

Rola regionów nadmorskich  
na tle układu przestrzenno-gospodarczego kraju.

Każdy region winien spełniać określone funkcje gospodar-  
cze i społeczne całego kraju, gdyż jest częścią jego organizmu  
gospodarczego i jego terytorium.

Określenie aktualnej roli wybrzeża i regionów nadmor-  
skich, jak również uprecyzowanie tej roli w perspektywie przyzo-  
łości winno być sztywno dokonane przy założeniu, że charakter  
gospodarczy i układ przestrzenno-gospodarczy wybrzeża i regio-  
nów nadmorskich winien być w pierwszym rzędzie funkcją gospo-  
darki całego Państwa, a więc i funkcją jego układu przestrzenno-  
gospodarczego.

Nie znaczy to bynajmniej, aby poza funkcjami ogólnopaj-  
owymi w gospodarczym układzie poszczególnych regionów nie odgry-  
wały poważnej roli funkcje regionalne wynikające ze specjalnych  
właściwości regionów. W ujęciu takim w warunkach gospodarki pla-  
nowej nie powinno być sprzeczności.

Mówiąc o wybrzeżu morskim, o regionach morskich lub nad-  
morskich nie zawsze mamy na myśli pojęcie jednoznaczne. Dotyczy  
to nie tylko granicy terytorium, który nazywamy regionem, ale  
również i jego funkcji i treści gospodarczej i kulturalnej.

Planowanie przestrzenne pod pojęciem regionu rozumie ta-  
ką część terytorium państwowego, która wyodrębnia się od innych  
części zespołem sobie właściwych cech gospodarczych, kultural-  
nych i społecznych, kształtowanych na podłożu warunków natural-

nych i historycznych, i która równocześnie wiąże się wraz z innymi regionami w jeden harmonijny układ całego Państwa. Granice regionów powinny się pokrywać z granicami administracyjnymi Państwa.

Z takiego sformułowania pojęcia regionu wynika, że wydzielenie granic regionów i ich wielkości winno być rezultatem zastosowania całego szeregu kryteriów geograficznych, gospodarczych, historycznych i t.p. Z pracach planowania przestrzennego okazało się, że wśród wszystkich kryteriów podziału Państwa na regiony i regionów na mniejsze jednostki znaczenie decydujące posiada kryterium zasięgu usług spełnianych przez osiedle w stosunku do otaczającej je przestrzeni. Inne kryteria spełniają rolę pomocniczą kontrolującą i uzupełniającą.

Jednym z takich osiedli jest stolica Państwa - Warszawa, której zasięg usług obejmuje cały obszar kraju. Stolice regionów tworzą sieć obsługi regionów. Tak schodząc niżej dochodzimy do gminy, która winna być centrum usług w stosunku do najbliższego, najczęściej rolniczego zaplecza. Należałoby podkreślić na marginesie tych uwag, że wiele argumentów przemawia za celowością powiększenia liczby regionów (województw) oraz powołania szeregu ponadregionalnego w postaci prowincji.

Dzisiejsza sieć osiedli wykazuje układ wadliwy. Niektóre ze stolic regionów nie obsługują równomiernie i dostatecznie swojego zaplecza, np. Keszów, Białystok, Olsztyn, Poznań, Szczecin, a ponadto w związku z szybkim uruchamianiem się produkcji na terenie całego Państwa, jak również z wykrystalizowaniem x) albo na skutek zbyt dużego zaplecza, albo z powodu niedostatecznej rozbudowy ośrodka regionalnego.

nowywaniam się funkcji poszczególnych regionów kraju zachodzi konieczność rewizji obecnego podziału, konieczność wydzielenia nowych regionów i odpowiedniej rozbudowy ich stolic. Dotyczy to również osiedli niszczonych szczebli.

Żywe fakty gospodarcze będące wynikiem trzyletniego planu odbudowy gospodarczej, następnie założenia przestrzenne związane z planem 6-letnim oraz obecnie prowadzone studia terenowe nad siecią osiedleńczą, pozwolą na zakończenie jeszcze w bieżącym roku prac nad projektem podziału kraju na regiony.

W referacie tym - z konieczności - mówiąc o wybrzeżu i regionach nadmorskich - mam na myśli obszary pasa pomorskiego w granicach wojewódstw nie zapominając jednakże o tym, że funkcjonalny podział kraju winien być wynikiem z jednej strony obiektywnych warunków naturalnych, z drugiej zaś polityki gospodarczej i społecznej państwa.

Prace nad planami zagospodarowania przestrzennego obecnych regionów nadmorskich, t. j. przede wszystkim wojewódstwa Gdańskiego i Szczecińskiego oraz ich najważniejszych części zostały b. sfinansowane.

Regionalny plan zespołu portowo-miejskiego zatoki Gdańskiej jest już gotowy i będzie przedmiotem referatu w Gdańsku dla Nyskiej Komisji. Plan ten został opracowany przy ścisłej współpracy z C.U.P. oraz zainteresowanymi resortami. Obecnie wymaga formalnego uzgodnienia w sprawie ~~zgodności z planem~~ i uprawnomocnienia.

Prace nad planem zagospodarowania regionu Szczecińskiego

xów są również zaawansowane i będą przedmiotem odpowiedniego referatu w Szczecinie.

Funkcje wybrzeża morskiego i charakter jego układu przestrzennie-gospodarczego możemy nakreślić przez analizę jego zaplecza. Zaplecze to przy pewnym zgeneralizowaniu jest obszarem obejmującym całe dorzecze Odry, całe dorzecze Wisły oraz północne części Pomorza zachodniego i Mazowieckiego odwadnianego samodzielnie przez drobne rzeki uchodzące bezpośrednio do Bałtyku.

Taki układ hydrograficzny sprawia, że niemal całe terytorium Polski jest hydrograficznie powiązane z morzem.

Z analizy mapy układu hydrograficznego wynika, że:

- 1) Jedynie rzeka Łyna i kilka drobniejszych rzek pn.-wach. części Pomorza wschodniego mają swe dolne biegi poza granicami Państwa. Ich wody znajdują swe ujście do Bałtyku w Kalininogrodzie. Obszar ten na przyszłość predestynuje się do ścisłej współpracy przygranicznej z terenem <sup>Związku Radzieckiego</sup> ~~Litwy i Republiki~~ ~~XXXXXXXXXX~~. Obszar ten jest fragmentem planu zagospodarowania regionu Olsztyńskiego. Jego funkcje mają głównie charakter regionalny i lokalny.
- 2) Obszar wybrzeża między Szczecinem i Odadotiem odwadniany przez samodzielne drobne rzeki Pojezierzy, nie należący do systemów Odry i Wisły ma znaczenie gospodarcze przede wszystkim o charakterze regionalnym i lokalnym, tym bardziej, że pozba-

wiony jest większych zasobów surowców mineralnych o znaczeniu ogólnokrajowym.

3) Obrazy ujściowe delty Wisły i estuarium Odry wiążące niemal całe terytorium Iskra z morzem mają charakter potężnych węzłów o pierwszorzędym znaczeniu ogólnokrajowym. Przy uwzględnieniu niektórych elementów geopolitycznych - obszary ujściowe Odry i Wisły mają zasadnicze znaczenie również dla zaprzyjaźnionych z Polską państw sąsiedzkich, zwłaszcza dla Czechosłowacji.

Projektowana budowa kanału Odra-Buna, oraz rozbudowa i budowa nowej sieci krajowych dróg wodnych i lądowych w przyszłości mogą znacznie rozszerzyć zaplecze, a tym samym i funkcje naszych portów bałtyckich.

Długość całego wybrzeża morskiego Polski wynosi <sup>497</sup>..... km. Na 1 km biegnący wybrzeża wypada .627. km<sup>2</sup> z zaplecza państwowego. Jednakże, jeżeli uwzględnimy wyżej sformułowane wnioski - wówczas okaże się, że 1 km zatoki Szczecińskiej koncentruje na sobie nacisk .4248.. km<sup>2</sup> zaplecza krajowego, a 1 km zatoki Gdańskiej .5810.. km<sup>2</sup> zaplecza krajowego. Razem porty zatoki Gdańskiej i Szczecińskiej skupiają na sobie nacisk <sup>wybieżonego wg. kryterium hydrograf.</sup> 280500. km<sup>2</sup> potencjalnego gospodarczego zaplecza Polski, nie licząc udziału Czechosłowacji oraz zainteresowanych państw basenu bałtyckiego i innych.

Na tle układu hydrograficznego i hipsometrycznego Polski widzimy ponadto, że do obszarów ujściowych Odry i Wisły prowadzą wyraźnie zaznaczające się naturalne bramy wylotowe doliny

dolnej Odry i dolnej Wisły o pierwszorzędnym znaczeniu gospodarczo-komunikacyjnym również w zakresie komunikacji kolejowej i kołowej.

Bramy te mogą być związane w sposób naturalny od północy drogą morską i od południa doliną Brdy, Neteci i Warty. Są to jednakże kierunki drugorzędne, aczkolwiek nie pozbawione wagi gospodarczej.

Niektóra część wybrzeża, a mianowicie sawaria między zatoką Gdańską i Szczecińską oraz w mniejszej mierze zatoka Wiślanego jest odgradzona od reszty kraju wysoką barierą wyżyn pojeziernych, które łącznie z wyżynami północnymi krawędziami bagnistej pradoliny Neteci i Warty stanowią wyraźne przeszkody dla kierunków komunikacyjnych południkowych i dlatego w dużej mierze odizolowania Pomorza Zachodniego od reszty kraju.

Należy podkreślić, że dodatnie cechy układu naturalnego anatomie ułatwiają zainwestowanie gospodarcze i uzbrojenie terenu. Ujemne cechy układu naturalnego może i musi planowo przełamać technika jako narzędzie polityki gospodarczej Państwa.

#### XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Analiza układu hydrograficznego i topograficznego kraju ogólnie określa i wskazuje kierunki południe-północ, kierunki domorskie, jako główne, w związkach naszego wybrzeża z zapleczem kraju.

Drugim elementem przesadzającym o celowości i znaczeniu tych kierunków, a równocześnie w dużej mierze warunkującym

funkcje portów naszego wybrzeża jest dyslokacja głównych centrów surowcowych i produkcyjnych kraju.

Podstawową bazą surowcową Polski jest południe kraju oparte o wał Karpacko-Sudecki. Na południu kraju mamy najwięcej zapasy węgla i energii wód, ropy naftowej i gazu ziemnego, surowców ceramicznych i potrawnych, kamieni budowlanych, metali oraz znaczne ilości soli kachennej.

Pod względem dyslokacji eksploatowanych surowców występuje przeciwstawność północy i południa kraju. Inaczej mówiąc, główna baza surowcowa Polski znajduje się zdaleka od morza. W równoległym w stosunku do wybrzeża, lecz skrajnie przeciwnym kierunku znajduje się poza granicami państwa baza surowcowa i przemysłowa Czechosłowacji. Posiada ona duże znaczenie gospodarcze i wywołuje naturalne zainteresowanie polskim wybrzeżem.

Aktualna przeciwstawność charakteru gospodarczego regionów morskich i regionów południowej części kraju znajduje również swój wyraz w rozmieszczeniu przemysłu, który w głównej mierze związany jest z bazami surowców mineralnych.

W południowym, surowcowym pasie Polski koncentruje się 46% zatrudnienia w przemyśle. Występuje tu największa produkcja energii i największe jej zużycie dla celów produkcyjnych, przy czym przemysł tego pasa zużywa 40% surowców wagowo i 30% wg. wartości.

Odwrotnie pas regionów nadmorskich pod tym względem odznacza się pozycjami minimalnymi, za wyjątkiem obwarów zatoki

Gdańskiej i Szczecińskiej, których stosunkowo silne zainwestowanie jest wyrazem naturalnych więzi i ciążek gospodarczych tych przeciwstawnych sobie, a uzupełniających się pod względem charakteru gospodarczego i funkcji gospodarczych regionów dzisiejszej Polski. Pas nadmorski poprzez porty, przez które przychodzi większość importowanych surowców jest swoistą bazą surowcową Polski.

Ta sama zasada <sup>(naturalnych więzi i ciążek)</sup> obowiązuje również przy uwzględnieniu pozycji czechosłowackiej, z tym, że obciążeniem o szczególnej doniosłości w uwagi na dyzlokację baz surowcowych i przemysłu czechosłowackiego oraz naturalne możliwości ruchu w stosunku do polskiego wybrzeża morskiego jest obciążenie bramy morawskiej.

Tendencja głównych kierunków ruchu południe-północ znajduje również wyraz w zainwestowaniu przemysłu pionu Śląsk - morze. W pionie tym mieści się górnolaskie zagłębie węglowe oraz przemysł rejonów: bielato-bialskiego, krakowskiego, częstochowskiego, łódzkiego, wrocławskiego, inowrocławskiego, toruńskiego, bydgoskiego, grudziądzkiego i gdańskiego. Przemysł całego pionu zatrudnia w stosunku do całej Polski 55% robotników, surowca 43% surowców, wg. wagi i 50% wg. wartości oraz 63% produkowanej w kraju energii.

Tego rodzaju koncentracja przemysłu wskazuje na wzajemne oddziaływanie morza i surowcowo-przemysłowego zaplecza podkreślając dominującą wagę południowych kierunków ruchu.

Nie oznacza to jednakże, żeby kierunki równoleżnikowe, biegnące po liniach fizjograficznych pasowego układu Polski od bramy łużycko-szczecińskiej na wschód nie miały dużego



znaczenie. Znaczenie tych kierunków będzie wzrastać w miarę rozbudowy i budowy nowych okręgów przemysłowych poza obszarami dzisiejszych koncentracji. Jednakże kierunki południkowe pozostałyby dominujące.

Z przeprowadzonej analizy nie należy wnosić, że obecny układ komunikacyjny Polski odpowiada podanym, naturalnym tendencjom kierunków ruchu. Niestety, tak nie jest. Przyczyną tego stanu rzeczy znajdujemy w historii polityczno-gospodarczej terytorium dzisiejszej Polski, której różne części należały do różnych i obcych sobie układów politycznych, realizujących odmienną politykę gospodarczą. Dlatego na terytorium dzisiejszej Polski z łatwością prześledzić można dawne rubieże graniczne o słabej drożności i małej aktywności gospodarczej. Szczególnie ostra rubież na północ od linii Gorzów-Bydgoszcz-Białystok pogłębia komunikacyjne wyseparowanie regionów morskich od reszty społecza.

Dla państw saborczych kierunki równoleżnikowe miały znaczenie dominujące. Wykazuje to jasną mapę układu kierunkowego 1939 r. Niekiedy niemieckie kierunki ruchu ze Śląska szły do Saksonii i na Berlin, nie wykorzystując dostatecznie naszego naturalnego kierunku odrzańskiego Śląsk-Szczecin, który dzisiaj zmienia się szybciej w drugą domową od krajową, wzmocnioną bezpośrednią współpracą Polski z Czechosłowacją. Równoleżnikowe kierunki <sup>na Pomorzu</sup> ~~XXXXXXXXXX~~ w porównaniu ze Śląskimi były tym słabsze, że nie wiązały żadnych baz surowcowych, ani poważniejszych centrów przemysłowych. Dlatego dzisiaj. ~~XXXXXXXXXXXX~~  
~~XXXXXXXXXXXX~~

Nie

/dostatecznie rozbadwane domorskie kierunki ruchu są niewspół-  
miernie obciążone w porównaniu z niewykorzystanymi w całej pał-  
ni zainwestowanymi kierunkami równoleżnikowymi. Pomimo to, jak  
wskazuje aktualne mapy koncentracji surowcowych i przemysłowych  
i ruchu, naturalna domorska tendencja jest silniejsza od sztucz-  
nych zapór. I dlatego wybrzeże morskie i regiony morskie w  
układzie polskim mają znacznie lepsze perspektywy rozwoju i  
ich funkcje będą z każdym rokiem nabierały coraz większej mocy,  
stosownie do wzrostu sił produkcyjnych kraju oraz rozbudowy  
stosunków gospodarczych Polski z państwami basenu bałtyckiego  
i innymi.

W świetle analizy układu hydrograficznego, dawnych ukłed-  
dów kierunkowych, obecnych tendencji kierunkowych, obecnych  
koncentracji produkcji, surowcowej i przemysłowej narzuca się  
konieczność budowy i rozbudowy na kierunkach domorskich nowych  
okręgów przemysłowych. W szczególności, jeżeli chodzi o likwi-  
dację wyseparowania Pomorza Zachodniego i wschodniego zachodzi  
konieczność budowy w centralnych częściach rubieży, t.j. w pa-  
sie nadnotectim oraz w rejonie Wisna-Białychok nowych okręgów  
przemysłowych. Jest to tym bardziej konieczne, że poza okręgiem  
Szczecina i zatoki Gdańskiej pozostałe części regionów nadmor-  
skich znajdują się poza opłacalnym zasięgiem przemysłów podsta-  
wowych. Należy podkreślić, że wytyczne w zakresie podstawowych  
zadań narodowego planu gospodarczego na rok 1949 zwracają już  
uwagę na konieczność aktywizacji tych obszarów, nie pomijając  
równocześnie innych.

Aktywizacja gospodarcza głębszego zaplecza zatoki Szczecińskiej i Gdańskiej oraz likwidacja wyseparowania Pomorza przez budowę przemyśleń w pasie nadnoteckim i wisznisko-białostockim rozszerzy i wzmocni funkcje portów zatoki Gdańskiej i Szczecińskiej. Przyczyni się również do aktywizacji regionów morskich objętych dorzeczem Odry i Wisły. Jednakże pełna aktywizacja regionów morskich wymaga również ich uprzemysłowienia w oparciu o ich własne możliwości regionalne; wymaga odpowiedniego rozwinięcia funkcji regionalnych obok ogólnokrajowych. W tym zakresie nasuwa się konieczność aktywizacji pasa wybrzeża między Szczecinem i Gdańskiem oraz między Hłabliem i granicą.

Ta wielka strefa wybrzeża wyposażona jest w liczne porty, z których do najważniejszych należą: Kołobrzeg, Darłowo, Ustka i Łeba. Porty te mają podwójny charakter: z jednej strony spełniają funkcje rybackie i uzdrowiskowe, z drugiej - opierają się o regionalne zaplecze rolnicze i przemysłu rolnego stosunkowo płytkiego zaplecza. Nie wiąże ich bezpośrednio główna arteria komunikacyjna Szczecin-Gdańsk-Hłabli-Kalininograd. Są od niej odsunięte i nawiązują się jedynie krótkimi połączeniami, często prostopadłymi do najważniejszych miast, przez które przebiega ta arteria. W ten sposób wymienione porty spełniają dla nich funkcje jakby awanportów. I tak Kołobrzeg jest portem Białogardu i Koszalina, Darłowo ~~XXXXXXXXXX~~ Ustka Słupska, Łeba Lęborka, ~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~.

Portom tym, jak również ich drobniejszym sąsiadom narzuca

się konieczność rozszerzenia funkcji rybackich, uzdrowiskowych oraz przeładunkowych dla płodów rolnych i różnorodnych przemysłów przetwórczych zaplecza regionalnego, a nawet częściowo głębszego. Porty te mogą również częściowo uzupełniać funkcje Szczecina i portów zatoki Gdańskiej w zakresie przeładunku węgla i drobniejszego przemysłu stoczniowego. Rozwój tych portów wiąże się przede wszystkim z aktywizacją gospodarczą osłóych regionów morskich, przez rozbudowę w nich przemysłów przetwórczych, opartych na bazie rolnej, hodowlanej, drzewnej. Szczególną doniosłości w regionach nadmorskich jest pełna aktywizacja 2 okręgów rolniczych, posiadających znakomite warunki glebowe. Są to: okręg Pyrzycki - <sup>bazę żywnościową</sup> baza żywi-  
cielska zespołu portowo-miejskiego Szczecina i Żuławy - baza żywi-  
cielska zespołu portowo-miejskiego zatoki Gdańskiej.

W ten sposób z wytycznych planu krajowego wynika dla regionów morskich następujący podział funkcjonalny:

1. W pasie wybrzeża wyróżniamy dwa główne obszary portowe:
  - a) Zespół portowo-miejski zatoki Gdańskiej.
  - b) Zespół portowo-miejski Szczecina.

Obydwa zespoły będą spełniały i spełniają już dzisiaj funkcje portowe w skali krajowej. Podział funkcji między obydwie zespoły należeć będzie od polityki morskiej. W świetle dzisiejszych studiów i przewidywań Szczecin powinien w większym stopniu, aniżeli Gdynia i Gdańsk spełniać funkcje portu tranzytowego; natomiast zespół Gdański powinien w większym stopniu niż Szczecin obsługiwać zaplecze krajowe.

Rząd wielkości przeładunków towarowych w przyszłości określa się w dużym przybliżeniu dla Szczecina na około 16 milionów tonn, dla Gdańska około 16 milionów tonn i dla Gdyni około 8 milionów tonn. *Zespół Gdański planuje się na około 1 mil. osób a Szczeciński na 1/2 mil.*

2. 2 okręgi żywiołowe dla zespołów portowo-niejskich: Pyszki i Żuławy. Obydwa o bardzo wysokiej wydajności rolniczej. Obydwa położone w nasady <sup>bram</sup> wlotowych do zatok tych zespołów portowo-niejskich. W branie Gdańskiej, zbiernicami rucanu jest Tczew i Kalbork, w branie Szczecińskiej Starogard - Gryfin.

3. Niżowy pas nadmorski przecięty arterią Szczecin-Gdańsk-  
Kłobag z głównymi miastami: Białogard, Koszalin, Słupsk, Łoborz, Kłobag i portami: Kołobrzegiem, Łarłowem, Ustka, Łeba i całym szeregiem drobniejszych portów, głównie rybackich oraz nadmorskich kąpielisk i uzdrowisk.

Podstawa rozwoju gospodarczego tego pasa winno być: własny, rozbudowany w przyszłości, przemysł przetwórczy oparty głównie o surowce organiczne, rolnicze, hodowlane oraz o silnie rozbudowane rybołówstwo morackie. Funkcje portów mogą i powinny być rozszerzone przez uprzemysłowienie głębszego sąsiedztwa doliny Noteci i na Wielkopolski i współpracę z wielkimi portami. W związku z rozwojem rybołówstwa i żeglugi kabotażowej powinien się rozwinąć drobny i średni przemysł stoczniowy. Porty tego pasa mają warunki nawet dla uzupełnianych w stosunku do Szczecina i Gdańska-Gdyni przeładunków węgla. Funkcja ogólnokrajowa pasa nadmorskiego ma

kąpieliska, wczasowiska, uzdrowiska i sport wodny, mające znakomite warunki rozwoju.

4. Obszar wyznaczony po eksterytach o gospodarce leśnej, rolnej, hodowlanej i różnorodnym przemyśle przetwórczym oraz cegielnianym. Istnieją tu również warunki wykorzystania energii wód oraz walorów turystycznych i uzdrowiskowych.
5. Pas nadnotecki, w przyszłości z obszarem przemysłowym w rejonie Piła-Gorzów, nawiązującym do przyszłego obszaru przemysłowego Konińsko-Kłodawskiego z jednej strony oraz do osi o wybrzeża morskiego ze Szczecinem i Gdańskiem z drugiej. Pas ten ujęty jest wewnętrzną drogą wodną dolna Wisła, Brda, kanał Bydgoski - Notec, Warta, dolna Odra. W pasie tym Sępólno-Gorzów ma analogiczne znaczenie węzłowe dla Szczecina, jak Bydgoszcz dla Gdańska. Bydgoszcz nabierze jednak tym większego znaczenia wówczas, gdy zostanie zrealizowany projekt budowy kanału Śląsk-Warta-Notec znajdujący się na pionie Śląsk-Gdańsk.
6. Obszar nadnarwiański w rejonie Łomża-Stana-Białystok w przyszłości obszar przemysłowy oparty o torf, drzewo oraz barowce hodowlane i rolnicze. Obszar ten przełamał wyseparowanie Pomorza wschodniego i zwiąże je z regionami Polski centralnej i wschodniej.

Natroszony ogólny, przestrzenny układ funkcjonalny regionów nadmorskich jest układem czynnym i otwartym dla dalszego uruchomienia sił produkcyjnych i nadania mu dalszej żywej treści gospodarczej.



Oblicze gospodarczo-przestrzenne regionów morskich jest ściśle związane z odbudową gospodarczą całego kraju, jego przebudową i rozbudową. Każda celowa i dobrze zlokalizowana inwestycja przewidziana w planach gospodarczych zarówno w regionach morskich, jak i w ich zapleczu wzniesienia i kształtujące funkcje wybrzeża, wpływając równocześnie na kształtowanie się nowego układu osadniczego.

Rozbudowa życia gospodarczego wymaga odpowiedniej rozbudowy miast i innych osiedli i odpowiedniego do współczesnych potrzeb gospodarczych i wzniesienia społecznych kształtowania ich <sup>formy</sup> funkcji. Wymaga przede wszystkim określenia poszczególnym osiedlom ich roli funkcjonalnej i przewidywanej wielkości zaludnienia. Te elementy stają się rzeczową podstawą do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego osiedla, w którym funkcje i wielkość osiedla znajdują swój wyraz przestrzenny w odpowiednim podziale terenów.

Nie ulega wątpliwości, iż obecny układ osadniczy całego kraju jest wadliwy. Podobnie wadliwy jest układ osadniczy regionów nadmorskich. Wynownym tego przykładem jest Szczecin, który nie spełnia dostatecznie swej funkcji usługowej w stosunku do całego województwa.

W planie krajowym istotnym jest określenie funkcji i skali większych miast w bezpośrednim powiązaniu do podziałów regionalnych. Plan regionalny ma za zadanie określenie funkcji i skali mniejszych osiedli. Rola Gdańska i Szczecina jako ewentualnych stolic prowincji jest obecnie przedmiotem studiów.

Będący również obecnie w opracowaniu projekt podziałów regionalnych przewiduje podział państwa pomorskiego na szereg regionów, które stana się faktem z chwilą wytworzenia się ich ośrodków regionalnych. Oprócz istniejących obecnie ośrodków wojewódzkich w Gdańsku, Szczecinie, Bydgoszczy i Olsztynie wydaje się celowym wydzielenie nowych regionów w oparciu o Koszalin-Foćbrzeg, Piłę i Gorzów na zachodzie oraz Żak na Pomorzu Wschodnim.

Plan przestrzenny w systemie gospodarki planowej jest niezbędnym ogniwem, które wiąże plan gospodarczy z realizacją w terenie. Plan przestrzenny jest planem lokalizacyjnym. Wysoko komlejs będzie miała możliwość zapoznać się w Gdańsku i Szczecinie ze studiami do planów regionalnych, z gotowym już planem regionalnym, jak też i z planami miejscowymi, tj. z planami osiedli miejskich, rolniczych i innych.

