu)



Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji

Struktura ośrodków obszaru metropolitalnego

A. OŚRODEK PONADREGIONALNY

- 1) Ośrodek centralny metropolii: **Gdańsk, Gdynia, Sopot**;
- 2) Ośrodki uzupełniające obszaru metropolitalnego: **Wejherowo, Tczew, Pruszcz Gdański**;
- 3) Ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na obszarach ciągłego zainwestowania: **Rumia, Reda, Żukowo**.

Pozostały obszar województwa

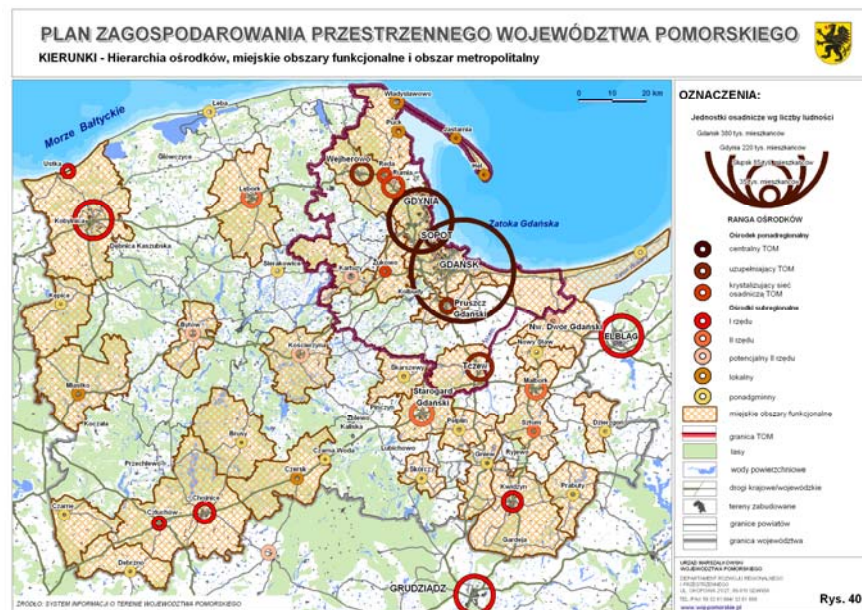
B. OŚRODKI SUBREGIONALNE

- I rzędu: **Słupsk – Ustka, Chojnice – Człuchów, Kwidzyn**;
II rzędu: **Starogard Gdański, Malbork - Sztum i Lębork**;
potencjalne II rzędu: **Kościerzyna, Bytów, Kartuzy**;

C. OŚRODKI LOKALNE: **Czersk, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Hel, Jastarnia, Puck, Władysławowo**.

Kształtowanie systemu osadniczego

Kształtowanie **Funkcjonalnych Obszarów Miejskich**, poprzez organizacyjne, instytucjonalne i techniczne wiązanie miast z obszarami wiejskimi, wspólnie realizujących politykę przestrzenną, transportową, infrastrukturalną oraz usługi wyższego rzędu.





Ponadregionalne korytarze transportowe województwa:

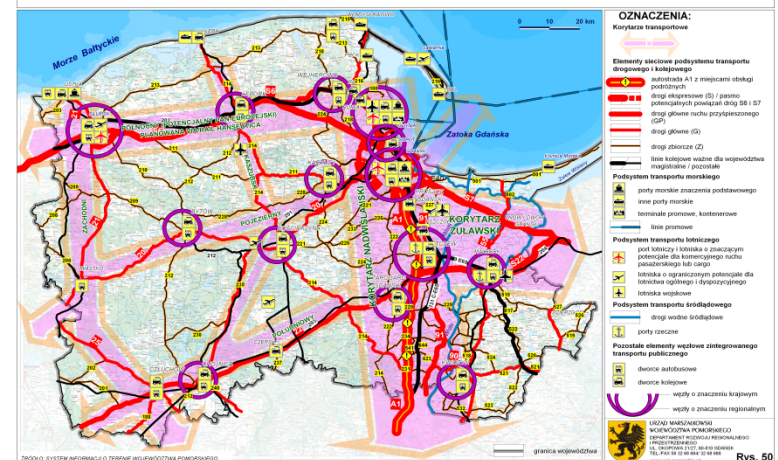
Istniejące i rozbudowywane/modernizowane elementy sieci TEN-T:

•autostrady morskie: drogi: A1, S 7; linie kolejowe: E65; szlaki wodne: E70, E40

Regionalne korytarze transportowe województwa:

- ❑ **korytarz północny** (Gdańsk – Łębork – Słupsk) z perspektywą jego włączenia do międzynarodowego korytarza Via/Rail Hanseatica w sieci TEN-T;
- ❑ **korytarz południowy** (Powiśle – Starogard Gdański – Chojnice – Człuchów);
- ❑ **korytarz zachodni** (Człuchów – Miastko – Słupsk – Ustka);
- ❑ **korytarz kaszubski** (Chojnice – Kościerzyna – Łębork – Łeba);
- ❑ **korytarz pojezierny** (Trójmiasto – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów – Miastko).

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
KIERUNKI - Infrastruktura transportowa



Integracja systemu transportu zbiorowego

w oparciu o zespoły punktów przesiadkowych w trzech miastach węzłowych o krajowym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej: **Gdańsk; Gdynia; Słupsk;**

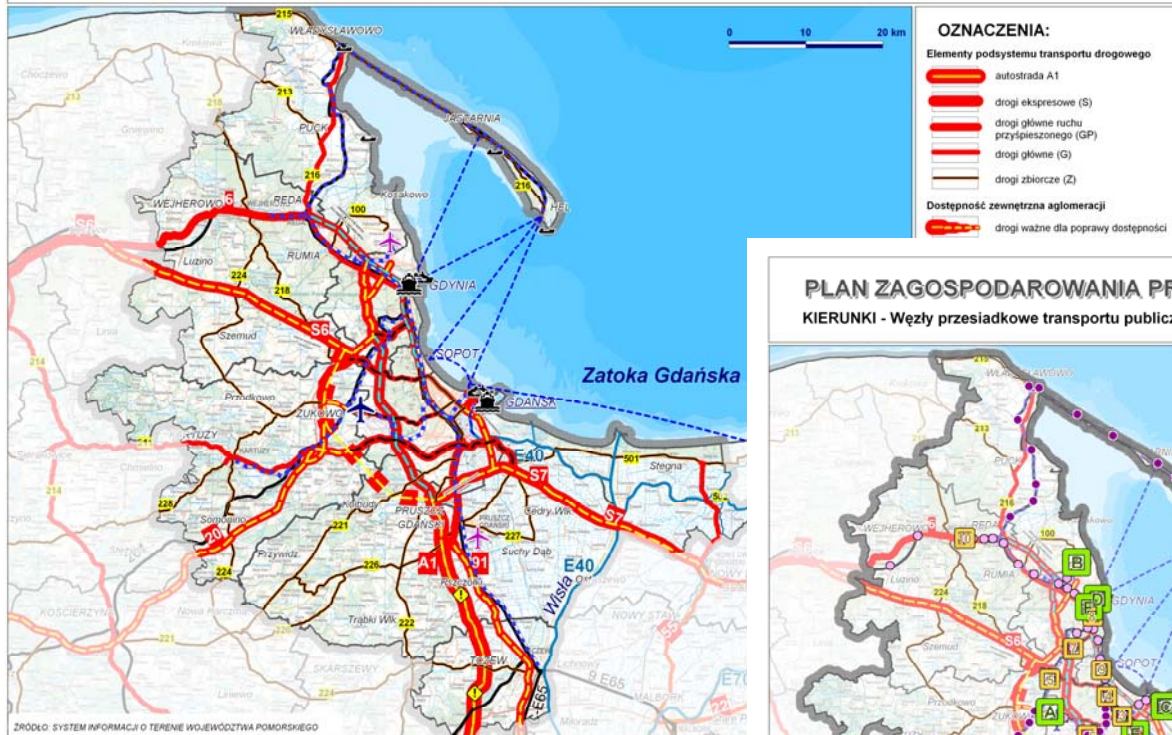
oraz dworce kolejowe w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej: **Sopocie, Wejherowie, Tczewie, Malborku, Starogardzie Gdańskim, Kwidzynie, Kościerzynie, Kartuzach, Chojnicach, Łęborku i Bytowie**



Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji

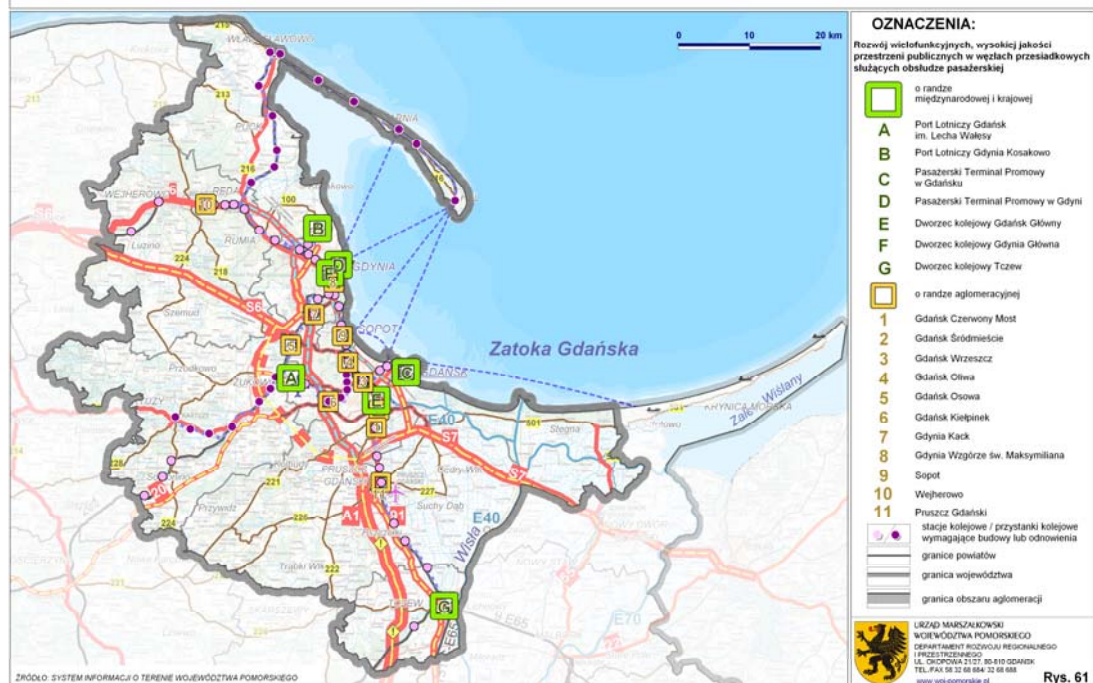
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

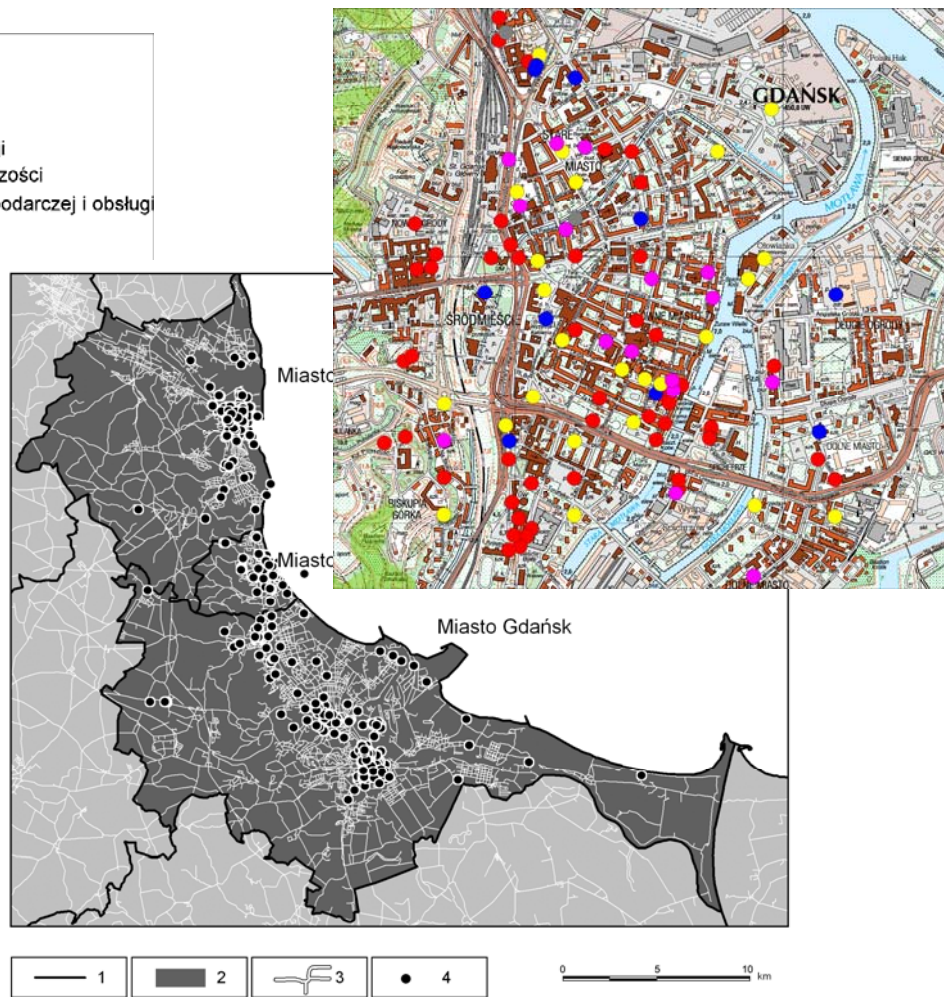
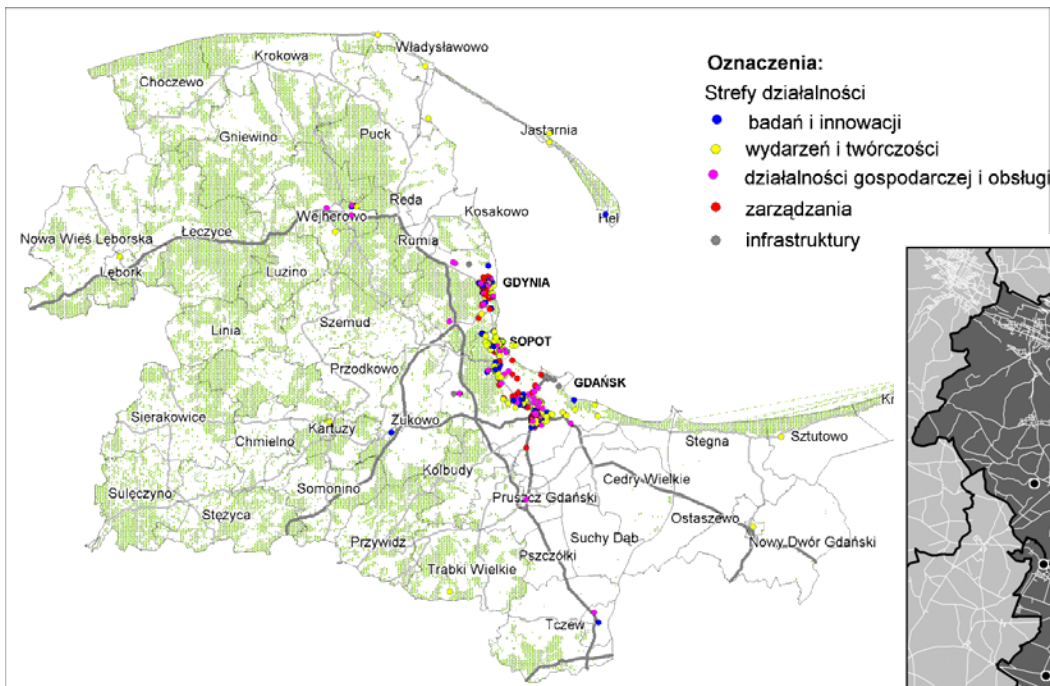
KIERUNKI - Infrastruktura dostępności transportowej i poprawiająca funkcjonowanie aglomeracji Trójmiasta



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Węzły przesiadkowe transportu publicznego aglomeracji





Rozmieszczenie funkcji metropolitalnych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta

Źródło: „Identyfikacja i potencjał rozwojowy funkcji metropolitalnych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta

Rys.7. Funkcje metropolitalne w obszarze Trójmiasta. Oznaczenia: 1 – granice powiatów; 2 – obszar Trójmiasta; 3 – sieć ulic; 4 – miejsca lokalizacji obiektów o znaczeniu metropolitalnym (opracowanie własne).



Kreowanie funkcji metropolitalnych

- 1) Kompleksowa modernizacja Centralnego Pasma Usługowego**, jako pasma koncentracji istniejących i potencjalnych funkcji metropolitalnych.
- 2) Specjalizacja obszarów strategicznych** w oparciu o programy rozwoju funkcji metropolitalnych.
- 3) Tworzenie nowych miejsc o znaczeniu metropolitalnym** w otoczeniu międzynarodowych, krajowych i regionalnych węzłów transportowych: morskie terminale pasażerskie, port lotniczy, dworce kolejowe i autobusowe.
- 4) Kształtowanie nowych miejsc rozwoju funkcji metropolitalnych komplementarnych** w ośrodkach miejskich poza centrum metropolii.



Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych

- m.in.:

- **ukształtowane struktury miejskie**, na ogół o wysokich walorach kulturowych i historycznych, o wyraźnych granicach i przejrzystej konstrukcji systemu przestrzeni publicznej, w tym: **obszar śródmiejski Gdańska** w zasięgu obwałowań z XVII w., **zespół pocysterski w Oliwie, oś kultury i rozrywki** od mola do Opery Leśnej w Sopocie; **nadmorska strefa prestiżu miejskiego w Gdyni**;
- **struktury przestrzenne ukształtowane w głównych zarysach**, ale mające duże rezerwy terenowe i potencjał dla kształtowania atrakcyjnej przestrzeni np. **Gdańsk Młode Miasto, Wisłoujście i Westerplatte, kompleks uczelni i placówek badawczych we Wrzeszczu i w Oliwie, rejon Pomorskiego Parku Technologicznego w Gdyni**;
- **struktury kształtujące się**, wymagające dopracowania systemu przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym np. **otoczenie stadionu Balic Arena w Gdańsku, strefa rozwoju nowoczesnych technologii w sąsiedztwie lotniska w Gdańsku**;
- **strefy śródmiejskie w innych miastach** obszaru metropolitalnego.



Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji

Rozwój poszczególnych obszarów powiązanych z głównymi punktami strukturalnymi będzie następował przez **wdrażanie wyróżnionych programów rozwoju funkcji metropolitalnych** przewidujących wzajemnie skoordynowane działania władz publicznych i podmiotów prywatnych.

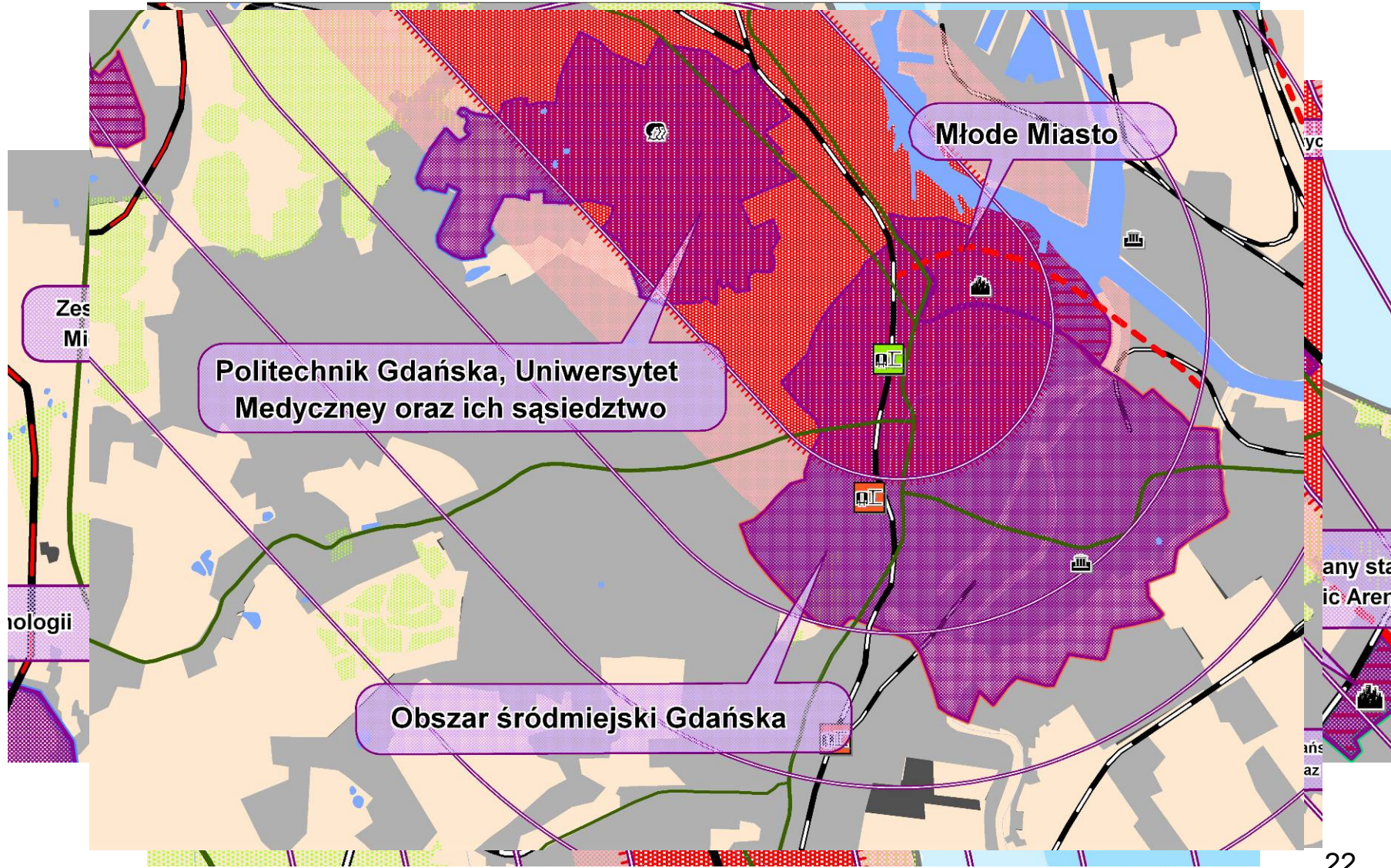
Plan wyznacza **potencjalne strefy** ich rozwoju i zasady zagospodarowania przestrzennego, a dla ich realizacji proponuje **kilka programów rozwoju funkcji metropolitalnych**, m.in.

- **Wielofunkcyjna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna w węzłach i otoczeniu węzłów transportowych** Centralnego Pasma Usługowego
- **Metropolia kultury**
- **Metropolia wiedzy**
- **Metropolia biznesu**
- **Metropolia uzdrowiskiem**
- **Metropolia sportu i rekreacji**
- **Rozwój funkcji metropolitalnych** komplementarnych w miastach obszaru metropolitalnego: w Tczewie, Wejherowie, Rumi, Pruszczu Gdańskim, Redzie, Pucku, Kartuzach, Władysławowie, Jastarni, Helu i Żukowie

Plan wskazuje dla poszczególnych programów obszary strategiczne, typy projektów i przykładowe inwestycje.



Programy rozwoju funkcji metropolitalnych w obszarach strategicznych



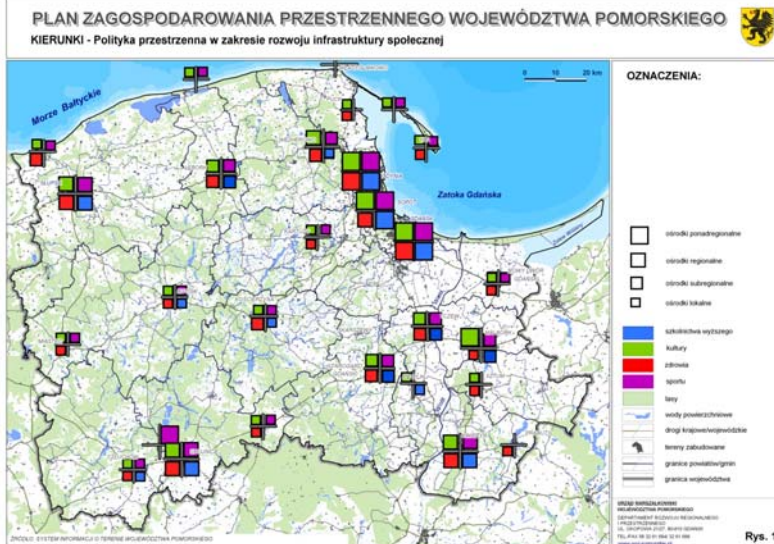


Ustalenia Planu pomocne w procesie wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013

Oś priorytetowa 2. Społeczeństwo wiedzy

Utrzymanie Trójmiasta jako ośrodka o najbardziej wyspecjalizowanym zakresie usług edukacji w Polsce Północnej poprzez rozwój bazy naukowo-dydaktycznej uczelni wyższych i poszerzenie wachlarza możliwości kształcenia.

2.1.
Infrastruktura edukacyjna
i naukowo-dydaktyczna



Podniesienie rangi istniejących mniejszych ośrodków szkolnictwa wyższego poprzez rozbudowę bazy naukowo-dydaktycznej, tworzenie nowych uczelni wyższych o profilu zawodowym w ośrodkach subregionalnych przede wszystkim - Słupsku, Chojnicach i Kwidzynie.



Ustalenia Planu pomocne w procesie wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013

Oś priorytetowa 3. Funkcje miejskie i metropolitalne

Budowa wielofunkcyjnych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych w pasażerskich węzłach transportowych w obszarach śródmiejskich, o randze określonej wg klasyfikacji przyjętej w kierunkach polityki przestrzennej regionalnego transportu zbiorowego i obejmujących budowę i modernizację obiektów **w obszarach węzłów integracyjnych** w szczególności przebudowa węzłów: Gdańsk-Główny, Gdańsk-Wrzeszcz, Gdańsk-Oliwa, planowany przystanek Gdańsk-Śródmieście oraz Gdańsk-Czerwony Most, Gdynia-Główna, Wzgórze św. Maksymiliana, Sopot, Tczew, Wejherowo.

Rozwój Trójmiejskiej Kolej Metropolitalnej obejmujący:

- a) modernizację istniejących linii kolejowej SKM;
- b) wyposażenie w nowoczesnego tabor;
- c) modernizacja istniejących przystanków do standardów metra;
- d) budowa nowych przystanków (Gdańsk-Śródmieście; Gdynia-Śródmieście);
- e) budowa kolei dojazdowych do Portu Lotniczego Gdańsk i lotniska Babie Doły oraz centrum metropolii.

3.1. Rozwój i integracja systemów transportu zbiorowego



Ustalenia Planu pomocne w procesie wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013

Oś priorytetowa 3. Funkcje miejskie i metropolitalne

Kluczowe znaczenie dla kształtowania sieci osadniczej obszaru metropolitalnego ma **podnoszenie konkurencyjności zdegradowanych obszarów miejskich** (m.in. przemysłowych, powojсковych, pokolejowych, portowych, przyportowych, mieszkaniowych, usługowych) położonych **na obszarach strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych** lub w ich bezpośrednim otoczeniu.

Dla zachowania tożsamości kulturowej i optymalnego wykorzystania potencjału sieci osadniczej obszaru metropolitalnego, należy prowadzić **przedsięwzięcia rewitalizacyjne zdegradowanych struktur miejskich** znajdujących się **poza centrum metropolii**.

**3.2.1.
Kompleksowe przedsięwzięcia
rewitalizacyjne**

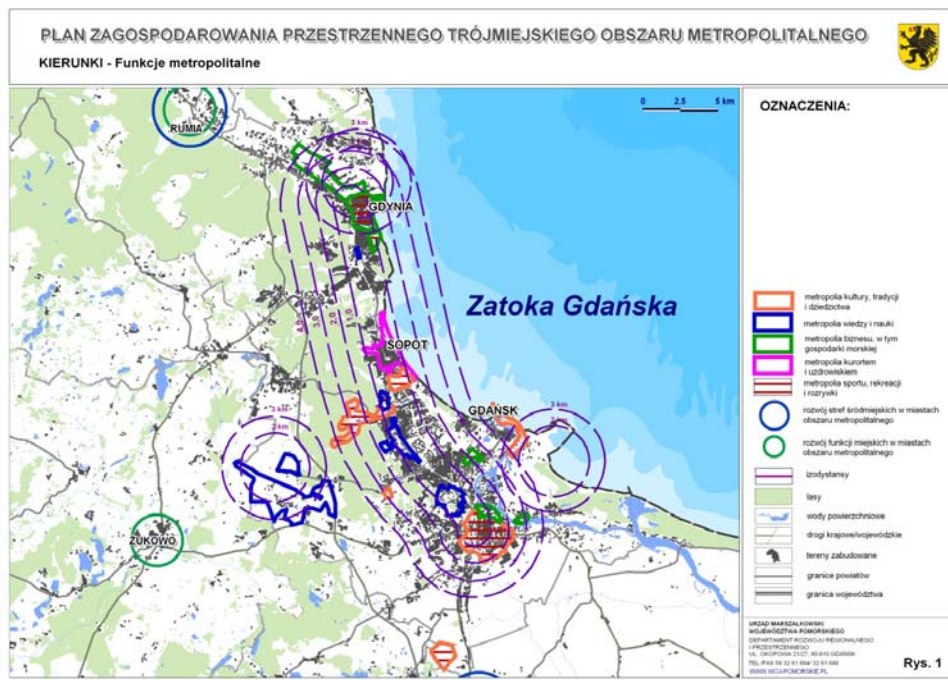


Ustalenia Planu pomocne w procesie wdrażania Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013

Oś priorytetowa 3. Funkcje miejskie i metropolitalne

Obszary strategiczne rozwoju funkcji metropolitalnych,
stanowią **priorytetowe miejsca lokalizacji
przedsięwzięć o charakterze metropolitalnym.**

**3.2.2.
Inwestycje zwiększające
potencjał rozwojowy miast**



**Kreowanie nowych miejsc
rozwoju funkcji
metropolitalnych
komplementarnych
w ośrodkach miejskich
obszaru metropolitalnego
poza centrum metropolii.**

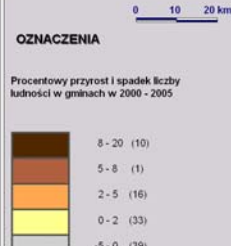
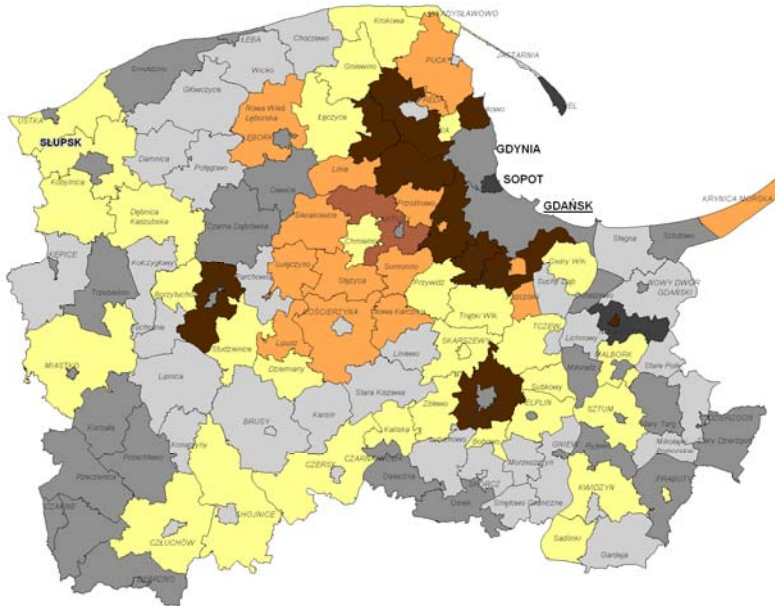


Monitoring przestrzenny - dynamika zmian liczby ludności

DYNAMIKA ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI GMIN W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM W LATACH 2000 - 2005



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 85-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 66 864/32 66 899
www.woj-pomorskie.pl

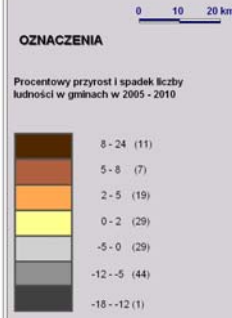
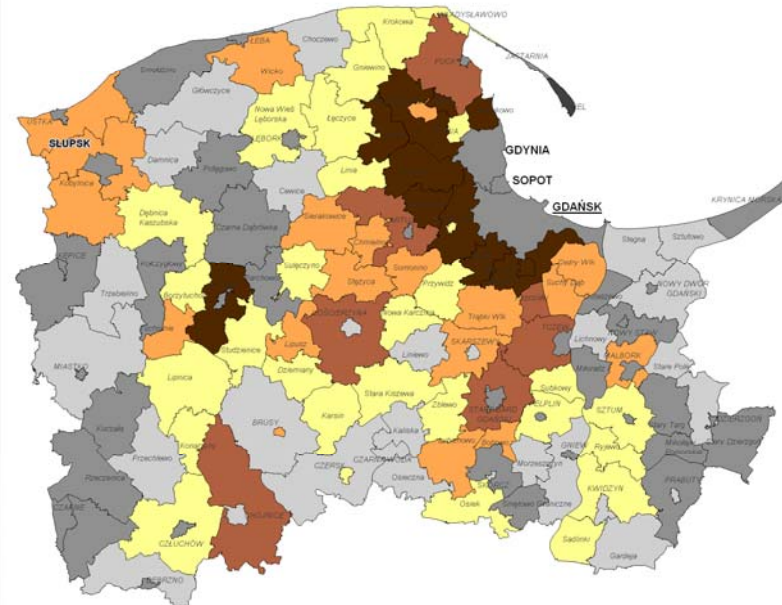


ŹRÓDŁO: BANK DANYCH REGIONALNYCH, GUS, WARSZAWA

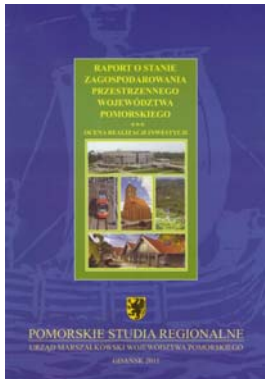
DYNAMIKA ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI GMIN W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM W LATACH 2005 - 2010



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 85-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 66 864/32 66 899
www.woj-pomorskie.pl

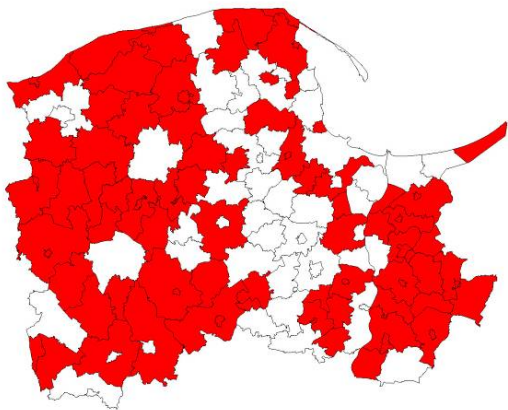


ŹRÓDŁO: BANK DANYCH REGIONALNYCH, GUS, WARSZAWA





Monitoring aktualności polityki przestrzennej gmin a zmiany przestrzenne

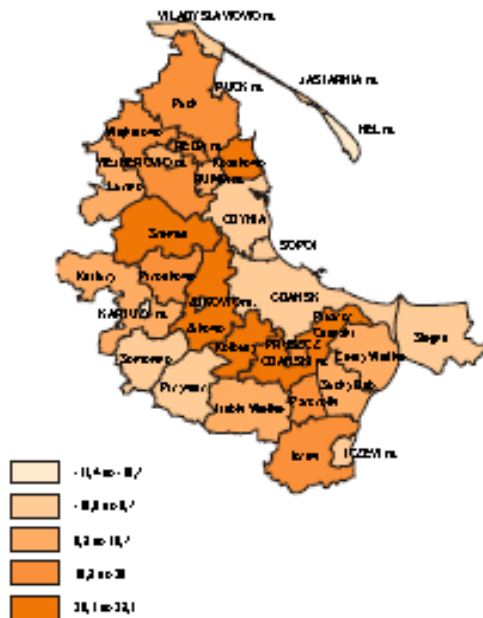


■ gminy, w których obowiązuje studium sporządzone w trybie Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 7 lipca 1994 r.
□ gminy, w których obowiązuje studium sporządzone w trybie Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r.

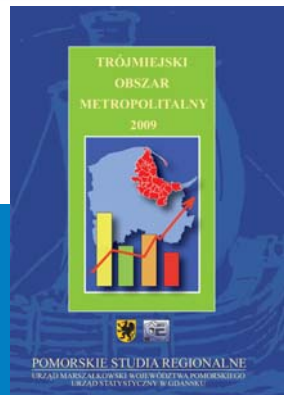
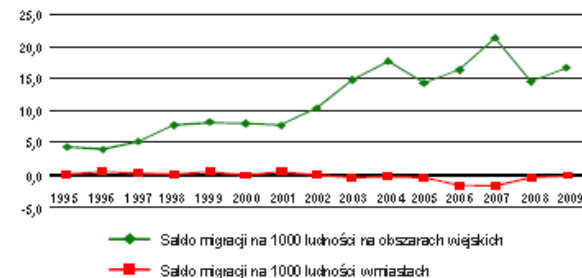
Aktualność studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin – 31.12.2009

Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego

SALDO MIGRACJI NA 1000 LUDNOŚCI w 2009 R.



SALDO MIGRACJI NA 1000 LUDNOŚCI w TRÓJMIEJSKIM OBSZARZE METROPOLITALNYM w LATACH 1995-2009



Urząd Statystyczny w Gdańsku
Urząd Marszałkowski
Województwa Pomorskiego w Gdańsku



**TRÓJMIEJSKI OBSZAR
METROPOLITALNY
2009**

Gdańsk 2011



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Feliks PANKAU

Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

www.pomorskie.eu

f.pankau@pomorskie.eu