

Załącznik 4

Opis policentrycznej sieci
miast



Załącznik 4. Opis policentrycznej sieci miast¹

Województwo dolnośląskie

W województwie dolnośląskim obok metropolii wrocławskiej funkcjonuje siedem ośrodków regionalnych i subregionalnych: Bolesławiec, Głogów, Jelenia Góra, Legnica, Lubin, Świdnica i Wałbrzych.

Metropolitalne funkcje **Wrocławia** wyznaczane są przede wszystkim przez jego znaczenie na scenie krajowej i europejskiej. Wzmocnienie międzynarodowej pozycji Wrocławia polegać będzie przede wszystkim na wsparciu dla inicjatyw naukowych i badawczych w zakresie nowoczesnych technologii, biomedycyny, a także wzmocnienia powiązań ośrodka akademickiego z uczelniami i instytucjami naukowymi z zagranicy. Wsparciem w tym zakresie byłoby też wyposażenie podmiotów funkcjonujących w metropolii w dodatkowe moce obliczeniowe wraz z odpowiednimi inwestycjami energetycznymi opartymi o niskoemisyjne źródła energii. Wrocław powinien pozostać atrakcyjnym ośrodkiem rozwoju kultury, przyciągającym turystycznie, tworzącym warunki rozwoju współpracy międzynarodowej w obszarze gospodarki, w szczególności sektorów absorbujących innowacje technologiczne.

Międzynarodową pozycję miasta wzmocnić może poprawa jego dostępności, w tym rozwój regionalnego portu lotniczego, połączenie z Warszawą linią Kolei Dużej Prędkości, rozwijanie dogodnych powiązań kolejowych z Pragą, Dreznem i Berlinem. Dodatkowym czynnikiem poprawiającym komunikacyjne położenie miasta jest, istotna także dla regionu, poprawa przepustowości autostrady A4.

Wrocław pozostanie istotnym czynnikiem rozwoju własnego obszaru metropolitalnego, Dolnego Śląska i sąsiednich województw. Regionalne funkcje Wrocławia wzmocni modernizacja węzła kolejowego (w tym infrastruktury punktowej), rozwój regionalnego portu lotniczego, a także zdolność wzmacniania funkcji turystycznej i gospodarczej pozostałych obszarów województwa dolnośląskiego. Silna pozycja akademicka Wrocławia powinna przekładać się na działania wzmacniające kluczowe kompetencje pracowników na rynkach pracy regionu, także poprzez tworzenie mechanizmów kształcenia w innych ośrodkach województwa. Wzmocnieniem odporności miasta byłoby przyjęcie odpowiadającego wymogom bezpieczeństwa powodziowego i ekologicznego programu dla Odry i pozostałych rzek Wrocławia. Budowanie odporności powinno być także wsparte o narzędzia na rzecz współpracy na poziomie Wrocławskiego Obszaru Metropolitalnego i realizację celów zrównoważonego rozwoju.

Jelenia Góra pozostanie istotnym ośrodkiem subregionalnym, gwarantującym dostęp do usług wyższego rzędu (m.in. edukacyjnych, kulturalnych i zdrowotnych) mieszkańcom południowo-zachodniej części województwa. Wzmocnieniu powinna ulec zatem dostępność komunikacyjna – zarówno w wymiarze połączeń z Wrocławiem i resztą kraju – przede wszystkim za sprawą dostępu do istniejącej drogi ekspresowej S3 oraz zapewnienia szybkiego połączenia kolejowego ze stolicą województwa, jak i w ramach zrównoważonego systemu transportu na obszarze funkcjonalnym. Szanse rozwojowe uzasadniające wsparcie tworzy też turystyka, w tym uzdrowiskowa oraz działania w zakresie poprawy zarządzania kryzysowego oraz zarządzania zasobami wody. Rozwój Jeleniej Góry stymulować powinny inwestycje w sektorach gospodarki i produkcji nieszkodliwej dla otoczenia przyrodniczo-krajobrazowego a także w odnawialne źródła energii.

Legnica, Lubin i Głogów są traktowane w Strategii jako odrębne obszary strategicznej interwencji, warto jednak wziąć pod uwagę, iż dokumenty województwa dolnośląskiego wskazują na istnienie wspólnego obszaru funkcjonalnego tych miast oraz Polkowic. Miasta te charakteryzują się monokulturą przemysłową, w której działalność jednego dużego podmiotu wymaga stopniowego równoważenia aktywnością gospodarczą na innych polach. Przeanalizowane zostaną rozwiązania w zakresie połączenia tego obszaru siecią kolejową.

Rozwój **Legnicy** będzie silnie związany z bliskością metropolii wrocławskiej oraz miast LGOM, wobec których miasto może pełnić rolę ośrodka dostępu do usług wyższego rzędu, związanych z kulturą i edukacją. Interwencja z poziomu krajowego powinna koncentrować się na działaniach zmierzających do dywersyfikacji gospodarki i

¹ Przesądzenie dokładnej lokalizacji i parametrów inwestycji infrastrukturalnych opisanych w niniejszym załączniku będzie następowało w dokumentach niższego rzędu. Realizacja poszczególnych inwestycji będzie uzależniona od dostępności środków finansowych. Inwestycje transportowe i infrastrukturalne w poszczególnych obszarach będą realizowane, lub będą wynikać z programów i planów wieloletnich oraz innych dokumentów wdrożeniowych przyjmowanych na poziomie rządowym lub jst.

wzmacniania rynku pracy, ograniczaniu wpływu przemysłu na środowisko, tworzeniu centrów badawczo-rozwojowych oraz wzmacnianiu powiązań funkcjonalnych z Wrocławiem.

Istotą wsparcia dla zamożnego i dobrze rozwijającego się **Lubina** jest dywersyfikacja gospodarcza i tworzenie ośrodka o szerokim oddziaływaniu ponadlokalnym, w powiązaniu z Legnicą i Głogowem, a także znajdującymi się w obszarze oddziaływania Polkowicami. Szansą rozwojową dla miasta powinno stać się też wzmocnienie centrów badawczo-rozwojowych i rozszerzenie obszarów ich aktywności. Ważnym elementem jest też wsparcie rozwoju usług wyższego rzędu, w sposób zapewniający komplementarność z sąsiednimi ośrodkami miejskimi.

Pozycja **Głogowa** opierać się będzie na wzmacnianiu jego potencjału ekonomicznego i usług wyższego rzędu, adresowanych także do mieszkańców sąsiednich powiatów. Perspektywiczne wsparcie powinno dotyczyć dywersyfikacji rynku pracy i pozyskiwania nowych inwestorów oraz poprawy jakości życia mieszkańców. W obszarze usług medycznych celem będzie kontynuacja modernizacji szpitala, w tym rozwój specjalistycznych oddziałów szpitalnych oraz tworzenie nowoczesnych centrów diagnostyczno-leczniczych, zapewniających mieszkańcom dostęp do wysokiej jakości opieki zdrowotnej. Kluczowym elementem działań będzie również rozwój zrównoważonego transportu publicznego – zarówno autobusowego, jak i kolejowego – oraz poprawa spójności połączeń między miastami i gminami regionu, w tym w obszarze legnicko-głogowskiego okręgu funkcjonalnego (LGOF).

Świdnica jest ośrodkiem, którego pozycję w sieci osadniczej województwa określają rozwinięte funkcje subregionalne oraz bliskość metropolii wrocławskiej, wskazująca na możliwe synergie rozwojowe. Mogłyby zostać one wzmocnione przez rozwój jednostek badawczo-rozwojowych oraz wsparcie potencjału kulturowego miasta, w tym budowę hali widowiskowo-sportowej. Ważnym sposobem wsparcia rozwoju miasta będzie też poprawa jego dostępności komunikacyjnej, w tym powiązanie z systemem dróg ekspresowych.

Rozwój **Wałbrzycha** powinien być wspierany w dwóch kierunkach – dostępu do usług wyższego rzędu, związanych z edukacją, opieką zdrowotną, kulturą, jak i rozwoju bazy ekonomicznej miasta i atrakcyjności lokalnego rynku pracy. Ze względu na obciążenie transformacyjne interwencja obejmie też elementy miejskiej rewitalizacji i będzie połączona z celami sprawiedliwej transformacji. Istotnym polem wsparcia może być też modernizacja węzła kolejowego. We własnym zakresie jest niezbędna może okazać się optymalizacja układu drogowego w obszarze funkcjonalnym miasta.

Bolesławiec jako największy ośrodek miejski w zachodniej przygranicznej części województwa dolnośląskiego wymaga wsparcia rozwoju usług edukacyjnych i zdrowotnych oraz potencjału kulturowego. Miasto będzie rozwijać swój potencjał kulturalno-usługowy i oddziaływanie regionalne, pełniąc rolę węzła integrującego sieci osadnicze i gospodarcze. Istotne jest również wzmocnienie znaczenia obszaru funkcjonalnego jako strategicznego dla bezpieczeństwa kraju.

Województwo kujawsko-pomorskie

Dwie stolice województwa kujawsko-pomorskiego – **Bydgoszcz i Toruń** – są ośrodkami regionalnymi pełniącymi funkcje metropolitalne. Wsparcie państwa dla tych miast może – obok projektów indywidualnych – obejmować także projekty wspólne, w szczególności z zakresu transportu (połączenie miast drogą ekspresową, połączenia kolejowe, integracja za pomocą szynowego transportu regionalnego i aglomeracyjnego). Istotnym czynnikiem wspierającym pozytywne zmiany będzie też dostosowany do potrzeb rozwój regionalnego portu lotniczego w Bydgoszczy przez podmiot zarządzający portem.

Rozwój metropolitalnych funkcji **Bydgoszczy** będzie wspierany w zakresie powiązań międzynarodowych i roli miasta w skali kraju. Te pierwsze związane są przede wszystkim z potencjałem ekonomicznym miasta, jego funkcją akademicką i ulokowaniem instytucji Paktu Północnoatlantyckiego (NATO). Wspierana też będzie funkcja Bydgoszczy jako ośrodka specjalizacji medycznych oraz logistyki, a także kultury muzycznej – jako miasta należącego do Sieci Miast Kreatywnych UNESCO.

Funkcje regionalne miasta związane są przede wszystkim z dostępem do usług wyższego rzędu z zakresu edukacji, kultury, zdrowia oraz do znaczącego rynku pracy. W ramach wsparcia dla miasta podejmowane będą także działania w zakresie wzmacniania bazy ekonomicznej miasta i jego atrakcyjności inwestycyjnej. Dodatkowo, wsparcie przez właściwego organizatora transportu powinno dotyczyć poprawy dostępności komunikacyjnej miasta dla mieszkańców województwa.

Wsparcie roli **Torunia** polega przede wszystkim na wzmocnieniu jego funkcji regionalnych oraz metropolitalnych i powiązań międzynarodowych. Międzynarodowa

rozpoznawalność wiąże się z dziedzictwem kulturowym obszaru staromiejskiego wpisanego na listę UNESCO i powiązanymi z nim funkcjami turystycznymi oraz pozycją Uniwersytetu Mikołaja Kopernika jako uczelni badawczej. Wzmacniają ją rozpoznawalne wydarzenia kulturalne i międzynarodowe powiązania toruńskich przedsiębiorstw.

Wsparcie funkcji regionalnych będzie polegało przede wszystkim na rozwijaniu usług publicznych wyższego rzędu, takich jak nauka, B+R, szkolnictwo, ochrona zdrowia czy kultura, wzmacnianiu powiązań komunikacyjnych z obszarem województwa oraz tworzeniu rozwiązań wzmacniających powiązania w obrębie obszaru funkcjonalnego wokół Torunia.

W województwie kujawsko-pomorskim obok Bydgoszczy i Torunia funkcjonuje jeden ośrodek pełniący funkcje regionalne i subregionalne – **Włocławek**, oraz dwa ośrodki subregionalne – Grudziądz i Inowrocław. **Włocławek** jest ośrodkiem istotnym dla wschodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, którego funkcje mogą zostać wzmocnione dzięki rozwojowi usług wyższego rzędu, adresowanych nie tylko do obszaru funkcjonalnego miasta, ale także do całej wschodniej części województwa oraz reindustrializacji w obszarach przemysłu chemicznego, spożywczego i elektromaszynowego. Istotnym czynnikiem rozwoju miasta powinno być dokończenie szczególnie dotkliwej w skutkach transformacji oraz uruchomienie inwestycji poprawiających jakość życia w mieście, w tym szkolnictwa zawodowego.

Rozwój **Grudziądza** powinien być związany z wzmocnieniem jego funkcji subregionalnych w zakresie usług wyższego rzędu, wsparciem rozwoju lokalnych specjalizacji ekonomicznych, w tym przemysłowych, oraz dostępności transportowej, w tym połączeń drogowych z sąsiednim województwem warmińsko-mazurskim i jego stolicą – Olsztynem. Wsparciem dla rozwoju miasta mogą być także inicjatywy wpisujące je we współpracę ponadregionalną, w tym z rozwijającą się metropolią pomorską.

Najmniejszym ośrodkiem subregionalnym w województwie kujawsko-pomorskim jest **Inowrocław**. Miasto może zostać wsparte jako ośrodek rozwijający funkcje subregionalne związane z dostępem do usług wyższego rzędu, a także jako rozwijający się ponadlokalny rynek pracy. Dodatkowo wsparciem mogą zostać objęte uzdrowiskowe funkcje Inowrocławia, które ze względu na predyspozycje dla znacznego zwiększenia potencjału, mogą stać się głównym kierunkiem rozwoju tego miasta, oraz ograniczona reindustrializacja niekolidująca z funkcją uzdrowiskową.

Województwo lubelskie

W województwie lubelskim funkcjonuje Lublin jako ośrodek regionalny pełniący funkcje metropolitalne oraz cztery ośrodki subregionalne: Biała Podlaska, Chełm, Puławy i Zamość.

Wsparcie rozwoju **Lublina** będzie polegało na równoczesnym wzmacnianiu jego funkcji regionalnych i międzynarodowych. Przedmiotem interwencji będzie wzmacnianie akademickich funkcji miasta, powiązań jednostek badawczo-rozwojowych z przedsiębiorstwami (w szczególności w obszarach inteligentnych specjalizacji województwa), a także wzmacnianie jego roli w zakresie przemysłu spożywczego i nowych technologii dla rolnictwa oraz centrum technologii high-tech i innych specjalizacjach gospodarczych miasta. Ważną funkcją Lublina będzie organizowanie współpracy z krajami Europy Wschodniej, a także rozwijanie badań i pełnienie funkcji centrum wiedzy w tym zakresie.

Dodatkowo metropolitalne funkcje Lublina mogą zostać wzmocnione w związku ze statusem Europejskiej Stolicy Kultury 2029. Wsparcie państwa powinno być zorientowane na te elementy, które będą stały się rozwiązaniami zwiększającymi powiązania międzynarodowe miasta i jego atrakcyjność dla mieszkańców południowo-wschodniej części kraju. Istotne w tym zakresie będzie także wsparcie kluczowych dla miasta połączeń drogowych i kolejowych (w tym połączeń z Ukrainą) oraz rozwój adekwatnych do potrzeb regionu funkcji lotniska, w tym cargo, przez podmiot zarządzający portem. Duże znaczenie należy też przywiązywać do dostępności miasta z obszaru całego regionu transportem zbiorowym, w tym w szczególności autobusowym, uzupełniającym planowane połączenia kolei aglomeracyjnej.

Biała Podlaska może uzyskać wsparcie realizując funkcje subregionalne związane z obszarami edukacji, kultury, medycyny, obsługi biznesu oraz powiązanego z nim sektora badawczo-rozwojowego. Dodatkowo wzmocnienie powinno dotyczyć rozwoju specyficznych zadań związanych z obsługą granicy oraz poprawy dostępności transportowej i organizowania subregionalnych połączeń autobusowych.

Rozwój **Chełma** jako ośrodka subregionalnego związany jest ze wzmocnieniem roli dostępu do usług wyższego rzędu – edukacyjnych, kulturalnych, zdrowotnych – oraz poprawą funkcji związanych z obsługą granicy i wymianą międzynarodową. Dodatkowym wsparciem właściwych organizatorów transportu należy objąć

tworzenie powiązań transportu zbiorowego z innymi miastami województwa, a także z obszarem funkcjonalnym i sąsiednimi powiatami.

Subregionalne funkcje **Zamościa** związane z dostępem do usług wyższego rzędu powinny zostać uzupełnione o rozwój funkcji związanych z edukacją oraz zasobami dziedzictwa kulturowego i turystyką – w tym ostatnim także w kontekście obszaru Roztocza i Transgranicznego Rezerwatu Biosfery. Funkcje te wymuszają też wsparcie w zakresie obsługi granicy i wymiany międzynarodowej, dostępności komunikacyjnej i rozwoju bazy umożliwiającej organizację wydarzeń międzynarodowych i krajowych, a także pełnienie roli uzupełniającej regionalne funkcje Lublina wobec południowej części województwa.

Wsparcie dla **Puławy** będzie dotyczyć przede wszystkim specyfiki tego ośrodka jako centrum kompetencji w zakresie rolnictwa i przemysłu chemicznego, wdrażania technologii opartych na wodorze. Oprócz tego wzmacniane będą instytucje pozwalające miastu na pełnienie funkcji ośrodka subregionalnego, oferującego dostęp do usług publicznych także mieszkańcom sąsiednich powiatów i stanowiącego węzeł transportu publicznego o charakterze subregionalnym.

Województwo lubuskie

Zielona Góra i Gorzów Wielkopolski pełnią rolę ośrodków wojewódzkich i centrów współpracy transgranicznej. W województwie lubuskim nie wskazano ośrodka subregionalnego. Możliwe jest jednak wskazanie przez samorząd województwa ośrodków subregionalnych wspieranych z poziomu strategii rozwoju województwa.

Zielona Góra i jej obszar funkcjonalny może liczyć na wzmocnienie pozycji ośrodka regionalnego poprzez działania wspierające funkcje akademicką i badawczo-rozwojową miasta, szczególnie w obszarach powiązanych z inteligentnymi specjalizacjami województwa. Poprawę pozycji miasta można wiązać z jego większą dostępnością transportową, przede wszystkim przez połączenie kolejowe z Gorzowem Wielkopolskim oraz rozwój subregionalnego transportu autobusowego, a także rozwój lotniska regionalnego, dostosowany do potrzeb i możliwości regionu. Ważnym obszarem wsparcia powinien być też rozwój charakterystycznych dla miast wojewódzkich usług wyższego rzędu, w tym specjalistyczna infrastruktura i usługi w obszarze zdrowia, edukacji, administracji oraz wsparcie dziedzictwa kulturowego i potencjału turystycznego, szczególnie w obszarze winiarstwa. W zakresie interwencji znajdzie się także obszar mieszkalnictwa i wsparcie rozwoju terenów inwestycyjnych.

Rozwój **Gorzowa Wielkopolskiego** i jego obszaru funkcjonalnego jest związany z dwiema istotnymi funkcjami miasta – jako ośrodka wojewódzkiego oraz regionalnego centrum gospodarczego. Ta pierwsza funkcja wymaga nacisku na rozwój usług wyższego rzędu, przede wszystkim związanych z edukacją, zdrowiem, administracją oraz kulturą, a także na tworzenie ich dostępności dla mieszkańców północnej części województwa, w tym komunikacji publicznej. Druga ze wskazanych funkcji powinna wiązać się ze wsparciem dla przedsiębiorstw powiązanych sektorowo z inteligentnymi specjalizacjami regionu oraz rozwojem podmiotów innowacyjnych, także w formule start-upów, oraz z większą dostępnością odpowiednich terenów inwestycyjnych. Gorzów Wielkopolski wymaga też poprawy dostępności transportowej, w szczególności kolejowej, wewnętrznej i zewnętrznej (w tym transgranicznej). Interwencja publiczna powinna także dotyczyć wzmocnienia roli i funkcji rzeki Warty i Odry w rozwoju miasta i jego obszaru funkcjonalnego.

Województwo łódzkie

Kluczową rolę dla rozwoju regionu będzie odgrywać metropolia łódzka, wspierana przez ośrodki subregionalne – Bełchatów, Kutno, Piotrków Trybunalski, Radomsko, Sieradz, Skierniewice i Tomaszów Mazowiecki.

Metropolia łódzka odgrywa ważną rolę w krajowym systemie osadniczym jako ośrodek rozwoju i obsługi centralnej części Polski oraz element układu bipolarnego Łódź – Warszawa. Wzmocnienie metropolitalnych funkcji Łodzi i jej obszaru funkcjonalnego w wymiarze krajowym i międzynarodowym będzie polegało na wsparciu jej potencjału rozwojowego oraz pomocy w rozwiązywaniu problemów transformacyjnych.

We wsparciu warto też uwzględnić zasoby miasta w obszarze przemysłów kreatywnych w powiązaniu z sektorem akademickim i kulturalnym, w tym kwestie ośrodka targowo- wystawienniczego powiązanego z przemysłem odzieżowym i modą. Wsparcie dotyczyć też będzie instytucji akademickich i naukowych, w szczególności w

obszarach takich jak medycyna, farmacja i biotechnologia, nowoczesne technologie, lotnictwo, IT, cyberbezpieczeństwo i sztuczna inteligencja oraz unikalne specjalizacje artystyczne. Istotnymi funkcjami metropolitalnymi Łodzi i jej obszaru funkcjonalnego są również: turystyka krajowa i międzynarodowa oparta na wielokulturowym i poprzemysłowym dziedzictwie Łodzi oraz logistyka oparta na położeniu w centralnej części kraju, w pobliżu przecinania się europejskich korytarzy transportowych północ-południe i wschód-zachód.

Wzrost atrakcyjności inwestycyjnej i osadniczej oraz konkurencyjności miasta i jego obszaru funkcjonalnego będzie również pochodną działań poprawiających dostępność komunikacyjną województwa łódzkiego w skali krajowej. W skali międzynarodowej poprawa zewnętrznej dostępności nastąpi dzięki realizacji Kolei Dużych Prędkości i CPK, poprawie dostępności drogowej miasta (na poziomie jst), dokończeniu modernizacji łódzkiego węzła kolejowego oraz rozwoju regionalnego lotniska przez podmiot zarządzający portem. W skali regionalnej zwiększeniu wewnętrznej dostępności transportowej, zapewniającej sprawne powiązania w ramach obszaru służyć będą m.in.: budowa obwodnic w najbardziej zurbanizowanym obszarze województwa, rozwój połączeń publicznym transportem zbiorowym i rozbudowa infrastruktury dla mikromobilności (w tym systemu dróg rowerowych).

Wsparcia z poziomu krajowego wymagają działania kompensujące skutki transformacji gospodarczej miasta – przede wszystkim w obszarze mieszkalnictwa i przekształceń zasobu mieszkaniowego miasta, rozwiązań infrastrukturalnych, gospodarki odpadami i tworzenia skutecznych rozwiązań w zakresie polityki społecznej w skali całego obszaru metropolitalnego.

Najsilniejszym z ośrodków subregionalnych jest **Piotrków Trybunalski**, posiadający powiązania funkcjonalne także z Bełchatowem i obszarem transformacji energetycznej. Rozwój tego ośrodka związany jest zatem w sposób naturalny ze wzmocnieniem dostępności transportowej całego obszaru oddziaływania, także przez połączenia z Łodzią, oraz z restrukturyzacją przemysłu, projektowaną w ramach obszarów transformacji energetycznej. Usługi wyższego rzędu dostępne w mieście – zwłaszcza oferta z zakresu opieki zdrowotnej i kultury – mają istotne znaczenie dla mieszkańców znaczącej części województwa, co sprawia, że ośrodek ten pełni również funkcje komplementarne wobec stolicy województwa. Wsparcie dla Piotrkowa Trybunalskiego ukierunkowanie powinno być również na rozwój jego powiązań kolejowych oraz powiązań planowanymi korytarzami dróg ekspresowych w kierunku Kielc (S74) i Radomia (S12).

Wsparcie rozwoju **Bełchatowa** jako ośrodka transformacji energetycznej wiązać się będzie z pozyskiwaniem inwestycji wspierających przekształcenia na rynku pracy, poprawę jakości usług publicznych i wzmocnienie funkcji związanych z nowymi inwestycjami przemysłowymi. Istotnym elementem wsparcia będą też działania zmierzające do poprawy jakości życia, w tym stanu środowiska naturalnego i jakości powietrza.

Skierniewice pozostające w strefie wpływów dwóch dużych metropolii – Łodzi i Warszawy – będą pełnić funkcję ośrodka subregionalnego dla północno-wschodniej części województwa łódzkiego. Interwencja z poziomu krajowego powinna koncentrować się na poprawie dostępu do usług wyższego rzędu, związanych z ochroną zdrowia, edukacją i kulturą. Z uwagi na bliskość metropolii warszawskiej, stanowiącej atrakcyjny rynek pracy, interwencja z poziomu krajowego powinna również zmierzać do poprawy atrakcyjności inwestycyjnej Skierniewic i sytuacji na lokalnym rynku pracy. Wzmacniany będzie również potencjał Skierniewic jako centrum ogrodnictwa m. in. dzięki rozwijaniu sektora badawczego i funkcji akademickich. Rozwojowi Skierniewic sprzyjać będzie również realizacja CPK i włączenie miasta w sieć jego powiązań funkcjonalnych, w tym transportu zbiorowego.

Sieradz będzie pełnił funkcję ośrodka subregionalnego dla środkowo-zachodniej części województwa łódzkiego, którego potencjał będzie uzupełniany przez komplementarny potencjał Zduńskiej Woli. Interwencja powinna być nakierowana na rozwój funkcji subregionalnych związanych z dostępem do usług wyższego rzędu w zakresie ochrony zdrowia, edukacji, kultury. Wspierane będą także działania związane z wzmocnianiem bazy ekonomicznej i tworzeniem miejsc pracy. Wsparciem regionalnym należy również objąć działania związane z poprawą jakości funkcjonowania transportu zbiorowego, tworzenia nowoczesnego centrum przesiadkowego zapewniającego m.in. dostęp do połączeń na linii KDP "Y" w stronę Łodzi, Poznania i Wrocławia, i powiązań systemem dróg o charakterze regionalnym, w tym szczególnie ze Zduńską Wolą w ramach wzmocnienia bezpośrednich powiązań funkcjonalnych oraz z Łodzią.

Radomsko odgrywa istotną rolę w charakterystycznym dla miast subregionalnych wymiarze dostępu do usług publicznych. Rola ta będzie wspierana wraz z czynnikami poprawiającymi dostępność komunikacyjną tego ośrodka oraz jego rolę jako rynku pracy i ośrodka rozwoju gospodarczego – obejmie to także wsparcie dla sektora usług i tworzenia terenów inwestycyjnych.

Tomaszów Mazowiecki jest ośrodkiem subregionalnym o istotnym znaczeniu dla mieszkańców wschodniej części województwa łódzkiego. Wsparcia wymagają

działania zmierzające do rozszerzenia funkcji miasta związanych z dostępem do usług publicznych i komercyjnych, w tym związanych z ofertą spędzania czasu wolnego i rekreacji w mieście i jego otoczeniu, oraz tworzenia bardziej zróżnicowanej oferty rynku pracy.

Istotnym ośrodkiem rozwoju północnej części województwa, rozwijającym funkcje subregionalne jest **Kutno**. Podstawowym celem interwencji w mieście i jego obszarze funkcjonalnym będzie wzmocnienie jakości i dostępności usług publicznych oraz poprawa atrakcyjności rynku pracy zwłaszcza przy wykorzystaniu korzystnego położenia komunikacyjnego miasta. Wsparciem należy również objąć działania związane z poprawą jakości funkcjonowania transportu zbiorowego.

Województwo małopolskie

W województwie małopolskim metropolitalne funkcje Krakowa wspierane są przez subregionalne i regionalne funkcje Tarnowa oraz funkcje pełnione przez pozostałe ośrodki subregionalne – Nowy Sącz, Oświęcim, Nowy Targ i Zakopane.

Kraków i jego obszar funkcjonalny pozostaje naturalnym celem polityki krajowej jako metropolia o znaczeniu ogólnokrajowym, mająca wpływ na międzynarodowe postrzeganie Polski i jej powiązania zagraniczne. Wsparcie obejmować będzie podstawowe zasoby Krakowa jako metropolii – w szczególności potencjał naukowy i badawczy miasta. Akademickie funkcje Krakowa należy rozwijać także w powiązaniu z sektorami gospodarki korzystającymi z dorobku biotechnologii, medycyny i farmacji (jako krajowe centrum wytwarzania leków), specjalizacji technologicznych i informatycznych. Miasto powinno pełnić też rolę ważnego centrum innowacji i przemysłów kreatywnych, zwłaszcza łączących potencjał uczelni artystycznych z potrzebami nowoczesnego wzornictwa przemysłowego, tworzenia nowych rozwiązań w przestrzeni kultury wizualnej i nowych środków przekazu. Wsparcie powinno obejmować również wzmacnianie pozycji Krakowa na arenie międzynarodowej.

Wzmocnieniu powinno ulec znaczenie Krakowa jako ważnej metropolii krajowej i rozpoznawanego międzynarodowo miasta dziedzictwa kulturowego oraz centrum życia umysłowego. Istniejący potencjał instytucji naukowych i kulturalnych powinien zostać wykorzystany dla rozwinięcia współpracy międzynarodowej, a także wzmocniony poprzez instytucje ułatwiające start młodym naukowcom, twórcom kultury, wpisującym miasto w europejski obieg intelektualny oraz pozwalającym na przyciąganie talentów z zagranicy. Wzmocnieniu przez działania państwa ulec powinna pozycja Krakowa w Europie Środkowej. Miasto powinno pozostawać też ważnym ośrodkiem badań nad tą częścią Europy, a także centrum eksperckim w obszarze polityki międzynarodowej, Kraków powinien też wzmocnić status miasta kongresowego i festiwalowego, rolę rozpoznawalnego ośrodka naukowego i kulturalnego.

Wsparcie dla regionalnych i metropolitalnych funkcji miasta będzie obejmować także poprawę jego dostępności poprzez międzynarodowe połączenia kolejowe, inwestycje transportowe poprawiające połączenia z południową częścią województwa oraz modernizację i rozwój lotniska w Balicach. Wsparcia wymagają też modernizacja transportu publicznego w skali aglomeracji krakowskiej oraz starania samorządu miasta w zakresie budowy metra jako czynnika modernizującego całą metropolię. Istotnym działaniem poprawiającym kondycję ekonomiczną i ład przestrzenny byłaby też transformacja terenów poprzemysłowych, m.in. w Nowej Hucie, w tym także nowe ich wykorzystanie.

Subregionalna funkcja **Tarnowa** opiera się na świadczeniu usług edukacyjnych, kulturalnych i zdrowotnych wyższego rzędu oraz na dobrym skomunikowaniu na osi wschód-zachód. Rozwinięciu ulec mogą funkcje regionalne uzupełniające rolę Krakowa, związane ze wzmocnieniem ośrodka akademickiego i badawczo-rozwojowego, uwzględniającym ekonomiczne specjalizacje północno-wschodniej części województwa. Tarnów może też rozwijać się w powiązaniu z rynkiem pracy metropolii krakowskiej i pełnić funkcje komplementarne wobec potrzeb tego obszaru. Wzmocnieniu roli subregionalnej będzie służyć poprawa jakości transportu zbiorowego. Istotnymi kierunkami wsparcia będą też rozwój sektora innowacji (w tym technologii cyfrowych i e-commerce), nowych technologii oraz wzrost atrakcyjności inwestycyjnej Tarnowa. Tarnów będzie rozwijać się również jako centrum kulturalne i turystyczne regionu.

Nowy Sącz, który rozwinął się w ostatnich dekadach dzięki potencjałowi gospodarczemu, powinien wzmocnić swoją pozycję przez rozwój dostępności drogowej i kolejowej (połączenia z Krakowem i autostradą A4, dostępność od strony granicy ze Słowacją), stworzenie efektywnego systemu transportu zbiorowego oraz wzmocnienie świadczonych obecnie usług wyższego rzędu. Czynnikiem wspieranym z poziomu kraju powinien być też rozwój sektora B+R powiązanego ze specjalizacjami sektorów działających na terenie miasta i jego obszaru funkcjonalnego. Dodatkowo, rozwój Nowego Sącza powinien skoncentrować się na inwestycjach w odnawialne źródła energii i zwiększaniu atrakcyjności inwestycyjnej, a także rozwoju usług edukacyjnych i zdrowotnych wyższego rzędu oraz roli miasta jako centrum turystycznego –

czynniki te stanowią podstawę przyciągania talentów i poprawy konkurencyjności regionu.

Dwa ośrodki subregionalne leżące na południu województwa – Nowy Targ i Zakopane – tworzą komplementarny układ pełniący swe funkcje wobec obszaru Podhala, a zarazem w szerszym wymiarze tworzą rdzeń atrakcyjnego turystycznie obszaru Tatr i Beskidów. Interwencja w tym obszarze bierze pod uwagę, że **Nowy Targ** jest ośrodkiem, w którym – aby wspierać rozwój lokalnej gospodarki i regionu – rozwijać się powinny usługi publiczne wyższego rzędu związane z opieką zdrowotną i edukacją, a także infrastruktura logistyczna. Ważnym kierunkiem jest również wspieranie Nowego Targu jako ośrodka przemysłu i rzemiosła, szczególnie w sektorach związanych z produkcją wyrobów regionalnych i ekologicznymi technologiami. **Zakopane** pełni z kolei istotne funkcje krajowe i regionalne związane z turystyką tatrzańską, sportami zimowymi i różnorodną ofertą spędzania czasu wolnego, co powinno być wspierane przez rozwój infrastruktury turystycznej, zrównoważonego transportu oraz promocji ekologicznych form turystyki. Istotne jest także wzmacnianie Zakopanego jako ośrodka szkolno-treningowego dla sportu wyczynowego oraz do organizacji imprez sportowych najwyższej rangi.

Wsparcie dla rozwoju **Oświęcimia** wiąże się ze wzmocnieniem jego funkcji subregionalnych wobec zachodniej części województwa małopolskiego oraz rozwojem rynku pracy oraz sektora badawczo-rozwojowego związanego z przemysłem w tej części województwa. Ważnym kierunkiem interwencji powinno być także rozwijanie infrastruktury transportowej, co zwiększy dostępność Oświęcimia dla inwestorów i mieszkańców. Dodatkowo, należy wspierać atuty miasta związane z historią, kulturą i turystyką, poprzez rozwój oferty turystycznej, która mogłaby wspierać lokalną gospodarkę oraz promować zrównoważony rozwój.

Województwo mazowieckie

W województwie mazowieckim metropolitalne funkcje Warszawy uzupełniane są przez sześć innych ośrodków: regionalny Radom, Płock, który łączy funkcje ośrodka subregionalnego i regionalnego, oraz subregionalne Ciechanów, Ostrołęka, Siedlce i Żyrardów.

Miejsce Polski w otoczeniu międzynarodowym w perspektywie dłuższej niż najbliższa dekada będzie tożsame z pozycją **Warszawy** wśród innych stolic europejskich i jej statusem jako rozpoznawalnej w skali globalnej metropolii. Pozycja ta będzie pochodną siły politycznej i ekonomicznej państwa, jego powiązań z innymi stolicami, a także zdolności zapewnienia sobie kluczowej roli w Europie. Rola ta nie jest zatem konkurencyjna wobec innych metropolii krajowych, ale może reprezentować ambicje całego kraju oraz polskich miast i regionów. Metropolia warszawska uzyska wsparcie w zakresie budowy międzynarodowych połączeń lotniczych (w tym budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego) i kolejowych (w tym Koleje Dużych Prędkości), co pozwoli na umocnienie bipolarnego układu Łódź – Warszawa. Prowadzone będą również interwencje na rzecz tworzenia instytucji współpracy międzynarodowej w skali Unii Europejskiej i obszarów istotnych dla jej oddziaływania. Istotnym celem wsparcia staną się też przestrzenie reprezentacyjne miasta, podkreślającego jego stołeczny charakter. Ważnym elementem rozwoju międzynarodowej pozycji Warszawy będzie jej potencjał gospodarczy, szczególnie w obszarach istotnych dla globalnego systemu innowacji oraz sektora kreatywnego. W tworzeniu tego potencjału istotną rolę powinny odegrać instytucje naukowe, badawcze i kultury.

Warszawa stanie się jednym z głównych ośrodków europejskiego życia kulturalnego i intelektualnego. Istotnym wzmocnieniem międzynarodowych funkcji stolicy będzie jej silniejsza pozycja kulturalna i naukowo-badawcza budowana poprzez: wzmacnianie instytucji, przyciąganie talentów z zagranicy, wspieranie organizacji ważnych wydarzeń i budowanie rozpoznawalnych specjalizacji miasta. Funkcje stołeczne będą też wzmacniane przez organizowanie wydarzeń politycznych i eksperckich o znaczącym ciężarze międzynarodowym, wzmacniające obecność polskiej perspektywy w debatach, w szczególności o europejskim bezpieczeństwie, odporności, konkurencyjności, perspektywach integracji i polityce wschodniej Unii. Wsparciem tych funkcji będzie stworzenie na terenie miasta dużego nowoczesnego centrum kongresowego.

Metropolia warszawska będzie dobrze zorganizowanym obszarem, pełniącym efektywnie swoje funkcje wobec kraju i regionu. Wzmocnienie tej ostatniej nastąpi dzięki rozwojowi sieci połączeń kolejowych, ułatwiających korzystanie z dostępnych w Warszawie usług wyższego rzędu oraz rynku pracy. Kierunki zmian w tym zakresie będą m. in. determinować zmiany w dostępności komunikacyjnej wynikające z budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dostępność wewnątrz miasta zostanie zapewniona przez rozwój efektywnego systemu połączeń szynowych, w tym sieci metra i tramwajów oraz uzupełniającego systemu połączeń autobusowych. Dodatkowym celem wsparcia obszaru metropolitalnego będzie wzmocnienie roli ośrodków tworzących elementy obszaru funkcjonalnego, przede wszystkim miast

powiatowych leżących na jego terenie, jako punktów dostępu do usług publicznych.

Podobnie jak w przypadku innych miast regionalnych, nie będących stolicami województw – wsparcie dla **Radomia** będzie wzmacniać jego pozycję gospodarczą, kulturalną i akademicką. Kluczem do rozwoju tego ośrodka jest wzmocnienie sektora B+R powiązanego z lokalnymi specjalizacjami przemysłowymi (radomski klaster metalowy) i potencjałem akademickim. Pozycję regionalną istotną dla rozwoju południowej części województwa wzmocni też poprawa dostępności komunikacyjnej – transportem zbiorowym, głównie autobusowym, i indywidualnym (budowa planowanego korytarza drogi ekspresowej S12). W podobnym kierunku zmierzać będzie wzmocnienie pełnionych przez miasto funkcji wyższego rzędu – edukacyjnych, zdrowotnych, a także tych związanych ze spędzaniem czasu wolnego i atrakcyjnością rezydencjonalną miasta.

Płock jest ośrodkiem o charakterze regionalnym. Jego funkcje związane z gospodarczymi funkcjami miasta będącego siedzibą podmiotu o strategicznym znaczeniu dla bezpieczeństwa energetycznego państwa, ale także z funkcjami pełnionymi przez instytucje zdrowotne, edukacyjne i kulturalne. Wsparcie powinno zatem dotyczyć w istotnym stopniu dostępności komunikacyjnej, w tym połączeń z Warszawą (połączenie planowanym korytarzem drogi ekspresowej S10, połączenie kolejowe), a także spełnianiem przez układ transportowy wymogów bezpieczeństwa związanych z działalnością petrochemii. Dzięki większej dostępności transportowej miasto mogłoby w pełni wykorzystywać zasoby dziedzictwa i atrakcyjności turystycznej, rozwijając też przedsiębiorczość w zakresie usług spędzania czasu wolnego.

Pełnowymiarowy ośrodek subregionalny regionu to **Siedlce**, których atutami są dobre połączenia komunikacyjne i położenie w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym, strategiczne znaczenie dla obronności kraju oraz rozwinięte usługi wyższego rzędu. W tej sytuacji kluczowymi kierunkami interwencji stają się zwiększanie dostępności mieszkań, wsparcie rozwoju gospodarczego – w szczególności rozwoju inwestycji przemysłowych, a także minimalizacji skutków sytuacji na wschodniej granicy państwa.

Wzmocnienie funkcji subregionalnych **Ostrołęki** polega przede wszystkim na poprawie dostępności komunikacyjnej poprzez lepsze powiązania z Warszawą, Białymstokiem i Olsztynem oraz z okolicznymi gminami i powiatami. Szansą dla miasta jest wzmocnienie funkcji edukacyjnej i badawczo-rozwojowej związanej z lokalną gospodarką, a także rozwój turystyki na otaczających go obszarach.

Podobny powinien być kierunek interwencji w odniesieniu do **Ciechanowa**. Począwszy od połączeń kolejowych i lepszej organizacji transportu w wymiarze subregionu, po wspieranie rozwoju lokalnych sektorów gospodarki, przede wszystkim rolnego i spożywczego, elektronicznego i poligraficznego. Ważne jest też zwiększenie udziału energii produkowanej ze źródeł odnawialnych, rozwój sieci tras rowerowych i infrastruktury dla pieszych.

Miastem położonym w bliskim otoczeniu Metropolii Warszawskiej jest **Żyrardów**, tworzący powiązania subregionalne zyskujące istotność ze względu na budowę Centralnego Portu Komunikacyjnego. Interwencja w tym obszarze wymaga także wzmocnienia sfery usług publicznych wyższego rzędu, z uwzględnieniem specyfiki położenia, a także wykorzystania potencjału rozwoju budownictwa mieszkaniowego. Wsparcia wymaga również rozwój skoordynowanej oferty inwestycyjnej, wzmocnianie wykształconych specjalizacji gospodarczych i wdrażanie przyjaznych dla środowiska rozwiązań technologicznych w przedsiębiorstwach.

Województwo opolskie

Regionalne funkcje **Opola** związane są przede wszystkim z jego statusem miasta wojewódzkiego, a także rolą ośrodka akademickiego. Ten podwójny status stwarza korzystne warunki rozwoju gospodarki wykorzystującej potencjał wiedzy i kompetencji. Wsparcie z poziomu krajowego mogłoby dotyczyć też tworzenia synergii rozwojowych z sąsiednimi metropoliami: wrocławską i górnośląsko-zagłębiowską oraz funkcjonowania usług publicznych komplementarnych z ich ofertą. Ważnym aspektem rozwoju stolicy regionu jest wzmocnianie kulturotwórczej roli poprzez promocję Opola jako miasta festiwalu, wspieranie inicjatyw kulturalnych czy organizacji krajowych i międzynarodowych imprez i przedsięwzięć kulturalnych.

Opole – jako główny ośrodek społeczno-gospodarczy, naukowy i akademicki regionu oraz najważniejszy węzeł komunikacji kolejowej i drogowej województwa – ma szczególne znaczenie w stymulowaniu rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego całego regionu. Wzmocnienia wymagają szczególnie działania

skoncentrowane na rozwoju i modernizacji infrastruktury transportowej, komunikacyjnej i telekomunikacyjnej, naukowo-badawczej, szkolnictwa wyższego, kultury i sztuki, ochrony środowiska, społecznej i zdrowotnej (szczególnie w zakresie psychiatrii, onkologii i pediatrii). Wsparcie regionalnych funkcji Opola powinno obejmować także kwestie dostępności komunikacyjnej miasta – zarówno poprzez lepsze skomunikowanie drogowe i kolejowe z Warszawą, jak i poprawę transportu zbiorowego na terenie województwa, a także wsparcie dogodnych rozwiązań komunikacyjnych na obszarze aglomeracji opolskiej.

Regionalne funkcje Opola uzupełniają dwa ośrodki subregionalne – Kędzierzyn-Koźle i Nysa.

Wsparcie dla **Kędzierzyna-Koźla**, jako ośrodka subregionalnego, dotyczyć będzie rozwoju przemysłu chemicznego i logistycznego oraz branż opartych na nowoczesnych technologiach. Działania te zostaną wsparte rozwojem szkolnictwa zawodowego i kształcenia na potrzeby inwestorów, tworzeniu atrakcyjnych warunków zatrudnienia, także dla mieszkańców sąsiednich powiatów. Istotnym elementem będzie też rewitalizacja terenów poprzemysłowych i budowa nowego wizerunku – miasta zielonego i ekologicznego. Rozwijane będą też usługi publiczne i połączenia komunikacyjne zwiększające dostęp do Opola i innych ośrodków południowo-zachodniej Polski.

Rozwój **Nysy**, jako ośrodka subregionalnego, związany jest z potrzebą wzmacniania jej funkcji gospodarczych i dążeń do pełnienia roli ponadregionalnego centrum aktywności gospodarczej oraz wzmocnienia funkcji turystycznych. Z racji transgranicznego położenia wspierane będą działania służące rozwojowi współpracy w euroregionie Pradziad oraz połączeń transportowych z Opolem, Wrocławiem i Republiką Czeską. Wsparcie dotyczyć będzie rozwoju i dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb ponadlokalnego rynku pracy.

Model rozwoju regionu oparty jest na centralnie położonej stolicy oraz wskazanych w strategii rozwoju województwa czterech ośrodkach subregionalnych: Kędzierzynie-Koźlu, Nysie, Brzegu i Kluczborku, które współpracują z samorządem województwa w polityce rozwoju adresowanej do obszarów subregionalnych. Pełnią one rolę silnych ośrodków wzrostu zapewniających dostęp do usług średniego szczebla w układach powiatowych.

Województwo podkarpackie

W województwie podkarpackim funkcjonuje Rzeszów jako ośrodek regionalny, pełniący też funkcje metropolitalne, oraz pięć ośrodków subregionalnych: Krosno, Mielec, Przemyśl, Stalowa Wola i Tarnobrzeg.

Metropolitalne funkcje **Rzeszowa** i jego obszaru funkcjonalnego będą wzmacniane przede wszystkim przez wsparcie dla budowy międzynarodowych powiązań gospodarczych i naukowych, głównie związanych z inteligentnymi specjalizacjami regionu, w szczególności z przemysłem lotniczym, informatyką i nowymi technologiami, a także produktami i usługami medycznymi oraz szeroko rozumianym bezpieczeństwem publicznym. Istotnym elementem wzmacniania pozycji metropolitalnej Rzeszowa będzie rozwój Portu Lotniczego Rzeszów–Jasionka jako regionalnego i międzynarodowego hubu transportowego, logistycznego oraz gospodarczego. Rozwój współpracy między środowiskiem akademickim, sektorem prywatnym i instytucjami otoczenia biznesu powinien stanowić jeden z priorytetów w dalszym wzmacnianiu funkcji metropolitalnych Rzeszowa.

Wzmocnieniu ulegnie też rozwijający się potencjał miasta w zakresie organizowania wydarzeń o charakterze kongresowym oraz przedsięwzięć targowo-wystawienniczych. Wsparcie dla rozwoju gospodarczego miasta będzie również elementem budowania odporności terenów przygranicznych na skutki obecnego konfliktu. Istotnym obszarem wsparcia w tym kontekście będzie również rozbudowa specjalistycznej infrastruktury oraz świadczeń z zakresu ochrony zdrowia. Pozycja ośrodka regionalnego zostanie wzmocniona poprzez wsparcie dla rozwoju instytucji kultury i wydarzeń o wysokim znaczeniu artystycznym, takich jak Festiwal Muzyczny w Łańcucie. Fundamentalnym czynnikiem stymulującym rozwój funkcji regionalnych, ponadregionalnych i międzynarodowych oraz atrakcyjności turystycznej regionu będzie znacząca poprawa dostępności komunikacyjnej miasta i jego obszaru funkcjonalnego. Obejmuje ona rozbudowę i modernizację połączeń kolejowych z Warszawą, jak i międzynarodowych.

Krosno, obok świadczenia usług wyższego rzędu, charakterystycznych dla ośrodka subregionalnego, może rozwijać się dzięki dynamice przemysłu szklarskiego, lotniczego, motoryzacyjnego i meblarskiego oraz przetwórstwa tworzyw sztucznych. Wsparcie obejmie też kształcenie w obszarze geologii, górnictwa otworowego i

sieci gazowych, współtworzone przez jednostki badawcze i biznesowe. Ze względu na korzystne położenie, miasto może rozwijać swój potencjał gospodarczy i funkcje turystyczne powiązane z pobliskimi ośrodkami uzdrowiskowymi. Wzmocnieniu tych czynników rozwojowych służyć będzie poprawa dostępności komunikacyjnej tego obszaru poprzez modernizację połączeń z Rzeszowem oraz zapewnienie efektywnych powiązań komunikacyjnych z głównymi szlakami transportowymi.

Przemyśl jest ośrodkiem subregionalnym, którego rozwój powinien łączyć świadczenie usług wyższego rzędu z wykorzystaniem potencjału turystycznego. Z uwagi na położenie geograficzne – w międzynarodowym korytarzu komunikacyjnym, przy granicy zewnętrznej UE – ważne jest kształtowanie funkcji związanych z obsługą granicy i logistyką transportu międzynarodowego. Wzmocnienie funkcji komunikacyjnych i turystycznych miasta wymaga działań ukierunkowanych na poprawę przepustowości infrastruktury kolejowej, budowę nowoczesnych terminali logistycznych oraz integrację miasta z krajowym i międzynarodowym systemem transportowym.

Mielec jest ośrodkiem subregionalnym o silnym potencjale przemysłowym, szczególnie związanym z lotnictwem, przemysłem zbrojeniowym i mechanicznym. Jego rozwój należy uzupełnić o segment badawczo-rozwojowy w obszarze nowoczesnych technologii lotniczych i mechanicznych – co umożliwi dalszą ekspansję przemysłową miasta – oraz rozwinięte usługi publiczne wyższego rzędu, adresowane także do mieszkańców sąsiednich powiatów. Jako węzeł przemysłowo-logistyczny, posiada również potencjał do rozwoju funkcji przemysłu wysokich technologii oraz elektromobilności. Działania te powinny zostać wsparte przez rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej, co zwiększy atrakcyjność inwestycyjną miasta. Należy w tym uwzględnić w szczególności poprawę więzi komunikacyjnych z sąsiadującymi ośrodkami (ponad)regionalnymi, w szczególności z Rzeszowem i Kielcami. Istotne jest też wzmocnienie lokalnego rynku pracy i powiązanych z nim form edukacji.

Sanok pełni funkcje subregionalne dla 3 przylegających powiatów: sanockiego, leskiego i bieszczadzkiego. Kluczowe dla tego obszaru jest utrzymanie i rozwój funkcji miasta w zakresie ochrony zdrowia i edukacji. Potencjał gospodarczy regionu opiera się o branżę motoryzacyjną oraz o zwiększenie specjalizacji w sektorze obronnym. Ponadto bogate zasoby materialnego dziedzictwa kulturowego oraz położenie na styku Kotliny Sanockiej i Bieszczad, predysponują Sanok do rozwoju turystyki.

Subregionalne funkcje **Stalowej Woli** oparte są głównie o rozwój, szczególnie w sektorze hutniczym, oraz wsparcie dla usług wyższego rzędu. Wspieraną przez państwo strategiczną szansą miasta jest wzmocnienie potencjału wiedzy związanej z przemysłem, innowacji i specjalizacji w sektorze obronnym, rozwój strefy przemysłowej oraz budowanie szerszego obszaru miejskiego z Tarnobrzegiem, Sandomierzem i Niskiem, który zwiększy potencjał gospodarczy i inwestycyjny regionu.

Rozwój **Tarnobrzega** będzie związany z wzmocnieniem lokalnego rynku pracy, rewitalizacją i zagospodarowaniem terenów poeksploatacyjnych i poprzemysłowych, poprawą jakości i dostępności usług publicznych, a także ofertą spędzania czasu wolnego w mieście i jego obszarze funkcjonalnym. Ważnym elementem wsparcia będzie poprawa dostępności komunikacyjnej miasta i jego powiązań z sąsiednimi ośrodkami subregionalnymi i lokalnymi.

Województwo podlaskie

W województwie podlaskim funkcjonuje Białystok jako ośrodek regionalny pełniący funkcje metropolitalne oraz dwa ośrodki subregionalne – Łomża i Suwałki, wspierające regionalne funkcje Białegostoku.

Silna pozycja **Białegostoku** będzie wynikać z jego funkcji regionalnych i metropolitalnych, które podkreślają jego rolę jako jednego z głównych ośrodków wschodniej Polski, którego pozycja w znaczącym stopniu zależy od rozwoju sytuacji międzynarodowej w Europie Wschodniej. Dlatego też wsparcie dla ekonomicznego rozwoju miasta będzie stanowić ważny element budowy odporności terenów przygranicznych na skutki obecnego konfliktu. Będzie ono obejmować także wzmocnienie pozycji akademickiej miasta, zwłaszcza w obszarach powiązanych z inteligentnymi specjalizacjami regionu – w szczególności usług medycznych – oraz instytucjami sektora B+R. Dodatkowym wymiarem interwencji będzie wsparcie rozwoju przedsiębiorczości i instytucji otoczenia biznesu, funkcji sportowych, kulturalnych i targowo-wystawienniczych miasta, m. in. poprzez inwestycje w infrastrukturę widowiskowo-sportową i wsparcie przedsięwzięć wzmacniających pozycję miasta w przestrzeni międzynarodowej.

Pozycję ośrodka regionalnego i ponadregionalnego wspierać będzie poprawa dostępności miasta i jego obszaru funkcjonalnego, za sprawą połączeń drogowych i kolejowych, w tym Via Carpatia i Rail Baltica.

W przypadku **Łomży** istotnym czynnikiem wzmocnienia funkcji subregionalnej będzie poprawa jej dostępności transportowej, a także wsparcie dla rozwoju lokalnej gospodarki i rynku pracy, w tym kształcenia w zakresie ekonomicznych specjalizacji miasta (przemysł spożywczy). Wykorzystanie subregionalnego potencjału miasta do rozwoju miejskiego obszaru funkcjonalnego wymaga również inwestycji zapewniających długoterminowe utrzymanie wysokiej jakości infrastruktury i oferty związanej z usługami wyższego rzędu, zwłaszcza w zakresie edukacji, kultury, ochrony zdrowia, transportu zbiorowego, włączenia społecznego.

Rolę subregionalną **Suwałk** wzmocni poprawa dostępności komunikacyjnej miasta – głównie za sprawą budowy Rail Baltica. Czynnikiem rozwoju ośrodka będą też wsparcie potencjału gospodarczego i inteligentnych specjalizacji regionalnych, rozwój potencjału turystycznego, wsparcie dla kształcenia ponadpodstawowego i wyższego, profilowanego pod kątem rynku pracy, a także poprawa dostępu do usług publicznych, w tym kultury.

Województwo pomorskie

W województwie pomorskim funkcjonuje metropolia oparta na rdzeniu Trójmiasta – Gdańsku, Gdyni i Sopotu – oraz dwa ośrodki subregionalne: Słupsk i Chojnice.

Miasta rdzeniowe metropolii pomorskiej – **Gdańsk, Gdynia i Sopot** – są ważnym elementem krajowego układu metropolitalnego, o szansie dużego oddziaływania międzynarodowego. Podstawowa interwencja z poziomu krajowego dotyczyć będzie zatem wzmocnienia roli aglomeracji w przestrzeni europejskiej, w szczególności przez powiązania gospodarcze, kulturalne i naukowe z innymi ośrodkami metropolitalnymi Północnej Europy oraz wzmocnienie roli Gdańska jako ośrodka ważnej współpracy międzynarodowej w obszarze politycznym i ekonomicznym.

Wsparcie z poziomu polityki krajowej powinno obejmować gospodarcze funkcje miasta wynikające z funkcjonowania dwóch portów morskich – Gdańska i Gdyni, wspierające ich rolę na Bałtyku i funkcję hubu transportowo-logistycznego na osi Bałtyk-Adriatyk. Wsparcie to powinno obejmować w szczególności rozwój połączeń transportowych portów, wzmocnienie kompetencji związanych z morzem, w tym w obszarze transportu morskiego, nowych form przemysłu stoczniowego, energetyki i specjalizacji naukowych Trójmiasta, w szczególności gdańskiego Związku Uczelni Fahrenheita. Interwencja obejmie również działania służące ochronie środowiska i poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu portowego. Istotnym zadaniem będzie również zabezpieczenie i wzmocnienie znaczenia produkcji petrochemicznej w Gdańsku.

Rozwój funkcji regionalnych i tworzenie spójnego obszaru funkcjonalnego metropolii będą w istotnym stopniu zależały od wsparcia przez organizatorów rozwoju kolejowego transportu zbiorowego oraz regionalnego portu lotniczego. Ze względu na strukturę terytorialną województwa dostępność usług wyższego rzędu będzie pochodną dostępności tej aglomeracji – w tym drogowej i kolejowej – z zachodniej części regionu.

Budowanie pozycji **Słupska** jako aglomeracji regionalnej, z dostępem do usług wyższego rzędu, w powiązaniu z zasobami i potencjałami miasta nadmorskiego będzie skupiać się na wzmocnieniu sektora edukacji i badań. Potencjał miasta i regionu zostanie wykorzystany także dzięki rozbudowie i modernizacji infrastruktury instytucji kultury i sportu oraz usług zdrowotnych. Pozycję miasta wzmocnią będzie zaplecze przemysłowe dla energetyki atomowej i wiatrowej, znacząca poprawa dostępności kolejowej oraz drogowej, rozwój współpracy z leżącą na terenie obszaru funkcjonalnego z Ustką, w tym wykorzystanie potencjału rozbudowanego portu. Miasto może wykorzystać pozycję ośrodka uzupełniającego regionalne funkcje Gdańska i Gdyni oraz bliskość terytorialną Koszalina dla tworzenia komplementarnej oferty edukacyjnej i kulturalnej.

W województwie pomorskim funkcjonują trzy ośrodki subregionalne – Chojnice, Kwidzyn i Starogard Gdański.

Kształtujące się subregionalne funkcje **Chojnic** mają kluczowe znaczenie dla rozwoju słabiej zurbanizowanego obszaru południowo-zachodniej części województwa. Wsparcie dla tego ośrodka dotyczyć będzie przede wszystkim dostępu do usług publicznych, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz rozwoju lokalnego rynku pracy – także obejmującego sąsiedni Człuchów i oddziałującego w skali subregionalnej. Wzmocnieniu pozycji Chojnic i ich obszaru funkcjonalnego służyć będzie też rozwój funkcji gospodarczych opartych na potencjałach rozwojowych subregionu związanych z gospodarką leśną i przemysłem drzewnym (technologia i przetwórstwo drewna, budownictwo drewniane, wzornictwo drzewne, meblarstwo).

Rozwijające się funkcje subregionalne **Kwidzyna** wynikają z jego silnego oddziaływania na strukturę osadniczą Powiśla i subregionalny rynek pracy. Kolejne inwestycje

transportowe, będą istotnym czynnikiem dalszego rozwoju funkcji gospodarczych. Do ważnych kierunków rozwoju obszaru należy uporządkowanie układu przestrzennego centrum miasta oraz wspieranie rozwoju turystyki w oparciu o zasób dziedzictwa kulturowego jakim jest zespół zamkowo-katedralny w Kwidzynie. Istotnym działaniem rozwojowym wzmacniającym ponadlokalne funkcje miasta jest potrzeba wzrostu dostępności w zakresie ambulatoryjnej specjalistycznej opieki zdrowotnej, co wynika również z dużego oddalenia miasta względem szpitali drugiego lub trzeciego poziomu referencyjności.

Subregionalna pozycja **Starogardu Gdańskiego** wynika z rozwiniętego na przestrzeni lat wysoko wyspecjalizowanego sektora przemysłu farmaceutycznego i spożywczego oraz funkcjonujących podmiotów ochrony zdrowia. Stanowią one podstawę do rozwoju oferty komplementarnych usług niepublicznych w tym zakresie. Szeroko rozumiany rozwój społeczno-gospodarczy Starogardu Gdańskiego powinien także uwzględniać zasoby i walory przyrodnicze oraz miejsca o znaczeniu kulturowym. Potencjał otoczenia miasta sprzyja rozwojowi inwestycji energetycznych w zakresie źródeł odnawialnych: wiatru, słońca, biomasy oraz produkcji biogazu.

Województwo śląskie

W województwie śląskim znajduje się duży centralnie położony Katowicki Obszar Metropolitalny oraz trzy ośrodki regionalne – Bielsko-Biała, Częstochowa i Rybnik – oraz miasta subregionalne – Cieszyn, Racibórz i Zawiercie.

Katowicki Obszar Metropolitalny (KOM) obejmujący teren Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii z wiodącym obszarem jej rdzenia oraz Miasto Jaworzno, poszerzony o tereny istotne z punktu widzenia interwencji państwa wobec tego obszaru, jest jednym z kluczowych obszarów wsparcia w perspektywie najbliższej dekady. Przesądzają o tym zarówno problemy, których obszar ten doświadczał w czasie transformacji ekonomicznej końca XX wieku, jak i wyzwania związane ze współczesną transformacją energetyczną i społeczno-gospodarczą. Interwencja na poziomie obszaru metropolitalnego musi zatem integrować cele różnych polityk publicznych i być prowadzona w perspektywie gruntownej rewitalizacji części miejskich obszarów problemowych, położonych na terenie metropolii. Jednocześnie Katowicki Obszar Metropolitalny jest kluczowym elementem krajowego układu metropolitalnego o znaczącej pozycji międzynarodowej.

W związku z powyższym interwencja powinna brać pod uwagę potencjały rozwojowe metropolii, związane z nowymi funkcjami największych miast GZM, jako ośrodków o bogatej ofercie kulturalnej, akademickiej i gospodarczej – w celu wzmocnienia roli metropolii w przestrzeni europejskiej, w szczególności w kierunku południowej i zachodniej Europy. Wsparcie państwa powinno obejmować także dalszy rozwój potencjału naukowego, opartego o sieciowanie kluczowych uczelni metropolii, i badawczo-rozwojowego, ukierunkowanego na wdrażanie rozwiązań w przemyśle i biznesie, w szczególności posiadającego związki z regionalnymi specjalizacjami gospodarczymi. Wsparciem z poziomu krajowego powinny zostać objęte również funkcje gospodarcze obszaru jako kluczowego ośrodka przemysłowego Polski. Istotnym będzie dalszy rozwój działalności w obrębie Krajowych Klastrow Kluczowych (medyczny, nano i automotive) oraz poza nimi (technologia dla energetyki i ochrony środowiska). Lokowanie na tym terenie nowych gałęzi przemysłu pozwoli wykorzystać wysokie kompetencje mieszkańców oraz rentę położenia na przecięciu korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim. Wzmocnienie potencjału rozwojowego metropolii będzie wymagało także dalszych inwestycji w rozwój infrastruktury transportowej, tj.: kolei metropolitalnej, rozbudowy autostrady A4 oraz rozbudowy intermodalnego terminala w Sławkowie. Interwencja może dotyczyć też przemysłu zbrojeniowego rozwijanego w GZM, wsparcia w tworzeniu i rozwijaniu infrastruktury sztucznej inteligencji.

Przedmiotem interwencji powinny być także kwestie rekonstrukcji tkanki miejskiej, zniszczonej m.in. intensywną działalnością wydobywczą, zaniedbaniami powstałymi zarówno w procesie forsownej industrializacji, jak i późniejszych transformacji. Szczególnym zainteresowaniem powinno cieszyć się nadawanie funkcji użytkowych terenom zdegradowanym, w tym poprzemysłowym (także pogórnym), odzyskiwanym m.in. w wyniku procesów: rekultywacji, remediacji i rewitalizacji. W zależności od uwarunkowań i potrzeb mogą być one przeznaczane na tereny inwestycyjne, na realizację rozwiązań wspierających bezpieczeństwo ekologiczne i środowiskową odporność regionu, lub wykorzystywane do zachowania pamięci o dawnym dziedzictwie poprzemysłowym. Wsparcie powinno dotyczyć też przebudowy zasobów mieszkaniowych metropolii, w szczególności tych, których stan jest istotną barierą rozwojową części miast, oraz działań ograniczających zjawisko suburbanizacji i depopulacji miast wchodzących w skład metropolii. Rekonstrukcja społeczna powinna obejmować problemy związane z restrukturyzacją gospodarczą, ale także specyficzne problemy zdrowotne mieszkańców, które są negatywnym efektem rozwoju gospodarczego regionu.

Skala i złożoność problemu wymaga użycia istotnych środków finansowych i specjalnych instytucji koordynacyjnych, łączących działania instytucji krajowych i samorządowych – wszystkich szczebli, w tym samorządu województwa i Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Koordynacja i odpowiednie wyposażenie tych działań w środki pozostające w dyspozycji różnych podmiotów będą miały kluczowe znaczenie dla powodzenia działań w perspektywie rozpoczynającej się dekady. Wpłyną także na warunki środowiskowe rozwoju regionu takie jak: 1) zanieczyszczenie powietrza pochodzące z zakładów przemysłowych; 2) zanieczyszczenie wód i gleb, zaburzenie stosunków wodnych, zagrożenie zalaniem; 3) problem cofki słonych wód pokopalnianych nie tylko na Odrze, ale i na innych mniejszych rzekach.

Wsparcie dla **Bielska-Białej** i obszaru funkcjonalnego tego ośrodka polegać będzie przede wszystkim na wykorzystaniu potencjału ekonomicznego miast, z rozwinięciem ich aktywności w zakresie włączenia w europejskie sieci wiedzy i innowacji technologicznych. Ważnym elementem rozwoju miasta będzie wzmocnienie jego potencjału akademickiego i kulturalnego, rozwój specjalizacji medycznych oraz rozwój zlokalizowanego w powiecie bielskim Krajowego Klastra Kluczowego, tj. klastra lotniczego. Wzmocnieniu powinna ulec rola Bielska-Białej jako centrum transportu publicznego obsługującego także atrakcyjne turystycznie okolice (w tym poprzez kolej aglomeracyjną wykorzystującą korzystny krzyżowy układ sieci kolejowej) i rozwinięcie oferty spędzania czasu wolnego. Kluczowym potencjałem subregionu o zasięgu ponadregionalnym, a nawet krajowym, który należy rozwijać, jest turystyka, w tym turystyka uzdrowiskowa, stąd ważna jest poprawa jakości powietrza, wykorzystanie OZE i nisko- i zeroemisyjnego transportu oraz ochrona przyrody i bioróżnorodności.

Częstochowa powinna wykorzystać swoje specjalizacje gospodarcze jako zasób do rozwoju nowoczesnych technologicznie przedsiębiorstw i instytucji sektora B+R, także w oparciu o instytucje akademickie. Zwrócić należy uwagę na rolę przemysłu hutniczego w łańcuchach wartości, istotnych dla rozwoju branży: automotive, OZE, zbrojeniowej. Miasto powinno rozwijać też funkcje związane z dostępem do instytucji wyższego rzędu dla północnej części województwa i wzmocnieniem rynku pracy. Ważnym elementem rozwoju obszaru funkcjonalnego i subregionu będzie poprawa funkcjonowania transportu zbiorowego oraz wykorzystanie potencjału ruchu pielgrzymkowego i specjalizacji gospodarczych aglomeracji.

Aglomerację Rybnicką tworzą trzy miasta na prawach powiatu: Jastrzębie-Zdrój, Rybnik i Żory, miasto powiatowe Wodzisław Śląski oraz Radlin i Rydułtowy. Wsparcie dla tej aglomeracji będzie związane z rozwojem funkcji regionalnych wyższego rzędu w zakresie kultury, edukacji, rozwoju instytucji badawczo-naukowych oraz wykorzystaniem potencjału ekonomicznego i korzystnego położenia między Katowicami a Ostrawą. Wspierane powinny być również działania związane z rekultywacją i rewitalizacją terenów zdegradowanych oraz nadaniem im nowych funkcji społecznych, gospodarczych i środowiskowych. Dodatkowo na tym terenie wyzwaniem będzie dłuższy niż w innych częściach kraju czas eksploatacji złóż węgla (węgiel koksujący). Poprawie ulegnie skomunikowanie kolejowe tego obszaru, a dodatkowe wsparcie będzie towarzyszyć zintegrowaniu transportu subregionalnego, wiążącego połączenia kolejowe z autobusowymi, w szczególności za sprawą ponownego włączenia do sieci połączeń kolejowych miasta Jastrzębie-Zdrój. Konieczne jest także doprowadzenie do zakończenia kluczowych regionalnych inwestycji drogowych takich jak Droga Główna Południowa oraz Droga Regionalna Racibórz – Pszczyna. W ten sposób obszar funkcjonalny Aglomeracji Rybnickiej zostanie połączony bezpośrednio z Lokalnym Ośrodkiem Rozwoju, jakim jest Racibórz, oraz zostanie połączony z istniejącą autostradą A1 w kierunku Katowic i Ostrawy.

Racibórz to ośrodek subregionalny, którego funkcje związane z rozwojem rynku pracy i jakością oraz zakresem usług publicznych mogą w istotny sposób wzmacniać obszar graniczny dwóch województw. Wsparcie powinno dotyczyć także poprawy atrakcyjności miasta jako miejsca zamieszkania i spędzania czasu wolnego oraz poprawy jego dostępności komunikacyjnej i oferty edukacyjnej, powiązanej z rozwojem gospodarczym miasta i regionu.

Zawiercie to istotny ośrodek kształtujących się funkcji subregionalnych, obsługujący obszar na wschód od KOM. Wsparcie dla tego miasta powinno stymulować procesy rozwojowe na obszarze, który pozostaje poza wpływem KOM czy Aglomeracji Częstochowskiej, w szczególności poprzez rozwój różnorodnego rynku pracy, poprawę jakości i dostępności usług publicznych oraz tworzenie nowych funkcji powiązanych z atrakcyjnym turystycznie obszarem Jury Krakowsko-Częstochowskiej i komplementarnych wobec pozostałych obszarów funkcjonalnych województwa.

W województwie śląskim funkcjonuje też **Cieszyn** jako miasto łączące funkcje subregionalne z pozycją miasta granicznego o obszarze funkcjonalnym wykraczającym poza granice państwa – tworzoną wspólnie z miastem Cesky Tesin. W tym kontekście wsparcie dla Cieszyna jest związane z polityką transgraniczną państwa, zorientowaną na wykorzystanie bliskości ośrodków miejskich po obu stronach granicy, a także z jego unikalnymi funkcjami kulturowymi i akademickimi. Model tego wsparcia mógłby służyć za wzór rozwijany w innych miastach transgranicznych.

Województwo świętokrzyskie

W województwie świętokrzyskim funkcjonuje ośrodek regionalny, jakim są Kielce oraz trzy subregionalne: Ostrowiec Świętokrzyski, Skarżysko-Kamienna i Starachowice.

Rozwój **Kielc** polegał będzie na wzmacnianiu pozycji miasta będącego stolicą województwa oraz na budowaniu potencjału ekonomicznego, pozwalającego na tworzenie atrakcyjnego rynku pracy. Wsparcie może zatem dotyczyć atrakcyjności inwestycyjnej miasta, w tym wykorzystania niezagospodarowanych terenów, oraz wzmacniania specjalizacji gospodarczych regionu. Istotnym elementem interwencji będzie poprawa dostępności komunikacyjnej miasta i jego obszaru funkcjonalnego, która umożliwi włączenie do głównych krajowych i międzynarodowych szlaków transportowych (drogowych i kolejowych). Kluczowe w tym zakresie jest wzmocnienie powiązań drogowych w osi północ-południe. W zakresie inwestycji kolejowych kluczowa jest poprawa stanu infrastruktury linii nr 8. Ważnym kierunkiem wsparcia będzie rozwój funkcji targowo-wystawienniczej miasta i jego międzynarodowej rozpoznawalności w tym zakresie. Przedmiotem interwencji będą też funkcje związane z badaniami naukowymi, w szczególności w zakresie metrologii i wybranych obszarów nauk medycznych oraz wzmacnianie potencjału akademickiego miasta – poprzez wspieranie rozwoju kieleckich uczelni wyższych.

Wsparcie zmierza do tego, by uczynić z **Ostrowca Świętokrzyskiego** miasto mogące spełniać funkcje subregionalne w zakresie dostępu do usług wyższego rzędu dla mieszkańców północnej i wschodniej części województwa. Wzmocnieniu powinna ulec przede wszystkim dostępność komunikacyjna miasta. Wsparcie dotyczyć będzie także transportu zbiorowego, wzmacniania rynku pracy, w szczególności zaś powiązanego z rozwojem istotnych dla obszarów specjalizacji gospodarczej sektora edukacji zawodowej i przemysłu związanego z tą częścią województwa.

Starachowice stanowią istotny biegun rozwoju gospodarczego oddziałujący na otaczające powiaty. Wsparcie miasta powinno koncentrować się na wzmacnianiu funkcji gospodarczych o znaczeniu ponadlokalnym wykorzystując potencjał Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Starachowice”. Ważny jest rozwój mieszkalnictwa odpowiadającego potrzebom pracowników dojeżdżających do SSE. Kluczowym kierunkiem interwencji pozostaje poprawa dostępności komunikacyjnej miasta, umożliwiająca sprawne powiązania Starachowic z Kielcami, Ostrowcem Świętokrzyskim oraz pozostałymi ośrodkami województwa, a także południową częścią województwa mazowieckiego (Radom) i wzmacniająca ich rolę w policentrycznej sieci osadniczej regionu.

Skarżysko-Kamienna pełni funkcję ośrodka subregionalnego w północnej części województwa świętokrzyskiego, stanowiąc węzeł przemysłowo-logistyczny o znaczeniu regionalnym. Wsparcie miasta powinno koncentrować się na poprawie dostępności komunikacyjnej miasta na poziomie regionalnym, w tym poprawie powiązań z istniejącą drogą ekspresową S7. Istotnym kierunkiem interwencji jest także przygotowanie i rozwój nowych terenów inwestycyjnych, umożliwiających lokalizację działalności przemysłowej i logistycznej o wysokim stopniu specjalizacji, w tym w sektorze związanym z obronnością w celu zapewnienia ciągłości produkcji specjalnej na potrzeby obronności państwa.

Województwo warmińsko-mazurskie

W województwie warmińsko-mazurskim funkcjonuje jeden ośrodek regionalny – Olsztyn, jeden pełniący jednocześnie funkcje regionalne i subregionalne – Elbląg, oraz jeden subregionalny – Ełk.

Istotą wsparcia dla **Olsztyna** będzie, obok umocnienia pełnionych od osiemdziesięciu lat funkcji miasta wojewódzkiego, wzmocnienie jego pozycji akademickiej, w tym na kierunkach techniczno-inżynierskich, w szczególności specjalizacji badawczych i dydaktycznych Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego, oraz poprawa skomunikowania miasta. Dostępność miasta z terenu regionu poprawić może budowa korytarza drogi ekspresowej do Ełku oraz usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego. Inwestycje transportowe łączące stolicę województwa z innymi częściami regionu wpłyną też na podniesienie atrakcyjności turystycznej województwa, a także przyczynią się do rozwoju aktywności gospodarczej – w szczególności w obszarze inteligentnych specjalizacji regionu (ekonomia wody, żywność wysokiej jakości, drewno i meblarstwo, zdrowe życie). Istotne jest również wzmocnienie funkcji Olsztyna jako ważnego ośrodka kulturalnego w regionie i kraju, m.in. poprzez wspieranie mających już swoją tradycję i rozpoznawalnych na arenie ogólnokrajowej wydarzeń, jak również nowych inicjatyw, wpływających na poprawę jakości oferty inwestycyjnej Olsztyna, wspieranie rozwoju przedsiębiorczości i efektywne przyciąganie kapitału zewnętrznego.

Funkcje regionalne i subregionalne **Elbląga**, związane z dostępem do usług wyższego rzędu, mogą zostać wzmocnione m.in. przez lepsze wykorzystanie portu morskiego – rozwój transportu wodnego mógłby stanowić ważny element logistyki i turystyki. Z kolei bliskość Trójmiasta stanowi istotny impuls rozwoju gospodarczego. Ponadto, położenie komunikacyjne Elbląga powinno stanowić jego główny potencjał gospodarczy, zarówno w kontekście rozwoju sektora turystycznego, jak i przyciągania nowych inwestycji. Istotne jest również wzmocnienie funkcji związanych z badaniami i rozwojem. Naukowo-badawczy potencjał miasta będzie wspierał rozwój inteligentnych specjalizacji regionu, przyczyniając się do zatrzymania wykwalifikowanej kadry oraz młodych mieszkańców tego ośrodka. Wspierany będzie też potencjał turystyczny regionu, a także uzupełnianie funkcji regionalnych miasta w zakresie usług edukacyjnych i zdrowotnych.

Wsparcie dla **Ełku** powinno pomóc miastu w rozwinięciu funkcji subregionalnych, tak by móc pełnić rolę ośrodka dostępu do funkcji wyższego rzędu dla mieszkańców całej wschodniej części województwa oraz pełnić rolę ośrodka obsługującego atrakcyjny turystycznie obszar Pojezierza Mazurskiego. Poprawa jakości życia mieszkańców będzie osiągana dzięki wzmocnieniu obszaru usług publicznych i transportu zbiorowego. Ważnym czynnikiem wsparcia rozwoju będzie poprawa dostępności subregionalnej i zewnętrznej za sprawą budowy Rail Baltica i drogi S16. Wsparcie będzie też dotyczyć pozycji gospodarczej Ełku jako obszaru do ekspansji przedsiębiorstw w kontekście wykorzystania Parku Naukowo-Technologicznego oraz rozwoju funkcji logistycznych w MOF Ełku.

Województwo wielkopolskie

W województwie wielkopolskim funkcjonuje ośrodek metropolitalny, jakim jest Poznań, oraz sześć innych miast o znaczącej roli w rozwoju województwa – Kalisz, Ostrów Wielkopolski, Konin, Leszno, Piła i Gniezno.

Poznań i jego obszar metropolitalny może wykorzystać swój potencjał ekonomiczny, akademicki, społeczny dla zbudowania silniejszej roli krajowej i międzynarodowej. Znaczącą rolę w rozwoju pozycji gospodarczej Poznania ma jego położenie w sieci transportowej i rozwijające się dzięki niemu usługi logistyczne oraz funkcje związane z tradycyjną dla tego ośrodka rolą miasta targowego. Wsparcie z poziomu polityki krajowej powinno obejmować wzmocnienie roli Międzynarodowych Targów Poznańskich, szczególnie jako promotora polskiej gospodarki za granicą, ale także jako centrum wymiany handlowej i innowacji gospodarczych, będącego ogniwem w tworzeniu powiązań istotnych dla przedsiębiorstw. Zwiększenie roli Poznania jako miejsca współpracy biznesowej powinno uwzględniać modernizację i rozbudowę infrastruktury wystawienniczej, umożliwiającej organizację wydarzeń o globalnym zasięgu.

Wsparcie dla Metropolii Poznańskiej dotyczyć będzie także rozwoju funkcji wyższego rzędu, w tym akademickich, kulturalnych, związanych z przemysłami czasu wolnego, zwiększających atrakcyjność turystyczną miasta. W interesie kraju jest wzmocnienie powiązań międzynarodowych poznańskich uczelni i instytucji kultury, stanowiące istotny warunek podwyższenia pozycji miasta w skali europejskiej.

Wsparcie krajowe będzie miało też na celu wzmocnienie regionalnej, krajowej i międzynarodowej dostępności Poznania – przede wszystkim za sprawą tworzenia Kolei Dużych Prędkości oraz modernizacji węzła kolejowego wraz z dworcem głównym. W perspektywie strategicznej istotne będzie też wydłużenie KDP w kierunku Berlina. Wzmocnienie dostępności miasta z obszaru jego oddziaływania regionalnego oraz powiązań z sąsiednimi województwami umożliwi budowa korytarza drogi ekspresowej S11. Dla sprawnego funkcjonowania obszaru metropolitalnego istotne znaczenie będzie mieć także północno-wschodnia obwodnica Poznania (realizowana przez jst), a więc III rama komunikacyjna miasta.

W województwie wielkopolskim, obok metropolii poznańskiej, dokumenty samorządu województwa wskazują też na **aglomerację kalisko-ostrowską**, złożoną z dwóch ośrodków miejskich, które w perspektywie mogą tworzyć ośrodek regionalny. Wymaga to jednak wzmocnienia wzajemnych powiązań (efektywnego połączenia drogowego), pełniejszego ukształtowania wspólnego obszaru funkcjonalnego oraz wzmocnienia funkcji wyższego rzędu, także w wymiarze, które nie zależą od interwencji władz publicznych (lokalne przedsiębiorstwa, poszerzające rynek pracy, wzrost liczby studentów, rozwój sektora kreatywnego).

Wsparcie dla **Kalisza** będzie zatem uwzględniało rolę miasta jako aglomeracji regionalnej i rozwój jej funkcji, w powiązaniu z zasobami i potencjałami miasta. Będzie ono skupiać się na wzmocnieniu sektora edukacji i badań w powiązaniu z zasobami instytucji akademickich i podmiotów gospodarczych oraz rozwijanymi specjalizacjami ekonomicznymi miasta. Wsparcie należy się także innym funkcjom wyższego rzędu – powiązanym z kulturą i usługami zdrowotnymi – tak by wzmacniały one komplementarną wobec Poznania rolę tego ośrodka. Istotne znaczenie mają także rozwiązania zwiększające dostępność transportową ośrodka,

zarówno w kontekście krajowym, jak i regionalnym (poprawa przepustowości korytarza drogi krajowej nr 25, budowa obwodnicy Kalisza, dostęp do Kolei Dużych Prędkości wraz z wielofunkcyjnym centrum przesiadkowym).

Wsparcie dla **Ostrowa Wielkopolskiego** powinno uwzględnić zarówno te funkcje gospodarcze i komunikacyjne, które są komplementarne wobec sąsiedniego Kalisza, jak i własne funkcje subregionalne – związane z edukacją, kulturą, opieką zdrowotną. Przedmiotem zainteresowania z poziomu krajowego będzie wsparcie specjalizacji rozwojowych Ostrowa Wielkopolskiego – takich jak klastr energetyczny – w powiązaniu ze wspierającymi je instytucjami sektora edukacyjnego i badawczego.

Wzmocnienie subregionalnych funkcji **Piły** – zarówno w zakresie świadczenia usług publicznych wyższego rzędu (w tym w szczególności szpital, centra diagnostyczne i rehabilitacyjne oraz kultura), jak i tworzenia atrakcyjnego i zróżnicowanego rynku pracy – jest istotne m. in. ze względu na jej położenie na skraju dużego słabo zurbanizowanego obszaru Polski północno-zachodniej. Kierunki rozwoju powinny obejmować w szczególności usługi cyfrowe i zielone technologie oraz wykorzystanie walorów przyrodniczych regionu w kierunku usług dla „srebrnego” sektora (usługi społeczno-opiekuńcze, rehabilitacja, turystyka). Dodatkowo istotnym celem będzie poprawa dostępności komunikacyjnej miasta i jego obszaru funkcjonalnego, przede wszystkim za sprawą budowy planowanych korytarzy ciągów dróg ekspresowych S10 i S11.

Leszno jest ośrodkiem subregionalnym południowo-zachodniej Wielkopolski oraz centrum gospodarki tego obszaru. Zasadne jest wsparcie rozwoju branży meblarskiej i pokrewnych, rozwój klastra budowlanego sprofilowanego na niskoemisyjne rozwiązania w energetyce i budownictwie, kształcenie dorosłych, wzmocnienie potencjału szpitala. Dodatkowym czynnikiem rozwoju Leszna jako ośrodka subregionalnego powinna być elektryfikacja linii kolejowej nr 14 do Głogowa i Krotoszyna oraz wsparcie dla poprawy dostępności miasta transportem zbiorowym z obszaru jego oddziaływania.

Konin ma do odegrania rolę nie tylko ośrodka subregionalnego świadczącego usługi wyższego rzędu we wschodniej części województwa wielkopolskiego, ale także ważnego ośrodka transformacji energetycznej. Celem interwencji będzie wzmocnienie dostępności miasta z okolicznych powiatów (w tym połączenie drogami krajowymi z Turkiem oraz Kaliszem i Ostrowem Wielkopolskim), a także wsparcie dla rozwoju usług turystycznych w regionie.

Wsparcie dla **Gniezna** musi – obok typowych funkcji ośrodka subregionalnego, związanych ze świadczeniem usług publicznych wyższego rzędu, edukacją i opieką zdrowotną – uwzględniać także znaczenie tego miasta jako miejsca istotnego dla tożsamości państwowej i kulturowej, a także potencjalnego międzynarodowego centrum wydarzeń. Istotny z perspektywy wzmocnienie funkcji subregionalnych jest rozwój atrakcyjnego i zróżnicowanego rynku pracy oraz poprawa dostępności komunikacyjnej miasta i zintegrowanie jego obszaru funkcjonalnego (przede wszystkim za sprawą inwestycji drogowych, transportu zbiorowego i rozwoju alternatywnych form transportu). Ważnym czynnikiem wsparcia rozwoju miasta i jego obszaru funkcjonalnego jest też wykorzystanie bliskości Metropolii Poznańskiej, co może ułatwiać rozwój oferty turystycznej i międzynarodowych powiązań miasta.

Województwo zachodniopomorskie

W województwie zachodniopomorskim interwencja w ramach OSI obejmuje obszar metropolitalny Szczecina z miastami współtworzącymi (Stargard i Świnoujście) oraz Koszalin – o randze ośrodka regionalnego – i powiązany z nimi funkcjonalnie Kołobrzeg – o randze ośrodka subregionalnego. Ważną rolę w rozwoju regionu pełni położony w jego wschodniej części i rozwijający funkcje subregionalne Szczecinek.

Rola **Szczecina** jako metropolii morskiej położonej przy zachodniej granicy kraju wymaga wsparcia biorącego pod uwagę zarówno jej rolę międzynarodową, jak i krajową oraz regionalną. Interwencji wymaga rozwój funkcji morskich (w tym inwestycje w połączenia promowe), uwzględniający także rolę Świnoujścia, w tym inwestycje modernizujące obszary portowe i działalność podmiotów funkcjonujących w obszarze szeroko rozumianej gospodarki morskiej, w tym na obszarach stoczniowych.

Transgraniczna funkcja Szczecina łączy oddziaływanie na tereny północno-wschodnich Niemiec z oddziaływaniem metropolii w regionie Morza Bałtyckiego. W tym kontekście niezwykle istotne jest wzmocnienie międzynarodowych powiązań ośrodka akademickiego i wsparcie kształcenia w obszarze specjalizacji regionu. Istotnym kierunkiem interwencji jest poprawa dostępności miasta, zwłaszcza od strony centrum kraju (połączenia kolejowe, połączenie drogą ekspresową z Piłą). Wzmocnieniu powinna ulec także dostępność metropolii z terenu województwa, a także system transportu na terenie obszaru metropolitalnego, w tym budowa obwodnicy kolejowej

(neutralizacja transportu niebezpiecznych ładunków), dostosowanie węzła kolejowego do obsługi kolei metropolitalnej, poprawa połączeń kolejowych między Szczecinem a Świnoujściem, podnoszenie rangi portu lotniczego Szczecin-Goleniów. Rola metropolii wyraża się też we wsparciu rozwoju turystyki w skali całego województwa oraz wzmocnieniu rozwoju energetyki wiatrowej. Utrzymaniu i zwiększaniu potencjału metropolii służyć będzie też wzmocnienie podmiotów gospodarczych o strategicznym znaczeniu dla państwa położonych na jej obszarze (Grupa Azoty Zakłady Chemiczne „Police” SA, Zespół Elektrowni Dolna Odra, Zarząd Portów Morskich Szczecin-Świnoujście).

Regionalne funkcje metropolii realizowane są m.in. przez zapewnienie dostępu do usług wyższego rzędu na terenie samego Szczecina i innych miast średnich w jej obrębie. **Świnoujście** stanowi ważny element potencjału całego obszaru metropolitalnego (gazoport, największy terminal promowy w Polsce, miejsca pracy w sektorze gospodarki morskiej, turystyka). W ramach podejmowanej interwencji rozwój potencjału ekonomicznego miasta wiąże się ze wzmocnieniem jego dostępności transportowej oraz rozbudową funkcji portowych.

Wchodząc w skład Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego i pozostając w silnej relacji ze stolicą województwa **Stargard** koncentruje autonomiczny potencjał ekonomiczny i skupia funkcje kluczowe dla obsługi funkcjonalnej znacznej części środkowej oraz południowo - zachodniej części województwa. Miasto odgrywa istotną rolę jako ośrodek gospodarczy, ważny węzeł komunikacyjny i punkt dostępu do usług publicznych. Tym samym włącza się w główne kierunki rozwoju metropolii, a zarazem integruje powiązania komunikacyjne poprawiające jakość życia mieszkańców powiatu i terenów sąsiednich. Przewidywane jest wsparcie ośrodka i jego otoczenia w zakresie funkcji transportowych oraz rozwoju potencjału gospodarczego.

Wsparcie **Koszalina** jako ośrodka regionalnego niebędącego miastem wojewódzkim polega na wzmocnieniu funkcji dostępności do usług publicznych wyższego rzędu dla wschodniej części województwa. Interwencja państwa dotyczyć będzie także tworzenia warunków dostępności transportowej (planowany korytarz drogi ekspresowej S11 łączącej miasto z Wielkopolską i regionami Polski południowej; planowany korytarz drogi ekspresowej S6 w kierunku Trójmiasta) oraz rozwoju potencjału gospodarczego, naukowego i kulturalnego, zwłaszcza związanego z bliskością morza.

Kołobrzeg objęty jest wsparciem funkcji związanych z gospodarką morską, w szczególności rozwoju portu i obsługi morskiej energii wiatrowej. Kołobrzeg może liczyć na wsparcie funkcji związanych z gospodarką morską i funkcjonowaniem portu, a także w zakresie magazynów energii. Wsparcie będzie dotyczyć także funkcji uzdrowiskowej i turystycznej miasta. W tym ostatnim zakresie możliwa jest też współpraca z miejskim obszarem funkcjonalnym Koszalina. Oba ośrodki, ze względu na dzielącą je odległość i różnice interwencji, traktowane będą jednak osobno, z perspektywą wsparcia dla wspólnych przedsięwzięć.

Rozwój subregionalnych funkcji **Szczecinka** będzie miał istotne znaczenie dla południowo-wschodniej części województwa. Wsparcie będzie koncentrować się na rozwoju usług publicznych, wzmocnieniu lokalnego rynku pracy i działaniach poprawiających jakość życia mieszkańców. Ważnym elementem będzie wsparcie dla rozwoju potencjału turystycznego subregionu we współpracy ze wspieranymi przez region sąsiednimi obszarami funkcjonalnymi Wałcza i regionu miast strefy centralnej województwa.