

Projekt
Planu zagospodarowania przestrzennego
województwa pomorskiego 2030
do konsultacji społecznych



Data: 24.03.2016
Status: Projekt do konsultacji społecznych
Przygotowało: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



Dyrektor Biura

Krzysztof Wojcieszuk

Generalny Projektant Planu

Jakub Pietruszewski

Zespół projektowy Planu:

Kamila Bezubik, Jarosław Czocharński, Anna Gołędzinowska, Anna Gralewska, Mirosława Hałuzo, Grażyna Kubicz, Anna Łoziak, Lech Michalski, Jakub Pietruszewski, Hanna Obracht-Prondzyńska, Jolanta Rekowska, Mateusz Richert, Izabela Siłkowska, Krzysztof Wojcieszuk

Koordinacja grafiki i baz danych:

Bartosz Pępek, Aleksandra Rudzińska

Opracowanie grafiki i baz danych:

Kamila Bezubik, Jarosław Czocharński, Anna Gołędzinowska, Andrzej Hałuzo, Mirosława Hałuzo, Grażyna Kubicz, Anna Łoziak, Anna Mazur, Barbara Mazurkiewicz, Bartosz Pępek, Hanna Obracht-Prondzyńska, Jakub Olech, Grażyna Radziszewska, Jolanta Rekowska, Mateusz Richert, Aleksandra Rudzińska, Izabela Siłkowska, Agnieszka Żebiałowicz-Łach

Współpraca:

Prof. dr hab. Inż. Tomasz Parteka, Anna Błażewicz-Stasiak (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego)

SPIS TREŚCI:

WPROWADZENIE	5
1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	10
1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego	10
1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego	12
1.3. Uwarunkowania położenia nad Morzem Bałtyckim	13
2. PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I SFERA SPOŁECZNA	15
2.1. Procesy demograficzne	15
2.2. Procesy społeczne	16
3. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	18
3.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna	18
3.2. Podstawowe elementy sieci osadniczej województwa	19
3.3. Powiązania transportowe i infrastrukturalne	34
3.4. System ochrony środowiska	49
3.5. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią	58
3.6. Granice terenów zamkniętych i ich strefy ochronne	60
3.7. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin	61
4. IDENTYFIKACJA OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH	63
5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA	67
5.1. Czynniki kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa	67
5.2. Założenia modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa	68
5.3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa – wizja	72
6. POLITYKA PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA WOJEWÓDZTWA	74
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1	77
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2	102
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3	137
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4	153
7. SYSTEM REALIZACJI POLITYKI PRZESTRZENNEJ	183
7.1. Założenia systemowe realizacji polityki przestrzennej	183
7.2. Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym	185
7.3. Rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i dokumentów o wymiarze terytorialnym	187
8. SYSTEM MONITORINGU PLANU	189
Załącznik nr 1. Wykaz zadań i inwestycji	
Załącznik nr 2. Plansze Planu	
Załącznik nr 3. Rysunki poglądowe	

WYKAZ SKRÓTÓW:

ATUE	Agenda Terytorialna Unii Europejskiej
B&R	system Bike and Ride
CNG	<i>Compressed Natural Gas</i> – gaz ziemny w postaci sprężonej
CWŻ	Centralny Wodociąg Żuławski
DK	droga krajowa
DSRK 2030	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPZ	główny punkt zasilania
GUS BDL	Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych
GZWP	główny zbiornik wód podziemnych
HELCOM	Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
KPOSK	Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
KPKZ 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
LNG	<i>Liquefied Natural Gas</i> – gaz ziemny w postaci ciekłej
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
MRP	mapy ryzyka powodziowego
NSIP	Program Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa
OM	obszar metropolitalny
OMG-G-S	Obszar Metropolitalny Gdańsk - Gdynia - Sopot
OZE	odnawialne źródła energii
P&R	system Park and Ride
PERN	Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna SA
PZPOM	Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego
PZPWP	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego
RIPOK	regionalna instalacja przetwarzania odpadów komunalnych
RPS	Regionalny Program Strategiczny
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRWP 2020	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
SWP	Samorząd Województwa Pomorskiego
SZ	Siły Zbrojne
TEN-E	Transeuropejska Sieć Energetyczna
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
UE	Unia Europejska
UMWP	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
UNESCO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury
WODGiK	Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
VTMIS	Europejskiego Systemu Monitoringu Ruchu Statków i Informacji
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZIT/ZPT	Zintegrowane Inwestycje/Porozumienia Terytorialne
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku

WPROWADZENIE

- 1) Dokonane zgodnie z art. 45 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*:
 - okresowa ocena dotychczas obowiązującego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, przyjętego uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.,
 - przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym,
 - ocena realizacji inwestycji w latach 2009-2012,umożliwiły szeroką diagnozę procesów zachodzących w przestrzeni regionu i tendencji zmian w zagospodarowaniu przestrzennym. Główny wniosek z tej diagnozy wskazał na potrzebę przystąpienia do prac nad sporządzeniem nowego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, w tym powiązania jego z obowiązującymi dokumentami określającymi kierunki rozwoju kraju i regionu, przede wszystkim z *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK 2030)¹ oraz regionalnymi dokumentami strategicznymi, zwłaszcza *Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* (SRWP 2020)².
- 2) Niniejszy *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* (PZPWP, Plan), sporządzony został na podstawie uchwały nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia nowego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta.

I. PODSTAWY PRAWNE

- 1) Podstawę prawną sporządzenia *Planu* stanowią w szczególności:
 - ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o *samorządzie województwa* (t.j. Dz. U. 2015, poz. 1392 z późn. zm.),
 - ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz. U. 2015, poz. 199 z późn. zm.).
- 2) *Plan* spełnia wymogi, określone w art. 39 ust. 3 ustawy o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* i określa:
 - podstawowe elementy sieci osadniczej województwa, ich powiązania komunikacyjne oraz infrastrukturalne, w tym kierunki powiązań transgranicznych,
 - system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk, dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej,
 - rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (np. obiektów infrastruktury społecznej, technicznej, transportu, turystyki oraz gospodarki morskiej i gospodarki wodnej),
 - granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym oraz granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym,
 - obszary szczególnego zagrożenia powodzią,
 - granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych,
 - obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla.
- 3) *Plan* uwzględnia, zgodnie z ustawą o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*:
 - ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (art. 39, ust. 4),
 - ustalenia strategii rozwoju województwa (SRWP 2020), w zakresie, w jakim dotyczy ona spójności dokumentów oraz sytuacji przestrzennej województwa (art. 39a),
 - zapisy programów zawierających zadania rządowe³, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, o których mowa w art. 48 (art. 39, ust. 4),

¹ przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252).

² przyjęta uchwałą Nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

³ Na dzień 31 grudnia 2015 r. nie obowiązywał żaden program rządowy sporządzany w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

- inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa zgodnie z ich właściwością, służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych, a także wskazaniem obszarów przewidzianych do ich realizacji (art. 39, ust.5).
- 4) *Plan* został opracowany dla obszaru województwa pomorskiego, w granicach określonych ustawą z 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (tj. Dz.U. Nr 96, poz. 603 z późn. zm.).
 - 5) *Plan* sporządzono w oparciu o stan prawny obowiązujący na dzień jego uchwalania, przy uwzględnieniu przepisów prawa miejscowego, w szczególności w zakresie obszarów chronionych, obszarów ochrony środowiska i zabytków.
 - 6) Do zadań samorządu województwa należy również sporządzenie i uchwalenie *planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* jako części *planu zagospodarowania przestrzennego województwa* (art. 39, ust. 6). Zgodnie z ustaleniami KPZK 2030, za ośrodek wojewódzki przyjmuje się Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot), zaś sam dokument nosi nazwę *Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot* (PZPOM)⁴.
 - 7) *Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* może obejmować również obszary leżące poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (art. 39, ust. 7). W tym zakresie obszar ten definiowany jest jako: trzy powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz osiem powiatów ziemskich: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski.
 - 8) Do Projektu *Planu*, zgodnie z przepisami art. 46, art. 50 i 51 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), przeprowadzona została strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, w ramach której opracowana została Prognoza oddziaływania na środowisko.
 - 9) Do Projektu *Planu* zgodnie z wymogiem art. 72 ust. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.) zostało wykonane także przedprojektowe studium: *Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*.
 - 10) Ustawa nie określa perspektywy czasowej *Planu* jednakże jako akt polityki przestrzennej, a zarazem dokument strategicznego planowania rozwoju, musi on uwzględniać perspektywę realnie ograniczoną możliwościami progностycznymi, którą określa obowiązująca *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Z tego względu przyjęto, że horyzont czasowy PZPWP będzie ograniczony rokiem 2030.

II. PODSTAWOWE POJĘCIA

- 1) **Polityka przestrzenna województwa** - to sposób realizacji wizji zagospodarowania przestrzennego województwa w odniesieniu do jego terytorium w perspektywie długookresowej (do roku 2030), polegający na oddziaływaniu na główne elementy zagospodarowania przestrzennego województwa i zapewniający koordynację instrumentów realizacyjnych. Będąc integralną częścią polityki rozwoju, polityka przestrzenna województwa:
 - a) określa ramy kształtowania przestrzeni województwa w perspektywie długookresowej,
 - b) łączy i koordynuje działania podejmowane w perspektywie długookresowej na poziomie krajowym (w oparciu o *Długookresową Strategię Rozwoju Kraju 2030* (DSRK 2030) oraz *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*) z regionalnymi wyzwaniami i oczekiwaniami wynikającymi z wizji zagospodarowania przestrzennego województwa określonej w *Planie*,
 - c) łączy i koordynuje działania podejmowane w perspektywie średniookresowej na poziomie krajowym (w oparciu o *średniookresową Strategię Rozwoju Kraju 2020* – SRK 2020) z działaniami realizowanymi na poziomie województwa (w oparciu o SRWP 2020).

⁴ Z uwagi na utworzenie wspólnej dla miast i gmin obszaru metropolitalnego struktury organizacyjnej - Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk - Gdynia - Sopot (OMGGS), zrezygnowano z dotychczasowej nazwy obszaru - „Obszar Metropolitalny Trójmiasto”, stosowanej dotychczas w dokumentach strategicznych województwa pomorskiego. Szczegółowo uwarunkowania prawne tego Planu zostały przedstawione w *Planie zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego*.

Polityka przestrzenna prowadzona przez władze województwa, organy i instytucje centralne oraz inne podmioty, wyraża się w działaniach polegających na:

- planowaniu i realizacji inwestycji zmieniających zagospodarowanie przestrzenne,
- określaniu regulacji dotyczących sposobów użytkowania przestrzeni,
- innych formach oddziaływania na podmioty gospodarki przestrzennej, wpływających na rozmieszczenie inwestycji i różnicowanie przestrzenne zjawisk (procesów) społeczno-gospodarczych.

2) **Narzędzia realizacji polityki przestrzennej województwa** – to system powiązanych wzajemnie:

- a) obowiązujących dokumentów strategicznych i programowych, powstających m.in. na podstawie przepisów ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (tj. Dz. U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm.), w tym szczególnie wynikających z systemu realizacji SRK 2020 oraz SRWP 2020, które determinują zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w perspektywie roku 2020 i określają zestaw inwestycji celu publicznego, które są wiążące dla *Planu*,
- b) obowiązujących dokumentów strategicznych i programowych długookresowych – wykraczających perspektywą poza rok 2020, które zostały przyjęte przez rząd i inne organy centralne; część z nich określa inwestycje celu publicznego, które są wiążące dla *Planu*,
- c) krajowych dokumentów strategicznych i programowych, odnoszących się do okresu po roku 2020, w stosunku do których zapisy *Planu* są podstawą do wyrażania oczekiwań samorządu województwa wobec strony rządowej,
- d) regionalnych dokumentów strategicznych i programowych, odnoszących się do okresu po roku 2020, dla których zapisy *Planu* są wiążące.

III. ROLA I FUNKCJE PLANU

- 1) Punktem wyjścia dla określenia polityki przestrzennej województwa było zdefiniowanie zasadniczej roli i funkcji *Planu*, jako dokumentu długookresowego w systemie planowania strategicznego i programowania rozwoju województwa.
- 2) Analiza roli obowiązującego PZPWP (2009) wskazała, że w nowych uwarunkowaniach systemowych programowania rozwoju, w ciągłej grze o przestrzeń, której celem jest osiągnięcie rozwoju zrównoważonego, prowadzącego do spójnego i jednoczesnego tworzenia ładów: społecznego, ekonomicznego, środowiskowego (przyrodniczo-kulturowego) i przestrzennego, konieczne jest przyjęcie odmiennej od dotychczasowej roli *Planu*, jako *Planu rzeczywistej realizacji i koordynacji*.
- 3) *Plan rzeczywistej realizacji i koordynacji* oznacza, że:
 - a) PZPWP określa:
 - **wizję zagospodarowania przestrzennego województwa** - pożądaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa, z punktu widzenia strategicznych, długofalowych celów rozwoju kraju, określonych w DSRK 2030 i KPZK 2030 oraz celów rozwoju województwa określonych w SRWP 2020,
 - **politykę przestrzenną** – cele, kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, zasady zagospodarowania przestrzennego (określające sposób realizacji kierunków) oraz działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej służące realizacji kierunków, podporządkowane wizji zagospodarowania przestrzennego województwa;
 - **realny** z punktu widzenia uwarunkowań prawnych, **partnerski** z punktu widzenia zaangażowania samorządu województwa w proces kształtowania polityki przestrzennej na poziomie lokalnym, **innowacyjny** z punktu widzenia metod i technik kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej oraz **skuteczny i efektywny** z punktu widzenia problemów i wyzwań kształtowania przestrzeni województwa **system jego realizacji**;
 - b) polityka przestrzenna określona w *Planie* pełni funkcje nadrzędne w stosunku do programów rozwoju⁵; będą to funkcje:

⁵ Nie dotyczy to programów przewidzianych w systemie realizacji SRWP 2020 – regionalnych programów strategicznych.

- **informacyjna** – polegająca na uwzględnianiu wynikających ze zobiektywizowanej analizy i oceny cech, właściwości i rozmieszczenia potencjałów terytorialnych, przestrzennych uwarunkowań prowadzenia polityki rozwoju;
 - **ukierunkowująca** – polegająca na dążeniu do optymalizacji rozmieszczenia w przestrzeni inwestycji strukturalnych, w tym inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w sposób zgodny z zasadami zagospodarowania przestrzennego województwa.
- c) *Plan* określa etapy realizacji wizji zagospodarowania przestrzennego województwa:
- uwzględniając zdeterminowane przedsięwzięcia polityki przestrzennej (do 2020) – wynikające z przesądzeń dokonanych w dokumentach rządowych i regionalnych (SRWP 2020, w tym przedsięwzięcia strategiczne określone w regionalnych programach strategicznych i uwzględnione w Wieloletniej Prognozie Finansowej, Kontrakcie Terytorialnym) oraz dokumentach zarządców sieci i urządzeń infrastruktury,
 - uwzględniając indykatywną listę przedsięwzięć (do 2020) wynikających ze Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych, jednak bez przesądzeń co do ich realizacji,
 - uwzględniając przedsięwzięcia polityki przestrzennej (po roku 2020) – wynikające z dokumentów krajowych długookresowych (np. KPZK 2030),
 - formułując pożądane (o charakterze postulatywnym) ponadlokalne przedsięwzięcia polityki przestrzennej (po roku 2020), których realizacja wpisuje się w osiąganie wizji zagospodarowania przestrzennego województwa w perspektywie roku 2030, jednak przesadzenia co do ich realizacji nie zapadły.
- d) *Plan* wyraża długookresowe interesy rozwojowe województwa dotąd niesprecyzowane w SRWP 2020 i systemie jej realizacji (regionalnych programach strategicznych) np. w zakresie infrastruktury lotniczej i małych portów morskich;
- e) w systemie realizacji *Planu* wzmocniono jego rolę, jako aktu kierownictwa wewnętrznego.
- 4) *Plan* pełni funkcje:
- a) **kreacyjną** – określa wizję rozwoju przestrzennego województwa;
 - b) **stanowiącą** – wynikającą z roli dokumentu w zakresie kształtowania przestrzeni województwa w oparciu o jego zapisy będące:
 - ustaleniami („U”) – zaznaczone w tekście tłem szarym, które są wiążące dla gminy przy sporządzaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego; należą do nich m.in. inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym zgodnie z art. 39, ust. 5⁶ ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - wytycznymi typu:
 - A (W„A”) – wymagającymi rozważenia (jako problem planistyczny) i zaproponowania właściwego indywidualnego rozwiązania planistycznego w trakcie prac nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
 - B (W„B”) – do stosowania (uwzględniania) w działaniach prowadzonych w strukturach SWP;
 - rekomendacje – zapisy nie będące ustaleniami i wytycznymi, których uwzględnienie w dokumentach planistycznych jest wskazane, ale brak ich uwzględnienia nie może stanowić o odmowie uzgodnienia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
 - oznaczenia przedstawione na rysunkach *Planu* mają charakter właściwy dla skali, w której zostały sporządzone (lokalizacje przedstawione na planszach i rycinach nie są ustaleniami *Planu*), w związku z tym, nie mogą być bezpośrednio przenoszone do części graficznej opracowań planistycznych w skalach bardziej szczegółowych (np. do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego); wskazane na rysunkach PZPWP elementy o charakterze:

⁶ Uwzględnienie w *Planie* inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie przesądza o finansowaniu ich z budżetu państwa czy z budżetu województwa. Inwestycje te będą finansowane zgodnie z ustawowymi kompetencjami przez tych, którzy je ustanowili lub wnioskowali o ich ustanowienie w programach, o których mowa w art. 39. ust. 5. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

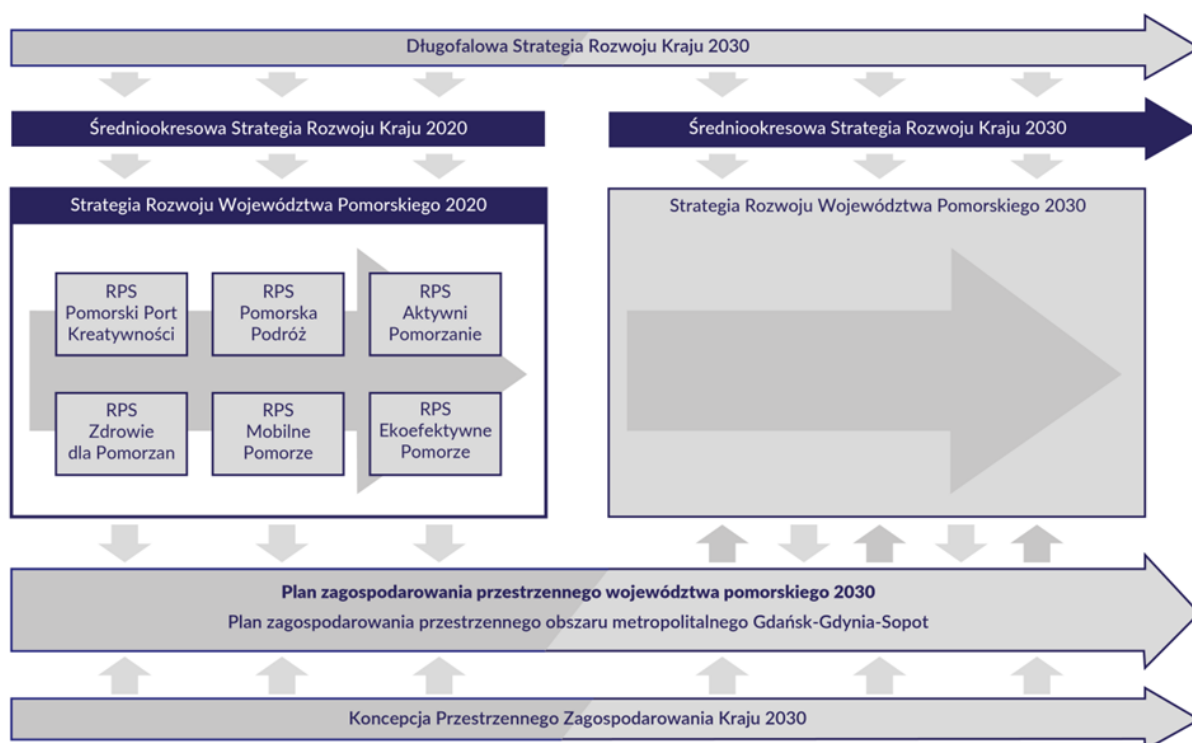
- punktowym - wskazują tylko lokalizację ogólną na terenie danej gminy lub rejonu;
- liniowym - dotyczą generalnych kierunków, powiązania punktu początkowego z końcowym, o charakterze struktury;
- powierzchniowym (poza określonymi w przepisach prawa) odnoszą się tylko do wskazań rejonu występowania zjawiska, procesu lub pożądaných kierunków rozwoju, ale wymagają uszczegółowienia na poziomie powiatu lub gminy bądź określenia szczegółowych granic przez właściwy organ (np. proponowane nowe obszary ochrony przyrody);

c) **koordynacyjno-regulacyjną** w zakresie:

- integrowania krajowej, regionalnej i lokalnej polityki przestrzennej (integracja pionowa),
- integrowania działań wynikających ze strategii i programów rozwojowych województwa (integracja pozioma),
- wskazania rozwiązań planistycznych zapewniających możliwość realizacji działań i przedsięwzięć inwestycyjnych niezbędnych do osiągnięcia celów rozwojowych województwa związanych z:
 - kształtowaniem struktury funkcjonalno-przestrzennej,
 - minimalizowaniem kolizji i konfliktów przestrzennych,

d) **informacyjno-edukacyjną** - służy wzbogacaniu wiedzy poszczególnych mieszkańców, pracowników administracji publicznej, inwestorów o przestrzeni województwa w zakresie wielowymiarowych uwarunkowań rozwoju województwa obejmujących przede wszystkim specyfikę przestrzeni województwa i relacje zewnętrzne,

e) **promocyjno-marketingową** - określa wartości przestrzeni w zakresie wskazywania optymalnych przestrzeni dla inicjatyw kapitału prywatnego, publicznego i społecznego.



RYC. 1. FUNKCJE PZPWP 2030 W ZARZĄDZANIU ROZWOJEM WOJEWÓDZTWA W PERSPEKTYWIE ROKU 2030.

1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020

- 1) Istotnym uwarunkowaniem rozwoju przestrzennego regionu jest *Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020* (ATUE). Celem ATUE jest określenie strategicznych rekomendacji rozwoju terytorialnego zgodnie z zasadami spójności terytorialnej¹, do których należą:
 - a) *wspieranie policentrycznego i zrównoważonego rozwoju terytorialnego*,
 - b) *wspieranie zintegrowanego rozwoju w miastach oraz regionach wiejskich i na obszarach o szczególnych uwarunkowaniach*,
 - c) *integracja terytorialna w transgranicznych i ponadnarodowych regionach funkcjonalnych*,
 - d) *zapewnienie globalnej konkurencyjności regionów w oparciu o silne gospodarki lokalne*,
 - e) *usprawnienie powiązań terytorialnych na rzecz obywateli, społeczności i przedsiębiorstw*,
 - f) *kształtowanie powiązań między ekologicznymi, krajobrazowymi i kulturowymi walorami regionów*.
- 2) Dla Planu ATUE oznacza konieczność:
 - a) określenie roli i funkcji obszaru metropolitalnego mającego szansę uczestniczyć w globalnej konkurencji,
 - b) kształtowania otwartego systemu przestrzennego województwa, uwzględniającego w większym niż dotychczas stopniu uwarunkowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województw sąsiednich i relacje funkcjonalno-przestrzenne zachodzące między ośrodkami przygranicznymi (np. relacje Słupsk - Koszalin, Kwidzyn - Grudziądz, Malbork - Elbląg czy Chojnice - Tuchola),
 - c) wzmacniania procesów rozwojowych w ośrodku regionalnym (Słupsk) i kilku ośrodkach subregionalnych (układzie bipolarnym Chojnice-Człuchów, Kwidzynie, Malborku, Starogardzie Gdańskim, Lęborku), jako elementów równoważenia w obliczu narastającej koncentracji procesów rozwojowych w Trójmieście,
 - d) określenia granic miejskich obszarów funkcjonalnych oraz zasad ich zagospodarowania wynikających z lokalnych uwarunkowań, w tym zdefiniowanie najważniejszych kierunków rozwojowych tych obszarów,
 - e) zastosowania indywidualnego podejścia do ścieżek rozwoju obszarów wiejskich, tak aby w oparciu o ich położenie, zróżnicowanie terytorialne i zidentyfikowane potencjały rozwojowe, właściwie ukierunkować wsparcie,
 - f) uwzględnienia w zagospodarowaniu przestrzennym województwa istotnych aspektów zagospodarowania obszarów morskich, podlegających także planowaniu przestrzennemu,
 - g) uwzględnienie aspektów położenia i powiązań z przestrzenią Regionu Morza Bałtyckiego,
 - h) rozpoznania warunków kształtowania transgranicznego obszaru metropolitalnego Trójiasto – Kaliningrad.

Wytyczne sieci TEN-T

- 3) Do istotnych uwarunkowań rozwoju przestrzennego należą wytyczne sieci TEN-T². Na terenie województwa wyznaczono korytarz sieci bazowej³ *Bałtyk - Adriatyk* (*Baltic-Adriatic Corridor*) prowadzący z portów Gdańska i Gdyni przez Czechy, Słowację i Austrię do portów Morza Adriatyckiego: Koper (*Słowenia*) oraz Wenecja, Triest i Rawenna (*Włochy*).
- 4) Na terenie województwa położone są następujące liniowe i węzłowe elementy infrastruktury transportowej TEN-T:
 - a) sieć bazowa, do której należą:
 - porty morskie w Gdańsku i Gdyni,

¹ Spójność terytorialna stanowi jakościowe dopełnienie mechanizmów solidarności oraz pokazuje, że najlepszym rozwiązaniem jest dostosowanie możliwości rozwojowych do uwarunkowań danego obszaru.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

³ Każdy korytarz sieci bazowej obejmuje wszystkie rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski i lotniczy), a w szczególności platformy połączeń między różnymi rodzajami transportu (porty morskie, porty śródlądowe, porty lotnicze, terminale kolejowe), co ułatwi świadczenie efektywnych i zrównoważonych usług transportu towarowego.

- port lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy,
 - linie kolejowe (towarowe): nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 204 (Malbork - Braniewo),
 - linie kolejowe (pasażerskie): nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 204 (Malbork - Braniewo),
 - autostrada A1 (Gdańsk - Łódź - Katowice) oraz droga ekspresowa S7 (Gdańsk - Warszawa);
- b) sieć kompleksowa, do której należą:
- linie kolejowe (towarowe): nr 201 (Gdynia Port - Kościerzyna - Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard), nr 203 (odcinek Tczew - Łąg Wschód),
 - linie kolejowe (pasażerskie): nr 131 (Tczew - Chorzów Batory), nr 201 (Gdynia Port - Kościerzyna - Maksymilianowo), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard), nr 203 (odcinek Tczew - Łąg Wschód),
 - droga ekspresowa S6 (Gdańsk - Szczecin).

Wytyczne sieci TEN-E

- 5) Do zewnętrznych uwarunkowań energetycznych należy zaliczyć wytyczne sieci TEN-E⁴. Wymieniają one wybrane projekty priorytetowe, w tym projekty leżące w interesie Europy:
- a) sieci elektroenergetyczne EL.7 Pierścień Bałtycki (obejmujący Norwegię - Szwecję - Finlandię - Danię - Niemcy - Polskę - Litwę - Łotwę - Estonię - Rosję), służący zwiększaniu zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń wzajemnych oraz integracji zlokalizowanych na morzu elektrowni wiatrowych,
 - b) sieci gazowe NG.1 - Zjednoczone Królestwo - Holandia - Belgia - Dania - Szwecja - Niemcy - Polska - Litwa - Łotwa - Estonia - Finlandia - Rosja: gazociągi mające połączyć niektóre z głównych źródeł dostaw gazu w Europie, poprawić współdziałanie sieci oraz zwiększyć bezpieczeństwo dostaw, w tym gazociągi przeprowadzone drogą lądową z Rosji do Polski i Niemiec, nowe gazociągi zwiększające zdolności przesyłowe sieci w Polsce,
 - c) sieci gazowe NG.4 - terminale skroplonego gazu ziemnego (LNG) m.in. w Polsce służące dywersyfikacji źródeł dostaw i punktów wejściowych, łącznie z podłączeniami terminali LNG do sieci przesyłowych,
 - d) sieci gazowe NG.5 - obiekty zwiększające pojemność podziemnych magazynów gazu ziemnego m.in. w regionie Morza Bałtyckiego.

Środowisko

- 6) Do zewnętrznych uwarunkowań środowiskowych należy zaliczyć:
- a) zachowanie i ochronę obszarów chronionych:
 - korytarzy ekologicznych, łączących większe naturalne struktury przyrodnicze i stanowiących korytarze migracyjne o randze europejskiej, w tym w szczególności pas przybrzeżny Bałtyku, Dolinę Wisły oraz lasy i doliny rzeczne strefy Pojezierzy Południowobałtyckich,
 - o znaczeniu międzynarodowym, w tym Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery, Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie, obszarów wodno-błotnych konwencji RAMSAR, Morskich Obszarów Chronionych - MPA (d. BSPA) - tworzących tzw. Zielony Pierścień Bałtyku, oraz obszarów Natura 2000 (ostoje ptasie i siedliskowe), a także tworzenie nowych - zabezpieczających cenne dla przyrody europejskiej zasoby biotyczne,
 - dziedzictwa kulturowego, w tym Zespołu Zamkowego w Malborku, wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO oraz innych potencjalnych obiektów o takim charakterze;
 - b) ramy polityki energetyczno-klimatycznej UE do 2030 r., z których wynikają cztery cele do realizacji:
 - ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 40% do 2030 r. względem 1990 r.,
 - osiągnięcie do 2030 r. 27% udziału energii odnawialnej w konsumpcji energii dla wszystkich państw UE (obecnie udział ten wynosi ok. 14%),
 - zwiększenie efektywności energetycznej o co najmniej 27% (w oparciu m.in. o *sieci inteligentne*),

⁴ Decyzja nr 1364/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. ustanawiająca wytyczne dla transeuropejskich sieci energetycznych oraz uchylająca decyzję 96/391/WE i decyzję nr 1229/2003/WE.

- c) *Ramową Dyrektywę Wodną*⁵ ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej; zobowiązującą państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych; celem jej jest osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód do 2015 r. i dotyczy:
- zaspokojenia zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu,
 - promowania zrównoważonego korzystania z wód,
 - ochrony wód i ekosystemów znajdujących się w dobrym stanie ekologicznym,
 - poprawy jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka,
 - zmniejszenia zanieczyszczenia wód podziemnych,
 - zmniejszenia skutków powodzi i suszy.
- d) *Dyrektywę Powodziową*⁶, będącą uzupełnieniem prawodawstwa wspólnotowego w zakresie gospodarowania wodami; nadrzędnym jej celem jest ograniczanie ryzyka powodziowego i zmniejszanie następstw powodzi poprzez dążenie do właściwego zarządzania ryzykiem, jakie może stwarzać powódź dla zdrowia, środowiska, działalności gospodarczej i dziedzictwa kulturowego;
- e) *Dyrektywę w sprawie Strategii Morskiej*⁷, w której określone zostały niezbędne działania na rzecz osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego najpóźniej do 2020 r.;
- f) *Dyrektywę w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy*⁸ (CAFE); jej najważniejszym celem jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń i dostosowanie stężeń do odpowiednich standardów poprzez realizację programów naprawczych;
- g) *Europejską Konwencję Krajobrazową*⁹, której celem jest promowanie działań na rzecz krajobrazu, jego ochrony, zarządzania i planowania oraz organizowania europejskiej współpracy w tym zakresie.

1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego

- 1) Dokumentem strategicznym wyrażającym politykę zagospodarowania przestrzennego kraju jest *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK).
- 2) Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju, realizuje cele rozwoju kraju w odniesieniu do całości polskiej przestrzeni. Cel strategiczny KPZK został sformułowany, jako: *Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.*
- 3) Drogą do zapewnienia realizacji celu strategicznego polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest koncentracja działań podmiotów publicznych w wybranych obszarach tematycznych i na wyodrębnionych terytoriach. Cel strategiczny został uszczegółowiony przez sześć celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, których nie można traktować rozłącznie. Odnosząc się do elementów struktury przestrzennej kraju, są one ze sobą ściśle powiązane i dopełniają się wzajemnie. Należą do nich:
 - a) *Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności,*
 - b) *Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów,*
 - c) *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej,*
 - d) *Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski,*

⁵ Dyrektywa 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r.

⁶ Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim.

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego.

⁸ Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21 maja 2008 r.

⁹ sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 r. i ratyfikowana przez Prezydenta RP w dniu 24 czerwca 2004 r. (Dz. U. 2006, nr 14, poz. 98).

- e) Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa,
 - f) Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.
- 4) W stosunku do planów zagospodarowania przestrzennego województwa KPZK nakłada obowiązek wdrożenia ustaleń i zaleceń odnoszących się do obszarów funkcjonalnych i podjęcia wobec nich działań o charakterze planistycznym - opracowania strategii, planów i studiów zagospodarowania przestrzennego. KPZK wprowadza dwie kategorie obszarów funkcjonalnych:
- a) obligatoryjne, będące ustaleniami KPZK, które muszą być wprowadzone do *Planu* i objęte zaprogramowanymi działaniami, co jest warunkiem uzgodnienia *Planu* z KPZK przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego (szczegółowo omówione w Rozdziale 4),
 - b) fakultatywne (zalecane) do ujęcia w *Planie* jako realizacja ogólnych wskazań celów polityki przestrzennej państwa, pomocnych przy formułowaniu zapisów *Planu*.
- 5) KPZK nie przesądza o szczegółowej delimitacji poszczególnych obszarów funkcjonalnych, pozostawiając to zadanie odpowiednim organom państwa (np. ministrowi ds. rozwoju regionalnego, prezesowi KZGW) oraz samorządom województw.

1.3. Uwarunkowania położenia nad Morzem Bałtyckim

- 1) Północną granicę województwa stanowi linia brzegowa Morza Bałtyckiego o długości 316 km (z Półwyspem Helskim). Ogólna długość wybrzeża - morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego wynosi 358 km.
- 2) Na obecne i potencjalne powiązania województwa z polskimi obszarami morskimi składają się:
 - a) **przyrodnicze obszary objęte ochroną:** parki narodowe: Słowiński Park Narodowy; specjalne obszary ochrony ptaków Natura 2000: PLB 990002 *Przybrzeżne wody Bałtyku*, PLB220005 *Zatoka Pucka*, PLC 990001 *Ławica Słupska*, PLB 280010 *Zalew Wiślany*; obszary Natura 2000 mające znaczenie dla Wspólnoty: PLC 990001 *Ławica Słupska*, PLH 220023 *Ostoja Słowińska*, PLH 220032 *Zatoka Pucka i Półwysp Helski*, PLH 280007 *Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana*; parki krajobrazowe: Nadmorski Park Krajobrazowy.
 - b) **zasoby udokumentowane:** wstępnie rozpoznane złoża: gazu ziemnego (B4 i B6); złoża zagospodarowane: ropy naftowej (B3 i B8); koncesje na wydobywanie ropy naftowej i współwystępującego gazu: *Gotlandia, Gaz Północ, Gaz Południe, Rozewie, Łeba, Sambia W, Sambia E*,
 - c) **krajobrazy kulturowe:** wraki archeologiczne: liczne na Zatoce Gdańskiej i Zatoce Puckiej,
 - d) **węzły transportu morskiego:** 11 portów morskich: Gdańsk, Gdynia, Rowy, Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck, Kąty Rybackie i Krynica Morska; 30 przystani morskich: Dębki, Chałupy I, Chałupy II, Chłapowo, Karwia, Jastarnia I, Jastarnia III, Kuźnica I, Kuźnica II, Swarzewo, Ostonino, Mechelinki, Rewa I, Rewa II, Oksywie, Obłuze, Orłowo, Marina Gdynia, Górki Zachodnie, Górki Wschodnie, Świbno, Jelitkowo, Sopot, Molo Sopot, Jantar, Stegna, Kąty Rybackie II, Krynica Morska, Nowa Karczma, Piaski; tory podejściowe do portów morskich,
 - e) **system infrastruktury energetycznej:** kable elektroenergetyczne: 450 kV (GPZ Słupsk Wierzbęcino – Karlshamn Szwecja); gazociągi: podmorski gazociąg z platformy wydobywczej *Baltic Beta* wydobywającej węglowodory ze złoża B3 do elektrociepłowni we Władysławowie; rurociagi: DN 500 (złoża ropy naftowej B3 – Władysławowo); morskie farmy wiatrowe: *Baltica* o mocy 1.045,5 MW¹⁰ (na północ od Władysławowa) oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW¹¹. Wykorzystanie możliwości produkcji energii elektrycznej związane z potencjalną budową nowych źródeł energii na polskich obszarach morskich, wymaga lokalizacji nowych liniowych elementów infrastruktury energetycznej, dla których w planie zagospodarowania przestrzennego województwa należy wyznaczyć korytarze przesyłowe,
 - f) **inne systemy infrastruktury technicznej:** kanał zrzutowy oczyszczonych ścieków komunalnych Grupowej Oczyszczalni Ścieków Dębogórze do Zatoki Puckiej w m. Mechelinki (gm. Kosakowo); 2,5 km rurociąg tłoczny odprowadzający oczyszczone ścieki z Oczyszczalni Gdańsk Wschód w głąb Zatoki Gdańskiej poprzez przepompownię ścieków Bogatka,

¹⁰ Farma *Baltica* będzie powstawała w pięciu etapach na północ od Władysławowa, z których ostatni etap zakończy się w 2030 r. Obiekt zostanie podłączony do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Żarnowiec*.

¹¹ Umową przyłączeniową obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Słupsk Wierzbęcino*.

- g) **strefy ograniczeń związane z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa:** poligony morskie Marynarki Wojennej RP: na wysokości Zatoki Gdańskiej, Mierzei Wiślanej, półwyspu Helskiego oraz Ustki, przeznaczone do wsparcia wykonywania zadań przez różne typy okrętów nawodnych i podwodnych oraz lotnictwo morskie; stanowią je akweny, tory wodne i kotwicznice, okresowo zamykane dla żeglugi i rybołówstwa na czas prowadzonych ćwiczeń i strzałów z użyciem środków bojowych, uwarunkowanych także uczestnictwem Polski w NATO.
- 4) Zagospodarowanie obszarów morskich może generować określone konflikty przestrzenne - kolizje funkcji planowanych na morzu z funkcjami planowanymi na lądzie. Zachodzić one mogą np. w relacjach:
- a) rozwój akwakultury służącej ochronie środowiska morskiego (np. w ujściu Wisły) i rozwój funkcji transportowych dróg wodnych śródlądowych (MDW E-70 i E-40);
 - b) rozwój funkcji związanych z czerpaniem pożytków z morza (np. energetyki wiatrowej, górnictwa morskiego) i budowa odpowiedniej infrastruktury na lądzie (np. do odbioru mocy z morskich farm wiatrowych), gdzie rozwijają się funkcje turystyczne.
- 3) Analizy zagospodarowania przestrzennego¹² wskazują, iż w perspektywie do 2030 r. można spodziewać się potrzeb zabezpieczenia przestrzeni morskiej na cele związane z:
- a) rozbudową potencjału gospodarki morskiej opartej na funkcjach sieci portów morskich,
 - b) turystycznym wykorzystaniem zasobów naturalnych i kulturowych wybrzeża morskiego,
 - c) przemysłowym i energetycznym wykorzystaniem zasobów morza,
 - d) zrównoważonym rozwojem turystyki nadmorskiej (obszary kąpieliskowe) i morskiej (np. żeglarstwo, windsurfing i kitesurfing), pozwalającym na zachowanie rybołówstwa jako istotnej funkcji miejscowości nadmorskich,
 - e) zapewnieniem warunków bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych oraz zachowaniem spójności systemu ekologicznego i jego powiązań z systemem lądowym oraz trwałości szczególnie cennych przyrodniczych obszarów chronionych,
 - f) występowaniem potencjalnych źródeł poważnych awarii skoncentrowanych w rejonie Trójmiasta oraz w obszarze nadmorskim infrastruktury związanej z bezpieczeństwem państwa.

W związku z tym przy projektowaniu zagospodarowania przestrzennego strefy lądowej należy uwzględnić, w ścisłej współpracy z odpowiednim urzędem morskim, potrzeb zabezpieczenia przestrzeni lądowej (jeśli jest to konieczne) pod rozwój niezbędnej infrastruktury wynikającej ze sposobów zagospodarowania przestrzeni morskiej (morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej).

¹² Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich, sporządzone przez IM w Gdańsku na zlecenie konsorcjum urzędów morskich, 2015.

2. PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I SFERA SPOŁECZNA

2.1. Procesy demograficzne

- 1) Województwo w 2014 r. zamieszkiwało 2.302.077 osób, co stanowi 5,98% ogółu populacji Polski i pod względem liczby ludności plasowało się na 6. pozycji w kraju, przy średniej gęstości zaludnienia 126 os/km². Ludność zamieszkała w miastach stanowi 64,9% populacji województwa, co lokuje region pomorski na 4. pozycji – za województwami śląskim, dolnośląskim i zachodniopomorskim.
- 2) Dodatni i stosunkowo wysoki na tle kraju przyrost rzeczywisty utrzymuje się w województwie od kilkunastu lat. (w 2014 r. wyższą pozycję osiągnęło jedynie województwo małopolskie). Jest on wynikiem utrzymujących się od wielu lat dodatniego salda migracji (w 2014 r. 3. pozycja po województwie mazowieckim i małopolskim) oraz przyrostu naturalnego (w 2014 r. był najwyższy w całym kraju - 0,2% przy średniej 0,0% dla Polski).
- 3) Na przestrzeni ostatnich 15 lat zauważalne jest jednak znaczne zróżnicowanie przestrzenne sytuacji demograficznej, przy czym należy podkreślić wzrastającą liczbę gmin o rzeczywistym ubytku liczby ludności. Do gmin:
 - a) regresji demograficznej lub braku większych zmian w ujemnym saldzie ludności należą m.in.: gminy Pobrzeża (Choczewo, Damnica, Główny, Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Potęgowo), gminy graniczące z województwami sąsiednimi (np. Czarne, Debrno, Dzierżoń, Gardeja, Miastko, Osieczna, Sadlinki i Stary Dzierżoń), miasta (poza Brusami, Gdańskiem, Pruszczem Gdańskim, Redą, Rumią, Skarszewami, Skórczem, Władysławowem i Żukowem), gminy wschodniej części Żuław (od linii Wisły) (Lichnowy, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Stare Pole, Stegna i Sztutowo);
 - b) progresji demograficznej lub braku większych zmian w dodatnim saldzie ludności należą m.in.: gminy objęte procesami suburbanizacji w sąsiedztwie Trójmiasta oraz stref przedmiejskich większych miast (Bytów, Chojnice, Człuchów, Kartuzy, Kościerzyna, Malbork, Puck, Starogard Gdański i Tczew), gminy o silnych tradycjach Kaszubskich (np. Sierakowice, Steżycza, Sulęcino) oraz miasto Gdańsk, gdzie dodatnie saldo migracji z nadwyżką rekompensuje ubytek naturalny.
- 4) Społeczeństwo Pomorza należy do młodych. Średni wiek mieszkańca województwa wynosi 37 lat (w kraju 38,7 lat). Potencjał ludnościowy regionu, mierzony udziałem osób w wieku produkcyjnym w całości populacji odpowiada średniej wartości dla Polski, co świadczy o stosunkowo stabilnej kondycji demograficznej regionu. Natomiast współczynnik obciążenia demograficznego wynosi 59,2%, co plasuje województwo na 6. pozycji w kraju. Wynika to bezpośrednio z najwyższego na tle kraju udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym (19,5%) i jednego z najniższych ludności w wieku poprodukcyjnym (17,7%). Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada 60,7 osób w wieku nieprodukcyjnym w miastach i 56,5 osób na wsi. Jest to najbardziej progresywna na tle kraju struktura wieku mieszkańców, choć widoczne są symptomy starzenia się struktur demograficznych.
- 5) Wraz z postępującym procesem starzenia się społeczeństwa i spadkiem liczby ludzi młodych zmniejsza się również wskaźnik dzietności. W województwie na przestrzeni ostatnich lat spadek nie jest znaczący, jednak w podziale na podregiony niepokojąco wypada podregion starogardzki, w którym od 2002 r. liczba urodzeń przypadająca na 100 kobiet w wieku produkcyjnym spadła z 149 do 136, co jest wartością porównywalną dla obszarów o silnej tendencji depopulacji. W dłuższej perspektywie grozi to wpadnięciem w pułapkę strukturalną: utrzymanie się, w długim okresie wymuszonej przez czynniki ekonomiczne, dzietności na niskim poziomie może doprowadzić do utrwalenia w społeczeństwie nowego modelu rodziny bezdzietnej bądź jednodzietnej, co w pośredni sposób wpłynie destabilizująco na aspekty gospodarcze.
- 6) Prognoza demograficzna GUS do 2030 dla województwa przewiduje wzrost liczby ludności do 2030 r. o 1,7% do poziomu prawie 2.334 tys. osób. Migracje ludności z miast na obszary wiejskie spowodują obniżenie poziomu urbanizacji z 64,9% w 2013 r. do 61,3% w 2030 r.
- 7) Do 2030 r. w województwie występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności, kreujące popyt na dobra i usługi jak też warunkujące procesy na rynku pracy:
 - a) liczba dzieci w wieku przedszkolnym (3-6 lat) będzie obniżać się ze 107,4 tys. w 2015 r. do 88,0 tys. w 2030 r., przy czym w latach 2015-2020 spadek będzie gwałtowny i wyniesie ponad 12 tys.,
 - b) liczba dzieci w wieku szkolnym (szkoły podstawowe 7-12 lat) do roku 2020 będzie rosła ze 150 tys. w 2015 r. do 160 tys. w 2020 r., po czym zacznie gwałtownie spadać, osiągając w 2030 r. około 140,6 tys.,

- c) liczba młodzieży w wieku szkolnym (gimnazja 13-15 lat) będzie rosła od 69,4 tys. w 2015 r. do 78,7 tys. w 2025 r., po czym zacznie spadać do 71 tys. w 2030 r.,
 - d) liczba młodzieży w wieku szkolnym ponadgimnazjalnym (16–18 lat) do 2020 r. będzie spadać do poziomu 67,8 tys. w 2020 r. po czym do 2025 r. zacznie rosła osiągając 83,6 tys., a następnie spadnie o prawie 10 tys. osiągając w roku 2013 poziom 73,5 tys. – porównywalnym z wyjściowym 2015 r. (73,3 tys.),
 - e) liczba młodzieży w wieku akademickim (19–24 lat) do 2025 r. spadnie o 31 tys. ze 171 tys. 2015 r. do 140,0 tys. w 2015 r.), po czym będzie wzrastać do poziomu 11,6 tys. w 2030 r.,
 - f) liczba osób w wieku produkcyjnym, tj. potencjalne zasoby pracy (kobiety w wieku 15-59 lat i mężczyźni w wieku 15-64 lata) będzie spadać z 1.508,2 tys. w 2015 r. do 1.426,4 tys. w 2030 r.,
 - g) liczba osób w wieku emerytalnym (kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni 65 lat i więcej) będzie wzrastać z poziomu 423 tys. w 2015 r. do poziomu 570 tys. w 2030 r. W związku z powyższymi danymi, w wyniku procesów demograficznych i wydłużania się przeciętnego dalszego trwania życia, ludność tej grupy wiekowej będzie zdecydowanie wyższa niż obecnie - o prawie 150 tys. osób.
- 8) Do 2030 r. w 12 powiatach przewidywany jest spadek liczby ludności. Największy, powyżej 10%, wystąpi w Sopocie i Słupsku, w przedziale między 5-10% w Gdyni oraz powiatach człuchowskim i sztumskim oraz do 5% w powiatach: malborskim, nowodworskim, Gdańsku, lęborskim, bytowskim, tczewskim i kwidzińskim. W pozostałych powiatach należy oczekiwać wzrostu liczby mieszkańców, przy czym największy przyrost 10% wystąpi w powiatach otaczających Trójmiasto: gdański, kartuski, wejherowski i pucki zaś w powiatach: kościerski, słupski, starogardzki i chojnicki przyrost liczby ludności będzie minimalny – do 2%.
- 9) Rezultatem procesów demograficznych w województwie w perspektywie 2030 r. będzie:
- a) utrzymanie się relatywnie korzystnej na tle kraju struktury wieku mieszkańców oraz opóźnienie niekorzystnych procesów w stosunku do całego kraju,
 - b) wydłużenie się przeciętnej długości życia, a w związku z tym wzrost wydatków socjalnych na różne usługi dla ludności w wieku emerytalnym,
 - c) widoczna (podobnie jak w całym kraju) tendencja spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym oraz stały wzrost ludności w wieku poprodukcyjnym,
 - d) wzrost obciążenia demograficznego ludności.

2.2. Procesy społeczne

- 1) Wskaźnikiem pośrednio odzwierciedlającym kondycję oraz stan zdrowia mieszkańców i będącym jednocześnie częściową wartością oceny jakości życia jest przeciętna długość życia. W latach 2000-2014 przeciętna długość życia w województwie wydłużyła się o 3,8 roku wśród mężczyzn (74,4 lat) oraz o 3,4 roku wśród kobiet (81,5 lat). Zgodnie z założeniami *Prognozy demograficznej GUS 2050*¹³, w perspektywie 2030 r. przeciętne trwanie życia w województwie będzie nadal wydłużało się, osiągając w 2030 r. wartości wyższe o 3,5 roku dla mężczyzn (77,9 lat) i 2,6 roku dla kobiet (84,1 lat).
- 2) Od szeregu lat jednostką chorobową najczęściej występującą wśród mieszkańców regionu są choroby układu krążenia stanowiące w 2013 r. 42,1% przyczyn wszystkich zgonów (o 3,7 p. proc. niższe od średniej krajowej). Kolejną grupą chorób są nowotwory, które w 2013 r. spowodowały 28,9% wszystkich zgonów mieszkańców województwa (o 3,4 p. proc. więcej od średniej dla całego kraju). Wartości te w ciągu ostatnich lat utrzymują się na zbliżonym poziomie. Wzrost przeciętnego trwania życia w perspektywie 2030 r. oraz obserwowane generalne pozytywne zmiany w zachowaniach prozdrowotnych ludności (zmiany w sposobie odżywiania, spożywania alkoholu, wzrost aktywności fizycznej) i coraz bardziej powszechne badania profilaktyczne, pozwalają prognozować tendencje spadkowe umieralności na powyższe choroby cywilizacyjne.
- 3) Wg danych Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 r. 70,8% społeczeństwa województwa legitymowało się wykształceniem ponadgimnazjalnym, z czego 17,6% wykształceniem na poziomie wyższym, (o 0,6 p. proc. więcej w odniesieniu do całej Polski) i plasuje województwo pod tym względem na 2. pozycji, zaraz za woj. mazowieckim. Poziom wykształcenia w województwie jest wyraźnie zróżnicowany terytorialnie:
 - a) odsetek osób z wykształceniem ponadgimnazjalnym waha się od 59,5% w powiecie sztumskim i 61,1% w powiecie bytowskim do 78,9% i 79,8% odpowiednio w Gdyni i Sopocie,

¹³ Prognoza demograficzna na lata 2014 – 2050, GUS, Warszawa, 2014.

- b) największe różnice pomiędzy poszczególnymi powiatami województwa zaobserwować można pod względem liczby osób posiadających wykształcenie wyższe - od 9,7% w powiatach bytowskim i nowodworskim do 26,8% w Gdyni, 27,0% w Gdańsku i 33,4% w Sopocie.

Prognozowane zmiany w tym zakresie w perspektywie 2030 r. będą raczej wskazywały na wzrost poziomu wykształcenia na poziomie średnim zawodowym, w tym technicznym oraz wyższym. Dalsze przekształcenia struktury bazy ekonomicznej na poziomach lokalnym i regionalnym będą powodowały wzrost zapotrzebowania rynku pracy na absolwentów szkół średnich zawodowych i wyższych, co będzie szansą na dalszą modernizację regionu.

- 4) Aktywność zawodowa mieszkańców w latach 1999-2014 utrzymuje się na porównywalnym poziomie. W 2014 r. współczynnik aktywności zawodowej osób w wieku powyżej 15 roku życia wyniósł 56,5%. Jednak zasadniczym wyzwaniem jest znaczna grupa osób biernych zawodowo. Problem bierności zawodowej dotyczy przede wszystkim kobiet - stanowią one ponad 60% ogółu biernych zawodowo osób w województwie. Z uwagi na trendy demograficzne w perspektywie 2030 r. w wartościach bezwzględnych odnotowany zostanie wzrost liczby osób biernych zawodowo (przede wszystkim wzrost liczby emerytów).
- 5) W województwie obserwowane są pozytywne zmiany, jeśli chodzi o poziom zatrudnienia. W latach 1999-2014 wskaźnik zatrudnienia dla osób w wieku powyżej 15 roku życia wzrósł z 47,5% do 50,9%, co dało województwu 4. pozycję w Polsce. W perspektywie 2030 r., niezależnie od wieku emerytalnego, wartość tego wskaźnika powinna wzrastać.
- 6) Rok 2015 był trzecim z rzędu, w którym odnotowano spadek bezrobocia i zdecydowaną poprawę na rynku pracy. Wg stanu na koniec września 2015 r. stopa bezrobocia w województwie wyniosła 9,0%. Od lat najniższą stopę bezrobocia odnotowuje się w Sopocie, najwyższą w powiecie nowodworskim. Wśród podstawowych różnicowań na rynku pracy należy podkreślić, że:
- a) w odniesieniu do kraju:
- sytuacja jest bardzo dobra i dobra w strefie centralnej województwa, która obejmuje Trójmiasto wraz z powiatem gdańskim - najniższą wartość stopy bezrobocia we wrześniu 2015 r. odnotowano w Sopocie (3,5%), Gdańsku (4,5%), Gdyni (5,0%),
 - najtrudniejsza sytuacja jest w powiecie nowodworskim (22,3%), malborskim (19,5%), człuchowskim (18,6%), bytowskim (17,7%) i sztumskim (16,3%), które należą do grupy 10% powiatów o najwyższym bezrobociu w Polsce, w których w stosunku do pozostałej części kraju zależnie od tendencji krajowych towarzyszy zazwyczaj wyższy od średniej jego wzrost i najniższy spadek.
- b) w skali województwa zauważalna jest zależność wynikająca bezpośrednio z odległości od Trójmiasta - udział bezrobotnych zarejestrowanych wśród ludności w wieku produkcyjnym wzrasta wraz ze zmniejszającą się dostępnością transportową do rdzenia metropolii - Miastko (17,8%), Czarna Dąbrówka (17,3%), Debrno (16,7%), Kępice (16,4%) i Dębica Kaszubska (16,3%) i utrzymuje się w województwie zachodniopomorskim w powiatach koszalińskim i szczecińskim.
- 7) Wskaźnik deprivacji społecznej¹⁴ w województwie wyniósł w 2013 r. 50,2 os./1000 mieszk.. Wartości relatywnie wysokie zanotowały powiaty: słupski (85,7), kwidziński (83) oraz sztumski, człuchowski, lęborski i malborski (w przedziale 75-80). Istotną barierą społeczną, warunkującą kierunki polityki przestrzennej jest skala zagrożenia ubóstwem (w regionie poniżej średniej krajowej). Ubóstwo jest głównym powodem korzystania z pomocy społecznej dla 70% świadczeniobiorców. Najwięcej rodzin korzystających z pomocy społecznej znajduje się w Słupsku (85%) oraz powiatach lęborskim, kwidzińskim i sztumskim (po 77%). Drugą przyczyną jest bezrobocie deklarowane przez 47% świadczeniobiorców. Najwięcej w powiatach sztumskim (69%), malborskim (64%) i człuchowskim (62%). 45% świadczeniobiorców za przyczynę pobierania świadczeń deklaruje niepełnosprawność - najwięcej w Gdyni i Słupsku (po 57%) oraz w Sopocie (56%) i Gdańsku (55%).

¹⁴ mierzony liczbą osób, którym przyznano świadczenia pomocy społecznej w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców.

3. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

3.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna

- 1) Główną determinantą struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa są warunki przyrodnicze. Wpłynęły one na historyczne ukształtowanie się powiązanych elementów struktury przestrzennej i funkcjonalnej. Struktura ta wykazuje znaczną trwałość i będzie wywierała zasadniczy wpływ na dalszy rozwój regionu.
- 2) Strukturę węzłową przestrzeni województwa tworzy zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków osadniczych. Poszczególne elementy systemu osadniczego, relacje zachodzące pomiędzy ośrodkami a ich bezpośrednim (funkcjonalnym) otoczeniem, jak także relacje w powiązaniach zewnętrznych są wypadkową tej struktury. Tworzą ją:
 - a) dominująca strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego (OM)¹⁵, w skład której wchodzi: Gdańsk (ośrodek wojewódzki), Gdynia, Sopot – stanowiące centrum aglomeracji¹⁶, silne ośrodki powiatowe: Tczew¹⁷ i Wejherowo, silne ośrodki lokalne: Pruszcz Gdański¹⁸, Rumia i Reda¹⁹, sąsiadujące z nimi gminy miejsko-wiejskie i wiejskie, a także obszar północny obejmujący gminy Półwyspu Helskiego;
 - b) kształtujące się układy bipolarne:
 - Słupsk-Ustka,
 - Chojnice-Człuchów,
 - Malbork-Sztum;
 - c) pozostałe większe ośrodki miejskie: Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork i Starogard Gdański.Wokół ośrodków węzłowych obserwowany jest intensywny rozwój osadnictwa. Obszary podmiejskie zaludniane są przez mieszkańców znajdujących zatrudnienie w działalnościach pozarolniczych w dużej mierze w oparciu miejsca pracy oferowane w miastach. Zmienia się sposób zagospodarowania tych obszarów, jak również zasięg oddziaływania ośrodka węzłowego oraz charakter relacji łączących go z bezpośrednim otoczeniem. Miejskie obszary funkcjonalne kształtują się zarówno wokół Trójmiasta (zgodnie z KPZK, rozumianego jako szersze ujęcie ośrodka wojewódzkiego), Słupska, jak i innych większych ośrodków miejskich.
- 3) Układy węzłowo-pasmowe kształtują się w oparciu o system transportowy:
 - a) węzły transportowe zapewniające powiązania międzynarodowe oraz umożliwiające przeładunek towarów i przesiadanie się pasażerów na (pasmowy) układ lądowych dróg komunikacyjnych:
 - porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
 - Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku;
 - b) podstawowe pasma infrastrukturalne:
 - południkowe: wzdłuż Zatoki Puckiej, Zatoki Gdańskiej i Wisły, ograniczone od zachodu drogą nr 222, a od wschodu drogą nr 55, obejmujące ciągi autostrady A1 (Gdańsk–Toruń), drogi nr 91 (Gdańsk–Toruń), linii kolejowych nr 9 (Gdynia Główna–Tczew), nr 131 (Tczew–Bydgoszcz Główna) oraz nr 207 (Malbork–Kwidzyn–Grudziądz), rzekę Wisłę. Pasma to tworzy szeroki układ o najwyższym (poza OM) zagęszczeniu osadnictwa, w tym miast, Tczew, Starogard Gdański, Malbork, Pelplin, Gniew i Kwidzyn; za południową granicą województwa jest ono kontynuowane;
 - równoleżnikowe:
 - północne: wzdłuż dróg nr 6 (Gdańsk–Szczecin), nr 7 (Gdańsk–Warszawa) oraz linii kolejowej nr 9 (Gdynia Główna–Warszawa Wschodnia), nr 202 (Gdańsk Główny–Stargard),
 - południowe: wzdłuż drogi nr 22 (Elbląg–Malbork–Tczew–Starogard Gdański–Chojnice–Człuchów–Wątcz) oraz linii kolejowej nr 203 (Tczew–Starogard Gdański–Chojnice–Piła),
 - środkowe: wzdłuż drogi nr 20 (Gdynia–Kościerzyna–Bytów–Miastko–Szczecinek) oraz linii kolejowej nr 201 (Gdynia Główna–Kościerzyna);

¹⁵ Strefa zurbanizowana, skupiająca usługi o znaczeniu ponadregionalnym i działalność gospodarczą bezpośrednio i pośrednio związaną z morzem.

¹⁶ W ostatnim czasie, wobec intensyfikacji istniejących powiązań, pojawiają się opinie dotyczące rozszerzenia strefy centralnej do 7 (a nawet 8 – 9 przypadku uwzględnienia Tczewa) miast funkcjonujących w oparciu o główną oś komunikacyjną aglomeracji.

¹⁷ Transportowy węzeł integracyjny o znaczeniu krajowym.

¹⁸ Ośrodek będący stolicą powiatu, jednak o zdecydowanie mniejszym znaczeniu niż Wejherowo i Tczew.

¹⁹ Miasta o silnym potencjale demograficznym.

- c) pasma uzupełniające (o niższych parametrach, odgrywające ważną rolę w powiązaniach wewnątrzregionalnych oraz w dostępie zewnętrznym, zwłaszcza do terenów turystyczno-rekreacyjnych);
- d) główne powiązania ekologiczne warunkujące zachowanie równowagi środowiska, w tym jego bioróżnorodności.

W ramach ww. układów węzłowo-pasmowych koncentrują się także przebiegi infrastruktury technicznej o znaczeniu międzynarodowym i krajowym (linie elektroenergetyczne najwyższych i wysokich napięć, gazociągi wysokiego ciśnienia, rurociągi paliw i produktów naftowych oraz sieci telekomunikacyjne i światłowody).

- 4) Układy strefowe tworzące kompleksy wypełniające przestrzenie między pasmami infrastrukturalnymi:
 - a) strefa nadmorska z miejscowościami o charakterze rekreacyjnym oraz terenami rekreacji pomiędzy nimi;
 - b) strefa pobrzeża o charakterze rolnym, rolno-leśnym i rekreacyjnym (od Pucka do Słupska);
 - c) strefa pojezierna związana z zespołami jezior i kompleksów leśnych o charakterze rolno-leśnym, leśnym i rekreacyjnym;
 - d) strefa żuławska i Doliny Wisły – kompleksy rolnicze o wysokich wartościach dla produkcji rolnej;
 - e) strefa zaborsko-krajeńska o charakterze rolnym i rolno-leśnym (od Czerska do miasta Czarne).

Strefy te, mimo zróżnicowania, są ze sobą częściowo powiązane korytarzami ekologicznymi, wymagającymi dalszej ochrony i wzmocnienia oraz kształtowania nowych powiązań ekologicznych, zwłaszcza w rejonach przecinania się ich z elementami antropogenicznymi.

- 5) Wysoki stopień zainwestowania rekreacyjnego i intensywności użytkowania przestrzeni cechuje Mierzeję Helską, Mierzeję Wiślaną, Trójmiasto oraz tereny Pojezierza Kaszubskiego; mniejszy – pas nadmorski na zachód od Nadmorskiego Parku Krajobrazowego oraz obszar Borów Tucholskich. Szybko narasta zainwestowanie stref położonych blisko aglomeracji na cele mieszkaniowe i rekreacyjne – pobyt weekendowy, świąteczny, urlopowy.

3.2. Podstawowe elementy sieci osadniczej województwa

3.2.1. Charakterystyka sieci osadniczej

- 1) Struktura sieci osadniczej województwa rozpatrywana jest w czterech zasadniczych poziomach:
 - a) ponadregionalnym, odnoszącym się do Gdańska, Gdyni i Sopotu, jako ośrodków uczestniczących w strukturze funkcjonalnej całego kraju oraz wymianie międzynarodowej, skupiających większość funkcji ponadregionalnych; jest to złożona pasmowa struktura rdzeniowa kształtującej się metropolii;
 - b) regionalnym, dotyczącym Słupska, byłego miasta wojewódzkiego, obsługującego potrzeby i zadania na obszarze województwa i w swoim obszarze ciężenia, w tym w zakresie funkcji wyższego rzędu, stanowiącego wraz z Ustką kształtujący się układ bipolarny;
 - c) subregionalnym, dotyczącym ośrodków równoważących procesy rozwojowe w różnych częściach województwa (Bytów, Chojnice-Człuchów, Kwidzyn, Kościerzyna, Lębork, Malbork-Sztum, Starogard Gdański), oferujących usługi wynikające w szczególności z ich rangi powiatowej;
 - d) lokalnym, obejmującym jednostki obsługujące potrzeby lokalne, ale wpływające również na procesy w skali województwa lub jego części.

Hierarchia ośrodków położonych w OM wymaga odrębnego ujęcia. W odniesieniu do Tczewa i Wejherowa, położonych na skrajnych biegunach wielofunkcyjnego pasma osadniczego – rola i znaczenie tych ośrodków dla obsługi obszarów otaczających jest zdecydowanie większa niż pozostałych ośrodków w obszarze pozardzeniowym OM, co predestynuje je do miana ośrodków regionalnych. Jednocześnie bezpośrednie sąsiedztwo Trójmiasta, jako najważniejszego ośrodka usługowego, o największym rynku pracy w regionie marginalizuje ich pozycję w ujęciu wojewódzkim. Harmonijny rozwój OM powinien polegać m.in. na wzmocnianiu roli tych ośrodków, m.in. poprzez rozwój usług komplementarnych w stosunku do tych, które koncentrują się w Trójmieście.

Główne parametry urbanizacji

- 1) Sieć osadniczą województwa na początku 2015 r. tworzyły 42 miasta oraz 2.861 miejscowości wiejskich.
- 2) Miasta (o różnej randze i wielkości) jako główne elementy sieci osadniczej rozmieszczone są w przestrzeni województwa stosunkowo równomiernie, przy czym większa ich koncentracja występuje w północno-

wschodniej jego części. Pod względem liczby mieszkańców w 2014 r. struktura wielkości ośrodków przedstawiała się następująco:

- a) powyżej 100 tys. mieszkańców: Gdańsk (461,5), Gdynia (247,8), w których koncentrowało się ok. 31% ogółu mieszkańców województwa;
 - b) w przedziale od 50–100 tys. mieszkańców: Słupsk (93,2), Tczew (60,6) i Wejherowo (50,3);
 - c) w przedziale od 20–50 tys. – 7 miast powiatowych: Starogard Gdański (48,3), Chojnice (40,1), Malbork (39,0), Kwidzyn (38,8), Lębork (35,4), Pruszcz Gdański (29,3), Kościerzyna (23,7) i Sopot (37,7), a także Rumia (47,6) i Reda (23,6) – 2 ośrodki, nie będące miastami powiatowymi, które obok Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego zanotowały w ostatnich latach największy wzrost liczby mieszkańców;
 - d) w przedziale od 10–20 tys. mieszkańców – 10 miast, w tym 6 stolic powiatów: Bytów (17,0), Kartuszy (14,8), Człuchów (14,2), Puck (11,3), Sztum (10,3), Nowy Dwór Gdański (10,0), oraz miasta: Ustka (16,1), Władysławowo (15,5), Miastko (10,9) i Czersk (10,0);
 - e) w przedziale od 5–10 tys. – 9 ośrodków: Prabuty (8,8), Pelplin (8,2), Skarszewy (7,1), Gniew (6,9), Żukowo (6,5), Czarne (6,1), Dzierżgoń (5,6), Debrzno (5,2) i Brusy (5,1);
 - f) w przedziale poniżej 5 tys. mieszkańców było kilka miast nadmorskich (przynajmniej poza sezonem): Jastarnia, Łeba, Hel i Krynica Morska, a także Nowy Staw, Kępice, Skórcz i Czarna Woda.
- 3) Dynamiczne zmiany liczby ludności mają miejsce w miejscowościach wiejskich położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, a liczba miejscowości powyżej 2 tys. mieszkańców w latach 1998–2011 wzrosła z 17 do 45²⁰. Do najludniejszych wsi należą Sierakowice (7,4 tys.), Luzino (7,3), Bolszewo (gm. Wejherowo, 6,8), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański, 6,5), Gościcino (gm. Wejherowo, 5,8), Kolbudy (3,6), Kiełpino (gm. Kartuszy, 3,4), Chwaszczyno (gm. Żukowo, 3,4), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański, 3,2), Banino (gm. Żukowo, 3,2), Kowale (gm. Kolbudy, 3,2).
- 4) Średnia gęstość zaludnienia brutto²¹ w województwie wzrasta (w 2014 r. wyniosła 126 os./km²), przy czym jest ona bardzo zróżnicowana przestrzennie. W 2014 r. w miastach kształtowała się od 12 os./km² (Krynica Morska) do 2.707 os./km² (Tczew), zaś w przypadku gmin wiejskich od 13 os./km² (Smołdzino) do 246 os./km² (Kosakowo). Najwyższe wartości (powyżej 100 os./km²) występują w gminach około trójmiejskich i wzdłuż Wisły, zaś najmniej zaludnione są gminy zachodniej części województwa.

Dostępność ośrodków i istniejące powiązania w sieci osadniczej²²

- 1) Istotny wpływ na strukturę sieci osadniczej i relacje funkcjonalno-przestrzenne ma położenie stolicy województwa z dala od jego geometrycznego środka. Położenie Gdańska na obrzeżach województwa sprawia, że mimo stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci dróg, obserwowane odległości czasowe między najbardziej odległymi gminami województwa a Gdańskiem są znaczne.
- 2) Charakterystyczna jest dwudzielność przestrzeni województwa, związana przede wszystkim z:
 - a) dobrą dostępnością i rosnącą skalą powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze metropolitalnym (najwyższą w paśmie osadniczym wzdłuż ciągu kolejowego: Lębork – Gdynia – Gdańsk – Tczew) i jednocześnie niedostatkiem powiązań oraz słabą dostępnością w obszarach peryferyjnych, zwłaszcza w zachodniej części województwa;
 - b) wyraźnym podziałem województwa na część środkową (byłe województwo gdańskie) oraz zachodnią (byłe województwo słupskie), a także wewnętrznym podziałem powiatu chojnickiego (byłe województwo bydgoskie); wszystkie miasta tych obszarów ciążą wyraźniej do swoich „dawnych” stolic niż do Gdańska.
- 3) Obszary o najniższej dostępności drogowej do najważniejszych węzłów sieci osadniczej znajdują się na peryferiach województwa. Są to gminy powiatów człuchowskiego i bytowskiego (Miastko, Koczała, Lipnica), a także wybrane gminy nadmorskie położone peryferyjnie względem DK nr 6 (Smołdzino, Główny, Choczewo). Słaba dostępność zachodniej części województwa, przekładająca się na wybrane aspekty poziomu

²⁰ W stosunku do 1998 r. w czołówce kilkunastu największych miejscowości wiejskich niewiele się zmieniło. Wyraźną dynamikę można zauważyć w przypadku dwóch miejscowości: Kowale (gm. Kolbudy) oraz Banino (gm. Żukowo), które awansowały odpowiednio z pozycji 548. na 13. i ze 162. na 14. Znaczący awans zanotowało także Chwaszczyno (gm. Żukowo) z 32. na 11 pozycję.

²¹ W stosunku do powierzchni całkowitej JST.

²² Na podstawie *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*, UniRegio, 2015.

życia (dostępność do usług, miejsc pracy), skutkuje odpływem migracyjnym do obszarów charakteryzujących się lepszą dostępnością i poziomem rozwoju.

- 4) W warunkach zrównoważonej, policentrycznej sieci osadniczej można przyjąć, że czas dojazdu do stolicy regionu nie powinien przekraczać 100–120 min., a do miasta na poziomie regionalnym (powyżej 100 tys. mieszkańców) 60–80 min. Na przeważającej części obszaru województwa standard ten jest spełniony, z wyjątkiem powiatów człuchowskiego i chojnickiego, gdzie czas dojazdu do Gdańska przekracza 120 min. Wskazuje to na potrzebę wykreowania w tym obszarze silnego ośrodka, którym mogłyby być Chojnice wraz z Człuchowem, w ramach kształtującej się bipolarnej aglomeracji. Zaletą tego układu jest jego wielkość, położenie na skrzyżowaniu szlaków drogowych i kolejowych oraz brak ośrodków o analogicznej randze w promieniu 80 km.
- 5) We wschodniej i południowo-wschodniej części województwa dostępność drogowa do miasta powyżej 100 tys. mieszkańców jest dobra lub bardzo dobra, co wynika z bliskiego sąsiedztwa Elbląga i Grudziądza. Problemem jest wskazanie, który z pomorskich ośrodków subregionalnych położonych w tym obszarze, powinien mieć porównywalną z nimi rangę (ośrodka regionalnego) i stanowić istotny element w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa. Kwidzyn, Malbork, Tczew i Starogard Gdański usytuowane są w odległości ok. 30 min. od większych ośrodków, konkurując z nimi, a także między sobą o ciężenia usługowe. Jedynym miastem w tym rejonie, które ma potencjał miasta regionalnego (ze względu na skalę i jakość powiązań, a także położenie na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków komunikacyjnych) jest Tczew. Jednak bliskie położenie w stosunku do Gdańska (a także Elbląga) osłabia jego rolę i znaczenie (w porównaniu np. ze Słupskiem).
- 6) Z perspektywy poziomu życia mieszkańców i ich codziennych potrzeb często ważniejsza od dostępności do stolicy regionu, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych, jest dostępność do innych ośrodków miejskich o różnych szczeblach hierarchii usług. Dostępność do najbliższego miasta nawiązuje do gęstości sieci miejskiej, a także przebiegu dróg - najlepsza jest w strefie aglomeracji Trójmiasta, pasa nadwiślańskiego oraz korytarza transportowego południowego (Starogard Gdański – Człuchów), a wyraźnie słabsza na obszarach pojezierzy oraz wiejskich gmin nadmorskich.
- 7) Dostępność do miast powiatowych jest pochodną wielkości i kształtu powiatu, a w obszarach pojezierzy także obecności jezior, które są barierami mogącymi powodować znaczne wydłużenie drogi. Gminami najbardziej oddalonymi od siedzib swoich powiatów są: Koczała (powiat człuchowski), Karsin (powiat kościerski) a także miasto Hel (powiat pucki). Jedynym ośrodkiem, który mógłby pełnić funkcje powiatowe, a tym samym poprawiać dostępność do tego typu ośrodka dla znacznego obszaru o niskiej dostępności – zachodniej części powiatu bytowskiego i północnej człuchowskiego – jest Miastko. Zasadność wzmocnienia rangi (a co za tym idzie i roli) tego miasta potwierdzają prowadzone analizy pod kątem wyznaczenia zasięgów miejskich obszarów funkcjonalnych²³, zgodnie z wynikami których, Miastko jest jedynym ośrodkiem nie będącym siedzibą powiatu o wyraźnie formującej się strefie funkcjonalnej.
- 8) W systemie miejscowości wiejskich problemem jest ich rozdrobnienie i rozproszenie. Warunki te utrudniają organizację sieci podstawowych usług, czy też efektywnego zbiorowego transportu publicznego. Jedynym istotnym ośrodkiem niemiejskim o wielu cechach miejskich oraz stosunkowo silnych ciężeniach komunikacyjnych są Sierakowice.

3.2.2. Główne przekształcenia sieci osadniczej

- 1) Najbardziej czytelne procesy przekształceń istniejącej sieci osadniczej dotyczą przede wszystkim:
 - a) zmian w przestrzeni obszarów bezpośrednio sąsiadujących z większymi ośrodkami miejskimi, związanych z postępującymi procesami suburbanizacji, w tym:
 - rozlewania się miast poza ich granice administracyjne i postępującego procesu urbanizacji przestrzeni wiejskiej, która zyskuje ten sam wyraz przestrzenny co strefy podmiejskie w granicach miast, przy jednoczesnej znacznej ilości terenów niezagospodarowanych w obszarach centralnych miast, w szczególności Gdańska i Gdyni,
 - dezintegracji struktur węzłowych, poprzez przyrost zabudowy o charakterze rozproszonym, prowadzącej do ekstensywnego, chaotycznego zagospodarowania przestrzeni,

²³ UniRegio 2011, 2015 r.

- b) rozwoju zabudowy (w tym mieszkaniowej) wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, skutkującego m.in. pogorszeniem warunków komunikacyjnych (przede wszystkim w zakresie ograniczonej przepustowości i bezpieczeństwa),
 - c) równoległego do suburbanizacji mieszkaniowej procesu „suburbanizacji gospodarczej”, którego skutkiem jest przeznaczenie dużych terenów, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych pod rozwój funkcji handlowych, przemysłowych, czy magazynowych,
 - d) zmian związanych ze zrealizowanymi w ostatnim czasie inwestycjami poprawiającymi warunki obsługi transportowej regionu, wpływającymi na:
 - intensyfikację relacji funkcjonalnych wynikającą z poprawy dostępności w różnych układach (np. budowa autostrady A1, realizacja mostu w Kwidzynie) i uruchomienie nowych potencjałów określonych lokalizacji (np. w kontekście Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, czy planowanej budowy drogi ekspresowej S6),
 - przekształcenia w krajobrazie (w tym nowe otwarcia i ciągi widokowe, np. w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Gdańskiej),
 - e) realizacji infrastruktury technicznej istotnie wpływającej na zmiany w krajobrazie (np. rozwój energetyki wiatrowej),
 - f) presji zabudowy i zainwestowania na tereny otwarte.
- 2) Procesy suburbanizacyjne najsilniej widoczne są w otoczeniu Trójmiasta, w mniejszym natężeniu również wokół Słupska oraz większości ośrodków subregionalnych. Po zestawieniu wartości wskaźników odzwierciedlających procesy suburbanizacyjne (saldo migracji, w tym napływ ludności miejskiej, aktywność budowlaną, typy migracyjne gmin wskazujące na aktywną charakterystykę imigracyjną) gminami o największej intensywności tych procesów są:
- a) w otoczeniu Trójmiasta: Kolbudy, Kosakowo, Pruszcz Gdański (wiejska), Przodkowo, Pszczółki, Puck (wiejska), Szemud, Tczew (wiejska) Wejherowo (wiejska) i Żukowo;
 - b) w otoczeniu Słupska: gminy wiejskie Słupsk i Ustka oraz gmina Kobylnica;
 - c) w otoczeniu ośrodków subregionalnych: wiejska część gminy Bytów, gminy wiejskie Człuchów, Chojnice, Kościerzyna, Kwidzyn, Malbork i wiejska część gminy Sztum, gmina wiejska Starogard Gdański.
- 3) Głównymi przyczynami postępującego procesu rozpraszania zabudowy i dezintegracji struktur są m.in.:
- a) zbyt liberalne regulacje prawne,
 - b) brak spójnej i konsekwentnej polityki przestrzennej gmin, czego skutkiem jest:
 - fragmentaryczne i doraźne planowanie przestrzenne, w tym realizacja inwestycji mieszkaniowych na podstawie decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,
 - brak dostosowania powierzchni terenów przeznaczanych na cele mieszkaniowe do prognoz demograficznych²⁴.
- 4) Do zasadniczych problemów dezintegracji struktur osadniczych w wymiarze przestrzennym należą:
- a) właściwa obsługa rozproszonej zabudowy:
 - nieefektywny rozwój infrastruktury technicznej (np. długość koniecznej do wybudowania, następnie utrzymywania sieci wodno-kanalizacyjnej w stosunku do liczby mieszkańców),
 - brak możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do podstawowych usług publicznych (odległość do szkół, placówek ochrony zdrowia itd.),
 - ograniczone możliwości organizacji transportu zbiorowego i związany z tym wzrost natężenia indywidualnego ruchu pojazdów, obniżający przepustowość i bezpieczeństwo istniejących układów komunikacyjnych;
 - b) koszty utraconych bezpowrotnie walorów krajobrazowych i środowiskowych;
 - c) istotne ograniczenie lub wręcz brak możliwości realizacji znaczących inwestycji celu publicznego (przede wszystkim liniowych) oraz przedsięwzięć gospodarczych.

²⁴ Szacuje się, że w OM wg stanu na 2014 r., istnieją rezerwy na zasiedlenie ok. 3 mln mieszkańców, przy czym największe przeszacowania dotyczą gmin podmiejskich (*Diagnoza do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030*; P. Śleszyński, R. Wiśniewski).

Miasta depopulacyjne i „starzejące się”

- 1) Sytuacja demograficzna pomorskich miast na tle Polski jest względnie korzystna, jednak charakteryzuje ją duże zróżnicowanie wewnętrzne²⁵. W 2014 r. w stosunku do 1995 r. 1/3 miast województwa zwiększyła zauważalnie (o co najmniej 1%) swoją liczbę ludności. W przypadku pozostałych populacja nie zmieniła się lub liczba ludności zmalała.
- 2) Największy bezwzględny spadek liczby ludności w okresie 1995-2014:
 - a) powyżej 2 tys. miał miejsce w: Słupsku (-9,4 tys.), Sopocie (-5,9 tys.), Gdyni (-3,8 tys.) i Starogardzie Gdańskim (-2,4 tys.);
 - b) w przedziale od 1,0 tys. a 2,0 tys. w: Gdańsku, Kartuzach, Malborku, Helu, Człuchowie, Miastku i Ustce;
 - c) w przedziale do 1 tys.: Czarna Woda, Debrzno, Dzierżoń, Gniew, Kępice, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin i Prabuty.

W większości ośrodków dominującym czynnikiem regresu ludnościowego jest ujemne saldo migracji. Wyjątki stanowią m.in.: Gdańsk, Sopot, gdzie większą rolę odgrywa ubytek naturalny.

- 3) Zmniejszającej się liczbie ludności w miastach średnich i dużych, towarzyszy jej wzrost w ich strefach podmiejskich. Najsilniej proces ten zaznacza się w otoczeniu Trójmiasta i Słupska. W rezultacie w skali całego obszaru funkcjonalnego danego miasta zachodzą wewnętrzne przesunięcia z obszaru rdzeniowego na zewnątrz. Proces ten z punktu widzenia rdzenia obszaru funkcjonalnego pociąga za sobą negatywne konsekwencje gospodarcze (głównie zmniejszenie się lokalnej bazy podatkowej) i społeczne. Niemniej jednak potencjał gospodarczy miasta nie zmniejsza się w sposób radykalny, gdyż nadal większość potrzeb mieszkańcy terenu podmiejskiego zaspokajają na terenie miasta rdzeniowego. Bardziej negatywne konsekwencje gospodarcze i społeczne dotyczą obszarów, w których zmniejszającej się liczbie mieszkańców miasta nie towarzyszy jej wzrost w obszarze zaplecza²⁶. Sytuację taką obserwować można w przypadku najmniejszych ośrodków miejskich województwa, położonych w jego zachodniej (Debrzno, Kępice) i wschodniej części (Prabuty i Dzierżoń), a ponadto w powiecie tczewskim (Gniew).
- 4) Trzy pomorskie miasta, z uwagi na istotny udział liczby osób starszych w populacji, znajdują się w fazie zaawansowanego (Gdańsk, Gdynia) lub mocno zaawansowanego stanu starości (Sopot). Do pierwszej grupy dołączają wkrótce Ustka, Słupsk i Puck.

3.2.3. Ranga usługowa ośrodków oraz rozmieszczenie i dostępność usług publicznych

- 1) Ranga miasta jako miejsca skupienia działalności usługowych odzwierciedla jego pozycję w sieci osadniczej oraz uwarunkowania mające istotny wpływ na poziom życia oraz kształtowanie ekonomicznych podstaw rozwoju (w mieście i w jego otoczeniu). Biorąc pod uwagę wyposażenie ośrodków miejskich województwa w usługi różnego rzędu, z uwzględnieniem zarówno publicznych i rynkowych, można wyróżnić kilka grup różnicujących poszczególne miasta²⁷. Jednocześnie należy zauważyć znaczne dysproporcje w dostępie do infrastruktury społecznej w skali całego regionu.
- 2) Trzy wiodące ośrodki w świetle wyposażenia w usługi to: wyróżniający się zdecydowanie Gdańsk (I ranga), następnie Gdynia i Słupsk (II ranga). Widoczne są różnice wynikające z odmiennej roli tych miast w sieci osadniczej województwa. Gdynia, silnie zintegrowana funkcjonalnie z miastem wojewódzkim wyróżnia się dwukrotnie wyższym wskaźnikiem rangi w usługach biznesowych; z kolei Słupsk, stanowiący jedyny silny ośrodek w północno-zachodniej części regionu, charakteryzuje wyższa ranga w usługach publicznych.
- 3) Grupę stosunkowo silnych usługowo ośrodków o charakterze ponadlokalnym (ranga III) stanowi 9 miast powiatowych: najwyżej pozycjonowane Sopot, Tczew i Wejherowo, ponadto Chojnice, Malbork, Starogard Gdański, Kościerzyna, Kwidzyn i Lębork (w kolejności odzwierciedlającej hierarchię). Wyraźną nadwyżką funkcji usługowych rynkowych, w stosunku do liczby mieszkańców, charakteryzuje się Sopot, nieco mniejszą Kwidzyn, pozostałe miasta posiadają wyższą rangę jako miejsca skupienia usług publicznych.

²⁵ Największy wzrost dotyczył głównie miast położonych w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta, co jest wynikiem procesów suburbanizacji miast rdzeniowych. Ośrodkami o największym względnym przyroście ludności w latach 1995-2013 były: Reda, Pruszcz Gdański, Żukowo i Rumia.

²⁶ Zmniejsza się lokalny rynek zbytu, pogorszą się wskaźniki kapitału ludzkiego, co może zwrótnie oddziaływać na pogłębienie się deficytu ludnościowego i w efekcie doprowadzić nawet do długotrwałego regresu gospodarczego i społecznego.

²⁷ Na podstawie *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*, UniRegio, 2015. Do analizy wykorzystano dane o liczbie jednostek dla 78 rodzajów instytucji i placówek usługowych według stanu na grudzień 2014 r. i styczeń 2015 r.

- 4) Następną w hierarchii grupę (ranga IV) stanowią: 6 mniejszych miast powiatowych – Kartusy, Człuchów, Bytów, Puck, Nowy Dwór Gdański i Sztum; 2 miasta strefy metropolitalnej dysponujące dużym lub rosnącym potencjałem ludnościowym – Pruszcz Gdański i Rumia; 2 nadmorskie ośrodki turystyczne – Ustka i Władysławowo. Nadwyżka usług rynkowych występuje w tej grupie w Rumii i Pruszczu Gdańskim.
- 5) Pozostałe miasta (ranga V i VI) o najniższym poziomie nasycenia usługami to przede wszystkim najmniejsze miasta województwa, w większości peryferyjnie położone, o niewielkim potencjale ludnościowym (własnym i zaplecza). Wyjątek stanowi Reda, której pozycja wynika z marginalnej roli pełnionej przez to miasto w zakresie usług publicznych, której nie rekompensuje stosunkowo wysoki poziom rozwoju usług biznesowych, zbliżony do odnotowanego w sąsiadującej z nią Rumią.

Ochrona zdrowia²⁸

- 1) Zróżnicowanie liczebne personelu medycznego, na podstawie analizy liczby lekarzy, pielęgniarek i położnych na 10 tys. mieszkańców w różnych częściach województwa wskazuje, że:
 - a) najniższe wartości tak określonego wskaźnika notują powiaty słupski i gdański, w których nie funkcjonują placówki szpitalne; słabe wyniki osiągają również powiaty: człuchowski, bytowski, kwidziński i nowodworski, gdzie wskaźnik ten jest dwukrotnie mniejszy niż jego średnia wartość w skali kraju;
 - b) najwyższe wartości, znacznie odbiegające od reszty, notują Gdańsk, Gdynia, Słupsk i Sopot, w których zlokalizowane jest najwięcej szpitali i placówek specjalistycznej opieki medycznej zatrudniających wyspecjalizowaną kadrę medyczną; wśród powiatów ziemskich najwyższą pozycję zajmuje kościerski.
- 2) Analiza rozmieszczenia miejsc realizacji świadczeń podstawowej opieki zdrowotnej (gabinet lekarza POZ) pozwala stwierdzić, że:
 - a) w miastach funkcjonuje ich przeważnie od kilku do kilkudziesięciu (w zależności od wielkości ośrodka), w różnych lokalizacjach, dając możliwość realizacji świadczeń w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania;
 - b) na obszarach wiejskich funkcjonuje zazwyczaj jedna przychodnia w miejscowości gminnej (w niej m.in. gabinet lekarza POZ); są gminy miejsko-wiejskie, których wiejskie części zupełnie pozbawione są tego typu infrastruktury²⁹.
- 3) Pod koniec 2013 r. na 1 zakład ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w województwie przypadało średnio 2,5 tys. mieszkańców. W 25 gminach wartość ta była przynajmniej dwa razy większa, a w trzech z nich przekraczała 9 tys. (gminy: Człuchów (wiejska), Debrzno, Kępice). Najwięcej zakładów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej zlokalizowanych jest w Gdańsku i Gdyni, przy czym część z nich, z uwagi na specjalistyczny charakter, ma zasięg wojewódzki.
- 4) Świadczenia w ramach ambulatoryjnej opieki specjalistycznej:
 - a) udzielane są niemal wyłącznie w miastach, przy czym dostępność świadczeń w ramach poszczególnych specjalności jest mocno zróżnicowana; najlepsza jest w Trójmieście oraz w ośrodkach w których funkcjonują przyszpitalne przychodnie i poradnie specjalistyczne;
 - b) w przychodniach zlokalizowanych w gminach wiejskich POZ rozszerzona jest zazwyczaj jedynie o świadczenia z zakresu ginekologii i położnictwa; świadczenia w zakresie innych specjalności można uzyskać w nielicznych przypadkach, głównie w miejscowościach w otoczeniu Trójmiasta (pozytywnie wyróżniającym się pod tym względem na tle województwa jest ośrodek zdrowia w Sierakowicach).
- 5) Niemal w każdym powiecie (poza gdańskim i słupskim³⁰) zlokalizowany jest przynajmniej jeden szpital³¹. Największa koncentracja takiej infrastruktury występuje w Gdańsku i Gdyni. Należy zauważyć, że:

²⁸ Dostępność do usług medycznych jest wypadkową wielu czynników. Z uwagi na sposób finansowania świadczeń zdrowotnych kluczową rolę w organizacji systemu ochrony zdrowia na danym terenie odgrywa płatnik usług medycznych (NFZ) i świadczeniodawcy. Zróżnicowania poziomu dostępności w różnych lokalizacjach (np. w relacji miasto-wieś) wynikają również z dostępności i rozmieszczenia wykwalifikowanej kadry medycznej oraz odpowiedniej infrastruktury i specjalistycznego sprzętu medycznego.

²⁹ Po wyznaczeniu wokół gabinetów lekarzy POZ (funkcjonujących w ramach NFZ w 2014 r.) bufora o promieniu 4 km okazało się, że w 18% pomorskich gmin ponad połowa zabudowy mieszkaniowej znajdowała się poza nim. Najgorsza sytuacja miała miejsce w powiecie bytowskim.

³⁰ Dla mieszkańców tych powiatów dostęp do usług wymagających hospitalizacji, z racji bezpośredniego sąsiedztwa ośrodków w nie wyposażonych, nie odbiega znacząco od dostępu na pozostałym obszarze województwa.

³¹ W rozumieniu ustawy o działalności leczniczej: *przedsiębiorstwo podmiotu leczniczego, w którym podmiot ten wykonuje działalność leczniczą w rodzaju świadczenia szpitalne*. Na potrzeby prowadzonej analizy rozmieszczenia placówek szpitalnych przyjęta została uproszczona ich klasyfikacja, gdzie dla odróżnienia od szpitala wielospecjalistycznego, jako szpital jedno specjalistyczny wzięto pod uwagę zakład opieki zdrowotnej zamkniętej, ukierunkowany wyłącznie na jedną lub pokrewne specjalności.

- a) ranga i rola poszczególnych szpitali jest mocno zróżnicowana, co w największym stopniu wpływa na wewnątrzregionalne dysproporcje w dostępie do tego typu świadczeń; Gdańsk i Gdynia posiadają instytucje wielospecjalistyczne o zasięgu ponadregionalnym, zapewniające wysokospecjalistyczną kadrę i sprzęt medyczny; relatywnie dobrze w skali województwa wyróżniają się również: Słupsk, Wejherowo, Chojnice, Starogard Gdański i Kościerzyna.
- b) w 2014 r. w województwie funkcjonowały:
- szpitale kliniczne Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Uniwersyteckie Centrum Kliniczne w Gdańsku i Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni),
 - szpitale wielospecjalistyczne w Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Gdańsku, Gdyni, Helu, Jantarze (gm. Stegna), Kartuzach, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Miastku, Nowym Dworze Gdańskim, Prabutach³², Pucku, Słupsku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie, Wejherowie,
 - szpital dziecięcy w Gdańsku,
 - szpitale psychiatryczne w Gdańsku, Słupsku i Starogardzie Gdańskim,
 - szpitale jedno specjalistyczne, w tym m.in. szpital zakaźny w Gdańsku oraz rehabilitacyjne: w Dzierżaninie (gm. Kartuzy) i Krojantach (gm. Chojnice).

Opieka nad dziećmi do lat 3 i wychowanie przedszkolne

- 1) Pierwsze ogniwo edukacji – opieka nad dziećmi do lat 3 oraz wychowanie przedszkolne, w związku z dużą liczbą nowopowstających w ostatnich latach placówek, sukcesywnie zwiększa swoją dostępność. Poziom tej dostępności w skali regionu jest jednak nadal bardzo niski. Istnieją duże dysproporcje w różnych jego częściach – na wielu obszarach, głównie wiejskich, nie ma w ogóle tego typu placówek, a w części gmin posiadających odpowiednie zaplecze infrastrukturalne liczba miejsc jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb³³.
- 2) W roku szkolnym 2013/2014 województwo dysponowało ok. 4 tys. miejsc w placówkach opieki nad dziećmi do lat 3, a średni poziom uczestnictwa dzieci w tym wieku w zorganizowanych formach opieki wynosił mniej niż 5%³⁴. Placówki funkcjonowały na terenie zaledwie 50 gmin, w szczególności w miastach. Dominującą formą zorganizowanej opieki³⁵ nad dziećmi do lat 3 były żłobki, które skupiały 88% dostępnych miejsc.
- 3) W roku szkolnym 2013/2014 w województwie funkcjonowało 1,3 tys. placówek wychowania przedszkolnego, w których dostępnych było ponad 83 tys. miejsc. Uczestnictwo dzieci w wieku 3-6 lat w wychowaniu przedszkolnym kształtowało się na poziomie 70,7%, pozostając nadal poniżej średniej dla Polski (75,3%). Istnieje duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne tego wskaźnika. Najwyższy poziom upowszechnienia edukacji przedszkolnej notowany jest w miastach, w tym w szczególności w Trójmieście, a także w gminach sąsiadujących z nim – czyli na obszarach dynamicznego rozwoju osadnictwa i właściwego mu dużego odsetka rodzin z małymi dziećmi.
- 4) Zgodnie z wprowadzonymi zmianami ustawy oświatowej³⁶, gminy zobowiązane są do zorganizowania sieci placówek wychowania przedszkolnego, z uwzględnieniem liczby miejsc dla wszystkich dzieci w wieku 3-5 lat oraz zapewnieniem dostępności przestrzennej nie przekraczającej 3 km od miejsca zamieszkania lub alternatywnie bezpłatnego dojazdu i opieki nad dzieckiem w czasie drogi do placówki wychowania przedszkolnego. W województwie w roku szkolnym 2013/2014 jedynie w ok. 25% gmin niemal cała zabudowa mieszkaniowa znajdowała się w zasięgu tak określonej dostępności. Były to głównie miasta, a także gminy wiejskie z bezpośredniego otoczenia Trójmiasta posiadające stosunkowo gęstą sieć placówek i zdecydowanie bardziej skoncentrowaną zabudowę mieszkaniową niż obszary typowo wiejskie.

Edukacja i szkolnictwo wyższe

- 1) Zmiany liczby szkół podstawowych i gimnazjów w ostatnich kilkunastu latach odzwierciedlają zmiany związane z reformą edukacyjną (wprowadzenie gimnazjów) i z procesami demograficznymi. Obserwowany spadek liczby

³² Z rozszerzonym zakresem związanym z leczeniem gruźlicy i chorób płuc, w tym onkologią pulmonologiczną.

³³ Wobec istotnych deficytów *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* stawia wyzwanie w perspektywie roku 2020, aby w zakresie opieki żłobkowej dorównać do poziomu średniej krajowej, a w zakresie wychowania przedszkolnego przewyższyć go.

³⁴ Pod tym względem, w zestawieniu z innymi województwami, pomorskie plasowało się na 4. pozycji od końca, przy czym widoczna jest wyraźna tendencja wzrostowa (w 2012 r. zajmowało ostatnią pozycję).

³⁵ 11% kluby dziecięce, 1% oddziały żłobkowe w przedszkolach.

³⁶ Począwszy od roku szkolnego 2016/2017.

szkół podstawowych jest konsekwencją prowadzonych działań restrukturyzacyjnych (likwidacja, łączenie szkół) na obszarach o sukcesywnie zmniejszającej się liczbie uczniów. Największe spadki liczby uczniów szkół podstawowych (powyżej 40%) w latach 2003–2013 zanotowały gminy z powiatów słupskiego i nowodworskiego oraz gminy: Rzeczenica, Stary Dzierżoń i Hel.

- 2) Szkoły podstawowe i gimnazja, podobnie jak placówki edukacji wczesnodziecięcej, powinny być dostępne w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania³⁷. W 2012 r. w województwie udział uczniów szkół podstawowych dla których organizowany był dojazd do szkoły kształtował się na poziomie 13% ogółu uczniów tych szkół. Standardy dostępności przestrzennej do szkół tych poziomów kształcenia powinny być rozszerzone o warunki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na drodze do i ze szkoły (odpowiednia lokalizacja placówek, segregacja ruchu, itd.), co jest szczególnie istotne w tej grupie wiekowej, w której dzieci w większości przypadków pokonują ją samodzielnie. Na obszarach wiejskich, gdzie zabudowa mieszkaniowa jest bardziej rozproszona, a sieć placówek mniej rozbudowana niż w miastach, droga do szkoły znacznie częściej przekracza ustawowe progi dostępności, a nawet jeśli się w nich mieści, prowadzi zazwyczaj wzdłuż tranzytowych ciągów komunikacyjnych, co wiąże się ze zwiększonym ryzykiem wypadków.
- 3) Na poziomie szkolnictwa ponadgimnazjalnego największym ośrodkiem edukacyjnym jest Gdańsk. Znaczna liczba szkół średnich zlokalizowana jest w Gdyni, Słupsku i Wejherowie. Rozmieszczenie i dostępność transportowa do placówek kształcenia ponadgimnazjalnego ma istotny wpływ na ścieżkę rozwoju młodych ludzi, w szczególności zamieszkujących peryferyjne obszary wiejskie, gdzie kolejny (często ostatni) etap kształcenia determinuje bliskość (często jednej) określonej szkoły zawodowej lub licealnej. Niewiele spośród szkół średnich w województwie oferuje miejsca w internatach (łącznie 1.300 miejsc przy kilkunastu szkołach).
- 4) Potrzeba wzrostu mobilności zawodowej wymusi w najbliższym czasie zmiany w organizacji szkolnictwa i przełoży się na wzrost znaczenia kształcenia ustawicznego. Jednocześnie istotnym wyzwaniem będzie dopasowanie oferty kształcenia zawodowego oraz sieci szkół do potrzeb i specyfiki regionalnego i subregionalnych rynków pracy. Zmiany powinny polegać na weryfikacji i kształtowaniu sieci centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego, ośrodków egzaminacyjnych umożliwiających potwierdzanie efektów uczenia się pozaformalnego i nieformalnego oraz ponadgimnazjalnych szkół zawodowych i prowadzić do wzmacniania tych szkół oraz kierunków kształcenia, które odpowiadają lokalnym i regionalnym potrzebom.
- 5) Istotnym czynnikiem wpływającym na poziom fizycznej dostępności do infrastruktury edukacyjnej jest stopień dostosowania obiektów do potrzeb wszystkich uczniów, w tym uczniów z różnego typu niepełnosprawnościami. Istniejąca infrastruktura (na wszystkich poziomach nauczania) wykazuje istotne braki w tym zakresie. Dostosowanie jej do potrzeb edukacji włączającej (w tym usuwanie barier architektonicznych) powinno stanowić jeden z priorytetów podejmowanych działań modernizacyjnych w placówkach oświatowych.
- 6) Największym ośrodkiem akademickim, koncentrującym zdecydowaną większość studentów i kadry naukowej, a także oferującym najszerszą ofertę kształcenia jest Trójmiasto (w roku akademickim 2013/2014 skupiało 8 wyższych szkół publicznych i kilkanaście niepublicznych z łączną liczbą 98 tys. studentów)³⁸. Poza Trójmiastem i Słupskiem (1 publiczna - Akademia Pomorska) oferta kształcenia na poziomie wyższym w województwie (nie licząc wydziałów zamiejscowych) dostępna jest w Kwidzynie, Chojnicach, Starogardzie Gdańskim i Wejherowie.
- 7) Oferta kształcenia jest zróżnicowana, przy czym:
 - a) pełna oferta kierunków dostępna jest jedynie w Trójmieście, gdzie dodatkowo dostępne są kierunki unikatowe w skali kraju, związane z morzem i gospodarką morską;
 - b) w Słupsku przeważają kierunki pedagogiczne i humanistyczne;
 - c) w pozostałych ośrodkach oferta jest bardzo ograniczona (w Chojnicach i Starogardzie Gdańskim wyłącznie do kierunków pedagogicznych oraz ekonomicznych i administracyjnych, a w Kwidzynie i Wejherowie do nauk społecznych oraz kierunków medycznych (fizjoterapia, ratownictwo medyczne);

³⁷ Zgodnie z wymogami ustawy oświatowej sieć publicznych szkół powinna być zorganizowana w taki sposób, aby droga dziecka z domu do szkoły nie przekraczała 3 km dla uczniów klas I-IV szkół podstawowych i 4 km – dla uczniów klas V i VI szkół podstawowych oraz uczniów gimnazjów. W przypadku braku spełnienia tych warunków obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu albo zwrot kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej.

³⁸ zlokalizowanych w Gdańsku (Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu) i Gdyni (Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej). Zdecydowana przewaga pozycji Trójmiasta, w relacji do pozostałych części województwa, z roku na rok się pogłębia. Rozkład liczby studentów w podziale na podregiony wskazuje, że udział liczby studiujących w Trójmieście w ogólnej liczbie studentów uczących się na uczelniach w województwie wzrósł z 86% w 2005 r. do 93% w 2012 r. W tym samym czasie w podregionie słupskim analogiczny wskaźnik spadł z poziomu 11 do zaledwie 6%, a w starogardzkim z 3 do 1%. W podregionie gdańskim również systematycznie spadał, pozostając niezmiennie poniżej progu 1%.

- d) w bezpośrednim otoczeniu województwa znajdują się cztery ośrodki, w których zlokalizowane są uczelnie wyższe mogące stanowić alternatywę dla młodzieży zamieszkującej przygraniczne obszary województwa – Koszalin i Elbląg porównywalne wielkością (liczoną liczbą studiujących i oferowanych kierunków) odpowiednio do Gdyni i Słupska, a także zdecydowanie mniejsze Grudziądz i Tuchola (poniżej 1 tys. studiujących), przy czym Tuchola wyróżnia się specjalizacją na tle innych ośrodków (w tym również pomorskich), oferując silnie sprofilowane kierunki, związane ze specyfiką otaczających ją terenów – leśnictwo, inżynieria środowiska i architektura krajobrazu.
- 8) Wobec trudności przełamania opisanych powyżej tendencji polaryzacyjnych, realnym podejściem w zakresie rozwoju szkolnictwa wyższego w województwie może być zdecydowane rozróżnienie ról Trójmiasta i pozostałych ośrodków:
- a) Trójmiasto powinno być rozwijane jako silny ośrodek akademicko-naukowy, konkurencyjny w skali kraju i na arenie międzynarodowej, czemu sprzyjać powinien m.in.: wzrost jakości procesów dydaktycznych oraz prowadzonych badań, rozwój współpracy międzynarodowej, a także intensyfikacja współpracy poszczególnych uczelni funkcjonujących na terenie Gdańska, Gdyni i Sopotu w zakresie kształtowania wspólnej infrastruktury wzmacniającej akademicki potencjał przestrzeni metropolitalnej;
 - b) działania wobec pozostałych ośrodków powinny koncentrować się w szczególności na rozwijaniu szkolnictwa wyższego zawodowego, odpowiadającego na potrzeby regionalnego i subregionalnych rynków pracy.

Kultura

- 1) Infrastruktura kultury o znaczeniu ponadlokalnym zlokalizowana jest niemal wyłącznie w miastach. Instytucje najwyższej rangi, kreujące wydarzenia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym działają głównie w Trójmieście oraz w Słupsku. Wśród najważniejszych instytucji, których działalność i zasięg miały charakter regionalny i ponadregionalny, funkcjonujących w 2014 r. na obszarze województwa wyróżnić można:
- a) opery i filharmonie: *Opera Bałtycka* w Gdańsku (wraz z *Bałtyckim Teatrem Tańca*) oraz *Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina* z siedzibą w Centrum Muzyczno-Kongresowym w Gdańsku, *Opera Leśna* wraz z Salą Koncertową Polskiej Filharmonii Kameralnej w Sopocie, *Polska Filharmonia Sinfonia Baltica* w Słupsku i *Filharmonia Kaszubska* w Wejherowie, pełniąca przede wszystkim funkcję regionalnego centrum kultury;
 - b) teatry: dramatyczne (*Teatr Wybrzeże* z główną siedzibą w Gdańsku i *Sceną Kameralną* w Sopocie, *Gdański Teatr Szekspirowski*, *Teatr Atelier im. Agnieszki Osieckiej* w Sopocie, *Teatr Miejski im. Gombrowicza* i *Teatr Gdynia Główna*, a także *Nowy Teatr im. Witkacego* w Słupsku), muzyczny (*Teatr Muzyczny im. Baduszkowej* w Gdyni), lalkowe (*Teatr Miniatura* w Gdańsku i *Państwowy Teatr Lalki Tęcza* w Słupsku)³⁹;
 - c) galerie i obiekty działalności wystawienniczej⁴⁰, działające jako odrębne jednostki lub w ramach struktur muzealnych, m.in.: *Państwowa Galeria Sztuki* w Sopocie, *Bałtycka Galeria Sztuki Współczesnej* w Słupsku, Oddziały Muzeum Narodowego w Gdańsku (*Pałac Opatów*, *Zielona Brama*, *Gdańska Galeria Fotografii*), *Gdańska Galeria Miejska*, Centrum Sztuki Współczesnej *Łaźnia* w Gdańsku, *Galeria Refektarz* w Kartuzach;
 - d) inne instytucje pełniące rolę centrów kultury organizujących prestiżowe wydarzenia o znaczeniu i zasięgu przynajmniej regionalnym, w tym przede wszystkim: *Nadbałtyckie Centrum Kultury* i *Europejskie Centrum Solidarności* w Gdańsku, ale również np. *Centrum Aktywności Twórczej* w Ustce, *Fabryka Sztuk* w Tczewie, *Centrum Kultury i Sportu* w Pruszczu Gdańskim, *Żuławski Ośrodek Kultury* w Nowym Dworze Gdańskim oraz miejskie instytucje kultury w Trójmieście;
 - e) muzea⁴¹:
 - państwowe: *Narodowe Muzeum Morskie* w Gdańsku (z oddziałami w Gdyni, Helu, Kątach Rybackich (gm. Sztutowo), Krynicy Morskiej, Rozewiu (gm. Władysławowo), Sasinie (gm. Choczewo) i Tczewie), *Muzeum II Wojny Światowej* w Gdańsku, *Muzeum Marynarki Wojennej* w Gdyni, *Muzeum Zamkowe* w Malborku (z oddziałem w Kwidzynie), *Muzeum Stutthof* w Sztutowie (z Działem Naukowym w Sopocie),

³⁹ W okresie wakacyjnym funkcjonują również regularnie teatralne sceny letnie, m.in.: w Pruszczu Gdańskim, w Gdyni-Orłowie (scena na plaży), w *Teatrze Leśnym* w Gdańsku, a także w Helu.

⁴⁰ W uwzględnionych w statystyce publicznej (GUS) obiektach w 2012 r. zorganizowano łącznie 20 wystaw międzynarodowych, co w zestawieniu z innymi województwami daje pomorskiemu wysoką trzecią pozycję, za małopolskim i mazowieckim, w stolicach których zlokalizowane są główne krajowe ośrodki kultury i sztuki.

⁴¹ Uwzględnione w rejestrach prowadzonych przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

- wojewódzkie: *Muzeum Narodowe w Gdańsku* (z oddziałami: *Sztuki Dawnej*, *Sztuki Nowoczesnej*, *Etnografii*, *Gdańską Galerią Fotografii* i oddziałem *Zielona Brama* w Gdańsku, *Muzeum Hymnu Narodowego* w Będominie, *Muzeum Tradycji Szlacheckiej*, *Pomorski Ośrodek Kontaktów z Polonią* w Waplewie Wielkim (gm. Stary Targ)), *Muzeum Archeologiczne* w Gdańsku (z oddziałami w Sopocie i Gniewie), *Muzeum – Kaszubski Park Etnograficzny im. Teodory i Izzydora Gulgowskich* we Wdzydżach Kiszewskich (gm. Kościerzyna), *Muzeum Pomorza Środkowego* w Słupsku (z oddziałami w Swołowie (gm. Słupsk) i Klukach (gm. Smołdzino)), *Muzeum Zachodniokaszubskie* w Bytowie (z oddziałem w Płotowie (gm. Bytów)),
- powiatowe: *Muzeum Historyczno-Etnograficzne im. Juliana Rydzikowskiego* w Chojnicach, *Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej* w Wejherowie, *Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy* w Pucku (z oddziałem w Nadolu (gm. Gniewino)),
- gminne: *Muzeum Historyczne Miasta Gdańska* wraz z oddziałami, *Muzeum Miasta Gdyni*, *Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera* w Kartuzach, *Muzeum Regionalne* w Człuchowie, *Muzeum Sopotu*, *Muzeum* w Lęborku, *Muzeum Ziemi Kościerskiej im. dra Jerzego Knyby* w Kościerzynie, *Muzeum Emigracji* w Gdyni,
- diecezjalne: *Muzeum Diecezji Pelplińskiej im. bpa S. W. Okoniewskiego* w Pelplinie i *Muzeum Archidiecezjalne* w Gdańsku Oliwie,
- utworzone przez osoby fizyczne: m.in. *Muzeum Miasta Słupska* w Słupsku, *Muzeum Sztuki Polskiej* w Sopocie oraz przez osoby prawne: m.in. *Muzeum Gryfa Pomorskiego* w Lisewie (gm. Gniewino), *Muzeum Obrony Wybrzeża* w Helu, *Muzeum Regionalne* w Krokowej, *Muzeum Ziemi Usteckiej* w Ustce.

Najlepszą frekwencją niezmiennie cieszą się najważniejsze i najbardziej znane placówki muzealne, zlokalizowane w Gdańsku, Malborku i Gdyni. Popularność konkretnych placówek przekłada się w ujęciu gminnym na wyższą (w stosunku do reszty województwa) frekwencję również w gminach: Hel, Kościerzyna (gm. wiejska), Smołdzino i Sztutowo.

- 2) Miejskie centra i domy kultury funkcjonują w większości miast. Do ośrodków, które posiadają szeroką ofertę (uwzględniającą działalność koncertową, teatralną, wystawienniczą, itd. o zasięgu i znaczeniu ponadlokalnym) zaliczyć można (poza Trójmiastem i Słupskiem): Chojnice, Kościerzynę, Kwidzyn, Malbork, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Wejherowo.
- 3) Dostęp do aktualnej oferty kinematograficznej w 2014 r. w województwie zapewniały multikina, zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Rumii, Słupsku i Sopocie oraz kina stałe w Bytowie, Chojnicach, Czersku, Gdańsku, Gdyni, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie, Ustce i Wejherowie.
- 4) Istotny udział w dostępie do kultury posiadają również biblioteki. W 2013 r. wraz z filiami funkcjonowało ich w województwie 319, z czego ponad połowa na obszarach wiejskich (przy czym w gminach wiejskich na jedną placówkę przypada zdecydowanie większa liczba mieszkańców niż wynika to ze średniej dla województwa). W 2013 r. wg danych GUS działało 98 bibliotek fachowych⁴² (także uczelni publicznych), w tym Uniwersytetu Gdańskiego o statusie centralnej biblioteki morskiej i Biblioteka Gdańska PAN.
- 5) Dostępność i charakter usług z zakresu kultury powszechnej na poziomie lokalnym należy rozpatrywać odrębnie w odniesieniu do wsi i małych miasteczek oraz do ośrodków miejskich, które oferują zdecydowanie szerszy wachlarz usług, w tym kulturalnych. Na obszarach wiejskich, w szczególności położonych w oddaleniu od miast, kluczowe znaczenie w animacji życia kulturalnego i społecznego posiadają jednostki organizacyjne samorządów gminnych czyli gminne ośrodki kultury, biblioteki i świetlice. Często jako jedyne na danym obszarze dysponują zapleczem instytucjonalnym i technicznym do realizacji takich działań. Zazwyczaj w gminie funkcjonuje jedno gminne centrum kultury (kultury i sportu, kultury i promocji, wiejski dom kultury, itp.) i średnio od kilku do kilkunastu świetlic.

Sport

- 1) Ponadlokalna infrastruktura sportowa koncentruje się przede wszystkim w Trójmieście, gdzie dodatkowo została ona wyraźnie wzmocniona w okresie poprzedzającym organizację piłkarskich mistrzostw Europy (*Euro 2012*). Lokalizacja niektórych jej elementów uwarunkowana jest również położeniem dogodnym dla rozwoju sportów wodnych i turystyki. Istniejące obiekty i urządzenia pozwalają na organizację dużych imprez

⁴² Najważniejsze z nich, o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym to: biblioteki uczelni wyższych, instytucji naukowych oraz Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka im. Gdańskiej Macierzy Szkolnej z filiami w Chojnicach, Gdyni, Kościerzynie, Kwidzynie, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Pruszczu Gdańskim, Pucku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie, Wejherowie.

sportowych i widowiskowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Do głównych elementów budujących potencjał tej infrastruktury należą:

- a) ponadregionalne centra sportowe: obiekty AWFIS w Gdańsku Oliwie, Centralny Ośrodek Sportu OPO Cetniewo (gm. Władysławowo), Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFIS w Gdańsku-Górkach Zachodnich, Chojnicki Klub Żeglarski – Port Jachtowy w Charzykowach, Centralny Ośrodek Szkolenia Polskiego Związku Płetwonurkowania w Kościerzynie,
 - b) stadion piłkarski w Gdańsku-Letnicy spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA,
 - c) stadiony specjalistyczne: Stadion Żużlowy GKS Wybrzeże S.A., Hipodrom w Sopocie, stadiony rugby (Stadion im. Edwarda Hodury w Sopocie i Narodowy Stadion Rugby w Gdyni),
 - d) stadiony piłkarskie z bieżnią lekkoatletyczną o nawierzchni bitumicznej lub tartanowej zlokalizowane w miastach: Gdańsku, Gdyni, Słupsku, Sopocie, Chojnicach, Człuchowie, Lęborku, Starogardzie Gdańskim, Malborku, Pruszczu Gdańskim, Pucku, Uście, Władysławowie oraz w miejscowościach gminnych: Gniewinie, Pszczółkach, Linii,
 - e) hale widowiskowo-sportowe z widownią powyżej 1 tys. osób: *Hala Olivia* i Hala AWFIS w Gdańsku, *Ergo Arena* na granicy Gdańska i Sopotu, *Hala 100-lecia Sopotu* w Sopocie, *Gdynia Arena* w Gdyni, *Hala Gryfia* w Słupsku, *Miejska Hala Sportowa im. Andrzeja Grubby* w Starogardzie Gdańskim oraz obiekty w Kwidzynie.
- 2) Potencjał infrastruktury sportowej uzupełnia ponadto:
- a) infrastruktura specjalistyczna, rozmieszczona w różnych częściach województwa, umożliwiająca kształcenie i rozwój kadr sportowych, w tym m.in. tory specjalistyczne, sportowe przystanie wioślarskie i kajakowe, certyfikowane ośrodki jeździeckie;
 - b) baza rekreacyjna i turystyczna, w tym m.in.: mariny, porty jachtowe oraz przystanie i stacje żeglarskie, bazy windsurfingowe i kitesurfingowe (zlokalizowane przede wszystkim nad Zatoką Pucką), aquaparki (w Bytowie, Chojnicach, Kościerzynie, Redzikowie (gm. Słupsk), Sopocie, Uście, Redzie), centra i tory cartingowe (w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Kwakowie (gm. Kobylnica), Sopocie), pola golfowe (Postołowo (gm. Trąbki Wielkie), Pętkowice (gm. Wejherowo), Tokary (gm. Przodkowo)), stoki i wyciągi narciarskie (w Sopocie, Wieżycy, Przywidzu, Sulęczynie, Stężycy), zespoły kortów tenisowych, stajnie i stadniny końskie, itd.
- 3) Rozmieszczenie powszechnej infrastruktury sportowej na terenie województwa jest w miarę równomierne, głównie z uwagi na powiązanie jej z bazą szkolną. Istotnym impulsem do rozwoju infrastruktury rekreacyjno-sportowej, odpowiadającej na potrzeby młodzieży szkolnej oraz innych grup wiekowych, był krajowy program *Moje Boisko – Orlik 2012*, w którym uczestniczyła większość pomorskich gmin, realizując (do końca 2012 r.) 154 ogólnodostępne kompleksy sportowe. Uzupełnianie deficytów w dostępie do tego typu infrastruktury wspiera realizacja założeń przyjmowanych w kolejnych edycjach wojewódzkiego wieloletniego programu rozwoju bazy sportowej, które koncentrują się na zapewnieniu dostępności do obiektów o określonych parametrach⁴³, w tym do:
- a) pełnowymiarowej sali gimnastycznej (min. 12 x 24 m) w każdej gminie;
 - b) pełnowymiarowej krytej pływalni (min. 25,0 x 12,5 m, głębokość 1,2–1,8 m) w każdym powiecie, a dla miast powyżej 50 tys. mieszkańców – 1 obiekt/50 tys. mieszkańców;
 - c) stadionu z bieżnią lekkoatletyczną o nawierzchni bitumicznej lub tartanowej w każdej gminie.

3.2.4 Sfera gospodarcza

- 1) Gospodarka województwa należy do średnich w skali kraju. W 2012 r. region wytwarzał 5,8% krajowego PKB, co uplasowało go na 7. pozycji. Poziom PKB *per capita* województwa wyniósł 97,9% średniej krajowej. Według prognoz⁴⁴ w 2020 r. region będzie wytwarzał 6,01% wartości PKB całego kraju.
- 2) Aktualnie połowa PKB województwa jest wytwarzana w podregionie trójmiejskim. Pozostałe podregiony: gdański, słupski i starogardzki nie przekroczyły 80% średniego poziomu dla województwa w przeliczeniu na 1 mieszkańca, podczas gdy wartość ta dla Trójmiasta wyniosła 150%. Dysproporcje między podregionem trójmiejskim a resztą województwa na przestrzeni ostatnich lat pogłębiły się. Wyjątkiem jest podregion gdański

⁴³ Przy czym cele związane z założonymi standardami dla pełnowymiarowych sal gimnastycznych i pływalni krytych zostały już niemal osiągnięte.

⁴⁴ Szacunki Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową z 2010 r.

charakteryzujący się najwyższym w województwie średnim tempem wzrostu PKB *per capita* od momentu akcesji do Unii Europejskiej (średnie tempo wzrostu 7,7% podczas gdy Trójmiasto 7,1% przy średniej krajowej 7,2%).

- 3) Gospodarka województwa staje się coraz bardziej otwarta, a przez to porty morskie i inwestycje bezpośrednio wykorzystujące potencjał nadmorskiego położenia odgrywają coraz większe znaczenie. Wśród nich szczególnie dynamicznie rozwija się logistyka morska, morskie stocznie budujące i remontowe, stocznie specjalistyczne, dostawcy wyposażenia okrętowego i branża *off-shore*. Silną pozycję eksportową zajmują również stocznie jachtowe.
- 4) Województwo posiada status tzw. *gateway region*, odgrywając znaczącą rolę w rozwoju korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk – przede wszystkim dzięki dwóm portom morskim w Gdańsku oraz Gdyni o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, obsługującym oceaniczne (globalne) i europejskie linie żeglugowe, aspirujące do statusu *autostrad morskich*. Uruchomienie w gdańskim głębokowodnym terminalu kontenerowym linii żeglugowej *Maersk*⁴⁵ dla regularnych połączeń z Chinami stworzyło ważną szansę dla Gdańska, aby stał się w niedalekiej przyszłości znaczącym portem oceanicznym, a nie tylko dowozowym.
- 5) Konteneryzacja i rosnąca intermodalność transportu, a także rozwój potencjału przeładunkowego i zaplecza infrastrukturalnego portów Gdańska i Gdyni wpłynie na umocnienie ich pozycji konkurencyjnej na rynku światowym i zwiększy zapotrzebowanie na usługi transportowo-logistyczne w całym regionie. Wzrost zdolności przeładunków kontenerowych będący efektem zrealizowanych inwestycji w niewielkim stopniu wpłynie na poprawę konkurencyjności portów, o ile nie będą mu towarzyszyły dalsze inwestycje zarówno w portach, jak i na zapleczu lądowym.
- 6) Województwo cechuje wysoka aktywność gospodarcza mieszkańców wyrażona m.in. dużą i wzrastającą liczbą przedsiębiorstw na 1.000 osób (4. miejsce w kraju). Liczba podmiotów gospodarczych na koniec 2014 r. kształtowała się na poziomie 276 tys. Zróżnicowanie przestrzenne rozmieszczenia podmiotów gospodarczych na terenie województwa wskazuje na znaczne dysproporcje pomiędzy Trójmiastem (skupia aż 42,6% podmiotów z całego województwa), a pozostałą częścią regionu.
- 7) Zauważalna jest tendencja szybszego wzrostu liczby przedsiębiorstw w gminach położonych poza Trójmiastem, zwłaszcza w strefie bezpośrednio sąsiadującej z nim, co może sygnalizować podążanie przedsiębiorczości za miejscem zamieszkania właścicieli lub poszukiwanie tańszych lokalizacji.
- 8) Rozwój infrastruktury transportowej sprawia, że region jest coraz bardziej atrakcyjny dla inwestorów. Pomorskie należy do województw o wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej (6. miejsce w kraju) i zróżnicowanej strukturze gospodarki, co sprzyja szerokiemu wachlarzowi lokowanych inwestycji. Nie zmieniło się także zróżnicowanie przestrzenne lokowania inwestycji. Najbardziej atrakcyjna jest nadal aglomeracja Trójmiasta (pierwsza dziesiątka polskich podregionów pod względem atrakcyjności inwestycyjnej). Szczególnie dynamicznie, zwłaszcza w Trójmieście, rozwija się sektor usług dla biznesu. Poza BPO/SSC w regionie najbardziej rozwija się branża farmaceutyczna i kosmetyczna, biotechnologie, technologie *off-shore*, energetyka, logistyka, przemysły kreatywne oraz sektor ICT.
- 9) Największa koncentracja obszarów przemysłowo-gospodarczych⁴⁶ ma miejsce w głównych ośrodkach osadniczych regionu i ich najbliższym sąsiedztwie. Dostępność terenów pod inwestycje gospodarcze jest wyraźnie zróżnicowana przestrzennie. Znaczna ich powierzchnia zlokalizowana jest w Trójmieście (obszary stanowiące zaplecza portów w Gdańsku i Gdyni oraz w strefie pomiędzy obwodnicą zachodnią Trójmiasta a granicą administracyjną miast Gdańska i Gdyni). Duża podaż terenów inwestycyjnych występuje także wzdłuż głównych ciągów transportowych z południa kraju w kierunku Trójmiasta, co związane jest z jego bliskością (dużym rynkiem zbytu oraz zasobami wykwalifikowanej kadry) i dobrą dostępnością transportową (drogową i kolejową) oraz podażą znacznych terenów o małych niwelacjach.
- 10) Uzupełnieniem są tereny inwestycyjne w Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (SSSE), które będą funkcjonować do końca 2026 r. Na terenie województwa⁴⁷ w:
 - a) PSSE znajduje się 14 podstref, o łącznej powierzchni 517 ha:

⁴⁵ W 2013 r. do Portu wpłynął największy kontenerowiec świata o pojemności 18.270 TEU.

⁴⁶ Na podstawie klasyfikacji kompleksów użytkowania terenu z bazy BDOT.

⁴⁷ Stan na styczeń 2015 r.

- w miastach: Czarna Woda (32,7 ha), Gdańsk (Gdański Park Naukowo-Technologiczny), Gdańsk Klukowo (12,4 ha), Gdańsk Kokoszek (46,1 ha), Gdynia Bałtycki Port Nowych Technologii (6,2 ha na terenach byłej Stoczni Gdynia S.A.), Kwidzyn (65,8 ha), Malbork (18,6 ha), Starogard Gdański (59,6 ha), Tczew Czatkowo (63,7 ha);
- na terenie gmin wiejskich: Chojnice (15,3 ha), Człuchów (15 ha), Gniewino i Krokowa (Żarnowiec, 105,3 ha) oraz Sztum (12,5 ha) i Tczew Rokitki (39 ha);

podstrefy w Chojnicach, Malborku i Starogardzie Gdańskim są całkowicie zainwestowane. W pozostałych podstrefach obszary wolne dla inwestycji mają powierzchnię około 5-15 ha.

b) SSSE znajduje się 8 podstref, o łącznej powierzchni 329 ha:

- w miastach: Łębork (18,8 ha), Słupsk Westerplatte (38,5 ha), Ustka (9,1 ha),
- w gminach wiejskich: Czarne (7,9 ha), Debrzno (9,9 ha), Słupsk - Redzikowo (62,5 ha), Słupsk - Wieszyń (82,2 ha), Słupsk - Włynkówko (100,3 ha),

najbardziej zagospodarowana jest podstrefa Słupsk - Włynkówko, natomiast najwięcej wolnych terenów inwestycyjnych znajduje się w podstrefie Słupsk - Wieszyń i Słupsk - Westerplatte.

11) Na przestrzeni ostatnich lat wzrasta udział prywatnych terenów inwestycyjnych, co jest spowodowane zmniejszeniem podaży atrakcyjnych i dużych powierzchniowo terenów we władaniu komunalnym (uniemożliwia to zaplanowanie większych przedsięwzięć przemysłowo-usługowych) oraz zwiększoną podażą gruntów właścicieli prywatnych.

12) Dostępne tereny inwestycyjne są bardzo zróżnicowane. Mimo iż oferta umożliwia lokowanie szerokiego spektrum inwestycji, to region w niewystarczający sposób przyciąga inwestorów. Z jednej strony województwo ze względu na zróżnicowanie struktury gospodarczej w stosunku do innych regionów jest potencjalnie atrakcyjne dla szerokiego wachlarza inwestycji, z drugiej jednak strony niska jakość i skuteczność oferty wraz z ograniczeniami infrastrukturalnymi, instytucjonalnymi, wizerunkowymi i czynnikami związanymi z chłonnością rynku, dostępnością wykwalifikowanych pracowników, a także rosnącą konkurencją ze strony innych regionów, skutecznie hamują znaczny napływ nowych, dużych podmiotów gospodarczych. Wśród przeszkód należy też wymienić brak sporządzonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla znaczących obszarów przemysłowo-usługowych.

13) W najbliższych latach w województwie mogą wystąpić ograniczenia rozwojowe związane przede wszystkim z problemem braku odpowiednich terenów inwestycyjnych (duża podaż terenów inwestycyjnych w studiach gmin, jednak nieprzygotowanych do działalności produkcyjnej). W tym zakresie należy zauważyć, że:

- w Trójmieście nowe inwestycje związane z tzw. reindustrializacją gospodarki mogą być realizowane w istniejących już lokalizacjach, zwłaszcza na terenach portowych i ich bezpośrednim zapleczu (np. postoczniovym) oraz przy rafinerii; szczególnie predysponowane są tutaj inwestycje z sektora produkcji przemysłowej powiązane z gospodarką morską, w tym obiekty wielkogabarytowe (produkcja wysokospecjalistycznych statków i konstrukcji pływających, *off-shore*, produkcja jachtów) oraz specjalizujące się w produkcji konstrukcji metalowych czy produkcji chemicznej oraz petrochemicznej;
- popyt na nowe tereny inwestycyjne zwłaszcza w okolicach Trójmiasta, Słupska, węzłów autostrady A1 i w okolicach ośrodków subregionalnych położonych wzdłuż planowanych dróg ekspresowych S6 i S7 może stworzyć następujące problemy:
 - wzrost cen nieruchomości (konieczne jest zwiększanie ich podaży, aby ten wzrost hamować),
 - konieczność dokonania niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych transportowych i energetycznych,
 - wzrost liczby konfliktów o charakterze funkcjonalnym pomiędzy inwestorami a mieszkańcami (developerami) w pogoni za atrakcyjnymi gruntami; proces dekoncentracji zabudowy w strefie podmiejskiej mnoży liczbę tych konfliktów i może zniechęcać przedsiębiorców, zmuszając ich do poszukiwania innych terenów przy okazji wywołując potrzebę inwestycji infrastrukturalnych (którym samorządy mogą nie poddać); przykładem jest budowa obwodnicy metropolitalnej, która poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej może spowodować dalsze rozpraszanie przedsięwzięć inwestycyjnych na tereny o niższej wartości rynkowej ale rosnącej rencie położenia;
 - poszukiwanie i zagospodarowywanie nowych terenów (*greenfield*) zamiast wykorzystywanie już istniejących.

3.2.5. Rolnictwo

- 1) Powierzchnia geodezyjna użytków rolnych⁴⁸ systematycznie spada i w 2014 r. wynosiła 921,5 tys. ha⁴⁹ (50,3% powierzchni województwa), z tego grunty orne zajmowały 76,2%. Uwarunkowania glebowo-klimatyczne województwa, powodują znaczne zróżnicowania w rozmieszczeniu gruntów rolnych w przestrzeni regionu. Udział użytków rolnych w powierzchni całkowitej gmin (za wyjątkiem miast) waha się od poniżej 25% w gminach południowych i południowo-zachodnich (np. Koczała, Lipusz, Osieczna, Osiek, Studzienice) do około 90% w gminach żuławskich (np. Lichnowy, Nowy Dwór Gdański, Ostaszewo, Suchy Dąb).
- 2) Województwo należy do bardzo zróżnicowanych ze względu na warunki środowiskowe dla działalności rolniczej. O dużym ich zróżnicowaniu świadczą wyniki waloryzacji przestrzeni produkcyjnej (średnia wartość dla województwa wynosi 66,2 pkt) od 34,2 pkt. w gminie Dziemiany do 99,2 pkt. w gminie Lichnowy. Pozwalają one, w powiązaniu z kierunkami oraz intensywnością gospodarowania rolniczego, wyznaczyć rejony produkcji rolnej:
 - a) roślinnej - o najwyższych wymaganiach klimatyczno-glebowych (uprawy m.in: pszenica, jęczmień, buraki cukrowe, rzepak, kukurydza, warzywa gruntowe), pod które przeznaczają się ponad 70% użytków rolnych w powiatach: malborskim, nowodworskim, sztumskim, gdańskim, tczewskim i kwidzińskim;
 - b) zwierzęcej - o mniej zróżnicowanej specjalizacji, jak w przypadku produkcji roślinnej, koncentrującej się w środkowej i południowo-zachodniej części województwa: w przypadku bydła w powiatach chojnickim, kartuskim i kościerskim; trzody chlewnej w powiatach: człuchowskim i starogardzkim.

3.2.6. Turystyka i rekreacja

- 1) Zróżnicowane przestrzennie walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe województwa tworzą warunki do rozwoju zróżnicowanych form aktywności i zagospodarowania w zakresie:
 - a) turystyki krajoznawczej - wykorzystującej bogate walory historyczno-kulturowe:
 - dziedzictwa kulturowego o znaczeniu europejskim w: Gdańsku i Malborku;
 - dziedzictwa kulturowego o znaczeniu krajowym w miejscowościach: nadmorskich (Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Łeba, Puck, Rozewie, Sopot, Sztutowo, Ustka), Powiśla (Kwidzyn, Sztum), Kaszub (Będomin, Bytów, Chojnice, Kartusy, Kościerzyna, Wdzydze Kiszewskie), Pobrzeża Słowińskiego (Kluki, Smołdzino, Słupsk, Swołowo), Kociewia (Tczew, Gniew, Pelplin, Skarszewy, Skórcz i Starogard Gdański), Krajny (Człuchów) i Żuław (Drewnica, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Malbork);
 - ośrodków kultu religijnego: Gorzędziej (gm. Subkowy), Kalwaria Wejherowska (m. Wejherowo), Kalwaria Wielewska (gm. Karsin), Matemblewo (m. Gdańsk), Piaseczno (gm. Gniew), Sianowo (gm. Kartusy), Swarzewo (gm. Puck), Święty Wojciech (m. Gdańsk);
 - miejsc martyrologii: Piaśnica, Sztutowo, Szpęgawsk.
 - b) turystyki wypoczynkowej - na terenie gmin nadmorskich oraz powiatów kartuskiego, kościerskiego, bytowskiego, chojnickiego i starogardzkiego w turystycznych obiektach noclegowych (szczególnie ośrodkach wczasowych i kolonijnych), gospodarstwach agroturystycznych, a także w prywatnych domach letniskowych - „drugich domach”;
 - c) turystyki aktywnej - wykorzystującej naturalne uwarunkowania przyrodnicze:
 - nadmorskiego położenia: akweny dogodne do uprawiania windsurfingu i kitesurfingu (Zatoka Pucka od Władysławowa do Juraty i od Chatup do Pucka oraz okolice Sopotu; na otwartym morzu w Dębkach i w Łebie, na Zalewie Wiślanym w okolicach Krynicy Morskiej); nurkowania (podwodne wraki na dnie Zatoki Gdańskiej i wokół Helu na różnych głębokościach); żeglarstwa (w ramach drogi wodnej E-60, w tym małe porty i przystanie jachtowe: Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Jurata, Hel, Puck, Gdynia, Gdańsk, Sopot, Kąty Rybackie, Krynica Morska);
 - duże akweny śródlądowe do uprawiania sportów wodnych: żeglarstwa i innych (m.in. jeziora: Wdzydze, Charzykowskie, Karsińskie, Dybrzk, Kruszyńskie, Somińskie, Raduńskie, Gowidlńskie, Mausz, Dzierzgoń, Szczytno, Jasień); nurkowania (jeziora: Babięcińskie Wielkie i Małe, Raduńskie, Wdzydze);

⁴⁸ W strukturze użytków rolnych pozostałe stanowiły sady - 0,5%, łąki trwałe 12,1%, pastwiska trwałe - 7,7%, pozostałe - 3,5%.

⁴⁹ W użytkowaniu rolniczym gospodarstw rolnych znajdowało się 802,5 tys. ha użytków rolnych. Na pozostałe użytki rolne, nie zagospodarowane rolniczo, składały się głównie użytki położone na terenie miast, lasów, parków narodowych, rezerwatów przyrody itp.

- wysokie odcinki wybrzeża do rozwoju wycieczkowej turystyki specjalistycznej: lotniarstwa i paralotniarstwa (klify nadmorskie: Mechelinki, Rowy, Chłapowo);
 - ukształtowania terenu i warunków klimatycznych dla rozwoju sportów zimowych: narciarstwa biegowego (rozległe obszary Pojezierza Kaszubskiego i Bytowskiego, Lasy Oliwsko-Darżlubskie, Dolina Kwidzyńska, Lasy Iławskie); narciarstwa zjazdowego (Łysa Góra w Sopocie, szczyt Wieżycy, Przywidz, Sulęcyno, Stężycza);
 - sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków kajakowych (m.in.: Brda, Zbrzyca, Gwda, Liwa, Łupawa, Łeba, Reda, Motława, Nogat, Radunia, Słupia, Szarpawa, Wda, Wielki Kanał Brdy, Wielka Święta – Tuga, Wieprza, Wierzyca, Wiśła),
 - sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków żeglarskich: drogi śródlądowe delty Wisły oraz Zalew Wiślany - MDW E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław;
 - zespoły leśne do rozwoju turystyki rowerowej, konnej, *nordic walking* (Lasy Iławskie, Dolina Walichnowska, Dolina Kwidzyńska, Bory Tucholskie, Lasy Kępicko-Bytowskie, Lasy Sianowsko-Miasteczkie, Lasy Szczecinecko-Koczańskie, Lasy Mirachowskie, Lasy Starogardzkie, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, Mierzeja Sarbska, Lasy Oliwsko-Darżlubskie);
- d) turystyki zdrowotnej (sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej oraz spa&wellness) – wykorzystującej lecznicze i relaksacyjne właściwości zasobów przyrodniczych:
- geologicznych (wód mineralnych, termalnych i borowin): istniejące uzdrowiska (Sopot, Ustka) oraz potencjalne (np. Kościerzyna);
 - klimatu nadmorskiego: Jantar (gm. Stegna), Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna), Stegna oraz Krynica Morska.
- 2) Z uwagi na uwarunkowania ekofizjograficzne przy kształtowaniu zagospodarowania turystycznego należy uwzględnić:
- a) ograniczenia przydatności do użytkowania turystycznego strefy nadmorskiej wynikające z małej, naturalnej chłonności turystycznej i dużego obciążenia turystycznego; wymaga to rozwoju infrastruktury turystycznej, umożliwiającej „kanalizowanie” ruchu turystycznego;
 - b) dużą przydatność do użytkowania turystycznego obszarów pojeziernych, gdzie dużej i umiarkowanej atrakcyjności odpowiada zróżnicowana lokalnie duża chłonność turystyczna; rejon pojezierny, w porównaniu z nadmorskimi, w mniejszym stopniu wymaga nasycenia infrastrukturą turystyczną;
 - c) umiarkowaną chłonność Borów Tucholskich o dużej i umiarkowanej atrakcyjności, którą ograniczają zbiorowiska leśne wykształcone na ubogich siedliskach oraz mniejsza niż w strefie wysoczyznowej, tolerancja systemów jeziornych; rejon borowiacki predysponowany jest do utrzymywania umiarkowanego obciążenia turystycznego przy równie umiarkowanym zagospodarowaniu;
 - d) ograniczoną przydatność Żuław Wiślanych do użytkowania turystycznego, która w znacznym stopniu wynika z zagrożeń powodziowych i wykorzystuje przede wszystkim potencjał szlaków wodnych;
 - e) bogatą sieć hydrograficzną decydującą o dużej przydatności środowiska do użytkowania na cele turystyki wodnej, w szczególności do zagospodarowania turystycznego predysponowane są liczne rzeki i kanały, jako szlaki kajakowe.
- 3) Duże znaczenie dla rozwoju turystyki, szczególnie aktywnej ma ukształtowanie spójnej struktury przestrzennej tras rowerowych o określonych standardach i randze co najmniej regionalnej. Tworzą ją m.in. już zrealizowane i przygotowywane do realizacji trasy rowerowe:
- a) międzynarodowe: *EuroRoute R-1*, *EV 9* (wzdłuż Wisły), *EV 10* (wzdłuż wybrzeża Bałtyku) oraz *EV 13 (Szlak Żelaznej Kurtyny)*;
 - b) międzyregionalne: *Zamków Polski Północnej* (nr 12), *Szlaku Kopernikowskiego* (nr 13), *Pałaców i Zamków* (nr 15), *Naszyjnik Północy* (nr 16);
 - c) regionalne: *Kasubska Marszruta*, *Kociewskie Trasy Rowerowe*, *Szlaki Dolnego Powiśla* i innych.
- Wyzwaniem w tym zakresie jest także rozwój szlaków wodnych żeglarskich (E-40, E-60 (morska) i E-70) i kajakowych.

- 4) Rozmieszczenie bazy noclegowej⁵⁰ nie jest równomierne, a ponad połowa jej koncentruje się w powiatach nadmorskich: puckim, nowodworskim, lęborskim, słupskim i Gdańsku. Także prawie 40% obiektów hotelowych zlokalizowanych jest w Trójmieście. Koncentracja i wykorzystanie miejsc noclegowych w strefie nadmorskiej wyraźnie wskazuje na sezonowy charakter ruchu turystycznego.
- 5) Istotną rolę w rozwoju województwa zaczyna odgrywać turystyka biznesowa⁵¹ ukształtowana w oparciu o rozwinięte usługi wyższego rzędu, funkcje biznesowe i naukowo-badawcze, bogatą bazę hotelową i gastronomiczną oraz centra szkoleniowo-konferencyjne. Obszarami koncentracji tego segmentu turystyki są przede wszystkim Gdańsk, Gdynia i Sopot oraz gminy otaczające. Predyspozycje do rozwoju tego typu turystyki posiada także Słupsk w powiązaniu z Ustką.
- 6) W centralnej części Pojezierza Kaszubskiego i części Borów Tucholskich (powiaty kartuski, kościerski, bytowski i chojnicki i starogardzki) - na obszarach cennych przyrodniczo, kulturowo i krajobrazowo zlokalizowane są liczne kompleksy domów przeznaczonych na pobyty weekendowe i urlopowe stanowiące własność mieszkańców miast. Stopień antropopresji na niektórych z tych obszarów obniża ich atrakcyjność, a wręcz zagraża zachowaniu walorów i zrównoważonemu rozwojowi. Wyzwaniem dla polityki przestrzennej wobec terenów intensywnie wykorzystywanych turystycznie i rekreacyjnie, jest określenie zasad zagospodarowania przestrzennego w zakresie ochrony i zrównoważonego wykorzystania walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych.
- 7) Istotnym wyzwaniem polityki przestrzennej jest rozwój nowych form turystyki opartych na zasobach i wartościach niezależnych od warunków klimatycznych oraz poszerzających ofertę turystyczną (skierowanej do emerytów, rencistów, pacjentów ośrodków rehabilitacyjnych) ukierunkowaną na wydłużenie sezonu turystycznego.

3.3. Powiązania transportowe i infrastrukturalne

3.3.1. System transportowy

- 1) Transportowe uwarunkowania rozwoju województwa i jego zagospodarowania przestrzennego wynikają zarówno ze wzajemnych oddziaływań pomiędzy systemem transportowym i zagospodarowaniem przestrzennym (transportowa relacja popyt-podaż), a także finansowych i organizacyjnych możliwości rozwoju samego systemu transportu. Obecny stan systemu transportowego oraz przesądzone do 2020 roku kierunki jego rozwoju są istotnymi uwarunkowaniami rozwoju zagospodarowania przestrzennego województwa po 2020 r. Szczególne znaczenie ma infrastruktura transportowa o randze krajowej i międzynarodowej (drogi krajowe, linie kolejowe, port lotniczy, porty morskie).
- 2) Zewnętrzna dostępność województwa, pomimo wybudowania autostrady A1 na odcinku Gdańsk - Łódź oraz modernizacji linii kolejowej nr 9 (Gdynia - Warszawa) pozostaje nadal na poziomie poniżej średniej krajowej, co ma wpływ na konkurencyjność i pozycję regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym i turystycznym. Największe ograniczenia dotyczą zachodniej części województwa. W tym aspekcie niezbędne są dalsze usprawnienia powiązań drogowych (budowa S6, S7 i S11) i kolejowych (modernizacja linii nr 131 i 202) z innymi metropoliami (Warszawa, Poznań, Wrocław, Szczecin) oraz modernizacja infrastruktury dostępowej do portów morskich (w tym linii kolejowej nr 201 Gdynia Port - Bydgoszcz - Nowa Wieś Wielka).

Sieć TEN-T

- 1) Z punktu widzenia wymagań ustalonych dla sieci TEN-T, niezbędne są następujące działania inwestycyjne w odniesieniu do infrastruktury:
 - a) kolejowej: elektryfikacja linii nr 201, budowa drugiego toru na liniach nr 201 i nr 202 (odcinek Wejherowo - Słupsk), przebudowa i elektryfikacja linii nr 203 (Tczew - Łąg Wschód), wdrożenie systemu ERTMS na wszystkich liniach należących do sieci TEN-T;
 - b) drogowej: budowa dróg ekspresowych S6 i S7, budowa nowego (alternatywnego do Trasy Kwiatkowskiego) połączenia drogowego do Portu Gdynia poprzez przedłużenie Obwodnicy Zachodniej i budowę odcinka

⁵⁰ W województwie w 2014 r. funkcjonowało 1.450 turystycznych obiektów noclegowych (13,5% bazy w Polsce), dysponujących prawie 97,1 tys. miejsc noclegowych (13,5% miejsc noclegowych w Polsce), w tym 25,0 tys. w obiektach hotelowych (8,6% miejsc hotelowych w Polsce). W 2014 r. turystyczne obiekty noclegowe udzieliły 7.093,1 tys. noclegów. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych ukształtował się na poziomie 37,6%. W poszczególnych miesiącach wartość wskaźnika wahała się od 17,7% w styczniu do 56,5% w lipcu.

⁵¹ Według badań *Polskiej Organizacji Turystycznej* (POT), w województwie pomorskim zauważalny jest coroczny wzrost liczby spotkań biznesowych (konferencji, kongresów itp.).

Drogi Czerwonej do Portu Gdynia, budowę alternatywnego do ul. Wyzwolenia i ul. Oliwskiej połączenia drogowego do zachodniej części Portu Gdańsk, przebudowa ul. J. Wiśniewskiego w Gdyni, budowa nowego połączenia (obejście Banina) od Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej do Portu Lotniczego Gdańsk, wdrożenie ITS na wszystkich odcinkach należących do sieci TEN-T, budowa parkingów dla samochodów w sąsiedztwie dróg ekspresowych;

- c) wodnej: wdrożenie systemu VTMS (Europejski System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji) i usług *e-Maritime*.

Podsystem drogowy

- 1) Sieć dróg w województwie obejmuje 19.500 km, z czego 12.851 km dróg o nawierzchni twardej. Drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA stanowią 3,9%, a drogi wojewódzkie zarządzane przez ZDW 31% łącznej długości sieci. Dla transportowej obsługi województwa szczególne ważne są:
 - a) drogi krajowe nr: A1, S6, S7, 6, 7, 20, 21, 22, 25, 55, 89, 90, 91;
 - b) drogi wojewódzkie nr: 209, 211, 212, 213, 214, 216, 221, 224, 226, 229, 231, 235, 240, 501, 502, 515, 521.
- 2) Przy blisko 1,48 mln zarejestrowanych pojazdów (1,15 mln samochodów osobowych), wskaźnik motoryzacji w województwie osiągnął poziom 624 pojazdów na 1.000 mieszkańców (483 samochodów osobowych na 1.000 mieszkańców). W latach 2010-2015 na drogach krajowych i wojewódzkich, przy stałym wzroście poziomu motoryzacji, nastąpił wzrost dobowego natężenia ruchu o około 30%. Największe natężenia ruchu występują na sieci dróg Trójmiasta oraz na drogach dojazdowych do Trójmiasta tj. na drogach nr 6, 7, 20 i 22, jedynie na drodze nr 91 nastąpił spadek natężenia ruchu spowodowany oddaniem do użytkowania autostrady A1. Duże natężenie ruchu obserwuje się w sezonie letnim na drogach dojazdowych do miejscowości turystycznych: Ustki (droga nr 21), Władysławowa (droga nr 216), Kartuz (droga nr 211) i Łeby (droga nr 214).
- 3) Ocena istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich (2014 r.) wskazuje, że:
 - a) struktura sieci wymaga weryfikacji i dostosowania do aktualnych uwarunkowań administracyjnych, finansowych i transportowych wynikających z obecnych funkcji tych dróg w sieci połączeń pomiędzy ośrodkami osadniczymi, prowadzenia linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, uwarunkowań ochrony środowiska oraz planowanego rozwoju sieci dróg krajowych⁵²;
 - b) w przypadku dróg krajowych:
 - 79,8% długości dróg ma stan dobry i zadowalający (w rejonie słupskim - 90%),
 - 5,8% długości dróg ma stan zły (w rejonie kościerskim - 14%, w OM - 0%)
 - c) w przypadku dróg wojewódzkich⁵³:
 - 40% długości dróg ma stan dobry i zadowalający,
 - 60% długości sieci dróg ma zły stan nawierzchni.
- 4) Stan sieci drogowej jest istotnym czynnikiem sprawczym zdarzeń drogowych. W 2014 r. na drogach województwa doszło do 2.724 wypadków drogowych, w których zginęło 181 osób, a 3.476 zostało rannych. Najwięcej wypadków i ofiar tych wypadków odnotowano w Gdańsku, powiecie kartuskim i wejherowskim. W latach 2005-2014 nastąpiło zmniejszenie liczby ofiar zabitych o 33%. Największe ryzyko wystąpienia wypadku z ofiarami ciężko rannymi i zabitymi charakteryzuje drogi nr 6, 20, 21, 210, 214, 224 i 235.
- 5) Niska jakość sieci transportowej na kierunku wschód-zachód jak i specyficzne, niekoncentryczne położenie Trójmiasta w regionie ma wpływ na duży czas przejazdu pomiędzy Trójmiastem a ośrodkami osadniczymi w zachodniej części województwa. Podróż ze Słupska do Gdańska trwa prawie 2 godziny, z innych ośrodków takich jak Ustka, Smołdzino, Koczała, Kępice, Miastko, Rzeczenica, Czarne, Debrzno - ponad dwie godziny. Skrócenie czasu podróży z różnych stron województwa, przy zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i redukcji uciążliwości ruchu tranzytowego wiąże się z koniecznością budowy obwodnic miast i obejść miejscowości. W szczególności jest to istotne m.in. w ciągu dróg nr 20, 22, 55, 211, 212, 214 i 235.

⁵² Weryfikacja funkcjonalnej i technicznej struktury sieci drogowej w województwie pomorskim, PBPR, Gdańsk 2014.

⁵³ Raport oceny stanu technicznego nawierzchni dróg wojewódzkich w 2015 roku.

- 6) W dalszym ciągu problemem Trójmiasta jest zatłoczenie Trasy Średnicowej⁵⁴ i odcinków dojazdowych do tej Trasy. Wynika to z braku kompleksowych działań wspólnie podejmowanych przez miasta aglomeracji w zakresie m.in.:
- a) podnoszenia konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego i systemu P&R w stosunku do użytkowania samochodu osobowego;
 - b) ograniczania potencjałów ruchtwórczych obiektów bezpośrednio korzystających z Trasy np. galerie handlowe;
 - c) redukcji potrzeb przemieszczania się do usług (np.: szkół, administracji) poprzez rozwinięte usługi teleinformatyczne;
 - d) budowy odcinków ulicznych wspomagających Trasę, w tym budowa obejścia Redy i Rumii (OPAT).

Podsystem kolejowy

- 1) Sieć kolejowa w województwie obejmuje ponad 1.237 km linii eksploatowanych, z czego zdecydowaną większość stanowią odcinki jednotorowe (868 km - 70%) i niezelektryfikowane (780 km - 63%). Ocena stanu technicznego sieci kolejowych wskazuje, że na koniec 2013 r.:

- a) 460 km (37%) długości linii kolejowych jest w stanie dobrym:
 - linia kolejowa nr 9 (gr. województwa - Gdańsk Główny);
 - linia kolejowa nr 131 (na odcinku Smętowo - Górkę);
 - linia kolejowa nr 201 (na odcinku Kościerzyna - Gdynia);
 - linia kolejowa nr 203 (Tczew - Chojnice);
 - linia kolejowa nr 213 (Reda - Hel);
 - linia kolejowa nr 260 (Zajczkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański);
- b) 410 km (33%) długości linii kolejowych było w stanie dostatecznym;
- c) 367 km (30%) długości linii kolejowych było w stanie niezadowolającym, w tym sześć linii jednotorowych o łącznej długości 215 km pozostaje poza eksploatacją.

Znacznym utrudnieniem dla ruchu w sieci drogowo-kolejowej jest duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych (około 1 tys. przejazdów, w tym około 160 kategorii A - strzeżonych). Największa liczba punktów kolizyjnych występuje na odcinku linii kolejowej nr 207 (Grudziądz - Kwidzyn - Malbork) oraz na linii kolejowej nr 213 (Reda - Hel).

- 2) Specyficznym dla OM problemem w funkcjonowaniu sieci kolejowych jest wyczerpywanie się przepustowości trzech linii kolejowych:
- a) linia kolejowa nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny) - w całości dwutorowa zelektryfikowana z odcinkiem 3-torowym (Pruszcz Gdański - Pszczółki)⁵⁵ i 4-torowym (Pszczółki - Tczew); na odcinku Gdańsk Główny - Tczew linia jest silnie obciążona zarówno ruchem pociągów pasażerskich, jak i towarowych;
 - b) linia kolejowa nr 201 (Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port) - na większości przebiegu jednotorowa niezelektryfikowana z odcinkami dwutorowymi zelektryfikowanymi (Gdynia Port - Gdynia Główna i Nowa Wieś Wielka - Maksymilianowo) i odcinkiem dwutorowym niezelektryfikowanym (Gdynia Główna - Gdańsk Osowa); stanowi trasę alternatywną dla ciągu linii nr 9 i nr 131 (Gdynia - Gdańsk - Tczew - Maksymilianowo/Bydgoszcz), zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim;
 - c) linia kolejowa nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard), w całości zelektryfikowana, jednotorowa z odcinkami dwutorowymi (Gdańsk Główny - Gdynia Chylonia i Rumia - Wejherowo); na odcinku Gdańsk Główny - Rumia równoległe do linii nr 202 przebiega linia nr 250 (zarządzana przez PKP SKM Trójmiasto), co pozwala na odseparowanie ruchu aglomeracyjnego (po linii nr 202 kursują jednak na tym odcinku inne pociągi pasażerskie: regionalne i dalekobieżne); brak przedłużenia linii nr 250 do Wejherowa powoduje szczególne ograniczenia w prowadzeniu ruchu towarowego i pasażerskiego aglomeracyjnego i dalekobieżnego.

⁵⁴ Stanowi ją ciąg ulic w Gdańsku: Trakt Św. Wojciecha, Okopowa, Wały Jagiellońskie, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzka, Sopocie: Al. Niepodległości, Gdyni: Al. Zwycięstwa, Śląska, Morska.

⁵⁵ Licząc wspólnie z jednotorową linią kolejową nr 260 Zajczkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański.

Na ww. liniach zrealizowanych zostało w ostatnich latach (bądź realizowane są obecnie) szereg inwestycji, mających na celu podniesienie ich przepustowości, jednak w żadnym razie nie rozwiązują one całkowicie problemu. Sytuacja może ulec pogorszeniu z uwagi na już kursujące pociągi *Pendolino*, prognozowany wzrost przeładunków w portach i zwiększenie intensywności kursowania pociągów regionalnych o intensywności ruchu zgodnej z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego*⁵⁶. Z tego względu w przyszłości istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji, a także sprawnej obsługi portów.

- 3) Zrealizowana inwestycja pn. Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) ściśle wpisuje się w politykę rozwoju sieci kolejowej dla obsługi przewozów aglomeracyjnych, uważanych za najszybciej rozwijający się segment kolejowych przewozów pasażerskich⁵⁷. Pogłębiający się proces suburbanizacji wokół Trójmiasta oraz wzrost wskaźnika motoryzacji wskazują, że rozwój PKM i modernizacja innych linii kolejowych (np. linii nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański - Gliniec) oraz węzłów integrujących transport kolejowy z lokalnym transportem autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym, może być sposobem łagodzenia problemów związanych z deficytem przepustowości układu drogowego.

Podsystem lotniczy

- 1) W województwie funkcjonują:
- a) 2 lotniska cywilne: Port Lotniczy im. L.Wałęsy w Gdańsku oraz lotnisko Aeroklubu Polskiego Krępa koło Słupska;
 - b) 4 wojskowe obiekty lotniskowe (Cewice, Gdynia Oksywie, Malbork i Pruszcz Gdański);
 - c) 27 lądowisk rejestrowanych
 - samolotowych: Borsk, Donimierz, Gołubie, Jastarnia, Korne, Kościeleczyki, Koślinka, Linowiec, Pruszcz Aeroklub, Przywidz - Katarynki, Słupsk - Pałowo, Stegna,
 - śmigłowcowych: Gdańsk-Mańkowskie, Gdynia-Wilbo, Gniewino, Jurata Mewa, Niezychowice, Zamek Gniew,
 - śmigłowcowych (sanitarnych): Słupsk - szpital, Kościerzyna - szpital, Kwidzyn - szpital, Chojnice - szpital, Lębork - szpital, UCK Gdańsk - szpital, Gdańsk - szpital św. Wojciecha, Wejherowo, Kartusy - szpital.
- 2) Port lotniczy w Gdańsku im. L.Wałęsy należy do największych portów lotniczych w kraju (3.288 tys. pasażerów w 2014 r.). Pomimo szeregu strategicznych inwestycji, wymaga dalszego inwestowania w celu skutecznego konkurencji na rynku europejskim. Dostępność lądowa Portu Lotniczego Gdańsk poprawiła się w ostatnich latach wskutek budowy/przebudowy krajowej infrastruktury drogowej (A1 i S7) oraz przebudowy bezpośredniego połączenia do lotniska (ul. Nowa Słowackiego). Poprawa dostępności lotniska transportem zbiorowym nastąpiła po oddaniu do eksploatacji linii PKM. Istotnym zadaniem jest skomunikowanie drogowe lotniska z planowaną Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta w węźle Miszewo.
- 3) Inne lotniska i lądowiska nie odgrywają istotnej roli w systemie transportowym województwa i powiązaniach zewnętrznych. Potencjalne możliwości obsługi ruchu pasażerskiego ma wybudowany terminal Portu Lotniczego Gdynia - Kosakowo, głównie w zakresie obsługi ruchu lotniczego *General Aviation*. W dłuższym horyzoncie czasowym, zależnie od tempa rozwoju i natężenia ruchu pasażerskiego w Gdańsku, istnieje ewentualna możliwość przekształcenia go w drugi port lotniczy obsługujący komercyjne loty pasażerskie.

Podsystem wodny, w tym morski

- 1) W województwie funkcjonuje 11 portów i 32 przystani morskich:
- a) 2 duże porty o znaczeniu podstawowym dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni,
 - b) 9 małych portów morskich: w Helu, Jastarni, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Łebie, Pucku, Rowach, Uście, Władysławowie, których funkcje ograniczają się głównie do działalności turystycznej i rybackiej.
 - c) 32 przystani morskich: Chałupy I, Chałupy II, Chłapowo, Dębki, Gdańsk Jelitkowo, Górki Zachodnie, Górki Wschodnie, Jantar, Jastarnia I, Jastarnia III, Karwia, Kąty Rybackie II, Krynica Morska II, Kuźnica I, Kuźnica II, Marina Gdynia, Mechelinki, Mikoszewo, Nowa Karczma, Obłuże, Oksywie, Orłowo, Ośtonino, Piaski II, Rewa I, Rewa II, Sopot, Sopot Molo, Stegna, Swarzewo, Sztutowo, Świbno,

⁵⁶ Uchwała Nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r

⁵⁷ Por. np. *Biała Księga Infrastruktury. Kolej na działania*, Railway Business Forum, Warszawa 2013, s. 24.

- 2) W latach 2010-2014 przeładunki w Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia wzrosły z 41,9 do 51,7 mln ton w skali roku, a w przeładunkach kontenerowych z 0,99 do 2,06 mln TEU. Oba porty zajmują drugie (po St. Petersburgu) miejsce na Bałtyku pod względem liczby przeładowywanych kontenerów. Pozytywnie kształtują się prognozy przeładunków portowych, zwłaszcza w odniesieniu do ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych. Szacuje się, iż obroty kontenerowe trójmiejskich terminali w 2025 r. będą wynosić ok. 5 mln TEU.
- 3) Obsługa prognozowanych przeładunków w portach wymagać będzie poprawy przepustowości dróg i linii kolejowych obsługujących porty. Tunel drogowy pod Martwą Wisłą poprawi dostęp do portu wewnętrznego w Porcie Gdańsk. Niezbędne będzie podniesienie kategorii i przebudowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, modernizacja i rozbudowa linii kolejowych na odcinkach bezpośrednio obsługujących oba porty oraz rozważenie wykorzystania dróg wodnych śródlądowych dla obsługi portów. Kluczowymi inwestycjami dla utrzymania pozycji rynkowej i zwiększania przewagi konkurencyjnej portów będzie miała dalsza rozbudowa ich zaplecza logistycznego, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowego DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej części portu w Gdyni.
- 4) Nadal zbyt mały - w porównaniu do innych, dużych portów w krajach UE - jest udział przewozów intermodalnych związanych z portami. Porty morskie nie funkcjonują w sposób zintegrowany, brak jest w tej kwestii wspólnych kierunków działań strategicznych, co pozwoliłoby na racjonalne podejście do dalszego rozwoju infrastruktury dostępowej. W strategiach portowych nie uwzględnia się roli planowanego intermodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim.
- 5) Infrastruktura małych portów i przystani wymaga dalszej modernizacji. Proces inwestowania wymaga jednak dokonania przesądzeń co do ich podstawowej funkcji. W szczególności dotyczy to Ustki i Władysławowa, na zapleczu których istnieje możliwość wygenerowania odpowiedniej masy ładunkowej np. w podstrefach specjalnych stref ekonomicznych lub wokół węzłów drogowych S6, ale także w kontekście potencjalnej lokalizacji elektrowni jądrowej w okolicach między Choczewem a Krokową oraz utworzenia międzynarodowej bazy wojskowej w Redzikowie pod Słupskiem.
- 6) W fazie ocen technicznych i środowiskowych znajduje się projekt budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną. Wynik tych ocen będzie przesądzał o realizacji tego projektu i poprawie warunków żeglugi pomiędzy Portem Elbląg i portami Zalewu Wiślanego, a wodami Zatoki Gdańskiej. Otwartym pozostaje problem kosztów utrzymania toru wodnego przez Zalew Wiślany po jego uruchomieniu.
- 7) Na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w województwie składają się:
 - a) Droga Wodna Wisły:
 - od Torunia (ujście rz. Tażyna km 718) do Portu Tczew (km 910) pozostaje normatywnie w klasie II drogi wodnej o znaczeniu regionalnym; jednakże gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej (1,8 m) wynosi praktycznie do 10% całego okresu nawigacyjnego; duża część ostróg jest zniszczona i nie spełnia swej funkcji regulacji nurtu; w korycie występują również przemieszczające się łachy piaszczyste,
 - od Tczewa (km 910) do ujścia do Zatoki Gdańskiej pozostaje w klasie III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym; droga ta nie spełnia parametrów drogi wodnej klasy III w odniesieniu do głębokości tranzytowej, a część budowli regulacyjnych na tym odcinku rzeki ze względu na zniszczenia nie pełni swych funkcji,
 - b) Droga Wodna Nogatu - na całej swej długości (62 km) zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym; występujące w rzece głębokości tranzytowe są mniejsze od wymaganych dla klasy II i wynoszą na odcinku skanalizowanym około 1,6 m, natomiast na pozostałym odcinku ok. 1,4 m; pozostałe parametry drogi wodnej są zgodne z wymaganiami określonymi dla klasy II drogi wodnej;
 - c) Martwa Wisła (11,5 km) - rozciąga się od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami zewnętrznymi (Wisła-Górki Wschodnie); jest zakwalifikowana do klasy drogi wodnej Vb; występujące w rzece głębokości tranzytowe z reguły spełniają wymagania dla tej klasy; na Martwej Wiśle, w km 0,55 zlokalizowana jest śluza Południowa w Przegalinie; szerokość śluzy, wynosząca 11,89 m jest mniejsza od wymaganej dla tej klasy drogi wodnej (12,0 m);
 - d) Szarpawa (25,4 km) - od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym;
- 8) Transport wodny śródlądowy praktycznie nie istnieje. Do 2030 r. potencjalny popyt na przewozy transportem wodnym może zwiększyć się nawet kilkakrotnie zakładając, że infrastruktura dróg śródlądowych będzie w ciągu

najbliższych kilkunastu lat systematycznie modernizowana. Planowane inwestycje na rzekach w Niemczech powinny wpłynąć na szybsze tempo zmian potrzeb przewozów na połączeniu Odra - Wisła - Zalew Wiślany, jednakże wzrost ten będzie znacznie niższy niż na rzece Odrze, przede wszystkim ze względu na skalę wymaganych inwestycji na tym odcinku⁵⁸. Istotnym uwarunkowaniem transportowym Wisły, są także powtarzające się w ciągu ostatnich lat bardzo niskie stany poziomu wody w rzece. W tym zakresie niezbędne są przesadzenia co do działań związanych z hydroenergetycznym wykorzystaniem potencjału Wisły.

- 9) Pomimo korzystnego nadwodnego położenia (Zatoka Gdańska, delta Wisły) infrastruktura wodna nie jest wykorzystywana w wewnętrznym transporcie pasażerskim i towarowym (z wyjątkiem sezonowej obsługi ruchu turystycznego). Brak jest innowacyjnych inwestycji i projektów usprawniających dostępność portów morskich na styku miasto-port. Wyzwaniem jest uruchomienie sezonowej, regularnej komunikacji pasażerskiej Trójmiasta z portami Półwyspu Helskiego, co wymagać będzie działań inwestycyjnych.

Prognozy i plany transportowe

- 1) Potrzeby transportowe (popyt przewozowy) w perspektywie 2030 r. będą zróżnicowane w poszczególnych częściach województwa. Na zmiany tych potrzeb będą miały wpływ:
- a) proces starzenia się społeczeństwa,
 - b) poziom motoryzacji - wzrost liczby samochodów osobowych⁵⁹ (o dalsze 28%) w stosunku do 2010 r., co oznacza konieczność prowadzenia polityki transportowej na rzecz redukcji potrzeb transportowych realizowanych indywidualnym transportem samochodowym,
 - c) struktura czasowa popytu na usługi przewozowe - spadnie zatrudnienie w zakładach pracy funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę około godziny 6, a zwiększy się zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się między godzinami 8 a 10.
- 2) Prognozy wskazują, że największe obciążenia potokami pasażerskimi wystąpią na liniach:
- a) kolejowych między:
 - Malborkiem i Starogardem Gdańskim a Gdańskiem, Gdynią i Wejherowem,
 - Wejherowem i Słupskiem,
 - Kartuzami a Gdańskiem i Gdynią,
 - Chojnicami i Starogardem Gdańskim,
 - b) autobusowych użyteczności publicznej między:
 - powiatami starogardzkim, tczewskim i kościerskim, a Gdańskiem,
 - powiatem puckim a Gdynią i powiatem wejherowskim,
 - powiatem kartuskim a Gdynią i powiatem wejherowskim,
 - powiatami słupskim i bytowskim a Słupskiem,
 - powiatami chojnickim i człuchowskim;
 - c) autobusowych między powiatami ościennych województw, a powiatami słupskim, bytowskim, człuchowskim i chojnickim.
- Oznacza to, że problemy obsługi potoków w ruchu kolejowym mogą się pojawić na liniach: Tczew - Gdynia, Gdańsk/Gdynia - Kartuzy, Gdynia - Wejherowo i Tczew - Czersk z uwagi na wyczerpywanie się przepustowości tych linii.
- 3) Budowa nowych odcinków dróg ekspresowych nr S6 i S7 wraz z węzłami tworzyć będzie z jednej strony nowe warunki dla rozwoju stref gospodarczych w otoczeniu węzłów drogowych, z drugiej strony będzie wymagać modernizacji dróg dojazdowych do tych węzłów.

3.3.2. Zaopatrzenie w wodę i infrastruktura ochrony środowiska

Zaopatrzenie w wodę

- 1) Do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia wykorzystywane są:

⁵⁸ Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce do Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, ECORYS, Warszawa, Rotterdam, 2011.

⁵⁹ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego.

- a) głównie wody podziemne, których udokumentowane zasoby eksploatacyjne wynoszą 1.433,2 hm³/h i pokrywają z nadwyżką istniejące i prognozowane na najbliższe lata zapotrzebowanie;
- b) wody powierzchniowe, z których zasilane są:
 - wodociąg centralny m. Gdańsk ujęciem powierzchniowym - *Straszyn*;
 - wodociąg centralny m. Gdańsk ujęciem drenażowym - *Pręgowo*;
 - wodociąg publiczny w Sopocie ujęciem drenażowym - *Nowe Sarnie Wzgórze*.
- 2) Długość sieci wodociągowej na koniec 2013 r. wynosiła 14.980,2 km. Udział mieszkańców korzystających z sieci wodociągowej w 2013 r. był wysoki - 93,1% (w miastach 98,1%, na wsi 83,9%). Najniższy odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej odnotowano w gminie Osiek (29,7%), nieco lepsza sytuacja występuje w gminach: Stara Kiszewa (52,1%), Lipusz (55,5%), Skórcz (55,5%) i Mikołajki Pomorskie (58,0%).
- 3) Największy obszarowo Centralny Wodociąg Żuławski (CWŻ) zaopatruje w wodę 8 gmin w obszarze województwa (Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole) i 2 gminy w obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (Gronowo Elbląskie, Elbląg) zamieszkałych przez około 65 tys. osób. W wodociągu występują wysokie (sięgające do 30%) straty wody, spowodowane złym stanem technicznym infrastruktury (sieci wodociągowej i stacji uzdatniania w Ząbrowie). Czyni to niezbędnym kontynuację prac związanych z jego przebudową.
- 4) w 2013 r. 5,5% ludności⁶⁰ zaopatrywana jest w wodę nieodpowiadającą wymaganiom sanitarnym. Przyczyną tego jest przede wszystkim wyeksploatowanie funkcjonujących urządzeń uzdatniania wody oraz brak lub niska efektywność procesów uzdatniania. Największa liczba ludności zaopatrywana w wodę nieodpowiadającą wymaganiom sanitarnym znajdowała się na terenie powiatów: wejherowskiego (50,4 tys.), kwidzyńskiego (22,4 tys.) i gdańskiego (8,5 tys.).
- 5) Wody, które są wykorzystywane do zaopatrywania ludności w wodę do spożycia lub wody, które mogą być wykorzystywane w tym celu, objęto ochroną⁶¹. Na obszarze województwa wytypowano i umieszczono w rejestrze obszarów chronionych 21 JCWPd (*Jednolite Części Wód Podziemnych*) oraz 1 JCWP (*Jednolite Części Wód Powierzchniowych*) przeznaczonych do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia⁶². Wytypowane obszary objęte są ochroną w celu zapobieżenia pogarszania się jakości pobieranej wody i co za tym idzie zminimalizowania potrzeby jej uzdatniania.
- 6) W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla 17 ujęć wody dyrektor RZGW w Gdańsku ustanowił strefy ochrony pośredniej. Należą do nich ujęcia: *Bitwy pod Płowcami* (m. Sopot), *Osowa* (Chwaszczyno, gm. Żukowo), *Dolina Radości* (m. Gdańsk), *Straszyn* (gm. Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo), *Pręgowo* (gm. Kolbudy), *Czarny Dwór i Zaspą* (m. Gdańsk), *Reda* (m. Reda, gm. Kosakowo), *Kościierzyna* (m. Kościierzyna), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Wierzyca* (m. Starogard Gdański), *Południe* (m. Starogard Gdański), *Ryzowie* (gm. Skórcz), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia), *Rumia* (m. Rumia, Gdynia, gm. Kosakowo).

Odprowadzenie i oczyszczanie ścieków

- 1) W ostatnim dziesięcioleciu w objętości ścieków wymagających oczyszczania zwiększył się znacznie udział ścieków oczyszczonych (z 92,45% w 2004 r. do 99,51% w 2013 r.), przy jednoczesnym wzroście ilości ścieków oczyszczanych w oczyszczalniach z podwyższonym usuwaniem biogenów.
- 2) Na koniec 2013 r. eksploatowano 220 oczyszczalni ścieków (komunalnych i przemysłowych). Ich łączna przepustowość wynosiła 728.275 m³/dobę. Stan techniczny części obiektów jest niezadowalający. Odprowadzane z nich do wód powierzchniowych lub ziemi ścieki oczyszczone nie zawsze spełniają wymagania określone w obowiązujących przepisach⁶³. Dostępu do oczyszczalni ścieków nadal nie posiadają mieszkańcy gminy Osieczna i Bobowo.

⁶⁰ Stan sanitarny – higieniczny województwa pomorskiego 2013 roku, PIS, POWIS, Gdańsk 2014.

⁶¹ Na podstawie art. 113 ust. 4 pkt 1 ustawy Prawo wodne z dnia 18 lipca 2001 r.

⁶² Do ochrony wyznaczono jednolite części wód wykorzystywane do poboru wody przeznaczonej do spożycia, dostarczające średnio więcej niż 10m³ na dobę lub służące więcej niż 50 osobom, a także jednolite części wód, które są przewidywane do poboru w przyszłości.

⁶³ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.).

- 3) Na terenach pozbawionych sieci kanalizacyjnej ścieki bytowe odprowadzane są do zbiorników bezodpływowych oraz do oczyszczalni przydomowych. Liczba zbiorników bezodpływowych systematycznie spada, wzrasta natomiast liczba przydomowych oczyszczalni ścieków, co nie zawsze jest korzystne dla środowiska gruntowo-wodnego.
- 4) Długość sieci kanalizacyjnej na koniec 2014 r. wynosiła 9.554,9 km. W porównaniu z końcem 2003 r. nastąpił jej ponad dwukrotny przyrost, w tym ponad trzykrotny na obszarach wiejskich. Jednak w dalszym ciągu poziom jej rozwoju jest niewystarczający w stosunku do potrzeb, w szczególności na obszarach wiejskich (np. gmina Wejherowo).
- 5) Z sieci kanalizacyjnej korzystało 77,9% ogółu ludności województwa. Dostęp ludności do sieci kanalizacyjnej cechuje duże zróżnicowanie pomiędzy terenami miejskimi (94,0%) i wiejskimi (48,0%), pomimo że na obszarach wiejskich województwa jest on jednym z najwyższych w kraju (wyższy posiada jedynie województwo zachodniopomorskie - 48,3%). Najniższy (poniżej 20%) udział ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej występuje w gminach: Ostaszewo (7,2%), Wejherowo (7,4%), Stary Targ (10,7%), Stary Dzierżoń (13%), Prabuty (14,9%) i Smołdzino (15,1%). Dostępu do zbiorowych systemów kanalizacji sanitarnej nadal nie posiadają mieszkańcy gminy Osieczna.
- 6) Niska jest efektywność wykorzystania budowanej sieci kanalizacji sanitarnej. Prawie dwukrotny wzrost długości sieci kanalizacyjnej w latach 2003-2014 (z 4.934,1 km do 9.954,9 km) towarzyszył jedynie 13,5% (310 tys.) przyrost ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej (do jednego km wybudowanej sieci przyłączono 61,7 mieszkańców⁶⁴).
- 7) Na terenie województwa wyznaczono 87 aglomeracji ściekowych. Stan realizacji zadań rzeczowych ustalonych w *Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych* (KPOŚK) jest niezadowalający. Osiągnięcie zakładanego stopnia wyposażenia aglomeracji w systemy kanalizacyjne wymaga kontynuowania działań ustalonych w KPOŚK. Konieczne jest także objęcie obszarów wiejskich o przeważającym udziale zabudowy rozproszonej oraz obszarów rekreacyjnych, lokalnymi lub indywidualnymi rozwiązaniami w zakresie oczyszczania ścieków, o porównywalnym poziomie skuteczności oczyszczania.
- 8) Z porównania ilości osób zamieszkujących województwo oraz ilości osób korzystających z oczyszczalni ścieków, zbiorników bezodpływowych i oczyszczalni przydomowych wynika, że ok. 7,1% (165 tys.) ludności województwa odprowadza ścieki bez oczyszczania do wód powierzchniowych lub ziemi. Stwarza to zagrożenie sanitarne dla środowiska wodnego i gruntowo-wodnego, zmniejsza też atrakcyjność inwestycyjną regionu.

Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych i roztopowych

- 1) Urządzenia do zorganizowanego odprowadzania wód opadowych i roztopowych (kolektory deszczowe, zbiorniki retencyjne i sporadycznie przepompownie) występują we wszystkich miastach województwa, a także w centralnych obszarach większości wsi gminnych. Na terenach wiejskich są one (w wielu przypadkach) związane z układami drogowymi.
- 2) Stan funkcjonowania systemów odbioru wód opadowych i roztopowych szczególnie na terenach miejskich poprawia się. Jest to efekt wyposażania systemów w urządzenia do oczyszczania oraz zwiększenia retencyjności (przebudowy lub budowy zbiorników retencyjnych).
- 3) Na terenach silnie zurbanizowanych (np. w obszarze aglomeracji Trójmiasta, na terenie Redy, Rumi, Wejherowa, Słupska) występuje coraz częściej problem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych po deszczach nawalnych. Jest to nie tylko rezultat wzrostu częstotliwości ich pojawiania się, ale również znacznej utraty naturalnej retencji na tych terenach oraz niskiego poziomu wykorzystania indywidualnych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Z uwagi na prognozowane zmiany klimatyczne nie można wykluczyć wystąpienia problemu z odprowadzeniem i zagospodarowaniem wód opadowych, także na innych terenach o zwartej „miejskiej” zabudowie.
- 4) Na terenach pozbawionych sieci kanalizacji deszczowej, wody opadowe i roztopowe odprowadzane są indywidualnymi urządzeniami do ziemi, sporadycznie do wód powierzchniowych lub na własny nieutwardzony teren.
- 5) Do głównych problemów w zakresie odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych należą:

⁶⁴ Z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszaru i granic aglomeracji (Dz. U. Nr 137, poz. 922) wynika, że wskaźnik ten ze względów ekonomicznych nie powinien być mniejszy od 120 mieszkańców na 1 km sieci (dopuszcza się 90 Mk/km sieci w uzasadnionych przypadkach określonych w rozporządzeniu).

- a) znaczne zmniejszenie filtracji wód opadowych i roztopowych do wód podziemnych wskutek uszczelnienia powierzchni terenu,
 - b) przeciążenie sieci kanalizacyjnych,
 - c) brak lub zbyt mała liczba zbiorników retencjonujących wodę w systemach kanalizacyjnych,
 - d) brak prośrodowiskowych rozwiązań, opartych na odbudowie infiltracji i retencji wód opadowych, w obszarach zurbanizowanych;
 - e) brak narzędzi prawnych i ekonomicznych wspierających zrównoważone gospodarowanie wodą na obszarach zurbanizowanych oraz programów w tym zakresie.
- 6) Poprawa funkcjonowania systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych wymaga ich rozbudowy i przebudowy w kierunku zatrzymania części lub całości wód w miejscu opadu, spowolnienia odpływu pozostałych wód do odbiornika lub ich wykorzystania w gospodarce komunalnej, przemyśle, gospodarstwach indywidualnych.

Gospodarka odpadami

- 1) W województwie gospodarka odpadami komunalnymi prowadzona jest w 7 regionach gospodarki odpadami⁶⁵, z których najmniejszy - południowo-zachodni liczy 151 tys. mieszkańców, natomiast największy - *Szadółki* zamieszkuje ok. 598 tys. osób. Regiony gospodarki odpadami obsługiwane są przez 15 regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK), w tym^{66, 67}:
 - a) 10 RIPOK-ów zapewniających mechaniczno-biologiczne przetwarzanie zmieszanych odpadów komunalnych, przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów oraz składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych (RIPOK *Szadółki*, RIPOK *Eko Dolina*, RIPOK *Czarnówko*, RIPOK *Bierkowo*, RIPOK *Sierzno*, RIPOK *Nowy Dwór*, RIPOK *Stary Las*, RIPOK *Gilwa Mała*, RIPOK *Tczew* i RIPOK *Chlewnica*);
 - b) 4 RIPOK-i zapewniające przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów (RIPOK *Swarzewo*, RIPOK *Wodociągi Słupsk*, RIPOK *Przechlewo*, RIPOK *Kommunalservice Vornkahl Polska*);
 - c) 1 RIPOK zapewniający składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych (RIPOK *Gostomie*);
 - d) na 4 RIPOK-ach wydzielono kwatery do unieszkodliwiania odpadów azbestowych: RIPOK *Bierkowo*, RIPOK *Gilwa Mała*, RIPOK *Szadółki*, RIPOK *Nowy Dwór*.
- 2) Planuje się, że w przyszłości na terenie województwa funkcjonować będzie tylko 11 składowisk odpadów komunalnych, wszystkie o statusie RIPOK.
- 3) Stan systemu gospodarki odpadami na terenie województwa nie jest w pełni zadowalający. I tak:
 - a) funkcjonująca sieć RIPOK wymaga doposażenia, a czasem uzupełnienia o nowe elementy linii technologicznych; przebudowy wymaga znaczna część użytkowanych kompostowni w celu dostosowania do wymogów prawnych⁶⁸,
 - b) brak dobrze rozwiniętego systemu selektywnego zbierania odpadów (tylko ok. 19% odpadów zbierana jest selektywnie); ponadto ok. 35% odpadów komunalnych jest unieszkodliwiana przez składowanie bez uprzedniego przetworzenia,
 - c) niski poziom wykorzystania frakcji energetycznej odpadów, w szczególności z odpadów komunalnych,

⁶⁵ Uchwała Nr 840/XXXVIII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego dnia 31 marca 2014 r. zmieniająca uchwałę w sprawie wykonania *Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018*.

⁶⁶ W połowie 2014 r. funkcjonowało 15 składowisk odpadów komunalnych, w tym: 11 instalacji posiadających status RIPOK, 3 składowiska odpadów komunalnych o statusie instalacji zastępczych (w regionie Północnym i Wschodnim) oraz 1 składowisko nieposiadające statusu RIPOK i statusu instalacji zastępczej - Gatka (gm. Miastko).

⁶⁷ W województwie funkcjonuje także: 6 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których składowano odpady przemysłowe, 1 składowisko odpadów obojętnych - Łubiana (gm. Kościerzyna), kilkadziesiąt instalacji do odzysku lub innego niż składowanie unieszkodliwiania odpadów komunalnych, oraz ok. 100 instalacji do przetwarzania, recyklingu, innego niż recykling procesów odzysku lub innego niż składowanie unieszkodliwiania odpadów, w tym 34 stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, 4 zakłady przetwarzania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

⁶⁸ Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012 r. w sprawie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych (Dz. U. z 2012 r. poz. 1052).

- d) nieszczelny system zbierania odpadów - część odpadów trafia na tzw. „dzikie wysypiska”; likwidowane są one na bieżąco (w ciągu 2013 r. zlikwidowano ich 746⁶⁹), jednak po usunięciu pojawiają się ponownie.
- 4) Podstawą dalszych działań w zakresie rozwiązania problemów związanych ze zbieraniem oraz zagospodarowaniem odpadów komunalnych jest cyklicznie sporządzany *Plan gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego*. Wskazuje on pożądane miejsca instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, zasięgi ich obsługi oraz ustala sposób postępowania z odpadami. W *Planie* określono potrzebną infrastrukturę wraz z mocami przerobowymi służącą gospodarowaniu odpadami komunalnymi i remontowo-budowlanymi, wskazano m.in. na potrzebę budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych, które nie nadają się do recyklingu, a posiadają wartość energetyczną oraz konieczność zakończenia rekultywacji zamkniętych składowisk odpadów.

3.3.3. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło⁷⁰

- 1) Moc cieplna zainstalowana w elektrociepłowniach i kotłowniach lokalnych w 2013 r. wynosiła:
- a) elektrociepłownie zawodowe w Gdańsku (726 MW) i Gdyni (470 MW) spalające węgiel i biomasę,
 - b) elektrociepłownie przemysłowe:
 - elektrociepłownia *International Paper* w Kwidzynie (530 MW, 51 MW mocy zamówionej dla miejskiej sieci ciepłowniczej w 2014 r.) spalająca węgiel kamienny oraz odpady drewna,
 - elektrociepłownia *Starogard Sp. z o. o.* w Starogardzie Gdańskim (120 MW, 50 MW mocy zamówionej dla miejskiej sieci ciepłowniczej) spalająca węgiel kamienny,
 - elektrociepłownia *Gdańskich Zakładów Nawozów Fosforowych* (28 MW) spalająca olej opałowy i siarkę,
 - elektrociepłownia *Lotos* w Gdańsku (448 MW) spalająca gaz ziemny;
 - c) trzy elektrociepłownie wytwarzające ciepło w kogeneracji, polegającej na spalaniu gazu ziemnego w turbinach gazowych z generatorami energii elektrycznej i odzyskiwaniu energii cieplnej ze spalin:
 - *Gdańsk Matarnia* - 11 MW opalana gazem ziemnym i lekkim olejem opałowym,
 - *Energobaltic* we Władysławowie - 18 MW (zasilana gazem ziemnym dostarczany podziemnym gazociągami z platformy wydobywczej *Baltic Beta* wydobywającej węglowodory ze złoża B3 na Morzu Bałtyckim),
 - *Nanice* w Wejherowie - 60 MW, z czego 6 MW w kogeneracji (opalana węglem kamiennym i gazem ziemnym),
 - d) 683 kotłownie, z czego 566 w miastach i 117 na terenach wiejskich⁷¹ o łącznej mocy ok. 1.400 MW,
 - e) 9 biogazowni rolniczych oraz 6 biogazowni wysypiskowych - ok. 13 MW.
- 2) Długość sieci przesyłowej w 2013 r. wyniosła 1.123 km (1.078 km w miastach i 45 km na terenach wiejskich). Do miast pozbawionych miejskiej sieci ciepłowniczej należą: Brusy, Dzierzgoń, Jastarnia, Krynica Morska, Skórcz oraz Żukowo.
- 3) Większość miejskich systemów ciepłowniczych posiada znaczne rezerwy produkcji i przesyłu energii cieplnej. Największe rezerwy mocy występują w: Gdyni (ok. 100 MW), Starogardzie Gdańskim (ok. 90 MW), Gdańsku (ok. 80 MW), Słupsku i Lęborku (po ok. 30 MW).
- 4) Duży stopień zużycia eksploatacyjnego kotłowni m.in. w Wejherowie wiąże się z ryzykiem wystąpienia ubytku mocy cieplnej, zaś niezadowalający stan techniczny części kotłowni lokalnych i sieci przesyłowych rzutuje na zwiększone wykorzystanie nośników energii oraz wyższą emisję zanieczyszczeń do powietrza (np. w Chojnicach, Kartuzach, Lęborku, Tczewie).
- 5) Miejskie systemy ciepłownicze Bytowa, Gniewu, Malborka, Miastka i Skarszew wymagają rozbudowy o nowe źródła ciepła w celu zapobieżenia możliwym niedoborom energii cieplnej w sieci i pełnego pokrycia zapotrzebowania na ciepło sieciowe.

⁶⁹ *Infrastruktura komunalna w roku 2013*, Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2014.

⁷⁰ Zużycie ciepła w 2013 r. wyniosło 37.218 TJ, z czego 23.019 TJ wykorzystano w przemyśle i budownictwie, 205 TJ w transporcie, 13.995 TJ w sektorze drobnych odbiorców (w tym 11.617 TJ w gospodarstwach domowych 2.377 TJ u pozostałych odbiorców).

⁷¹ *Infrastruktura komunalna w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2014.

6) Główne cechy systemu zaopatrzenia w ciepło w województwie to:

- a) utrzymujący się w ogólnym bilansie nośników energii cieplnej wysoki udział węgla (ok. 65% w 2013 r.) wraz ze spalaniem tego paliwa w urządzeniach o niskiej sprawności, co jest jedną z głównych przyczyn tzw. „niskiej emisji”,
- b) niedostateczne wykorzystanie w systemach ciepłowniczych niskoemisyjnych nośników energii (gaz ziemny - 22% oraz OZE - 9%),
- c) spadek zapotrzebowania na ciepło w scentralizowanych systemach ciepłowniczych, związany z termomodernizacją i eliminacją najbardziej energochłonnych technologii; działania te zwiększają istniejące rezerwy m.s.c. w zakresie produkcji i przesyłu ciepła,
- d) duży udział indywidualnych źródeł ciepła w strukturze jego wytwarzania, przekłada się na konieczność zwiększenia inwestycji związanych z rozwojem sieci, celem lepszego wykorzystania miejskich systemów ciepłowniczych,
- e) wzrastająca sprawność wytwarzania energii cieplnej z 82% w 2002 r. do 83,6% w 2013 r.,
- f) spadająca sprawność przesyłu z 85,7% w 2002 r. do 84,8% w 2013 r. wynikająca z niedostatecznej skali przeprowadzanych modernizacji sieci,
- g) spadek wielkości emisji ze 116,6 ton/TJ CO₂ w 2002 r. do 103,2 ton/TJ CO₂ w 2013 r., będący wynikiem likwidacji szeregu lokalnych i osiedlowych kotłowni na rzecz lepszego wykorzystania kotłowni miejskich lub innych kotłowni zdalnych o znacznych niewykorzystanych mocach,
- h) niski poziom wykorzystania potencjału energetycznego odpadów komunalnych (tzw. frakcji energetycznej).

Zaopatrzenie w energię elektryczną

- 1) Zużycie energii elektrycznej w 2013 r. w województwie wyniosło 7.905 GWh i w 53,5% (spadek o ok. 3,6 p.proc. względem 2002 r.) realizowane jest z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, tj. ze źródeł spoza województwa.
- 2) Łączna moc zainstalowana w źródłach energii elektrycznej na terenie województwa wynosi ok. 1.700 MW. Głównymi producentami energii elektrycznej w województwie są:
 - a) elektrociepłownie: *EDF EC II* w Gdańsku (226 MW), *EDF EC III* w Gdyni (110 MW), *International Paper* w Kwidzynie (69 MW), *LOTOS* w Gdańsku (30 MW), *Energobaltic* we Władysławowie (11 MW), *Nanice* w Wejherowie (6,7 MW), *Starogard* w Starogardzie Gdańskim (6 MW), *Matarnia* w Gdańsku (2,6 MW);
 - b) elektrownia szczytowo-pompowa *Żarnowiec* w Czymanowie o mocy 716 MW (w systemie pracy generatorowej);
 - c) 322 turbiny wiatrowe o łącznej mocy ok. 600,5 MW (wzrost o ok. 455 MW od 2009 r.);
 - d) 122 małe elektrownie wodne o łącznej mocy zainstalowanej ok. 34 MW, w tym ok. 31 elektrowni zawodowych;
 - e) 9 biogazowni rolniczych (10 MW);
 - f) 3 farmy fotowoltaiczne (2 MW), w tym największa na granicy Gdańska i Przejazdowa o mocy 1,64 MW.
- 3) Produkcja energii elektrycznej w 2013 r. w województwie wyniosła 3.675,3 GWh, w tym udział energii odnawialnej szacuje się na ok. 36,6% (1.343,8 GWh w 2013 r.).
- 4) Na istniejącą sieć elektroenergetyczną składa się:
 - a) system przesyłowy:
 - linii 450 kV: (*Słupsk - Karlshamn Szwecja*) – stanowiąca element tzw. Pierścienia Bałtyckiego;
 - linii 400 kV: (*Dunowo - Słupsk - Żarnowiec*), (*Gdańsk Błonia - Grudziądz Węgrowo*), (*Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki*), (2 tory, *Gdańsk Błonia - Żarnowiec*), (4 tory, *Żarnowiec - elektrownia Żarnowiec*);
 - linii 220 kV: (*Gdańsk I - Bydgoszcz Jasinieć*), (*Gdańsk I - Żydowo*), (*Słupsk - Żydowo*);
 - b) stacje transformatorowo-rozdzielcze:
 - 400/110 kV: *Gdańsk Błonia*, *Gdańsk I*, *Żarnowiec*, *Słupsk Wierzbęcino*,
 - c) system dystrybucyjny złożony z:

- linii 110 kV będących własnością dwóch przedsiębiorstw będących operatorami systemu dystrybucyjnego: *Energa Operator* oraz *Enea Operator*, na który składają się sieci wysokiego, średniego i niskiego napięcia: 26.725 km sieci napowietrznych i 16.707 km sieci kablowych;
 - głównych punktów zasilania 110/15 kV.
- 5) W województwie lokalnie występują zagrożenia w przesyłach energii elektrycznej siecią dystrybucyjną 110 kV. Nie stwarzają one jednak ryzyka pozbawienia zasilania w energię elektryczną całego regionu. Wystąpienie awarii systemowej może być jedynie efektem zdarzeń losowych lub działań operatora sieci przesyłowej (220 i 400 kV). Najbardziej prawdopodobną przyczyną wystąpienia takiej awarii może być gwałtowne zachwianie bilansu energetycznego (równowagi pomiędzy podażą a popytem) - wypadnięcie znaczących stabilnych źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania odbiorców. Nie znaczy to jednak, że efektem musi być całkowity *blackout* systemu lecz skutkować to może pewnymi ograniczeniami na określonym obszarze. Istotnymi elementami zapewniającymi odpowiedni poziom bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej są właściwie ukształtowana sieć elektroenergetyczna dystrybucyjna i odpowiednio powiązana z nią sieć przesyłowa poprzez stacje najwyższych napięć.
- 6) Do obszarów o niewystarczających parametrach zasilania należą: Gdańsk Południe (obszar dzielnicy Maćkowy, Lipce, Orunia) oraz gminy Pruszcz Gdański (Borkowo), Dziemiany, Karsin, Krokowa i Władysławowo oraz okolice miejscowości Rowy (gm. Ustka).
- 7) Główne problemy elektroenergetyki to:
- a) zagrożenia wstrzymania ciągłych dostaw energii elektrycznej wynikające z:
 - jednostronnego zasilania - układ linii promieniowych,
 - „wypadnięcia” znaczących źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną,
 - przebiegu wielu napowietrznych linii przez tereny leśne – możliwe wyłączenia na wielu odcinkach przy silnych wiatrach,
 - długich ciągów linii 110 kV i struktury promieniowej sieci;
 - zbyt małych przekrojów linii elektroenergetycznych w stosunku do obciążeń, które są przyczyną awarii, dużych strat energii i spadku napięcia w sieci.

W tym zakresie do ciągów liniowych 110 kV, których stan techniczny stwarza największe zagrożenie awarią, zalicza się linie:

 - Kościerzyna - Sierakowice;
 - Żydowo - Miastko - Ostrowite - Bytów - Gałężnia Mała - Dębica Kaszubska - Słupsk Poznańska;
 - Czarne - Gwieżdżin;
 - Chojnice - Brusy - Czersk - Czarna Woda - Starogard Gdański;
 - Gdańsk Leżno - Kiełpino - Kościerzyna - Skarszewy - Starogard Gdański;
 - b) niska gęstość sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania uniemożliwiająca budowę i podłączanie nowych źródeł produkcji energii elektrycznej;
 - c) duże straty energii na przesyłach (ok. 7%) związane zarówno ze złym stanem technicznym sieci przesyłowych jak i znacznymi odległościami od krajowych źródeł produkcji energii elektrycznej;
 - d) duży przyrost niestabilnych źródeł produkcji energii elektrycznej (farm wiatrowych), przy niepowstających nowych i znaczących źródłach energii szczytowej; rośnie tym samym problem bilansowania energii elektrycznej;
 - e) niedostateczny zakres modernizacji istniejących linii napowietrznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania;
 - f) brak ostatecznej decyzji lokalizacyjnej dla elektrowni jądrowej.
- 8) Potrzeba i możliwość powstania nowych źródeł systemowych produkcji energii elektrycznej w województwie (np. elektrowni gazowo-parowej (450 MW) w Gdańsku (inwestycja *Energa* odłożona w czasie), elektrowni węglowej (2x800 MW) w miejscowości Rajkowy (gm. Pelplin), elektrowni jądrowej (min. 2.000 MW maks. 3.750 MW) w dwóch lokalizacjach Lubiatowo-Kopalino (gm. Choczewo) lub w Żarnowcu (gm. Gniewino i Krokowa)), wynika m.in. z:

- a) konieczności zapewnienia odpowiedniego poziomu mocy wytwórczych w źródłach konwencjonalnych, w oparciu o rozpoczęcie budowy nowych źródeł o charakterze systemowym (6.500 MW do 2020 r. w skali kraju), zgodnie z projektem *Polityki Energetycznej Polski do 2050*,
 - b) możliwości jakie daje dolny odcinek rzeki Wisły, posiadającej przepływy będące w stanie pokryć zapotrzebowanie na wodę surową, niezbędną do procesu technologicznego elektrowni, bez ryzyka zakłócenia warunków hydrologicznych oraz degradacji potencjału ekologicznego rzeki;
 - c) wzrastających planowanych mocy przesyłowych energii elektrycznej na liniach NN, związanych z modernizacją istniejących (*Dunowo - Słupsk - Żarnowiec, Żarnowiec - Gdańsk Błonia, Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki*) i budową nowych odcinków (*Gdańsk Przyjaźń - Żydowo Kierzkowo, Gdańsk Przyjaźń - Pelplin - Grudziądz Węgrowo, Słupsk Wierzbicino - Żydowo Kierzkowo*),
 - d) znacznych potencjalnych możliwości odbioru energii elektrycznej w projektowanych (*Gdańsk Przyjaźń, Pelplin*) lub modernizowanych stacjach elektroenergetycznych (*Gdańsk I, Gdańsk Błonia, Słupsk Wierzbicino, Żarnowiec*).
- 9) Lokalizacja nowych źródeł energii elektrycznej zarówno na lądzie jak i na obszarach morskich (morskich farm wiatrowych na akwenie Morza Bałtyckiego: *Baltica* o mocy 1.045,5 MW⁷² (na północ od Władysławowa) oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW⁷³) wymagać będzie rozbudowy Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, w tym zakończenia realizacji tzw. Pierścienia Bałtyckiego.
- 10) Na terenie województwa występują bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji energii odnawialnej: wysoki potencjał biomasy produkcyjnej i odpadowej, korzystne warunki wiatrowe w północnej części regionu i na Bałtyku oraz stosunkowo korzystne warunki solarne. Oszacowany potencjał techniczny OZE wynosi:
- a) z energii wiatru: dużej lądowej energetyki wiatrowej - 25,7 TWh/rok, małej energetyki wiatrowej - 14,1 GWh/rok; potencjał techniczny energetyki morskiej oszacowano na 7,4 GW,
 - b) z energii słonecznej: kolektorów słonecznych - 878,3 GWh/rok, ogniw fotowoltaicznych - 81.629 GWh/rok;
 - c) z biomasy: drewno opałowe z lasów - 2.940 TJ/rok, odpady z przetwórstwa drzewnego - 2.430 TJ/rok, drewno odpadowe z sadów, zadrzewień przydrożnych i terenów miejskich - 135 TJ/rok, słoma i siano - 31.000 TJ/rok, biogaz z dużych ferm zwierzęcych - 1.850 TJ/rok, rośliny uprawiane na plantacjach energetycznych - 6.280 TJ/rok, biodegradowalne odpady składowiskowe - 490 GWh/rok, ustabilizowane osady ściekowe - 32 GWh/rok;
 - d) z hydroenergetyki - 1.400 GWh/rok.

Zaopatrzenie w gaz⁷⁴

- 1) W województwie z sieci gazowej korzysta ok. 49,2% ogółu mieszkańców (70,8% mieszkańców miast oraz 9,0% terenów wiejskich).
- 2) Podstawą systemu zaopatrzenia w gaz i bezpieczeństwa energetycznego regionu są:
 - a) istniejące gazociągi wysokiego ciśnienia:
 - DN 700: *Słupsk - Reszki*;
 - DN 500: *Kolnik - Przejazdowo, Gustorzyn - Reszki, Reszki - Kosakowo*;
 - DN 400: *Gustorzyn - Pruszcz Gdański*;
 - DN 300: *Bytów (Mądrzechowo) - Słupsk (Reblino), Pruszcz Gdański - Wiczlino* z odgałęzieniem DN 150 do *Garcza*;
 - DN 200: *Wiczlino - Lębork, Pszczółki - Łubiana* z odgałęzieniem DN 100 do *Kościierzyny, Łubiana - Bytów, Sławno - Słupsk*;
 - DN 150: *Słupsk - Ustka, Pawłowo - Człuchów, Charwatynia - Rybno, Rybno - Starzyno* (w budowie);

⁷² Farma *Baltica* będzie powstawała w pięciu etapach na północ od Władysławowa, z których ostatni etap zakończy się w 2030 r. Obiekt zostanie podłączony do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Żarnowiec*.

⁷³ Umową przyłączeniową obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Słupsk Wierzbicino*.

⁷⁴ Zużycie gazu ogółem w województwie w 2013 r. wyniosło 33,5 tys. TJ. Największą grupą odbiorców gazu przewodowego stanowią odbiorcy indywidualni, pobierający gaz do celów komunalno-bytowych oraz grzewczych. Średnio gospodarstwa domowe wraz z sektorem usług komunalnych zużywają blisko 60% gazu ziemnego. Dużą grupę stanowią również odbiorcy sektora przemysłowo-usługowego (na potrzeby technologiczne oraz grzewcze sektora przemysłowego i obiektów użyteczności publicznej).

- DN 100: Rakowiec - Kołdzieje, Kołdzieje - Prabuty, Żalno - Czersk;
 - DN 80: Gniew - Nowe, Kołdzieje - Susz, Sępólno Krajeńskie - Pawłowo - Chojnice;
- b) 44 stacje gazowe wysokiego ciśnienia (stacje redukcyjno – pomiarowe): 26 stacji (Gaz-System S.A.), 15 stacji (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.), 3 stacje (G.EN. Gaz Energia Sp. z o.o.);
 - c) węzły gazowe wysokiego ciśnienia: Kwidzyn, Reszki, Wiczlino;
 - d) budowane⁷⁵ Podziemne Magazyny Gazu w Kosakowie (przewidywana pojemność ok. 255 mln m³) w sposób znaczny wpłyną na poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju; struktury solne w paśmie Puck - Łeba stanowią strategiczny potencjał dla rozbudowy potencjału magazynowania gazu w przyszłości w innych lokalizacjach;
 - e) lokalne systemy dystrybucji gazu ziemnego skroplonego (LNG) - Miastko, Łeba, Jastarnia, Hel.
- 3) Struktura przestrzenna gazociągów przesyłowych wraz z budowanym Podziemnym Magazynem Gazu w Kosakowie, możliwości budowy podziemnych magazynów gazu w strukturach solnych Puck - Łeba oraz nadmorskie położenie stwarzają dogodne warunki dla lokalizacji punktu przeładunkowego gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG) lub drugiego gazoportu w Polsce (gaz skroplony – LPG) na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym. W przyszłości może to stanowić podstawy dla ukształtowania w regionie tzw. *hubu gazowego* (węzeł handlu gazem)⁷⁶.
 - 4) Planowana budowa w sąsiedztwie rafinerii w Gdańsku kompleksu petrochemicznego wiązać się będzie z potrzebą dostaw gazu, w związku z tym wymagana jest rozbudowa systemu gazociągów w tym rejonie.
 - 5) Zwiększenie bezpieczeństwa dostaw gazu ziemnego oraz planowana gazyfikacja gmin niezgazyfikowanych wymagać będzie rozbudowy sieci gazociągów wysokiego ciśnienia.
 - 6) Możliwość zaopatrzenia Łeby w gaz ziemny oraz ciepło sieciowe może zapewnić eksploatacja złóż gazowych B4 i B6 na Morzu Bałtyckim, co z uwagi na potencjalny jej uzdrowiskowy charakter może być bardzo istotne dla poprawy jakości powietrza w mieście.
 - 7) Ewentualny rozwój programu wydobywania gazu z łupków wymagać będzie budowy gazociągu przesyłowego *Kościerzyna - Olsztyn* oraz *Reszki - Gustorzyn*⁷⁷. Zagospodarowanie złóż gazu wiązać się będzie z realizacją wielu odwiertów i punktów zbioru gazu, a także budową układów technologicznych przygotowania gazu handlowego (sprężania/redukcji) oraz rozbudowy systemu gazociągów ekspedycyjnych (wykorzystywanych do transportu gazu ziemnego z miejsca jego wydobycia do zakładu oczyszczania i obróbki).

Przesył i magazynowanie paliw płynnych

- 1) Na system przesyłu i magazynowania paliw płynnych składa się:
 - a) rurociąg przesyłowy ropy naftowej z bazy naftowej PERN w Gdańsku do rafinerii w Gdańsku i Płocku (tzw. *Ropociąg Pomorski*), którego możliwości przesyłu są już wyczerpane, stwarzając podstawy dla podjęcia decyzji o konieczności budowy drugiej jego nitki relacji Dębogórze - Gdańsk - Nowa Wieś Wielka - Płock;
 - b) rurociąg przesyłowy Gdynia Oksywie - Dębogórze;
 - c) Naftoport zlokalizowany w Gdańsku, zapewniający dostawy ropy naftowej drogą morską; o możliwościach przeładunkowych 34 mln ton ropy i produktów naftowych rocznie;
 - d) 4 bazy paliwowe:
 - baza naftowa PERN w Gdańsku - magazynująca ropę naftową o pojemności 900.000 m³, rozbudowywana do pojemności 1,1 mln m³; surowiec przyjmowany jest do magazynowania Ropociągiem Pomorskim z Bazy w Miszewku Strzałkowskim k. Płocka oraz ze zbiornikowców w Porcie Północnym w Gdańsku; posiada zdolność przesyłu ropy do rafinerii w Gdańsku, Naftoportu oraz Bazy w Miszewku Strzałkowskim (woj. mazowieckie);
 - baza magazynowo-przeładunkowa *Siarkopol Gdańsk S.A.* w Gdańsku (39.000 m³) – magazynująca produkty petrochemiczne III klasy - olej opałowy, olej napędowy i inne półprodukty;

⁷⁵ W 2013 r. zakończono budowę komór magazynowych K-1, K-2, K-3 i K-4, które napełniono gazem i oddano do eksploatacji. W 2015 r. kontynuowano ługowanie komory K-5, zaś w latach 2015-2021 przeprowadzana będzie budowa komór magazynowych klastra B: K-6, K-7, K-8, K-9 i K-10.

⁷⁶ Zlokalizowane w miejscach gdzie łączą się gazociągi przesyłowe z wielu kierunków. Gaz przepływa fizycznie przez hub.

⁷⁷ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, s. 143.

- Baza Paliw nr 20 w Ugoszczy (gm. Bytów i gm. Studzienice) - magazynująca olej napędowy (59.050 m³);
 - Baza Paliw nr 21 w Dębogórze (gm. Kosakowo i Gdynia) - składająca się z trzech odrębnych części, magazynująca olej napędowy oraz benzynę (195.000 m³) i stanowiąca część infrastruktury umożliwiającej eksport lub import drogą morską 1,2 mln ton paliw rocznie.
- 2) Planowane zakończenie budowy terminala naftowego PERN w Gdańsku w 2018 r. umożliwi osiągnięcie pojemności magazynowej 700.000 m³ (375.000 m³ ropy naftowej i 325.000 m³ do magazynowania produktów ropopochodnych, chemikaliów, paliwa lotniczego oraz biokomponentów). Będzie miał kluczowe znaczenie dla logistyki naftowej nie tylko w Polsce, ale w całym regionie Europy Środkowej i Wschodniej.
- 3) Głównym wyzwaniem polityki energetycznej państwa w obszarze przesyłu i magazynowania paliw płynnych jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, poprzez:
- a) zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumianej jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych; oznacza to m.in.:
 - budowę infrastruktury umożliwiającej transport ropy naftowej z innych regionów świata, w tym z regionu Morza Kaspijskiego w ramach projektu *Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej* (rurociąg Odessa - Brody⁷⁸ - Płock - Gdańsk) mógłby, po 2021 r., przesyłać 30 mln ton ropy rocznie,
 - wspieranie działań w zakresie intensyfikacji poszukiwań i zwiększenia wydobycia krajowego, prowadzonych przez polskie firmy na lądzie i na szelfie Morza Bałtyckiego oraz poza granicami kraju,
 - zabezpieczenie przewozów paliw drogą morską;
 - b) budowę magazynów ropy naftowej i paliw płynnych o pojemnościach zapewniających utrzymanie ciągłości dostaw, w szczególności w sytuacjach kryzysowych; dla województwa oznacza to m.in.:
 - budowę drugiej nitki rurociągu paliwowego relacji Dębogórze - Nowa Wieś Wielka - Płock oraz produktowego Gdańsk - Płock,
 - rozbudowę infrastruktury przetłokowej (Naftoport), bazy przetwórczej (Refineria Lotos), bazy magazynowej (Dębogórze) oraz poprawiającej lokalne bezpieczeństwo ekologiczne,
 - zabezpieczenie możliwości budowy magazynów ropy w strukturach solnych w pasmie Puck - Łeba, stanowiących strategiczny potencjał dla rozbudowy potencjału magazynowania ropy i paliw płynnych kraju w przyszłości.

3.3.4. Telekomunikacja

- 1) Podstawowym elementem przewodowej infrastruktury telekomunikacyjnej integrującej system łączności województwa z systemami zewnętrznymi są światłowodowe sieci szkieletowe. Za rozwojem sieci szkieletowych nie nadąża rozbudowa sieci dystrybucyjnych, zwłaszcza na obszarze gmin o niskiej gęstości zaludnienia, gdzie operatorzy komercyjni nie widzą uzasadnienia ekonomicznego budowy nowej infrastruktury.
- 2) W 2013 r. w 13% miejscowości w województwie żaden podmiot nie zadeklarował zasięgu sieci stacjonarnych i radiowych⁷⁹. Stwarza to realne zagrożenie wykluczeniem cyfrowym dużych grup społecznych oraz uniemożliwia w tych rejonach rozwój usług świadczonych drogą elektroniczną. W związku z powyższym, w celu zmniejszenia skali tego zjawiska, istnieje potrzeba dalszej rozbudowy regionalnej dystrybucyjnej sieci telekomunikacyjnej.
- 3) Problemem, który w dalszym ciągu występuje jest brak dostępu znacznych obszarów zachodniej i południowo-zachodniej części województwa do telewizji regionalnej (TVP Gdańsk).
- 4) Potencjalne ograniczenia w użytkowaniu terenu, w tym budowy urządzeń radiotelekomunikacyjnych związane są z lokalizacją na obszarze województwa Bazy Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie (gm. Słupsk) oraz budową *90-m Radioteleskopu Hevelius* w gminie Osie (woj. kujawsko-pomorskie) tuż przy granicy z pomorskim (będzie wymagało zachowania strefy ciszy radiowej także na obszarze gm. Osiek).

⁷⁸ Już pod koniec 2001 r. Ukraina wybudowała odcinek ropociągu z terminalu naftowego w Odessie do Brodów.

⁷⁹ Raport pokrycia terytorium RP istniejącą infrastrukturą telekomunikacyjną, zrealizowanymi w 2013 r. i planowanymi w 2014 r. inwestycjami oraz budynkami umożliwiającymi kolokację, UKE, Warszawa 2014.

3.4. System ochrony środowiska

3.4.1. Zasoby, stan i zagrożenia środowiska

Różnorodność biologiczna

- 1) Strukturalnymi elementami przestrzeni województwa, gwarantującymi zachowanie różnorodności biologicznej środowiska są różnorodne siedliska, płaty i łączące je korytarze ekologiczne oraz obszary prawnie chronione, współtworzące sieć ekologiczną województwa.
- 2) W wyniku zagospodarowania przestrzennego i rozwijającego się silnie zjawiska suburbanizacji w otoczeniu Trójmiasta, tereny przyrodnicze (Trójmiejski Park Krajobrazowy i pasa wybrzeża morskiego) zostały w znacznym stopniu odcięte od ich zaplecza przyrodniczego na terenach pojeziernych i pozbawione ciągłości przyrodniczej struktur ekologicznych. Pozostałe, niewielkie i wąskie pasma o cechach naturalnych zagrożone są dalszym zainwestowaniem i bez objęcia ich ochroną, nie gwarantują zachowania ciągłości i funkcji korytarzy migracyjnych. W strukturze OM istnieje wciąż duża liczba drobnych, ale cennych przyrodniczo obszarów (występowania siedlisk i gatunków), nie objętych dotychczas ochroną, a stanowiących elementy istotne dla zachowania różnorodności biologicznej regionu.

Lasy

- 1) Grunty leśne w granicach województwa stanowią 37,2% powierzchni województwa (średnia krajowa 29,9%). Tereny leśne⁸⁰ przeważają w powiatach położonych w zachodniej i południowo-zachodniej części regionu – tj.: bytowskim, człuchowskim i chojnickim (powyżej 50% pow. powiatu). Znacznym udziałem lasów (powyżej 40%) charakteryzują się także powiaty: lęborski, kościerski, starogardzki, wejherowski oraz Sopot i Gdynia.
- 2) Lasy położone w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i na terenach intensywnie użytkowanych turystycznie w największym stopniu narażone są na zagrożenia antropogeniczne, związane z wpływem zanieczyszczeń drogą powietrzną oraz intensywną penetracją, która powoduje wydeptywanie siedlisk i roślin, płoszenie zwierząt, zaśmiecanie terenu i zwiększone zagrożenie pożarowe.
- 3) W otoczeniu Trójmiasta wyraźnie uwidacznia się konflikt między funkcją gospodarczą lasów, a ich funkcją rekreacyjną. Prowadzenie gospodarki leśnej i zintensyfikowany w 2014 r. wyręb drzew, pomimo wprowadzenia działań ochronnych (m.in. uznania lasów za ochronne i podniesienie wieku rębności) spotyka się z krytyką mieszkańców i działaczy proekologicznych, oczekujących zachowania naturalnego charakteru drzewostanów. Konflikt ten, w obszarze metropolitalnym, powinien być przedmiotem negocjacji i koordynacji działań oraz współplanowania funkcji przez instytucje i organy zarządzające przestrzenią i jej użytkowaniem.

Gleby

- 1) Gleby województwa charakteryzuje duże przestrzenne zróżnicowanie pod względem wartości użytkowej:
 - a) najwartościowsze gleby (klas I, II i III) dominują w powiatach: malborskim (87% użytków rolnych) nowodworskim (84%), tczewskim (56%), sztumskim (50%) i gdańskim (49%);
 - b) średniej przydatności dla rolnictwa (kl. IV) zajmują ok. 40-50% użytków rolnych w powiatach: słupskim, kwidzyńskim, człuchowskim, lęborskim, puckim, wejherowskim, chojnickim i sztumskim;
 - c) użytki rolne słabe i bardzo słabe (kl. V-VI) przeważają w powiatach: kartuskim (76% użytków rolnych), kościerskim (71%) i bytowskim (55%), ich stosunkowo wysoki udział zaznacza się także w powiatach: wejherowskim (48%), człuchowskim (45%) i chojnickim (42%).
 - d) gleby rolne przeznaczone do zalesienia występują przede wszystkim w powiatach: bytowskim (4% użytków rolnych) i chojnickim (2%).

Wody

- 1) Ponad 90% powierzchni województwa położona jest w *Regionie wodnym Dolnej Wisły*, a pozostała w *Regionie wodnym Warty* oraz *Regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego*. Największymi zasobami wodnymi, wyrażonymi średnim rocznym przepływem rzeczny w przekrojach ujściowych dysponuje Wisła (1.046,0 m³/s), a dalej kolejno Słupia (19,54 m³/s) i Łeba (11,73 m³/s).

⁸⁰ Większość (88,2%) lasów w województwie pozostaje we własności Skarbu Państwa. Tylko 11,3% lasów stanowi własność prywatną, a zaledwie 0,5% własność gminną. *Wielkoobszarowa inwentaryzacja stanu lasów w Polsce. Wyniki za okres 2009-2013, 2014, BULiGL, Sękocin Stary.*

- 2) Stan ogólny JCWP (*jednolitych części wód płynących*), oceniany z uwzględnieniem dodatkowych wymogów wynikających z ich położenia w obszarach chronionych⁸¹, jest najczęściej zły. Do głównych czynników mających wpływ na ten stan można zaliczyć oddziaływania:
- a) punktowe, w tym: gospodarka komunalna (w tym zrzuty ścieków), przemysł (w tym przetwórstwa ropy naftowej, zakładów chemii organicznej i nieorganicznej, produkcji papieru, przemysłu tekstylnego, produkcji żywności, stoczni), porty, wody opadowe i roztopowe, hodowla ryb (stawy rybne), składowiska odpadów, zrzuty wód związanych z działalnością człowieka (wody zasolone, chłodnicze),
 - b) obszarowe, w tym: rolnictwo (powszechnie stosowane nawozy (naturalne i mineralne) oraz hodowla zwierząt), ścieki pochodzące od ludności niekorzystającej z systemu kanalizacji sanitarnej (rozproszona zabudowa wiejska oraz rekreacyjna), depozycja atmosferyczna.
- 3) Za wody wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych uznane zostały wody powierzchniowe⁸²:
- a) Drybok (na terenie gmin: Subkowy i Pelplin),
 - b) Janki (na terenie gmin: Bobowo, Gniew, Morzeszczyn, Skórcz i Smętowo Graniczne),
 - c) dopływu spod Piaseczna (na terenie gminy Gniew);
 - d) rzeki Młynówka Malborska i jeziora Dąbrówka (na terenie gmin: Stary Targ i Sztum).
- 4) Stan jakościowy wód jeziornych⁸³ często nie jest zadowalający. Obniżona kondycja i zagrożenia wynikają z:
- a) presji urbanizacyjnej i turystycznej, wiążącej się z zabudową nad jeziorami, nie zawsze legalną i odpowiednio wyposażoną w infrastrukturę w zakresie odprowadzenia ścieków sanitarnych;
 - b) nieprawidłowej gospodarki rybackiej;
 - c) intensywnej gospodarki rolnej, powodującej spływy obszarowe zanieczyszczeń z terenów rolnych, w tym nadmiernie nawożonych pól;
 - d) odlesiania zlewni;
 - e) zasilania wodami zanieczyszczonymi i nieracjonalnej gospodarki wodnej skutkującej zmianą stosunków wodnych w zlewniach jeziornych.
- Poza tym wiele jezior pozbawionych jest ekotonów brzegowych, otaczających zbiornik wodny od strony lądowej pasem szuwarów, krzewów i zadrzewień, pełniących funkcję filtracyjno-depozycyjną i ograniczających dopływ substancji eutrofizujących i zanieczyszczających do wód jeziora. Wśród jezior bardzo podatnych na degradację i zagrożonych utratą walorów są jeziora lobeliowe (ok. 130 w regionie), szczególnie cenne ze względu na gatunki roślin reliktowych.
- 5) Stan wód Morza Bałtyckiego, wynika w znacznym stopniu ze specyfiki jego uwarunkowań fizyczno-geograficznych (m.in. płytkie, o niewielkim zasoleniu, ograniczonej wymianie wód). Na niekorzystny stan jakościowy wód Morza Bałtyckiego, w tym przybrzeżnych i przejściowych, wpływa odprowadzanie ścieków komunalnych i przemysłowych zawierających ładunki metali ciężkich, zanieczyszczeń chemicznych i ropopochodnych (wypadki morskie, usuwanie do wód wszelkich odpadów olejowych powstających podczas pracy statków oraz z ich mycia, czy obecność szkodliwych substancji na dnie), spływ za pośrednictwem rzek substancji chemicznych wykorzystywanych w rolnictwie.
- 6) Na koncentrację zanieczyszczeń narażona jest szczególnie Zatoka Gdańska, będąca bezpośrednim odbiornikiem ładunków zanieczyszczeń, dopływających głównie rzekami, w tym w szczególności Wisłą. Ładunki zanieczyszczeń, które niesie Wisła w dużej mierze pochodzą z głębi kraju, jednakże odcinkiem najbardziej intensywnego dopływu substancji biogennych do morza jest ostatnie 200 km biegu rzeki⁸⁴. Na zanieczyszczenie szczególnie podatny jest także akwen Zalewu Wiślanego, dla którego zasadniczym problemem są zdeponowane zanieczyszczenia na jego dnie oraz stały ich dopływ z Obwodu Kaliningradzkiego.

⁸¹ Chodzi o obszary, o których mowa w art. 113 ust. 4 pkt 1-6 ustawy z dnia 18.07.2001 r. *Prawo wodne*.

⁸² Rozporządzenie Nr 1/2012 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie określenia w regionie wodnym Dolnej Wisły w granicach województwa pomorskiego wód wrażliwych na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 29 czerwca 2012 r. - poz. 2180), zmienione Rozporządzeniem Nr 5/2012 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27 lipca 2012 r.

⁸³ Województwo wyróżnia się wysoką jeziornością. Na ok. 2.800 jezior o powierzchni większej niż 1 ha, ponad 150 to jeziora duże o powierzchni powyżej 50 ha.

⁸⁴ Wstępna ocena stanu środowiska wód morskich polskiej strefy Morza Bałtyckiego, GIOŚ Warszawa.

- 7) Województwo wyróżnia się największą ilością zorganizowanych kąpielisk i miejsc wykorzystywanych do kąpiel⁸⁵. Stan wód w kąpieliskach i miejscach wykorzystywanych do kąpiel na ogół odpowiada wymaganiom sanitarnym, zdarza się, że wody nie odpowiadają wymaganiom sanitarnym z powodu zakwitów sinic.
- 8) Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych w regionie utrzymują się na przestrzeni ostatnich lat na zbliżonym poziomie – ok. 1.440 hm³/rok. Stopień wykorzystania dostępnych do zagospodarowania zasobów wód podziemnych w granicach województwa na ogół nie przekracza 30%⁸⁶. Rezerwy wód podziemnych występują obecnie m.in. na ujęciach komunalnych Gdańska i Sopotu.
- 9) W granicach województwa znajduje się 18 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP)⁸⁷, stanowiących strategiczne źródło zaopatrzenia mieszkańców regionu w wodę do picia, sześć GZWP rozciąga się na tereny województw sąsiednich. Do zbiorników o największych szacunkowych zasobach dyspozycyjnych zaliczają się GZWP 107 *Pradolina rzeki Łeby*, GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*, GZWP 117 *Zbiornik Międzymorenowy Bytów*. Pod względem dużej wydajności wodnej, mierzonej modułem zasobów dyspozycyjnych, wyróżniają się: GZWP 109 *Dolina Kopalna Żarnowiec*, GZWP 203 *Dolina Letniki*, GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*, GZWP 112 *Żuławy Gdańskie* i GZWP 107 *Pradolina rzeki Łeby*. Obok głównych zbiorników wód podziemnych, w rejonie Słupska udokumentowano 2 Lokalne Zbiorniki Wód Podziemnych (LZWP).
- 10) Do najbardziej narażonych na zagrożenia typu:
- a) antropogenicznego, związanego z intensywnym zainwestowaniem rejonu Trójmiasta, należą GZWP 112 *Żuławy Gdańskie* i GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*, na których usytuowane są ujęcia wody (Redy, Rumi, Gdyni, Sopotu i Gdańska);
 - b) antropogenicznego pochodzenia rolniczego, związanego zwłaszcza z intensywną uprawą roślin w gminach Głównicy i Damnica, należą GZWP 115 *Zbiornik Międzymorenowy Łupawa* oraz GZWP 107 *Pradolina rzeki Łeby*.
- 11) Wyniki badań monitoringu regionalnego i krajowego wskazują na obniżoną jakość wód podziemnych w obrębie Żuław, Mierzei Wiślanej i Doliny Dolnej Wisły oraz w środkowej części pasa nadmorskiego, przy czym słabsza jakość wód nie zawsze wynika z oddziaływań antropogenicznych, ale wiąże się z obecnością zanieczyszczeń geogenicznych, przejawiających się nadmierną ilością manganu, żelaza, amoniaku, żelaza, fluorków⁸⁸.
- 12) Na terenie województwa zidentyfikowano 3 obszary deficytowe, o ograniczonej dostępności zasobów wód podziemnych, są to:
- a) rejon Żuław Wiślanych, w obrębie gmin: Nowy Staw, Nowy Dwór Gdański i Ostaszewo wraz z obszarami miejskimi Nowego Stawu i Nowego Dworu Gdańskiego (wielkość dostępnych zasobów jest znacznie ograniczona z uwagi na złą jakość wód);
 - b) rejon Słowińskiego Parku Narodowego (SPN), w obrębie miasta Łeby, gmin Wicko i Smołdzino (dostępność zasobów ogranicza zła jakość wód oraz nakaz ochrony ekosystemów wodnych i lądowych SPN);
 - c) Mierzeja Helska (dostępne zasoby wód mogą zapewnić jedynie pokrycie bieżących potrzeb miasta Hel, brak jest istotnych rezerw umożliwiających rozwój miasta);
 - d) do obszarów deficytowych można zaliczyć również miasto Słupsk, gdzie wielkość zasobów wód ograniczają strefy wód zasolonych, które przenikają z głębokiego podłoża, a także miasto Gdańsk, którego dynamiczny rozwój może oznaczać zwiększony pobór wód z ujęć spoza miasta.
- 13) Warstwy wodonośne w pasie Wybrzeża, zwłaszcza w rejonie Łeby, Rowów, a także Gdańska⁸⁹, zagrożone są ingresją wód morskich, spowodowaną oraz nasilającą się wraz z nadmierną eksploatacją wód podziemnych, odwodnieniem nadmorskich nizin i wzrostem poziomu morza, natomiast Żuławy Wiślane naturalnie narażone są na proces ascencji wód słonych z głębszych poziomów. Zjawisko to obserwowane także w innych rejonach województwa⁹⁰ - spowodowane jest nadmierną eksploatacją wód podziemnych lub niewłaściwą likwidacją otworów badawczych i studziennych.

⁸⁵ W 2013 r. funkcjonowało 67 kąpielisk, w tym 52 kąpieliska morskie i 15 śródlądowych oraz 123 miejsca wykorzystywane do kąpiel.

⁸⁶ tylko w zlewni bilansowej G-18 Redy - Piaśnicy utrzymuje się na poziomie wyższym, tj. w przedziale 30-60%.

⁸⁷ Wszystkie zbiorniki zostały udokumentowane oprócz GZWP 118 *Zbiornik Międzymorenowy Polanów*, który nie posiada dokumentacji.

⁸⁸ Do ujęć, w obrębie których stwierdzano niezadowalającą i złą jakość wód należą niektóre ujęcia miejskie w Kwidzynie (ujęcie Sportowa), Malborku (wodociąg miejski), Sztumie, Gdańsku (Czarny Dwór, Krakowiec), Rumi i Redzie (ujęcie Kazimierz), ujęcie wiejskie w Strzebielinie.

⁸⁹ W ostatnich latach w Gdańsku zaobserwowano wystąpienie wód w rejonie Martwej Wisły i ujęcia Czarny Dwór.

⁹⁰ Zjawisko ascencji zaobserwowano m.in. w Słupsku, okolicach jeziora Gardno, Łebsko i Żarnowieckiego. Duża intensywność poboru wód spowodowała w przeszłości negatywne procesy (leje depresyjne) nie tylko na skalę lokalną (Łębork, Wejherowo), ale i regionalną (Gdańsk, Sopot, Słupsk).

Powietrze

- 1) Wyniki pomiarów monitoringowych z ostatnich lat, prowadzone dla dwóch stref: *aglomeracji trójmiejskiej* i *strefy pomorskiej*, ocenianych pod kątem ochrony zdrowia, wskazują na niedotrzymywanie niektórych standardów jakości powietrza. Niekorzystny stan powietrza stwierdzony przekroczeniami poziomu docelowego *benzo(a)pirenu* oraz średniodobowego pyłu zawieszonego PM10 związany jest głównie ze znaczącym udziałem spalania paliw dla celów grzewczych w piecach i kotłach na paliwo stałe (węgiel, drewno itp.), kolejne miejsce zajmują transport (zwłaszcza emisja niska powodowana intensywnym ruchem pojazdów w centrach miast) oraz przemysł (zakłady przemysłowe, ciepłownie i elektrownie). Pozytywne jest natomiast, że w obu strefach spełnione są normy w zakresie stężenia w powietrzu CO i NO₂ oraz benzenu, arsenu, ołowiu, kadmu i niklu.

Zagrożenia naturalne, w tym związane ze zmianami klimatycznymi

- 1) Do ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych na obszarze województwa, z którymi wiążą się szczególne zagrożenia oraz ograniczenia (także wyzwania) dla gospodarki i w zakresie zagospodarowania przestrzennego, należą:
 - a) intensywne opady mogące generować nagłe powodzie w skali lokalnej, na które narażone są zwłaszcza 2 obszary, w których odnotowano częste występowanie tego zjawiska:
 - pas wybrzeża od Gdańska do Redy,
 - zlewnia środkowej Wierzycy w rejonie Starogardu Gdańskiego;
 - b) występowanie wiatru o dużych prędkościach, wywołującego wezbrania sztormowe na morzu i przy wiatrach północnych wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu (tzw. cofka) oraz silną abrazję brzegu;
 - c) podnoszenie się poziomu morza - zmiany te są długofalowe i przynoszą negatywne efekty w postaci niszczenia strefy brzegowej, szczególnie na osuwających się odcinkach klifowych; zmiany poziomu morza potencjalnie mogą powodować niszczenie odcinków plaż, przelewy i zatapianie zaplecza, erozję wydym oraz zniszczenia infrastruktury technicznej – w tym przeciwpowodziowej;
 - d) powodzie, występujące od strony morza, rzeki Wisły oraz wszystkich rzek i kanałów; na zjawisko powodzi szczególnie narażone są Żuławy Wiślane, fragmenty Gdańska, Półwysep Helski oraz tereny położone w dolinach rzek uchodzących do otwartego morza i Zatoki Gdańskiej;
 - e) fale upałów i związane z nimi susze hydrologiczne i rolnicze, których efektem mogą być ograniczenia w zakresie zaopatrzenia ludności i gospodarki w wodę oraz obniżenie pierwszego poziomu wód gruntowych, zwłaszcza w obrębie obszarów najbardziej podatnych na ograniczone zasilanie infiltracyjne, tj. Borów Tucholskich, niewielkich enklaw wydym nadmorskich w Słowińskim Parku Narodowym oraz Mierzei Helskiej i Wiślanej;
- 2) Do zjawisk, których skutki bywają katastrofalne zaliczają się osuwiska, mogące się uaktywnić zwłaszcza na czynnych odcinkach klifowych brzegów morskich oraz w obrębie północnej i północno-wschodniej krawędzi wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego (m.in. w Gdańsku) oraz na obu krawędziach Doliny Dolnej Wisły. Przestrzennie i w zakresie obserwowanych tendencji istotne jest, że:
 - a) spośród 101 osuwisk zarejestrowanych na terenie województwa, wykazujących aktywność coroczną lub mało aktywnych, które wykazują zmiany w cyklu wieloletnim, najczęściej zlokalizowanych jest w powiatach: puckim (49), słupskim (20), Gdańsku (13⁹¹), tczewskim (7) i kartuskim (5). Po 2 osuwiska zarejestrowano w powiecie malborskim i starogardzkim oraz po jednym w Gdyni, powiecie kwidzyńskim i wejherowskim;
 - b) skala zagrożenia osuwiskami na obszarze województwa wzrasta, nie tylko z przyczyn naturalnych (m.in. jako skutek zmian klimatycznych i nasilenia się zjawisk ekstremalnych), ale również w wyniku działalności człowieka.

Uciążliwości, zagrożenia antropogeniczne

- 1) Poważną uciążliwość stanowi hałas komunikacyjny, w tym na obszarach:
 - a) wzdłuż odcinków dróg krajowych⁹²: 6, S6, 7, 20, 21, 22, 25, 55, 91,

⁹¹ Na terenie miasta Gdańsk w 2011 r. zinventaryzowano 96 osuwisk i 169 terenów zagrożonych ruchami masowymi (*Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańsk*, PIB PIB Oddział Geologii Morza w Gdańsku, 2011).

⁹² Pomiary hałasu dla wybranych odcinków dróg o natężeniu powyżej 3 mln pojazdów rocznie wykonano w 2011 r. na zlecenie GDDKiA.

- b) wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich⁹³ nr: 211, 214, 216, 218, 221, 222, 224, 515,
 - c) wzdłuż odcinków linii kolejowych⁹⁴ nr: 9, 131, 202, 260,
 - d) lotnisk: Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku⁹⁵, lotniska wojskowego w Pruszczu Gdańskim i Królewie Malborskim.
- 2) Poważnym potencjalnym zagrożeniem jest transport kolejowy ładunków niebezpiecznych prowadzony przez Trójmiasto.
 - 3) Badania monitoringowe poziomu pól elektromagnetycznych w środowisku nie wykazują przekroczeń dopuszczalnych wielkości pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludzi.
 - 4) Istotnym uwarunkowaniem użytkowania terenu w zakresie promieniowania elektromagnetycznego będzie instalacja Bazy Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie (gm. Słupsk). Ograniczenie dotyczyć będzie zakazu użytkowania nadajników elektromagnetycznych (powyżej 3 V/m wartości skutecznej dla wszystkich częstotliwości od 9 kHz do 300 GHz).
 - 5) W granicach województwa znajdują się 24 zakłady zaliczone do grupy zwiększonego albo dużego ryzyka poważnej awarii, wśród nich jest 11 zakładów o dużym ryzyku⁹⁶, w tym 6 koncentruje się w Trójmieście i sąsiadującej z Gdynią gminie Kosakowo. Duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii dotyczy terenów położonych wzdłuż przebiegu najważniejszych szlaków komunikacyjnych (dróg i linii kolejowych) oraz rurociągów (ropociągów i gazociągów).
 - 6) Na terenie województwa, w związku z funkcjonowaniem obiektów uciążliwych dla środowiska, utworzono 4 obszary ograniczonego użytkowania, w których obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów. Są to obszary:
 - a) wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku⁹⁷;
 - b) wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim (gm. Stare Pole)⁹⁸;
 - c) w obrębie skrzyżowania DK nr 20 (Kościerzyna - Gdynia) z drogą powiatową nr 10212 (Miszewo - Gdańsk) oraz z drogą powiatową nr 10211 (Przodkowo - Leżno) o zasięgu 89 m od osi jezdni drogi krajowej⁹⁹;
 - d) oczyszczalni ścieków w Lęborku¹⁰⁰.
 - 7) Na obszarze województwa przybywa gruntów zdewastowanych i zdegradowanych, a działania polegające na rekultywacji, czyli nadaniu lub przywróceniu gruntom zdegradowanym albo zdewastowanym wartości użytkowych lub przyrodniczych, nie są wystarczające i odpowiednie do potrzeb¹⁰¹.

3.4.2. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych

Ochrona zasobów środowiska

- 1) Grunty leśne podlegają ochronie, na mocy *ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych* z 1995 r.¹⁰², polegającej na ograniczeniu przeznaczenia ich na cele nieleśne. Dodatkowo część zbiorowisk leśnych wyłączona jest z funkcji produkcyjnych ze względu na pełnione funkcje ochronne. W województwie lasy ochronne w różnych kategoriach ochronności (ochrony wód, gleb, walorów rekreacyjnych w granicach i w otoczeniu dużych miast,

⁹³ W 2013 r. zostały sporządzone mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu powyżej 3 mln. pojazdów rocznie.

⁹⁴ Pomiary hałasu dla wybranych odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30.000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r. na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

⁹⁵ W trzech z czterech punktów pomiarowych rozmieszczonych wokół Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o., im. Lecha Wałęsy (w Żukowie, Baninie, Gdańsk); tereny zagrożone hałasem lotniczym na terenie Gdańska zajmują stosunkowo małe obszary, a wielkość przekroczeń nie przekracza wartości błędu mapy akustycznej (<2.5 dB) - są to fragmenty dzielnicy Matarnia.

⁹⁶ Zakładami Dużego Ryzyka są: w Gdańsku - PERN Przyjaźń S.A. Baza w Gdańsku, Gaspol S.A., Gdański Terminal LPG, Grupa LOTOS S.A., GASTEN S.A. Morski Terminal LPG Port Gdynia, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. Baza Paliw Płynnych nr 21 w Dębogórze, PGNiG S.A. Podziemny Magazyn Gazu Kosakowo, International Paper Kwidzyn Sp. z o.o. w Kwidzynie, Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A. w Starogardzie Gdańskim, Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o. Baza Paliw Nr 20 Ugoszcz, Polski Gaz S.A., Rozlewnia Gazu Płynnego Polski Gaz S.A. w Ugoszczy; AmeriGas Polska Sp. z o.o. TERMINAL LPG w Słupsku.

⁹⁷ Uchwała Nr 203/XVIII/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lutego 2016 r.

⁹⁸ Rozporządzenie Nr 9/2003 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2003 r., zmienione Rozporządzeniem Nr 4/2004 z dnia 16 marca 2004 r.

⁹⁹ Uchwała Nr XXXV/246/02 Rady Powiatu Kartuskiego z dnia 10 października 2002 r.

¹⁰⁰ Uchwała Rady Powiatu Lęborskiego Nr XXI/134/2000 z dnia 1 grudnia 2000 r.

¹⁰¹ W 2012 r. powierzchnia gruntów zdewastowanych, tj. takich, które całkowicie utraciły wartość użytkową wyniosła w województwie 2.455 ha, a gruntów zdegradowanych, tj. takich, których wartość użytkowa rolnicza lub leśna zmalała, w szczególności w wyniku pogorszenia warunków przyrodniczych albo wskutek zmian środowiska oraz działalności przemysłowej, a także wadliwej działalności rolniczej - 605 ha. Powierzchnia gruntów zrehabilitowanych w 2012 r. wyniosła 74 ha.

¹⁰² Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych, (Dz.U. z 1995 r. nr 16 poz.78 ze zm.).

drzewostanów nasiennych lub ostoi zwierząt i stanowisk roślin podlegających ochronie gatunkowej, a także walorów uzdrowiskowych) zajmują powierzchnię 184.041 ha¹⁰³.

- 2) Ochrona gruntów rolnych polegająca na ograniczaniu zmiany ich przeznaczenia na cele nierolnicze i nieleśne dotyczy zwłaszcza gruntów najwyższej sklasyfikowanych tj. klas bonitacyjnych I-III. Grunty te koncentrują się przede wszystkim na Żuławach Wiślanych, Powiślu oraz Równinie Słupskiej i Wysoczyźnie Damnickiej.
- 3) Ochrona wód polega na zapewnieniu ich jak najlepszej jakości, w tym utrzymywaniu ilości wody na poziomie zapewniającym ochronę równowagi biologicznej. Do obszarów szczególnie chronionych w województwie zgodnie z ustawą *Prawo Wodne*¹⁰⁴ należą:
 - a) jednolite części wód (JCW) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia;
 - b) obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (obejmują wody powierzchniowe do bytowania ryb łososiowatych i karpiowatych w warunkach naturalnych oraz umożliwiające migrację ryb, zgodnie z wykazami dyrektorów RZGW),
 - c) jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych (obejmują wody przejściowe i przybrzeżne oraz śródlądowe, w których zlokalizowane są kąpieliska),
 - d) obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych,
 - e) obszary narażone na zanieczyszczenia związkami azotu, pochodzącymi ze źródeł rolniczych (OSN),
 - f) obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, ustanowionych w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie (obejmują obszary Natura 2000).
- 4) Dotychczas nie zostały usankcjonowane prawnie obszary ochronne udokumentowanych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, podlegają natomiast szczególnej ochronie zasoby wodne w rejonie 16 ujęć wody, dla których utworzono strefy ochrony pośredniej (szerzej w rozdziale 3.2.2.).
- 5) Ochrona złóż kopalin polega na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin, w tym kopalin towarzyszących.
- 6) W zakresie ochrony powietrza obowiązują programy przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego dla *strefy pomorskiej*¹⁰⁵ i *strefy aglomeracji trójmiejskiej*¹⁰⁶.
- 7) W zakresie ochrony środowiska przed hałasem obowiązują programy przyjęte dla:
 - a) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków dróg krajowych i ekspresowych¹⁰⁷,
 - b) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków linii kolejowych¹⁰⁸,
 - c) terenów poza aglomeracjami w województwie, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich oraz wzdłuż odcinków dróg krajowych, wojewódzkich i gminnych na terenie miasta Słupska,
 - d) miast: Gdyni¹⁰⁹ i Gdańska¹¹⁰.
- 8) Walory uzdrowiskowe są wykorzystywane i podlegają ochronie w uzdrowiskach statutowych: Ustka (na terenie miasta Ustka i gminy Ustka) i Sopot (w granicach miasta Sopotu), w granicach uzdrowisk obowiązują strefy ochronne (A, B, C)¹¹¹.
- 9) Brzeg morski w granicach województwa podlega ochronie w pasie nadbrzeżnym, który składa się z pasa technicznego obejmującego strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu¹¹² i pasa ochronnego obejmującego obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego. Od 2004 r. realizowany jest wieloletni *Program ochrony brzegów morskich*, który obejmuje obecnie działaniami technicznymi 160,1 km brzegu morskiego w granicach województwa.

¹⁰³ Stan na 2012 r.

¹⁰⁴ Art. 113 ust. 4 Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 125 ze zm.).

¹⁰⁵ Uchwała Nr 753/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

¹⁰⁶ Uchwała Nr 754/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

¹⁰⁷ Uchwała Nr 756/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

¹⁰⁸ Uchwała Nr 755/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

¹⁰⁹ Uchwała Nr XXXII/662/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 czerwca 2013 r.

¹¹⁰ Uchwała Nr XLVII/1050/13 Rady Miasta Gdańsk z dnia 16 grudnia 2013 r.

¹¹¹ Przyrodnicze podstawy rozwoju funkcji uzdrowiskowych wiążą się z występowaniem złóż naturalnych surowców leczniczych oraz klimatu o potwierdzonych właściwościach leczniczych.

¹¹² Jest to obszar przeznaczonym do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

Ochrona przyrody

- 1) Istotne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego wiążą się z występowaniem na obszarze województwa obszarów i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych, które podlegają ochronie w ramach ustawowych form ochrony przyrody.
- 2) Prawnej ochronie podlega łącznie, bez obszarów Natura 2000, 598 tys. ha, co stanowi 32,7% powierzchni województwa. Przy uwzględnieniu tych części obszarów Natura 2000, które nie pokrywają się z pozostałymi formami ochrony przyrody (parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, rezerwatami przyrody i obszarami chronionego krajobrazu), udział przyrodniczych obszarów chronionych w powierzchni województwa szacuje się na ok. 39,4%.
- 3) Istniejący system ochrony przyrody w województwie obejmuje następujące elementy:
 - a) 2 parki narodowe - 26,2 tys. ha (1,4% pow. województwa),
 - b) 132 rezerwaty przyrody - 8,8 tys. ha (0,48% pow. województwa¹¹³),
 - c) 9 parków krajobrazowych - 167,8 tys. ha (9,2% pow. województwa, bez uwzględnienia powierzchni Nadmorskiego PK obejmujące wody morskie Zatoki Puckiej - 11,3 tys. ha),
 - d) 44 obszary chronionego krajobrazu - 393,7 tys. ha (21,5% pow. województwa);
 - e) Obszary Natura 2000 - obejmujące 103 obszary siedliskowe (zatwierdzone jako Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty), o łącznej powierzchni 176,8 tys. ha (9,7% pow. województwa) oraz 15 obszarów ptasich, w tym 2 rozciągające się na wody przybrzeżne Bałtyku. Ostoje ptasie w województwie obejmują łącznie 363,9 tys. ha (19,9% jego powierzchni); znaczna część obszarów wzajemnie się pokrywa - co w sumie daje ok. 23,4% pow. województwa objętej ochroną - w powierzchni tej zlokalizowane są również pozostałe formy ochrony przyrody. Bez pozostałych form ochrony przyrody, nowe obszary objęte ochroną w systemie Natura 2000, po 2004 r. stanowią 6,7% powierzchni województwa,
 - f) 5 stanowisk dokumentacyjnych - 29,8 ha (0,001% pow. województwa¹¹⁴),
 - g) 32 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe - 13,7 tys. ha (0,75% pow. województwa¹¹⁵),
 - h) 864 użytki ekologiczne - 4,1 tys. ha¹¹⁶ (0,22% pow. województwa) - należy jednak zaznaczyć, że dane o liczbie i powierzchni tych obiektów w województwie są bardzo rozbieżne,
 - i) 2.809 pomników przyrody, w tym: pojedyncze drzewa - 2.191, grupy drzew - 368, aleje pomnikowe - 36, głązy - 167, skałki/jaskinie - 1, pozostałe (krzewy, źródła, wodospady, wywierzyska, jary i inne) - 46.
- 4) Nie wszystkie obszary chronionego krajobrazu w obowiązujących obecnie granicach wypełniają przesłanki ustawowe. Znaczna część powierzchni chronionej utraciła przez lata swoje walory. Jednocześnie poza siecią obszarów chronionych znajduje się wiele obszarów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych. Zatem wskazane są zmiany w przestrzennym rozkładzie obszarów chronionego krajobrazu, zwłaszcza w kierunku większego uwzględnienia w ich granicach korytarzy ekologicznych.
- 5) Ważne dla ochrony, trwałości i promocji zasobów przyrody jest objęcie niektórych obszarów chronionych międzynarodowymi formami ochrony i uznania ich walorów. Należą do nich:
 - a) 2 Światowe Rezerваты Biosfery (ustanowione decyzją Międzynarodowej Rady Koordynacyjnej programu Człowiek i Biosfera UNESCO) - Słowiński (w 1997 r.) i Bory Tucholskie (w 2010 r.);
 - b) obszar Konwencji RAMSAR - Słowiński Park Narodowy (od 1995 r.);
 - c) 5 obiektów należących do systemu HELCOM MPA¹¹⁷ (*Marine Protected Areas of the Baltic Sea*): PLH220023 Ostoja Słowińska (obszar pokrywający się ze Słowińskim Parkiem Narodowym); PLB220005 Zatoka Pucka (obszar pokrywający się z Nadmorskim Parkiem); PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana (obszar

¹¹³ Informacje aktualizowane wg. danych RDOŚ na 31 grudnia 2014 r.

¹¹⁴ Wg danych RDOŚ w Gdańsku, w województwie ustanowiono 7 stanowisk dokumentacyjnych o łącznej powierzchni 30,05 ha.

¹¹⁵ Należy odnotować, że wg RDOŚ w województwie znajduje się 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, o łącznej powierzchni 16,6 tys. ha - tj. 0,91% powierzchni województwa.

¹¹⁶ W Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody GDOŚ zarejestrowanych jest 385 użytków (stan na 31 grudnia 2014 r.), z kolei RDOŚ w Gdańsku podaje informację o 732 użytkach, zaś w Systemie Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego (stan w 2014 r.), na podstawie publikacji w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego (oraz wcześniejszych aktów z obszarów woj. bydgoskiego i słupskiego) odnotowano powołanie łącznie 670 użytków.

¹¹⁷ 31 grudnia 2009 r., w odpowiedzi na apel Sekretariatu Konwencji Helsińskiej, Minister Środowiska nominował morskie obszary Natura 2000 jako obszary BSPA (obecnie MPA). Jednocześnie przekazano uaktualnione granice obszarów Natura 2000, pokrywających się z nominowanymi wcześniej (<http://www.gdos.gov.pl/nominacja-baltyckich-obszarow-chronionych>).

pokrywający się z Parkiem Krajobrazowym Mierzeja Wiślana) oraz nowo nominowane: PLB990002 Przybrzeżne Wody Bałtyku i PLB220004 Ujście Wisły.

3.4.3. Środowisko kulturowe i jego ochrona

- 1) Województwo charakteryzuje zróżnicowanie form i intensywności występowania obiektów dziedzictwa kulturowego. Jest to pozytywny efekt skomplikowanego procesu dziejowego oraz występujących warunków naturalnych, dominujących form użytkowania terenu, zasobności mieszkańców i dostępności trwałych materiałów budowlanych.
- 2) W rejestrze zabytków archeologicznych (stan na 8 września 2014 r.) znajdowało się 1.497 stanowisk archeologicznych związanych z kultem, 132 związanych z obronnością i 8.570 związanych z osadnictwem.
- 3) Do szczególnie cennych i identyfikowanych stanowisk archeologicznych posiadających własną formę krajobrazową należą:
 - a) grodziska: wczesnośredniowieczne w granicach Sopotu (m.), słowiańskie w Słupsku (m.), późnośredniowieczne w Leśnie (gm. Brusy), Stążki (gm. Mikołajki Pomorskie);
 - b) cmentarzyska kurhanowe: w Odrach (gm. Czersk) i Leśnie (gm. Brusy) oraz w Węsiarach i Grzybnicy (gm. Sulęcyno);
 - c) cmentarzyska grobów skrzynkowych: Chmielno, Pruszcz Gdański, Pelplin, Stężyca;
 - d) osady: Barłożno (gm. Skórcz), Brody Pomorskie (gm. Gniew), Owidz (gm. Starogard Gdański), Ulkowy (gm. Pszczółki), Nadole (gm. Gniewino).
- 4) W Wojewódzkim Rejestrze Zabytków (nieruchomych) zabytków (stan na 8 września 2014 r.) znajdowało się 1.950 obiektów, wpisanych pod 1.903 numerami rejestru. Do charakterystycznych należą:
 - a) zabytkowe założenia miast i wsi z okresu średniowiecznych lokacji, a także te powstałe w późniejszych okresach, na ogół dobrze zachowane, do których należą:
 - układ urbanistyczny miasta Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji, układ urbanistyczny Starej Oliwy wraz z zespołem Potoku Oliwskiego, układ urbanistyczno-krajobrazowy Sopotu oraz historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni, układy urbanistycznych miast lokowanych w średniowieczu: Bytów, Chojnice, Człuchów, Gniew, Kościerzyna, Kwidzyn, Nowy Staw, Lębork, Malbork, Prabuty, Puck, Słupsk, Skarszewy, Skórcz, Starogard Gdański, Sztum, Tczew oraz układ urbanistyczny miasta nowożytnego w Wejherowie;
 - układy ruralistyczne reprezentowane przez: wsie żuławskie (Żuławka i Drewnica (gm. Stegna)), wsie rybackie (Jastarnia, Bór, Kuźnica (m. Jastarnia), Orłowo (m. Gdynia)), wieś kurortową (Krynica Morska), wieś przyklasztorna (Żukowo), wsie z charakterystyczną architekturą szachulcową (Swołowo (gm. Słupsk)), pozostałe historyczne układy wsi: Trąbki Wielkie, Góra Pomorska (gm. Wejherowo), Nowa Wioska (gm. Gardeja), Oksywie, Wielki Kack (m. Gdynia), Mechowo (gm. Puck), Wdzydze Tucholskie (gm. Karsin), Wiele (gm. Karsin), Przytarnia (gm. Karsin), Juszki (gm. Kościerzyna), Wąglikowice (gm. Kościerzyna), Św. Wojciech (m. Gdańsk), Osiek, Karwieńskie Błota I i II (gm. Krokowa);
 - b) dzieła architektury i budownictwa, wśród których wyróżnić można:
 - zespoły zamkowe lub pozostałości po nich: do największych należą zamki w Bytowie, Człuchowie, Gniewie, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Skarszewach, Słupsku, Starej Kiszewie oraz Sztumie;
 - kościoły, wśród których do szczególnie cennych należą: zespoły kościelno-klasztorne – m.in. pocysterskie w Oliwie, Pelplinie, Żarnowcu, ponorbertańskie w Żukowie i Słupsku, pojezuickie w Gdańsku - Starych Szkotach, Chojnicach, pokartuski w Kartuzach, poddominikański w Słupsku, zespół franciszkański w Gdańsku; duże kościoły gotyckie – m.in. Bazylika Mariacka w Gdańsku, Tczewie, Gniewie, Chojnicach, katedra kapituły pomezkańskiej w Kwidzynie, kościół NMP w Słupsku, fary w Malborku i Pucku, ale również drewniane kościoły, m.in. w Leśnie (gm. Brusy), Borzyszkowach, Brzeźnie (gm. Lipnica), nowożytne kościoły konstrukcji szkieletowej, których jest blisko 60, prawie wszystkie znajdują się w zachodniej części województwa (na Ziemi Człuchowskiej, Sławieńskiej i Słupskiej), oraz szczególnie ważne dla architektury regionu neogotyckie kościoły, m.in. w Starej Kiszewie, Łęgu (gm. Czersk);

- zespoły kalwaryjne w Wejherowie i w Wielu (gm. Karsin) oraz sanktuaria w Sianowie (m i gm. Kartuszy), Swarzewie (gm. Puck);
 - pałace, a wśród nich: barokowy w Krokowej, klasycystyczny – w Sasinie, oraz duża grupa neostylowych z XIX w. i przełomu XIX/XX w.: Przebendowskich w Wejherowie, Wiechertów w Starogardzie Gdańskim, w Rzućwie, Nowej Wsi Rzecznej, Sucuminie, Chynowie, Wolinii, Cecenowie, Godętowie, Górzynie, Damnicy, Warcinie;
 - dwory, a wśród nich w XVIII-wieczny szkieletowy w Mirachowie;
 - domy podcieniowe (zachowało się ich do dziś ok. 50 np. Lipce, Koszwały, Miłocin, Trutnowy, Orłowo, Marynowy);
 - na szczególną uwagę zasługują obiekty użyteczności publicznej z początku XX wieku, m.in.: ratusze (Słupsk), budynki urzędowe, sieć szkół o charakterystycznej architekturze, zlokalizowanych na terenie niemal całego Pomorza, dworce kolejowe, szpitale oraz budynki wodociągów;
- c) dzieła budownictwa obronnego; najczęściej pochodzące ze średniowiecza i nowożytności: mury miejskie, baszty i bramy (Lębork, Chojnice, Debrzno), twierdze (m.in. zespół fortyfikacji miejskich Gdańska, Twierdza Wisłoujście), umocnienia nadbrzeżne (w Gdańsku w rejonie Nowego Portu i Brzeźna, w Gdyni oraz na Półwyspie Helskim),
- d) Pola bitew, miejsca martyrologii i wydarzeń historycznych: Pole bitwy na Półwyspie Westerplatte, były hitlerowski obóz zagłady KL *Stutthof*, Piaśnica, Las Szpęgawski, Plac Solidarności w Gdańsku,
- e) dziedzictwo morskie i rzeczne:
- przystanie rybackie o historycznych wartościach, rozmieszczone wzdłuż wybrzeża od Ustki, Rowów (gm. Ustka) i Łeby przez Władysławowo, Jastarnię, Hel i Puck w rejonie Zatoki Gdańskiej, do Kątów Rybackich i Piasków (m. Krynica Morska) nad Zalewem Wiślanym;
 - latarnie morskie wraz z towarzyszącą zabudową: w Ustce, Rozewiu, Krynicy Morskiej, Czołpinie, Helu, Gdańsku - Nowym Porcie oraz latarnia Stilo koło Sasina;
 - młyny i elektrownie wodne na rzekach i ciekach: Raduni (w Łąpinie, Bielkowie i Straszynie), Słupi (Struga-Soszyca, Gałąźnia Mała, Konradowo, Krzynia), Łupawie, Brdzie, Potoku Oliwskim i Jelitkowskim, Wierzycy (w Czarnocińskich Piecach, Stockim Młynie i Kolinczu), Kanale Raduni);
 - urządzenia wodne: Żuławy (śluzy, mosty zwodzone, stacje pomp), Kanał Raduni w Gdańsku i Pruszczu Gdańskim, śluza w Przegalinie, śluza *Gdańska Głowa* na Szkarpawie, XVII-wieczna śluza Kamienna Grodzka w Gdańsku, oraz akwedukt w Fojutowie (gm. Czersk), położony na granicy z województwem kujawsko-pomorskim.
- 5) Typowa dla znacznej części obszarów kulturowych drewniana zabudowa wiejska z uwagi na zastosowanie nietrwałych materiałów budowlanych (drewno, słoma), nie jest licznie reprezentowana w krajobrazie kulturowym Pomorza. Szczególne znaczenie dla jej ochrony ma Kaszubski Park Etnograficzny we Wdzydzach Kiszewskich. Istotną rolę w zachowaniu charakterystycznej architektury szachulcowej północno-zachodniej części województwa odgrywają Muzeum Kultury Ludowej Pomorza w Swołowie i Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach.
- 6) Na obszarze województwa znajduje się pięć zespołów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii - zabytki nieruchome o ponadregionalnym znaczeniu, dużych wartościach historycznych, naukowych i artystycznych, mające znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego:
- a) Gdańsk - miasto w zasięgu obwarowań z XVII w.,
 - b) Gdańsk - Pole Bitwy na Westerplatte,
 - c) Malbork - zespół zamku krzyżackiego,
 - d) Pelplin - zespół pocystersko-katedralny,
 - e) Gdynia - historyczny układ urbanistyczny śródmieścia.
- W tym zakresie istotnym jest określenie pomorskiej listy zabytków nieruchomych (obiektów, układów przestrzennych zabytkowych, krajobrazów kulturowych), które z uwagi na ponadregionalne znaczenie, duże wartości historyczne, naukowe i artystyczne oraz znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego i świadomości społecznej mogą zostać uznane za *pomnik historii*.

7) Na obszarze województwa powołano dotychczas trzy parki kulturowe:

- a) Park Kulturowy *Ośmiu Błogosławieństw* we wsi Sierakowice (gm. Sierakowice),
- b) Park Kulturowy *Osada Łowców Fok* w Rzucewie (gm. Puck),
- c) Park Kulturowy *Klasztorne Stawy* (m. Słupsk).

W tym zakresie istotne jest określenie tych obszarów krajobrazu kulturowego regionu, które z uwagi na swoje wartości historyczne mają istotne znaczenie dla zachowania krajobrazu kulturowego regionu i jego tożsamości.

8) Ochrona oraz utrzymanie walorów środowiska kulturowego regionu jest szczególnie ważna w kontekście wzrastającej presji inwestycyjnej. Wiąże się z koniecznością zapewnienia warunków dla trwałego zachowania, zagospodarowania i utrzymania zabytkowych krajobrazów kulturowych oraz zespołów zabytków poprzez:

- a) przywracanie historycznych zespołów staromiejskich oraz układów wiejskich,
- b) odnowę zabytkowych obiektów wraz z adaptowaniem do nowych funkcji,
- c) kompleksową odbudowę zdegradowanych zespołów zabytkowych w obszarach historycznych centrów miast i wsi, złoża rezydencjonalnych oraz nieużytkowanych kościołów i cmentarzy,
- d) przeciwdziałanie dewastacji zabytków techniki oraz przemysłu,
- e) promowanie i oznaczenie w terenie historycznych miejsc pamięci,
- f) rozwój nowych form obszarowej ochrony krajobrazu kulturowego, w tym zwłaszcza systemu parków kulturowych.

9) Do istotnych zadań należy określenie kryteriów identyfikacji innych obiektów stanowiących dobra kultury współczesnej (pomników, miejsc pamięci, budynków, zespołów budynków, założeń urbanistycznych i krajobrazowych, będących uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, wyróżniających się wysoką wartością artystyczną, pełniących istotną rolę dla budowania tożsamości regionu).

3.5. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

1) Z racji położenia i uwarunkowań fizjograficznych, część województwa (w szczególności północno-wschodnia) narażona jest na niebezpieczeństwo powodzi o różnych typach: opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe oraz wewnątrzpolderowe.

2) Największe zagrożenie powodziowe na obszarze województwa stanowi rzeka Wisła, w przypadku długotrwałego spiętrzenia wody w rzece, w czasie którego nastąpi awaria wału przeciwpowodziowego (rozmycie, obsunięcie, przerwanie). Wysokie ryzyko wystąpienia powodzi na Wiśle spowodowane jest kumulacją spływu wód z jej środkowego dorzecza, zrzutu lodów ze zbiornika we Włocławku oraz jednoczesnego wystąpienia wiatrów sztormowych w strefie przybrzeżnej Bałtyku, uniemożliwiających spływ wód i lodu oraz wtłaczających wody Zatoki Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego w ujścia rzek. Na polderach żuławskich przyczyną powodzi mogą być także deszcze nawalne, przy których urządzenia zainstalowane w stacjach pomp nie będą w stanie odpompować w odpowiednim czasie całej ilości spływającej wody.

3) Najbardziej narażone na zjawisko powodzi są Żuławy, których zalanie może być katastrofalne w skutkach. Zasięg powodzi w takim przypadku może objąć cały obszar Żuław Wielkich i Gdańskich (ok. 137.440 ha). Zagrożone są: część Gdańska intensywnie uprzemysłowiona oraz o dużej wartości historycznej, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, część Pruszcza Gdańskiego oraz Tczewa, a także tysiące hektarów żyznej ziemi uprawnej i terenów zielonych. Na terenie Żuław mieszka około 180 tys. ludzi. Wśród zagrożonych dużych zakładów przemysłowych znajdują się m.in.: Rafineria Gdańska, Oczyszczalnia Ścieków *Wschód* i Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych¹¹⁸.

4) Ochronie obszarów zagrożonych powodzią służy infrastruktura, którą tworzą m.in.:

- a) wały przeciwpowodziowe - 653,4 km (wałami przeciwpowodziowym chronionych jest 141,0 tys. ha użytków gruntowych),
- b) stacje pomp odwadniających - 95 obiektów (odwadniają ok. 111,7 tys. ha użytków gruntowych),
- c) budowle hydrotechniczne - 23 obiekty,
- d) sieć kanałów i cieków naturalnych.

¹¹⁸ Aktualizacja planu operacyjnego ochrony przed powodzią województwa pomorskiego, Wojewoda Pomorski, Gdańsk 2010.

- 5) Stan techniczny ok. 26% wałów przeciwpowodziowych, będących w utrzymaniu ZMiUW w Gdańsku, oceniany jest na mogący zagrażać bezpieczeństwu obszarów przez nie chronionych, a ok. 4% - zagrażający bezpieczeństwu. Powodem jest ograniczony zakres prac konserwacyjnych wynikający z niewystarczających środków finansowych. Odbudowy, przebudowy i regulacji nadal wymagają:
- a) wały przeciwpowodziowe na długości 245,2 km;
 - b) stacje pomp – 36 szt.;
 - c) kanały na długości 637,3 km;
 - d) cieki naturalne na długości 442,3 km.
- 6) Rozwój systemów odprowadzania i retencjonowania wód opadowych i roztopowych w wielu wypadkach nie „nadaża” za zwiększającą się objętością wód podczas opadów nawaalnych, stąd działania inwestycyjne techniczne spowalniające lub zatrzymujące odpływ wód opadowych są niezbędne.

Strefa brzegowa Bałtyku

- 1) Duża skala zagrożenia powodziowego występuje także w powiatach nadmorskich, a szczególnie puckim (Mierzeja Helska) oraz wejherowskim, lęborskim i słupskim (szczególnie na terenach bezpośrednio przylegających do morza).
- 2) Wzrost częstości występowania silnych sztormów oraz zmiany poziomu Morza Bałtyckiego¹¹⁹ odnotowywane na polskim wybrzeżu, skutkują niszczeniem strefy brzegowej, szczególnie widocznym na osuwających się odcinkach klifowych. Zjawiska te zagrażają także bezpieczeństwu budowli usytuowanych na bezpośrednim zapleczu brzegu ponieważ istniejące umocnienia nie zapewniają dostatecznej ich ochrony. Uwidacznia się to przede wszystkim w Ustce, Rowach, Jastrzębiej Górze, Chłapowie i w miejscowościach Mierzei Helskiej.
- 3) Od lat w ramach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego *Program ochrony brzegów morskich*¹²⁰ podejmowane są działania mające na celu zabezpieczenie wybrzeża przed zagrożeniami sztormowymi i powodziowymi. Obejmują one monitorowanie brzegów morskich, budowę, rozbudowę i utrzymanie systemów zabezpieczeń przeciwpowodziowych terenów nadmorskich, stabilizację linii brzegowej, w tym zapobieganie zanikowi plaż i ich ratowanie poprzez sztuczne zasilanie i modernizację umocnień brzegowych. Znaczna część przewidywanych działań skupia się na wybrzeżu morskim województwa. W jego granicach program ten objął łącznie 27 odcinków i 159,1 km brzegu, w tym wody Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego i otwartego morza. Niestety, stosowane są głównie techniczne, inżynierskie środki ochrony.
- 4) Przewiduje się dalsze wzmacnianie procesów erozji wybrzeży południowego Bałtyku i wzrost zagrożeń powodzią sztormową niektórych nisko położonych części wybrzeży, dlatego przy planowaniu działań inwestycyjnych na tych terenach należy brać pod uwagę wzrastające zagrożenie ze strony morza, tak aby ograniczać negatywne konsekwencje dla elementów infrastruktury oraz ludności. Rekomenduje się zachowanie w stanie naturalnym niezainwestowanych odcinków brzegu, jak przewiduje to Konwencja Helsińska.

Ograniczanie zagrożeń i skutków powodzi

- 1) Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne*¹²¹ stanowi, że podstawą do ochrony przed powodzią na wszystkich szczeblach samorządu terytorialnego są mapy zagrożenia powodziowego (przekazane samorządom 15 kwietnia 2015 r.) oraz mapy ryzyka powodziowego (MRP). Zgodnie z ww. ustawą w *Planie* można uwzględnić przedstawione na mapach zagrożenia powodziowego granice obszarów szczególnego zagrożenia powodzią oraz obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią wyznaczone w studiach ochrony przeciwpowodziowej – na terenach, gdzie mapy zagrożenia powodziowego zostaną opracowane w następnych cyklach planistycznych.
- 2) Niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu jest kontynuowanie działań związanych z przebudową i odbudową urządzeń osłony przed powodzią, przede wszystkim na Żuławach Wiślanych (realizacja II etapu programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*), Powiślu, Pojezierzu Starogardzkim, Pobrzeżu Słowińskim i Kaszubskim oraz działań w zakresie ochrony brzegów morskich (*Program ochrony brzegów morskich*).

¹¹⁹ Poziom morza wzdłuż polskiego wybrzeża w okresie ostatnich 200 lat systematycznie wzrasta. Zmiany w okresie ostatnich 50 lat są silniejsze od zmian globalnych, gdyż poza czynnikami globalnymi zaznacza się wpływ zmian regionalnej cyrkulacji atmosferycznej.

¹²⁰ Dz.U. nr 67, poz. 621 zmieniony Dz.U. 2015, poz. 1700.

¹²¹ tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 469 z późn. zm.

- 3) Niezmiernie istotne są dalsze działania nietechniczne mające na celu „powstrzymanie zabudowy na terenach zagrożonych” oraz zapewnienie sprawnego systemu monitoringu i wczesnego ostrzegania mieszkańców terenów zagrożonych powodzią. Działaniom w zakresie ograniczania skutków powodzi powinna towarzyszyć świadomość nieuchronności tego zjawiska oraz możliwości zwiększenia częstotliwości występowania powodzi (zmiany klimatyczne).

3.6. Granice terenów zamkniętych i ich strefy ochronne

- 1) Rozmieszczenie elementów infrastruktury użytkowanej przez Siły Zbrojne RP (SZ) na obszarze kraju wynika z wielu uwarunkowań. Należą do nich struktura organizacyjna i dyslokacja SZ czy potrzeby określone przez NATO. Także proces transformacji SZ, wynikający ze zmiany doktryny obronnej, jak również przechodzenia na standardy armii zawodowej, w znaczący sposób oddziałują na wymogi dotyczące lokalizacji i standardów infrastruktury.
- 2) Konieczność zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania obiektów i kompleksów wojskowych oraz sprawna realizacja inwestycji obronnych na tych obszarach, wskazuje na potrzebę uwzględnienia w polityce przestrzennej województwa:
 - a) poligonowej infrastruktury szkoleniowej dla specjalistycznych rodzajów wojsk:
 - *Centralny Poligon Sił Powietrznych* - znany też pod nazwą *Poligon Ustka-Wicko Morskie* (ok. 4,0 tys. ha);
 - *Strzeczec* – poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej (ok. 2,5 tys. ha);
 - b) wojskowych obiektów lotniskowych i stref nalotów:
 - *Gdynia Oksywie* (współużytkowane przez lotnisko cywilne) o parametrach powierzchni ograniczających jak dla lotnisk lotnictwa cywilnego dla samolotów o kodzie referencyjnym 4,
 - *Pruszcz Gdański, Malbork i Cewice (Siemierowice-Łebunia)* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk dla samolotów klasy II,
 - c) Innych nieruchomości (o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych), które w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* posiadają status *terenów zamkniętych*¹²².
- 3) W celu zapewnienia potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa oraz zapewnienia warunków bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych w obszarze województwa odpowiednie organy państwa:
 - a) ustanowiły strefy ochronne terenów zamkniętych wynikające z zagrożeń bezpieczeństwa dla otoczenia od takich obiektów jak:
 - magazyny materiałów wybuchowych oraz materiałów pędnych i smarów: K-4773 Dębogórze, K-4774 Dębogórze (gm. Kosakowo),
 - strzelnice typu: A (w miejscowościach: Czarne, Słupsk), B (w miejscowościach: Łębork, Pruszcz Gdański, Słupsk, Ustka, Siemirowice i Wejherowo) oraz C (w miejscowości Ustka Lądowo),
 - poligon w Ustce (do strzelania na odległość 40 km i więcej),
 - bomboskład K-6068 Siemirowice (gm. Cewice),
 - radiolokacyjny system dalekiego wykrywania: K-5516 Głobino (gm. Słupsk),
 - b) procedują ustalenie stref ochronnych dla terenów zamkniętych wynikające z:
 - zagrożeń bezpieczeństwa dla otoczenia takich obiektów jak magazyny materiałów wybuchowych i materiałów pędnych i smarów: K-4630 Rzucewo (gm. Puck), K-5322 Gdynia Dęptowo, K-4002 Gdynia, K-4008 Kosakowo, K-4635 Sopieszyno (gm. Wejherowo), K-8598 Hel, K-8597 Hel, K-8601 Hel, K-6010 Nowa Wieś Malborska (gm. Malbork).
- 4) Niejasność przepisów dotyczących wyznaczania stref ochronnych wokół terenów zamkniętych oraz brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego utrudnia ich właściwe funkcjonowanie.
- 5) Polska i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej kontynuują współpracę w zakresie obrony przeciwrakietowej. W jej ramach planowane jest rozmieszczenie w kompleksie wojskowym K-6039 Redzikowo (gm. Słupsk) Bazy Obrony Przeciwrakietowej. Ma ona zapewnić obronę Polski i dużej części terytorium Sojuszu

¹²² Rozmieszczenie terenów zamkniętych i ich stref ochronnych na obszarze województwa zostało określone na podstawie danych pozyskanych od powiatowych ośrodków dokumentacji geodezyjno-kartograficznej oraz RZL w Gdyni wg stanu na koniec 2014 r.

Północnoatlantyckiego przed atakiem rakietami balistycznymi, przede wszystkim z kierunku bliskowschodniego. Baza będzie miała charakter stricte defensywny.

3.7. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin

- 1) Województwo nie należy do regionów o bogatych udokumentowanych zasobach surowcowych. Dominują głównie skały osadowe okruchowe (piaski, żwiry, kamienie budowlane) oraz osady holoceni (iły, kreda jeziorna i torfy – w tym lecznicze borowiny). Obok tych najpospolitszych złóż występują także złoża kopalin objęte własnością górnictw¹²³: ropy naftowej, gazu ziemnego, soli kamiennej, soli potasowo-magnezowej, wód leczniczych oraz kamieni szlachetnych (bursztynu).
- 2) Według stanu na 31.12.2013 r., łączna liczba udokumentowanych w regionie złóż kopalin wynosiła 682¹²⁴. Wśród nich największy udział mają złoża kruszywa naturalnego, udokumentowane w liczbie 564 (piaski i żwiry) – gromadzące ogółem 5,1% zasobów krajowych. Występują one powszechnie niemal na terenie całego województwa, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi takich jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin. Najwięcej zlokalizowanych jest w powiatach: kartuskim, wejherowskim, kościerskim i starogardzkim. Największą liczbę złóż piasków i żwirów udokumentowano w powiatach wokół aglomeracji trójmiejskiej, charakteryzującej się skądinąd największym zapotrzebowaniem na te surowce. Wydobycie surowców prowadzone jest ze 150 złóż, z czego 128 stanowią złoża kruszywa naturalnego.
- 3) Na obszarze województwa występują również złoża kopalin o istotnym znaczeniu dla gospodarki, w obecnym stanie prawnym - objęte własnością górnictw. Należą do nich:
 - a) 4 niewielkie złoża ropy naftowej i gazu ziemnego (występującego jako kopalina towarzysząca) w gminie Krokowa: *Dębki* (udokumentowane także w strefie przybrzeżnej), *Żarnowiec*, *Żarnowiec W* i *Białogóra-E*, łącznie o zasobach ropy naftowej 74,77 tys. ton i gazu ziemnego 10,67 mln m³,
 - b) 3 złoża soli kamiennej: *Łeba*, *Mechelinki*, *Zatoka Pucka* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej), o łącznych zasobach 22,06 mld ton,
 - c) 4 złoża soli potasowo-magnezowych¹²⁵: *Chłapowo*, *Mieroszyno*, *Swarzewo* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej) i *Zdrada*, łącznie o zasobach 597.025 tys. ton,
 - d) 3 złoża wód leczniczych zmineralizowanych w: Ustce (otwór *Ustka IGH 1* – wody lecznicze zmineralizowane), Sopocie (otwór *Sopot IG* – wody lecznicze zmineralizowane, zasoby w eksploatacji), Krynicy Morskiej (otwór *Krynica Morska IG 1* – wody termalne oraz wody lecznicze zmineralizowane),
 - e) 3 złoża bursztynu: *Przeróbka-SL* (m. Gdańsk), *Możdżanowo* (powiat słupski) i *Wiślinka I* (powiat gdański) w utworach trzecio- i czwartorzędowych o łącznych zasobach 30 ton.
- 4) Dość licznie występują także złoża kredy jeziornej i piszącej (32), surowców ilastych ceramiki budowlanej (28) i torfu (16) złóż torfu, głównie w powiecie słupskim – 5 (w tym złożo *Ustka*, w którym występują borowiny).
- 5) Podstawowe znaczenie dla gospodarki posiadają także złoża kopalin występujące poza granicami województwa, na obszarach morskich. Są to udokumentowane: 2 złoża ropy naftowej – *B3* i *B8* (ich zasoby na koniec 2013 r. wyniosły 4.840,96 tys. ton), 4 złoża gazu ziemnego – *B3*, *B4*, *B6* i *B8* (łącznie o zasobach 5.041,20 mln m³) oraz 2 złoża kruszywa naturalnego na ławicy Słupskiej i Południowej ławicy Środkowej (łącznie o zasobach 100.859 tys. ton). Ich zagospodarowanie będzie wiązało się z możliwościami realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych na lądzie.
- 6) Od kilku lat, nie tylko w województwie, ale i na obszarze całego kraju prowadzone są intensywne badania¹²⁶ związane z poszukiwaniem niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego¹²⁷. Region Pomorza, wraz z przyległymi

¹²³ Podział złóż na złoża objęte własnością górnictw i złoża objęte własnością nieruchomości gruntowej wprowadzony został wraz z wejściem w życie nowej ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. *Prawo górnicze i geologiczne*. Przepisy ustawy dostosowują polskie prawo do dyrektyw unijnych. Nowa ustawa wraca do pojęcia własności górnictw określonej przepisami Rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 29 listopada 1930 r. – *Prawo górnicze*, której istotą było rozłączenie pojęcia własności gruntowej od złoża kopalin oraz przyjęcie, że niektóre złoża nie są częścią nieruchomości i nie stanowią własności gruntowej.

¹²⁴ *Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce*, PIG, Warszawa 2014. Podana liczba złóż nie obejmuje tych złóż, które zostały skreślone z bilansu zasobów w roku sprawozdawczym 2013.

¹²⁵ Tylko 3: *Chłapowo*, *Mieroszyno*, *Swarzewo*, zostały zakwalifikowane jako jedyne w województwie złoża kopalin strategicznych, Ministerstwa Środowiska, Biała Księga Ochrony Złóż Kopalin, stanu na 31.12.2014 r).

¹²⁶ Znaczna część województwa oraz przyległych obszarów morskich objęta jest koncesjami na poszukiwanie i rozpoznawanie niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego. Minister Środowiska wydał 16 koncesji (wg stanu na 01.07.2014) dotyczących obszaru lądowego województwa i 9 koncesji dla polskich obszarów morskich. W zdecydowanej większości koncesjonariuszami są firmy zagraniczne, dysponujące odpowiednimi technologiami umożliwiającymi przeprowadzenie skomplikowanych a zarazem kosztownych badań poprzedzających docelową eksploatację.

obszarami morskimi i fragmentami województw: zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego oraz kujawsko-pomorskiego, według wstępnych ocen posiada znaczący potencjał w zakresie możliwości udokumentowania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów, tj. gazu ziemnego lub ropy naftowej w formacjach łupkowych. Szacuje się¹²⁸, że zasoby wydobywalne gazu ziemnego w formacjach łupkowych obejmujących utwory dolnego paleozoiku w Polsce, w pasie rozciągającym się od Bałtyku przez Pomorze po Lubelszczyznę (tj. w obrębie basenu bałtycko-podlasko-lubelskiego), sięgać mogą nawet do 1,92 bln m³. Biorąc pod uwagę najbardziej prawdopodobne parametry oszacowania, zasoby te, łącznie dla morskiej i lądowej części basenu, mieszczą się w przedziale od 346,1 mld m³ do 767,9¹²⁹ mld m³. Z kolei, zasoby wydobywalne ropy naftowej z formacji łupkowych, łącznie dla lądowej i szelfowej części basenu oszacowano maksymalnie na 535,5 mln ton, a przy przyjęciu parametrów uznanych za najbardziej prawdopodobne uznano, że mieszczą się w przedziale od 215,4 mln ton do 267,8 mln ton¹³⁰. Stan prac poszukiwawczych i rozpoznawczych niekonwencjonalnych złóż nie pozwala wnioskować, że w perspektywie kilku lat możliwe będzie realne wydobycie gazu. Obecnie nie można określić miejsc, terminów czy kolejności udzielania koncesji wydobywczych, ponieważ każda z nich wiąże się z koniecznością zidentyfikowania różnego rodzaju uwarunkowań, w tym przede wszystkim analizy ryzyka środowiskowego oraz określenia uwarunkowań przestrzennych w obrębie obszaru i terenu górniczego, a także analizy opłacalności. Pierwsze w Polsce szczelinowanie hydrauliczne wykonano w otworze Łebień LE 2H, jednak wyniki prac poszukiwawczych, prowadzonych również w innych lokalizacjach, okazały się mało obiecujące.

¹²⁷ Gaz łupkowy, inaczej nazywany gazem z łupków, jest gazem ziemnym pozyskiwanym ze skał osadowych, które uformowały się z mułów, namułów, iłów i materii organicznej. Gaz ten osadzony jest na cząstkach skał, podatnych na kruszenie, zwanych łupkami. Złoża gazu łupkowego określane są jako złoża niekonwencjonalne ze względu na mniejszą opłacalność wydobywania gazu oraz stopień skomplikowania tego procesu.

¹²⁸ Szacunkowa ocena dokonana przez PIG – Państwowy Instytut Badawczy w 2012 r.

¹²⁹ Ocena zasobów wydobywalnych gazu ziemnego i ropy naftowej ..., 2013.

¹³⁰ Wartości od 8,5 do 10,5 krotnie większe od udokumentowanych do tej pory zasobów ropy naftowej ze złóż konwencjonalnych (ok. 26 mln ton); (Ocena zasobów wydobywalnych gazu ziemnego i ropy naftowej ..., 2013).

4. IDENTYFIKACJA OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH

- 1) KPZK 2030, w stosunku do planów zagospodarowania przestrzennego województw, nakłada obowiązek określenia granic obszarów funkcjonalnych oraz zasad zagospodarowania przestrzennego. Kwestie te zostały szczegółowo uregulowane w Rozdziale 4a ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W tym zakresie Plan wychodzi jednak poza minimalne wymogi ustawowe i w stosunku do każdego obszaru funkcjonalnego:
 - a) identyfikuje potencjały i bariery rozwojowe,
 - b) określa wyzwania rozwojowe,
 - c) określa specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego,
 - d) określa działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej.
- 2) KPZK 2030 ustala następujące typy obszarów funkcjonalnych dla województwa:
 - a) miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego (obszar metropolitalny): Gdańsk, Gdynia, Sopot (Trójmiasto),
 - b) obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych¹,
 - c) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej:
 - strefa przybrzeżna,
 - Żuławy,
 - d) obszary kształtowania potencjału rozwojowego:
 - cenne przyrodniczo (obszary wyznaczania i kształtowania korytarzy i sieci ochrony przyrody)²,
 - ochrony krajobrazów kulturowych³,
 - obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych⁴,
 - obszary strategicznych złóż kopalin⁵,
 - e) obszary funkcjonalne wymagające rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:
 - miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze⁶,
 - obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe⁷,
 - obszary przygraniczne⁸.
- 3) Art. 49a ww. ustawy ze względu na znaczenie definiuje trzy rodzaje obszarów funkcjonalnych: ponadregionalne, regionalne i lokalne. Zgodnie z art. 39, ust. 3, pkt 4 ustawy, w planie zagospodarowania przestrzennego województwa określa się tylko obszary funkcjonalne o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym.
- 4) Podstawą określenia granic obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym:
 - a) miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta - jest obszar objęty programowaniem rozwoju na lata 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)⁹,
 - b) Żuławy – obszar położony na terenie dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego; na obszarze województwa pomorskiego tworzą go miasta: Gdańsk, Krynica Morska, Malbork, Pruszcz Gdański,

¹ Obecnie brak podstaw delimitacji tych obszarów z uwagi na brak rozporządzenia (art. 49d ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) ministra właściwego do spraw rozwoju wsi określającego szczegółowe warunki określania obszarów funkcjonalnych i ich granic.

² Zagadnienia zostały przedstawione w części poświęconej środowisku przyrodniczemu – Kierunek 3.2.

³ Obszary te zostaną określone jako krajobrazy priorytetowe w ramach Audytu Krajobrazowego Województwa Pomorskiego.

⁴ Do uwzględnienia po wejściu w życie planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych, do przygotowania których delegacje ustawowe zostały nałożone na dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej.

⁵ Brak ustalonej na poziomie rządowym listy złóż strategicznych, a tym samym podstaw do określenia obszarów.

⁶ Określone w części 3 - Synteza uwarunkowań, ale z uwagi na ich lokalny charakter nie zostały wobec nich określone zasady.

⁷ Zagadnienia zostały przedstawione w części poświęconej standardom dostępności do usług publicznych – Kierunek 1.3.

⁸ Granice obszaru zostaną określone w dokumencie planistycznym w ramach współpracy transgranicznej w planowaniu przestrzennym dla pogranicza Polska – Federacja Rosyjska.

⁹ Zgodnie z ustaleniami dotychczas obowiązującego Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego przyjętego uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

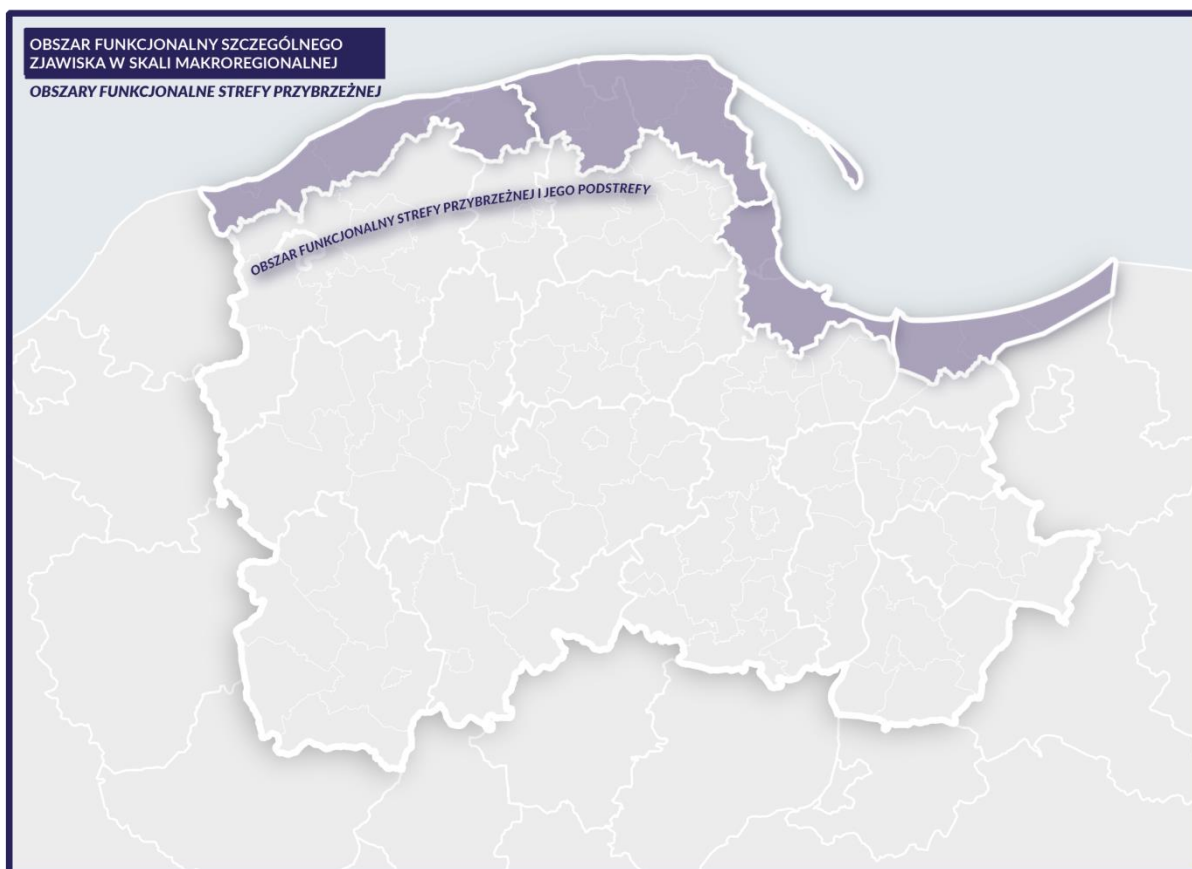
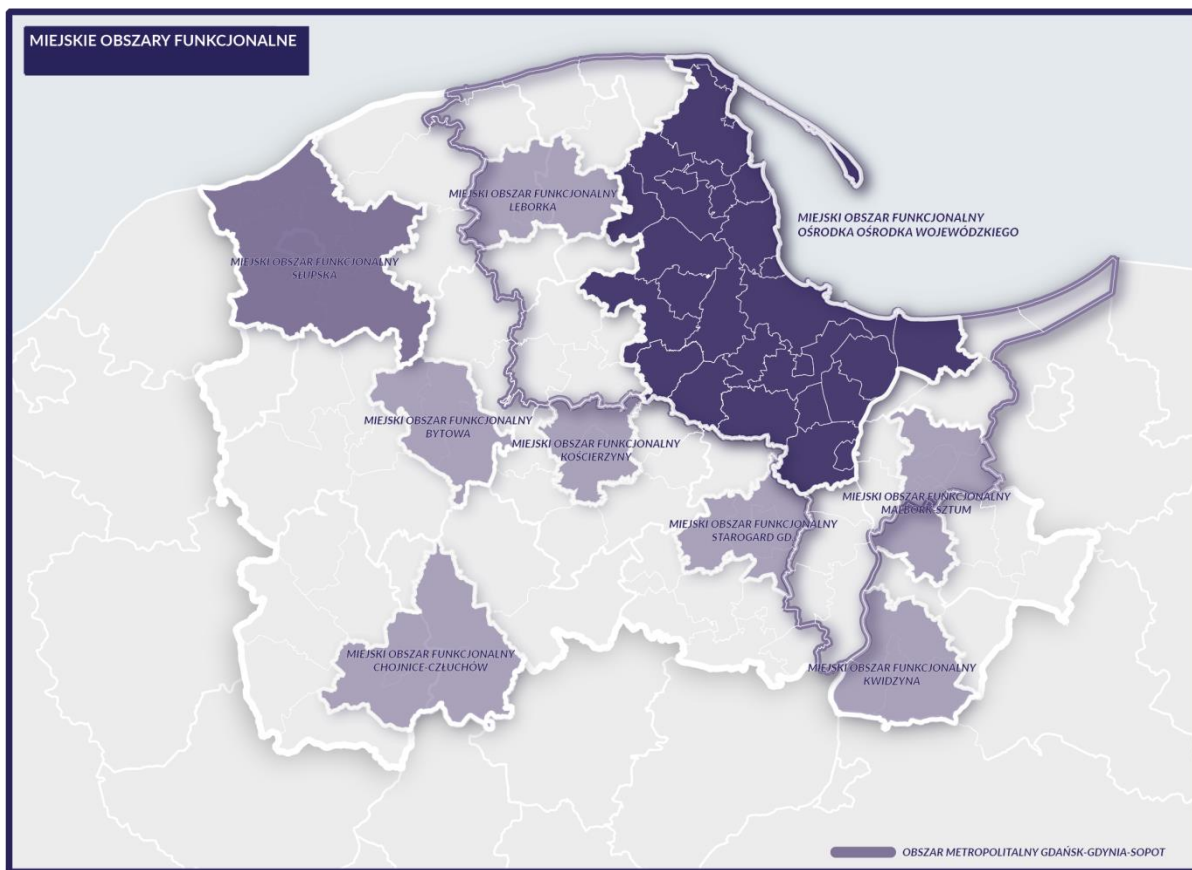
gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Stare Pole, Stegna, Suchy Dąb i Sztutowo¹⁰.

- 5) Na podstawie art. 49d, ust. 2 ustawy, obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym i ich granice mogą zostać określone z inicjatywy samorządu województwa lub na wniosek samorządów gminnych lub powiatowych. W Nabór wniosków w tym zakresie został przeprowadzony w terminie między 8 - 31 grudnia 2014 r.
- 6) Zgodnie z art. 49d, ust. 3 ustawy, propozycje i wnioski jednostek samorządu terytorialnego dotyczące określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym zostały przedstawione do zaopiniowania jednostkom samorządu terytorialnego na konferencji opiniującej w dniu 8 stycznia 2015 r.
- 7) W wyniku dyskusji przeprowadzonej w trakcie ww. konferencji oraz analizy opinii zgłoszonych po konferencji zidentyfikowano następujące obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym oraz dodatkowe dwa o znaczeniu ponadregionalnym, stosownie do typologii określonej w KPZK 2030, dla których zasadne jest określenie kierunków rozwoju i zasad zagospodarowania przestrzennego:
 - a) miejskie obszary funkcjonalne:
 - ośrodka regionalnego Słupska,
 - ośrodków subregionalnych: Bytowa, układu bipolarnego Chojnice - Człuchów, Kościerzyny, Kwidzyna, Lęborka, układu bipolarnego Malbork - Sztum, Starogardu Gdańskiego,
 - b) strefę przybrzeżną, jako obszar funkcjonalny szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej, położony na terenie trzech województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego; z uwagi na rozległość obszaru podzielono go na 3 podstrefy¹¹:
 - zachodnią, obejmującą: miasta Ustka i Łeba oraz gminy Głównice, Ustka, Smołdzino i Wicko,
 - środkową, obejmującą: miasta Hel, Jastarnia, Puck i Władysławowo oraz gminy Choczewo, Gniewino, Kosakowo, Krokowa i Puck,
 - wschodnią (mierzejową), obejmującą: miasto Krynica Morska oraz gminy Stegna i Sztutowo,
 - c) obszary funkcjonalne o szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych jako obszary kształtowania potencjału rozwojowego:
 - Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie - obszar położony na terenie dwóch województw: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego; w jego strukturze wydzielono trzy strefy: rdzeniową (Park Narodowy Bory Tucholskie), buforową (tworzą ją parki krajobrazowe: Zaborski, Wdzydzki, Tucholski oraz Wdecki¹²) oraz tranzytową (pozostały obszar),
 - Kaszubskiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną - *Kółko Raduńskie*,
 - *Wschodnie Powiśle*,
 - d) obszar funkcjonalny rozwoju energetyki jądrowej - będący szczególnym obszarem o znaczeniu ponadregionalnym (obszar strategicznej interwencji kraju) związanym z planowaną lokalizacją w regionie elektrowni jądrowej.
- 8) Identyfikacja tych obszarów pozwala na określenie zasad zagospodarowania przestrzennego oraz wsparcie działań polityki przestrzennej m.in. środkami w ramach krajowych i regionalnych programów rozwojowych.

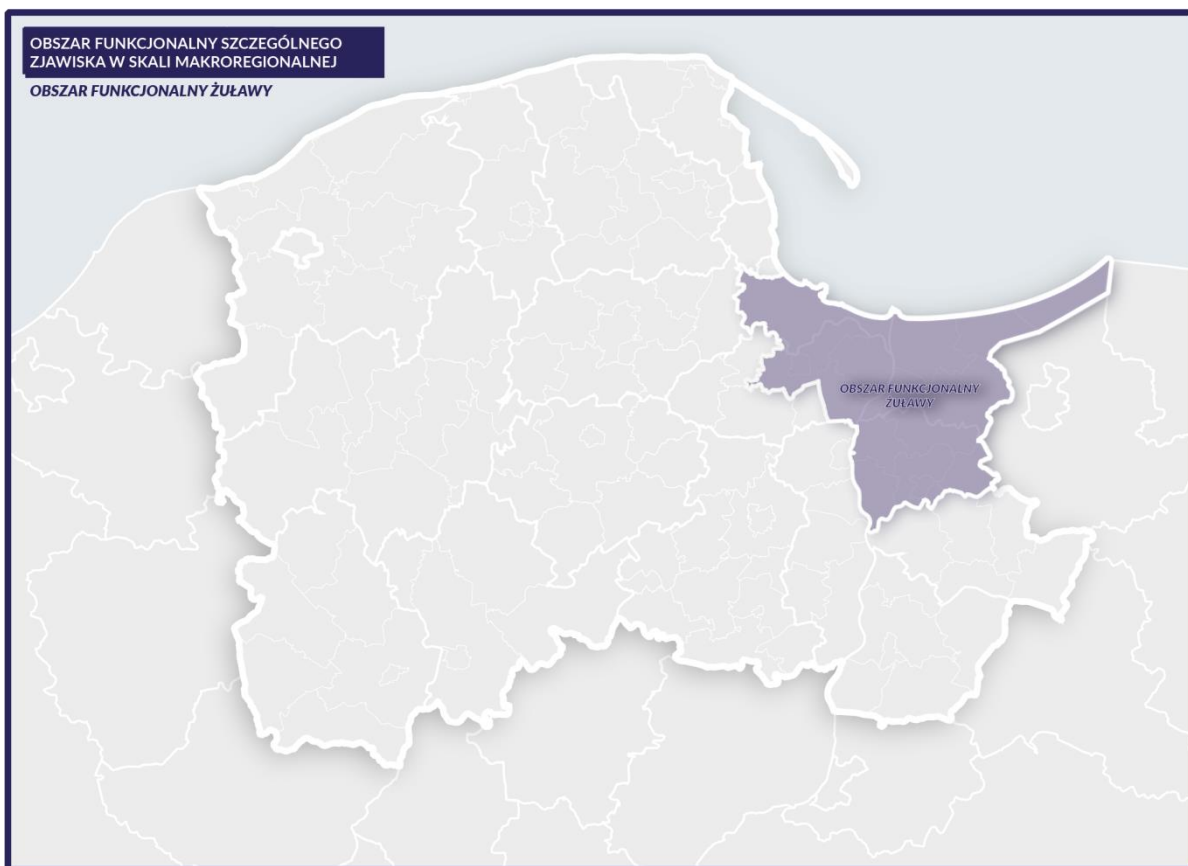
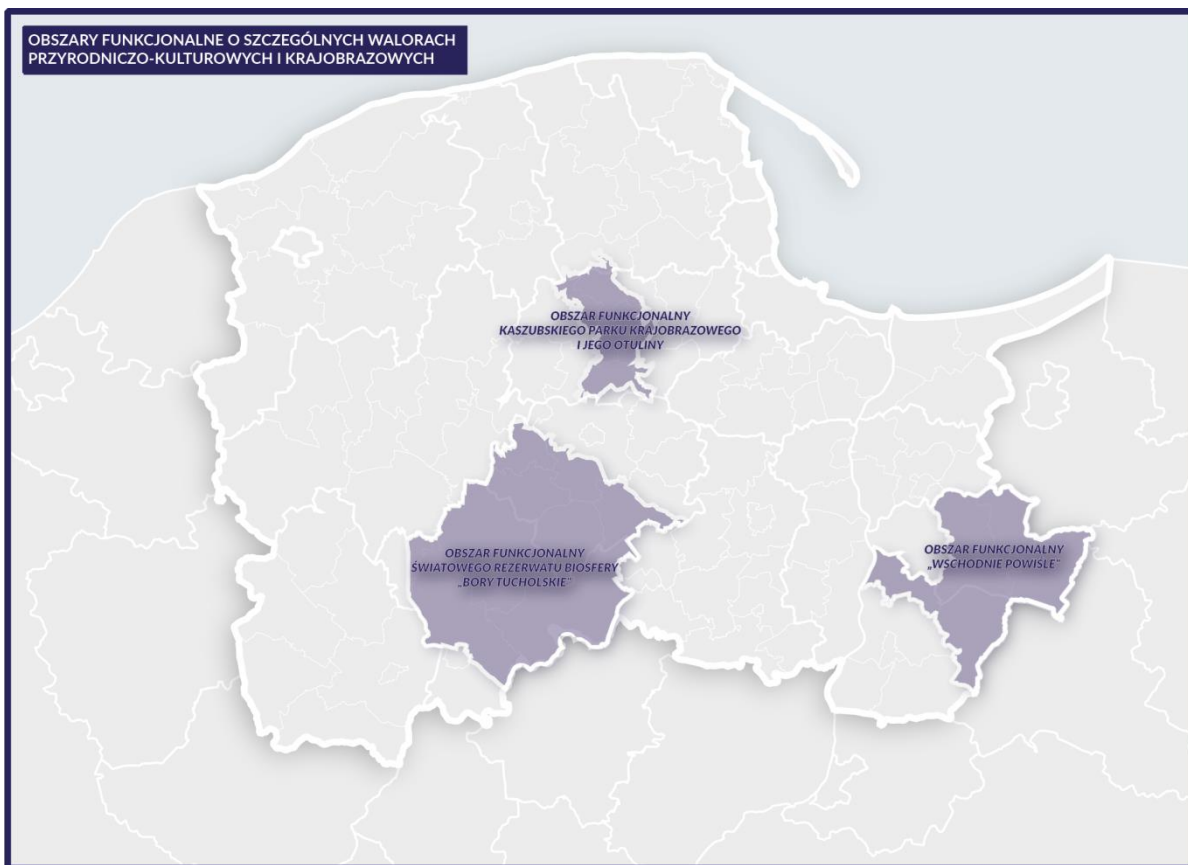
¹⁰ Gminy te podjęły współpracę w ramach zawiązanego porozumienia Żuławski Obszar Funkcjonalny podpisanego w Nowym Dworze Gdańskim w dniu 20 marca 2015 r.

¹¹ dla obszaru miast: Gdańsk, Sopot, Gdynia, objętych zasięgiem strefy przybrzeżnej, kierunki i zasady zagospodarowania określone zostaną w *Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot* (miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego), stanowiącego integralną część PZPWP 2030.

¹² Park krajobrazowy w całości położony jest na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego.



RYC. 2. MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE ORAZ OBSZAR FUNKCJONALNY STREFY PRZYBRZEŻNEJ



RYC. 3. OBSZARY FUNKCJONALNE O SZCZEGÓLNYCH WALORACH PRZYRODNICZO-KULTUROWYCH I KRAJOBRAZOWYCH ORAZ OBSZAR FUNKCJONALNY ŻUŁAWY

5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA

- 1) Określenie celów i kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa oraz zasad zagospodarowania przestrzennego, wyrażających politykę przestrzenną Samorządu Województwa Pomorskiego, wymaga określenia wizji zagospodarowania przestrzennego województwa. Wizja ta wyraża **strategiczny cel prowadzenia polityki przestrzennej województwa** w perspektywie roku 2030 i zobrazowana została za pomocą modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
- 2) Wizja zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia scenariusze rozwoju społeczno-gospodarczego regionu, określone w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, czynniki zewnętrzne determinujące zmiany społeczno-gospodarcze (zwłaszcza w zakresie koniunktury gospodarki globalnej i europejskiej), zasadnicze problemy rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa oraz wyzwania wynikające z potrzeb zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa.

5.1. Czynniki kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

- 1) Do podstawowych zewnętrznych determinant zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa w perspektywie roku 2030 należą czynniki o charakterze:
 - a) globalnym:
 - postępująca koncentracja potencjału gospodarczego i ludnościowego w obszarach metropolitalnych oraz wzrost ich międzynarodowych powiązań,
 - niestabilna sytuacja polityczna w krajach wydobywania ropy naftowej i gazu ziemnego (Bliski Wschód) powodująca skokowe zmiany ich cen, a także wprowadzanie nowych technologii energooszczędnych i poszukiwanie alternatywnych źródeł energii,
 - wzrost aktywności o charakterze militarnym i terrorystycznym, niestabilna i mało przewidywalna sytuacja na Wschodzie Europy i Bliskim Wschodzie uruchamiająca masowe ruchy migracyjne,
 - postępujące zmiany klimatu, w tym wzrost intensywności i zasięgu zjawisk ekstremalnych,
 - b) europejskim:
 - utrzymująca się słaba koniunktura i niekorzystne perspektywy wzrostu gospodarczego w krajach UE oraz kryzys w strefie euro i związane z tym nasilające się nastroje antyunijne,
 - niekontrolowana fala migracji, zwłaszcza z Europy Wschodniej, Bliskiego Wschodu i Północnej Afryki,
 - nasilająca się, zwłaszcza w państwach postsocjalistycznych, suburbanizacja i wyludnianie się centrów dużych miast,
 - polityka gospodarcza UE podejmująca wyzwania związane z reindustrializacją,
 - polityka UE (w tym legislacja) na rzecz zwiększenia efektywności wykorzystania zasobów oraz energii, zmniejszenia emisji CO₂ i zwiększenia udziału energii odnawialnej,
 - uzależnienie UE od dostaw surowców energetycznych,
 - rozwój transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, w ramach której na terenie województwa przebiegają lub są planowane do realizacji elementy sieci bazowej i kompleksowej,
 - aktywna polityka ekologiczna w stosunku do Morza Bałtyckiego oraz Morskich Obszarów Chronionych (HELCOM – MPA), Europejskiej Sieci Obszarów Chronionych NATURA 2000, Ostoi ptasich IBA oraz wdrażanie koncepcji zielonej infrastruktury,
 - c) krajowym:
 - chaos przestrzenny w strefach podmiejskich¹;
 - wzrost zapotrzebowania na rozwój kolejowych przewozów pasażerskich w relacjach między- i wewnątrz- aglomeracyjnych oraz rozwój miejskiego transportu zbiorowego;
 - pakiet zasadniczych publicznych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych przez UE w perspektywie 2014-2020, określonych w Kontrakcie Terytorialnym dla województwa oraz spadek poziomu zaangażowania UE w rozwój infrastruktury publicznej po roku 2020;

¹ wspierany m.in. przez rządowy program *Mieszkanie dla Młodych* pozbawiony wymagań w zakresie kształtowania zwartej zabudowy czy dopełniania istniejących struktur mieszkaniowych.

- skala inwestycji publicznych, zwłaszcza infrastrukturalnych, w perspektywie następnych kilkunastu lat będzie zależna od wielkości obciążeń budżetów publicznych (państwa, samorządów terytorialnych i innych podmiotów) wydatkami stałymi (np. spłaty zobowiązań na wkład własny do projektów unijnych);
 - wydłużanie okresu aktywności zawodowej jako pochodna wzrostu długości życia i starzenia się społeczeństwa;
 - potencjalna realizacja w regionie przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadregionalnym np. kanał przez Mierzę Wiślaną, elektrownia jądrowa, baza systemu obrony przeciwrakietowej, eksploatacja niekonwencjonalnych złóż węglowodorów (gaz z łupków).
- 2) Zasadnicze problemy rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa wskazują, że jego obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna:
- a) nie sprzyja w wystarczającym stopniu uczestnictwu całego regionu w procesach rozwojowych (z uwagi na ograniczenia zewnętrznej dostępności transportowej na znacznych obszarach województwa),
 - b) cechuje się niskim poziomem spójności, wynikającym ze zróżnicowania dostępności do usług publicznych, w tym niedopasowania oferty publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb lokalnych, subregionalnych i regionalnych,
 - c) nie stymuluje w odpowiednim stopniu endogenicznych czynników rozwojowych, przyczyniających się do budowania lokalnych i subregionalnych przewag konkurencyjnych,
 - d) charakteryzuje się postępującą fragmentacją ekosystemów lądowych, pogarszającym stanem niektórych elementów środowiska oraz wzrostem ekologicznych zagrożeń warunków życia ludności.
- 3) Do podstawowych wyzwań determinujących kierunki zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa w perspektywie roku 2030 należą:
- a) wzmacnianie rangi i funkcji miast jako krajowych, regionalnych i subregionalnych biegunów wzrostu (np. poprzez deglomeracje funkcji oraz wsparcie rozwoju usług publicznych),
 - b) krystalizacja i strukturyzacja osadnictwa w strefach objętych procesami suburbanizacji,
 - c) stworzenie przestrzennych warunków, które pozwolą wykorzystać kreatywność mieszkańców, wzmocnić współpracę na rzecz innowacyjnego wykorzystania potencjału gospodarczego, naukowego, kulturalnego oraz zasobów i walorów przyrodniczo-kulturowych,
 - d) przygotowanie województwa na postępujące zmiany demograficzne zwłaszcza związane ze starzeniem się społeczeństwa oraz postępującą depopulacją wschodniej i zachodniej części województwa,
 - e) wspieranie rozwoju najbardziej dynamicznych obszarów w szczególności korytarzy infrastruktury TEN-T i TEN-E (nadwiślańsko-zatokowy i północny) oraz wyrównywanie szans rozwojowych obszarów słabszych w oparciu o potencjały wewnętrzne,
 - f) sprawne i bezpieczne powiązania transportowe obszarów słabszych z ośrodkami dynamicznego wzrostu,
 - g) poprawa stanu środowiska (np. w zakresie osiągnięcia dobrego stanu wód zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną lub odpowiedniej jakości powietrza zgodnie z Dyrektywą CAFE²) jako jednego z podstawowych warunków dobrej jakości życia,
 - h) zachowanie unikatowego krajobrazu oraz kształtowanie łączności przestrzennej ekosystemów (ochrona bioróżnorodności),
 - i) zapewnienie warunków planistycznych dla wzrostu bezpieczeństwa energetycznego kraju, w tym możliwości dywersyfikacji kierunków dostaw, przesyłu gazu i paliw płynnych, ich magazynowania oraz przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej,
 - j) zapewnienie prawidłowych warunków bezpieczeństwa i obronności państwa.

5.2. Założenia modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Scenariusz rozwoju województwa

- 1) Podstawą określenia modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa jest przyjęcie, zaproponowanych w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, prorozwojowych scenariuszy rozwoju³.

² Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21 maja 2008 r w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy.

- 2) Spośród zbioru scenariuszy najbardziej odpowiednim i najkorzystniejszym, z punktu widzenia dynamiki rozwoju oraz poprawy dostępności transportowej, jest scenariusz *Wiatr w żagle* (uwarunkowany dobrą dostępnością transportową oraz znaczącymi środkami rozwojowymi)⁴. Duża aktywność Samorządu Województwa i jego partnerów może przybliżyć województwo do tego scenariusza, który oznacza m.in.:
- a) korzystne uwarunkowania dla napływu inwestycji zewnętrznych,
 - b) wysoką jakość edukacji, konkurencyjną pozycję głównych pomorskich uczelni oraz nastawienie na kształtowanie kompetencji uniwersalnych i rozwijanie kreatywności,
 - c) ofertę atrakcyjnych miejsc pracy oraz wysokiej jakości życia,
 - d) ukształtowanie bałtyckiego węzła transportowo-logistycznego i paliwowo-energetycznego,
 - e) dynamiczny rozwój, a w efekcie wzrost zamożności regionu i jego mieszkańców; jednocześnie ryzyko pogłębienia polaryzacji rozwoju województwa, a także wysoką presję na przestrzeń przyrodniczą,
 - f) wyzwanie związane z potrzebą szczególnej dbałości o zachowanie dziedzictwa przyrodniczego i efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych oraz walorów przyrodniczo-środowiskowych.

Dylematy kształtowania przestrzeni województwa wobec pożądanego scenariusza rozwoju

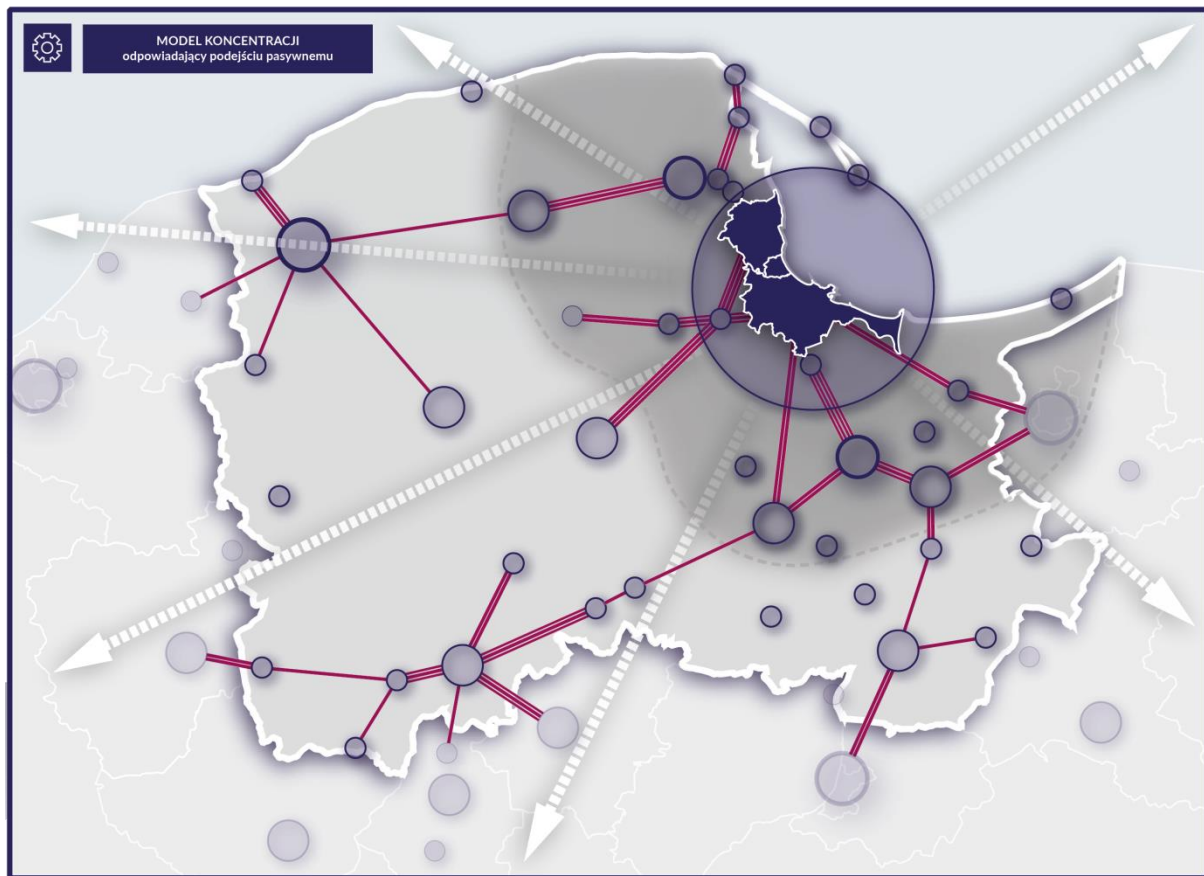
- 3) W warunkach najbardziej pożądanego scenariusza rozwoju, zasadniczy dylemat dotyczy skali ingerencji organów centralnych oraz samorządu województwa w procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną regionu. W tym zakresie możliwe są trzy podejścia do realizacji i wdrażania *Planu*:
- a) **pasywne** - brak jakichkolwiek istotnych działań w zakresie oddziaływania na strukturę funkcjonalno-przestrzenną, pozostawiając jej kształtowanie czynnikom zewnętrznym i podmiotom planowania lokalnego;
 - b) **reaktywne** - podejmowanie doraźnych działań ograniczających się jedynie do przeciwdziałania najbardziej niekorzystnym zjawiskom i czynnikom mogącym destruktywnie oddziaływać na strukturę funkcjonalno-przestrzenną;
 - c) **aktywne** - traktowanie dostępnych oraz kreowanie nowych (wielorakich) instrumentów oddziałujących na strukturę funkcjonalno-przestrzenną, jako pełnoprawnych, długofalowych i ważnych narzędzi regulowania rzeczywistości społeczno-gospodarczej i ekologicznej województwa.
- 5) Przed dokonaniem wyboru właściwym jest zobrazowanie efektów poszczególnych podejść realizacji *Planu* i skutków przestrzennych ich przyjęcia dla procesów kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa.
- 4) Punktem wyjścia dla konstruowania hipotetycznych modeli struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, odpowiadających wymienionym podejściom jest model struktury istniejącej. Jest on uproszczonym obrazem stworzonym dla celów projektowania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa. Dla modeli odpowiadającym poszczególnym podejściom przyjęto nazwy, wynikające z charakteru i skutków podejścia (opis poniżej w tabeli):
- a) **model koncentracji** (odpowiadający podejściu pasywnemu),
 - b) **model węzłowo-pasmowy** (odpowiadający podejściu reaktywnemu),
 - c) **model otwartej policentrycznej koncentracji** (odpowiadający podejściu aktywnemu).

³ Punktem wyjścia dla ich określenia stanowiła identyfikacja płaszczyzn, na tle których można je kreować i różnicować ze względu na intensywność występowania zarówno pozytywnych, jak i negatywnych tendencji, do których zaliczono zmiany skali i struktury dostępnych środków rozwojowych oraz dostępności transportowej regionu.

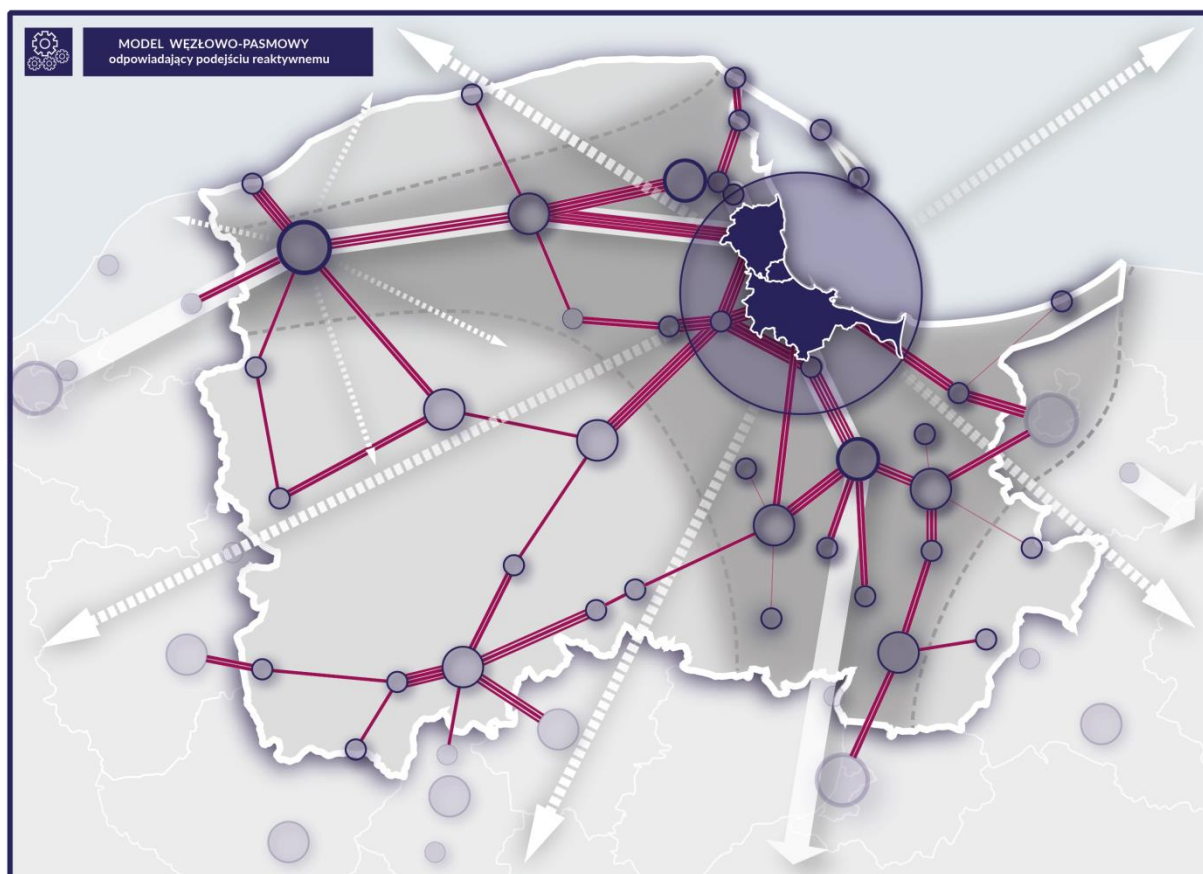
⁴ Dodatkowo dwa scenariusze: *Spokojna wyspa* (uwarunkowany niską dostępnością transportową oraz znaczącymi środkami rozwojowymi) oraz w najmniejszym stopniu - scenariusz *Zapomniana przystań* (uwarunkowany dobrą dostępnością transportową oraz niewielkimi środkami rozwojowymi), były brane pod uwagę, jako możliwe przy określaniu zapisów *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*.

MODEL KONCENTRACJI	MODEL WĘZŁOWO-PASMOWY	MODEL OTWARTEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI
odpowiadający podejściu pasywnemu	odpowiadający podejściu reaktywnemu	odpowiadający podejściu aktywnemu
przyspieszony rozwój i modernizację zagospodarowania OM, przy jednoczesnym zanikającym stymulowaniu przez metropolię procesów rozwojowych w pozostałej części województwa (pogłębianie dysproporcji rozwojowych i wyraźna polaryzacja)	przyspieszony rozwój i modernizację zagospodarowania OM, przy jednoczesnym stymulowaniu przez metropolię procesów rozwojowych w głównych korytarzach transportowych (północnym i nadwiślańskim)	dynamiczny rozwój i modernizację zagospodarowania OM, przy jednoczesnym stymulowaniu procesów rozwojowych w głównych ośrodkach poza OM z otwarciem na powiązania z otoczeniem regionalnym (ośrodków regionalnych Słupska w powiązaniu z Koszalinem, układu Chojnice-Człuchów w powiązaniu z Tucholą, Sępólnem Krajeńskim, Złotowem i Szczecinkiem oraz ośrodków subregionalnych Powiśla w powiązaniu z Grudziądem i Elblągiem)
duże migracje wewnętrzne do metropolii z pozostałej części województwa - drenaż kapitału ludzkiego i społecznego z regionu do Trójmiasta	wspieranie inicjatyw rozwojowych przeciwdziałających najbardziej niekorzystnym zjawiskom i czynnikom poza OM	rozwój lokalny i subregionalny dzięki wspieraniu inicjatyw ukierunkowanych na wzmacnianie endogenicznych potencjałów rozwojowych
rozwój powiązań zewnętrznych Trójmiasta z głównymi ośrodkami krajowymi i europejskimi oraz osłabienie relacji między Trójmiastem a jego otoczeniem regionalnym, zwłaszcza relacji Trójmiasta ze Słupskiem oraz ośrodkami subregionalnymi	rozwój powiązań zewnętrznych Trójmiasta z głównymi ośrodkami krajowymi i europejskimi oraz wewnętrznymi między Trójmiastem a Słupskiem i wybranymi ośrodkami subregionalnymi położonymi wzdłuż głównych korytarzy rozwojowych	rozwój powiązań zewnętrznych Trójmiasta z głównymi ośrodkami krajowymi i europejskimi oraz wewnątrzregionalnych między Trójmiastem, Słupskiem, potencjalnym regionalnym układem Chojnice-Człuchów i miastami Powiśla, a także w relacjach wzajemnych ośrodków subregionalnych i z ich otoczeniem funkcjonalnym
koncentracja zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych przy jednoczesnym osłabianiu odporności środowiska tych obszarów na antropopresję	koncentracja zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych	koncentracja zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych przy uwzględnieniu naturalnej chłonności i uwarunkowań środowiskowych oraz otwieraniu możliwości kształtowania warunków rekreacji w bardziej oddalonych od metropolii obszarach regionu
brak działań kształtujących zewnętrzne i wewnętrzne powiązania ekologiczne w województwie - przyjęcie istniejącej struktury przestrzennej obszarów chronionych za wystarczającą	działania w zakresie kształtowania powiązań ekologicznych w województwie ograniczone do obszarów, na których realizowane są strategiczne inwestycje krajowe o charakterze liniowym	kształtowanie powiązań ekologicznych, jako równoprawnych elementów zagospodarowania przestrzennego, stanowiących ciągły tzw. „zielonej infrastruktury” oraz rozpoznawanie i zachowanie obszarów i ekosystemów cennych przyrodniczo i krajobrazowo, nie objętych dotychczas ochroną prawną

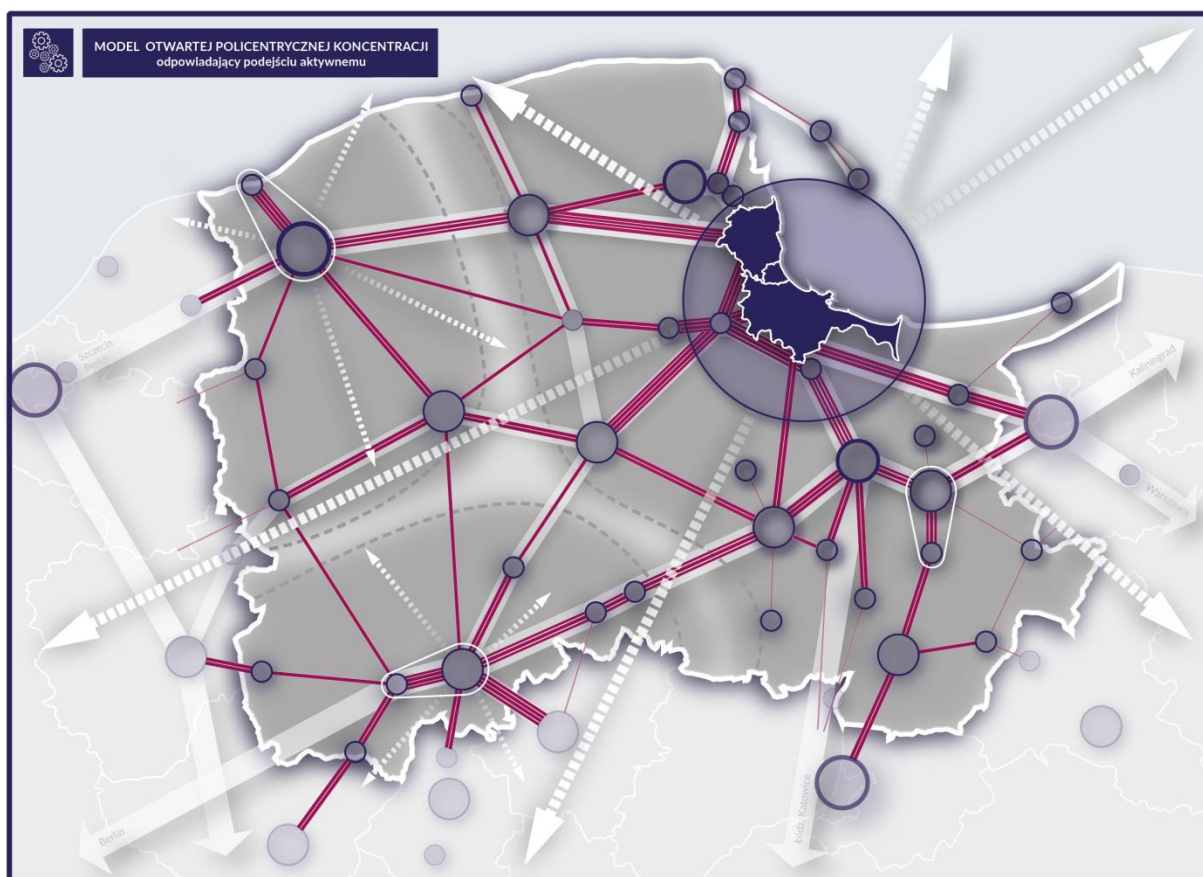
RYC. 4. PORÓWNANIE POSZCZEGÓLNYCH PODEJŚĆ DO KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ



RYC. 5. MODEL KONCENTRACJI - PODEJŚCIE PASYWNE



RYC. 6. MODEL WĘZŁOWO-PASMOWY - PODEJŚCIE REAKTYWNE



RYC. 7. MODEL OTWARTEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI - REGION METROPOLITALNY - PODEJŚCIE AKTYWNE

5.3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa – wizja Regionu Metropolitalnego

- 1) Przyjmując **aktywne podejście samorządu województwa** w proces realizacji *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* oraz **aktywną politykę rozwoju prowadzoną przez organy centralne**, należy przyjąć, że optymalny model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa w perspektywie roku 2030 winien zmierzać do kształtowania zintegrowanego i policentrycznego systemu osadniczego województwa zgodnie z zapisami KPZK 2030.
- 2) Integracja przestrzeni województwa z systemem krajowym, bałtyckim i europejskim oraz jego uwarunkowania wewnętrzne wskazują na potrzebę kształtowania **otwartego systemu** organizacji przestrzennej województwa, zdolnego do **dynamicznych** przekształceń w perspektywie roku 2030. Właściwą wizją systemu jest **model otwartej policentrycznej koncentracji**, który oznacza konieczność przyjęcia aktywnego podejścia samorządu województwa do procesów kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu.
- 3) Modelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną tworzyć będą:
 - a) **europejski i krajowy system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych**, na który składają się prawne formy ochrony przyrody oraz system korytarzy ekologicznych;
 - b) **policentryczna sieć ośrodków**⁵:
 - **ośrodek ponadregionalny Trójmiasto** (Gdańsk, Gdynia i Sopot) jako jeden z biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego kraju o znaczeniu europejskim, który w procesie konkurencji międzynarodowej tworzyć będzie coraz silniejszy węzeł koncentrujący funkcje metropolitalne, aktywność gospodarczą i potencjał innowacyjny oddziaływujący na polską przestrzeń i Region Bałtycki⁶,
 - **ośrodek regionalny Słupsk** wykazujący oddziaływanie na sąsiadujące powiaty (zwłaszcza bytowski oraz sławieński w sąsiednim województwie zachodniopomorskim), dobrze skomunikowany z Trójmiastem i innymi ośrodkami kraju i regionu, **tworzący z Ustką układ bipolarny**,
 - **potencjalny ośrodek regionalny układu bipolarnego Chojnice-Człuchów**, o nieco mniejszej dynamice rozwoju, który wyraźnie oddziałuje na powiaty sępoleński i tucholski w województwie kujawsko-pomorskim, złotowski w województwie wielkopolskim oraz szczeciński w województwie zachodniopomorskim,
 - **ośrodki regionalne w strukturze funkcjonalno-przestrzennej OM**: Tczew i Wejherowo wymagające rozwoju usług komplementarnych w stosunku do Trójmiasta,
 - **ośrodki regionalne położone poza granicą województwa**: Elbląg (woj. warmińsko-mazurskie) silnie oddziałujący na północno-wschodnie gminy województwa pomorskiego (posiadający historycznie ukształtowane silne relacje z Gdańskiem) oraz Grudziądz (woj. kujawsko-pomorskie) słabo oddziałujący na południowo-wschodnią część województwa pomorskiego jednak w dalszej przyszłości w powiązaniu z subregionalnym Kwidzynem może tworzyć potencjalny międzywojewódzki układ bipolarny,
 - **pozostałe ośrodki subregionalne wzmacniające strukturę policentryczną**: Bytów, Kościerzyna, Lębork, Malbork-Sztum oraz Starogard Gdański, których oddziaływania i wpływy koncentrują się w układach powiatowych, jak i w miejskich obszarach funkcjonalnych,
 - **potencjalny ośrodek subregionalny Miastko**, którego obecnie niska pozycja rozwojowa może wyraźnie zyskać w związku z realizacją drogi ekspresowej S-11 i modernizacji linii kolejowej nr 405,
 - **pozostałe ośrodki o znaczeniu ponadgminnym i lokalnym równoważące rozwój**.
 - c) **podstawowe pasma rozwojowe oparte na infrastrukturze sieci TEN-T i TEN-E**, w których rozwój zachodzić będzie węzłowo (w strukturach nanizanych na podstawowe elementy układu transportowego), w tym:
 - **nadwiślańsko-zatokowe pasmo rozwojowe** nawiązujące do wybrzeża Zatoki Gdańskiej i doliny Wisły, ukształtowane w oparciu o **korytarz transportowy nadwiślańsko-zatokowy** (drogi (przede wszystkim autostrada A1) i linie kolejowe (w szczególności nr 131) w relacjach Władysławowo – Trójmiasto –

⁵ Wymaga ona uwzględnienia specyfiki położenia Trójmiasta poza geometrycznym centrum regionu co w znacznym stopniu, przy ograniczeniach dostępności transportowej, zmniejsza możliwości jego oddziaływania na całe województwo; wpływa to na konieczność innego postrzegania roli Słupska i układu bipolarnego Chojnice - Człuchów położonych w zachodniej jego części; jednocześnie należy je postrzegać jako ośrodki o znaczących wpływach i oddziaływaniach ponadwojewódzkich, stanowiących stimulanty spójności terytorialnej regionu i jego otoczenia.

⁶ Kształtowanie obszaru metropolitalnego przez włączenie do gry metropolitalnej Elbląga, może stworzyć warunki do rozwoju komplementarnych funkcji poszczególnych ośrodków miejskich, a w dalszej przyszłości, przy odpowiednich uwarunkowaniach geopolitycznych, przyczynić się do ukształtowania transgranicznego obszaru metropolitalnego Trójmiasto – Elbląg – Kaliningrad.

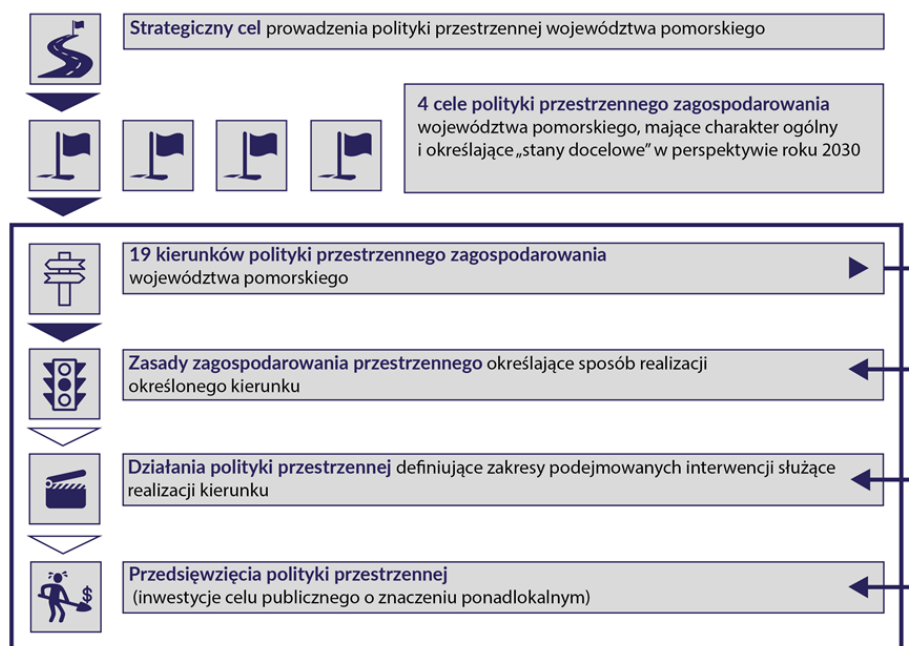
Tczew – Toruń/Bydgoszcz, prowadzące z południa Polski do portów Trójmiasta oraz drogę wodną Wisły) i **korytarz infrastrukturalny Doliny Wisły** (linie elektroenergetyczne przesyłowe, gazociągi wysokiego ciśnienia i ropociągi paliw płynnych), będący strefą rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego oraz transportowo-logistycznego;

- **północno-żuławskie pasmo rozwojowe** ukształtowane w oparciu o **korytarz transportowy północny** (drogi (S-6 i S-7) i linie kolejowe (w szczególności 9, 202 i 204) prowadzące z kierunku zachodniego Szczecin – Koszalin - Słupsk – Gdańsk – Tczew/Elbląg w kierunku Warszawy i państw bałtyckich) oraz **korytarz infrastrukturalny Szczecin – Gdańsk** (linie elektroenergetyczne przesyłowe, gazociąg wysokiego ciśnienia prowadzący z terminalu regazyfikacyjnego w Świnoujściu oraz węzłowe elementy elektroenergetyczne związane m.in. z produkcją energii oraz odbiorem mocy z morskich i lądowych farm wiatrowych), będące strefą rozwoju aktywności gospodarczej związanej z logistyką, przetwórstwem rolno-spożywczym oraz produkcją urządzeń OZE; w perspektywie roku 2030 obszary na północ od pasma (w rejonie Choczewo-Żarnowiec) może uzyskać nowe uwarunkowania rozwojowe w wyniku decyzji o lokalizacji i budowie elektrowni jądrowej, determinując liczne przekształcenia przestrzenne;
 - d) **pozostałe korytarze infrastruktury transportowej**, decydującej o trwałym włączeniu całego regionu w procesy rozwojowe; wraz z korytarzami infrastruktury TEN-T, tworzą one ruszt transportowy województwa, którego wdrożenie wymaga działań inwestycyjnych prowadzonych z poziomu rządowego; układ ten tworzą:
 - **południowy korytarz transportowy** oparty o układ drogowo-kolejowy w relacjach Elbląg - Malbork - Tczew - Starogard Gdański - Czersk - Chojnice - Człuchów - Wałcz,
 - **środkowy korytarz transportowy** oparty o układ drogowo-kolejowy Gdynia - Żukowo - Kościerzyna - Bytów - Miastko - Białe Bórze - Szczecinek,
 - **kaszubski korytarz transportowy** oparty o układ drogowo-kolejowy Łeba – Lębork – Kościerzyna – Chojnice,
 - **środkowopomorski korytarz transportowy** oparty o układ drogowo-kolejowy Koszalin - Szczecinek - Piła - Poznań, który mimo położenia w całości poza granicami województwa, domyka po stronie zachodniej ruszt transportowy regionu;
 - e) **strefy wielofunkcyjne o charakterze leśnym, rolno-leśnym z różnym stopniem zainwestowania turystycznego i wypoczynkowego**, w których wysokie walory środowiska przyrodniczego i unikatowe wartości kulturowe tworzą potencjał do pobudzania popytu europejskiego i krajowego - główne stymulanty ich aktywizacji:
 - **nadmorskie pasmo turystyczno-rekreacyjne** – będące głównym rejonem rozwoju funkcji turystycznych opartych na zasobach i walorach rozpoznawalnych w skali ogólnopolskiej; wymaga ono wsparcia zwłaszcza w zakresie wdrażania rozwiązań gospodarki niskoemisyjnej, rozwoju funkcji uzdrowiskowych oraz zintegrowanych i kompleksowych działań związanych z obsługą transportową;
 - **strefy: rolne Żuław⁷ oraz rolne i rolno-leśne Pobrzeża i Powiśla** – należące do podstawowych rejonów żywicielskich w skali krajowej, wymagające wsparcia w zakresie utrzymania właściwych warunków dla wysokotowarowej produkcji rolnej, rozwoju przetwórstwa rolno-spożywczego oraz produkcji biokomponentów do paliw;
 - **strefy leśne i rolno-leśne pojezierzy** – stanowiące rejony predystynowane do rozwoju rolnictwa ekologicznego (strefy ekologizacji rolnictwa), zapewniającego efektywne wykorzystanie rolniczego potencjału produkcyjnego przy zachowaniu wysokich walorów przyrodniczych obszarów wiejskich (utrzymanie bioróżnorodności, ochrona gleb i wód, wartości krajobrazowych); strefy te charakteryzuje występowanie licznych kompleksów zainwestowania turystyczno-rekreacyjnego wokół dużych zespołów jezior, w stosunku do których konieczne jest podjęcie działań inwestycyjnych zwłaszcza w zakresie rozwoju infrastruktury wodno-kanalizacyjnej.
- 4) Należy oczekiwać, że kształtowana w ten sposób struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa – stawać się będzie **zasadniczą podstawą rozwoju przestrzennego województwa w perspektywie roku 2030. Realizacja wizji REGIONU METROPOLITALNEGO stanowi zatem strategiczny cel prowadzenia polityki przestrzennej województwa.**

⁷ Sztucznie przedzielony granicą administracyjną (między województwem pomorskim a województwem warmińsko-mazurskim) obszar Żuław, wymaga współpracy i koordynacji polityki rozwoju na różnych poziomach zarządzania.

6. POLITYKA PRZESTRZENNA

- 1) *Plan określa 3 cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa*, mające charakter ogólny i określające „stany docelowe przestrzeni” w perspektywie roku 2030. Cele są podporządkowane **strategicznemu celowi prowadzenia polityki przestrzennej województwa**, wyrażonemu za pomocą modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej **REGIONU METROPOLITALNEGO**, syntetycznie opisującego i obrazującego wyobrażenie tego, co ma zostać osiągnięte dzięki realizacji *Planu*.
- 2) *Cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa są spójne z celami strategicznymi określonymi w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*. Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w I etapie realizacji *Planu* (określanym jako zdeterminowany) ukierunkowane będą na realizację 3 celów strategicznych ustalonych w *Strategii*, mających charakter ogólny i określających pożądane stany docelowe w ujęciu problemowym, a skonkretyzowanych przez 10 celów operacyjnych oraz 35 kierunków działań. Kolejne etapy realizacji *Planu*, będą podporządkowane celom rozwojowym województwa wynikającym z kolejnych *Strategii*, ale to *Plan* wyznacza dla nich ramy działań w zakresie kształtowania przestrzeni województwa i zmian w jej zagospodarowaniu.
- 3) Przyjęte w *Planie* cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa konkretyzowane są przez 15 kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa. Dla każdego kierunku zdefiniowane zostały zasady zagospodarowania przestrzennego, określające sposób realizacji określonego kierunku oraz *działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej* definiujące zakresy podejmowanych interwencji służące realizacji kierunku.
- 4) Na *przedsięwzięcia polityki przestrzennej*, składają się:
 - a) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym wynikające z dokumentów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra oraz sejmik województwa, które zostały określone jako ustalenia *Planu*;
 - b) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym nie wynikające z programów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra oraz sejmik województwa, które z uwagi na potrzebę koordynacji polityki przestrzennej w perspektywie długofalowej powinny być przedmiotem dyskusji (część z nich ma charakter postulatyczny) dotyczącej ich realizacji, zgodnie z systemem realizacyjnym *Planu*.
- 5) W *Planie* został określony także 4-ty cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, odnoszący się do zidentyfikowanych obszarów funkcjonalnych. Cel ten ma charakter uszczegółowiający w stosunku do pozostałych celów, a jednocześnie zintegrowany, gdyż integruje różne zagadnienia ujmowane w poszczególnych celach, które są specyficzne dla danego obszaru funkcjonalnego. W ramach tego celu zdefiniowano 4 kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, odnoszące się do czterech typów obszarów funkcjonalnych określonych w *Planie*.



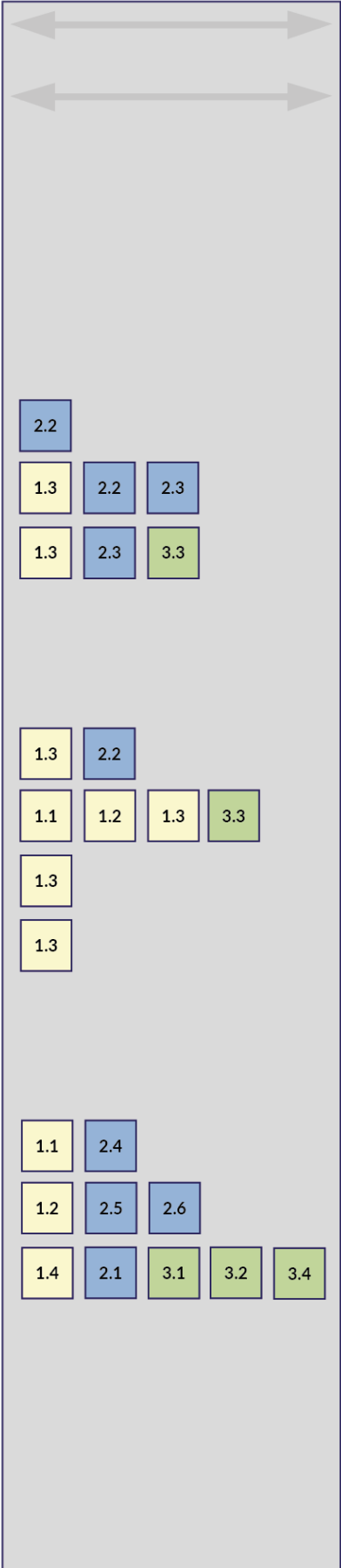
RYC. 8. STRUKTURA OPISU POLITYKI PRZESTRZENNEJ PLANU.

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2020	
CELE STRATEGICZNE	CELE OPERACYJNE

1. NOWOCZESNA GOSPODARKA	1.1	WYSOKA AKTYWNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTW
	1.2	KONKURENCYJNE SZKOLNICTWO WYŻSZE
	1.3	UNIKATOWA OFERTA TURYSTYCZNA I KULTURALNA

2. AKTYWNI MIESZKAŃCY	2.1	WYSOKI POZIOM ZATRUDNIENIA
	2.2	WYSOKI POZIOM KAPITAŁU SPOŁECZNEGO
	2.3	EFEKTYWNY SYSTEM EDUKACJI
	2.4	LEPSZY DOSTĘP DO USŁUG ZDROWOTNYCH

3. ATRAKCYJNA PRZESTRZEŃ	3.1	SPRAWNY SYSTEM TRANSPORTOWY
	3.2	BEZPIECZEŃSTWO I EFEKTYWNOŚĆ ENERGETYCZNA
	3.3	DOBRY STAN ŚRODOWISKA



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2030	
KIERUNKI	CELE
POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	

1.1	KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO	1. WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY
1.2	KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO	
1.3	RACJONALIZACJA ROZMIESZCZENIA I POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE	
1.4	ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROŻEŃ NATURALNYCH	

2.1	EFEKTYWNE I BEZPIECZNE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW PRZESTRZENI DLA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ	2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO
2.2	KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY	
2.3	WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WALORY PRZYRODNICZO-KULTUROWE, KRAJOBRAZOWE I FUNKCJE METROPOLITALNE	
2.4	KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ	
2.5	ZWIĘKSZANIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO I SPRAWNOŚCI SYSTEMÓW PRODUKCJI, PRZESYŁU I DYSTRYBUCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ, CIEPŁA, GAZU, ROPY NAFTOWEJ ORAZ PRODUKTÓW ROPOPOCHODNYCH	
2.6	WYKORZYSTYWANIE MOŻLIWOŚCI LOKALNYCH DO PRODUKCJI ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH ORAZ JEJ ODBIORU	
2.7	KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA	

3.1	ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO	3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA
3.2	UTRZYMANIE I ODTWARZANIE RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ I SPÓJNOŚCI PRZYRODNICZEJ	
3.3	OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM	
3.4	OGRANICZANIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA	

4.1	WZMACNIANIE RELACJI FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH W MIEJSKICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH Z WYKORZYSTANIEM ZRÓŻNICOWANYCH POTENCJAŁÓW	4. URUCHOMIONE POTENCJAŁY ROZWOJOWE OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH
4.2	KOORDYNACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARACH SZCZEGÓLNYCH ZJAWISK W SKALI MAKROREGIONALNEJ	
4.3	WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO ZWIĄZANEGO ZE SZCZEGÓLNYMI WALORAMI PRZYRODNICZO-KULTUROWYMI I KRAJOBRAZOWYMI	
4.4	KSZTAŁTOWANIE WARUNKÓW PRZESTRZENNYCH DLA ROZWOJU STRATEGICZNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH	

Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania województwa

- 1) Polityka zagospodarowania przestrzennego określona w *Planie* podporządkowana jest **ustrojowej zasadzie zrównoważonego rozwoju** rozumianego jako taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności oraz obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.
- 2) Zasady polityki przestrzennego zagospodarowania województwa nawiązują do zasad polityki przestrzennego zagospodarowania kraju przyjętych w KPZK 2030. Mają one charakter stały i dotyczą wszelkich form działalności w odniesieniu do przestrzeni województwa oraz są podstawą kształtowania ładu przestrzennego zapewniającego utrzymanie właściwych relacji estetycznych, funkcjonalnych i ekonomicznych zarówno pomiędzy różnymi sposobami zagospodarowania terenów zurbanizowanych, jak i w relacjach pomiędzy układem przyrodniczym i antropogenicznym. Wymaga to konsekwentnego harmonizowania zagospodarowania w układach regionalnych i lokalnych województwa. Należą do nich:
 - a) **zasada racjonalności ekonomicznej** - oznacza, że w ramach prowadzenia polityki przestrzennej uwzględniana jest ocena korzyści i strat społecznych, gospodarczych, środowiskowych i przestrzennych w długim okresie czasu,
 - b) **zasada oszczędnego i efektywnego gospodarowania przestrzenią** - oznacza intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, tak aby minimalizować ekspansję zabudowy na nowe tereny,
 - c) **zasada minimalizowania energochłonności struktur** - polegająca na kształtowaniu racjonalnych - z punktu widzenia transportu i konsumpcji energii - struktur przestrzennych,
 - d) **zasada przezorności ekologicznej** - oznacza stosowanie wszelkich możliwych środków zapobiegawczych w sytuacjach, gdy nie jest w pełni rozpoznany negatywny wpływ sposobu zagospodarowania na środowisko,
 - e) **zasada kompensacji ekologicznej** - polega na takim zarządzaniu przestrzenią, aby zachować zasoby biologiczne i równowagę przyrodniczą o wyrównywać szkody w środowisku wynikające z rozwoju przestrzennego, wzrostu poziomu urbanizacji i inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, a pozbawionych alternatywy neutralnej przyrodniczo,
 - f) **zasada zintegrowanej ochrony** - polega na integralnej ochronie wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu dla utrzymania równowagi środowiska i poprawy warunków i jakości życia,
 - g) **zasada spójności terytorialnej** - polega na kształtowaniu przestrzeni w oparciu o rozwój unikatowego potencjału poszczególnych terytoriów dla osiągnięcia celów rozwojowych, w tym spójności wewnętrznej dzięki zintegrowanemu zarządzaniu rozwojem,
 - h) **zasada redukcji napięć i konfliktów** - polega na takim kształtowaniu przestrzeni, aby minimalizować negatywne skutki ekologiczne, społeczne, gospodarcze oraz estetyczne zagospodarowania przestrzennego na styku obszarów o różnych funkcjach i sposobach zagospodarowania, przez przyjmowanie rozwiązań najmniej kolizyjnych,
 - i) **zasada udziału społeczeństwa w planowaniu przestrzennym** - polega na włączaniu społeczności regionalnej i lokalnych w proces kształtowania przestrzeni z zachowaniem atrybutów społeczeństwa obywatelskiego.

Zasady te stanowią podstawę kryteriów oceny trafności i zasadności proponowanych i podejmowanych działań mających wpływ na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa.

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.

WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY

Opis Celu:

Jakość warunków życia uwarunkowana jest realizacją szeregu celów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, silnie ze sobą powiązanych i współzależnych. Jest ona wypadkową sumy działań prowadzonych (lub zaniechanych) na różnych poziomach zarządzania i w ramach wielu polityk sektorowych, które tam gdzie to możliwe, powinny być koordynowane na etapie zintegrowanego planowania strategicznego i przestrzennego.

System osadniczy województwa ma charakter policentryczny. Jednak struktura sieci osadniczej nie jest zrównoważona. Zachodnia część województwa, oddalona od dominującego w tej strukturze ośrodka wojewódzkiego (skupiającego większość funkcji rozwojowych), dodatkowo odznacza się mniejszym zagęszczeniem ośrodków, co skutkuje niedostatkiem powiązań i słabszą dostępnością do usług na tym obszarze. Zarówno te, jak i inne dysproporcje związane z uwarunkowaniami poszczególnych obszarów znajdują swoje odzwierciedlenie w ich zróżnicowanej atrakcyjności osiedleńczej. Istotnym problemem, charakterystycznym dla otoczenia największych ośrodków miejskich, w tym przede wszystkim Trójmiasta, jest zjawisko niekontrolowanego rozlewania miast i powstawania amorficznych, monofunkcyjnych struktur mieszkaniowych. Skutkuje ono degradacją krajobrazu oraz rozwojem dysfunkcyjnych obszarów, generujących wysokie koszty związane z rozbudową infrastruktury transportowej, technicznej i społecznej.

Podstawą realizacji celu związanego z wysoką jakością przestrzeni zamieszkania i pracy powinno być dążenie do osiągnięcia (a niekiedy również przywrócenia) ładu przestrzennego, czyli kształtowanie przestrzeni jako harmonijnej całości, uwzględniającej w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania: funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne.

Kształtowaniu (w tym poprawie) funkcjonalności przestrzeni służyć będzie tworzenie warunków jak najlepszej dostępności do infrastruktury (transportowej, technicznej, społecznej). Wysoki poziom funkcjonalności, na miarę realnych możliwości ekonomicznych, możliwy będzie jednak do osiągnięcia jedynie poprzez świadome i konsekwentne planowanie rozwoju jednostek osadniczych, gdzie przyrost terenów mieszkaniowych wynikać będzie z rzeczywistych potrzeb oraz będzie ściśle powiązany z rozmieszczeniem i możliwościami rozwoju różnych elementów i systemów infrastrukturalnych.

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

- powstrzymanie dalszego rozlewania się zabudowy i zapewnienie wielofunkcyjności poszczególnych jednostek osadniczych pozwalające na zmniejszenie dystansów związanych z realizacją codziennych potrzeb i ograniczenie transportochłonności sieci osadniczej;
- zapewnienie wysokiej jakości środowiska zamieszkania, w tym ekologicznych warunków życia przez rozwój terenów mieszkaniowych w miejscach pozbawionych ograniczeń związanych z sąsiedztwem konfliktowych funkcji lub niekorzystnych uwarunkowań środowiskowych;
- zapewnienie odpowiedniego udziału terenów zieleni stanowiących przeciwwagę dla intensywnego zagospodarowania związanego z działalnością człowieka oraz służących codziennej rekreacji, w nowych oraz przekształcanych strukturach osadniczych;
- dążenie do zapewnienia dogodnych powiązań w codziennych relacjach: dom – nauka, dom – usługi i praca – usługi przez upowszechnianie transportu zbiorowego, jako podstawy obsługi transportowej terenów zurbanizowanych;
- zapewnienia mieszkańcom województwa minimalnych standardów wyposażenia w usługi publiczne na każdym poziomie organizacji struktury osadniczej województwa, w dostosowaniu do rangi i obszaru obsługi poszczególnych ośrodków;
- ograniczanie wprowadzania zabudowy mieszkaniowej na obszarach występowania zagrożeń naturalnych oraz poprawa bezpieczeństwa przeciwpowodziowego.

Aby możliwe było osiągnięcie trwałych efektów realizacji przyjętego Celu konieczne jest uwzględnienie zasady zrównoważonego rozwoju, która wraz z zasadą kształtowania ładu przestrzennego, ustawowo wskazana została jako podstawa dla planowania i zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie działania służące osiągnięciu wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania i pracy muszą zakładać długookresową perspektywę i odnosić się zarówno do sytuacji obecnych, jak i przyszłych pokoleń.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu:

- ograniczenie wprowadzania nowego zainwestowania na tereny otwarte, poprzez efektywne wykorzystanie terenów już zagospodarowanych (w tym rewitalizację obszarów zdegradowanych) oraz kształtowanie i rozwijanie zwartych struktur osadniczych - minimalizujących koszty (ekonomiczne i środowiskowe) związane z ich obsługą;
- zwiększenie koordynacji rozwoju osadnictwa z możliwościami rozwojowymi sieciowych systemów infrastruktury technicznej wpływających na poziom życia zarówno w sposób bezpośredni (komfort życia związany z dostępnością udogodnień cywilizacyjnych) jak i pośredni (wysoka jakość środowiska jako istotny wyznacznik jakości przestrzeni życia i pracy);
- rozwój i racjonalne rozmieszczenie ponadlokalnych usług publicznych w dostosowaniu do rangi i obszaru obsługi poszczególnych ośrodków;
- wzrost atrakcyjności środowiska zamieszkania, rozumianej jako upowszechnienie dostępności do podstawowych usług publicznych, w tym terenów codziennej rekreacji, a także do przystanków i węzłów transportu zbiorowego w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania;
- spadek udziału transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego wraz z systemowymi rozwiązaniami integrującymi ruch pieszy, rowerowy, różne środki transportu zbiorowego oraz transport indywidualny;
- ograniczenie działań negatywnie wpływających na walory krajobrazowe (w tym kompozycję urbanistyczną istniejących założeń) i zwiększenie skuteczności ich ochrony;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa powodziowego regionu zgodnie z planami zarządzania ryzykiem powodzi oraz adaptacja do zmian klimatu;
- zwiększenie poziomu bezpieczeństwa publicznego.

Wskaźniki (kontekstowe):

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2011-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w ogólnej powierzchni (%)	1,08 (2014)	utrzymanie	ewidencja gruntów DGiK UMWP
Udział terenów zieleni (bez lasów) w powierzchni miast ogółem (%)	2,3 (2014)	2,5	GUS
Liczba pasażerów przewiezionych w publicznym transporcie zbiorowym (mln)	373 (2011)	400	GUS
Uczestnicy imprez organizowanych przez domy, ośrodki kultury, kluby i świetlice na 1.000 mieszkańców	834 (2014)	950	GUS
Odsetek dzieci objętych zorganizowaną opieką nad dziećmi do lat 3	3,9 (2013)	40,0	GUS
Odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym	70,7 (2013)	95,0	GUS
Powierzchnia, na której wzrośnie bezpieczeństwo powodziowe (ha)	do określenia na podstawie MRP	wzrost wartości	RZGW Gdańsk, Poznań, Szczecin

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.1.

KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO

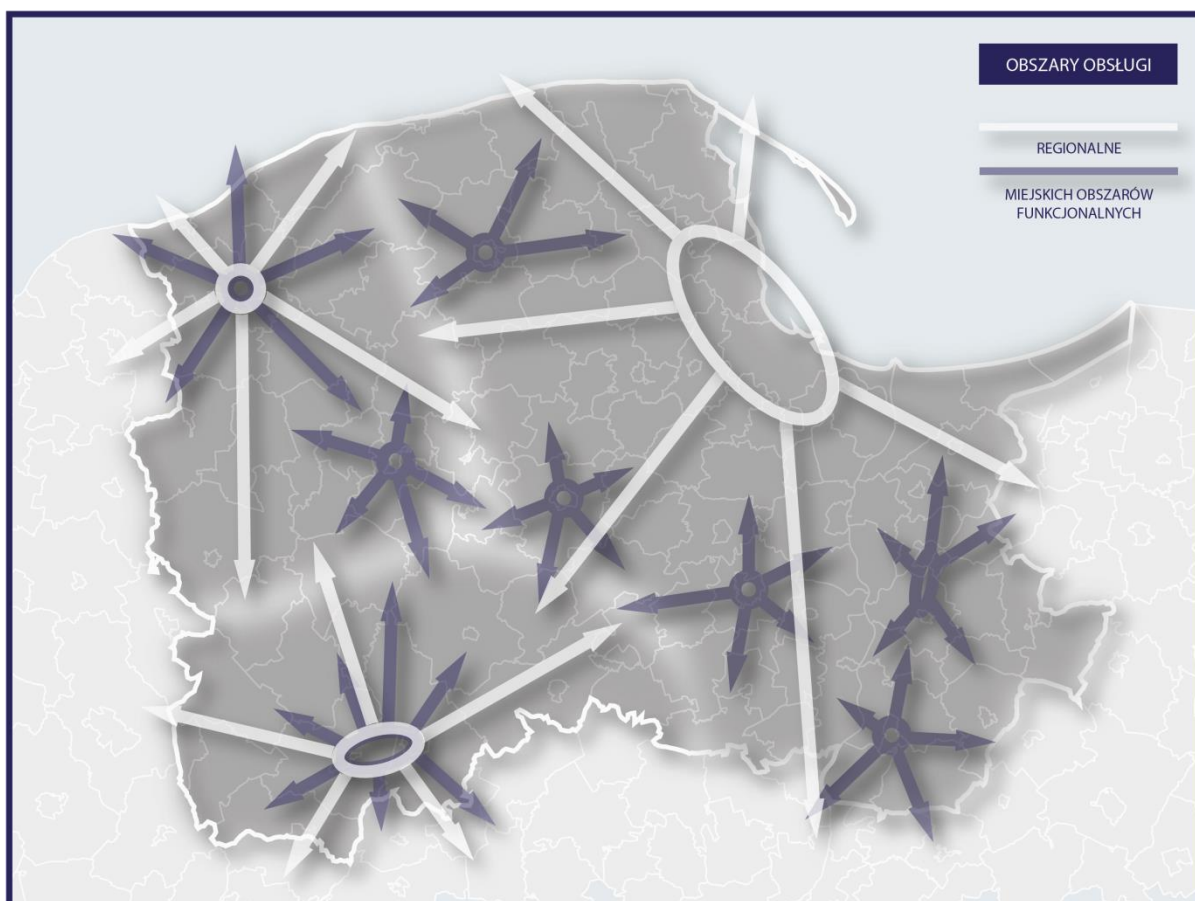
ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.1.:

1.1.1. Zasada kształtowania zrównoważonej struktury funkcjonalno-przestrzennej sieci osadniczej poprzez przyjęcie hierarchii, określającej rangę i wynikającą z niej rolę poszczególnych ośrodków:

- a. ośrodek ponadregionalny: Gdańsk, Gdynia, Sopot (Trójmiasto – ugruntowany układ tripolarny);
- b. ośrodek regionalny: Słupsk wraz z Ustką (rozwijający się układ bipolarny);
- c. potencjalny ośrodek regionalny: Chojnice-Człuchów wraz z Tucholą (potencjalny układ tripolarny);
- d. ośrodki regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego: Tczew i Wejherowo;
- e. ośrodki subregionalne: Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork-Sztum (rozwijający się układ bipolarny), Starogard Gdański;
- f. ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, w tym:
 - stolice powiatów: Kartusy, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Puck,
 - miasta położone w wielofunkcyjnym paśmie osadniczym o silnym potencjale ludnościowym: Reda i Rumia,
 - miejscowości położone w oddaleniu od większych ośrodków, istotne dla obsługi otaczających je obszarów: Brusy, Czersk, Miastko, Sierakowice,
 - nadmorskie miejscowości turystyczne (wyspecjalizowane ośrodki sezonowe): Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Władysławowo,
 - małe miasta o potencjale do rozwoju funkcji ponadlokalnych: Gniew i Pelplin (gospodarczych, w tym turystycznych) oraz Żukowo (ośrodek istotny dla obsługi terenów rozwoju osadnictwa w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta, a także potencjalny integracyjny węzeł transportowy w przypadku lokalizacji nowego dworca regionalnego transportu autobusowego),
- g. ośrodki lokalne: miejscowości gminne, zwłaszcza miasta: Czarna Woda, Czarne, Debrzno, Dzierżgoń, Kępice, Nowy Staw, Prabuty, Skarszewy, Skórcz, oraz inne miejscowości o potencjale do rozwoju jako ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na poziomie lokalnym.

1.1.2. Zasada budowania spójności terytorialnej województwa poprzez uwzględnianie w planowaniu strategicznym i przestrzennym trzech zasadniczych obszarów obsługi, które na poziomie regionalnym stanowią:

- a. obszar obsługi ośrodka ponadregionalnego (Gdańsk, Gdynia, Sopot), gdzie:
 - centrum obsługi koncentruje się w Trójmieście, wspomagane przez szereg funkcji rozmieszczonych na całym obszarze, w szczególności w ośrodkach wielofunkcyjnego pasma osadniczego: Tczewie i Wejherowie,
 - teren obszaru obsługi obejmuje powiaty: gdański, kartuski, kościerski, kwidzyński, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, starogardzki, sztumski, tczewski, wejherowski;
- b. słupski obszar obsługi, gdzie:
 - centrum obsługi koncentruje się w Słupsku,
 - teren obszaru obsługi obejmuje powiaty: bytowski i słupski;
- c. chojnicko-człuchowski obszar obsługi, gdzie:
 - centrum obsługi koncentruje się w Chojnicach i Człuchowie,
 - teren obszaru obsługi obejmuje powiaty: chojnicki i człuchowski.



RYC. 9. OBSZARY OBSŁUGI W WOJEWÓDZTWIE.

1.1.3. Zasada kształtowania miejskich obszarów funkcjonalnych, poprzez prowadzenie spójnej polityki przestrzennej i wzmacnianie wzajemnych powiązań (m.in. organizacyjnych, instytucjonalnych i infrastrukturalnych) na obszarach miast rdzeniowych oraz gmin w zasięgu ich funkcjonalnego otoczenia, z uwzględnieniem:

- a. Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w zasięgu rdzenia oraz strefy funkcjonalnej¹ (jako miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego);
- b. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa;
- c. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Chojnice-Człuchów;
- d. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kościerzyny;
- e. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna;
- f. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka;
- g. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum;
- h. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupska;
- i. Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego.

1.1.4. Zasada pierwszeństwa wykorzystania obszarów istniejącego zagospodarowania oraz ograniczania rozwoju osadnictwa na terenach otwartych, polegająca na:

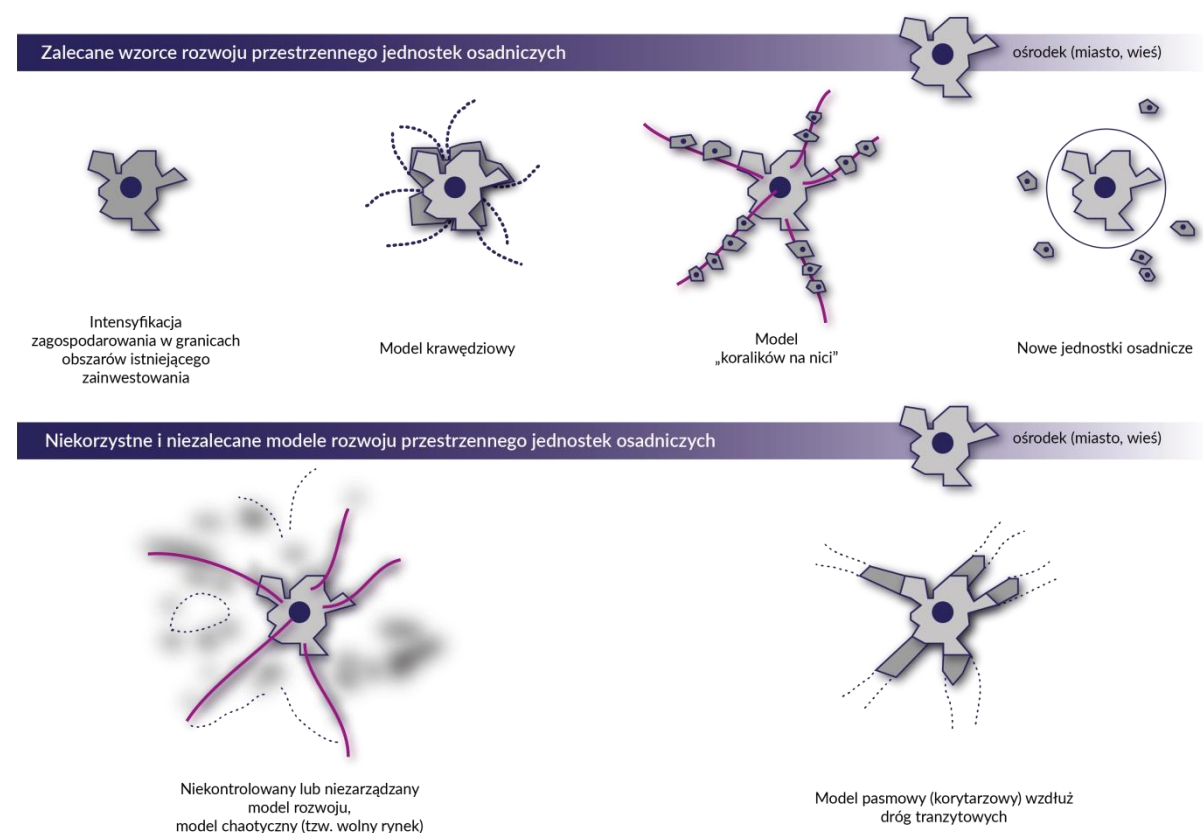
- a. regeneracji obszarów zdegradowanych, w szczególności poprzez rewitalizację oraz inne działania mające na celu przywrócenie im utraconych walorów lub/i nadanie nowych funkcji (modernizacja, rewitalizacja, adaptacja, rekultywacja, remediacja, itd.);

¹ Strefa funkcjonalna OM G-G-S: ośrodki wzmacniające wielofunkcyjne pasmo osadnicze, czyli miasta: Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo wraz z gminami położonymi w sąsiedztwie tego pasma: Cedry Wielkie, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, gm. Pruszcz Gdański, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, gm. Puck, m. Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, gm. Tczew, Trąbki Wielkie, gm. Wejherowo, Władysławowo, Żukowo.

- b. uzupełnianiu i kontynuacji obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, z zapewnieniem standardów uwzględniających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne środowiska zamieszkania i pracy²;
- c. otwieraniu nowych terenów pod rozwój osadnictwa na podstawie uzasadnionej potrzeby³.

1.1.5. Zasada kształtowania zwartych przestrzennie jednostek osadniczych, minimalizująca terenochłonność oraz potrzeby związane z ich obsługą, ograniczająca ich negatywny wpływ na środowisko oraz sprzyjająca rozwijaniu więzi społecznych, polegająca na:

- a. uwzględnianiu w planowaniu przestrzennym modelowych wzorców rozwojowych jednostek osadniczych, przeciwdziałających amorficznemu, niekontrolowanemu przyrostowi zagospodarowania⁴;
- b. domykaniu granic zainwestowania, tzn. wyznaczaniu obszarów rozwojowych tak, aby ekspansja zainwestowania na każdym etapie kształtowała czytelną krawędź pomiędzy terenami zainwestowanymi i terenami otwartymi i zapewniała budowę całościowych, kompaktowych struktur;
- c. unikaniu pasmowego rozwoju zabudowy wzdłuż głównych, tranzytowych ciągów komunikacyjnych.



RYC. 10. ZALECANE I NIEKORZYSTNE WZORCE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO JEDNOSTEK OSADNICZYCH.

Źródło: Urban Pattern Specification – Stephen Marshall-Institute of Community Studies, London 21st January 2005.

1.1.6. Zasada planowania wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, polegająca na integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszarów o różnym (ale niekonfliktowym) przeznaczeniu, uwzględniającej rozwój programu adekwatnego do wielkości i rangi danej jednostki lub jej części oraz minimalizującej potrzeby transportowe związane z przemieszczeniami w relacjach: dom-praca-usługi⁵.

² Zgodnie z art. 1, ust. 4, pkt 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 Nr 80 poz.717 ze zm.).

³ Na podstawie przeprowadzonych bilansów potrzeb (wynikających m.in. z prognoz demograficznych) oraz istniejących i potencjalnych możliwości i ograniczeń.

⁴ Przede wszystkim: rozwój jednostek „do wewnątrz” – uzupełnianie ukształtowanych struktur; model krawędziowy – stopniowy przyrost zainwestowania na obrzeżach ukształtowanych struktur; kompleksowy rozwój nowych jednostek (ośrodków satelitarnych).

⁵ Jednostkę osadniczą przyjmuje się zgodnie z definicją określoną w art. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych (Dz.U. z 2003 r. Nr 166, poz. 1616) – jako wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkały przez ludzi.

1.1.7. Zasada etapowania kompleksowego rozwoju jednostek osadniczych dla konkretnej, docelowej liczby mieszkańców, dla której możliwe będzie zaprogramowanie i zapewnienie odpowiedniej obsługi, polegająca na koordynacji rozwoju osadnictwa z realnymi możliwościami:

- a. wypełnienia zaplanowanych struktur przestrzennych w określonym czasie (szacowanymi na podstawie szczegółowej analizy trendów demograficznych, w tym migracyjnych);
- b. rozbudowy istniejącej infrastruktury (na podstawie analizy planów inwestycyjnych operatorów mediów i zdolności finansowych gminy), w zakresie:
 - infrastruktury technicznej (ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia dostaw energii elektrycznej oraz odprowadzenia ścieków w ramach zasięgu aglomeracji ściekowych),
 - systemów transportowych (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego),
 - podstawowych usług i przestrzeni publicznych (w tym terenów zieleni i przestrzeni otwartych).

1.1.8. Zasada prowadzenia stabilnej polityki przestrzennej, określającej długofalowe kierunki rozwoju – jako istotnego warunku minimalizowania konfliktów przestrzennych i budowania zrównoważonych struktur poprzez:

- a. zintegrowanie planowania przestrzennego z wieloletnim planowaniem finansowym;
- b. zachowanie spójności polityki formułowanej na poziomie gminnym i ponadlokalnym, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych lub powiatów;
- c. zachowanie aktualności i kompleksowości dokumentów planistycznych, w tym sukcesywne, całościowe aktualizowanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz sporządzanie miejscowych planów dla obszarów obejmujących całościowe jednostki osadnicze, w powiązaniu z kontekstem otoczenia;
- d. jednoznaczne określanie przeznaczenia poszczególnych terenów w celu efektywnego wykorzystania ich potencjałów⁶.

1.1.9. Zasada krystalizacji sieci osadniczej w strefach podmiejskich, w szczególności na obszarach rozproszonej, monofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej, polegająca na wzmacnianiu rangi wybranych miejscowości - ośrodków krystalizacji, spełniających następujące kryteria:

- a. o dobrych uwarunkowaniach związanych z dostępnością transportem zbiorowym;
- b. posiadających potencjał do rozwoju funkcji usługowych, które będą w stanie zaspokoić potrzeby mieszkańców z ich bezpośredniego otoczenia⁷.

1.1.10. Zasada efektywnego wykorzystania obszarów centralnych miast poprzez:

- a. kształtowanie policentrycznej struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta o gęstej i wielofunkcyjnej zabudowie;
- b. intensyfikację wykorzystania terenów w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i węzłów transportu zbiorowego (przystanki kolei miejskiej i aglomeracyjnej, transportowe węzły integracyjne, przystanki zintegrowane) oraz terenów włączonych w miejski system infrastruktury pieszej i rowerowej.

1.1.11. Zasada efektywnej i sprawnej obsługi struktur osadniczych transportem zbiorowym, rozumiana jako:

- a. racjonalizacja polityki w zakresie transportu zbiorowego z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów, tj.: obszaru metropolitalnego (ze zróżnicowaniem w ramach stref: centralnej, funkcjonalnej i potencjalnie funkcjonalnej), miejskich obszarów funkcjonalnych oraz pozostałego obszaru województwa, przy czym dla ośrodka regionalnego (Słupska) należy przyjmować zasady analogicznie jak dla strefy centralnej obszaru metropolitalnego;
- b. dowiązywanie linii komunikacyjnych transportu zbiorowego, na których jest planowane wykonywanie przewozów (metropolitalnych, powiatowych, gminnych) o charakterze użyteczności publicznej do

⁶ „Jednoznaczne określanie” wyklucza dowolność w przeznaczaniu terenów. Stosowane w SUIKZP określenie „tereny rozwojowe” jako zbyt elastyczne prowadzić może do sytuacji konfliktowych lub w perspektywie czasu, w związku z przypadkowym, fragmentarycznym zagospodarowywaniem danego terenu zniweczyć jego potencjał. Potrzebne jest doprecyzowanie czy mają to być np. wielofunkcyjne tereny mieszkaniowe, czy tereny przemysłowe pod funkcje terenochłonne, lub/i uciążliwe, wymagające separacji od terenów mieszkaniowych i usługowych. Istotne jest odróżnienie pojęcia wielofunkcyjności od ww. dowolności (umożliwiającej realizację „wszystkiego wszędzie”) – planowanie terenów wielofunkcyjnych powinno wiązać się z określeniem typów funkcji, które mają współistnieć na danym terenie oraz związanych z tym zasad zagospodarowania, które swoje uszczegółowienie powinny znajdować w mpzp.

⁷ W przypadku mieszkańców stref podmiejskich - realizowanych dotychczas głównie w ośrodku rdzeniowym.

węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych położonych w ciągu linii kolejowych, na których samorząd województwa organizuje wojewódzkie przewozy pasażerskie;

- c. kształtowanie struktury funkcjonalnej i lokalizacji obszarów/obiektów generujących ruch w sposób sprzyjający redukcji potrzeb transportowych w skali regionalnej i metropolitalnej;
- d. lokalizacja intensywnej zabudowy mieszkaniowej w miejscach możliwych do obsłużenia (obecnie lub w przyszłości) przez transport zbiorowy;
- e. lokalizacja stref działalności gospodarczej w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu obsługi transportem zbiorowym;
- f. integracja środków transportu pasażerskiego poprzez właściwą lokalizację, typ i program użytkowy węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, z uwzględnieniem ich hierarchicznego podziału⁸;
- g. uwzględnianie w węzłach integracyjnych zlokalizowanych w strefach podmiejskich infrastruktury systemu P&R.

1.1.12. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających dobre ekologiczne warunki życia, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur:

- a. wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych;
- b. zachowania i kształtowania zielonej infrastruktury, w tym zapewnienia udziału (lub/i dostępu do) terenów zieleni i powierzchni biologicznie czynnej proporcjonalnie do przyrostu zainwestowania (w tym zwiększającej się liczby mieszkańców);
- c. ograniczeń wynikających ze szczególnych uwarunkowań związanych z:
 - sąsiedztwem istniejących lub rozwijających się funkcji mogących mieć istotny wpływ: na jakość powietrza, klimat akustyczny i aerosanitarny, narażenie na drgania i wibracje oraz szkodliwe promieniowanie oraz oddziaływanie pól elektromagnetycznych, z zachowaniem standardów wynikających z obowiązujących norm⁹,
 - potrzebami ochrony zasobów wód powierzchniowych i podziemnych,
 - ryzykiem wystąpienia powodzi¹⁰ i następstw zmian klimatycznych,
 - zagrożeń morfodynamicznych.

1.1.13. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających wysoką jakość przestrzeni zurbanizowanej, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur:

- a. wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych;
- b. rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych dostosowanych do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych, w tym poszanowania tożsamości kulturowej istniejących struktur poprzez zachowanie:
 - czytelności historycznych układów urbanistycznych i ruralistycznych,
 - układu rozplanowania, skali, formy, proporcji oraz rozwiązań materiałowych zabudowy¹¹, charakterystycznych dla określonej jednostki osadniczej (w tym jej rangi) i lokalnej tradycji budowlanej¹²,
 - specyficznych historycznych elementów zagospodarowania (w tym oryginalnych urządzeń i rozwiązań z zakresu techniki i infrastruktury, historycznych urządzonych terenów zielonych, parków i zbiorników wodnych).

1.1.14. Zasada kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych:

⁸ Zgodnie z zasadą 2.4.6.

⁹ W zakresie uciążliwości wynikających z sąsiedztwa funkcji transportowych z uwzględnieniem zasad określonych w kierunku 1.2.

¹⁰ Z uwzględnieniem zasad określonych w kierunku 1.4

¹¹ W przypadku obszarów wiejskich – również rodzimego charakteru przydomowej zieleni urządzonej (gatunki roślin i tradycyjne formy ich stosowania), gdzie stanowi ona jeden z elementów istotnych dla zachowania charakterystycznych cech krajobrazu, ustalonego uwarunkowaniami przyrodniczymi oraz tradycją właściwą dla danego miejsca.

¹² W przypadku obszarów i obiektów historycznych – z wykorzystaniem współczesnych środków architektonicznego wyrazu dla interpretacji dawnych form oraz z zachowaniem czytelności w rozróżnieniu tkanki historycznej (w tym jej nawarstwień) i nowego zainwestowania.

- a. sprzyjających integracji społecznej i budowaniu lokalnej tożsamości;
- b. projektowanych i realizowanych z zapewnieniem najwyższych standardów w zakresie funkcjonalności (w tym bezpieczeństwa użytkowania oraz dostosowania do potrzeb wszystkich użytkowników¹³) i estetyki, mających istotny wpływ na atrakcyjność osiedleńczą i inwestycyjną ośrodków;
- c. projektowanych i realizowanych z zastosowaniem zróżnicowanych form architektonicznego wyrazu – sprzyjających dobrej orientacji w przestrzeni oraz tworzeniu efektu *genius loci* (niepowtarzalności miejsca);
- d. tworzących spójne systemy funkcjonalne i kompozycyjne, adekwatnie do skali poszczególnych struktur (zarówno w odniesieniu do osiedli, dzielnic, jak i całych miejscowości i miast).

1.1.15. Zasada zapewnienia najwyższej jakości rozwiązań koncepcyjnych i projektowych dla priorytetowych przestrzeni publicznych oraz miejsc i obiektów o szczególnym znaczeniu dla poszczególnych ośrodków jak i całego regionu poprzez wybór tych rozwiązań w drodze konkursów urbanistycznych i architektonicznych.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.1.:

1) Rewitalizacja obszarów zdegradowanych, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych.

do 2020 roku¹⁴:

- w miastach: *Brusy (Jednostka G – Centrum), Bytów (Miła), Chojnice (Dworcowa), Czersk (Jednostka F), Człuchów (Śródmieście), Debrzno (Centrum - Obszar I), Gdańsk (Biskupia Górka – Stary Chełm, Dolne Miasto – Plac Wałowy, Nowy Port – Letnica – Twierdza Wisłoujście, Orunia), Gdynia (Zamenhofa i Opata Hackiego – część dzielnicy Chylonia, Zachodnia część dzielnicy Witomino-Radiostacja, Obszar dawnej wsi Oksywie wraz z ulicami Dickmana i Śmidowicza), Gniew (Podzamcze i Stare Miasto), Kartusy (Centrum), Kościerzyna (1000lecia – Kartuska), Kwidzyn (Śródmieście), Lębork (Nowy Świat, Rejon ulic Mostnika, Stryjewskiego, Kossaka), Łeba (Śródmieście I), Malbork (Śródmieście I, Centrum II, Przedmieście), Miastko (Obszar C), Nowy Dwór Gdański (Obszar 11), Nowy Staw (E – Południe), Pelplin (Obszar nr 7 w obrębie ulic Starogardzkiej, Limanowskiego, Szpitalnej, Półko), Pruszcz Gdański (Obszar nr 7), Puck (Centrum), Rumia (Zagórze), Skarszewy (Jednostka 5 – Dworzec PKP, Jednostka 8 – Stare Miasto), Słupsk (Jednostka 2 Partyzantów, Jednostka 3 Sierpinka/Świętego Piotra, Jednostka 6 Długa/Jaracza, Jednostka 7 Plac Zwycięstwa/Tuwima, Jednostka 8 Wojska Polskiego, Jednostka 9 Reymonta/Prusa i Jednostka 10 Niemcewicz/Kopernika), Starogard Gdański (Śródmieście), Sztum (Jednostka IV, Jednostka V), Tczew (Zatorze i Stare Miasto), Ustka (Obszar E), Wejherowo (III Śródmieście), Żukowo (Centrum).*
- 2) Ponowne wykorzystanie obszarów poprodukcyjnych, pokolejowych, powojkowych, które utraciły swoje dotychczasowe funkcje i/lub walory środowiskowe, a posiadają potencjał do rozwoju funkcji: mieszkaniowych, mieszkaniowo-usługowych, usługowych, rekreacyjnych, a także związanych z zieloną infrastrukturą, z uwzględnieniem koniecznych do przeprowadzenia przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, rekultywacji oraz działań rewaloryzacyjnych, remontowych czy modernizacyjnych.
- 3) Rozwój nowych i podnoszenie jakości istniejących przestrzeni publicznych.
- 4) Podnoszenie jakości istniejących struktur podmiejskich:
 - a) koncentracja i rozwój podstawowych usług publicznych oraz powiązanych z nimi przestrzeni publicznych w istniejących i kształtujących się ośrodkach krystalizujących sieć osadniczą;
 - b) wzmacnianie powiązań w transporcie zbiorowym, pomiędzy ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą na poziomie lokalnym a ośrodkami wyższej rangi,
 - c) strukturyzacja przestrzenna obszarów zdegradowanych żywiołową suburbanizacją (rekompozycja funkcjonalno-przestrzenna), m.in. poprzez integrację istniejących małych struktur mieszkaniowych w większe zespoły, uwzględniające w swym programie ogólnodostępne przestrzenie publiczne oraz funkcje ośrodkotwórcze na poziomie lokalnym.

¹³ W tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego w rozumieniu art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169).

¹⁴ Jako priorytetowe do objęcia działaniami rewitalizacyjnymi przyjęto obszary o relatywnie najgorszej sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej w skali miasta i regionu.

- 5) Planowanie oraz realizacja systemów i obiektów zielonej infrastruktury, jako czynników mających wpływ na organizację przestrzeni (w tym kształtowanie struktur osadniczych) oraz zapewnienie w niej udziału funkcji przyrodniczo-rekreacyjnych.
- 6) Budowa, rozbudowa i modernizacja transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych wraz z odpowiednim wykorzystaniem i zagospodarowaniem przestrzeni w ich otoczeniu.
- 7) Przygotowanie analizy dotyczącej możliwości kształtowania obszarów osadnictwa w zasięgu oddziaływania regionalnego szynowego transportu zbiorowego.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 1.1.:

Ustalenia	
Zasada 1.1.1. a-e, f (tiret 1-7), g,	
Zasada 1.1.3. a-i,	
Zasada 1.1.4. a-c,	
Zasada 1.1.5. a-c,	
Zasada 1.1.7. a, b (tiret 1-3),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
-	Zasada 1.1.2.
Zasada 1.1.6.	-
Zasada 1.1.8. a-d,	Zasada 1.1.8. a, b,
Zasada 1.1.9. a-b,	-
Zasada 1.1.10. a-b,	Zasada 1.1.10. a-b,
Zasada 1.1.11. a-g,	Zasada 1.1.11. a-g,
Zasada 1.1.12. a, b, c (tiret 1-4)	-
Działanie 1)	Działanie 1)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.2.
KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

1.2.1. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do:

- a. podstawowych usług publicznych¹,
- b. transportu zbiorowego,
- c. przestrzeni publicznych, w tym przestrzeni otwartych,

przy czym przez odpowiednią dostępność należy rozumieć wzajemne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych oraz funkcji związanych z ich bezpośrednią obsługą zapewniające dojście piesze i dojazd rowerem w sposób: bezpieczny oraz możliwie najkrótszy.

1.2.2. Zasada określania w planowaniu lokalnym standardów dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych², jako obowiązującego programu zagospodarowania terenów mieszkaniowych, określającego:

- a. rezerwę terenową dla potrzeb lokalizacji tych usług, proporcjonalną do liczby ludności w zasięgu ich obsługi,
- b. maksymalne parametry dotyczące zasięgu ich obsługi (odległości liczone np. jako czas dojścia pieszego do miejsc świadczenia tych usług),
- c. minimalny wskaźnik rezerwy terenowej z przeznaczeniem na zieleń ogólnodostępną o funkcjach rekreacyjnych i ekologicznych.

1.2.3. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do infrastruktury technicznej (w szczególności do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz energetycznej) warunkującej poziom życia zgodny ze współczesnymi standardami cywilizacyjnymi, przy czym:

a. w zakresie zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków³ należy uwzględnić:

- równoczesną realizację urządzeń służących do zaopatrzenia w wodę z realizacją urządzeń do odprowadzania i oczyszczania ścieków⁴,
- analizę potrzeb i możliwości racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów wód podziemnych w celu zmniejszenia liczby ujęć i zwiększenia stopnia koncentracji systemów zaopatrzenia w wodę,
- dążenie do rozszerzenia zasięgu obsługi systemów zaopatrzenia w wodę, w celu objęcia nim 100% mieszkańców jednostek osadniczych;

b. w zakresie dostaw energii elektrycznej należy uwzględnić:

- możliwości zastosowania generacji rozproszonej opartej na małych jednostkach wytwórczych energii elektrycznej i ciepła, produkowanych w skojarzeniu,
- pozostałe zasady, o których mowa w kierunkach 1.1. oraz 2.5.

1.2.4. Zasada stosowania wysokiej jakości rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych:

- a. zapewniających wysokie walory funkcjonalne i estetyczne oraz dobre ekologicznie warunki życia⁵;
- b. sprzyjających kształtowaniu zwartej i energooszczędnej zabudowy, dobrze powiązanej przestrzennie i komunikacyjnie z otoczeniem;
- c. przyjaznych dla ruchu pieszego i rowerowego;
- d. uwzględniających zasady projektowania uniwersalnego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji⁶.

¹ Przy uwzględnieniu zasad opisanych w kierunku 1.3.

² W szczególności: placówek podstawowej opieki zdrowotnej, oświaty (żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe i gimnazjalne) i kultury (domy kultury, biblioteki, świetlice) oraz terenów i obiektów codziennej rekreacji (plac zabaw, boisko wielofunkcyjne, urządzonego terenu zieleni, itp.)

³ Z uwzględnieniem zasady 3.4.1.

⁴ Art. 42, ust.3 ustawy Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 469 z późn. zm.).

⁵ w tym odpowiednie warunki nasłonecznienia i przewietrzania, itd

⁶ W rozumieniu art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169).

- 1.2.5. Zasada kształtowania ekoefektywnych struktur mieszkaniowych, tzn. takich, w których poprzez odpowiednio stosowane rozwiązania architektoniczne i technologiczne redukowane jest zużycie zasobów oraz emisja szkodliwych substancji do środowiska poprzez m.in.:
- a. modernizację istniejących struktur, służącą jednocześnie poprawie warunków mieszkaniowych, w tym zdrowotnych oraz ograniczeniu negatywnego oddziaływania na środowisko (m.in. poprzez zmniejszenie zużycia energii i wody);
 - b. realizację nowych struktur, z zapewnieniem jak najwyższych standardów, w tym wysokiego udziału budynków niskoenergetycznych i pasywnych.
- 1.2.6. Zasada zapewnienia na terenach mieszkaniowych udziału zabudowy o różnych funkcjach oraz udziału mieszkań o zróżnicowanym standardzie, wielkości, typie, a także sposobie zasiedlenia dla osiągnięcia niejednorodnych społecznie jednostek mieszkaniowych.
- 1.2.7. Zasada umożliwienia udziału lokalnych społeczności w planowaniu przekształceń istniejących przestrzeni zamieszkania, w szczególności w procesach rewitalizacyjnych i działaniach dotyczących zagospodarowania przestrzeni publicznych.
- 1.2.8. Zasada zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczania się w obszarach mieszkaniowych poprzez:
- a. kształtowanie struktury sieci drogowej (kształt sieci, funkcje i klasy jej elementów) sprzyjające ograniczaniu lokalnego i ponadlokalnego ruchu tranzytowego;
 - b. unikanie lokalizowania źródeł i celów ruchu (do szkoły, pracy, usług) po przeciwnych stronach ponadlokalnej infrastruktury transportowej;
 - c. budowę obwodnic i obejść miejscowości⁷ dla eliminowania ruchu tranzytowego z terenów o dominującej funkcji mieszkaniowej, a w miejscach, gdzie jest to niemożliwe – stosowanie rozwiązań minimalizujących zagrożenia (np. realizację bezkolizyjnych przejść (kładki, tunele) przez istniejące drogi ruchu szybkiego i tranzytowego oraz magistralne linie kolejowe);
 - d. unikanie bezpośredniej dostępności terenów mieszkaniowych z dróg krajowych i wojewódzkich,
 - e. wymuszenie użytkowania dróg zgodnego z ich przeznaczeniem, co w obszarach zabudowanych, w tym na terenach o dominującej funkcji mieszkaniowej, realizować należy m.in. poprzez kształtowanie stref ruchu uspokojonego, stosownie do funkcji drogi, charakteru obszaru i intensywności ruchu pieszego,
 - f. kształtowanie stref bezpieczeństwa ruchu w otoczeniu szkół (w szczególności podstawowych i gimnazjalnych), w których należy zapewnić dojścia piesze i dojazdy rowerem niekolidujące z ruchem drogowym („bezpieczna droga do szkoły”).
- 1.2.9. Zasada tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej w obszarach mieszkaniowych, w tym:
- a. kształtowania przestrzeni publicznych zapewniających swobodę i bezpieczeństwo przemieszczania się pieszego, m.in. poprzez uwzględnienie stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu samochodowego, w skali adekwatnej do rozmiarów i charakteru konkretnej przestrzeni;
 - b. uwzględnienia w planowaniu i realizacji węzłów integracyjnych infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, powiązanej z infrastrukturą systemu B&R;
 - c. planowania i realizacji przebiegu tras rowerowych o charakterze uniwersalnym (służących zarówno podróżom rekreacyjnym, jak i codziennym dojazdom do pracy, miejsc edukacji i usług) w sąsiedztwie głównych źródeł i celów ruchu rowerowego;
 - d. planowania i realizacji dojazdowych tras rowerowych o długości od 2 do 5 km wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych⁸ pozwalających na powiązanie jednostek osadniczych bezpośrednio z celami codziennych dojazdów do szkoły, pracy i usług lub przystanków i węzłów transportu zbiorowego, mogących stanowić jeden z etapów tych podróży.
- 1.2.10. Zasada zmniejszania lub eliminacji uciążliwości powodowanych emisją hałasu i spalin przez środki transportu zgodnie z zasadą 3.3.9.

⁷ Przy uwzględnieniu w procesie projektowania wszelkich uwarunkowań (społecznych, środowiskowych i ekonomicznych).

⁸ Z zachowaniem odpowiednich rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo, adekwatnych, w szczególności, do natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach tych dróg.

1.2.11. Zasada zapewnienia warunków przestrzennych służących sprawnej realizacji zadań z zakresu bezpieczeństwa publicznego w zakresie:

- a. ewakuacji i ratownictwa ludności w sytuacjach zagrożeń, w szczególności należy dążyć do optymalizacji struktury przestrzennej sieci urządzeń i instytucji podsystemów zintegrowanego ratownictwa (szpitalnych oddziałów ratunkowych, policji, straży pożarnej, ratownictwa chemicznego itp.) m.in. poprzez:
 - zapewnienie możliwości realizacji działań ratowniczych dla 80% populacji w czasie poniżej 15 minut⁹,
 - dostosowywanie głównych ciągów komunikacyjnych w dużych miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich (szczególnie w godzinach szczytu) pojazdów uprzywilejowanych¹⁰: ratownictwa medycznego, pożarowego, chemicznego oraz organów bezpieczeństwa i obronności państwa,
 - wyposażanie obszarów mieszkaniowych w systemy ostrzegania i alarmowania ludności o zagrożeniach;
- b. eliminacji zagrożeń dla ludzi wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych, należy uwzględnić:
 - wyprowadzanie transportu materiałów niebezpiecznych z terenów o największej koncentracji ludności poprzez wyznaczanie alternatywnych dróg ich przewozu,
 - dostosowywanie wybranych parkingów (po jednym na powiat), do przyjmowania pojazdów przewożących niebezpieczne substancje chemiczne (płyta postojowa uniemożliwiająca przenikanie uwolnionych niebezpiecznych substancji do gruntu).

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

- 1) Poprawa dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych poprzez modernizację i rozbudowę istniejącej infrastruktury oraz budowę nowej, w dostosowaniu do:
 - a) zidentyfikowanych deficytów w ramach istniejących terenów mieszkaniowych¹¹,
 - b) potrzeb rozwojowych, proporcjonalnie do planów związanych z rozwojem istniejących, a także otwieraniem nowych terenów zabudowy mieszkaniowej¹².
- 2) Poprawa dostępności do sieci i urządzeń wodociągowych zapewniających dostawę wody pitnej o odpowiedniej jakości przez:
 - a) budowę, rozbudowę i modernizację stacji uzdatniania wody,
 - b) budowę, rozbudowę i modernizację sieci wodociągowej, w tym:

do 2020 roku:

 - przebudowę sieci wodociągowej oraz budowę stacji wodociągowej w Centralnym Wodociągu Żuławskim,
 - c) budowę nowych ujęć wody dla istniejących, niezwodociągowanych terenów mieszkaniowych, z uwzględnieniem racjonalizacji zużycia wód podziemnych.
- 3) Poprawa dostępności do systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych¹³.
- 4) Określanie wariantowych przebiegów obwodnic lub obejść miejscowości o dużym udziale ruchu tranzytowego na drogach krajowych i wojewódzkich¹⁴.
- 5) Realizacja inwestycji podnoszących jakość przestrzeni zamieszkania, w tym zapewniających warunki bezpiecznego przemieszczania się (m.in. poprawa jakości przestrzeni publicznych, budowa bezkolizyjnych przejść pieszych i rowerowych na przecięciu z istniejącą infrastrukturą drogową i kolejową) oraz budowa infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo publiczne.

⁹ Program Ratownictwa i Ochrony Ludności na lata 2014–2020 realizujący również postanowienia „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”.

¹⁰ Prawo ruchu drogowego z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. z późn. zm.).

¹¹ Na podstawie audytów bieżącej dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych, z uwzględnieniem parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów w tym zakresie, które powinny zostać uprzednio ustanowione na poziomie gmin.

¹² Z uwzględnieniem ww. parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów.

¹³ poprzez realizację przedsięwzięć określonych w kierunku 3.4.

¹⁴ poprzez realizację przedsięwzięć określonych w kierunku 2.4.

- 6) Rewitalizacja zdegradowanych struktur mieszkaniowych, która w aspekcie przestrzenno-funkcjonalnym służy w szczególności poprawie warunków mieszkaniowych i zdrowotnych mieszkańców oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, m.in. poprzez redukcję zużycia energii i wody.
- 7) Budowa infrastruktury rowerowej dowiązującej sieć ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych transportu zbiorowego.
- 8) Sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich zarezerwowanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod funkcje mieszkaniowe z zapewnieniem odpowiedniej obsługi komunikacyjnej tych terenów (ograniczenie budowy pojedynczych zjazdów z tych dróg) oraz utrzymaniem funkcji drogi.
- 9) Prowadzenie szerokiej partycypacji społecznej w kształtowaniu środowiska mieszkaniowego.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 1.2.:

Ustalenia	
Zasada 1.2.1. a-c,	
Zasada 1.2.2. a,	
Zasada 1.2.3. a (tiret 1),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 1.2.2. b, c,	-
Zasada 1.2.3. a (tiret 2-3), b,	-
Zasada 1.2.8. a-f,	-
Zasada 1.2.9. a-d,	Zasada 1.2.9. d,
Działanie 1)	-
Działanie 2) b,	-
Działanie 3)	-
Działanie 4)	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.3.

RACJONALIZACJA ROZMIESZCZENIA ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.3.:

1.3.1. Zasada zapewnienia w planowaniu strategicznym i przestrzennym minimalnego programu usług publicznych, właściwego dla rangi oraz obszaru obsługi poszczególnych ośrodków, rozszerzanego o kolejne elementy¹, zgodnie z przyjętą hierarchią sieci osadniczej²:

a. ośrodki lokalne³, koncentrujące w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania usługi podstawowe w zakresie:

- edukacji i zorganizowanej opieki nad dziećmi do lat trzech (klub dziecięcy, żłobek, przedszkole oraz inne formy wychowania przedszkolnego, szkoła podstawowa i gimnazjum wraz z bazą sportową),
- ochrony zdrowia (przychodnia/gabinet podstawowej opieki zdrowotnej),
- kultury (świetlica, dzielnicowy/wiejski dom kultury, biblioteka),
- sportu i rekreacji (place zabaw, urządzone tereny zieleni, boiska wielofunkcyjne),
- pomocy i integracji społecznej (środowiskowy dom samopomocy, dzienny dom pobytu, dom pomocy społecznej, świetlica środowiskowa, punkt konsultacyjny, centrum interwencji kryzysowej),
- poradnictwa obywatelskiego oraz aktywizacji społecznej (punkt doradztwa obywatelskiego, dom sąsiedzki, uniwersytet trzeciego wieku);

b. ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, koncentrujące usługi dla bezpośredniego zaplecza⁴ w zakresie:

- edukacji (liceum ogólnokształcące, technikum, szkoła zawodowa/placówka prowadząca kształcenie zawodowe i ustawiczne oraz ośrodek egzaminacyjny umożliwiający w szczególności potwierdzanie efektów uczenia się pozaformalnego i nieformalnego),
- ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – podstawowe specjalności, zakład opieki paliatywno-hospicyjnej, zakład pielęgnacyjno-opiekuńczy/opiekuńczo-leczniczy),
- kultury (gminny dom kultury),
- sportu i rekreacji (pełnowymiarowa sala gimnastyczna, pełnowymiarowe boisko piłkarskie, hala widowiskowo-sportowa o widowni poniżej 1 tys., stadion z urządzeniami lekkoatletycznymi),
- pomocy i integracji społecznej (placówka opiekuńczo – wychowawcza, specjalistyczny dom pomocy społecznej),
- ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (centrum integracji społecznej, klub integracji społecznej, warsztaty terapii zajęciowej);

c. ośrodki subregionalne (Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork-Sztum, Starogard Gdański), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak również subregionu⁵ w zakresie:

- ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – szeroki zakres specjalności, w tym leczenia chorób cywilizacyjnych, szpital wielospecjalistyczny, szpital specjalistyczny),
- kultury i sztuki (centrum kultury z infrastrukturą pozwalającą na organizację wydarzeń o randze ponadlokalnej oraz na integrację działań społeczno-kulturalnych i edukacyjnych na poziomie subregionu (sale wielofunkcyjne i warsztatowe, mediateka), kino, muzeum, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),

¹ Założenie takie oznacza, że w kolejnym ośrodku, o coraz wyższej randze w hierarchii sieci osadniczej, poza specyficznym zakresem określonym w dedykowanym mu podpunkcie, zapewniony powinien być również zakres wyszczególniony dla ośrodków niższych rang.

² Określoną w zasadzie 1.1.1.

³ Zakres właściwy dla ośrodków lokalnych (zgodnie z hierarchią sieci osadniczej przyjętą w kierunku 1.1.) oraz możliwych do wyodrębnienia struktur osadniczych (dzielnice, osiedla, itd.) w ośrodkach różnej wielkości i rangi.

⁴ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a.

⁵ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a-b.

- sportu i rekreacji (pełnowymiarowa pływalnia kryta, stadion wielofunkcyjny, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),
- ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (zakład aktywności zawodowej);
- d. ośrodek regionalny (Słupsk), potencjalny regionalny (Chojnice-Człuchów) i ośrodki regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego (Tczew, Wejherowo), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak i usługi oddziałujące na cały region lub jego część⁶ w zakresie:
 - szkolnictwa wyższego (wyższa szkoła zawodowa),
 - ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna – pełen zakres leczenia chorób cywilizacyjnych),
 - kultury i sztuki (centrum kultury z infrastrukturą pozwalającą na prowadzenie wielokierunkowych działań społeczno-kulturalnych i edukacyjnych o znaczeniu oraz zasięgu oddziaływania co najmniej regionalnym (sala koncertowa, teatralno-kinowa, powierzchnie wystawiennicze, konferencyjne i warsztatowe), biblioteka specjalistyczna),
 - sportu i rekreacji (pełnowymiarowe specjalistyczne boiska i urządzenia sportowe),
 - ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (ośrodek wsparcia ekonomii społecznej);
- e. ośrodek ponadregionalny (Trójmiasto), koncentrujący usługi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym⁷ w zakresie:
 - szkolnictwa wyższego i nauki (szkoła wyższa, jednostka badawczo-rozwojowa),
 - ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna o zasięgu wojewódzkim, szpital kliniczny),
 - kultury i sztuki (opera, filharmonia, teatr, centrum wystawienniczo-kongresowe, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys. umożliwiającą organizację wydarzeń artystycznych o znaczeniu międzynarodowym),
 - sportu i rekreacji (stadion piłkarski spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys. oraz stadion specjalistyczny umożliwiające organizację imprez sportowych o znaczeniu co najmniej ogólnopolskim),
 - pomocy i integracji społecznej (regionalna placówka opiekuńczo-wychowawcza, ośrodek adopcyjny).

1.3.2. Zasada lokalizacji obiektów, urządzeń i placówek (instytucji) usług publicznych z uwzględnieniem:

- a. dobrej dostępności transportem zbiorowym (w sąsiedztwie węzłów i przystanków transportu zbiorowego);
- b. racjonalnego wykorzystania istniejącego zaplecza infrastrukturalnego;
- c. istniejących i prognozowanych potrzeb, związanych z uwarunkowaniami demograficznymi⁸;
- d. możliwości ekonomicznych podmiotów odpowiedzialnych za organizację tych usług.

1.3.3. Zasada lokalizacji ponadlokalnych usług publicznych (w tym kształtowania sieci tych usług) z uwzględnieniem:

- a. zróżnicowania ośrodków tej samej rangi i w konsekwencji zróżnicowanych potrzeb i możliwości racjonalnego kształtowania⁹ programu usług publicznych, wynikających w szczególności z:
 - wielkości obszaru obsługi, związanego z położeniem danego ośrodka względem innych ośrodków o tej samej lub wyższej randze oraz z jego zapleczem demograficznym,
 - uwarunkowań związanych z położeniem geograficznym i predyspozycjami dla lokalizacji i rozwoju określonych funkcji (np. centrum sportów wodnych, sanatorium, itp.),
 - uwarunkowań związanych z dziedzictwem kulturowym danego ośrodka i jego otoczenia (np. muzeum wzbogacające ofertę kulturalną i edukacyjną),

⁶ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–c.

⁷ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–d.

⁸ Przy czym w prognozach demograficznych poziom agregacji danych należy dostosować do rangi usługi i obszaru obsługi, np. w odniesieniu do podstawowych usług publicznych analizowane powinny być jednostki urbanistyczne mniejsze niż gmina.

⁹ w tym bieżącego finansowania.

- dominującej funkcji ośrodka,
- funkcjonujących w danym ośrodku instytucji i placówek świadczących usługi publiczne, dysponujących odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym i kadrowym (np. szpitale specjalistyczne, centra kształcenia zawodowego i ustawicznego);
- b. ciężarów komunikacyjnych (istniejących i możliwych do wzmocnienia), w szczególności w transporcie zbiorowym, zarówno w relacjach wewnątrz województwa jak i w powiązaniach międzywojewódzkich;
- c. komplementarności oferty (m.in. w ramach współpracy w obszarach funkcjonalnych) w dostosowaniu do potrzeb i możliwości danego obszaru;
- d. lokalizacji lądowisk śmigłowcowych sanitarnych przy szpitalach specjalistycznych, w szczególności posiadających szpitalne oddziały ratunkowe¹⁰;
- e. standardów i zaleceń światowych federacji sportowych w odniesieniu do lokalizacji obiektów i urządzeń sportowych i możliwości wykorzystania ich do organizacji wydarzeń sportowych o znaczeniu międzynarodowym.

1.3.4. Zasada lokalizacji podstawowych usług publicznych z uwzględnieniem:

- a. zapewnienia możliwie najmniejszych odległości pomiędzy infrastrukturą podstawowych usług publicznych a miejscem zamieszkania, warunkujących bezpieczeństwo i wysoką jakość środowiska mieszkaniowego;
- b. zapewnienia dostępu do infrastruktury podstawowych usług publicznych, jako jednego z podstawowych warunków dla otwierania nowych terenów mieszkaniowych;
- c. istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych (w tym struktury wieku) oraz wielkości i rozmieszczenia jednostek mieszkaniowych;
- d. współpracy międzygminnej w obszarach położonych na styku gmin.

1.3.5. Zasada kształtowania bazy infrastruktury usług publicznych, przede wszystkim w zakresie kultury i edukacji, z priorytetem wykorzystania istniejących obiektów (i ich otoczenia) o szczególnych walorach kulturowych, jako elementów przestrzeni szczególnie istotnych dla budowania więzi i tożsamości lokalnej.

1.3.6. Zasada kształtowania placówek edukacyjnych, jako przestrzeni kompleksowych o funkcjach: dydaktycznych, kulturalnych i sportowych, a w przypadku szkół ponadgimnazjalnych i uczelni wyższych – również mieszkalnych (internaty i domy studenckie).

1.3.7. Zasada realizacji nowych oraz dostosowania istniejących obiektów i urządzeń usług publicznych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego¹¹.

1.3.8. Zasada włączania technologii informacyjnych do systemu świadczenia usług publicznych, w celu minimalizowania konieczności przemieszczania się, a także kompensacji niedostatków w wyposażeniu ośrodków niższej rangi (zarówno w zakresie infrastruktury, jak i wyspecjalizowanej kadry) oraz obszarów o ograniczonej dostępności transportowej.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.3.:

w zakresie edukacji, szkolnictwa wyższego i nauki:

- 1) Podniesienie znaczenia Trójmiasta jako najważniejszego ośrodka akademickiego i naukowo-badawczego w Polsce Północnej, jednocześnie konkurencyjnego w regionie Morza Bałtyckiego, poprzez poszerzenie wachlarza kierunków kształcenia (w szczególności związanych z szeroko rozumianą „specjalizacją morską”) oraz rozwój bazy naukowo-dydaktycznej i socjalnej uczelni, w tym:

do 2020 roku:

- budowę Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Tabl. 9, poz. 2),

¹⁰ Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dn. 15 marca 2007 r. w sprawie szpitalnych oddziałów ratunkowych (Dz. U. 2007 nr 55, poz. 365).

¹¹ W rozumieniu art. 2 *Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych* sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169).

- utworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej w Gdańsku w ramach projektu *Radioteleskop 90m – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej* (Tabl. 9, poz. 7),
 - budowę budynku Instytutu Informatyki Uniwersytetu Gdańskiego,
 - budowę budynku Centrum Ekoinnowacji Politechniki Gdańskiej wraz z Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich,
 - budowę Centrum Sportowo-Rekreacyjnego Uniwersytetu Gdańskiego,
 - budowę Centrum Informatycznego Trójmiejskiej Akademickiej Sieci Komputerowej.
- 2) Rozwój ośrodka akademickiego w Słupsku oraz dwóch mniejszych ośrodków szkolnictwa wyższego: układu Chojnice-Człuchów oraz Kwidzyna, poprzez rozbudowę i modernizację bazy naukowo-dydaktycznej oraz dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb i specyfiki regionalnego rynku pracy oraz potencjałów endogenicznych poszczególnych ośrodków i ich otoczenia, w tym:
- do 2020 roku:**
- realizacja projektu dotyczącego rozwoju systemu kształcenia o profilu praktycznym w ramach Słupskiego Ośrodka Akademickiego przewidzianego w ramach ZPT dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Słupska.
- 3) Budowa, rozbudowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa ponadgimnazjalnego, zwłaszcza w zakresie kształcenia zawodowego oraz centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego, w dostosowaniu do potrzeb subregionalnych i regionalnego rynku pracy oraz branż o największym potencjale rozwoju, w tym:
- do 2020 roku:**
- *Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych, uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnego rynków pracy* – realizacja projektów zintegrowanych przez organy prowadzące szkoły zawodowe i inne placówki (w ramach Przedsięwzięcia Strategicznego SWP).
- 4) Racjonalizacja sieci placówek szkół podstawowych i gimnazjalnych, w tym modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury.
- 5) Rozwój infrastruktury warunkującej zwiększenie dostępności i upowszechnienie wychowania przedszkolnego oraz zorganizowanych form opieki nad dziećmi do lat trzech, w tym:
- do 2020 roku:**
- realizacja projektów przewidzianych w ramach ZPT na obszarach miejskich obszarów funkcjonalnych: Chojnice-Człuchów, Słupska i Starogardu Gdańskiego.
- 6) Upowszechnienie edukacji włączającej poprzez usuwanie barier architektonicznych w istniejących placówkach oświatowych i dostosowanie ich do potrzeb wszystkich uczniów, w tym uczniów z różnego typu niepełnosprawnościami.
- 7) Rozwój form aktywizacji rosnącej grupy wieku poprodukcyjnego – tzw. Uniwersytetów III Wieku, w oparciu o istniejące uczelnie wyższe oraz inne instytucje, organizacje i stowarzyszenia prowadzące działalność edukacyjną i kulturalną.
- 8) Rozwój infrastruktury edukacyjnej popularyzującej wiedzę i naukę poprzez samodzielne przeprowadzanie doświadczeń, w tym m.in.:
- do 2020 roku:**
- utworzenie Centrum Zmian Klimatu *Mare Balticum* – Bałtyckiego Centrum Informacji i Edukacji Ekologicznej w Gdańsku,
 - rozwój *Centrum Hewelianum* w Gdańsku (kolejne etapy),
 - *Edukacja dla przyrody* – budowa i rozbudowa centrów edukacji przyrodniczej Pomorskiego Zespołu Parków Krajobrazowych,
 - utworzenie Centrum Edukacji Przyrodniczej Parku Narodowego *Borów Tucholskich* w Chocińskim Młynie (gm. Chojnice),
 - utworzenie Centrum Edukacji Ekologicznej w Borzytuchomiu wraz z filią terenową w Osieczkach (gm. Borzytuchom).

w zakresie ochrony zdrowia¹²:

9) Rozwój ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia chorób nowotworowych, psychicznych, układu krążenia, kostno-stawowo-mięśniowego i oddechowego, chorób okresu starzenia oraz usług leczniczych w zakresie ginekologii, położnictwa, neonatologii, pediatrii a także innych oddziałów dedykowanych dzieciom, zlokalizowanych w szczególności w Trójmieście, w tym m.in.:

do 2020 roku:

- budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Tabl. 9, poz. 2),
- utworzenie Centrum Badawczego Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i okresu Starzenia w Gdańsku, w tym *Centrum Geriatrii* z referencyjnym klinicznym ośrodkiem geriatryczno-rehabilitacyjnym Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego oraz wysokospecjalistycznym ośrodkiem geriatryczno-rehabilitacyjnym Wojewódzkiego Zespołu Reumatologicznego im. J. Titz-Kosko w Sopocie,
- budowa nowych bloków operacyjnych w Gdańsku (Szpital Św. Wojciecha), Gdyni (Szpital Św. Wincentego a Paulo) i Wejherowie (Szpital Specjalistyczny im. F. Ceynowy).

10) Kształtowanie regionalnej sieci ośrodków diagnostycznych, terapeutycznych i rehabilitacyjnych dopasowanej do subregionalnych i lokalnych uwarunkowań epidemiologicznych i demograficznych, funkcjonujących w systemie opieki zdrowotnej i zapewniających specjalistyczną opiekę medyczną w zakresie chorób:

- nowotworowych w ramach Pomorskiej Sieci Onkologicznej, w tym stworzenie oddziałów kardioonkologicznych i specjalistycznych oddziałów onkologii zabiegowej przy ośrodkach onkologicznych w szczególności w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni i Słupsku, a także w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT (m.in. poprzez rozwój diagnostyki onkologicznej w Kościerzynie i utworzenie oddziału dziennej chemioterapii w Malborku),
- układu sercowo-naczyniowego w ramach Pomorskiej Sieci Kardiologicznej, w tym utworzenie ośrodków szybkiej diagnostyki i terapii kardiologicznej, ośrodków ostrego dyżuru ablacyjnego, systemu opieki złożonego z centrum leczenia niewydolności serca powiązanego z ośrodkami ambulatoryjnej opieki przy istniejących poradniach kardiologicznych w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Kościerzynie, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Wejherowie, oraz rozwój i wzmocnienie ośrodka przeszczepów serca w Gdańsku,
- neurologicznych, w tym modernizacja i doposażenie oddziałów udarowych oraz tworzenie sieci ośrodków interwencyjnego leczenia udaru mózgu w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Słupsku i Wejherowie,
- cukrzycy, w tym utworzenie sieci specjalistycznych oddziałów diabetologicznych (m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT poprzez utworzenie ośrodka kompleksowej opieki diabetologicznej w Chojnicach),
- chorób psychicznych poprzez modernizację istniejącej infrastruktury w Słupsku i Starogardzie Gdańskim, a także w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT w Człuchowie, Kościerzynie i Lęborku,
- okresu starzenia, m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT poprzez utworzenie oddziałów geriatrycznych w Kościerzynie i Nowym Dworze Gdańskim.
- rehabilitacji, w tym rehabilitacji kardiologicznej, neurologicznej i pneumologicznej, m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT poprzez rozwój istniejącej oferty rehabilitacyjnej w Bytowie i Kościerzynie.

11) Ukształtowanie regionalnego systemu ratownictwa medycznego przez rozwój szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) oraz budowę i modernizację lądowisk przyszpitalnych przy szpitalach posiadających oddziały ratunkowe, m.in.:

do 2020 roku:

- utworzenie SOR wraz z lądowiskiem dla śmigłowców w szpitalu w Sztumie (Tabl. 9, poz. 1),
- realizacja lądowisk dla śmigłowców przy SOR w Gdańsku (Szpital Copernicus przy ul. Nowe Ogrody 1-6) i Gdyni (Szpital Św. Wincentego a Paulo) (Tabl. 9, poz. 4),
- realizacja lądowiska dla śmigłowców przy SOR w Starogardzie Gdańskim,

¹² Ostateczny zakres inwestycji w zakresie ochrony zdrowia, w tym ich lokalizacja będzie wynikać z map potrzeb zdrowotnych, opracowywanych przez Ministerstwo Zdrowia i Wojewodę Pomorskiego, zgodnie z *Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020. Krajowe ramy strategiczne*, uzgodnionego z Komisją Europejską w lipcu 2015 r. Mapy potrzeb zdrowotnych stanowiąc będą podstawę do określenia sieci Szpital (w tym docelowej rangi i specjalizacji poszczególnych placówek ujętych w sieci).

- rozbudowa i wyposażenie SOR w Gdyni i Wejherowie (Tabl. 9, poz. 3, 4).

12) Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów stacjonarnej opieki długoterminowej, w tym hospicyjnej, m.in.:

do 2020 roku:

- realizacja projektów przewidzianych w ramach ZPT w Bytowie, Człuchowie, Jarcewie (gm. Chojnice), Kościerzynie, Nowym Dworze Gdańskim.

13) Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej.

w zakresie kultury:

14) Wzmacnianie rangi Trójmiasta i Malborka – jako głównych ośrodków animujących wydarzenia kulturalne oraz prezentujących dziedzictwo historyczne o znaczeniu europejskim m.in. poprzez:

do roku 2020:

- budowę Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku (Tabl. 8, poz. 4),
- podniesienie atrakcyjności siedziby głównej Muzeum Narodowego w Gdańsku (działania rewaloryzacyjne historycznego zespołu pofranciszkańskiego),
- utworzenie oddziału sztuki współczesnej Muzeum Narodowego w Gdańsku (adaptacja dawnej hali stoczniowej 90B na terenie Młodego Miasta),
- utworzenie siedziby Oddziału Afrykanistycznego Muzeum Archeologicznego w Gdańsku (adaptacja budynku przy Kanale na Stępcze),
- utworzenie Muzeum Westerplatte i Wojny 1939 w Gdańsku,
- utworzenie Muzeum Güntera Grassa w Gdańsku (adaptacja Domu Dobroczynności – Dawnego Sierocińca),
- rewaloryzację i adaptację kościoła Św. Jana w Gdańsku na Centrum Św. Jana – Etap II (Tabl. 8, poz. 6),
- ukształtowanie kompleksowej oferty kulturalnej w oparciu o dziedzictwo kulturowe Zamku w Malborku i letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie,
- rozbudowa i przebudowa Archiwum Państwowego w Gdańsku (Tabl. 9, poz. 6).

15) Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej (np. opera) w ośrodku ponadregionalnym (Trójmiasto), w tym m.in.:

do 2020 roku

- podniesienie atrakcyjności infrastruktury Teatru Wybrzeże w Gdańsku (modernizacja Dużej Sceny i Sceny Malarnia wraz z podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w otoczeniu obiektu) (Tabl. 8, poz. 7),
- podniesienie atrakcyjności infrastruktury Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku i zwiększenie wykorzystania związanych z nią przestrzeni w życiu kulturalnym miasta (modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu *Zbrojownia Sztuki Akademii Sztuk Pięknych* w Gdańsku (Tabl. 8, poz. 5)),

po 2020 roku:

- realizacja Forum Kultury w Gdyni (kolejne etapy),
- nowa lokalizacja Opery Bałtyckiej.

16) Uzupełnienie, rozbudowa i wzmacnianie placówek kultury o funkcjach regionalnych (np. wielofunkcyjne centrum kultury z salą koncertową, teatralno-kinową, powierzchniami wystawienniczymi, konferencyjnymi i warsztatowymi) w szczególności w ośrodku regionalnym (Słupsku) i potencjalnym regionalnym (Chojnicach), w tym m.in.:

do 2020 roku:

- adaptacja spichlerzy w Słupsku na potrzeby Muzeum Pomorza Środkowego (przestrzeń ekspozycyjna dla kolekcji dzieł Stanisława Ignacego Witkiewicza, magazyn muzealny, biblioteka z czytelnią, sale: konferencyjno-kinowa, warsztatowo-edukacyjna i wernisażowa oraz pracownia konserwatorska),
- budowa Chojnickiego Centrum Kultury (*Balturium*),

po 2020 roku:

- budowa centrum muzyczno-teatralnego w Słupsku (nowej siedziby Polskiej Filharmonii *Sinfonia Baltica*).
- 17) Rozwijanie ośrodków kultury upowszechniających kulturę oraz dziedzictwo kulturowe Pomorza o znaczeniu krajowym i regionalnym: Będomin, Brusy, Bytów, Chojnice, Człuchów, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kluki, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Płotowo, Pruszcz Gdański, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Sztutowo, Swołowo, Tczew, Ustka, Waplewo Wielkie, Wdzydze Kiszewskie, Wejherowo, Władysławowo, w tym m.in.:
- rewaloryzacja i adaptacja kompleksu pałacowo-folwarczno-parkowego na cele Muzeum Tradycji Szlacheckiej w Waplewie Wielkim – Muzeum Tradycji Szlacheckiej, Oddział Muzeum Narodowego Gdańsk,
 - ukształtowanie kompleksowej oferty kulturalnej w oparciu o dziedzictwo kulturowe Zamku w Malborku i letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie,
 - ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego w Pelplinie,
 - rozwój Muzeum Wisły (oddziału Narodowego Muzeum Morskiego) poprzez utworzenie Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie,
 - budowa nowej siedziby Bytowskiego Centrum Kultury (etap I),
- po 2020 roku:**
- utworzenie nowego oddziału Narodowego Muzeum Morskiego – Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego w Łebie,
 - rozbudowanie oferty oraz zakresu działalności Muzeum Zachodniokaszubskiego w Bytowie, w tym zagospodarowanie wschodniego skrzydła zamku na potrzeby muzeum wielokulturowości.
- 18) Poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury na poziomie lokalnym i subregionalnym.

w zakresie sportu i rekreacji:

- 19) Budowa, rozbudowa i modernizacja ponadregionalnej bazy sportowej, w tym obiektów i urządzeń umożliwiających organizację międzynarodowych i krajowych wydarzeń sportowych w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Władysławowie, w tym m.in.:
- obiektów i urządzeń w ramach Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku,
 - obiektów i urządzeń Centralnego Ośrodka Sportu OPO "CETNIEWO" we Władysławowie,
- 20) Wyposażenie ośrodków w ogólnodostępną infrastrukturę sportowo-rekreacyjną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację otwartych i zamkniętych obiektów sportowych niepowiązanych z infrastrukturą szkolną, w dopasowaniu do rangi i obszaru obsługi konkretnego ośrodka.
- 21) Rozwój bazy sportowo-rekreacyjnej powiązanej z infrastrukturą szkolną, poprzez budowę, rozbudowę i modernizację obiektów sportowych przy placówkach edukacyjnych, w tym przy szkołach wyższych.
- 22) Upowszechnianie prozdrowotnych postaw związanych z aktywnością fizyczną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację urządzeń rekreacyjno-sportowych służących codziennej rekreacji.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 1.3.:

Ustalenia	
Zasada 1.3.3. d,	
Działanie 1) (tiret 1-2),	
Działanie 9) (tiret 1),	
Działanie 11) (tiret 1-2, 4),	
Działanie 14) (tiret 1, 7, 9),	
Działanie 15) (tiret 1-2),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 1.3.1. a (tiret 1-6), b (tiret 1-6), c (tiret 1-4), d (tiret 1-5), e (tiret 1-5),	Zasada 1.3.1. a (tiret 1-6), b (tiret 1-6), c (tiret 1-4), d (tiret 1-5), e (tiret 1-5),
Zasada 1.3.2. a-d,	-
Zasada 1.3.3. a (tiret 1-5), b, c, e	Zasada 1.3.3. a (tiret 1-5), b, c, e

Zasada 1.3.4. (tiret a-d),	Zasada 1.3.4. (tiret a-d),
Działanie 1) tiret 3-6,	Działanie 1) tiret 3-6,
Działanie 2) tiret 1,	Działanie 2)
Działanie 3)	Działanie 3)
Działanie 8) tiret 2-5,	Działanie 8) tiret 3,
Działanie 9) tiret 2-3,	Działanie 9) tiret 2-3,
-	Działanie 10) tiret 1-7,
Działanie 11) tiret 3,	Działanie 11)
Działanie 14) tiret 5-6, 8,	Działanie 14) tiret 2-4,
Działanie 15) tiret 3-4,	Działanie 15) tiret 3-4,
Działanie 16) tiret 2,	Działanie 16) tiret 1,
Działanie 17) tiret 1-5,	Działanie 17) tiret 7,
Działanie 19) tiret 1-2,	Działanie 19) tiret 1-2,

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.4.

ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROŻEŃ NATURALNYCH

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.4.:

- 1.4.1. Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania terenu na obszarach występowania zagrożeń naturalnych, w szczególności powodziowych do charakteru i stopnia zagrożenia;
- 1.4.2. Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania obszarów nadmorskich do zagrożeń stabilności brzegu morskiego, w tym wynikających z naturalnych procesów abrazji morza, podnoszenia się jego poziomu oraz powodzi odmorskiej;
- 1.4.3. Zasada dostosowywania stopnia i sposobu zabezpieczenia przeciwpowodziowego do charakteru, funkcji, przeznaczenia oraz istniejącego zagospodarowania terenu;
- 1.4.4. Zasada realizacji nowej infrastruktury przeciwpowodziowej wówczas, gdy zagrożenia powodziowego nie można ograniczyć przez działania nietechniczne;
- 1.4.5. Zasada stosowania w ramach ochrony przed zagrożeniami naturalnymi rozwiązań możliwie najmniej inwazyjnych dla środowiska przyrodniczego, przy zapewnieniu efektywności rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa;
- 1.4.6. Zasada czynnej ochrony na terenach osuwiskowych, w tym w strefie brzegowej Bałtyku, jedynie w sytuacji zagrożeń ludności i mienia, w niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym zakresie;
- 1.4.7. Zasada wskazywania w gminnych dokumentach planistycznych sposobów:
 - a. zwiększenia retencji wodnej w drodze realizacji zbiorników dużej i małej retencji, a także mikroretencji obszarowej,
 - b. maksymalnego zatrzymywania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu,
 - c. przeciwdziałania nadmiernemu uszczelnianiu terenów zurbanizowanych,w celu podnoszenia zdolności retencyjnych zlewni, jako elementu ochrony przed powodzią i suszą;
- 1.4.8. Zasada ochrony ekosystemów wodnych i innych istotnych dla retencji naturalnej – przez zachowanie i odtwarzanie naturalnych ekosystemów (w tym mokradeł i torfowisk, łąk i lasów nadrzecznych, śródleśnych zbiorników wodnych, starorzeczy), renaturalizację cieków i wód stojących;

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.4.:

- 1) Budowa, przebudowa i odbudowa infrastruktury przeciwpowodziowej (wałów przeciwpowodziowych, kanałów ulgi, wrót sztormowych, stanowiska postojowego dla łodołamaczy itp.), w ramach pakietu inwestycji strategicznych planowanych do wdrożenia w I cyklu planistycznym *Programu działań dla Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły* (Tabl. 7, poz. 1-46), w tym m.in.:

do 2020 roku:

- ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – przebudowa ostróg na rzece Wiśle w km 933-847,
- przebudowa stopnia Przegalina na Martwej Wiśle,
- przebudowa ujścia Wisły etap II,
- budowa nowych wrót sztormowych na rzece Tuga,
- podwyższenie prawego (km 0+300 - 3+500) wału przeciwpowodziowego rzeki Piaśnicy na wysokości Dębek,
- przebudowa urządzeń rozrządu wody w Karwieńskich Błotach (gm. Krokowa i m. Władysławowo),
- zwiększenie przepustowości rzeki Cedron poprzez pogłębienie koryta rzeki oraz przebudowę budowli (km 1+117, 1+430, 1+508) ograniczających bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych,
- przebudowa wałów cofkowych na Strudze Gęś na odcinku ujściowym do Raduni (m. Pruszcz Gdański) oraz rzędnej prawego wału rzeki Raduni w km 9+100 na odcinku ok. 30 m,

- przebudowa brzegów rzeki Radunia: brzeg lewy (w km 8+500 – 11+000), brzeg prawy (w km 9+700 – 11+000),
- przebudowa stacji pomp Olszanica (gm. Sadlinki) oraz Koszwały 7 i 13 (gm. Cedry Wielkie),
- odbudowa kanału Korzeniewskiego (km 0+000 - 6+300, gm. Kwidzyn),
- przebudowa lewego (km 0+000 - 7+600) i prawego (km 0+000 - 7+000) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły Królewieckiej oraz budowa nowego odcinka prawego wału (km 7+000 - 9+800, gm. Sztutowo i Stegna),
- przebudowa lewego (km 0+000 - 9+000, gm. Sztutowo) i prawego (km 0+000 - 9+100, gm. Stegna, Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Szkarpany,
- przebudowa lewego (km 2+100 - 4+600) i prawego (km 2+650 - 3+400 i 3+600 - 4+550) wału przeciwpowodziowego Kanału Juranda oraz renowacja kanału Juranda i kanału Ulgi (gm. i m. Malbork),
- przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi,
- przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański),
- przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki,
- budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki (gm. Subkowy),
- budowa stacji pomp Międzyżęz wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny,
- odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000),
- przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego,
- przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki,
- przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna,
- budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo),
- umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb,
- przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie),
- budowa obiektu odcinającej na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie),
- przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki),
- przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego (gm. Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie),
- odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk),
- odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork),
- przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych,
- budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowski, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Studze Jagatowskiej,
- budowa prawego wału Optywu Motławy od ulicy Zawodników do ulicy Elbląskiej (m. Gdańsk),
- budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy,
- przebudowa pompowni polder Płonia (m. Gdańsk),

- przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku,
- wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka,
- odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 - 54+200, 57+300 - 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły,
- podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych,
- odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego do parametrów wynikających z map zagrożenia powodziowego,
- przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno (km 0+000 - 3+100, m. Krynica Morska),
- przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno" (m. Krynica Morska),
- przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu,
- przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich,
- budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25),

po 2020 roku:

- zadania przewidziane do realizacji w ramach *Programu Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030* - etap III i IV.

- 2) Budowa i przebudowa infrastruktury służącej do zwiększenia retencji wodnej (zbiorników retencyjnych, suchych zbiorników przeciwpowodziowych, stopni piętrzących oraz polderów przeciwpowodziowych), w szczególności na obszarach zurbanizowanych na krawędziach wysoczyzny (m.in. w Gdańsku, Sopocie, Gdyni i Pruszczu Gdańskim), zwiększającej skuteczność sterowania wezbrzeniami powodziowymi oraz zapewniającej wystarczającą ilość wody w okresach suszy, w tym m.in.:

do 2020 roku:

- budowy zbiorników retencyjnych m.in. w Gdyni (8 szt.), Gdańsku (11 szt.), Sopocie (4 szt.), Rumi (2 szt.), Redzie (2 szt.), Wejherowie (1 szt.), Pruszczu Gdańskim (4 szt.), gm. Pruszcz Gdański (3 szt.) w obrębie zlewni rzek i cieków wodnych: Kacza z dopływami (Potok Wicliński, Potok Przemysłowy), Chylonka, Potok Dempkowski, Kanał L4-10, Kanał Raduni, Strzyża, Strzelenka, Potok Kamienny, Potok Karlikowski, Potok Śródkowy, Potok Haffnera, Potok nr 2, Potok Grodowy, Potok Babidolski, Ciek nr 2, Potok BMC, Zagórska Struga, Konitop Leniwy, Reda, Kanał Łyski, Kanał Mrzezino, Kanał Połchowo, Radunia i Kłodawa,
- odtworzenie suchych polderów powyżej (w górę rzeki) Słupska,
- realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych (Chojnice, Kwidzyn);

- 3) Budowa i przebudowa lokalnych i indywidualnych urządzeń do zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich opadu, w tym sieci kanalizacji deszczowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, która przyczynia się do odprowadzania, zatrzymania, retencjonowania, wykorzystania wód opadowych oraz oczyszczania (zbiorniki retencyjne powierzchniowe i podziemne, skrzynki rozsączające z możliwością rozsączania wód opadowych do gruntu, urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe):

do 2020 roku:

- realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych (Bytów, Chojnice, Człuchów, Kościerzyna, Malbork, Sztum),
- realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Wejherowo, Reda, Rumia, Pruszcz Gdański, Kosakowo, gm. Pruszcz Gdański, gm. Wejherowo);

- 4) Wprowadzanie rozwiązań umożliwiających gospodarcze wykorzystanie wody opadowej i wody szarej (ma to istotne znaczenie dla adaptacji przestrzeni miejskiej do zmian klimatycznych - zjawiska suszy);

- 5) Renaturyzacja koryt cieków i ich brzegów;
- 6) Redukowanie uciążliwości silnych wiatrów przez nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż miedz śródpolnych w szczególności na Żuławach (wiatrochrony);
- 7) Stabilizacja i zabezpieczanie terenów osuwiskowych z zachowaniem ich wartości przyrodniczo-krajobrazowych;
- 8) Utrzymanie brzegu morskiego na określonych odcinkach wybrzeża w rejonach Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego, Zalewu Wiślanego i otwartego morza, realizowane w ramach przedsięwzięć określonych w *Programie Ochrony Brzegów Morskich* (Tabl. 7, poz. 47-81).
 - a) odtwarzanie odcinków wydmy i plaż zniszczonych w wyniku wezbrań sztormowych, tam gdzie to konieczne,
 - b) modernizacja i budowa umocnień brzegu morskiego,
 - c) przebudowa i modernizacja nabrzeży portowych i ich dostosowanie do zmian wynikających z podnoszenia się poziomu morza.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 1.4.:

Ustalenia	
Działanie 1) tiret 1-46,	
Działanie 8) a-c,	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 1.4.1.	-
Zasada 1.4.2.	-
Zasada 1.4.3.	-
Zasada 1.4.6.	-
Zasada 1.4.7. a-c,	-
Zasada 1.4.8.	-
Działanie 2) tire 1-3,	-
Działanie 3) tire 1-2,	-
Działanie 4)	-
Działanie 6)	-

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.

KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO

Opis Celu:

Istotnym problemem rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa jest niedostateczna wielofunkcyjność struktury funkcjonalno-przestrzennej i jej niewystarczające oddziaływanie na konkurencyjność poszczególnych obszarów województwa. Liczne bariery rozwojowe ograniczają możliwości wykorzystania wewnętrznych potencjałów związanych z zasobami przestrzeni (np. kopaliny, wody, lasy, powietrze czy istniejące zainwestowanie) jako czynnikami rozwoju regionalnej i lokalnej gospodarki np. w zakresie turystyki, produkcji OZE, przetwórstwa rolno-spożywczego, leśnego itp. Przełamanie tych barier utrudnia niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa, zarówno drogowa, jak i kolejowa, co ogranicza podaż dobrych terenów inwestycyjnych, przepływ know-how i idei, hamując przy tym rozwój struktur wielofunkcyjnych – odpornych na zawirowania koniunkturalne w gospodarce. W wielu miejscach nie w pełni wykorzystywane są predyspozycje wynikające z renty nadmorskiego położenia, sąsiedztwa infrastruktury transportowej i energetycznej, co utrudnia możliwości rozwoju i umacniania pozycji regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym a także kształtowania hubów kontenerowego i paliwowo-energetycznego oraz stref aktywności gospodarczej. Także naturalne uwarunkowania rozwoju oparte na zasobach i walorach środowiska nie w pełni są wykorzystywane dla rozwoju atrakcyjnej oferty turystycznej. Istotnym problemem jest także stan systemu bezpieczeństwa energetycznego, zwłaszcza dekapitalizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz rozmieszczenie elektrowni w środkowej i południowej części kraju.

Potencjalne zagrożenia zewnętrzne państwa wymagają niezakłóconego funkcjonowania systemu obiektów i kompleksów wojskowych oraz sprawnej realizacji inwestycji obronnych. W tym zakresie liczne przedsięwzięcia rodzą konflikty przestrzenne, które nie pozwalają należycie zabezpieczyć potrzeb bezpieczeństwa i obronności państwa.

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

- słaba oferta atrakcyjnych terenów inwestycyjnych pod rozwój funkcji gospodarczych oraz metropolitalnych,
- słaba oferta turystyczna całoroczna, lub co najmniej wydłużająca sezon turystyczny,
- rozwijający się węzeł transportowo-logistyczny, niska spójność transportowa, obniżająca konkurencyjność całego regionu i stanowiąca barierę rozwojową jego części,
- potencjalne nowe systemowe źródła energii w regionie, potencjał dla ukształtowania hubu paliwowo-energetycznego oraz stan infrastruktury elektroenergetycznej, ograniczający rozwój odnawialnych źródeł energii,
- zróżnicowane potencjały wewnętrzne różnych części województwa, których niedostateczne wykorzystanie przyczynia się do utrwalania obszarów depopulacji, strukturalnego bezrobocia i niskiej aktywności gospodarczej.

Sformułowanie celu wynika z dążenia do zapewnienia jak największej liczbie mieszkańców województwa korzystnych warunków życia oraz możliwości udziału w procesach rozwojowych, w tym efektywnego prowadzenia działalności gospodarczej.

Osiągnięcie celu możliwe będzie w wyniku realizacji proponowanych kierunków i działań w zakresie polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, które koncentrować się będą na wykorzystaniu i uruchamianiu potencjałów endogenicznych, atrakcyjnych terenów inwestycyjnych oraz rozwoju infrastruktury transportowej i energetycznej.

Pożądanee zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu:

- ponownie zagospodarowane pod działalność gospodarczą obszary poprzemysłowe, postoczniowe, popegeerowskie i inne,
- możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o zachowane w dobrym stanie zasoby kopaliny, wód, gleb o najwyższej przydatności rolniczej, lasów i powietrza,
- atrakcyjnie zlokalizowane i uzbrojone tereny inwestycyjne przyciągające inwestorów zewnętrznych i tworzących trwałe miejsca pracy w szczególności w branżach o największym potencjale rozwoju,

- ukształtowana w oparciu o zasoby i walory przestrzeni oraz dziedzictwo historyczne całoroczna i kompleksowa oferta turystyczna,
- racjonalna regionalna sieć transportowa województwa zintegrowana z transeuropejską siecią transportową,
- racjonalnie rozmieszczone nowe źródła energii, w tym OZE, sprawnie funkcjonująca sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej i ciepłej,
- zlokalizowany w regionie hub paliwowo-energetyczny wykorzystujący potencjał nadmorskiego położenia,
- warunki zapewniające wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie zagrożeń militarnych i cywilizacyjnych.

Wskaźniki (kontekstowe):

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia ponownie zagospodarowanych terenów przemysłowych (ha)	zostanie oszacowana w 2016 r.	wzrost	badanie
Średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwie rolnym (ha)	15,87 (2010)	wzrost	PSR GUS
Powierzchnia uzbrojonych terenów inwestycyjnych w województwie (ha)	zostanie oszacowana w 2016 r.	wzrost	badanie
Liczba turystów krajowych i zagranicznych (mln)	7,6 (2013)	10,0	GUS
Liczba widzów i słuchaczy teatrów i instytucji kultury oraz zwiedzających muzea na 1.000 mieszkańców	1.161 (2013)	2.000	GUS
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności drogowej do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	81,27 (2014)	95	badanie
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności transportem zbiorowym do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	64,78	80	badanie
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 30 minut dostępności transportem zbiorowym do własnego miasta powiatowego w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	58,96	80	badanie
Stosunek wielkości produkcji energii elektrycznej do jej zużycia w regionie (%)	45,4 (2013)	100	GUS
Udział energii elektrycznej wytwarzanej z OZE, w tym z mikroźródeł w ogólnym jej zużyciu w województwie (%)	9,96 (2011)	20	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.1.

EFEKTYWNE I BEZPIECZNE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW PRZESTRZENI DLA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

2.1.1. Zasada kształtowania i wzmacniania istniejących struktur przestrzennych, wspierających osiągnięcie oraz utrzymanie wysokiej jakości zasobów i walorów przestrzeni;

w zakresie zasobów przestrzeni:

2.1.2. Zasada wielofunkcyjnego niekolizyjnego wykorzystania zasobów przestrzeni;

2.1.3. Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą terenów wcześniej zainwestowanych oraz przywracania wartości użytkowej terenom zdegradowanym i zdewastowanym;

2.1.4. Zasada uwzględniania kosztów środowiskowych, w tym utraconych usług ekosystemów przy lokalizacji działalności gospodarczej na nowych obszarach;

w zakresie złóż kopalin:

2.1.5. Zasada podejmowania eksploatacji surowców mineralnych w pierwszej kolejności na obszarach wcześniej objętych już wydobyciem;

2.1.6. Zasada przyjmowania w planowaniu lokalnym ustaleń, które umożliwią podjęcie w przyszłości eksploatacji udokumentowanych złóż kopalin;

2.1.7. Zasada uwzględniania i zabezpieczania przed kolizyjnym zagospodarowaniem obszarów występowania wstępnie rozpoznanych strategicznych złóż kopalin jako potencjalnych obszarów koncesyjnych;

w zakresie zasobów gleb:

2.1.8. Zasada ograniczania przeznaczania w dokumentach planistycznych na cele nierolnicze gleb klas I, II, III, IIIa, IIIb oraz gleb pochodzenia organicznego klas IV, IVa, IVb, V i VI;

2.1.9. Zasada zachowania w dobrym stanie wysokich walorów produkcyjnych i zapobiegania fragmentacji zwartych, większych kompleksów gleb o najlepszej przydatności rolniczej jako obszarów żywicielskich – w szczególności na obszarach Żuław Wiślanych, Doliny Kwidzyńskiej, Równiny Słupskiej, wysoczyzn Damnickiej i Żarnowieckiej oraz części pojezierzy Starogardzkiego, Ławskiego i Krajeńskiego;

2.1.10. Zasada przeznaczania gruntów ornych o najniższej przydatności rolniczej gleb na cele leśne oraz przywracania utraconych wartości użytkowych glebom zdegradowanym - z możliwością odtwarzania ważnych ekosystemów przyrodniczych - łąk i torfowisk;

2.1.11. Zasada zachowania korzystnych warunków produkcji rolnej, poprzez naturalną ochronę biologiczną użytków rolnych (za pomocą miedzi śródpolnych, pasów zadrzewień, zakrzaczeń, terenów podmokłych i śródpolnych oczek wodnych oraz łąk zmiennowilgotnych);

w zakresie zasobów wodnych:

2.1.12. Zasada stosowania ograniczeń lokalizacji funkcji i przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na stan i zasoby wód śródlądowych;

2.1.13. Zasada pierwszeństwa wykorzystania zasobów wód podziemnych na cele zaopatrzenia w wodę pitną oraz w przemysłach wymagających w procesach technologicznych wód wysokiej jakości;

2.1.14. Zasada lokalizowania obiektów hydrotechnicznych po dokonaniu oceny zasięgu ich oddziaływania na zasoby bilansowe zlewni, cele ochrony przyrody i krajobraz;

w zakresie zasobów leśnych:

2.1.15. Zasada uwzględniania pozaprodukcyjnych funkcji lasów w prowadzeniu gospodarki leśnej, w szczególności w lasach ochronnych i HCWF (lasy o szczególnych walorach przyrodniczych);

2.1.16. Zasada ograniczonego wykorzystania gospodarczego lasów w granicach administracyjnych miast i w ich bezpośrednim otoczeniu - na rzecz funkcji rekreacyjnych i ekologicznych;

w zakresie zasobów powietrza:

2.1.17. Zasada lokalizacji funkcji gospodarczych mogących znacząco negatywnie oddziaływać na stan powietrza, przy uwzględnieniu tła zanieczyszczenia atmosfery, uwarunkowań topograficznych i klimatycznych (rzutuujących na wielkość, kierunki i zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń) oraz rozmieszczenia terenów mieszkaniowych;

2.1.18. Zasada zachowania i niepogarszania dobrej jakości powietrza w istniejących i potencjalnych uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej;

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

- 1) Ponowne wykorzystanie terenów zdegradowanych i poprzemysłowych na funkcje i cele zgodne z lokalnymi uwarunkowaniami i potrzebami – z uwzględnieniem możliwości przywrócenia lub ukształtowania nowych funkcji, w tym także ekologicznych;
- 2) Przeciwdziałanie erozji gleb przez utrzymanie trwałych użytków zielonych i lasów glebochronnych lub odpowiednie do potencjału siedliska zadarnianie i zalesianie użytków rolnych położonych na stokach o nachyleniu powyżej 12°;
- 3) Przeciwdziałanie zjawiskom suszy glebowej (rolniczej) - oparte na zachowaniu, kształtowaniu i odtwarzaniu śródpolnych zadrzewień, małych cieków, śródpolnych oczek wodnych i terenów podmokłych wraz z otaczającą je roślinnością oraz układów melioracyjnych o znaczeniu historycznym, w szczególności w rejonach wielkoobszarowej gospodarki rolnej;
- 4) Meliorowanie użytków rolnych na obszarach wymagających uregulowania stosunków wodnych - przy zachowaniu cennych i chronionych siedlisk przyrodniczych (łąk zmiennowilgotnych, torfowisk, młak i mechowisk);
- 5) Wzmacnianie bazy ekonomicznej obszarów wiejskich, w nawiązaniu do lokalnych czynników endogenicznych, w szczególności przez utrzymanie funkcji produkcyjnej gruntów rolnych, istniejących obiektów stawowych oraz wykorzystanie terenów po dawnych zakładach produkcyjnych, wraz z bazą maszyn i urządzeń ośrodków technicznych rozwoju przetwórstwa drzewnego i rolno-spożywczego;
- 6) Sporządzanie opracowań studialnych dotyczących zasad lokalizacji działalności gospodarczej, w szczególności przemysłu uciążliwego, w odniesieniu do uwarunkowań środowiskowych, w tym:

do 2020 roku:

- modele zmian jakości powietrza w obszarze metropolitalnym oraz wpływu tych zmian (wielkość, kierunki i zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń) na stan aerosanitarny ze względu na uwarunkowania lokalizacyjne strategicznych obszarów gospodarczych.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.1.:

Ustalenia	
-	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.1.3.	-
-	Zasada 2.1.6.
Zasada 2.1.8.	-
Zasada 2.1.9.	-
Zasada 2.1.11.	-
Zasada 2.1.12.	-
Działanie 2)	-
-	Działanie 4)
-	Działanie 6)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.2.

KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.2.:

- 2.2.1. Zasada wielofunkcyjnego kształtowania struktur przestrzeni gospodarczej w sposób minimalizujący występowanie konfliktów przestrzennych;
- 2.2.2. Zasada rozwoju terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą, w tym usługową):
- wykorzystujących w pierwszej kolejności tereny zainwestowane gospodarczo (*brown field*), w tym przemysłowe, pokolejowe, powojaskowe oraz popegeerowskiej zabudowy gospodarczej,
 - w nowych lokalizacjach (*green field*) dopiero w przypadku wyczerpania zasobów przestrzeni możliwych do ponownego zagospodarowania (*brown field*), szczególnie terenów zdegradowanych lub w sytuacji, braku terenów o odpowiednich parametrach, przy czym zainwestowanie to musi uwzględniać wymogi ładu przestrzennego,
 - w bezpośrednim zasięgu oddziaływania istniejących kompleksów przemysłowych,
 - odpowiednio skomunikowanych z układem drogowym i kolejowym,
 - posiadających możliwości obsługi przez transport zbiorowy,
 - posiadających odpowiednią powierzchnię umożliwiającą wyznaczenie terenów zieleni buforowej, minimalizującej negatywne oddziaływanie tych terenów na obszary sąsiednie (np. w celu zmniejszenia zagrożenia hałasem);
- 2.2.3. Zasada planowania strategicznych terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą i usługową), co oznacza, że powinny one:
- posiadać co najmniej 20 ha powierzchni jako zwarty teren (z możliwością przyłączania obszarów sąsiednich w przyszłości), umożliwiając lokalizację różnorodnych funkcji gospodarczych,
 - dla zwiększania potencjału inwestycyjnego i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej w miarę możliwości tworzyć komplementarną całość w powiązaniu z istniejącymi terenami zabudowy produkcyjnej lub usługowej,
 - być korzystnie położone względem infrastruktury transportowej, przez ich zlokalizowanie:
 - w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi ekspresowej (S),
 - w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi,
 - w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych,
 - bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych;
 - być kompleksowo wyposażone w infrastrukturę techniczną (systemy wodno-kanalizacyjne, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach) lub posiadać możliwości jej rozbudowy i przyłączenia do istniejących sieci (przy założeniu jej odpowiedniej przepustowości i parametrów zasilania), a także z możliwością powiązania z systemem dróg publicznych;
 - posiadać sprecyzowany profil zainwestowania gospodarczego uwzględniający uwarunkowania i ograniczenia społeczne, środowiskowe, gospodarcze miejsca i jego otoczenia, w szczególności o funkcji mieszkaniowej.
- 2.2.4. Zasada tworzenia warunków przestrzennych dla lokalizacji co najmniej jednego inkubatora przedsiębiorczości w powiecie, którego profil będzie nawiązywał do lokalnego potencjału gospodarczego. W przypadku powiatów sąsiadujących z Trójmiastem należy uwzględnić zasięg oddziaływania IOB mających siedzibę w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego;
- 2.2.5. Zasada zapewnienia równomiernego dostępu do szerokopasmowego Internetu o parametrach co najmniej 30 Mb/s.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.2.:

- 1) Tworzenie strategicznych obszarów do zainwestowania produkcyjnego i usługowego, w tym wyznaczanie kluczowych stref aktywności gospodarczej:
 - a) uruchamiających i wykorzystujących endogeniczne potencjały społeczne i środowiskowe (inteligentne specjalizacje^{1,2}) jako optymalnych warunków rozwoju regionu, które będą decydujące o jego przyszłej pozycji konkurencyjnej, a w szczególności innowacyjnych rozwiązań, w zakresie:
 - eksploracji i eksploatacji zasobów morza, inżynierii ochrony środowiska morskiego oraz rozwijania systemów logistyczno-spedycyjnych poprawiających dostępność, konkurencyjność i efektywność wykorzystania posiadanej infra- i suprastruktury transportowej;
 - technologii informatycznych oraz inżynierii kosmicznej i satelitarnej;
 - efektywności energetycznej gospodarki;
 - chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia oraz aktywizacji ludności w wieku poprodukcyjnym przez tworzenie miejsc pracy i usług opartych na potencjale i potrzebach konsumpcyjnych osób starszych (*silver economy*);
 - b) usprawniających i tworzących warunki dla rozwoju turystyki biznesowej, medycznej i profilaktyczno-relaksacyjnej oraz wykorzystującej drogi wodne, zwłaszcza w obszarze zespołów portowych i na ich zapleczu;
 - c) związanych z rozwijaniem oferty na rynki zagraniczne (działalność proeksportowa);
- 2) Wypełnianie zainwestowania istniejących wolnych terenów inwestycyjnych, w szczególności Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE);
- 3) Uzbrajanie terenów inwestycyjnych w infrastrukturę techniczną (wodociągi, kanalizację, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), w tym drogową;
- 4) Rozwój portów morskich Gdańska i Gdyni jako stref aktywności gospodarczej łączących w sobie funkcje industrialne z kompleksową obsługą transportu intermodalnego oraz centrami dystrybucji ładunków, poprzez m.in.:
 - a) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdańsku na leżących w granicach administracyjnych portu akwenach, przyległych od północnego-zachodu do istniejącej głębokowodnej infrastruktury portowej przez m.in budowę II etapu DCT Gdańsk (*Deepwater Container Terminal*),
 - b) rozbudowę Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku,
 - c) rozbudowę Centrum Logistycznego w Porcie Morskim w Gdyni,
 - d) realizację przedsięwzięcia „Dolina Logistyczna” w zachodniej części Portu Gdynia i jego sąsiedztwie;
- 5) Integrowanie strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni poprzez kształtowanie warunków dla poprawy efektywności i sprawności przewozów *door to door* w łańcuchu transportowym w oparciu o funkcjonowanie suchego portu (miejsca tworzenia składów całopociągowych docierających do terminali w głębi kraju oraz konsolidowania kontenerów pod konkretną jednostkę pływającą - relacja eksportowa) przez:

do 2020 roku:

 - budowę terminalu intermodalnego na terenie obrębu geodezyjnego Zajęczkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy DK nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia) wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Stanisławie*;

po 2020 roku:

 - rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny lub w jej okolicy, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 201, jako suchego portu dla obsługi Portu Gdynia.
- 6) Podejmowanie działań wzmacniających i rozwijających funkcje małych portów i przystani morskich:
 - a) Ustka - w oparciu o funkcje wiodące (turystyczną i transportową pasażerską i towarową), a także

¹ Zgodnie z Uchwałą Nr 316/31/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 9 kwietnia 2015 r. w sprawie określenia obszarów Inteligentnych Specjalizacji Pomorza oraz podjęcia negocjacji w sprawie porozumień na rzecz Inteligentnych Specjalizacji Pomorza.

² Zgodnie z Uchwałą Nr 71/110/16 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia obszarów Inteligentnych Specjalizacji Pomorza oraz podjęcia negocjacji w sprawie porozumień na rzecz Inteligentnych Specjalizacji Pomorza.

zachowanie funkcji komplementarnych (rybołówstwa i przemysłu) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie:

- budowy nowoczesnej mariny jachtowej,
 - zachowania rezerw terenowych z dostępem do nabrzeży portowych w celu przyszłej realizacji funkcji przemysłowych i przeładunkowych związanych z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. pod centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obługowe morskich farm wiatrowych),
 - otwarcia terenów wschodniej części portu na funkcje miejskie i przekształcenie ich w obszary reprezentacyjne (*waterfronty*).
- b) Hel - w oparciu o funkcje wiodące (rybołówstwa i turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej, przetwórstwa rybnego) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie:
- rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem,
 - przekształcenia zachodniej części portu na funkcje miejskie (*waterfronty*),
 - rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej dla obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego);
- c) Łeba - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (rybołówstwa i przemysłu), co wymagać będzie:
- zachowania rezerwy terenowej pod przyszłą działalność przemysłową związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. pod centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obługowe morskich farm wiatrowych),
 - poprawy dostępu drogowego do zachodniej części portu oraz od strony morza,
 - otwarcia kolejnych terenów portowych na funkcje miejskie i przekształcenie ich w obszary reprezentacyjne (*waterfronty*).
- d) Władysławowo - w oparciu o funkcje wiodące (przemysłu stocznioowego, rybołówstwa oraz przetwórstwa rybnego), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej i turystycznej) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie:
- zachowania potencjału produkcyjnego oraz aktywizacji produkcyjnej terenów stoczniowych pod działalność związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obługowe morskich farm wiatrowych, platform wydobywczych gazu i ropy naftowej),
 - rozwoju infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi jednostek turystycznych.
- e) Krynica Morska - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej pasażerskiej i rybołówstwa), co wymagać będzie:
- rozbudowy portu jachtowego oraz zaplecza socjalno-sanitarnego dla obsługi funkcji żeglarskiej,
 - zagospodarowania terenów portowych zgodnie z wiodącymi funkcjami – rozwój części reprezentacyjnej (*waterfronty*),
 - rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej dla obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym gmin nadzalewowych);
- f) Puck - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnej (rybołówstwa) oraz rozwój innych funkcji miejskich (działalności hotelowej, konferencyjnej czy usługowo - handlowej), co wymagać będzie:
- rozwoju infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi funkcji żeglarskiej,
 - rozbudowy infrastruktury dostępowej (tor podejściowy) wraz z elementami zabezpieczającymi akweny portowe (falochrony),
 - zagospodarowania terenów przyportowych, tworzących miejsko-portowe obszary reprezentacyjne (otwarcie portu na miasto);
- g) Rowy - zachowanie funkcji portowych (turystycznej, przemysłu i rybołówstwa), co wymagać będzie:
- rozwoju zaplecza socjalno-sanitarnego dla obsługi ruchu jednostek turystycznych;
 - wsparcia dla utrzymania funkcji rybackiej w porcie;

- h) Kąty Rybackie - zachowanie funkcji portowych (turystycznej i rybołówstwa), co wymagać będzie:
- poprawy parametrów toru podejściowego do portu w celu obsługi większych jednostek pływających;
 - rozwój Kątów Rybackich jako ośrodka żeglarskiego „bramy” Zalewu Wiślanego;
- i) Jastarnia - w oparciu o funkcje wiodącą (transportową pasażerską i towarową), a także zachowanie funkcji komplementarnych (przemysłowej, turystycznej i rybołówstwa), co wymagać będzie:
- rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem;
 - rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej dla obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego);
- 7) Generowanie wysokiej jakości trwałych miejsc pracy, charakteryzujących się wysokim poziomem wymaganych kompetencji, w szczególności w branżach decydujących o pozycji konkurencyjnej regionu, w tym m.in.:
- po 2020 roku:**
- budowa kompleksu petrochemicznego po wschodniej stronie terenów rafinerii Grupy LOTOS w mieście Gdańsk wraz z infrastrukturą towarzyszącą (instalacje petrochemiczne, obiekty kubaturowe);
- 8) Generowanie bodźców rozwojowych i wspieranie funkcji gospodarczych zwłaszcza w ośrodkach o niskim poziomie rozwoju oraz umiarkowanym potencjale rozwojowym: Czarna Woda, Czarne, Debrzno, Dzierżoń, Kępice, Miastko, Nowy Staw i Prabuty;
- 9) Dywersyfikacja struktur zatrudnienia poprzez wspieranie rozwoju usług rynkowych zapewniających nowe i trwałe miejsca pracy zwłaszcza w miastach o dużym udziale zatrudnionych w:
- a) usługach nierynkowych (publicznych): Czarne, Kartusy i Puck,
 - b) sektorze przemysłowym: Brusy, Bytów, Czersk, Dzierżoń, Kępice, Kwidzyn, Skarszewy, Tczew i Żukowo,
 - c) rolnictwie: Czarna Woda, Debrzno i Nowy Staw.
- 10) Tworzenie warunków przestrzennych na obszarach wiejskich umożliwiających kreowanie i rozwój działalności gospodarczej, także w zawodach pozarolniczych, przez wykorzystywanie ich potencjału endogenicznego (np. w zakresie walorów środowiskowych i krajobrazowych, produkcji energii w oparciu o lokalne źródła surowców - biomasę), wsparcie rozwoju zasobów kapitału ludzkiego oraz inwestycji w infrastrukturę techniczną;
- 11) Budowa, rozbudowa lub przebudowa sieci telekomunikacyjnych, szczególnie na potrzeby szerokopasmowego dostępu do Internetu na obszarze całego województwa, a w szczególności gmin, w których wskaźnik penetracji budynkowej jest niższy od 50%.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTICZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.2.:

Ustalenia	
-	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.2.2. a-d, f,	-
Zasada 2.2.3. a-e	Zasada 2.2.3. a
Zasada 2.2.4.	Zasada 2.2.4.
Działanie 1) a (tiret 1-3), b, c,	Działanie 1) a (tiret 1-3), b, c,
-	Działanie 2)
Działanie 3)	-
Działanie 5) (tiret 1),	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.3.

WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WALORY PRZYRODNICZO-KULTUROWE, KRAJOBRAZOWE I FUNKCJE METROPOLITALNE

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.3.:

- 2.3.1. Zasada racjonalnego wykorzystywania walorów środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu dla rozwoju turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego niekolidującego z utrzymaniem tych walorów;
- 2.3.2. Zasada kształtowania przestrzeni publicznych w sposób umożliwiający przyjazne i intuicyjne poruszanie się między atrakcjami turystycznymi, a jednocześnie zabezpieczający potrzeby społeczności lokalnych żyjących na danym obszarze;
- 2.3.3. Zasada przeciwdziałania nadkoncentracji zainwestowania prowadzącej do dewaloryzacji środowiska;
- 2.3.4. Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania rekreacyjnego i wypoczynkowego realizowana między innymi przez:
 - a. uzależnienie rozwoju nowych terenów budownictwa letniskowego od ich wyposażenia w infrastrukturę ochrony środowiska,
 - b. uwzględnianie naturalnych właściwości terenu i ograniczanie negatywnego oddziaływania zagospodarowania rekreacyjnego i jego następstw na zasoby przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe,
 - c. tam, gdzie nie uniemożliwiają tego warunki naturalne, zapewnienie dostępności strefy brzegowej zbiorników wodnych wykorzystywanych turystycznie poprzez traktowanie jej jako przestrzeni publicznej, wolnej od trwałego zainwestowania, niebędącego urządzeniami rekreacji,
 - d. unikanie zainwestowania przeciwległych brzegów jezior,
 - e. unikanie zainwestowania na osiach widokowych i innych eksponowanych punktach w krajobrazie,
 - f. ochronę atrakcyjnych form krajobrazowych przed zainwestowaniem,
 - g. zapewnienie wizualno-akustycznych stref buforowych między jednostkami zainwestowania rekreacyjnego,
 - h. udostępnianie turystyczne cennych struktur przyrodniczych (tam, gdzie to nie koliduje z celami ochrony przyrody) przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury o charakterze informacyjno-edukacyjnym;
- 2.3.5. Zasada ograniczania presji bazy noclegowej na środowisko poprzez dostosowywanie obiektów do oferty wydłużającej sezon turystyczny (optymalnie oferty całorocznej) oraz rozwój nowej bazy noclegowej w pierwszej kolejności na terenach zainwestowanych;
- 2.3.6. Zasada przeznaczania na cele rekreacyjne obszarów leśnych lub akwenów wodnych - w szczególności położonych w obszarach funkcjonalnych miast, z poszanowaniem ich dotychczasowych funkcji ekosystemowych;
- 2.3.7. Zasada kształtowania zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych:
 - a. integrujących obszary przyrodniczo-krajobrazowe, kulturowe i wypoczynkowe województwa,
 - b. wyposażonych w infrastrukturę turystyczną (np. mariny, przystanie jachtowe, porty jachtowe, punkty odpoczynku) oraz zaplecze (np. bazę noclegową, miejsca parkingowe),
 - c. posiadających strukturę hierarchiczną i łączących się w sieć o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym jeśli warunki naturalne na to pozwalają (szlaki rowerowe),
 - d. zaspakajających potrzeby różnych grup użytkowników niezależnie od stopnia ich sprawności fizycznej,
 - e. ograniczających negatywne oddziaływanie nieorganizowanego i masowego ruchu turystycznego na zasoby i walory środowiska,
 - f. wpisujących się w ideę regionalnych i sieciowych produktów turystycznych;
- 2.3.8. Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, na które składają się:
 - a. międzynarodowe:

- nr 1 (*Euro Route nr 1*): woj. kujawsko-pomorskie – Rusinowo (gm. Sadlinki) - Kwidzyn - Kwidzyn (m.) - Ryjewo - Biała Góra (gm. Sztum) - Sztum (m.) - Stary Targ - Dziergoń - Bagart (gm. Dziergoń) - woj. warmińsko-mazurskie,

na odcinku *Rusinowo - Biała Góra*, przebieg tożsamy z trasą nr 2,

- nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa*): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV 9*),
- nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1 (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV 9*),
- nr 3 (*Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): woj. zachodniopomorskie - Zaleskie (gm. Ustka) - Ustka (m.) - Smołdżino - Główny - Wicko - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińsko-mazurskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny*),
- nr 4 (*Trasa Tysiąca Jezior*): woj. zachodniopomorskie - Łąkoć (gm. Miastko) - Miastko (m.) - Tuchomie - Bytów - Bytów (m.) - Parchowo - Sulęczyno - Stężycza - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Kaliska - Lubichowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Morzeszczyn - Gniew - Gniew (m.) - Kwidzyn - Kwidzyn (m.) - Prabuty - Prabuty (m.) - Stankowo (gm. Prabuty) - woj. warmińsko-mazurskie,

b. międzyregionalne:

- nr 12 (*Trasa Zamków Polski Północnej*): woj. kujawsko-pomorskie - Lalkowy (gm. Smętowo Graniczne) - Gniew - Gniew (m.) - Korzeniewo (gm. Kwidzyn) - Ryjewo - Biała Góra (gm. Sztum) - Sztumskie Pole (gm. Sztum) - Malbork - Malbork (m.) - Lichnowy - Tczew (m.) - Tczew - Starogard Gdański - Skarszewy - Skarszewy (m.) - Stara Kiszewa - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stężycza - Sulęczyno - Parchowo - Niezabyszewo (gm. Bytów) - Bytów (m.) - Lipnica - Konarzyny - Chojnice - Chojnice (m.) - Silno (gm. Chojnice) - woj. kujawsko-pomorskie oraz od Chojnice (m.) - Chojnice - Człuchów - Człuchów (m.) - Czarne - Czarne (m.) - woj. zachodniopomorskie,

na odcinku *Gniew - Korzeniewo*, przebieg tożsamy z trasą nr 4, na odcinku *Korzeniewo - Biała Góra*, przebieg tożsamy z trasą nr 2 *WTR Prawobrzeżna*, na odcinku *Lichnowy - Tczew* przebieg tożsamy z trasą nr 2 *WTR Prawobrzeżna*, na odcinku *Stara Kiszewa - Niezabyszewo* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

- nr 14 (*Zielone Serce Pomorza*): Ustka (m.) - Ustka - Słupsk - Słupsk (m.) - Kobylnica - Dębica Kaszubska - Kołczygłowy - Borzytuchom - Bytów - Bytów (m.) - Studzienice - Dziemiany - Brusy - Czersk - Czersk (m.) - Mosna (gm. Czersk) - woj. kujawsko-pomorskie,

na odcinku *Kołczygłowy - Bytów*, przebieg tożsamy z trasą nr 15,

- nr 15 (*Trasa Pałaców i Zamków*): woj. zachodniopomorskie - Warcino (gm. Kępice) - Kępice - Trzebielino - Kołczygłowy - Borzytuchom - Bytów - Bytów (m.) - Parchowo - Czarna Dąbrówka - Cewice - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Łęczycze - Choczewo - Lubiatowo (gm. Choczewo) - Białogóra (gm. Krokowa) - Puck - Puck (m.) - Wejherowo - Wejherowo (m.) - Szemud - Przodkowo - Kartuzi - Kartuzi (m.) - Stężycza - Sulęczyno - Parchowo,

na odcinku *Kołczygłowy - Bytów*, przebieg tożsamy z trasą nr 14, na odcinku *Bytów - Węsiory* przebieg tożsamy z trasą nr 4, na odcinku *Choczewo - Białogóra* przebieg tożsamy z trasą nr 3,

- nr 16 (*Naszyjnik Północy*): woj. zachodniopomorskie - Łękinia (gm. Koczała) - Przechlewo - Rzeczenica - Człuchów - Człuchów m. - Konarzyny - Chojnice - Lipnica - Brusy - Karsin - Czersk - Czersk (m.) - Legbąd (gm. Czersk) - woj. kujawsko-pomorskie oraz odcinek drugi: woj. kujawsko-pomorskie - Stare Gronowo (gm. Debrzno) - Debrzno - Rozwory (m. Debrzno) - woj. wielkopolskie,

c. regionalne:

- nr 111: Przetoczyno (gm. Szemud) - Przodkowo - Kartuzi - Kartuzi (m.) - Somonino - Nowa Karczma - Liniewo - Stara Kiszewa,
- nr 112: Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - Władysławowo - Jastarnia - Hel,
- nr 113: Rumia (m.) - Reda (m.) - Wejherowo - Gniewino - Brzyno (gm. Krokowa),

- nr 114: Wejherowo (m.) - Wejherowo - Luzino - Łęczyce - Lębork (m.) - Nowa Wieś Lęborska - Wicko - Łeba (m.),
- nr 115: Przewóz (gm. Stężycza) - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Czechowo (gm. Kaliska) - Lubichowo - Osiek - Recice (gm. Osiek) - woj. kujawsko-pomorskie,

na odcinku *Kościerzyna - Czechowo*, przebieg tożsamy z trasą nr 4),

- nr 116: Gdańsk (m.) - Kolbudy - Przywidz - Nowa Karczma - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Lipusz - Dziemiany - Lubnia (gm. Brusy),
- nr 117: Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański (m.) - Pruszcz Gdański - Pszczółki - Trąbki Wielkie - Skarszewy - Skarszewy (m.) - Starogard Gdański - Starogard Gdański (m.) - Pelplin - Pelplin (m.) - Gniew - Gniew (m.),
- nr 118: Malbork (m.) - Malbork - Miłoradz - Tczew (m.) - Tczew - Pszczółki - Suchy Dąb - Cedry Wielkie - Przegalina (m. Gdańsk),
- nr 119: Prabuty (m.) - Prabuty - Mikołajki Pomorskie - Sztum - Sztum (m.) - Malbork - Malbork (m.) - Nowy Staw - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Stegna - Żuławy (gm. Stegna),
- nr 120: Jantar (gm. Stegna) - Sztutowo - Krynica Morska - Piaski (m. Krynica Morska),
- nr 121: Nowiec (gm. Dzierzgoń) - Dzierzgoń (m.) - Stary Dzierzgoń - Bądze (gm. Stary Dzierzgoń) - woj. warmińsko-mazurskie,
- nr 122: Trzcińsk (gm. Starogard Gdański) - Starogard Gdański (m.) - Zblewo - Kaliska - Czersk - Czersk (m.) - Zarzecze (gm. Czersk) - Chojnice - Chojnice (m.),

na odcinku *Czersk - Zarzecze*, przebieg tożsamy z trasą nr 14,

- nr 123: Starogard Gdański (m.) - Starogard Gdański - Bobowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Osiek - Brzeźno (gm. Osiek) - woj. kujawsko-pomorskie,
- nr 125: Kartuzy (m.) - Kartuzy - Chmielno - Sierakowice - Czarna Dąbrówka - Rokity (gm. Czarna Dąbrówka) - Potęgowo - Damnica - Słupsk - Słupsk (m.),

na odcinku *Czarna Dąbrówka - Rokity* przebieg tożsamy z trasą nr 15,

- nr 126: Miastko (m.) - Miastko - Kępice - Kępice (m.) - Kobylnica - Ściegnica (gm. Kobylnica) - woj. zachodniopomorskie,
- nr 127: woj. zachodniopomorskie - Świerzenko (gm. Kępice) - Miastko - Koczała - Przechlewo,
- nr 128: Czarne (m.) - Czarne - Rzeczenica - Sapolno Człuchowskie (gm. Przechlewo),
- nr 130 (*Na Kolejowym Szlaku*): Miastko (m.) - Miastko - Tuchomie - Bytów - Bytów (m.) - Pomysk (gm. Bytów) - Czarna Dąbrówka - Cewice - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Wicko - Łeba (m.),

na odcinku *Bytów - Pomysk* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

- nr 131: Wieprznica (gm. Kościerzyna) - Karsin - Chłopowo (gm. Brusy),
- nr 133: Gdańsk (m.) - Sopot - Gdynia - Chwaszczyno (gm. Żukowo) - Żukowo (m.) - Kobysewo (gm. Przodkowo),
- nr 134: Barkowo (gm. Człuchów) - Debrzno - Debrzno (m.) - woj. wielkopolskie,
- nr 135: Wierzyso (gm. Kościerzyna) - Karsin - Czersk - Stara Kiszewa - Czarne (gm. Kaliska) - Osieczna - Osiek - Kopytkowo (gm. Smętowo Graniczne),

na odcinku *Stara Kiszewa - Czarne* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

- nr 136 (*Szlak Mennonitów*): Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański - Trutnowy (gm. Cedry Wielkie) - Mikoszewo (gm. Stegna) - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Ostaszewo - Lichnowy - Nowy Staw - Nowy Staw (m.) - Stogi Malborskie (gm. Malbork) - Malbork (m.) - Stare Pole - Szaleniec (gm. Stare Pole) - woj. warmińsko-mazurskie oraz odgańczenie Malbork (m.) - Stary Targ,

na odcinku *Trutnowy - Mikoszewo* przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku *Mikoszewo - Nowy Dwór Gdański* przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku *Ostaszewo - Lichnowy* przebieg tożsamy z trasą nr 2 oraz na odcinku *Stogi Malborskie - Malbork* przebieg tożsamy z trasą nr 12,

- nr 137 (*Kaszubska Trasa Rowerowa*): Żukowo (m.) - Przodkowo - Kartuzy - Sierakowice - Ceromin (gm. Czarna Dąbrówka) - Pomysk (gm. Bytów) - Parchowo - Sulęcyno - Stężycza - Somonino - Żukowo - Żukowo (m.),

na odcinku Ceromin - Pomysk przebieg tożsamy z trasą nr 15,

- nr 138 (*Pierścień Gryfitów*): Strzelinko (gm. Słupsk) - Damnica - Dębica Kaszubska - Kobylnica - Strzelinko (gm. Słupsk),
- nr 139: Luzino - Linia - Kamienica Młyn (gm. Sierakowice),
- nr 140 (*Kaszubska Marszruta*): Konarzynki (gm. Konarzyny) - Chojnice - Brusy (m.) oraz dwa odgałęzienia Brusy (m.) - Czersk - Czersk (m.) oraz Brusy (m.) - Chojnice - Chojnice (m.),
- nr 141: Nowa Karcza (gm. Szemud) - Żukowo - Gdańsk,
- nr 142 (*Grzymistawa*): woj. kujawsko-pomorskie - Lalkowy (gm. Smętowo Graniczne) - Gniew - Gniew (m.) - Morzeszczyn - Pelplin - Pelplin (m.) - Subkowy - Tczew - Tczew (m.);

ewentualne przebiegi tras rowerowych w pasie drogowym należy uzgodnić z odpowiednim zarządcą drogi;

2.3.9. Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych szlaków wodnych:

a. śródlądowych kajakowych na systemach rzecznych:

- Brdy: Brda, Wielki Kanał Brdy, Zbrzyca, Chocina,
- Liwy: Liwa,
- Łeby: Łeba,
- Łupawy: Łupawa, Bukowina,
- Piaśnicy: Piaśnica i jezioro Żarnowieckie,
- prawobrzeżnych ramion delty Wisły: Nogat, Szarpawa, Wisła Królewiecka, Wielka Świeta - Tuga,
- Martwej Wisły i Motławy,
- Raduni: Radunia, kółko Jezior Raduńskich,
- Redy: Reda,
- Słupi: Słupia, Kamienica, Bytowa,
- Wdy: Wda, Wielki Kanał Wdy, Kałębica, Graniczna z Trzebiochą,
- Wieprzy: Wieprza i Pokrzywna, Studnica,
- Czernicy: Czernica i Biała,
- Wierzycy: Wierzycza, Wietcisa oraz Czarna Woda;

b. śródlądowych żeglarskich w oparciu o:

- Międzynarodowe Drogi Wodne E-40 i E-70 oraz inne rzeki Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Świeta - Tuga, Motława),
- jeziora: Bobięcińskie, Charzykowskie, Dzierżoń, Dybrzk, Gołtuń, Gowidlińskie, Jasień, Jelenie, Kałębie, Karskińskie, Krępsko, Kruszyńskie, Mausz, Radolne, Raduńskie, Somińskie, Szczytno, Wdzydze i Żarnowiec wraz z ich systemami rzecznyymi,

c. morskich żeglarskich w oparciu o Międzynarodową Drogę Wodną E-60 oraz Zalew Wiślany.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.3.:

1) Rozwijanie całorocznej infrastruktury turystyki pro-zdrowotnej i uzdrowiskowej w oparciu m.in. o właściwości lecznicze zasobów środowiska (np. korzystny mikroklimat oraz zasoby wód mineralnych i termalnych), w tym:

- w istniejących ośrodkach uzdrowiskowych: Sopot i Ustka,
- na obszarach predysponowanych do pełnienia funkcji uzdrowiskowej (nowe uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej): Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Jastrzębia Góra (gm. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Kościerzyna, Krynica Morska, Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna);

2) Wyznaczanie, budowa i modernizacja ponadregionalnych i regionalnych szlaków rowerowych, w tym:

do 2020 roku:

– budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-9 (Tabl. 8, pkt. 2):

→ nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa*): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie,

→ nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1,

– budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 (Tabl. 8, pkt. 2):

→ nr 3 (*Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): woj. zachodniopomorskie - Zaleskie (gm. Ustka) - Ustka (m.) - Smołdzino - Główny - Wicko - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińsko-mazurskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny*);

- 3) Rozwijanie zagospodarowania turystycznego szlaków kajakowych przez budowę i modernizację pól biwakowych (m.in. urządzenie i wyposażanie w sanitariaty, suszarnie dla kajaków, przyłącza energetyczne i oświetlenie), stanic oraz punktów etapowych, miejsc wodowania i wyjmowania kajaków, miejsc przenoski przy przeszkodach oraz kompleksowe oznakowanie szlaków oraz dojazdów do przystani, przede wszystkim:

po 2020 roku:

– na rzekach objętych przedsięwzięciem *Kajakiem przez Pomorze*: Biała, Brda, Bukowina, Bytowa, Chocina, Czarna Wda, Czernica, Graniczna, Gwda, Kałębica, Kamienica, Liwa, Łeba, Łupawa, Nogat, Martwa Wiśła, Młotyna, Motława, Piaśnica, Pilica, Pokrzywna, Radunia, Reda, Ruda, Słupia, Studnica, Szkarpa, Trzebiocha, Wda, Wielki Kanał Brdy, Wielki Kanał Wdy, Wielka Świeta – Tuga, Wieprza, Wierzyca, Wiśła Królewiecka, Wietcisa i Zbrzyca (Tabl. 8, pkt. 1);

- 4) Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci portów jachtowych, przystani żeglarskich i miejsc cumowania, mogących współtworzyć spójną ofertę turystyczną, dającą turystom wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym, przy kluczowym założeniu bezpieczeństwa żegluga, w szczególności przez rozwijanie zagospodarowania turystycznego:

do 2020 roku:

– Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław (Wiśła Królewiecka, Wielka Świeta – Tuga, Motława) wraz z likwidacją barier technicznych (np. zastępowanie mostów drogowych mostami zwodzonymi), w tym (Tabl. 8, pkt. 3):

→ rozbudowa portów i przystani żeglarskich: Błotnik (gm. Cedry Wielkie), Górki Zachodnie (m. Gdańsk), *Jacht Klub im. Conrada* (m. Gdańsk), *Akademicki Klub Morski* (m. Gdańsk), Wiślinka (gm. Pruszcz Gdański), Krynica Morska, *Park Północny* (m. Malbork),

→ budowa i rozbudowa przystani żeglarskich: *Wzgórze Zamkowe* (m. Gniew), Przegalina (m. Gdańsk), Sobieszewo Nadwiślańska (m. Gdańsk), *Kanał na Stępcie* (m. Gdańsk), Świbno (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Nowa Karczma (m. Krynica Morska), Mikoszewo (gm. Stegna),

→ budowa i rozbudowa miejsc cumowania: Korzeniewo (gm. Kwidzyn), Przebrno (m. Krynica Morska),

→ przebudowa mostów na zwodzone: Gdańsk Sobieszewo (w ciągu DW nr 501), Kanał Na Stępcie - Most Kamieniarski (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Tujsk (gm. Stegna), Rybina (gm. Stegna), Żelichowo (gm. Nowy Dwór Gdański),

po 2020 roku:

– Międzynarodowej Drogi Wodnej E-60 (przebiegającej wzdłuż południowych wybrzeży Morza Północnego i całego Bałtyku), poprzez budowę i modernizację infrastruktury żeglarskiej w szczególności w:

→ Helu, Krynicy Morskiej, Łebie, Pucku, Ustce i przystaniach Gdańska, Gdyni i Sopotu - z uwagi na aktualne zagospodarowanie portów, duży potencjał turystyczny po stronie lądu, wysoką pozycję rynkową lokalizacji oraz możliwości organizacji regat żeglarskich, w wiodących w tym zakresie portach i przystaniach jachtowych;

→ Rowach, Władysławowie, Jastarni, Juracie, Kuźnicy (m. Jastarnia), Rewie (gm. Kosakowo), Ośtoninie (gm. Puck), Rzućwie (gm. Puck), w których niezbędny jest rozwój infrastruktury zapewniającej bezpieczny

postój dla jednostek pływających, a także niezbędne zaplecze socjalno-sanitarne dla ich załóg;

→ na odcinku Łeba - Władysławowo (odległość 33 Mm) z uwagi na niebezpieczeństwo braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych należy rozważyć lokalizację marin m.in. w okolicach ujścia Piaśnicy, Cetniewie;

- innych potencjalnych szlaków żeglarskich opartych o systemy rzeczno-jeziorne regionu (Bobięcińskie, Charzykowskie, Dzierżoń, Dybrz, Gołń, Gowidlińskie, Jasień, Jelenie, Kałęb, Karsińskie, Krępsko, Kruszyńskie, Maus, Radolne, Raduńskie, Somińskie, Szczytno, Wdzydze i Żarnowiec) wraz z likwidacją barier technicznych (przebudowa mostów na zwodzone) na odcinkach szlaków wodnych łączących duże akweny (np. zespół jezior od jeziora Charzykowskiego do jeziora Kosobudno na szlaku wodnym Brdy);

5) Wykorzystanie turystyczne zasobów i walorów kulturowych regionu przez rozwój infrastruktury turystycznej w miejscowościach położonych na szlakach kulturowych:

- *Szlak dworów i pałaców*: Choczewo, Gniewino, Godętowo (gm. Łęczyce), Krokowa, Rekowo Górne (gm. Puck), Rzućewo (gm. Puck), Salino (gm. Gniewino), Sasino (gm. Choczewo), Starbienino (gm. Choczewo), Wejherowo, Wierchucino (gm. Krokowa), Żelistrzewo (gm. Puck), jednocześnie rekomenduje się jego rozwinięcie w kierunku zachodniej części województwa,
- *Europejska Droga Św. Jakuba - Szlak jakubowy*: Tuja (m. i gm. Nowy Dwór Gdański), Niedźwiedzica (gm. Stegna) Gdańsk Sobieszewo, Gdańsk Oliwa, Żukowo, Sianowo (gm. Kartusy), Lębork, Łebień (gm. Nowa Wieś Lęborska), Łeba, Izbica (gm. Główny), Smołdzino, Ustka, Słupsk,
- *Szlak historii Żuław*: obejmujący dwa szlaki *Menonitów* i *Domów podcieniowych* ukazujących wyjątkowe walory krajobrazowe Żuław; obejmuje szereg miejscowości: Kieźmark, Leszkowy, Miłocin, Trutnowy, Wocław, Żuławki (gm. Cedry Wielkie); Boręty, Lichnowy (gm. Lichnowy); Nowy Staw (gm. Nowy Staw); Cyganek, Lubieszewo, Marynowy, Nowy Dwór Gdański, Orłowo (gm. Nowy Dwór Gdański); Jeziernik, Ostaszewo, Palczewo (gm. Ostaszewo); Stogi (gm. Malbork); Bystrze (gm. Miłoradz); Klecie, Szaleniec, Złotowo (gm. Stare Pole); Drewnica, Jantar, Mikoszewo, Przemysław, Rybina, Stegna (gm. Stegna); Krzywe Koło, Steblewo, Wróblewo (gm. Suchy Dąb);
- *Pomorski Szlak Cysterski*: Gdańsk Oliwa, Mechowo (gm. Puck), Morzeszczyn, Pelplin, Pogódki (gm. Skarszewy), Puck, Rajkowy (gm. Pelplin), Słupsk, Starzyno (gm. Puck), Żarnowiec (gm. Krokowa),
- *Szlak zamków gotyckich*: Bytów, Człuchów, Gniew, Malbork, Lębork, Kwidzyn, Sztum, Zamek Kiszewski (gm. Stara Kiszewa),
- *Szlak zabytków hydrotechniki*: Myłof (gm. Czersk); Łebień (gm. Damnica); Konradowo, Krzynia, Skarszów Dolny, Strzegomino (gm. Dębica Kaszubska), Gdańsk; Drzeżewo, Żelkowo (gm. Główny); Czymanowo (gm. Gniewino); Biesowice, Kępice, Kępka (gm. Kępice); Bielkowo, Łapino (gm. Kolbudy); Gałąźnia Mała (gm. Kołczygłowy), Korzeniewo (gm. Kwidzyn); Lipusz; Malbork; Soszyca (gm. Parchowo); Łupawa, Poganice (gm. Potęgowo); Międzyż, Stocki Młyn (gm. Pelplin), Prabuty; Pruszcz Gdański; Juskowo, Prędzieszyn, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański); Czarnocin (gm. Skarszewy); Słupsk; Smołdzino; Rybaki (gm. Somonino); Kolincz, Owidz (gm. Starogard Gdański), Drewnica, Mikoszewo, Rybina (gm. Stegna); Polder Przebrno (gm. Krynica Morska); Sulęcino; Biała Góra (gm. Sztum); Sztutowo; Tczew; Rutki (gm. Żukowo);
- *Szlak latarni morskich*: Czołpino (gm. Smołdzino), Gdańsk Nowy Port, Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Stilo (gm. Choczewo), Sopot, Rozewie (gm. Władysławowo), Ustka,
- *Szlak drewnianych obiektów sakralnych Kaszub*: Borzytuchom; Kołczygłowy, Łubno (gm. Kołczygłowy); Miłocice, Trzcino, Wałdowo (gm. Miastko); Jasień, Mikorowo (gm. Czarna Dąbrówka), Ugoszcz (gm. Bytów); Borzyszkowy, Brzeźno Szlacheckie (gm. Lipnica); Ciechocin (gm. Chojnice); Leśno (gm. Brusy); Bińcze, Krzemieniewo, Nadziejewo, Raciniewo, Sierpowo (gm. Czarne); Brzezina, Gwiedzin, Olszanowo, Pieniężnica (gm. Rzeczenica); Cierzenie, Słupia, Strieczona, Uniechów (gm. Debrzno); Dębica, Krępsk, Mosiny, Polnica (gm. Człuchów); Przechlewo, Starzno (gm. Koczała),
- *Szlak bursztynowy*: Bąkowo (gm. Kolbudy), Chłapowo (gm. Władysławowo), Gdańsk (w tym Wyspa Sobieszewska), Malbork, Mońdzanowo (gm. Ustka), Jantar, Niedźwiedziówka (gm. Stegna), Sopot, Pruszcz Gdański, Stegna.

6) Modernizacja i rozwój oferty instytucji kultury oraz rozwój infrastruktury dla plenerowych imprez kulturalnych, w tym amfiteatrów i estrad sezonowych, targowisk eksponujących regionalne produkty.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.3.:

Ustalenia	
Zasada 2.3.4. a,	
Zasada 2.3.8. a (tiret 1-5), b (tiret 1-4), c (tiret 1-29),	
Zasada 2.3.9. a (tiret 1-14), b (tiret 1), c,	
Działanie 2) tiret 1-2,	
Działanie 3) tiret 1,	
Działanie 4) tiret 1-2,	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.3.4. c-d, h	Zasada 2.3.4. h
Zasada 2.3.7. a-f,	Zasada 2.3.7. a, c, f,
Działanie 1) tiret 1-2,	-
Działanie 4) tiret 3,	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.4.
KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

2.4.1. Zasada kształtowania struktury ponadregionalnej i regionalnej sieci transportowej województwa w oparciu o następujące korytarze transportowe:

- a. europejski Bałtyk – Adriatyk (BAC),
- b. ponadregionalne:
 - nadwiślańsko-zatokowy (z korytarzem europejskim Bałtyk - Adriatyk),
 - północny (Via/Rail Hanseatica),
 - południowo-pojezierny (Tczew – Starogard Gdański – Chojnice),
 - środkowego Pomorza (przebiegający przez wschodnią część woj. zachodniopomorskiego),
- c. regionalne:
 - kaszubski (Lębork – Kościerzyna – Chojnice),
 - środkowo-pojezierny (Trójmiasto – Kościerzyna – Bytów);

2.4.2. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w korytarzach transportowych obejmującego priorytetowe działania, służące poprawie dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa, poprawie dostępu do infrastruktury korytarzowej i tworzeniu warunków dla rozwoju multimodalności w przewozach osób i towarów;

2.4.3. Zasada hierarchizacji sieci transportowej według jej ważności dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa;

- a. infrastrukturę transportową szczególnie ważną dla dostępności zewnętrznej województwa tworzą:
 - drogi: nr A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Gliwice – gr. państwa), nr S6 (planowany przebieg gr. państwa – Koszalin – Słupsk – Chwaszczyno – Gdańsk – Rusocin po Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta (OMT) i istniejący przebieg Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta (OZT) na odcinku Gdynia – Gdańsk wraz z odcinkiem Drogi Czerwonej do Portu Gdynia), nr S7 (Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kraków – gr. państwa), nr 22 (gr. państwa – Gorzów Wielkopolski – Człuchów – Chojnice – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – gr. państwa), nr 89 (droga nr S7 – Port Gdańsk), nr 91 (odcinek: droga nr S7 Gdańsk – Tczew – Gniew – Łódź – Częstochowa), nr S11 (Koszalin – Szczecinek – Poznań) położona w sąsiedztwie zachodniej granicy województwa i powiązana z drogami nr 20, 22 i 25.
 - linie kolejowe: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), nr 203 (Tczew - Kostrzyn) i nr 204 (Malbork - Braniewo);
 - drogi wodne: E-40 (z Gdańska poprzez Wisłę - Bug - Dniestr do Chersoń) i E-70 (z Rotterdamu poprzez służę Hohensaaten - Odrę - Wartę - Noteć - Brdę - Wisłę - Nogat lub Szkarpawę - Zalew Wiślany do Kłajpedy);
 - porty morskie: Port Morski Gdańsk, Port Morski Gdynia,
 - porty lotnicze: Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy,
 - terminale intermodalne i centra logistyczne na zapleczu portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz w Zajączkowie Tczewskim.
- b. infrastrukturę drogową szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej¹ województwa tworzą drogi²:
 - nr 7 (droga nr S6 (OMT) węzeł „Żukowo” – droga nr S6 (OZT) węzeł „Karczemki”),
 - nr 20 (odcinek: Biały Bór - Miastko – Bytów – Kościerzyna – droga nr S6 (OMT) węzeł „Żukowo”),
 - nr 21 (odcinek: Ustka - Słupsk – Miastko),

¹ Dotyczy powiązań wewnątrz regionalnych i bliskich powiązań transgranicznych

² W celu jednoznacznego wskazania odcinków dróg ekspresowych, użyto następujących skrótów przy numerach tych dróg: OMT – Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, OPG – Obwodnica Południowa Gdańska, OZT – Obwodnica Zachodnia Trójmiasta,

- nr 25 (odcinek: Biały Bór - Człuchów – Zamarte),
- nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański - Malbork - Sztum – Kwidzyn - Gardeja),
- nr 90 (Jeleń - Baldram),
- nr 201 (odcinek: Czarne – droga nr 20),
- nr 202 (Czarne - Rzeczenica) wraz drogą nr 2512G (Rzeczenica - Przechlewo - Konarzynki),
- nr 203 (odcinek: Ustka – Postomino),
- nr 209 (odcinek: Suchorze - Bytów),
- nr 211 (Nowa Dąbrowa - Czarna Dąbrówka - Sierakowice - Kartuzy - Żukowo) wraz odcinkiem istniejącej drogi nr 6 (Słupsk - Nowa Dąbrowa),
- nr 212 (droga nr 214 Osowo Lęborskie - Bytów - Chojnice – droga nr 25 Kamionka),
- nr 213 (odcinek: Głównicyce - Wicko - Celbowo),
- nr 214 (Łeba - Lębork - Kościerzyna – Skórcz - Warlubie),
- nr 215 (odcinek: Władysławowo - Jastrzębia Góra),
- nr 216 (Reda - Władysławowo - Hel),
- nr 218 (odcinki: Krokowa – Wejherowo – droga nr 224, Chwaszczyno – droga nr 468 Gdańsk),
- nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – Kowale - Przywidz - Kościerzyna),
- nr 222 (droga nr S6 (OZT) - Straszyn - Starogard Gdański - Skórcz),
- nr 224 (droga nr 218 - Kartuzy - Skarszewy - Tczew),
- nr 226 (droga nr 222 – droga nr A1 węzeł „Rusocin” - Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo),
- nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo - droga nr A1 - Pelplin – droga nr 91 Rudno),
- nr 231 (Skórcz - autostrada A-1 - Kolonia Ostrowicka),
- nr 235 (Korne - Chojnice),
- nr 236 (Konarzyny - Brusy) wraz z drogami nr 2610G (Brusy - Czersk) i nr 2680 (Brusy),
- nr 237 (odcinek: Czersk – Tuchola),
- nr 240 (odcinek Chojnice – Tuchola),
- nr 468 (droga nr S6 (OZT) Gdynia - Sopot - droga nr 91 Gdańsk) wraz z drogami nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino” - Wejherowo - droga nr S6 (OZT) Gdynia) i nr 91 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - droga nr S7 (OPG) węzeł „Lipce” Gdańsk),
- nr 472 (droga nr 468 Gdańsk - Gdańsk Port Lotniczy) wraz jej przedłużeniem do drogi nr S6 (OMT) węzeł „Miszewo” i dalej do drogi nr 224 w Przodkowie,
- nr 474 (droga nr S6 (OZT) węzeł „Wielki Kack” Gdynia - droga nr 468 Gdynia),
- nr 501 (odcinki: drogi nr S6 (OZT) węzeł „Karczemki” Gdańsk - Przejazdowo, Stegna - Krynica Morska),
- nr 502 (Stegna - Nowy Dwór Gdański),
- nr 515 (Malbork - Dzierzgoń –Susz),
- nr 517 (odcinek Sztum - Górki),
- nr 519 (odcinek Stary Dzierzgoń – Zalewo),
- nr 521 (Kwidzyn - Prabuty – Susz),
- nr 522 (Górki - Prabuty - Trumieje – droga nr 16),
- nr 527 (odcinek: Dzierzgoń – Kwietniewo),
- nr 1139G (odcinek: droga nr 213 Głównicyce - Wielka Wieś - droga S6 węzeł „Bobrowniki”),

- nr 1140 (odcinek: Damno węzeł „Bobrowniki” - Łebień - Stara Dąbrowa),
- droga łącząca intermodalny terminal kontenerowy w Zajączkowie z drogą nr A1 węzeł Stanisławie,
- c. infrastrukturę kolejową szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej województwa tworzą linie:
 - nr 9 (odcinek: Prabuty – Malbork – Tczew - Gdańsk Główny),
 - nr 131 (odcinek: Smętowo - Tczew),
 - nr 201 (odcinek: Łąg – Kościerzyna – Gdynia Port),
 - nr 202 (Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Słupsk),
 - nr 203 (odcinek: Tczew – Starogard Gdański - Chojnice – Człuchów),
 - nr 204 (odcinek: Malbork – Stare Pole),
 - nr 207 (odcinek: Gardeja - Malbork),
 - nr 210 (odcinek: Chojnice - Człuchów – Czarne),
 - nr 211 (Chojnice - Kościerzyna),
 - nr 212 (Lipusz - Bytów - Korzybie),
 - nr 213 (Reda - Hel),
 - nr 214 (Somonino - Kartuzy),
 - nr 226 (Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny),
 - nr 229 (odcinki: Pruszcz Gdański - Glińc - Kartuzy i Łębork - Łeba),
 - nr 230 (Wejherowo – Choczewo),
 - nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa) wraz z łącznicą nr 253 (Gdańsk Rębiechowo - Rębiechowo) – PKM,
 - nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia z przedłużeniem linii do Wejherowa i Tczewa) – SKM,
 - nr 405 (odcinek: Miastko - Słupsk - Ustka),
 - nr 746 (Gdynia Główna Osobowa - Gdynia Port);

2.4.4. Zasada hierarchizacji sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych według klas określających standardy techniczne i przestrzenne usytuowania drogi, według następującej struktury:

- a. autostrady (A) – droga nr A1,
 - b. drogi ekspresowe (S) – drogi nr S6 i S7,
 - c. drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) – nr 20 (obwodnica Żukowa), nr 22 (gr. województwa - Chojnice - Tczew - Malbork - gr. województwa), nr 25, droga nr 89 (Trasa Sucharskiego), nr 91 (odcinek: droga nr S7 (OPG) węzeł „Gdańsk – Lipce” - gr. województwa), nowe obwodnice w ciągu dróg krajowych klasy G, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (OPAT),
 - d. drogi główne (G) - nr 6 (odcinek: droga nr S6 (OZT) - Wejherowo – węzeł S6 „Strzebielino”), nr 7 (odcinek: droga nr S6 (OMT) węzeł „Żukowo” – droga nr S6 (OZT) węzeł „Karczemki”), nr 20 (odcinek: gr. woj. - Miastko – Żukowo), nr 21, nr 25, nr 55, nr 90, nr 91 (odcinek droga nr S7 (OPG) węzeł „Gdańsk Lipce” – wewnętrzny Port Morski Gdańsk), nr 188 (odcinek: Człuchów - gr. województwa), nr 211, nr 212 (ul. Prosta w Bytowie), nr 214, nr 216 (odcinek: Reda - Władysławowo), nr 218 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - Chwaszczyno), nr 221 (droga nr 501 – Kowale – Przywidz- Kościerzyna), nr 222 (odcinek: droga nr S6 (OZT) węzeł „Straszyn” – Trąbki Wielkie - Jabłowo), nr 224 (odcinki: Godziszewo - droga nr A1 - droga nr 91 w Tczewie), nr 226 (odcinki: Jagatowo - droga nr S6 (OZT) i droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo), nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo - droga nr 91 Rudno), nr 231, nr 235, nr 240, nr 468, nr 472 (i jej przedłużenie do drogi nr S6 (OMT) i drogi nr 224 w Przodkowie), nr 474, nr 501 (odcinki: droga nr S6 (OZT) – droga nr 468 Gdańsk, droga nr 89 - droga nr 226), nr 502, nr 515, nr 521, nr 527, nowe odcinki dróg wojewódzkich,
 - e. drogi zbiorcze (Z) - pozostałe odcinki dróg wojewódzkich w granicach województwa;
- przy czym:

- dla dróg klasy G i Z na wniosek zarządcy drogi można przyjąć wyższą klasę³;
- na odcinkach dróg wojewódzkich położonych na granicy dwóch województw obowiązuje klasa drogi ustalona w województwie, na terenie którego znajduje się dłuższy odcinek tej drogi;

2.4.5. Zasada techniczno – eksploatacyjnej hierarchizacji sieci kolejowej według maksymalnej prędkości pociągów v_{\max} [km/h]:

- $120 < v_{\max} \leq 200$ - linie kolejowe nr: 9, 131, 202, 204, 248,
- $90 < v_{\max} \leq 120$ - linie kolejowe nr: 201, 203, 207, 210, 213, 214, 250, 405,
- $v_{\max} \leq 90$ - pozostałe linie kolejowe;

2.4.6. Zasada kształtowania sieci drogowej z zachowaniem wymagań w zakresie:

- hierarchizacji sieci drogowej wynikającej z dopasowania do siebie kategorii i klas łączących się dróg
- regulacji dostępu do drogi, w tym normatywnych odległości węzłów drogowych przy lokalizacji dodatkowych węzłów w ciągach dróg klasy A, S, GP i G,
- użytkowania drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, głównie poprzez oddzielanie od siebie ruchu lokalnego i tranzytowego
- ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacji przyrodniczej,
- minimalizacji kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń w przypadku obsługi terenów rozwoju osadnictwa,
- oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego⁴;

2.4.7. Zasada hierarchizacji węzłowej infrastruktury służącej integracji transportu pasażerskiego wyróżniając:

- 5 węzłów integracyjnych krajowych (K): Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Słupsk i Tczew; obsługują znaczny obszar województwa oraz przyległe obszary województw sąsiednich i integrują transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy),
- 7 węzłów integracyjnych regionalnych (R): Chojnice, Gdańsk-Wrzeszcz, Kościerzyna, Lębork, Malbork, Wejherowo, Starogard Gdański; obsługują kilka sąsiednich powiatów i integrują transport kolejowy, autobusowy regionalny i miejski oraz transport indywidualny,
- 13 węzłów integracyjnych metropolitalnych (M): Gdańsk-Oliwa, Gdańsk-Osowa, Gdańsk-Rębiechowo, Gdańsk-Śródmieście, Gdynia-Chylonia, Gdynia-Karwiny, Kartuzy, Luzino, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia i Sopot; obsługują co najmniej dwie linie dowożące pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 2000 pasażerów w dobie lub jedną linię dowożącą pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 1000 pasażerów dojeżdżających transportem indywidualnym z innych gmin,
- 34 węzły integracyjne lokalne (L): Bytów, Czersk, Człuchów, Gdańsk-Brętowo, Gdańsk-Czerwony Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk-Stocznia, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Żabianka-AWFIS, Gdynia-Grabówek, Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia, Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana, Kosakowo, Kwidzyn, Łeba, Miastko, Pelplin, Prabuty, Pszczółki, Puck, Rumia Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wyścigi, Ustka, Wejherowo-Śmiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie: obejmują przyległe gminy i umożliwiają integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym,
- przystanki zintegrowane (PZ): przystanki zlokalizowane na obszarze metropolitalnym wskazano w kierunkach polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego.

2.4.8. Zasada kształtowania struktury regionalnego zespołu lotnisk w oparciu o:

- metropolitalny węzeł lotniczy obejmujący:
 - port lotniczy w sieci TEN-T: Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku,
 - pozostałe porty lotnicze: Port Lotniczy Gdynia – Kosakowo,

³ W celu uzyskania zgodności z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. (Dz. U. z 2015 r., poz. 329).

⁴ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U.UE L z dnia 29 listopada 2008 r.).

- b. Inne lotniska i obiekty lotniskowe: Borsk, Jastarnia, Korne, Pruszcz Gdański, Słupsk-Krępa;
- 2.4.9. Zasada kształtowania regionalnej struktury sieci portów morskich i rzecznych w oparciu o:
- 2 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni,
 - 4 regionalne porty morskie ważne dla gospodarki morskiej w Helu, Łebie, Ustce i Władysławowie,
 - 5 lokalnych portów morskich o funkcjach rybackich i turystycznych: Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Puck i Rowy,
 - 2 porty rzeczne w Tczewie (Wisła, km 909) i Malborku (Nogat, km 22,8),
- 2.4.10. Zasada minimalizacji konfliktów ograniczających funkcjonowanie i rozwój transportu poprzez:
- zapewnienie właściwych parametrów obiektów mostowych (drogowych i kolejowych) zlokalizowanych w ciągu dróg wodnych umożliwiających właściwe funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej;
 - wprowadzania maksymalnie możliwych ograniczeń zabudowy mieszkaniowej w strefach przylotniskowych i strefach podejść do pasów startowych w celu zmniejszenia uciążliwości wywołanej hałasem, a w konsekwencji ryzyka wprowadzenia ograniczeń ruchu lotniczego;

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

- 1) Podejmowanie procesu przekształceń istniejącej sieci dróg krajowych, wojewódzkich i niektórych powiatowych w dostosowaniu do ich rzeczywistej funkcji, możliwości rozbudowy, z uwzględnieniem zmian wynikających z budowy nowych odcinków dróg krajowych, głównie dróg nr S-6 i S-7;
- 2) Budowa nowej i dostosowywanie istniejącej priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej i węzłowej w sieci TEN-T do standardów określonych w wytycznych TEN-T⁵; standardy te dotyczą także terenów węzłów miejskich TEN-T obejmujących transportową infrastrukturę dostępową portów w strefie „ostatniej mili”; w tym zakresie do podstawowych inwestycji należą:

a) w zakresie rozwoju sieci drogowej i jej wyposażenia w środki ITS:

do 2020 roku:

- budowa drogi S-6 (Słupsk - Gdańsk) wraz z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta (Tabl. 1, poz.1-4),
- budowa drogi S-7 (Warszawa - Gdańsk) (Tabl. 1, poz. 5),
- budowa nowego połączenia (alternatywnego do Trasy Kwiatkowskiego) drogowego do Portu Gdynia poprzez przedłużenie Obwodnicy Zachodniej i budowę odcinka „Drogi Czerwonej” do Portu Gdynia,
- budowę alternatywnego do ul. Wyzwolenia i ul. Oliwskiej połączenia drogowego do zachodniej części Portu Gdańsk,
- przebudowa ul. J. Wiśniewskiego w Gdyni;

po 2020 roku:

- budowa drogi S-11 (Koszalin - Szczecinek - Poznań),
- budowa nowego połączenia Portu Lotniczego Gdańsk z Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (węzeł Miszewo) w ciągu drogi nr 472,

b) w zakresie linii kolejowych (w tym wdrożenie systemu ERTMS):

do 2020 roku:

- modernizacja linii kolejowej nr 131 (Tczew - Chorzów Batory) (Tabl. 2, poz. 7),
- modernizacja linii kolejowej nr 201 (Gdynia Port - Bydgoszcz) wraz z budową drugiego toru i elektryfikacją całej linii (Tabl. 2, poz. 1),
- modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia Główna - Stargard) wraz z budową drugiego toru (Tabl. 2, poz. 6),
- przebudowa linii kolejowej nr 203 (na odcinku Tczew - Łąg Wschód) wraz z elektryfikacją i budową łącznicy (Łąg Południe - Łąg Wschód) z linią kolejową nr 201 (Tabl. 2, poz. 1),
- modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego (Tabl. 2. poz. 4),

po 2020 roku:

⁵ Union guidelines for the development of the trans-European transport network. Regulation EU 1315/2013

- budowa co najmniej jednego dodatkowego toru na linii kolejowej nr 9 na odcinku Tczew – Pruszcz Gdański;

3) Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej koncentrujący się na budowie i modernizacji dróg o funkcji ponadregionalnej i regionalnej w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego:

a) służących powiązaniom z węzłami autostrady A1 oraz nowymi węzłami na drogach ekspresowych S6 i S7 oraz prowadzeniu nowych linii transportu zbiorowego, w tym m.in.:

do 2020 roku:

- rozbudowa dróg nr 222 i nr 229 na odcinku Starogard Gdański – Jabłowo – autostrada A1 węzeł Pelplin autostrada A1 (Tabl. 1, poz. 8),
- rozbudowa drogi nr 224 na odcinku Godziszewo - autostrada A1 węzeł Stanisławie (Tabl. 1, poz. 10),
- rozbudowy drogi nr 226 na odcinkach autostrada A1 węzeł Rusocin - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo (Tabl. 1, poz. 15),
- budowa nowego przebiegu drogi nr 231 na odcinku od Skórcza do autostrady A1 węzeł Kopytkowo,

po 2020 roku:

- rozbudowa drogi nr 22 na odcinku Malbork – autostrada A1 (węzeł „Swarożyn”),
- budowa nowego połączenia „Nowa Kielnieńska” w ciągu drogi nr 218 (węzeł „Wysoka” – węzeł „Chwaszczyno”),
- budowa nowego połączenia Przodkowo - Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej (węzeł „Miszewo”) jako - przedłużenia drogi nr 472,
- budowa połączenia między drogą nr 211 a węzłem Gliniec w ciągu drogi nr 20, jako nowego przebiegu DW nr 211 (obejście Żukowa),
- przebudowa dróg powiatowych nr 1135G (od drogi nr 213 Żelkowo - droga nr S6 węzeł Budy - Damnica), nr 1139G (od drogi nr 213 Głównice - Wielka Wieś - droga S6 węzeł Bobrowniki - Damnica - Mianowice do drogi nr 6), nr 1142G (Wisznio - Grapica - droga nr 1179G),
- przebudowa dróg powiatowych nr 1179G (od drogi nr 213 Pobłocice - droga nr S6 węzeł Rzechcino - Potęgowo - droga nr 6),
- przebudowa dróg powiatowych nr 1187G (Potęgowo - droga nr S6 węzeł Skórowo - Czerwieniec - Pogorzelice droga nr 6),
- przebudowa dróg powiatowych nr 1325G (droga nr S6 węzeł Leśnice - Dziechlino - Małoszyce - Lębork droga nr 6),
- przebudowa dróg powiatowych nr 1451G (Kniewo - droga nr 6 - Luzino - droga nr S6 węzeł Luzino - Łębno do drogi nr 224),
- przebudowa dróg powiatowych nr 2340G (Nowy Dwór Gdański - Lubieszewo - Nowy Staw - Tczew),

b) redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane przez budowę obwodnic:

do 2020 roku:

- Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta w ciągu drogi krajowej nr 6 wraz z obwodnicą Żukowa w ciągu drogi krajowej nr 20 (Tabl. 1, poz. 4),
- Kościerzyny w ciągu drogi krajowej nr 20 (Tabl. 1, poz. 6),
- Ustki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 203,
- Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 – I etap (Tabl. 1, poz. 13),
- Chojnic w ciągu drogi wojewódzkiej nr 212,
- Skórcza w ciągu drogi wojewódzkiej nr 231,

po 2020 roku:

- Bytowa w ciągu drogi krajowej nr 20,
- Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22,
- Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi krajowej nr 55,
- Czarnego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 201,
- Żukowa, Sierakowic i Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 (II etap),
- Kościerzyny i Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214,
- Władysławowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 215,
- Wejherowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 218,
- Trąbek Wielkich w ciągu drogi nr 222,
- Brus w ciągu drogi wojewódzkiej nr 235 oraz budowę łącznika (jako obwodowej wschodniej między drogą wojewódzką nr 235 a obwodnicą Chojnic w ciągu drogi krajowej nr 22,
- Gdyni Chyloni, Rumi i Redy jako Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,
- Rybiny w ciągu drogi nr 502,

c) usprawniających połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi a Trójmiastem, a także pomiędzy nimi a ich zapleczem funkcjonalnym, w tym:

do 2020 roku:

- budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg nr 22 i nr 55 (Tabl. 1, poz. 7),
- rozbudowa drogi nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno (Tabl. 1, poz. 12),
- rozbudowa drogi nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa,
- rozbudowa drogi nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański (Tabl. 1, poz. 9),
- rozbudowa i przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze – Bytów (Tabl. 2, poz. 14),
- rozbudowa i przebudowa drogi nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Mojusz – Kartusy,
- rozbudowa drogi nr 212 na odcinku Osowo Lęborskie – Unichowo oraz na odcinku Lipnica – Konarzynki,
- budowa i rozbudowa drogi nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda wraz z budową obwodnicy w m. Wicko (Tabl. 1, poz. 14),
- rozbudowa drogi nr 216 na odcinku Kuźnica – Jastarnia i Jastarnia – Jurata,
- rozbudowa i przebudowa drogi nr 221 na odcinku granica m. Gdańsk – Nowa Karczma,
- rozbudowa i przebudowa drogi nr 235 Korne – Chojnice,
- rozbudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,
- rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,
- rozbudowa drogi nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty (Tabl. 1, poz. 11),
- rozbudowa drogi nr 515 od granicy m. Malbork do granicy województwa;

po 2020 roku:

- przebudowa dróg powiatowych nr 2340G (odcinek Nowy Staw – Tczew) i połączenia Nowy Staw – droga nr 55 (uwarunkowana stanem technicznym mostu drogowego przez rz. Wisłę),
- przebudowa drogi nr 218 na odcinku od drogi nr 468 (Gdańsk Oliwa) do drogi nr S6 (węzeł „Chwaszczyno”, w tym budowa ulicy nowej Spacerowa (z tunelem pod Pachołkiem) i ulicy nowej Kielnieńskiej.

d) zapewniających dogodne połączenia transportowe miast: Bytów, Czarne, Człuchów, Miastko do węzłów drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S11,

4) Rewitalizacja i modernizacja sieci kolejowej koncentrująca się na podnoszeniu standardów technicznych i funkcjonalnych linii kolejowych o szczególnym znaczeniu dla rozwoju i obsługi województwa, zwłaszcza w zakresie:

a) powiązań ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz ich otoczenia z Trójmiastem, w tym linii:

do 2020 roku:

- nr 207 (na odcinku Grudziądz - Kwidzyn - Malbork) (Tabl. 2, poz. 9),
- nr 211 (na odcinku Kościerzyna - Lipusz) oraz nr 212 (na odcinku Lipusz - Bytów),
- nr 229 (na odcinku Lębork - Łeba),
- nr 250 w zakresie jej wydłużenia na odcinku Rumia - Wejherowo (Tabl. 2, poz. 10),
- nr 405 (na odcinku Szczecinek - Miastko - Słupsk - Ustka) (Tabl. 2, poz. 8),
- nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa) wraz z linią nr 253 (łącznica w kierunku Kościerzyny) w zakresie jej elektryfikacji (Tabl. 2, poz. 10),

po 2020 roku:

- nr 203 (na odcinku Łąg Wschód - Chojnice),
- nr 210 (Chojnice - Szczecinek),
- nr 211 (na odcinku Lipusz - Chojnice),
- nr 229 (na odcinku Pruszcz Gdański - Lębork),

b) poprawy dostępu i obsługi terenów portowych w Gdańsku i Gdyni, w tym:

do 2020 roku:

- nr 226 (Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny) z budową mostu przez Martwą Wisłę (Tabl. 2, poz. 5),
- rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w Porcie Gdańsk (przebudowa stacji kolejowych obsługujących port morski w Gdańsku (Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski, Gdańsk Przeróbka oraz Gdańsk Zaspas Towarowa) wraz z systemem linii kolejowych na terenie portu) (Tabl. 2, poz. 3),
- rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia (przebudowa grup torowych stacji Gdynia Port, dostosowanie układów torowych do potrzeb portu i przewoźników) (Tabl. 2, poz. 2),

c) redukcji emisji spalin i hałasu w obszarach cennych przyrodniczo i turystycznie, w tym:

do 2020 roku:

- elektryfikacja linii kolejowej nr 213 (na odcinku Reda - Hel);

5) Dokonanie analizy celowości i podjęcie kierunkowej decyzji w sprawie wprowadzenia transportu szynowego wraz z węzłami integracyjnymi lub przystankami zintegrowanymi dla obsługi terenów o silnej presji suburbanizacyjnej, w tym:

- a) budowy trasy lekkiego transportu szynowego na odcinku: linia kolejowa nr 201 - Gdynia Chwarzno-Wiczlino - Bojano - Koleczkowo - Szemud - Luzino,
- b) modernizacji i wydłużenia linii kolejowej nr 228 do Kosakowa i Rewy w ciągu PKM,
- c) rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański - Lębork oraz nr 234 Kokoszki - Stara Piła,
- d) rewitalizacji linii kolejowych nr 230 (Wejherowo - Garczegorze) i 230A (Rybno Kaszubskie - Żarnowiec) na odcinkach poprawiających dostępność planowanej elektrowni jądrowej,
- e) rozbudowy układu linii kolejowych w Kartuzach dla usprawnienia powiązań kolejowych z Trójmiastem,
- f) rewitalizacji linii kolejowej nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański),
- g) rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa.

6) Budowa i rozbudowa infrastruktury obsługi transportu zbiorowego (w tym P&R i B&R) w węzłach integracyjnych i przystankach zintegrowanych, w tym w szczególności w:

do 2020 roku:

- Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Kościerzynie, Kwidzynie, Malborku, Lęborku, Słupsku, Starogardzie Gdańskim;
- rozważenie lokalizacji regionalnego dworca autobusowego w okolicach węzłów integracyjnych Gdańsk Rębiechowo - Żukowo Wschód;

7) Modernizacja infrastruktury i zwiększanie dostępu do portów morskich od strony morza i ładu:

do 2020 roku:

- modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - etap III (Tabl. 3, poz. 1),
- modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego (Tabl. 3, poz. 2),

- modernizacja toru wodnego do Portu Północnego (Tabl. 3, poz. 3),
- modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku (Tabl. 3, poz. 4),
- budowa terminalu promowego w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 5),
- pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 6),
- rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk (Tabl. 3, poz. 7),
- przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 8),
- rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 11),
- przebudowa wejścia do Portu Ustka,
- przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni,
- budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną,
- Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwozlewową (Tabl. 3, poz. 9),
- rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 10);

8) Integrowanie strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni poprzez kształtowanie warunków dla poprawy efektywności i sprawności przewozów *door to door* w łańcuchu transportowym w oparciu o funkcjonowanie suchego portu (miejsca tworzenia składów całopociągowych docierających do terminali w głębi kraju oraz konsolidowania kontenerów pod konkretną jednostkę pływającą - relacja eksportowa) przez:

do 2020 roku:

- budowę terminalu intermodalnego na terenie obrębu geodezyjnego Zajęczkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy DK nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia) wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Stanisławie*;

po 2020 roku:

- rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny na linii kolejowej nr 201, jako suchego portu dla obsługi Portu Gdynia;

9) Rozwój funkcji małych portów w zakresie działalności przeladunkowej i obsługi regularnego ruchu pasażerskiego:

- a) w portach o największym potencjale w tym zakresie (Władysławowo, Ustka), posiadających infrastrukturę portową i potencjalne zaplecze właściwe dla obsługi potoków ładunków w portach, w tym związanych z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. morskie farmy wiatrowych lub wydobycie podmorskich kopalin);
- b) w portach już obsługujących regularny ruch pasażerski: Ustka, Jastarnia, Hel oraz Krynica Morska.

10) Podejmowanie działań mających na celu poprawę powiązań portu w Elblągu z morzem, poprzez przebudowę lub modernizację drogi wodnej – Szarpawy (od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego).

Alternatywnym rozwiązaniem może być budowa kanału łączącego Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską (przez Mierzeję Wiślaną), ale wyłącznie na podstawie m. in. pozytywnych ocen środowiskowych, ekonomicznych, technicznych, jasnego określenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie toru wodnego i mostu zwodzonego (w ciągu DW nr 501) oraz poparcia społecznego dla tej inwestycji;

11) Podejmowanie działań związanych z rozwojem żeglugi śródlądowej polegających na:

- a) modernizacji dróg wodnych śródlądowych:
 - Martwa Wisła od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
 - Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
 - Szarpawa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
 - Wisła do ujścia do Zatoki Gdańskiej - dostosowanie polskiego odcinka MDW E-70 do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem minimum 240 dni w roku całodobowej żeglugi;

- b) pogłębieniu torów wodnych na Zalewie Wiślanym;
- c) zapewnienie warunków dla zachowania i rozwoju infrastruktury żeglugi śródlądowej przez:
 - budowę systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych wraz z jednolitym systemem identyfikacji wizualnej,
 - modernizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo – logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku MDW E-70 np. infrastruktury portowej śródlądowej na wysokości Zajączkowa Tczewskiego, powiązanej z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim;

12) Podejmowanie działań utrzymujących potencjał rozwojowy sieci lotnisk województwa:

- a) Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy - rozwój portu jako centralnego elementu regionalnego węzła lotniczego wymagać będzie:
 - dalszego rozwoju komercyjnych usług na trasach międzynarodowych oraz krajowych,
 - rozbudowy pozwalającej na zaspokojenie prognozowanego popytu, a także związane z tym pozyskania niezbędnych gruntów,
 - usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy portem lotniczym i Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta,
- b) Port Lotniczy Gdynia Kosakowo - rozwój portu dla obsługi lotnictwa ogólnego i biznesowego, a docelowo jako drugiego portu lotniczego obsługującego komercyjne loty pasażerskie, wymagać będzie:
 - poprawy dostępu drogowego do terminala pasażerskiego,
 - rozważenie możliwości budowy dwutorowej linii kolejowej na odcinku Gdynia Główna – Gdynia Pogórze – Gdynia Port Lotniczy,
- c) Pruszcz Gdański – powinno być rezerwowane jako alternatywa dla rozwoju lotnictwa ogólnego i biznesowego, co będzie wymagało odpowiednich uzgodnień z organami wojskowymi, a ewentualne uruchomienie funkcji lotnictwa ogólnego wiązać się będzie z:
 - rozbudową i modernizacją płyty lotniskowej i dróg kołowania,
 - poprawą warunków parkowania samochodów oraz usprawnienie dostępu do strefy aeroklubu
- d) utrzymanie dla lotnictwa cywilnego i ratownictwa medycznego lotnisk Jastarnia, Słupsk Krępa, Korne i Borsk.

12) Budowa systemu zarządzania ruchem drogowym (ITS, w tym informacji parkingowej) obejmująca zarządzanie ruchem drogowym na drogach krajowych i wojewódzkich, w szczególności na drogach dojazdowych do Trójmiasta, ośrodków regionalnego i potencjalnego ośrodka regionalnego oraz do obszarów turystycznych (Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana).

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.4.:

Ustalenia	
Zasada 2.4.1. a, b (tiret 1-4), c (tiret 1-2),	
Zasada 2.4.4. a – d, e (tiret 1-2),	
Zasada 2.4.7. a- e,	
Działanie 2) a (tiret 1-2), b (tiret 1-5),	
Działanie 3) a (tiret 1-3), b (tiret 1-2, 4), c (tiret 1-2, 4-5, 8, 14),	
Działanie 4) a (tiret 1, 4-6), b (tiret 1-3),	
Działanie 7) (tiret 1-9, 13-14),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
-	Zasada 2.4.3. a-c,
-	Zasada 2.4.5. a-c,
Zasada 2.4.6. a-f,	Zasada 2.4.6. a-d, f,
-	Zasada 2.4.8. a (tiret 1-2), b,
-	Zasada 2.4.9. a-c,

Zasada 2.4.10. a-b,	Zasada 2.4.10. a,
-	Działanie 1)
Działanie 2) a (tiret 3-6), b (tiret 6)	Działanie 2) a (tiret 6), b (tiret 6),
Działanie 3) a (tiret 4-7), b (4-9), c (9-10),	Działanie 3) a (tiret 4-7), b (3, 5-15), c (3, 6-7, 9-13, 15),
-	Działanie 4) a (tiret 2-4, 6-10), c (tiret 1),
-	Działanie 10)
-	Działanie 12)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.5.

ZWIĘKSZANIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO I SPRAWNOŚCI SYSTEMÓW PRODUKCJI, PRZESYŁU I DYSTRYBUCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPLNEJ, GAZU, ROPY NAFTOWEJ ORAZ PRODUKTÓW ROPOPOCHODNYCH

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:

- 2.5.1. Zasada rozmieszczenia infrastruktury energetycznej, gwarantująca zrównoważony rozwój regionu i oszczędne gospodarowanie zasobami przestrzeni, przez koncentrację przedsięwzięć liniowych i węzłowych w szczególności w korytarzach infrastrukturalnych rangi krajowej:
- Doliny Wisły*, w którym zlokalizowane i planowane są liczne liniowe i węzłowe przedsięwzięcia infrastrukturalne różnych sektorów energetycznych kształtujące podstawy rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego,
 - Szczecin – Gdańsk*, kształtującym się równoleżnikowo i łączącym potencjalny pomorski hub paliwowo-energetyczny z zachodnią częścią kraju, w którym skupia się planowana liniowa i węzłowa infrastruktura energetyczna, w tym związana z morskimi i lądowymi farmami wiatrowymi;
- 2.5.2. Zasada wyboru lokalizacji elektrowni systemowych w oparciu o studium lokalizacyjne, w którym po przeanalizowaniu wszelkich uwarunkowań społecznych, środowiskowych i ekologicznych (np. wynikających z funkcjonowania regionalnego systemu obszarów chronionych oraz sieci powiązań ekologicznych), kulturowych i krajobrazowych, transportowych (możliwości obsługi przez podstawowe elementy infrastruktury transportowej zarówno na etapie jej budowy, jak również eksploatacji) oraz techniczno-technologiczno-ekonomicznych (np. możliwości wyprowadzenia mocy do Krajowej Sieci Elektroenergetycznej) ocenione zostaną warianty lokalizacji ogólnych oraz wskazane możliwości i ograniczenia lub wykluczenia dla określonych lokalizacji szczegółowych;
- 2.5.3. Zasada minimalizacji oddziaływania budowli elektroenergetycznych, w tym przebiegu linii 400 i 110 kV, na krajobraz i środowisko - poprzez:
- harmonizację projektowanych budowli z cechami środowiska oraz minimalizację dominacji infrastruktury w krajobrazie, w oparciu o każdorazowe wariantowe analizy krajobrazowe;
 - stosowanie konstrukcji nadleśnych, w przypadku konieczności przebiegu linii przez zwarte kompleksy leśne, celem uniknięcia fragmentacji płatów ekologicznych;
- 2.5.4. Zasada zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii poprzez zapewnienie co najmniej dwustronnego zasilania wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno - gospodarcze;
- 2.5.5. Zasada zapewnienia niezawodności systemu zaopatrzenia w gaz poprzez budowę układów gazociągów o konfiguracji pierścieniowej wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno - gospodarcze;
- 2.5.6. Zasada eliminowania lub maksymalnego ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, walory krajobrazu i bezpieczeństwo ludności, obiektów liniowej i punktowej infrastruktury systemów przesyłu i magazynowania gazu, ropy naftowej i produktów naftowych;
- 2.5.7. Zasada okablowania linii elektroenergetycznych 110 kV i sieci średniego napięcia na terenach silnie zurbanizowanych o wysokiej wartości historycznej, krajobrazowej i turystycznej;
- 2.5.8. Zasada uwzględnienia w projektowaniu sieci i urządzeń elektroenergetycznych potrzeb wyprowadzenia mocy z generacji rozproszonej, opartej na źródłach energii odnawialnej, w tym farm wiatrowych na polskich obszarach morskich;
- 2.5.9. Zasada uwzględniania w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym potrzeb bezpieczeństwa energetycznego przez m.in.:
- rezerwowanie pasów terenów wolnych od zabudowy i przeszkód terenowych dla projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej, a na etapie jej eksploatacji zapewniających dostęp do sieci i urządzeń energetycznych,

- b. określanie ograniczeń w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu w pobliżu projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej oraz źródeł produkcji energii elektrycznej i ciepłej;

2.5.10. Zasada optymalizacji obsługi jednostek osadniczych w zakresie zaopatrzenia w ciepło przez:

- a. budowę, modernizację i przebudowę źródeł ciepła umożliwiającą dostosowanie produkcji i dostaw energii ciepłej do rzeczywistych i prognozowanych potrzeb,
- b. rozszerzanie zasięgów obsługi istniejących scentralizowanych układów ciepłowniczych jeśli gęstość cieplna (stosunek zapotrzebowania na ciepło w danym obszarze do jego powierzchni - MW/ha) przyjmuje wartość co najmniej 0,5 MW/ha,
- c. rozwój sieci ciepłowniczej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:

1) Rozbudowa istniejących i wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych systemowych źródeł energii elektrycznej:

- a) elektrowni węglowej (ok. 2.000 MW) lub gazowej w rejonie dolnej Wisły - między Tczewem a południową granicą województwa;
- b) elektrowni gazowej na terenach portowych Gdańska;
- c) elektrowni jądrowej (ok. 2000 - 3750 MW) w wybranej lokalizacji w strefie wschodniej Pobrzeża Słowińskiego i Wysoczyzny Żarnowieckiej; rozpatrywane lokalizacje Żarnowiec (gm. Gniewino i Krokowa) i Lubiatowo - Kopalino (gm. Choczewo),

spełniających wymogi ochrony środowiska w zakresie: dostaw paliw, zagospodarowania odpadów, odprowadzania wód chłodniczych, emisji zanieczyszczeń (w tym CO₂) do atmosfery, ochrony obszarów cennych przyrodniczo, ochrony krajobrazu i dziedzictwa kulturowego oraz zabytków;

2) Rozbudowa, przebudowa i budowa sieci przesyłowych, dystrybucyjnych oraz stacji energetycznych dla wyprowadzenia mocy z nowych systemowych i odnawialnych źródeł energii (farm wiatrowych, w tym *off shore* i fotowoltaicznych) projektowanych na obszarze województwa, w tym m.in.:

a) w zakresie sieci przesyłowych:

do 2020 roku:

- budowa linii 400 kV: *Żydowo Kierzkowo – Słupsk* (Tabl. 5, poz. 3),
- budowa dwutorowej linii 400 kV: *Żydowo Kierzkowo - Gdańsk Przyjaźń* i likwidacja linii 220 kV o tym samym przebiegu (Tabl. 5, poz. 2),
- budowa dwutorowej linii 400 kV: *Grudziądz Węgrowo - Pelplin - Gdańsk Przyjaźń* i likwidacja linii 220 kV o tym samym przebiegu (Tabl. 5, poz. 1),
- budowa stacji elektroenergetycznych 400/110 kV: *Gdańsk Przyjaźń, Pelplin* (Tabl. 5, poz. 4 i 5),
- rozbudowa stacji elektroenergetycznych 400/110 kV: *Gdańsk Błonia, Słupsk Wierzbęcino* (Tabl. 5, poz. 6 i 9),

po 2020 roku:

- budowa dwutorowej linii 400 kV: *Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń* (Tabl. 5, poz. 7),
- modernizacja linii 400 kV: *Dunowo - Słupsk - Żarnowiec*,
- modernizacja linii 400 kV: *Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń - Gdańsk Błonia*,
- modernizacja linii 400 kV: *Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki*,
- rozbudowa stacji elektroenergetycznych 400/110 kV: *Gdańsk I*,
- rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Żarnowiec* dla uzyskania możliwości przyłączenia do KSE morskich farm wiatrowych,
- potencjalna budowa od 4 do 8 linii 400 kV (w korytarzu infrastrukturalnym) wyprowadzających moc z projektowanej elektrowni jądrowej do stacji transformatorowej w okolicach między Garczegorzem (gm.

Wicko) a Kostkowem (gm. Gniewino) oraz linii elektroenergetycznej najwyższego napięcia w kierunku stacji transformatorowej Bydgoszcz Jasieniec związanej z potencjalnym zwiększeniem przesyłowej mocy z EJ1,

b) w zakresie sieci dystrybucyjnych:

do 2020 roku:

- budowa linii elektroenergetycznej 110 kV: (Brętowo - Kokoszki), (Chełm - Śródmieście), (Chylonia - Dębogórze - Reda), (Dzierżoń - Zalewo), (Gdańsk Błonia - Maćkowy (Orunia) - Pruszcz Gdański), (Gdańsk Błonia - EC Elbląg), (Gdynia Południe - Gdynia Centrum - Gdynia Port), (Kościerzyna - Bytów), (Kościerzyna - Kościerzyna II), (Majewo - Skórcz), (Młode Miasto - Śródmieście), (Mikołajki Pomorskie - Dzierżoń), (Nowy Dwór Gdański - Kąty Rybackie), (Nowy Dwór Gdański - Nowy Staw), (Nowy Staw - Malbork Rakowiec), (Pelplin - Gniew - Grudziądz), (Pelplin - Lignowy), (Pelplin - Sztum - kierunek Malbork/Kwidzyn), (Pelplin - Starogard Gdański), (Pelplin - Subkowy), (Pruszcz Południe - Gdańsk I - Miłobądz), (Słupsk Wierzbicino - Rowy), (SSE Słupsk - powiązanie z istniejącą siecią 110 kV), (Szadółki - Gdańsk I - Piecki), (Ustka - Rowy), (Żarnowiec - Łebno - Sierakowice), (Żarnowiec - Gdynia Zielenisz),
- przebudowa linii elektroenergetycznej 110 kV: (Sławno - Słupsk - Wierzbicino), (Słupsk Poznańska - Słupsk Wierzbicino),
- modernizacja istniejących linii 110 kV: (Chojnice Przemysłowa - kierunek Sępólno), (Chojnice Kościarska - kierunek Tuchola), (Brusy - Czersk), (Czersk - Czarna Woda), (Majewo - Warlubie), (Gdynia Grabówek - Gdynia Chylonia),
- budowa głównych punktów zasilania 110/15 kV: Chwaszczyno, Czatkowy, Dębogórze, Dzierżoń, Gdańsk Doki, Gdynia Centrum, Gdynia Zielenisz, Gniew, Jasień, Karsin, Karwiny, Kocborowo, Kościerzyna II, Kwidzyn Bądk, Łebno, Maćkowy, Miszewo, Nowa Karczma, Nowy Staw, Osowa, Politechnika, Puck, Pszczółki, Rotmanka, Rowy, Skórcz, SSE Słupsk, Stogi, Szadółki, Śródmieście, Rychnowy, Trąbki Wielkie, Uniwersytet, Wejherowo-Śmiechowo, Wieszyń, Zblewo,
- przebudowa stacji energetycznych 110/15 kV: Chojnice Przemysłowa, Chojnice Kościarska, Brusy,
- budowa stacji energetycznych 110/15 kV na potrzeby farm wiatrowych i fotowoltaicznych: FW Ciepłe, FW Człuchów (stacja Rychnowy), FW Dębica Kaszubska, FW Drzeżewo, FW Gardeja, FW Gardeja II, FW Grabowo Kościarskie, FW Kaczkowo, FW Konieczewo, FW Kończewo, FW Krzykosy, FW Liniewo, FW Miłobądz-Tczew, FW Miłoradz, FW Nowa Energia I i II, FW Nowa Energia III, FW Nowy Staw, FW Orłowo, FW Pałowo, FW Pomorze, FW Postolin, FW Postomino, FW Potęgowo, FW Sadlinki, FW Stężycza, FW Suchorze, FW Wałdowo, FW Warblewo, FW Werblina (Sulicice), FW Wiszka-Grochowo, FW Zaleskie, FW Żeliszewki;

3) Budowa nowych gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą węzłową (stacje redukcyjno-pomiarowe, instalacje obróbki gazu itp.), w tym m.in.:

a) w zakresie gazociągów wysokiego ciśnienia:

do 2020 roku:

- budowa gazociągu DN 700 Szczecin - Gdańsk (etap VI - Wiczlino - Reszki) (Tabl. 5, poz. 12),
- budowa gazociągu DN 500/300 Kosakowo - Władysławowo wraz z budową 2 stacji gazowych wysokiego ciśnienia (Kosakowo i Władysławowo) oraz stacji separacji węglowodorów w Swarzewie,
- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 Kosakowo - Rumia - Gdynia wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w otoczeniu EC III Gdynia, celem zasilania jej w gaz ziemny,
- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500/300 Pszczółki (Żeliszewki) - Kolnik, celem połączenia gazociągów wysokiego ciśnienia relacji Pszczółki - Bytów z gazociągiem Kolnik - Przejazdowo,
- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 do obszarów portowych w Gdańsku,
- budowa drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia Kolnik - Gdańsk,
- przyłączenie do sieci przesyłowej sieci dystrybucyjnej PSG Sp. z o.o. w miejscowości Kolnik zasilającej w paliwo gazowe odbiorców z obszaru miasta Gdańska;

po 2020 roku:

- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 do EC II Gdańsk,

- budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Chojnice - Brusy - Bytów* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Brusach,
 - budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Bytów - Miastko* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Miastku,
 - budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Lębork - Łeba* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Łebie,
 - budowa gazociągu wysokiego ciśnienia *Kościerzyna - Olsztyn* oraz *Reszki - Gustorzyn* w przypadku uruchomienia wydobycia gazu z łupków,
 - budowa gazociągu DN 500 w relacji *Łeba - Lębork* jeśli lokalizacją instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego będzie Łeba,
- b) w zakresie instalacji obróbki gazu:
- do 2020 roku:**
- budowa instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego w lokalizacji *Władysławowo* lub *Łeba*,
- c) w zakresie rozwoju sieci dystrybucyjnej gazu wskazana jest gazyfikacja miejscowości wypoczynkowych predystynowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych, w tym na Mierzei Wiślanej.
- 4) Kontynuacja rozbudowy potencjału przeładunkowego i magazynowego ropy naftowej i produktów naftowych na terenie Portu Północnego w Gdańsku (Naftoport) i/lub na jego bezpośrednim zapleczu, w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju w zakresie zaopatrzenia w paliwa płynne (ropę naftową, produkty naftowe oraz komponenty do produkcji paliw), w tym dla zwiększenia wydobycia ropy naftowej z polskich obszarów morskich przez:
- do 2020 roku:**
- rozbudowę Terminala Naftowego w Gdańsku do magazynowania i przeładunku ropy naftowej, produktów naftowych i chemikaliów o łącznej pojemności 700 tys. m³,
 - budowę Baz Przeładunkowo-Magazynowych w Gdańsku (rejon Portu Północnego i Siarkopolu) wraz z rurociągami łączącymi bazy z Naftoportem i rafinerią Grupy LOTOS oraz rozbudowa Bazy Naftowej PERN na Gdańsku Stogach-Krakowcu,
- po 2020 roku:**
- rozpoznanie potencjalnych możliwości lokalizacji infrastruktury przeładunkowej morsko-rzecznej wraz z nabrzeżem dla rafinerii Grupy LOTOS (Wisła Martwa) do Wisły Śmiałej, umożliwiającej obrót produktami naftowymi (z wykorzystaniem zbiornikowców o nośności do 3.000 DWT);
- 5) Budowa nowej infrastruktury przesyłowej (rurociągów) ropy naftowej i produktów naftowych z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym m.in.:
- do 2020 roku:**
- budowa drugiej nitki Rurociągu Pomorskiego (surowcowego) *Gdańsk - Nowa Wieś Wielka - Płock* wzdłuż istniejącego rurociągu (Tabl. 5, poz. 10),
- po 2020 roku:**
- budowa rurociągu paliwowego (produktowego) relacji *Dębogórze - Gdańsk - Nowa Wieś Wielka - Płock* częściowo wzdłuż istniejącego rurociągu (rozważany jest przebieg przez morskie wody wewnętrzne),
 - budowa dwóch nitek rurociągu *terminal GASPOL - Lotos, Lotos - Naftoport*;
- 6) Wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych magazynów gazu lub paliw płynnych w strukturach solnych w województwie (w paśmie Puck - Łeba) celem zwiększenia strategicznych rezerw surowców energetycznych kraju oraz:
- do 2020 roku:**
- budowa podziemnych magazynów gazu w gminie Kosakowo (inwestycja w realizacji) (Tabl. 5, poz. 11).
- 7) Podejmowanie działań mających na celu wykorzystanie nadmorskiego położenia oraz istniejących i projektowanych systemów przesyłu gazu na lądzie, dla lokalizacji na morskich wodach wewnętrznych lub morzu

terytorialnym stanowiska przeładunku gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG) wraz z systemem terminali lądowych przeładunku gazu i gazociągów;

8) Przebudowa, rozbudowa, budowa systemów ciepłowniczych, w tym m.in.:

do 2020 roku:

- budowa instalacji do termicznego przetwarzania frakcji energetycznej otrzymanej z odpadów komunalnych w Gdańsku-Szadółkach wraz z rozbudową i budową sieci ciepłowniczej umożliwiającej dystrybucję ciepła,
- realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych dotyczących modernizacji źródeł ciepła (Bytów, Człuchów, Kościerzyna) oraz rozbudowy i modernizacji sieci ciepłowniczych (Bytów, Człuchów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Ustka),
- rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych na pozostałych obszarach m.in.: Gdynia, Nowy Dwór Gdański, Rumia (połączenia systemu Gdynia – Rumia z miejską siecią ciepłowniczą Redy), Reda, Sopot;

po 2020 roku:

- budowa źródła szczytowego w Wejherowie wraz z rozwojem sieci ciepłowniczej na terenie Starego Miasta.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.5.:

Ustalenia	
Zasada 2.5.2.	
Działanie 2) a (tiret 1-6),	
Działanie 3) a (tiret 1),	
Działanie 5) a (tiret 1),	
Działanie 6) (tiret 1),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.5.1. a, b,	Zasada 2.5.1. a, b,
Zasada 2.5.4.	-
Zasada 2.5.5.	-
Zasada 2.5.6.	-
Zasada 2.5.9. a, b,	-
Działanie 2) a (tiret 7-12), b (tiret 1-6),	-
Działanie 3) a (tiret 2-13), b (tiret 1), c,	-
Działanie 4)	-
Działanie 5) (tiret 2-3),	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.6.

WYKORZYSTYWANIE MOŻLIWOŚCI LOKALNYCH DO PRODUKCJI I ODBIORU ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.6.:

- 2.6.1. Zasada preferowania lokalizacji instalacji do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na obszarach i w miejscach o największym potencjale zasobowym, z uwzględnieniem uwarunkowań prawnych i środowiskowych;
- 2.6.2. Zasada preferowania lokalizowania małych elektrowni wodnych na już istniejących obiektach piętrzących przy zachowaniu wymogów w zakresie swobodnej migracji ryb i innych organizmów wodnych;
- 2.6.3. Zasada rozmieszczenia obszarów pod lokalizację turbin wiatrowych o mocy powyżej 100 kW z uwzględnieniem ich strefy ochronnej o szerokości nie mniejszej niż:
 - a. 500 metrów - od istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej,
 - b. 200 metrów - od granicy gruntów leśnych;przy czym każde odstępstwo (*in minus*) od wyżej określonych odległości wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
- 2.6.4. Zasada rozmieszczenia obszarów pod lokalizację biogazowni (z wyłączeniem biogazowni rolniczych) o mocy powyżej 0,5 MW z uwzględnieniem ich strefy ochronnej o szerokości nie mniejszej niż 300 metrów od istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej, przy czym każde odstępstwo (*in minus*) od wyżej określonej odległości wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
- 2.6.5. Zasada traktowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego jako najskuteczniejszego instrumentu równoważenia interesu inwestora i lokalnych społeczności w procesie lokalizacji OZE;
- 2.6.6. Zasada eliminowania lub maksymalnego ograniczania zagrożeń i negatywnego oddziaływania obiektów energetyki odnawialnej na środowisko, w tym na bioróżnorodność, powiązania przyrodnicze, walory krajobrazowe oraz zdrowie ludzi;
- 2.6.7. Zasada przeznaczania pod uprawy roślin energetycznych gruntów rolnych najślabszych lub nieprzydatnych do produkcji żywności oraz zrekultywowanych gruntów przemysłowych, pogórnich i powojennych;
- 2.6.8. Zasada preferowania zasilania nowej zabudowy na terenach wiejskich ze źródeł wykorzystujących odnawialne źródła energii;
- 2.6.9. Zasada uwzględnienia w projektowaniu sieci i urządzeń elektroenergetycznych potrzeb wprowadzenia mocy z generacji rozproszonej opartej na źródłach energii odnawialnej, w tym farm wiatrowych na polskich obszarach morskich;

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.6.:

- 1) Budowa, rozbudowa oraz przebudowa instalacji do wytwarzania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, w szczególności na obszarach i w miejscach o największym potencjale zasobowym:
 - a) energii wiatrowej - w powiecie człuchowskim, lęborskim, malborskim, nowodworskim, słupskim,
 - b) energii słonecznej:
 - z kolektorów słonecznych - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa,
 - z systemów fotowoltaicznych (farm) - w obrębie kompleksów najślabszych gruntów rolnych o powierzchni co najmniej 1 ha i gruntach zrekultywowanych na cele inne niż rolnicze i leśne,
 - c) energii z biomasy i biogazu:
 - drzewnej odpadowej - w powiatach: bytowskim, chojnickim, człuchowskim, kartuskim, kościerskim, lęborskim, słupskim, starogardzkim, wejherowskim,
 - słomy odpadowej z rolnictwa - w powiatach: człuchowskim, kwidzyńskim, słupskim, starogardzkim, sztumskim i tczewskim,

- siana odpadowego z rolnictwa: w powiatach: bytowskim, chojnickim, gdańskim, kartuskim, kościerskim, lęborskim, puckim, słupskim, starogardzkim, sztumskim i wejherowskim,
 - odpadowej z hodowli i przetwórstwa rolno-spożywczego - w powiatach: bytowskim, człuchowskim, kartuskim, kościerskim, słupskim, starogardzkim, tczewskim i wejherowskim,
 - z plantacji roślin energetycznych - w powiatach: bytowskim, człuchowskim, kartuskim, kościerskim, słupskim, starogardzkim i wejherowskim,
 - ze składowisk odpadów komunalnych,
 - z dużych oczyszczalni ścieków,
 - d) energii wodnej/wód płynących - na istniejących obiektach piętrzących,
 - e) energii geotermalnej: w rejonie Chojnic i Człuchowa, w południowym fragmencie powiatu starogardzkiego, tczewskiego i kwidzińskiego, w rejonie Ustka – Słupsk – Łeba;
- 2) Budowa systemów ogrzewania i chłodzenia opartych na pompach ciepła;
- 3) Budowa, rozbudowa i przebudowa elektroenergetycznych sieci przesyłowych i dystrybucyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą węzłową, umożliwiającą przyłączenie instalacji wytwarzających energię ze źródeł odnawialnych do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, w tym:
- a) budowa i rozbudowa stacji elektroenergetycznych dla odbioru mocy z OZE:
- do 2020 roku:**
- rozbudowa stacji 400/110 kV Słupsk Wierzbicino dla przyłączenia farm wiatrowych: *Kukowo-Dargoleza, Drzeżewo IV, Wierzbicin*,
 - rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV Żarnowiec dla przyłączenia farm wiatrowych: *Choczewo, Osieki i Zwartowo*,
 - rozbudowa i modernizacja stacji elektroenergetycznej 400/110 kV Gdańsk Błonia dla przyłączenia farm wiatrowych *Pelplin i Jasna*,
- po 2020 roku:**
- rozbudowa stacji 400/110 kV Żarnowiec dla przyłączenia morskiej farmy wiatrowej *Baltica 3*,
 - rozbudowa stacji 400/110 kV Słupsk dla przyłączenia morskiej farmy wiatrowej *Bałtyk Środkowy III*.
- b) budowa stacji elektroenergetycznych 110/15 kV na potrzeby farm wiatrowych i fotowoltaicznych wykaz został przedstawiony w Kierunku 2.5.),
- 4) Rozważenie wykorzystania (w powiązaniu z morskimi lub lądowymi farmami wiatrowymi dużej mocy) potencjalnych możliwości lokalizacji w strukturach solnych (w paśmie Puck - Łeba) w województwie kawern do podziemnego magazynowania sprężonego powietrza funkcjonujących na zasadzie zbliżonej do wodnych elektrowni szczytowo-pompowych, jako forma magazynowania energii możliwej do natychmiastowego włączenia w porze szczytowego zapotrzebowania.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTICZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.6.:

Ustalenia	
Zasada 2.6.3. a, b,	
Zasada 2.6.4.	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.6.9.	-
-	Działanie 1) a, b (tiret 1-2), c (tiret 1-7), d, e,
Działanie 3) a (tiret 1-5), b (tiret 1),	-
-	Działanie 4)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.7.

KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.7.:

- 2.7.1. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie konfliktu i wojny, zagrożeń naturalnych oraz charakteryzujących się odpornością na potencjalne awarie i katastrofy przemysłowe;
- 2.7.2. Zasada bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych przez uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym stref ochronnych i ograniczeń wokół tych terenów zgodnie z decyzjami właściwych organów;
- 2.7.3. Zasada bezwzględnego zachowania i ochrony terenów i obiektów służących potrzebom obronności i bezpieczeństwa państwa na które składają się w szczególności:
- a. 4 wojskowe obiekty lotnicze: Gdynia Oksywie, Pruszcz Gdański, Królewó Malborskie oraz Siemirowice Cewice,
 - b. 3 obiekty Marynarki Wojennej: Baza Morska (Port Wojenny w Gdyni), Punkt Bazowania (Hel), Punkt Manewrowego Bazowania (Ustka),
 - c. 2 poligony dla specjalistycznych rodzajów wojsk: Centralny Poligon Sił Powietrznych - znany też pod nazwą *Poligon Ustka-Wicko Morskie* oraz Strzecz - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej,
 - d. planowana zgodnie z umową między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej budowa Bazy Systemu Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie,
 - e. pozostałe tereny zamknięte oraz elementy infrastruktury transportowej,
 - f. 4 poligony morskie zlokalizowane w rejonach na Zatoce Gdańskiej na wysokości Gdyni, Mierzei Wiślanej oraz otwartym morzu na wysokości Półwyspu Helskiego oraz Ustki, przeznaczone do wsparcia wykonywania zadań przez różne typy okrętów nawodnych i podwodnych oraz lotnictwo morskie.
- 2.7.4. Zasada uwzględniania w zagospodarowaniu przestrzennym szczegółowych ograniczeń w użytkowaniu terenów i przestrzeni powietrznej wokół Bazy Systemu Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie, w tym m.in. w zakresie:
- a. dopuszczalnej wysokości zabudowy w dwóch strefach ograniczeń:
 - w odległości do 1.600 m od Punktu Odniesienia Radaru (POR), w której żadna konstrukcja nie będzie mogła przekroczyć wysokości zdefiniowanej przez powierzchnię boczną stożka ściętego, której początek jest położony w odległości 735 m od POR oraz 10 m ponad poziom gruntu w tym punkcie i który kieruje się ku górze pod kątem 2,64° do płaszczyzny horyzontu;
 - w odległości od 1.600 m do 35.000 m od POR, w której żadna konstrukcja nie będzie mogła przekroczyć wysokości zdefiniowanej przez powierzchnię boczną stożka ściętego, który kieruje się ku górze pod kątem 1,5° do płaszczyzny horyzontu; wierzchołek stożka leży na wysokości 15,24 m nad poziomem gruntu w POR;
 - b. budowy turbin wiatrowych, w przypadku których:
 - w odległości do 4.000 m od POR obowiązuje zakaz ich budowy;
 - w odległości od 4.000 m do 35.000 m od POR ich budowa wymaga uzgodnienia z odpowiednimi organami wojskowymi;
 - c. dużych konstrukcji o objętości przekraczającej 6.000 m³, w przypadku których:
 - w odległości do 4.000 m od POR ich budowa wymaga uzgodnienia z odpowiednimi organami wojskowymi;
 - d. użytkowaniu nadajników elektromagnetycznych, które generują pole elektromagnetyczne przekraczające natężenie 3 V/m wartości skutecznej dla wszystkich częstotliwości od 9 kHz do 300 GHz mierzonych 2 m nad poziomem gruntu w Punkcie Centralnym Bazy.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.7.:

- 1) Wyznaczenie, przypisanie właściwej klasy technicznej i utrzymywanie w dobrym stanie technicznym sieci dróg pozwalających na szybkie przegrupowywanie wojsk w przewidywany rejon zagrożenia;
- 2) Przyjęcie właściwych parametrów i utrzymywanie w dobrym stanie technicznym wszystkich ciągów kolejowych i szczególnie ważnych obiektów kolejowych, umożliwiających szybkie przegrupowywanie wojsk i przewóz uzbrojenia;
- 3) Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę lotniczą do potrzeb wojskowych w zakresie:
 - a) parametrów techniczno – eksploatacyjnych,
 - b) odpowiedniego powiązania z systemem drogowym i kolejowym,
 - c) pozostawienia w dotychczasowym użytkowaniu istniejących obiektów lotniczych, nieużytkowanych przez wojsko.
- 4) Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę portów morskich do potrzeb wojskowych, w tym wynikających z członkostwa Polski w NATO, w zakresie:
 - a) systemów tankowania paliwa i wody;
 - b) sieci energetycznej i zaopatrzenia w energię;
 - c) przeładunku ciężkiego sprzętu wojskowego na drogowe i kolejowe środki transportu;
 - d) wyposażenia nabrzeży w łącza teleinformatyczne.
- 5) Realizacja inwestycji w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, w tym:
 - a) zadań wynikających z Programu Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), zatwierdzonego przez Radę Ministrów dnia 12 i 14 grudnia 2000 r., w tym:

do 2020 roku:

 - infrastruktury dla sił wzmocnionych NATO – modernizacja lotniska Malbork (Tabl. 10, poz. 1);
 - modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli miasta: Gdynia i Rumia, Władysławowo oraz gminy Wejherowo (Tabl. 10, poz. 2);
 - modernizacja Portu Wojennego Gdynia (Tabl. 10, poz. 3);
 - rozbudowa paliwowego systemu zaopatrywania w paliwo Portu Wojennego Gdynia (rurociąg paliwowy relacji Dębogórze – Gdynia Oksywie);
 - b) zadań wynikających z realizacji umowy międzynarodowej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej dotyczącej rozmieszczenia na terytorium RP antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących:

do 2020 roku:

 - budowa Bazy Systemu Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie (gm. Słupsk) (Tabl. 10, poz. 4).

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 2.7.:

Ustalenia	
Zasada 2.7.3. a-e,	
Działanie 5) a (tiret 1-3), b (tiret 1),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.7.2.	-
Zasada 2.7.4. a (tiret 1-2), b (tiret 1-2), c (tiret 1), d,	-
-	Działanie 1)
Działanie 5) a (tiret 4),	-

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.

ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA

Opis Celu:

Uwarunkowania środowiskowe, przez które należy rozumieć zasoby, walory, jakość i stan środowiska przyrodniczego oraz złożoność funkcjonowania całego systemu, mają kluczowe znaczenie z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego - przy czym równoważenie należy tu rozumieć tak w sensie sektorowym, jak terytorialnym. Zróżnicowane zasoby i walory środowiska przyrodniczego województwa są rozmieszczone względnie równomiernie na całym jego obszarze. Jakkolwiek tylko wybrane z nich (położenie w ujściu dużych rzek do morza, nadmorskie plaże, występowanie kopalin) mogą być bezpośrednią podstawą rozwoju gospodarczego, wszystkie składają się na potencjał, którego właściwe wykorzystanie przyczyni się do harmonijnego rozwoju regionu.

Środowiskowe uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego, należą do kluczowych elementów polityki regionalnej, mających wpływ na wszystkie aspekty działalności człowieka i warunki jego życia. W każdym z tych aspektów rozwój oparty jest na zachowaniu dobrego stanu środowiska i racjonalnym wykorzystaniu jego zasobów. Mimo poniesionych znacznych nakładów na infrastrukturę ochrony środowiska, wciąż istnieją obszary jej niedostatecznego rozwoju, w tym zwłaszcza w zakresie systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych, zagospodarowania odpadów komunalnych, czy wdrażania działań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej. Rozwój miast, w tym szczególnie metropolii i niekontrolowana urbanizacja obszarów podmiejskich wymuszają potrzeby rozbudowy infrastruktury transportowej i komunalnej, co skutkuje rosnącą presją na przestrzeń przyrodniczą. Powoduje to fragmentację i degradację siedlisk oraz zmniejszanie ich naturalnej odporności, co z kolei przyczynia się do obniżenia różnorodności biologicznej.

Region charakteryzują także znaczne zasoby i walory środowiska kulturowego, w tym wynikające z tożsamości regionalnej i lokalnej czerpiącej z dziedzictwa Kaszub, Kociewia, Powiśla, Przymorza, Żuław i innych regionów kulturowych. Na szczególną uwagę zasługują tradycje morskie, wielokulturowość, a także dziedzictwo historii najnowszej – ruchu solidarności. Nie w pełni są one wykorzystywane jako istotny czynnik aktywizacji gospodarczej, w tym tworzenia nowych miejsc pracy oraz kreowania oryginalnego wizerunku.

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

- bezwzględna potrzeba zachowania unikatowych zasobów przyrody ożywionej i nieożywionej wraz z warunkami dla stabilności zachodzenia procesów naturalnych, jako podstawy długookresowego i stabilnego rozwoju zrównoważonego terytorialnie na całym obszarze województwa;
- gwarancja skuteczności ochrony wartości środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego, bez względu na to, czy zostały formalnie objęte ochroną prawną;
- zapewnienia mieszkańcom województwa korzystnych warunków ekologicznych życia - jego bezpieczeństwa i wysokiej jakości, podtrzymującej zdolność do efektywnej pracy i gwarantujących niezbędny wypoczynek;
- spełnienia formalno-prawnych wymogów ochrony środowiska, określonych w licznych aktach prawa międzynarodowego, krajowego i regionalnego;

Osiąganie celu i wyznaczonych kierunków, możliwe będzie w wyniku przyjęcia i przestrzegania zasad regulujących warunki ochrony procesów i zasobów naturalnych oraz stanu środowiska. Kluczowe dla zapewnienia ekologicznych warunków życia i gospodarowania człowiekiem będzie integralne podejście do ochrony zasobów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu, w tym:

- trwałe zachowanie posiadanych zasobów i walorów;
- ochrona i polepszanie stanu ekosystemów - z utrzymaniem ich różnorodności biologicznej i spójności przestrzennej;
- optymalizacja i rozwój systemu przyrodniczych obszarów chronionych;
- zachowanie walorów krajobrazu kulturowego - z uwzględnieniem ich specyficznej kompozycji walorów historycznych, kulturowych, naturalnych i estetycznych;
- stała poprawa stanu środowiska w wyniku ograniczenia emisji zanieczyszczeń z wykorzystaniem naturalnej zdolności do samoregulacji i samooczyszczania środowiska;
- ograniczenie ekspozycji mieszkańców na negatywne czynniki kształtujące warunki życia;

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu:

- ustanowiony regionalny system ekologiczny (system zielonej infrastruktury), oparty na przyrodniczych obszarach chronionych, korytarzach ekologicznych, terenach zieleni w otoczeniu obszarów miejskich (zielonych pierścieniach) oraz ekosystemach wodnych i leśnych, będący elementem systemu infrastruktury służących trwałemu i stabilnemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu regionu,
- racjonalna struktura przestrzenna obszarów chronionych i mniejsza presja inwestycyjna na obszarach o szczególnym znaczeniu dla zachowania zasobów przyrodniczych i ciągłości powiązań ekologicznych,
- dobry stan środowiska w szczególności w odniesieniu do jakości wód, gleb i powietrza,
- racjonalnie zorganizowane systemy gospodarki wodno-ściekowej,
- skuteczna ochrona przestrzeni wyjątkowych o cechach symbolicznych, świadczących o tożsamości kulturowej i historycznej regionu, pozwalająca na zachowanie najcenniejszych zasobów i walorów dziedzictwa kulturowego,
- wykorzystanie zasobów i walorów dziedzictwa kulturowego w rozwoju społeczno-gospodarczym.

Wskaźniki (kontekstowe):

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia lasów (ha)	681.014 (2013)	695.000	DGiK UMWP
Odsetek JCWP płynących nie osiągających dobrego stanu/potencjału ekologicznego wg badań monitoringu diagnostycznego i operacyjnego (%)	38,5 i 47,3 (2013)	spadek	WIOŚ Gdańsk
Odsetek powierzchni obszarów o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych (%)	32,7(2013)	33,3	RDOŚ Gdańsk
Odsetek wydatków jst. na kulturę i ochronę dziedzictwa narodowego w wydatkach jst ogółem (%)	4,11	utrzymanie	GUS
Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków (%)	83,2 (2013)	90	GUS
Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej	0,7 (2014)	0,85	GUS
Niezrekultywowane tereny składowania odpadów (ha)	125 (2013)	60	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.1.

ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

- 3.1.1. Zasada dostosowania standardów i reżimów zagospodarowania do potrzeb ochrony, kształtowania, odtwarzania i eksponowania zasobów i walorów środowiska;
- 3.1.2. Zasada oszczędnego i racjonalnego gospodarowania zasobami środowiska, w szczególności w zakresie wód, gleb, kopalin i zasobów biologicznych,
- 3.1.3. Zasada priorytetu ekologicznego – polegająca na stosowaniu rozwiązań techniczno-przestrzennych służących zachowaniu i podwyższeniu przyrodniczej, w tym krajobrazowej jakości przestrzeni;
- 3.1.4. Zasada zachowywania w stanie naturalnym terenów podmokłych - jako regulatorów warunków hydrologicznych, klimatycznych i ekologicznych środowiska oraz elementów naturalnej retencji wód;
- 3.1.5. Zasada ograniczania wykorzystania gospodarczego lasów na terenach wrażliwych przyrodniczo (nadmorskich, podmokłych i o znacznych spadkach terenu) oraz w granicach miast;
- 3.1.6. Zasada ograniczania wykorzystania gospodarczego lasów w granicach administracyjnych miast i ich bezpośrednim otoczeniu – na rzecz funkcji ekologicznych i rekreacyjnych;

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

- 1) Przywracanie naturalnych cech i poprawa kondycji jakościowej elementów środowiska, odtwarzanie obszarów przyrodniczych i ekosystemów zdegradowanych – w tym wodnych, podmokłych, leśnych, łąkowych, wydmych (w szczególności rekultywacja jezior i przeciwdziałanie procesom eutrofizacji antropogennej oraz renaturyzacja rzek i dolin rzecznych, przywracanie dolinom rzecznych funkcji korytarzy ekologicznych, zwiększanie zdolności retencyjnej ekosystemów i terenów);
- 2) Zwiększanie powierzchni lasów i zadrzewień, zwłaszcza na terenach o niskiej lesistości, w obrębie gruntów rolnych o najniższej przydatności rolnej, na obszarach erodowanych oraz objętych sukcesją naturalną;
- 3) Zachowywanie, odtwarzanie, kształtowanie elementów przyrodniczych charakterystycznych dla krajobrazu wiejskiego: miedz, ciągów dzikiej roślinności wzdłuż skrajów pól, małych cieków i dróg śródpolnych, śródpolnych oczek wodnych wraz z otaczającą je roślinnością, żywopłotów i pasów zadrzewień śródpolnych, w szczególności w rejonach wielkoobszarowej gospodarki rolnej;
- 4) Wprowadzanie i utrzymanie reżimów zagospodarowania służących ochronie cennych ekosystemów jezior lobeliowych, torfowisk wysokich oraz żyznych mechowisk;
- 5) Rekultywacja terenów pośladowiskowych, poeksploatacyjnych z uwzględnieniem możliwości przywrócenia lub ukształtowania nowych funkcji przyrodniczych;
- 6) Utrzymywanie zadrzewień oraz zakrzaczeń śródpolnych i nadwodnych, umożliwiających zachowanie i odtworzenie funkcji lokalnych, subregionalnych i regionalnych korytarzy ekologicznych w obszarach intensywnego rozwoju rolnictwa;

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 3.1.:

Ustalenia	
-	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 3.1.4.	-
-	Zasada 3.1.6.
Działanie 3)	-
-	Działanie 4)
Działanie 5)	-
Działanie 6)	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.2.

UTRZYMANIE I ODTWARZANIE RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ I SPÓJNOŚCI PRZYRODNICZEJ

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

3.2.1. Zasada zachowania i kształtowania spójności regionalnego systemu ekologicznego, w skład którego wchodzi istniejące obszary chronione oraz obszary potencjalne do objęcia ochroną (cenne przyrodniczo), a także system płatów i korytarzy ekologicznych, który tworzą:

a. korytarze ponadregionalne:

- Nadzalewowo-mierzejowy (wzdłuż Mierzei Wiślanej i jej wybrzeża - powiaty: nowodworski i m.Gdańsk),
- Nadmorski (wzdłuż Półwyspu Helskiego i wybrzeża morskiego Bałtyku - powiaty: pucki, wejherowski, lęborski, słupski),
- Doliny Wisły (styk powiatów: m.Gdańsk, nowodworskiego, gdańskiego, malborskiego, tczewskiego, sztumskiego, kwidzyńskiego),
- Dolin Słupi i Wdy (powiaty: słupski, m.Słupsk, bytowski, kościerski, chojnicki, starogardzki),
- Doliny Gwdy (zach. kraniec powiatu człuchowskiego),
- Dolin Wieprzy ze Studnicą i Brdą (powiaty: słupski, bytowski, człuchowski, chojnicki),
- Doliny Liwy (powiat kwidzyński);

b. korytarze regionalne:

- Doliny Łupawy z lasami do Słupi (powiaty: słupski i bytowski),
- Doliny Nogatu (powiaty: nowodworski i malborski),
- Dolin Raduni i Motławy (powiaty kartuski i gdański),
- Doliny Szkarpany (powiat nowodworski),
- Doliny Wierzycy (powiaty: kościerski, starogardzki, tczewski),
- Pradoliny Redy-Łeby (powiaty: słupski, lęborski, wejherowski, pucki),
- Doliny Zbrzycy (pogranicze powiatów: kościerskiego, chojnickiego, bytowskiego),
- Doliny Szczyry (powiat człuchowski),
- Dolin Bystrzenicy, Kamiennej i Rybca (sąsiedztwo powiatów bytowskiego i słupskiego),
- Leśny Trzebieliński (powiat bytowski),
- Zaborski (pogranicze powiatów kościerskiego i chojnickiego);

c. korytarze subregionalne:

- Doliny Płutnicy (powiat pucki),
- Doliny Gizdepki (powiat pucki),
- Doliny Czarnej Wody (powiat pucki),
- Północnego pasa leśnego Lasów Darżlubskich (powiat pucki)
- Górnego odcinka Doliny Piaśnicy (powiaty pucki, wejherowski),
- Rynny Jeziora Żarnowieckiego (powiaty pucki, wejherowski),
- Doliny Bychowskiej Strugi (powiaty wejherowski, pucki),
- Doliny Chełstu (powiat wejherowski),
- otoczenia Doliny Bolszewki (powiat wejherowski),
- Doliny Gościciny i jej otoczenia (powiat wejherowski),
- Doliny Choczewki i lasów k. Choczewa (powiat wejherowski),
- Pasa leśnego Puszczy Wierchucińskiej (powiat wejherowski),

- Zachodniego pasa leśnego Lasów Wejherowskich (powiat wejherowski),
- Północnego otoczenia Nowej Wsi Lęborskiej (powiat lęborski),
- otoczenia Doliny Szpęgawy (powiaty tczewski, starogardzki),
- otoczenie Dolin Janki, Bielicy i Strugi Młyńskiej (powiat tczewski),
- otoczenia Doliny rzeki Słupiny i lasów na zach. od niej (powiat kartuski),
- leśnego łącznika dolin Łeby i Bukowiny (powiaty kartuski, wejherowski),
- górnego odcinka doliny Słupi (powiaty wejherowski, kartuski, kościerski),
- Doliny Bukowiny (powiaty lęborski, kartuski, bytowski),
- Leśnego łącznika dolin Raduni i Reknicy (powiaty kartuski, gdański),
- Doliny Grabowej (powiat słupski),
- Doliny Ściegnicy (powiat słupski),
- Zachodniego łącznika dolin Wieprzy i Kwaczej (powiat słupski),
- Doliny Moszczeniczki (powiat słupski),
- Otoczenia doliny Kwaczej (powiat słupski),
- Południowego otoczenia Głównicz (powiat słupski),
- Leśnego łącznika doli Słupi i Łupawy (powiat słupski),
- Otoczenia doliny Skotawy (powiaty słupski, bytowski),
- Leśnego łącznika dolin Łeby i Łupawy (powiaty słupski, lęborski, bytowski),
- Doliny Debrzynki (powiat człuchowski),
- Doliny Chrzastowej (powiat człuchowski),
- Leśnego łącznika dolin Debrzynki i Kamionki (powiat człuchowski),
- Otoczenie doliny Kamionki (powiat człuchowski)
- Doliny Rudej (powiaty człuchowski, bytowski),
- Doliny Bytowej i lasów koło Bytowa (powiat bytowski),
- południowo-wschodniego jeziorno-leśnego łącznika dolin Wisły i Liwy (powiat kwidzyński),
- łącznika otoczenia doliny Liwy (powiat kwidzyński),
- Doliny górnej Wierzycy (powiat kościerski),
- Leśnego łącznika dolin Zbrzycy i Niechwaszcz koło Wiela (powiaty chojnicki, kościerski),
- Doliny Wietcisy (powiaty gdański, kościerski, starogardzki),
- Doliny Reknicy (powiat gdański),
- Doliny Kłodawy (powiat gdański),
- Doliny Czerwonej (powiat gdański, starogardzki),
- Doliny Rutkownicy (powiaty gdański, kościerski, starogardzki),
- Doliny rz. Dzierzoń (powiat sztumski),
- łącznika dolin Liwy i Dzierzoń (powiaty sztumski, kwidzyński).

d. płaty ekologiczne:

- Lubiatowski,
- Słowiński,
- Darżlubski,
- Łęczycki,
- Trójmiejski,
- Lęborski,
- Kaszubski,

- Marszewski
- Koczalski,
- Polanowsko-Łupawski
- Borów Tucholskich,
- Dzierżgoński,
- Zalewu Wiślanego;

3.2.2. Zasada kształtowania zagospodarowania przestrzennego w dostosowaniu do specyfiki obszaru i przedmiotu ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych, wynikających z funkcji i reżimu ochronnego obszarów będących:

- a. formami ochrony przyrody – należy stosować zasady wynikające z dokumentów je ustanawiających oraz planów zadań ochronnych i planów ochrony (jeśli takie obowiązują) dla obszarów: Natura 2000, rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu,
- b. lasami - należy stosować zasady wynikające z planów urządzania lasów,
- c. dolinami rzek - należy uwzględniać potrzeby zachowania ciągłości łączności ekologicznej i migracji zwierząt (w postaci pozostawiania niezagospodarowanych fragmentów dna doliny i jej zboczy, posiadających łączność ekologiczną z pozostałą częścią doliny),
- d. terenami podmokłymi - należy zapewnić trwałość istnienia ekosystemów poprzez wykluczenie ich z zagospodarowania zmieniającego funkcje i sposób użytkowania;

3.2.3. Zasada zachowania ciągłości przestrzennej i funkcjonalnej ekosystemów leśnych i dolinnych (zwłaszcza w obszarach korytarzy ekologicznych) w miejscach przecięcia z infrastrukturą transportową o charakterze barier antropogenicznych – w szczególności dróg klas: A, S i GP oraz linii kolejowych – za pomocą wyznaczania i budowy przejść dla zwierząt oraz stosowania nietransparentnych ekranów osłonowych na trasach migracji ptaków;

3.2.4. Zasada bezwzględnej zachowania trwałości gruntów leśnych oraz naturalnych cieków i zbiorników wodnych, w granicach korytarzy ekologicznych, przy zachowaniu możliwości ich dotychczasowego gospodarczego wykorzystania;

3.2.5. Zasada integralnego podejścia do ochrony różnorodności biologicznej i kształtowania terenów zieleni jako spójnego systemu zielonej infrastruktury – z uwzględnieniem zielonych pierścieni i korytarzy ekologicznych – stanowiących elementy łączności ekologicznej obszarów miejskich z ich otoczeniem;

3.2.6. Zasada zachowania pozostałości naturalnych ekosystemów jako cennych obiektów ochrony różnorodności biologicznej (w szczególności terenów podmokłych, łąk dolinnych i śródleśnych, zadrzewień śródpolnych, starorzeczy i oczek wodnych);

3.2.7. Zasada ochrony planistycznej (nieustanowionych dotychczas określonych w *Planie* obszarów cennych przyrodniczo), zapewniająca trwałość ekosystemów i ciągłość przestrzenną systemu obszarów chronionych;

3.2.8. Zasada strefowania zagospodarowania przestrzennego (rozdzielenia funkcji i przeznaczenia terenów, w szczególności o charakterze konfliktogennym oraz intensywności zagospodarowania) na obszarach ochrony przyrody i w ich otulinach, minimalizującego negatywne oddziaływania na różnorodność biologiczną obszarów aktywności gospodarczej;

3.2.9. Zasada zapobiegania przekształceniom przestrzennym, skutkującym utratą bądź istotnym obniżeniem walorów przyrodniczo-krajobrazowych oraz utratą łączności przestrzennej ekosystemów;

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

1) Ochrona regionalnego systemu ekologicznego przez:

- a) identyfikowanie, dokumentowanie, waloryzację przyrodniczą (w ramach sporządzania opracowań ekofizjograficznych dla gmin) oraz zachowanie obszarów, siedlisk i obiektów przyrodniczych szczególnie cennych, reprezentatywnych dla regionu, reprezentujących krajobraz nadmorski, pojezierny, dolin rzecznych i równin zalewowych - zagrożonych zanikiem lub trwałym przekształceniem oraz obejmowanie ich indywidualnymi formami ochrony przyrody;

- b) zapobieganie rozlewaniu się zabudowy na terenach otwartych niezabudowanych, poprzez ochronę ekosystemów naturalnych i gruntów rolnych;
- 2) Zachowywanie w stanie naturalnym lub zbliżonym do naturalnego obszarów objętych dynamicznymi procesami geomorfologicznymi, w szczególności odcinków wybrzeża morskiego i dolin rzek, gdy nie stwarza to zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i ich mienia oraz infrastruktury;
- 3) Rewaloryzacja i ochrona terenów zieleni, w tym zadrzewień przydrożnych i śródpolnych, ekosystemów brzegowych wód śródlądowych i ekosystemów torfowiskowo-bagiennych, cennych siedlisk nie objętych ochroną na podstawie przepisów odrębnych oraz terenów zieleni miejskiej – pełniących funkcje środowiskotwórcze, ekologiczne i rekreacyjne;
- 4) Uwzględnianie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin korytarzy ekologicznych - ponadregionalnych, regionalnych i subregionalnych oraz uszczegóławianie ich granic i wyznaczenie korytarzy rangi lokalnej, stosownie do skali dokumentu planistycznego;
- 5) Określanie w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym zapisów / wytycznych / wskaźników gwarantujących zachowanie ciągłości przestrzennej korytarzy ekologicznych;
- 6) Zapewnienie odpowiednich warunków dla funkcjonowania systemu powiązań ekologicznych – w tym w szczególności korytarzy ekologicznych przez:
- a) zalesianie, wprowadzanie zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych, ekstensywne wykorzystanie użytków zielonych,
 - b) utrzymywanie przestrzeni wolnej od zabudowy lub ograniczenie intensywności zabudowy w przebiegu korytarzy,
 - c) budowę i zachowanie właściwych warunków funkcjonowania lądowych przejść dla zwierząt i przepławek dla ryb (tj. o odpowiednich standardach projektowych i wykonawczych, dostosowanych do potrzeb migracyjnych), w obszarach przecięcia z infrastrukturą techniczną (nie tylko drogami klasy A, S i GP oraz liniami kolejowymi, ale także w ciągach dróg wojewódzkich i przebiegach rurociągów);
- 7) Tworzenie koncepcji, planów i programów rozwoju zielonej infrastruktury oraz wyznaczanie, zachowanie i kształtowanie terenów biologicznie czynnych - tzw. zielonych pierścieni, wokół ośrodków miejskich i metropolitalnych;
- 8) Utrzymanie i zwiększanie potencjału przyrodniczego lasów, poprzez przebudowę drzewostanów w dostosowaniu do specyfiki siedlisk oraz zachowanie trwałości drzewostanów, starodrzewi, oczek wodnych, terenów bagiennych i torfowiskowych, łąk śródleśnych – w obszarach korytarzy ekologicznych, lasów ochronnych i lasów HCWF;
- 9) Optymalizacja regionalnego systemu obszarów chronionych, z założeniem wykonania oceny stopnia zachowania walorów przyrodniczo-krajobrazowych i weryfikacji granic oraz zwiększenia w nim udziału obszarów, obiektów przyrodniczych i krajobrazów szczególnie cennych (priorytetowych, unikatowych, reprezentatywnych) i terenów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych, w tym:
- do 2020 roku:**
- weryfikacja sieci obszarów chronionego krajobrazu;
- 10) Powiększenie lub uzupełnienie sieci parków krajobrazowych, chroniących cenne obszary przyrodniczo-krajobrazowe, mające znaczenie dla ochrony dziedzictwa kultury i ochrony funkcji łączności ekologicznej przez:
- a) powiększenie obszarów parków krajobrazowych: Zaborskiego, Doliny Słupi oraz Mierzeja Wiślana,
 - b) podejmowanie działań zmierzających do utworzenia nowych parków krajobrazowych: Doliny Wisły (nadwiślański), Doliny Wdy (ewentualnie poszerzenie Wdeckiego Parku Krajobrazowego), Bytowskiego;
- 10) Powiększenie powierzchni Parku Narodowego „Bory Tucholskie” w kierunku południowym i wschodnim, dla realizacji wszystkich celów ochrony wyznaczonych w jego planie ochrony¹;
- 11) Powiększenie powierzchni Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery, celem spełnienia kryteriów zawartych w Ramowym Statucie Światowej Sieci Rezerwatów Biosfery i uzyskania zgodności przebiegu granic z granicami Słowińskiego Parku Narodowego;

¹ Dz. U. 2008, nr 230, poz. 1545

12) Uwzględnienie w treści dokumentów planistycznych na poziomie lokalnym, określonych w planie obszarów cennych przyrodniczo – wskazanych do objęcia ochroną w postaci obiektów ochrony indywidualnej;

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 3.3.:

Ustalenia	
Zasada 3.2.1. a (tiret 1-7), b (tiret 1-11), c (tiret 1-47), d (tiret 1-13),	
Zasada 3.2.3.	
Zasada 3.2.4.	
Zasada 3.2.7.	
Działanie 4),	
Działanie 5),	
Działanie 12),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 3.2.2.	-
Zasada 3.2.6.	-
Działanie 1)	Działanie 1)
Działanie 3)	-
Działanie 6) b,	-
Działanie 7)	Działanie 7)
-	Działanie 9)
-	Działanie 10) a, b,

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.3.

OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

- 3.3.1. Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania przestrzennego wokół obszarów i obiektów o wartościach kulturowych i krajobrazowych, w szczególności wpisanych do rejestru zabytków, uznanych za pomniki historii i parków kulturowych;
- 3.3.2. Zasada ochrony panoram oraz przedpola ekspozycyjnego zabytkowych wsi i miast, obiektów zabytkowych oraz dóbr kultury współczesnej stanowiących dominanty architektoniczne;
- 3.3.3. Zasada ochrony dziedzictwa archeologicznego i udostępniania stanowisk archeologicznych posiadających czytelną formę krajobrazową dla celów dydaktycznych, naukowych i turystycznych, poprzez np. tworzenie parków kulturowych dziedzictwa archeologicznego;
- 3.3.4. Zasada kształtowania w oparciu o zasoby dziedzictwa kulturowego sieci szlaków kulturowych wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą oraz rozpoznawalny w przestrzeni system identyfikacji wizualnej;
- 3.3.5. Zasada kształtowania otoczenia obiektów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej w sposób kreujący przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców;
- 3.3.6. Zasada stosowania tradycyjnych dla poszczególnych części regionu form architektury wiejskiej (w zakresie bryły, detalu architektonicznego i materiałów wykończeniowych);
- 3.3.7. Zasada zachowania wartościowych drewnianych obiektów dziedzictwa kulturowego *in situ*, a w sytuacjach, które tego wymagają przenoszenia najwartościowszych obiektów do parków lub muzeów etnograficznych;
- 3.3.8. Zasada ochrony planistycznej nieustanowionych dotychczas, projektowanych obszarów i obiektów ochrony środowiska kulturowego.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

- 1) Utrzymanie w dobrym stanie zasobów dziedzictwa kulturowego objętych ochroną konserwatorską, w szczególności zabytkowych układów urbanistycznych, urbanistyczno-krajobrazowych i ruralistycznych oraz licznych zamków, zespołów parkowo-pałacowych, dworskich, kościołów i zespołów klasztorów, obiektów budownictwa przemysłowego i obronnego, obiektów militarnych i fortyfikacyjnych;
- 2) Zachowanie i eksponowanie miejsc pamięci narodowej, w tym miejsc kaźni, wydarzeń oraz walk historycznych, w szczególności:
 - a) Pomnika zaślubin Polski z morzem w Pucku,
 - b) Pomnika Obrońców Wybrzeża na Westerplatte w Gdańsku,
 - c) Pola bitwy pod Krojantami - miejsca szarży 18 Pułku Ułanów Pomorskich 1 września 1939 r.,
 - d) Pomnika zagłady - Muzeum "Stutthof" w Sztutowie,
 - e) Lasów Piaśnickich - miejsca kaźni ludności polskiej na Pomorzu w okresie II wojny światowej,
 - f) Lasu Szpęgawskiego - miejsca kaźni ludności Kociewia na początku II wojny światowej,
 - g) Placu Solidarności w Gdańsku z Pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970;
- 3) Uwzględnianie w treści dokumentów planistycznych na poziomie lokalnym, miejsc o wysokich wartościach kulturowych proponowanych do objęcia ochroną.
- 4) Dążenie do uznania za pomniki historii zabytków nieruchomych o ponadregionalnym znaczeniu, wysokich wartościach historycznych, naukowych i artystycznych, mających znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego, utrwalonych w świadomości społecznej i stanowiących źródło inspiracji dla kolejnych pokoleń:
 - a) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny,
 - b) Gdańsk Twierdza Wisłoujście - zespół unikatowych warowni morskich,

- c) Gniew – zamek Krzyżacki oraz zespół miejski lokowany po 1297 r. (Pałac Marysieńki, Pałac Myśliwski, pozostałości murów miejskich, ratusz, kościół parafialny pw. św. Mikołaja, kamienice podcieniowe z XIV–XV w.),
 - d) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy),
- 5) Obejmowanie ochroną w formie parków kulturowych miejsc o wysokich i wyjątkowych wartościach, gdzie została zachowana historyczna struktura przestrzeni i szczególne walory przyrodniczo-krajobrazowe:
- a) Babi Dół - Borcz (gm. Somonino) – cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi,
 - b) Bagart - Święty Gaj (gm. Dzierzgoń) – stanowiska archeologiczne związane z systemem drewnianych pomostów stanowiących przeprawę przez dolinę Dzierzgonki datowanych na okres wpływów rzymskich (na granicy z woj. warmińsko-mazurskim),
 - c) Borzyszkowy (gm. Lipnica) - drewniany kościół parafialny pw. Świętego Marcina z 1721–1722 r., ciągłość tradycji rodowej,
 - d) Bytów - zamek krzyżacki murowany z XIV/XV w. i miasto (ciągłość tradycji),
 - e) Człuchów - zespół kulturowo-krajobrazowy zamku i starego miasta z otoczeniem,
 - f) Gałąźnia Mała i Wielka - przełom rzeki Skotawy (gm. Kołczygłowy) - dwa grodziska, osada obronna, cmentarzysko kurhanowe oraz zabytkowe elektrownie i urządzenia wodne z 2 poł. XIX w.,
 - g) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny,
 - h) Gdańsk – tereny postoczniove,
 - i) Gdańsk Święty Wojciech - Sanktuarium Świętego Wojciecha,
 - j) Gdańsk i Pruszcz Gdański - Kanał Raduni - średniowieczny zespół hydrotechniczny (kanał wraz z obiektami hydrotechnicznymi),
 - k) Głuszyno (gm. Potęgowo) - cmentarzysko gockie (element tzw. Megalitów Łupawskich),
 - l) Hel – Cypel Helski – blisko 40 obiektów militarnych o różnej wartości historycznej,
 - m) Jastarnia-Bór - unikatowa osada rybacka typu wyspowego,
 - n) Kartuzy - zespół klasztorny z 1391 r. i założenie krajobrazowe z cennym drzewostanem (buczyna pomorska), torfowiskami, jedyna kartuzja w Polsce północnej, relikty krajobrazu manierystycznego;
 - o) Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - założenie ruralistyczne, pozostałości (struktura niwy siedliskowej i rozłogu pól) po wsi holenderskiej lokowanej w 1599 r. przez starostę puckiego J. Wejhera, jedna z ostatnich zachowanych osad holenderskich tego typu,
 - p) Kasparus (gm. Osiek) - zespół drewnianej zabudowy wiejskiej,
 - q) Kluki (gm. Smołdzino) - wieś rybacka z zachowaną unikatową regionalną architekturą, z dawnym układem melioracyjnym pól i łąk, z miejscowymi nazwami,
 - r) Krokowa - założenie rezydencjonalno-krajobrazowe, pałac z XIV w., ciągłość tradycji miejsca od późnego średniowiecza i wielka kompozycja krajobrazowa,
 - s) Kwidzyn - zespół zamkowo-katedralny kapituły pomezarskiej, założony jako baza wypadowa przez Krzyżaków ok. 1233 r., przekształcony w miasto ok. 1254 r. (katedra, pałac Fermora, gmach sądu ziemskiego, kościół parafialny pw. Św. Trójcy XVIII–XIX w., budynek poczty, pozostałości murów obronnych, domy, dworki gł. z XIX w.),
 - t) Kuźnica (gm. Jastarnia) - unikatowa osada rybacka typu wyspowego,
 - u) Leśno (gm. Brusy) - największe w Polsce cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi kultury wielbarskiej,
 - v) Łeba - osada rybacka i ruiny gotyckiego miasta Starej Łeby (rezerwat archeologiczny),
 - w) Mikorowo (gm. Czarna Dąbrówka) - cmentarzysko szkieletowe wczesnośredniowieczne (element tzw. Megalitów Łupawskich),
 - x) Niedźwiedzica - Niedźwiedziówka (gm. Stegna) - zespół pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespół neolitycznych pracowni bursztynu,

- y) Odry (gm. Czersk) - kamienne kręgi, cmentarzysko kurhanowe (rezerwat archeologiczny),
 - z) Paraszyno (gm. Łęczycze) - zespół dworski i założenie krajobrazowe doliny Łeby, XVIII-wieczna rezydencja z wielką kompozycją krajobrazową,
 - aa) Płotowo (gm. Bytów) - zagroda Styp-Rekowskich wraz z Muzeum Szkoły Polskiej,
 - bb) Rewa (gm. Kosakowo) - wieś rybacka i letniskowa, tradycje tzw. żeglugi rewskiej,
 - cc) Runowo (gm. Potęgowo) - pomnikowy drzewostan bukowy, grodzisko, cmentarzysko kurhanowe (element tzw. Megalitów Łupawskich), pałac z XVIII w.,
 - dd) rytna Jezior Krępsko i Szczytno - cztery grodziska w Krępku, Gwieździnie, Olszanowie z osadami przygodowymi oraz osadami od VI-VIII wieku - do powstania XIII-wiecznej kasztelani szczywieńskiej z siedzibą na wyspie jeziora Szczytno, cmentarzyskami kultury pomorskiej z popielnicami twarzowymi, cmentarzyskami kurhanowymi kultury łużyckiej oraz największym na Pomorzu cmentarzyskiem kurhanowym wczesnośredniowiecznym w Chrzastowie, wyznaczającym południową granicę jednostki plemiennej,
 - ee) Rzućewo (gm. Puck) - relikty neogotyckiego pałacu von Belowów,
 - ff) Rzeki Tugi (gm. Nowy Dwór Gdański) - ochrony krajobrazu kulturowego Żuław,
 - gg) Słowiński Park Narodowy - zespół stanowisk archeologicznych neolitycznych i kultury wielbarskiej w obrębie wychodni gleb kopalnych na obszarze z Górą Rowokół, na której znajdują się dwa grodziska, cmentarzysko szkieletowe kultury wielbarskiej oraz relikty XV-wiecznej kaplicy św. Mikołaja, miejsce kultu,
 - hh) Szczypkowiec (gm. Główny) - cmentarzysko gockie (element tzw. Megalitów Łupawskich),
 - ii) Sopot - zespół urbanistyczny z XIX w. (ulica Bohaterów Monte Cassino, moło, dworek z XVIII w., ratusz, dom kuracyjny, Opera Leśna, hotel-kasyno), najstarszy nad Bałtykiem kurort morski,
 - jj) Swołowo (gm. Słupsk) - założenie ruralistyczne,
 - kk) Trzcińska i Błotnik (gm. Cedry Wielkie) - Park Kulturowy „Szerzawa”,
 - ll) Ustka - osada rybacka z dzielnicą uzdrowiskową XIX/XX w.,
 - mm) Waplewo Wielkie (gm. Stary Targ) - założenie rezydencjonalne z pałacem Sierakowskich z XVII w., z parkiem, kaplicą dworską, altaną z XVIII-XIX w.,
 - nn) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy),
 - oo) Węsiory (gm. Sulęcino) - rezerwat archeologiczny, cmentarzysko kurhanowe z przełomu epoki brązu i żelaza (kultura wejherowsko-krotoszyńska) z grobami skrzynkowymi i kurhanowymi oraz kręgami kamiennymi z poł. I-II w. n.e. (kultura grobów jamowych),
 - pp) Wiele (gm. Karsin) - unikatowa kalwaria typu bawarskiego (kościół z 1905 r.),
 - qq) Wolinia (gm. Główny) - pałac z oficynami i parkiem z XVIII w.,
 - rr) Zatoka Pucka (Małe Morze) - obszar tradycyjnego rybołówstwa kaszubskiego (z miejscowymi nazwami topograficznymi toni, mielizn, łach i punktów orientacyjnych) oraz związanej z nim obrzędowości i obyczajowości,
 - ss) Żarnowiec (gm. Krokowa) - zespół klasztorny benedyktynek (ok. 1279 r.), średniowieczna tradycja miejsca i kompozycja krajobrazowa.
- 6) Uwzględnianie w dokumentach planistycznych stref koncentracji charakterystycznych elementów dziedzictwa kulturowego regionu jako wielkoprzestrzennych struktur wyznaczonych na obszarach koncentracji potencjału kulturowego pozwalającego na ukierunkowanie rozwoju turystyki i zintegrowany rozwój infrastruktury turystycznej:
- a) obiektów i założeń ruralistycznych (Żuławy i Ziemia Słowińska),
 - b) założeń rezydencjonalnych (Pobrzeże i Powiśle);
- 7) Kompleksowa odnowa i rewitalizacja definiujących tożsamość regionu zdegradowanych zabytkowych założeń przestrzennych obszarów historycznych, obiektów i zespołów zabytkowych (zwłaszcza zespołów parkowo-pałacowych i dworskich) zarówno wpisanych do rejestru zabytków, jak i pozostających poza nim, z uwzględnieniem wymogów konserwatorskich oraz lokalnego charakteru zabudowy;

- 8) Zachowanie i odtwarzanie dawnych układów i funkcji terenów zielonych w ich pierwotnym kształcie;
- 9) Eliminowanie funkcji użytkowych i obiektów kolidujących z walorami kulturowymi obszarów zabytkowych;
- 10) Wzmacnianie istniejących oraz nadawanie (w sposób nieumniejszający ich wartości kulturowej) obiektom zabytkowym nieużytkowanym nowych funkcji kulturalnych, turystycznych i edukacyjnych w celu efektywnego i racjonalnego gospodarowania zasobami dziedzictwa kulturowego, podnoszenia atrakcyjności poszczególnych obszarów oraz tworzenia miejsc pracy;
- 11) Realizacja obiektów o charakterze wystawienniczym, muzealnym, jak również skansenów (np. Żuław w m. Drewnica lub Żuławki) służących zachowaniu, ochronie i promocji dziedzictwa kulturowego regionu;
- 12) Identyfikowanie dóbr kultury współczesnej w oparciu o:
 - a) kryteria obligatoryjne:
 - obiekt niebędący zabytkiem,
 - obiekt jest uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń,
 - obiekt posiada wysokie wartości artystyczne lub historyczne,
 - obiekt pełni funkcje użyteczności publicznej,
 - obiekt powstał po 1945 r.,
 - b) kryteria dodatkowe:
 - unikatowość – np. jedyny obiekt zachowany w formie pierwotnej,
 - nowatorstwo – zarówno w kontekście rozwiązań architektonicznych, technicznych jak i materiałowych,
 - symboliczność – symbol dla mieszkańców i przyjezdnych,
 - uznanie – obiekt otrzymał nagrody, wyróżnienia,
 - próba czasu - zachowania walorów przestrzennych i estetycznych pomimo degradacji, będącej efektem technicznego zużycia lub zaniedbania zarządcy, lub też spontanicznego rozwoju zagospodarowania terenów przyległych;
- 13) Wpisanie najcenniejszych obiektów, zespołów zabudowy i układów przestrzennych stanowiących dobra kultury współczesnej do rejestru zabytków w celu objęcia ich ochroną konserwatorską.

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTYCZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 3.3.:

Ustalenia	
Zasada 3.3.8.	
Działanie 2) a-g,	
Działanie 3)	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 3.3.1.	-
Zasada 3.3.2.	-
Zasada 3.3.4.	Zasada 3.3.4.
Zasada 3.3.5.	-
Zasada 3.3.7.	Zasada 3.3.7.
Działanie 1)	Działanie 1)
Działanie 4) a-d,	Działanie 4) a-d,
Działanie 5) a-ss,	-
Działanie 10)	-
Działanie 11)	-
Działanie 12) a (tiret 1-5), b (tiret 1-5),	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.4.

OGRANICZANIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.4.:

w zakresie emisji zanieczyszczeń do wód:

- 3.4.1. Zasada ograniczania stosowania indywidualnych systemów zbierania i oczyszczania ścieków bytowych na obszarach aglomeracji ściekowych;
- 3.4.2. Zasada stosowania i dostosowania rozwiązań w zakresie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków do warunków środowiskowych, w tym ukształtowania terenu, warunków gruntowo-wodnych, rodzaju odbiornika, intensywności zabudowy oraz z uwzględnieniem sposobów zaopatrzenia w wodę; rozwiązania te wymagają uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;
- 3.4.3. Zasada priorytetu porządkowania gospodarki wodno-ściekowej w zlewniach bezpośrednich wód powierzchniowych i ich stref bezpośredniego zasilania określonych zasięgiem ONO (Obszar Najwyższej Ochrony) i OWO (Obszar Wysokiej Ochrony);
- 3.4.4. Zasada uwzględniania ograniczeń związanych z położeniem na obszarach szczególnie narażonych (OSN) na zanieczyszczenie wód związkami azotu;
- 3.4.5. Zasada zachowania i odtwarzania ekotonów brzegowych, jako stref buforowych i obudowy biologicznej cieków oraz zbiorników wodnych, ograniczających spływ zanieczyszczeń do wód powierzchniowych;

w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza:

- 3.4.6. Zasada zachowania miejskich terenów zieleni, przenikających tkankę obszarów zabudowanych, jako elementów sprzyjających utrzymaniu dobrych warunków klimatu lokalnego i ograniczeniu rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza i hałasu;
- 3.4.7. Zasada zachowania w granicach miast wszystkich istniejących zbiorników wodnych i cieków, kształtujących lokalne warunki topoklimatu, w tym aerosanitarne;
- 3.4.8. Zasada priorytetu podejmowania działań naprawczych, w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, uciążliwości lokalnych i indywidualnych, na obszarach przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu;
- 3.4.9. Zasada zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przez:
 - a. kształtowanie miejskiej infrastruktury komunikacyjnej w sposób sprzyjający zwiększaniu płynności ruchu,
 - b. wyprowadzanie ruchu o charakterze tranzytowym poza tereny miast i innych obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy mieszkaniowej,
 - c. tworzenie stref buforowych i obudowy biologicznej wzdłuż dróg wysokich klas technicznych ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń motoryzacyjnych,
 - d. ograniczenie przeznaczania pod budownictwo mieszkaniowe terenów zagrożonych podwyższonym poziomem hałasu komunikacyjnego, w tym w sąsiedztwie dróg ekspresowych, linii kolejowych i lotnisk;
- 3.4.10. Zasada ograniczania zagrożeń hałasem, wibracjami i promieniowaniem elektromagnetycznym w szczególności na obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz predystynowanych do rozwoju tych funkcji;

w zakresie emisji zanieczyszczeń do ziemi i gleb:

- 3.4.11. Zasada uwzględniania w dokumentach planistycznych gmin uwarunkowań wynikających z planu gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego;
- 3.4.12. Zasada uwzględniania w planowaniu zagospodarowania przestrzennego uciążliwości wynikających z funkcjonowania i oddziaływania istniejących i planowanych instalacji do przetwarzania odpadów.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.4.:

- 1) Kontynuacja weryfikacji obszarów i granic oraz wyznaczanie nowych aglomeracji ściekowych;

2) Poprawa dostępności do systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych przez:

a) realizację przedsięwzięć wynikających z *Master Planu dla realizacji dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych* (Tabl. 6, poz. 1-2):

do 2020 roku:

- budowę, rozbudowę i modernizację oczyszczalni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Bytów, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Czersk, Człuchów, Dziemiany, Gdynia, Jastarnia, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krynica Morska, Lipusz, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Prabuty, Przechlewo, Przywidz, Pszczółki, Rowy, Ryjewo, Sierakowice, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Stara Kiszewa, Stare Pole, Studzienice, Suchy Dąb, Upiłka, Ustka, Wieszyń, Władysławowo, Zblewo,
- budowę i modernizację kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM¹, w tym: Borzytuchom, Bożepole Wielkie, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Chojnice, Czersk, Człuchów, Debrno, Dziemiany, Dzierżgoń, Gdańsk, Gdynia, Główny, Gniewino, Jabłowo, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Lipnica, Lipusz, Luzino, Łeba, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Potęgowo, Przechlewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Rowy, Ryjewo, Rzeczenica, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Somonino, Stara Kiszewa, Stare Pole, Starogard Gdański, Stężyca, Studzienice, Suchy Dąb, Sztum, Tczew, Ustka, Władysławowo, Zblewo, Żarnowiec,

b) budowę i modernizację systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczalni ścieków w pozostałych obszarach, w tym:

- na obszarach potencjalnej realizacji przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadregionalnym:
budowa zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnej obejmującego miejscowości Kopalino, Lubiatowo, Osieki Lęborskie, Kierzkowo Małe, Kierzkowo Duże, Jackowo, Sasino, Ciekocino, Ciekocinko, Słajszewo wraz z oczyszczalnią ścieków w Jackowie na terenie gm. Choczewo;

c) upowszechnianie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków bytowych na terenach zabudowy rozproszonej;

3) Poprawa sprawności wytwarzania energii cieplnej w lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła.

4) Budowa, przebudowa i rozbudowa sieci ciepłowniczych w celu:

- a) zwiększenia zasięgu dostaw energii cieplnej ze scentralizowanych systemów, szczególnie na obszarach o przekroczonych dopuszczalnych poziomach zanieczyszczeń w powietrzu,
- b) ograniczenia strat energii cieplnej na przesyle;

5) Uwzględnianie w treści dokumentów planistycznych na poziomie lokalnym zasad lokalizacji i ochrony zielonej infrastruktury, spełniającej funkcje korytarzy przewietrzających na obszarach zurbanizowanych;

6) Tworzenie stref przemysłowych i obszarów ograniczonego użytkowania wokół obiektów, dla których pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie jest możliwe dotrzymanie standardów jakości środowiska;

7) Wyznaczenie obszarów cichych w aglomeracjach i obszarów cichych poza aglomeracjami – w celu utrzymania standardów klimatu akustycznego;

8) Tworzenie właściwych warunków funkcjonowania systemu gospodarki odpadami, w tym przez:

a) rozbudowę instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych, o przepustowości wystarczającej do przyjmowania i przetwarzania odpadów komunalnych z regionu gospodarki odpadami:

do 2020 roku:

- modernizacja RIPOK w Bierkowie w zakresie dostosowania instalacji do mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów (Tabl. 6, poz. 3),
- rozbudowa RIPOK w Gilwie Małej w zakresie rozbudowy istniejącej kompostowni płytowej (Tabl. 6, poz. 4),

¹ Wg *Master Planu dla dyrektywy Rady 91/271/EWG* zatwierdzony przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska – 15.05.2015.

- rozbudowa RIPOK *Eko Dolina* w zakresie budowy segmentu produkcji paliwa alternatywnego o przepustowości 60 tys. Mg/rok, budowy kwatery składowej B3 oraz kwater składowych C1, C2, C3, rozbudowy podczyszczalni ścieków i odcieków,
 - rozbudowa RIPOK w Nowym Dworze w zakresie m.in. rozbudowy instalacji mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów,
 - rozbudowa RIPOK w Sierżnie w zakresie rozwoju i modernizacji infrastruktury przeznaczonej do odzysku i recyklingu odpadów,
 - rozbudowa RIPOK *Czysta Błękitna Kraina* w Czarnówku (Tabl. 6, poz. 5),
- b) budowę zakładu termicznego przekształcania frakcji energetycznej z odpadów komunalnych pochodzących z obszaru województwa, w tym z regionalnych instalacjach przetwarzania odpadów komunalnych;
- do 2020 roku:**
- budowa instalacji do termicznego przekształcania odpadów – odzysk energii z frakcji energetycznej odpadów w Gdańsku Szadółkach (Tabl. 6, poz. 6),
- c) budowę składowisk na odpady niebezpieczne zawierające azbest:
- do 2020 roku:**
- Nicponia (gm. Gniew) (Tabl. 6, poz. 7),
 - Oskowo (gm. Cewice) (Tabl. 6, poz. 8),
- d) tworzenie warunków do rozwoju systemu selektywnego zbierania i odbierania odpadów komunalnych, który umożliwi:
- zmniejszenie ilości składowanych odpadów komunalnych ulegających biodegradacji,
 - wydzielanie odpadów niebezpiecznych z odpadów komunalnych,
 - osiągnięcie ustalonych poziomów odzysku i recyklingu odpadów opakowaniowych,
- e) rekultywację składowisk zamkniętych w latach wcześniejszych, które do tej pory nie zostały zrehabilitowane z regionów gospodarki odpadami:
- *Wschodni*: Ropuchy (gm. Pelplin), Tczew (ul. Rokicka KI), Nicponia (gm. Gniew), Bądky (gm. Gardeja), Gonty (gm. Prabuty), Jałowcu (gm. Ryjewo),
 - *Południowy*: Linowiec (gm. Starogard Gdański), Osiek (gm. Osiek), Osówek (gm. Osieczna), Gostomie (gm. Kościerzyna),
 - *Południowo-Zachodni*: Nowy Dwór (gm. Chojnice), Chojniczki (gm. Chojnice), Ciechocin (gm. Chojnice), Gockowice (gm. Chojnice), Kosobudy (gm. Brusy), Czersk (gm. Czersk), Nieżurawa (gm. Czersk), Zielona Huta (gm. Konarzyny), Kiełpin (gm. Człuchów), Dębica (gm. Człuchów), Przechlewo (gm. Przechlewo), Sąpolno (gm. Przechlewo), Grzymisław (gm. Debrzno), Nadziejewo (gm. Czarne),
 - *Północno-Zachodni*: Kozy (gm. Czarna Dąbrówka), Unichowo (gm. Czarna Dąbrówka), Osława Dąbrowo (Studzienice), Dziemiany (gm. Dziemiany), Wykosowo (gm. Główny).

ZASADY I DZIAŁANIA O CHARAKTERZE USTALEŃ I WYTICZNYCH W ZAKRESIE KIERUNKU 3.4.:

Ustalenia	
Zasada 3.4.1.	
Zasada 3.4.11.	
Działanie 2) a (tiret 1-2),	
Działanie 8) a (tiret 1-2,6), b (tiret 1), c (tiret 1-2),	
Wytczne „A”	Wytczne „B”
Zasada 3.4.2.	-
Zasada 3.4.3.	-
Zasada 3.4.6.	-
Zasada 3.4.7.	-
Zasada 3.4.9.	-

Zasada 3.4.10.	-
Zasada 3.4.12.	-
Działanie 1)	Działanie 1)
Działanie 5)	-
Działanie 8) a (tiret 3-5), d (tiret 1-3), e (tiret 1-4),	-

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.
URUCHOMIONE POTENCJAŁY ROZWOJOWE OBSZARÓW FUNKcjONALNYCH

Opis Celu:

Jednym z procesów, jakim podlegają polityki publiczne w niektórych krajach członkowskich UE, jest przechodzenie od podejścia sektorowego do zintegrowanego podejścia terytorialnego (*integrated territorial approach*). Charakteryzuje się ono ukierunkowaniem na wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów określonych funkcjonalnie, integracją działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowym systemem zarządzania.

W stosunku do zidentyfikowanych obszarów funkcjonalnych określono uniwersalny cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa. Nie oznacza on bynajmniej jednakowego podejścia do wszystkich obszarów funkcjonalnych, ale wskazuje na charakter tego podejścia. Jego specyfika wynika z koncentracji całego spectrum działań rozwojowych na wzmacnianiu wewnętrznych potencjałów i przełamywaniu zasadniczych barier.

Rezultatem takiego podejścia winno być efektywne wykorzystanie przestrzeni danego obszaru funkcjonalnego przy zachowaniu wartości kulturowych i przyrodniczych dla wspierania konkurencyjności i wzmacnianiu spójności w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Wymóg zindywidualizowanego podejścia do różnych typów obszarów funkcjonalnych, oznacza konieczność określenia specyfiki terytorialnej danego obszaru funkcjonalnego – identyfikacji potencjałów i barier rozwojowych, określenia wyzwania rozwojowego oraz ustalenia zasad zagospodarowania przestrzennego oraz działań i przedsięwzięć polityki przestrzennej.

Pożądanee zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu:

- uruchomione i wykorzystane wewnętrzne potencjały rozwojowe miejskich obszarów funkcjonalnych,
- poprawa koordynacji zamierzeń planistycznych i rozwojowych (komplementarność zamiast konkurowania) w obrębie obszarów funkcjonalnych,
- zrównoważony, policentryczny system osadniczy województwa, generujący nowe możliwości rozwojowe miast i całego regionu,
- wysoka efektywność procesów zagospodarowania i zarządzania strefą brzegową,
- racjonalnie zagospodarowana przestrzeń Żuław, zapewniająca trwałe bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, ochronę zasobów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych oraz generująca trwałe miejsca pracy nawiązujące do specyfiki obszaru;
- zrównoważone wykorzystanie zasobów i walorów środowiska (przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu) dostosowane do działań ochronnych, ograniczeń i wykluczeń funkcji oraz specyficznych form użytkowania, umożliwiających rozwój społeczno-ekonomiczny zgodny z oczekiwaniami społeczeństwa.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.1.**WZMACNIANIE RELACJI FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH MIEJSKICH OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH Z WYKORZYSTANIEM ICH ZRÓŻNICOWANYCH POTENCJAŁÓW****ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.1.:**

- 4.1.1. Zasada wzmocnienia potencjałów wewnętrznych decydujących o konkurencyjności miejskiego obszaru funkcjonalnego;
- 4.1.2. Zasada wzmocnienia spójności funkcjonalno-przestrzennych obszaru oraz jego powiązań zewnętrznych;
- 4.1.3. Zasada koordynacji planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego w miejskim obszarze funkcjonalnym, w szczególności przez wspólne planowanie rozwoju systemów gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, zaopatrzenia w energię, organizację transportu zbiorowego, usług publicznych (edukacji, ochrony zdrowia, kultury) oraz usług ekosystemów;
- 4.1.4. Zasada zachowywania i zwiększania powierzchni terenów otwartych i zieleni w obszarach zurbanizowanych;
- 4.1.5. Zasada skoordynowanego rozwoju nowych terenów inwestycyjnych (zwłaszcza produkcyjno-składowych i usługowych), oznaczająca potrzebę planistycznego zarządzania procesami wyboru lokalizacji, uzbrajania i zainwestowania;
- 4.1.6. Zasada dostosowywania skali i intensywności zagospodarowania do uwarunkowań przyrodniczych obszarów chronionych;
- 4.1.7. Zasada zapewnienia wysokiej jakości środowiska zamieszkania, polegająca na zapewnieniu w miejscu zamieszkania dostępu do: wysokiej jakości przestrzeni publicznej, transportu zbiorowego, podstawowych usług publicznych oraz usług ekosystemów;
- 4.1.8. Zasada tworzenia warunków przestrzennych do rozwoju funkcji wzmocniających potencjały miast rdzeniowych, w tym kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz rewitalizacji obszarów zdegradowanych.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY BYTOWA**Specyfika terytorialna:**

- 1) Zasięg przestrzenny *MOF Bytowa* obejmuje gminę miejsko-wiejską Bytów oraz gminy wiejskie Borzytuchom i Studzienice;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 482 km² i zamieszkuje go ok. 31,8 tys. mieszkańców.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">– zasoby i walory przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe stwarzające podstawy rozwoju usług turystycznych i wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania;– korzystna struktura gospodarki, obecność znaczących podmiotów gospodarczych, funkcjonowanie inkubatora przedsiębiorczości;– brak uciążliwego przemysłu;– tradycje i warunki dla dynamicznego rozwoju przedsiębiorstw z branży drzewno-meblarskiej i metalowej;	<ul style="list-style-type: none">– niska zewnętrzna dostępność transportowa, niezadowalający stan infrastruktury drogowej i kolejowej prowadzący do utrzymującej się marginalizacji obszaru;– źle funkcjonujący wewnętrzny układ drogowy (brak obwodnicy);– niska mobilność mieszkańców wynikająca z niedostosowania organizacji transportu zbiorowego do ich potrzeb, w tym braku pasażerskich połączeń kolejowych;– słaba dostępność do usług publicznych związanych z ochroną zdrowia;– peryferyzacja obszaru funkcjonalnego powodująca odpływ mieszkańców;

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom peryferyzacji i odpływu mieszkańców przez przełamywanie barier dostępności transportowej i wykorzystanie lokalnych potencjałów sprzyjających rozwojowi przemysłu nieuciążliwego oraz walorów przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych dla rozwoju turystyki.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.1.9. Zasada kształtowania warunków przestrzennych wzmacniających Bytów, jako ośrodek promocji i upowszechniania kultury i dziedzictwa kulturowego Pomorza w oparciu o materialne (obiekty zabytkowe i instytucje kultury) i niematerialne zasoby kulturowe (wielokulturowość);

4.1.10. Zasada priorytetu zachowania walorów przyrodniczo-krajobrazowych w planowaniu i realizacji nowej infrastruktury związanej z poprawą dostępności transportowej i rozwojem stref produkcyjno-składowych.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

1) Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Bytowa przez m.in.:

do 2020 roku:

- budowę węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Bytowie,
- budowę nowej siedziby Bytowskiego Centrum Kultury (etap I),

po 2020 roku:

- rozbudowę Bytowskiego Centrum Kultury (etap II),
- rozbudowanie oferty oraz zakresu działalności Muzeum Zachodniokaszubskiego w Bytowie, w tym zagospodarowanie wschodniego skrzydła zamku na potrzeby muzeum wielokulturowości.

2) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca, w tym:

- a) zagospodarowanie wzgórza cerkiewnego i Placu Krofeya w Bytowie,
- b) stworzenie ciągów pieszych wzdłuż rzek Boruji i Bytowej.

3) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego, do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki:

do 2020 roku:

- budowa Powiatowego Centrum Edukacji Zawodowej w Bytowie.

4) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na A1 (Rusocin, Stanisławie), S-6 i S-11 (Bobolice, Szczecinek), a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru:

do 2020 roku:

- budowa północnego obejścia komunikacyjnego łączącego DW nr 209 z drogą powiatową nr 1796G,

po 2020 roku:

- budowa nowego przebiegu DK nr 20 - obwodnica Bytowa,
- modernizacja DK nr 20 na odcinku (Korne - Biały Bór) oraz DK nr 25 (Biały Bór - węzeł Bobolice na projektowanej S-11, woj. zachodniopomorskie).

5) Dowiązanie obszaru funkcjonalnego do sieci kolejowej kompleksowej TEN-T w Kościerzynie przez:

do 2020 roku:

- modernizację linii kolejowych nr 211 (Kościerzyna-Lipusz) oraz nr 212 (Bytów-Lipusz).

6) Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysłu drzewnego, materiałów budowlanych) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych.

7) Wzmocnienie powiązań infrastrukturalnych liniami przesyłowymi energii elektrycznej 110 kV, celem zapewnienia ciągłości dostaw do odbiorców (np. budowa linii elektroenergetycznej 110 kV Bytów - Kościerzyna).

- 8) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:

do 2020 roku:

- realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego na obszarze *Miła* w Bytowie (zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji).
- 9) Rozwój całorocznej oferty turystycznej, w tym zimowej oraz etnoturystyki, z wykorzystaniem wewnętrznych potencjałów związanych z:
- a) zasobami i walorami przyrodniczo-krajobrazowymi i bogatym wielokulturowym dziedzictwem poprzez rozwój tematycznych szlaków rowerowych i kajakowych,
 - b) usługami specjalistycznymi adresowanymi dla osób starszych poprzez rozwój infrastruktury leczenia sanatoryjnego i rehabilitacyjnego.

MIEJSKI OBSZAR FUNKcjONALNY CHOJNICE-CZŁUCHÓW

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny *MOF Chojnice-Człuchów* obejmuje miasta Chojnice i Człuchów oraz gminy wiejskie Chojnice i Człuchów;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 854 km² i zamieszkuje go ok. 81,3 tys. mieszkańców;
- 3) Strefa oddziaływania potencjalnego ośrodka regionalnego Chojnice-Człuchów sięga poza granice województwa pomorskiego, obejmując część miast i gmin w województwach sąsiadujących;
- 4) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (gm. Chojnice) z *OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie*.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – największy zespół osadniczy centralnie położony względem sąsiadujących ośrodków na styku 4 województw; – bogate zasoby i walory przyrodniczo-krajobrazowe, oraz kulturowe (w tym objęte ochroną) stwarzające podstawy rozwoju wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania, turystyki i rekreacji; – znaczne zasoby leśne i walory rolniczej przestrzeni produkcyjnej stwarzające warunki rozwoju produkcji i przetwórstwa leśnego i rolnego; – tradycje obszaru w zakresie przemysłu drzewnego, stanowiące podstawę do wykreowania klastra drzewnego; – wolne tereny pod rozwój działalności produkcyjnej, w tym w ramach PSSE; 	<ul style="list-style-type: none"> – niska dostępność transportowa wynikająca z niezadowalającego stanu infrastruktury drogowej i kolejowej, prowadząca do utrzymującej się stosunkowo niskiej dynamiki rozwoju; – niskie zainteresowanie inwestorów będące głównie efektem słabej dostępności transportowej; – niewystarczająca infrastruktura techniczna na obszarach przeznaczonych na rozwój gospodarczy; – zakorzeniony w świadomości mieszkańców „efekt granic reliktowych” oraz różnice tożsamości terytorialnej hamujące współpracę między powiatami; – odpływ kapitału ludzkiego do większych ośrodków; – stosunkowo wysoki poziom bezrobocia długotrwałego, mała liczba miejsc pracy; – liczne obszary zdegradowane, w tym w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 31 państwowych gospodarstw rolnych).

Wyzwanie rozwojowe:

Wykorzystanie potencjału położenia układu osadniczego względem ośrodków o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym do ukształtowania „bieguna wzrostu” poprzez rozwój funkcji usługowych i gospodarczych.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.1.11. Zasada kształtowania warunków przestrzennych budujących rangę Chojnic i Człuchowa, jako ośrodków komplementarnych, świadczących wysokiej jakości usługi publiczne na poziomie regionalnym;

4.1.12. Zasada zachowania i zrównoważonego wykorzystania unikalnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych objętych najwyższymi formami ochrony.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

1) Wzmacniania funkcji miastotwórczych w Chojnicach i Człuchowie jako węzłów układu bipolarnego potencjalnego ośrodka regionalnego:

do 2020 roku:

- budowa węzłów integracyjnego transportu zbiorowego w Chojnicach i Człuchowie;
- rozwój szkolnictwa wyższego zawodowego w oparciu o funkcjonujące szkoły wyższe w subregionie;
- utworzenie filii regionalnego centrum obsługi inwestora.

po 2020 roku:

- wykreowanie instytucji pozwalającej na rozwinięcie wielokierunkowych działań z zakresu animacji, edukacji artystycznej, teatralnej i innej kulturalnej - budowa Chojnickiego Centrum Kultury.

2) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego, do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki, w tym:

do 2020 roku:

- utworzenie powiatowych centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego w Chojnicach i Człuchowie.

3) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.

4) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:

do 2020 roku:

- realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych na obszarach: *Dworcowa* w Chojnicach i *Śródmieście* w Człuchowie (zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji).

5) Realizacja przedsięwzięć w zakresie ochrony środowiska – ze szczególnym naciskiem na zachowanie dobrego stanu wód powierzchniowych i powietrza.

6) Powiększenie obszaru Parku Narodowego *Borów Tucholskich* – zgodnie z jego planem ochrony – w celu zwiększenia spójności przestrzennej parku i realizacji celów ochrony ekosystemów.

7) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na A-1 (Swarożyn), S-11 (Jastrowie), a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru:

do 2020 roku:

- wzmocnienie korytarza transportowego południowego poprzez zmianę przebiegu DW nr 212 w Chojnicach wraz z budową węzła na DK nr 22;
- modernizacja DW nr 235 na odcinku Korne - Chojnice.

po 2020 roku:

- budowa łącznika DW nr 235 z DK nr 22;
- modernizacja dróg krajowych nr 22 na odcinku Chojnice – Człuchów - węzeł Jastrowie na S-11.

8) Dowiązanie obszaru funkcjonalnego do sieci kolejowej kompleksowej TEN-T w Kościerzynie:

po 2020 roku:

- modernizacja linii kolejowej nr 211 na odcinku (Chojnice - Kościerzyna).

9) Rozwój tras rowerowych wspomagających funkcjonowanie transportu w obszarze.

10) Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysł drzewno-meblarski i metalowy) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych oraz rozważenie utworzenia parku technologicznego w Chojnicach (o profilu technologie i przetwórstwo drewna, wzornictwo drewniane, meblarstwo).

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY KOŚCIERZYNY

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny MOF Kościerzyna obejmuje miasto Kościerzyna oraz gminę wiejską Kościerzyna;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 327 km² i zamieszkuje go ok. 39,2 tys. mieszkańców;
- 3) Pokrywa się w południowej części gminy Kościerzyna z OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">– położenie w sieci infrastruktury TEN-T (linia kolejowa nr 201 planowana do modernizacji), które w powiązaniu z terenami inwestycyjnymi stwarza możliwość dynamicznego rozwoju „Kościerskiej Strefy Aktywności Gospodarczej”;– zasoby (w tym wód termalnych) i walory przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe stwarzające podstawy rozwoju usług turystycznych, które w powiązaniu z funkcjonującym szpitalem, tworzą podstawy rozwoju funkcji uzdrowiskowych;– warunki do rozwoju energetyki opartej na odnawialnych źródłach energii, głównie fotowoltaiki i pozyskiwania energii z biomasy i biogazu;– warunki do rozwoju branży drzewnej, budowlanej i niektórych gałęzi przemysłu o małej uciążliwości dla środowiska;	<ul style="list-style-type: none">– niska mobilność mieszkańców wynikająca z niedostosowania organizacji transportu zbiorowego do ich potrzeb;– odpływ kapitału ludzkiego do Trójmiasta– niski poziom przedsiębiorczości oraz brak dużych podmiotów gospodarczych – istniejące podmioty nie są w stanie zapewnić wystarczającej liczby miejsc pracy;– niepełne wykorzystanie posiadanych zasobów, szczególnie dla rozwoju turystyki i innych obszarów działalności gospodarczej;– przekroczone normy zanieczyszczenia powietrza w mieście (głównie pyłem zawieszonym i benzo(a)pirenem);

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie spadkowi konkurencyjności ośrodka przez kształtowanie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości oraz wykorzystanie szans związanych z uruchomieniem funkcji uzdrowiskowych w oparciu o zasoby i walory środowiska przyrodniczego i istniejącą infrastrukturę zdrowia i rekreacji.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.1.13. Zasada priorytetu dla wdrażania rozwiązań niskoemisyjnych i nieemisyjnych w rozwoju infrastruktury komunalnej, w tym z zakresie transportu zbiorowego;
- 4.1.14. Zasada wyznaczania w lokalnych dokumentach planistycznych stref ochrony uzdrowiskowej „B” i „C” wraz z określaniem dla nich zasad zagospodarowania, umożliwiających zapewnienie standardów określonych w przepisach szczególnych w zakresie funkcjonowania uzdrowiska.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Wzmacniania funkcji miastotwórczych Kościerzyny, w tym:
do 2020 roku:
 - budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Kościerzynie,
 - utworzenie „Kościerskiej Strefy Aktywności Gospodarczej” w Kościerzynie,
 - rozwój bazy zdrowotnej i uzdrowiskowej na bazie Szpitala Specjalistycznego w Kościerzynie i w powiązaniu z okolicznymi obiektami turystycznymi (utworzenie ośrodka diagnostyki i leczenia chorób cywilizacyjnych oraz ośrodka długotrwałej opieki i rehabilitacji pozabiegowej).
- 2) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.
- 3) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:
do 2020 roku:

- realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego na obszarze 1000lecia - Kartuska w Kościerzynie (zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji).
- 4) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.
- 5) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na A-1 (Rusocin, Stanisławie), a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru, w tym:
- do 2020 roku:
- budowa obwodnicy miasta Kościerzyna w ciągu DK nr 20;
 - modernizacja DW nr 221 Gdańsk – Kościerzyna.
- po 2020 roku:
- budowa obwodnicy wschodniej miasta Kościerzyna w ciągu DW nr 214.
- 6) Poprawa dostępności transportowej kolejowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta, zwłaszcza do portu w Gdyni:
- do 2020 roku:
- modernizacja linii kolejowej nr 201 (Gdynia Port - Kościerzyna - Bydgoszcz Główna) wraz z budową drugiego toru,
- po 2020 roku:
- rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny na linii kolejowej nr 201, jako suchego portu dla obsługi Portu Gdynia.
- 7) Podejmowanie działań w zakresie wdrażania rozwiązań gospodarki niskoemisyjnej, w tym w zakresie transportu zbiorowego, niskiej emisji, rozwoju dystrybucyjnej sieci gazowej i produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY KWIDZYNA

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny MOF Kwidzyna obejmuje miasto Kwidzyn oraz gminy wiejskie Gardeja, Kwidzyn, Sadlinki;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 534 km² i zamieszkuje go ok. 63,1 tys. mieszkańców.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – zasoby i walory przyrodniczo-kulturowe i krajobrazowe rzeki Wisły i Liwy, sprzyjające rozwojowi żeglarstwa, kajakarstwa oraz turystyki krajoznawczej; – wiodący ośrodek gospodarczy Powiśla ze stabilną i zdywersyfikowaną bazą ekonomiczną (branże: papiernicza, elektroniczna, spożywcza i drzewna); – dominacja dużych podmiotów gospodarczych w sektorze nowoczesnych technologii, w tym firmy z udziałem kapitału zagranicznego; – infrastruktura Kwidzińskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego; – warunki do rozwoju odnawialnych źródeł energii oraz przedsiębiorstw z branży energetyki odnawialnej; – istniejące relacje funkcjonalno-przestrzenne Kwidzyna z Grudziądem; – dostępność terenów inwestycyjnych, w tym w ramach PSSE; 	<ul style="list-style-type: none"> – niska mobilność mieszkańców wynikająca ze słabej organizacji transportu zbiorowego, w tym braku integracji środków transportu publicznego; – niedostateczny stan infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym brak obwodnicy wschodniej Kwidzyna, skutkujący dużym obciążeniem ruchem tranzytowym centrum miasta; – niski poziom indywidualnej przedsiębiorczości; – odpływ wysoko wykwalifikowanej kadry; – liczne obszary zdegradowane, w tym w Kwidzynie i w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 28 państwowych gospodarstw rolnych).

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom odpływu kapitału ludzkiego przez wykorzystanie profilu przemysłowego miasta i istniejącej infrastruktury Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego do ukształtowania szerokiego klastra rozwoju odnawialnych źródeł energii.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.1.15. Zasada ograniczania intensywnego zagospodarowania doliny Liwy z uwagi na jej walory przyrodniczo-krajobrazowe.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Kwidzyna;
do 2020 roku:
 - budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Kwidzynie.
- 2) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca, w tym zagospodarowanie rekreacyjne zbiornika małej retencji na rzece Liwie.
- 3) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:
do 2020 roku:
 - realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego na obszarze *Śródmieście* w Kwidzynie (zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji).
- 4) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.
- 5) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na A1 (Kopytkowo) i S-7 (węzły Nowy Dwór Gdański i Ostróda Północ), a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru.
do 2020 roku:
 - modernizacja DW nr 521 (Kwidzyn – Prabuty);po 2020 roku:
 - budowa obwodnicy wschodniej miasta Kwidzyna w ciągu DK nr 55.
- 6) Poprawa dostępności transportowej kolejowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta i Torunia;
do 2020 roku:
 - modernizacja linii kolejowej nr 207 (Grudziądz – Malbork).
- 7) Tworzenie warunków przestrzennych i instytucjonalnych dla rozwoju klastra energii odnawialnej oraz rozwoju mikro i małych przedsiębiorstw:
po 2020 roku:
 - rozbudowa Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego.
- 8) Rozwój infrastruktury przesyłowej dla podłączenia nowych źródeł energii odnawialnej oraz możliwości zwiększenia mocy wytwórczej w elektrociepłowni w Kwidzynie.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY LĘBORKA

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny MOF Lęborka obejmuje miasto Lębork oraz gminy wiejskie Łęczyce i Nowa Wieś Lęborska;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 521 km² i zamieszkuje go ok. 60,8 tys. mieszkańców;
- 3) Istotny wpływ na specyfikę Obszaru może wywrzeć podjęcie decyzji o lokalizacji i budowie w regionie elektrowni jądrowej.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – położenie w potencjalnej funkcjonalnej strefie obszaru metropolitalnego; – wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe; – korzystne położenie względem przebiegu DK nr 6, w przyszłości S-6 oraz DW nr 214; – funkcjonujący szpital powiatowy w Łęborku stanowiący o możliwościach rozwoju specjalizacji względem metropolii w zakresie usług zdrowotnych i rehabilitacyjnych dla seniorów (geriatria i rehabilitacja); – potencjalne tereny inwestycyjne w Łęborku, w tym w ramach SSSE oraz obszarach popegeerowskich pod działalność przemysłową, składową i rozwój rzemiosła; 	<ul style="list-style-type: none"> – położenie „w cieniu” obszaru metropolitalnego; – niewykorzystany potencjał położenia w korytarzu infrastrukturalnym sieci TEN-T; – wąski rynek pracy, niskie zainteresowanie inwestorów zewnętrznych; – chaos urbanistyczny wynikający z rozlewania się Łęborka na obszary sąsiednie; – niekorzystne zmiany demograficzne – starzenie się społeczeństwa, ale także problem „zasysania” ludzi młodych przez Trójmiasto; – liczne obszary zdegradowane, w tym w Łęborku i w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowały 24 państwowe gospodarstwa rolne);

Wyzwanie rozwojowe:

Wykorzystanie renty położenia dla wzrostu konkurencyjności poprzez reindustrializację struktury gospodarki oraz wykorzystanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych dla rozwoju usług leczniczych i zdrowotnych dla osób starszych.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.1.16. Zasada kształtowania warunków przestrzennych wzmacniających funkcje zdrowotne obszaru do rozwoju specjalistycznych usług leczniczych i zdrowotnych w zakresie rehabilitacji oraz innych usług prozdrowotnych adresowanych do osób starszych;

4.1.17. Zasada ograniczania intensywnego zagospodarowania pradoliny Redy-Łeby z uwagi na jej walory przyrodniczo-krajobrazowe;

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

1) Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Łęborka:

do 2020 roku:

- budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Łęborku;
- rozwój sektora usług tzw. *srebrnej gospodarki*.

2) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.

3) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:

do 2020 roku:

- realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego na obszarze jednostki obejmującej Nowy Świat oraz rejon ulic: *Mostnika, Stryjewskiego i Kossaka* w Łęborku (zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji).

4) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.

5) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na S-6, a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru:

do 2020 roku:

- budowa drogi ekspresowej S-6,
- budowa obwodnicy wschodniej Łęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214.

- 6) Poprawa dostępności transportowej kolejowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz w kierunku Łeby i Pruszcza Gdańskiego;
do 2020 roku:
- modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdynia Główna - Lębork - Słupsk)
 - modernizacja linii kolejowej nr 229 (Lębork - Łeba).
- po 2020 roku:
- modernizacja linii kolejowej nr 229 (Pruszcz Gdański - Lębork).
- 7) Przeciwdziałanie dalszej degradacji drogi wojewódzkiej nr 214 poprzez ochronę funkcji drogi przed jej „obudowywaniem” i organizowaniem zjazdów dla wydzielanych działek bezpośrednio z drogi.
- 8) Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki – przetwórstwa rolno-spożywczego przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY MALBORK - SZTUM

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny MOF *Malbork-Sztum* obejmuje miasto Malbork, gminy miejsko-wiejskie Sztum i Nowy Staw oraz gminy wiejskie Malbork i Stare Pole;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 492 km² i zamieszkuje go ok. 74,9 tys. mieszkańców;
- 3) Obszar pokrywa się z OF *Żuławy*, z wyjątkiem miasta i gminy Sztum.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – położenie w potencjalnej funkcjonalnej strefie obszaru metropolitalnego – unikalne na skalę światową dziedzictwo kulturowe zamku w Malborku oraz na skalę krajową zamku w Sztumie w powiązaniu z ofertą turystyczną Żuław i Powiśla; – wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe, w tym urozmaicona sieć hydrograficzna; – dobra zewnętrzna dostępność komunikacyjna oraz bliskość Obwodu Kaliningradzkiego; – dostępność atrakcyjnych terenów inwestycyjnych, w tym w ramach PSSE; – dobrze rozwinięta i dostępna infrastruktura w zakresie ochrony zdrowia (szpitale, ośrodki zdrowia, apteki) i edukacji (rozwinięta sieć szkół, w tym średnich i zawodowych); 	<ul style="list-style-type: none"> – położenie „w cieniu” obszaru metropolitalnego; – niewykorzystany potencjał położenia w korytarzu infrastrukturalnym sieci TEN-T; – słabo rozwinięta baza hotelowa i gastronomiczna wynikająca z braku co najmniej dwudniowej, sieciowej, kompleksowej i całorocznej oferty turystycznej, w tym dla klienta biznesowego; – zbyt mała przepustowość niektórych odcinków dróg, tzw. „wąskie gardła” w Malborku, Sztumie, Nowym Stawie; – funkcjonujące lotnisko wojskowe w Królewie Malborskim, – niewystarczający dostęp do sieci wodociągowych i kanalizacyjnych oraz oczyszczalni ścieków na terenach wiejskich; – zagrożenie powodziowe; – utrzymujące się niekorzystne trendy demograficzne (starzejące się społeczeństwo, ujemne saldo migracji); – pogłębiające się wysokie i długotrwałe bezrobocie; – liczne obszary zdegradowane, w tym w miastach oraz w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowały 34 państwowe gospodarstwa rolne);

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z niekorzystną sytuacją demograficzną i wysokim bezrobociem poprzez wykorzystanie potencjałów wynikających z marki turystycznej kompleksu Malbork - Sztum i dziedzictwa kulturowego Żuław oraz reindustrializację struktury gospodarki.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.1.18. Zasada skoordynowanego rozwoju turystyki, zapewniająca budowę i spójną promocję marki turystycznej, wyraźnie nawiązującej do potencjału dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego obszaru (spójność i sieciowość);
- 4.1.19. Zasada priorytetu wykorzystania popegeerowskich terenów i zabudowy produkcyjnej pod działalność gospodarczą, w szczególności w zakresie służącej przetwórstwu rolno-spożywczemu.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Wzmacnianie funkcji miastotwórczych w Malborku, Sztumie i Nowym Stawie:
do 2020 roku:
 - budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Sztumie,po 2020 roku:
 - rozwój Centrum Sportowo-Rekreacyjnego w Sztumie - modernizacja stadionu wraz z otoczeniem,
 - utworzenie Szpitalnego Oddziału Ratunkowego (wraz z budową lądowiska dla potrzeb szpitala powiatowego) w Sztumie,
 - budowa całorocznego ośrodka sportu i rekreacji na terenach przemysłowych w Nowym Stawie.
- 2) Zdefiniowanie strefy buforowej wokół zespołu Zamku Krzyżackiego, w tym określenie dla niej zasad zagospodarowania przestrzennego.
- 3) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca, w tym:
do 2020 roku:
 - w obrębie zabytkowego centrum Nowego Stawu,
 - w ramach rewitalizacji parków miejskich w Sztumie i w Malborku.
- 4) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:
do 2020 roku:
 - realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych na obszarach: *Śródmieście I, Centrum II, Przedmieście* w Malborku, *Jednostka E-Południe* w Nowym Stawie oraz *Jednostka IV i Jednostka V* w Sztumie (zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji).
- 5) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.
- 6) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na A1 i S-7, a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru;
do 2020 roku:
 - budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu DK nr 22 i 55 (druga nitka).
- 7) Poprawa dostępności transportowej kolejowej obszaru funkcjonalnego do Kwidzyna i Elbląga;
do 2020 roku:
 - modernizacja linii kolejowej nr 207 (Grudziądz – Malbork);
- 8) Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki – przemysłu spożywczego i przetwórstwa rolno-spożywczego przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych.
- 9) Zwiększenie dostępności do usług otoczenia biznesu, w tym wsparcia dla powstawania i rozwoju mikro i małych przedsiębiorstw:
po 2020 roku:
 - budowa infrastruktury w Parku Przemysłowym „Sztum” - etap II i w obszarze Parku Inwestycyjnego w Sztumie i w Malborku.
- 10) Rozwój infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej w szczególności markowych produktów turystycznych, w tym:

- a) efektywne działania zmierzające do pełnego wykorzystania potencjału związanego z Zamkiem i sieciowo z nim powiązanym pakietem atrakcji i infrastruktury (Szlak Zamków Gotyckich) jako markowego, całorocznego produktu turystycznego na poziomie europejskim, przyciągającym odwiedzających na pobyt dłuższy niż jednodniowy,
- b) nadanie nowych funkcji turystycznych, kulturalnych, edukacyjnych i społecznych Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie na *Międzynarodowym Szlaku Zamków Gotyckich* wraz z renowacją i rewaloryzacją murów okalających Wzgórze Zamkowe;
- c) zagospodarowanie cieków wodnych na potrzeby rozwoju aktywnej turystyki wodnej (Pętla Żuławska);
- do 2020 roku:**
- budowa trasy rowerowej łączącej Rowerowy Szlak Zamków Gotyckich z Wiślaną Trasą Rowerową,
 - aktywizacja turystyczna północnych i północno-zachodnich terenów Zespołu Zamkowego w Malborku – utworzenie Pomorskiego Parku Historii i Kultury na szlaku dziedzictwa kulturowego *Międzynarodowym Szlaku Zamków Gotyckich*,
 - przebudowa przystani kajakowej nad rzeką Nogat w Malborku oraz modernizacja i dostosowanie terenu kąpieliska miejskiego nad rzeką Nogat w Malborku do rozwoju turystyki kajakowej;
- po 2020 roku:**
- budowa pomostu cumowniczego dla jednostek pływających, w tym barek mieszkalnych (*houseboatów*) nad rzeką Nogat w Malborku.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY SŁUPSKA

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny *MOF Słupska* obejmuje miasta Słupsk (ośrodek rangi regionalnej) i Ustka, gminy wiejskie Damnica, Dębica Kaszubska, Kobylnica, Słupsk i Ustka;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 1.244 km² i zamieszkuje go ok. 161,5 tys. mieszkańców;
- 3) Obszar pokrywa się częściowo (m. Ustka i gm. Ustka) z *OF Strefa Przybrzeżna*.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – położenie w strefie nadmorskiej umożliwiające rozwój gospodarki morskiej, turystyczno-uzdrowiskowej i energetyki odnawialnej; – dobrze rozwinięta infrastruktura energetyczna, umożliwiającą przyłączanie instalacji energetyki odnawialnej; – silne powiązanie funkcjonalne wewnątrz potencjalnego układu bipolarnego Słupsk - Ustka; – korzystne położenie względem przebiegu DK nr 6 (w przyszłości S-6) i nr 21, oraz DW nr 210, nr 213; – planowana modernizacja linii kolejowej nr 202; – rozwój ośrodka akademickiego oraz działalność Słupskiego Inkubatora Technologicznego, umożliwiającą współpracę biznesu z instytucjami naukowo-badawczymi; – rozpoznawalne w skali krajowej produkty turystyczne Kraina w Kratę, Dolina Charlotty, uzdrowisko Ustka; – szeroka oferta wolnych terenów inwestycyjnych oraz funkcjonowanie portu w Ustce; – wysoki poziom indywidualnej przedsiębiorczości; – budowa i funkcjonowanie bazy obrony przeciwrakietowej w Redzikowie; 	<ul style="list-style-type: none"> – niezadowalający stan infrastruktury drogowej i kolejowej oraz niska zewnętrzna dostępność transportowa obszaru, w szczególności portu w Ustce, stanowiące bariery dla rozwoju funkcji gospodarczych (turystycznej, przeładunkowej i przemysłowej); – brak północno-wschodniego obejścia m. Słupska; brak przeprawy mostowej przez rz. Słupię w zachodniej, rozbudowującej się części miasta; – utrzymujące się niekorzystne trendy demograficzne (starzejące się społeczeństwo, ujemne saldo migracji); – brak wiodących podmiotów gospodarczych; – liczne obszary zdegradowane, w tym w miastach oraz w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 89 państwowych gospodarstw rolnych); – ograniczenia w użytkowaniu terenów wokół projektowanej bazy obrony przeciwrakietowej w Redzikowie; – wysokie i długotrwałe bezrobocie na obszarach wiejskich;

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z peryferyzacją i niekorzystnymi trendami demograficznymi obszaru poprzez wzmocnienie sektora usług publicznych w szczególności kultury i szkolnictwa wyższego w Słupsku, reindustrializację struktury gospodarki oraz dalszy rozwój funkcji turystycznych, uzdrowiskowych a także rolnictwa.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.1.20. Zasada skoordynowanego rozwoju turystyki, zapewniająca budowę i spójną promocję marki turystycznej nawiązującej do potencjału dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego obszaru (zasada spójności i sieciowości ofert turystycznych);

4.1.21. Zasada kształtowania struktur przestrzennych uwzględniających zachowanie i funkcjonowanie zielonego pierścienia wokół Słupska;

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

1) Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Słupska i Ustki, w tym:

- a) ośrodka akademickiego funkcjonującego w oparciu o Akademię Pomorską,
- b) Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Słupsku,
- c) dalszy rozwój funkcji kultury w oparciu o potencjał Polskiej Filharmonii *Sinfonia Baltica* w Słupsku, działalność kulturotwórczą Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku oraz innych miejskich instytucji kultury:

do 2020 roku:

- adaptacja spichlerzy w Słupsku na potrzeby Muzeum Pomorza Środkowego (przestrzeń ekspozycyjna dla kolekcji dzieł Stanisława Ignacego Witkiewicza, magazyn muzealny, biblioteka z czytelnią, sale: konferencyjno-kinowa, warsztatowo-edukacyjna i wernisażowa oraz pracownia konserwatorska),

po 2020 roku:

- budowa centrum muzyczno-teatralnego w Słupsku (nowej siedziby Polskiej Filharmonii *Sinfonia Baltica*);

- d) wzmacnianie rangi Słupska w zakresie infrastruktury umożliwiającej organizację wydarzeń kulturalnych i sportowych o randze co najmniej regionalnej, m.in.:

po 2020 roku:

- budowa hali widowiskowo-sportowej w Słupsku;

- e) rozwój transportu zbiorowego w Słupsku i Ustce oraz budowa węzłów integracyjnych typu P&R i B&R na obrzeżach miast, w tym:

do 2020 roku:

- budowa węzłów integracyjnych transportu zbiorowego w Słupsku i Ustce.

2) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miasta.

3) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:

do 2020 roku:

- realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych na obszarach: *Jednostka 2 Partyzantów, Jednostka 3 Sierpinka/Świętego Piotra, Jednostka 6 Długa/Jaracza, Jednostka 7 Plac Zwycięstwa/Tuwima, Jednostka 8 Wojska Polskiego, Jednostka 9 Reymonta/Prusa i Jednostka 10 Niemcewicza/Kopernika* w Słupsku oraz *Obszar E* w Ustce (zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji).

4) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego i szkolnictwa zawodowego na poziomie wyższym do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.

5) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta przez budowę drogi ekspresowej S6 oraz systemu dróg dowiązujących obszar do węzłów na drodze ekspresowej S6:

do 2020 roku:

- budowa drogi ekspresowej S-6.

6) Poprawa obsługi obszaru transportem drogowym oraz modernizacja kluczowych dróg lokalnych poprawiających funkcjonowanie obszaru, w tym:

do 2020 roku:

- rozbudowa DW nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa;

po 2020 roku:

- budowa wschodniego obejścia miasta Słupska - łącznika między S6 a DK nr 21.

7) Poprawa zewnętrznej dostępności transportowej kolejowej realizowana poprzez:

do 2020 roku:

- modernizacja linii kolejowej nr 202 wraz z budową drugiego toru;
- modernizacja linii kolejowej nr 405 (Szczecinek - Ustka) wraz z elektryfikacją na odcinku Szczecinek-Słupsk.

8) Podejmowanie działań służących funkcjonalności struktur przestrzennych zielonej infrastruktury wokół Słupska (rekultywacja, rewaloryzacja, restytucja, ochrona, pielęgnacja).

9) Podejmowanie mających na celu stworzenie warunków dla rozwoju lotnictwa cywilnego w Krępie Słupskiej z uwzględnieniem ograniczeń w użytkowaniu terenów wokół bazy ochrony przeciwrakietowej w Redzikowie.

10) Wielosektorowy rozwój gospodarki:

- a) w szczególności w branżach: turystycznej, uzdrowiskowej, gospodarki morskiej, rybołówstwa i przetwórstwa rybnego oraz produkcji (produkcja i montaż urządzeń do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, przetwórstwo tworzyw sztucznych, przemysł obuwniczy, przemysł motoryzacyjny, metalowy, meblarski),
- b) z wykorzystaniem portu usteckiego z uwzględnieniem funkcji: rybackiej, transportowej i przeładunkowej (z możliwością rozwoju jako zaplecza techniczno-serwisowego morskich farm wiatrowych) oraz turystycznej,
- c) z udziałem produkcji energii odnawialnej, zwłaszcza wiatrowej, farm fotowoltaicznych (preferowanych na gruntach niższych klas bonitacyjnych), biogazowni (z zasadą ich lokalizowania w pobliżu występowania surowców i spełnienia wymogów środowiskowych),
- d) z wykorzystaniem potencjału rolniczego do rozwoju gospodarki żywnościowej i w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego, z możliwością rozwijania rynku lokalnych produktów,
- e) z uwzględnieniem specyficznych potrzeb starzejącego się społeczeństwa, w tym m.in. rozwój usług i infrastruktury zabezpieczającej opiekę nad osobami starszymi (*srebrnej gospodarki*).

11) Rozwój funkcji turystycznych w oparciu o zasoby i walory środowiska przyrodniczego i kulturowego obszaru, poprzez:

- a) rozwój infrastruktury i oferty turystycznej pasma nadmorskiego (uzupełniających ofertę Słupska) zwłaszcza w zakresie usług kultury i sportu,
- b) poprawę i tworzenie warunków do uprawiania całorocznej turystyki kwalifikowanej,
- c) rozwój bazy turystycznej w szczególności w Parku Krajobrazowym „Dolina Słupi”,

do 2020 roku:

- budowa Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej w Ustce.

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY STAROGARDU GDAŃSKIEGO

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny *MOF Starogardu Gdańskiego* obejmuje miasto Starogard Gdański, gminy wiejskie Bobowo, Starogard Gdański i Zblewo;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 411 km² i zamieszkuje go ok. 75,8 tys. mieszkańców.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe stanowiące potencjał do rozwoju turystyki; korzystne położenie transportowe względem Trójmiasta oraz infrastruktury sieci TEN-T (autostrada A1, linia kolejowa nr 203) stwarzające podstawy rozwoju gospodarczego; obecność podmiotów gospodarczych z sektora nowoczesnych technologii; funkcjonowanie podstrefy PSSE i Strefy Rozwoju Przedsiębiorczości w Starogardzie Gdańskim; korzystna struktura demograficzna; 	<ul style="list-style-type: none"> nieefektywny wewnętrzny układ drogowy w Starogardzie Gdańskim o ograniczonej przepustowości; niedostosowana organizacja transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców; niewystarczająco uzbrojone tereny inwestycyjne; niedostatecznie rozwinięta infrastruktura turystyczna i rekreacyjna;

Wyzwanie rozwojowe:

Tworzenie korzystnych warunków dla inwestorów zewnętrznych w szczególności rozwoju funkcji produkcyjno – usługowych (w tym usług logistycznych) oraz wykorzystanie zasobów przyrodniczych i kulturowych dla rozwoju turystyki i rolnictwa.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.1.22. Zasada ograniczania intensywnego zagospodarowania doliny Wierzycy z uwagi na jej walory przyrodniczo-krajobrazowe;

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Starogardu Gdańskiego;
do 2020 roku:
 - budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim.
- 2) Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.
- 3) Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym:
do 2020 roku:
 - realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego na obszarze: *Śródmieście* w Starogardzie Gdańskim (zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji).
- 4) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego i szkolnictwa zawodowego na poziomie wyższym do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.
- 5) Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na A1, a także modernizacja dróg lokalnych kluczowych dla poprawy funkcjonowania obszaru:
do 2020 roku:
 - przebudowa DW nr 222 i DW 229 w ramach pakietu zadań związanych z dostępem do autostrady A1,
 - rozbudowa DW nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański,
 po 2020 roku:
 - budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu DK nr 22.
- 6) Poprawa zewnętrznej dostępności kolejowej realizowana poprzez:
do 2020 roku:
 - modernizacja linii kolejowej nr 203 (na odcinku Tczew - Łąg Wschód) wraz z elektryfikacją i budową łącznicy z linią kolejową nr 201,
 po 2020 roku:

- modernizacja linii kolejowej nr 203 (na odcinku Łąg Wschód - Chojnice).

7) Wielo-sektorowy rozwój gospodarki:

- a) z wykorzystaniem potencjału położenia w pobliżu ważnych ciągów komunikacyjnych i w sąsiedztwie Trójmiasta (tereny logistyczne),
- b) z wykorzystaniem potencjału rolniczego do rozwoju gospodarki żywnościowej i w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego.

8) Rozwój funkcji turystycznych w oparciu o zasoby i walory środowiska przyrodniczego i kulturowego obszaru, poprzez:

- a) skanalizowanie ruchu turystycznego i eliminację nadmiernej antropopresji m.in. urządzenie szlaku edukacji przyrodniczej na obszarze korytarza ekologicznego doliny Wierzycy,
- b) poprawianie i tworzenie warunków do uprawiania turystyki kwalifikowanej.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.2.

KOORDYNACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARACH SZCZEGÓLNYCH ZJAWISK W SKALI MAKROREGIONALNEJ

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.2.:

- 4.2.1. Zasada ograniczenia antropopresji nasilającej się wskutek zwiększonego ruchu turystycznego i związanego z nim zagospodarowania przestrzennego;
- 4.2.2. Zasada wyznaczania w lokalnych dokumentach planistycznych miejscowości potencjalnie uzdrowiskowych stref ochrony uzdrowiskowej „B” i „C” wraz z określaniem dla nich zasad zagospodarowania, umożliwiających zapewnienie standardów określonych w przepisach szczególnych w zakresie funkcjonowania uzdrowiska;
- 4.2.3. Zasada wyłączenia z zabudowy obszarów szczególnego zagrożenia powodzią oraz korytarzy ekologicznych;
- 4.2.4. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury właściwej dla danego obszaru;
- 4.2.5. Zasada zachowania i adaptacji zespołów dworsko-parkowych i pałacowo-parkowych oraz zabytkowych zagród rolniczych na cele usługowe, w tym edukacyjne i turystyczne;
- 4.2.6. Zasada wykorzystania - poprzez odpowiednie zagospodarowanie - terenów nadwodnych (w tym nadrzecznych) w kształtowaniu przestrzeni publicznych miast i wsi obszaru;
- 4.2.7. Zasada kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu spełniającego współczesne wymogi użytkowe, jednocześnie nawiązującego do lokalnej tradycji w sposób pozwalający na jej świadome kontynuowanie i jednoznaczne odczytanie (stosowanie wzorców uwzględniających w szczególności: zasady podziału na działki, rozplanowania zabudowy na działce, wielkości i proporcji budynków);
- 4.2.8. Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą, w szczególności w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego, terenów poprodukcyjnych (popegeerowskich);
- 4.2.9. Zasada dążenia do wyposażenia wszystkich jednostek osadniczych w infrastrukturę ochrony wód w szczególności w:
 - a. lokalne lub zbiorcze sieci kanalizacji sanitarnej,
 - b. lokalne systemy podczyszczania wód opadowych z terenów komunikacyjnych, przemysłowych i produkcji rolnej.

OBSZAR FUNKcjONALNY STREFA PRZYBRZEŻNA

Specyfika terytorialna:

- 1) W skład strefy wchodzi miasta: Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Puck i Ustka, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański i Władysławowo oraz wiejskie: Choczewo, Gniewino, Kosakowo, Krokowa, Puck, Smołdzino, Ustka i Wicko. Do obszaru dołączono również gminę Główny, położoną częściowo w granicach Słowińskiego Rezerwatu Biosfery (SRB), aby nie tworzyć odrębnego obszaru funkcjonalnego dla SRB o wyraźnej specyfice nadmorskiej. W skład obszaru wchodzi także Gdańsk, Gdynia i Sopot, jednak z uwagi na stopień szczegółowości *Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot*, odstąpiono od ujmowania ich specyfiki w ramach obszaru funkcjonalnego Strefa Przybrzeżna;
- 2) Powierzchnia obszaru funkcjonalnego wynosi 2.788 km² i zamieszkuje ją 175.598 osób. Średnia gęstość zaludnienia kształtuje się od 13,2 (gm. Smołdzino) do 2.389 os./km² (m. Puck);
- 3) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (miasto Krynica Morska, gminy Stegna i Sztutowo) z OF Żuławy oraz w częściowo z Obszarem Funkcjonalnym Rozwoju Energetyki Jądrowej;
- 4) OF Strefa Przybrzeżna posiada swą kontynuację na terenie województw warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego;
- 5) Strefa Przybrzeżna położona jest na styku środowiska morskiego i lądowego. Wrażliwy system przyrodniczy zmienia się wskutek rosnącej intensywności użytkowania obszarów przybrzeżnych, a także działalności gospodarczej prowadzonej na morzu. Na znacznej powierzchni obszarów przybrzeżnych postępuje proces

przekształcania przestrzeni naturalnej w zurbanizowaną, głównie na cele usług turystyki. W odwrocie jest natomiast tradycyjna funkcja gospodarcza i kulturowa obszaru przybrzeżnego - rybołówstwo kutrowe i łodziowe, które podlega coraz bardziej restrykcyjnym ograniczeniom, wynikającym z kurczących się zasobów biosfery Bałtyku. Tę funkcję należałoby jednak zachować i chronić jako ważny element tożsamości kulturowej oraz walor turystyczny i krajobrazowy wysokiej rangi;

- 6) W ostatnich latach zmniejsza się powierzchnia terenów zajmowanych na potrzeby obronności kraju. Są one przekazywane i przejmowane przez użytkowników prywatnych. W obszarze przybrzeżnym są to tak duże powierzchnie gruntów i lasów, że ich nowe zagospodarowanie rodzi zarówno szanse, jak i poważne zagrożenia;
- 7) W obszarze przybrzeżnym rośnie znaczenie funkcji ochronnej. Wskutek tego w coraz większym stopniu ograniczana jest produkcyjna gospodarka leśna i intensywne rolnictwo. Leśnictwo staje się elementem racjonalnej ochrony zasobów wód konsumpcyjnych i gleb nadmorskich o najniższej przydatności rolniczej oraz ochrony wybrzeży przed erozją morską.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – unikatowe zasoby przestrzeni wynikające z nadmorskiego położenia; – istnienie wielofunkcyjnych małych portów i przystani morskich; – sąsiedztwo największych ośrodków miejskich w województwie; – bliskość krajów skandynawskich i Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej; – istniejące uzdrowiska Ustka i Sopot; – istnienie Słowińskiego Parku Narodowego wraz z obszarem Światowego Rezerwatu Biosfery, dwóch parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu; – obecność istotnych międzynarodowych tras rowerowych oraz transeuropejskich dróg wodnych; – zróżnicowane dziedzictwo kulturowe, w tym kultury technicznej; – wysoka wietrzność w pasie nadmorskim, dobre nasłonecznienie; – udokumentowane zasoby surowców kopalnych leczniczych i energetycznych; – dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna, w tym dla turystyki wodnej; – znaczące zasoby wartościowej przestrzeni rolniczej; – zasób atrakcyjnych terenów przyportowych; – dobrze rozwinięta infrastruktura komunalna na większości obszaru; 	<ul style="list-style-type: none"> – brak przesądzeń w zakresie decyzji lokalizacyjnych dotyczących potencjalnej budowy pierwszej polskiej elektrowni jądrowej; – brak spójnej i konsekwentnej polityki przestrzennej w poszczególnych gminach oraz w skali obszaru funkcjonalnego; – niewielkie zasoby kapitałowe mieszkańców, bierność gospodarcza (głównie zachodnia i wiejska część obszaru); – sezonowość gospodarki, krótki okres użytkowania istniejącego zainwestowania; – wrażliwość środowiska nadmorskiego na presję antropogeniczną i zachodzącą wskutek naturalnych procesów; – eklektyczna i bezstylowa zabudowa w znacznej części obca tradycji bałtyckiej i lokalnej; – na części obszaru brak zagospodarowanych przestrzeni publicznych najwyższej jakości – bulwarów nadmorskich, kanałów portowych; tymczasowość znacznej części zainwestowania; – znaczące powierzchnie obszaru zagrożone wystąpieniem powodzi (w tym odmorskiej); niektóre miejscowości położone na odcinkach brzegu zagrożonych silną abrazją; – niedostosowanie systemu transportu lądowego, w tym infrastruktury drogowej i kolejowej, do sezonowych szczytów przewozowych; – niekorzystne współczynniki ruchu naturalnego i migracji ludności; – niedostosowanie infrastruktury komunalnej do sezonowych wahań poborów wody i energii oraz zrzutów ścieków; – słabo rozwinięta infrastruktura kultury, szczególnie tzw. kultury wysokiej;

Wyzwanie rozwojowe:

Kształtowanie całorocznej atrakcyjności turystycznej Strefy Przybrzeżnej przez ochronę i wykorzystanie zasobów i walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych obszaru oraz poprawę jego dostępności i obsługi transportowej.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.2.10. Zasada uwzględniania w planowaniu zagospodarowania Strefy Przybrzeżnej oddziaływania na wody przybrzeżne oraz wpływu, jaki działalność i zmiany stanu tych wód, będą mieć na planowane zagospodarowanie przestrzenne;
- 4.2.11. Zasada zrównoważonego wykorzystywania zasobów przyrodniczych morza i lądu;
- 4.2.12. Zasada uwzględniania w planowaniu zagospodarowania Strefy Przybrzeżnej potrzeb utrzymania i rozwoju funkcji portowych, w tym w szczególności tam, gdzie to wynika ze specyfiki portu funkcji przemysłowej, przeładunkowej, rybołówstwa lub turystyki;
- 4.2.13. Zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy użytkowania rekreacyjnego do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych;
- 4.2.14. Zasada unikania intensywnej zabudowy pensjonatowej na niewielkich działkach poprzez ustalanie ekologicznych standardów zabudowy i zagospodarowania;
- 4.2.15. Zasada uwzględniania potrzeb i preferencji stałych mieszkańców Strefy Przybrzeżnej w działaniach podnoszących atrakcyjność całorocznej oferty turystycznej;
- 4.2.16. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury i tradycji morskich;
- 4.2.17. Zasada uwzględniania przy planowaniu rozwiązań komunikacyjnych, w szczególności na obszarach mierzejowych, sezonowego wzrostu natężenia ruchu oraz możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej, w tym transportu zbiorowego;
- 4.2.18. Zasada stosowania w stosunku do miast i obszarów intensywnie zabudowanych Strefy Przybrzeżnej rozwiązań spowalniających ruch samochodowy i faworyzujących ruch pieszy i rowerowy;
- 4.2.19. Zasada uwzględniania polityki parkingowej w projektowaniu rozwiązań transportowych Strefy Przybrzeżnej, w szczególności roli parkingów buforowych na obrzeżach miejscowości turystycznych, zwłaszcza na obszarach mierzejowych;
- 4.2.20. Zasada priorytetu dla wdrażania rozwiązań niskoemisyjnych i nieemisyjnych w rozwoju infrastruktury komunalnej, w tym z zakresu transportu zbiorowego, zwłaszcza w miejscowościach uzdrowiskowych, potencjalnie uzdrowiskowych i na obszarach mierzejowych;
- 4.2.21. Zasada stosowania przy planowaniu sieci i urządzeń wodociągowych rozwiązań w zakresie poboru wód z udokumentowanych zasobów, ograniczających podciąganie wód morskich oraz zasolonych wód głębinowych, w tym lokalizowania dużych ujęć wody poza obszarem występowania tych zjawisk;
- 4.2.22. Zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy użytkowania rekreacyjnego do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Tworzenie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni, zachęcającej do spędzania wolnego czasu mieszkańców i turystów oraz identyfikującego kulturowo daną przestrzeń.
- 2) Rozwój przestrzeni publicznych podkreślających charakter nadmorski miejscowości w oparciu o istniejącą tkankę miejską oraz dotąd niewykorzystane relacje przestrzenne portu z miastem i przystani morskich z miejscowościami.
- 3) Odtwarzanie w miejscowościach nadmorskich terenów zielonych oraz tworzenie nowych parków i skwerów, jako istotnych przestrzeni publicznych poprawiających warunki wypoczynku np.:
 - a) budowa Nadmorskiego Parku Kuracyjnego w Ustce.
- 4) Relokacja przypadkowych funkcji, niedopasowanych do specyfiki miejsca, zwłaszcza w na obszarach priorytetowych z punktu widzenia ochrony krajobrazu nadmorskiego i wartości kulturowych.
- 5) Reorientacja przestrzenna miast i miejscowości nadmorskich w kierunku morza, przez kreowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych tzw. *waterfrontów* i wyeksponowanie punktów widokowych (np. latarni morskich) np.:
 - a) budowa mola w Ustce,
 - b) budowa mola w Łebie.
- 6) Rozbudowa i budowa infrastruktury sanitarnej w obszarach przyplażowych;

- 7) Poprawa stanu i estetyki dojść przyplażowych przez realizację ciągów pieszych, kładek nad wydrami itp., dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych.
- 8) Rozwój spójnego systemu tras rowerowych i innych produktów turystycznych o charakterze sieciowym, w tym:
- do 2020 roku:**
- budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10.
- 9) Rozwój infrastruktury turystycznej związanej z obsługą żeglarstwa w oparciu o międzynarodową drogę wodną E-60 i Zalew Wiślany przez:
- a) budowę, rozbudowę i modernizację infrastruktury żeglarskiej w portach i przystaniach morskich: Gdańsku, Gdańsku Górkach Zachodnich, Gdyni, Helu, Jastarni, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Kuźnicy, Łebie, Pucku, Rewie, Rowach, Ustce i Władysławowie, w tym:
- do 2020 roku:**
- rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej,
 - budowa Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej w Ustce,
- po 2020 roku:**
- uzupełnienie sieci marin MDW E-60,
- b) rozważenie budowy marin w okolicach ujścia Piaśnicy, Cetniewie z uwagi na niebezpieczeństwo braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych na odcinku Łeba – Władysławowo (odległość 33 Mm).
- 10) Rozwój funkcji uzdrowiskowych w Ustce oraz innych miejscowościach posiadających możliwości do utworzenia uzdrowiska: Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Jastrzębia Góra (gm. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Krynica Morska, Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna).
- 11) Budowa turystycznego przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w Krynicy Morskiej - Piaskach obręb ewidencyjny Nowa Karczma.
- 12) Ograniczanie zanieczyszczeń powietrza oraz poprawa efektywności energetycznej i ciepłej w szczególności w uzdrowisku Ustka oraz potencjalnych miejscowościach uzdrowiskowych przez:
- a) rozbudowę systemu ciepła sieciowego z priorytetem podłączenia ciepłej wody,
- b) budowę i modernizację kotłowni lokalnych,
- c) wymianę źródeł ciepła na niskoemisyjne i nieemisyjne,
- d) wykorzystanie odnawialnych źródeł ciepła i energii,
- e) zwiększenie udziału paliw gazowych osiągnięte przez budowę, rozbudowę sieci gazowniczej (docelowo gazyfikacja wszystkich gmin).
- 13) Rozwijanie systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych oraz oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w tym:
- do 2020 roku:**
- budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej.
- 14) Poprawa obsługi transportowej miejscowości mierzejowych przez organizację miejsc parkingowych w miejscowościach nadmorskich oraz dużych, zielonych parkingów u nasady obu mierzei, powiązanych z węzłami integracyjnymi typu P&R i B&R, a także atrakcyjną ofertę transportu zbiorowego, w tym kolejowego.
- 15) Poprawa dostępności transportowej drogowej strefy przybrzeżnej:
- do 2020 roku:**
- wykonanie studium obsługi transportowej Półwyspu Helskiego,
 - rozbudowa DW nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa,
 - budowa i rozbudowa DW nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda wraz z budową obwodnicy w miejscowości Wicko,
 - rozbudowa DW nr 216 na odcinku Kuźnica – Jastarnia i Jastarnia - Jurata,
 - rozbudowa DW nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,

- rozbudowa DW nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,

po 2020 roku:

- przebudowa DK nr 21 na odcinku Słupsk – Ustka.

16) Poprawa dostępności transportowej kolejowej strefy przybrzeżnej:

do 2020 roku:

- modernizacja linii kolejowej nr 229 (Łębork - Łeba),
- modernizacja linii kolejowej nr 405 (Szczecinek - Ustka) wraz z elektryfikacją na odcinku Szczecinek-Słupsk,

po 2020 roku:

- modernizacja Żuławskiej Kolei Dojazdowej (kolei wąskotorowej) na odcinku Nowy Dwór Gdański – Stegna.

17) Stworzenie perspektywicznej i całościowej wizji rozwoju obu mierzei. Taka koncepcja poddana szerokiej i profesjonalnej dyskusji może się stać dopiero podstawą wszelkich dalszych działań organizacyjnych, prawnych, planistycznych i realizacyjnych.

OBSZAR FUNKCJONALNY ŻUŁAWY

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny OF Żuław na obszarze województwa pomorskiego obejmuje miasta: Gdańsk, Malbork, Pruszcz Gdański, Krynica Morska, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Stare Pole, Stegna, Suchy Dąb i Sztutowo;
- 2) OF Żuław posiada swą kontynuację na terenie województwa warmińsko-mazurskiego;
- 3) Powierzchnia obszaru wynosi 2.485 km² i zamieszkuje go ok. 174,9 tys. mieszkańców¹.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – wysoka jakość środowiska przyrodniczego i atrakcyjność specyficznego krajobrazu; – korzystne położenie względem podstawowego układu transportowego regionu (S7); – najwyższa wartość rolniczej przestrzeni produkcyjnej w Polsce sprzyjająca rozwojowi intensywnego rolnictwa; – dostęp do usług wyższego rzędu (Trójmiasto i Elbląg); – gęsta sieć rzek i kanałów umożliwiająca rozwój turystyki wodnej – żeglarstwa; – zachowane specyficzne obiekty kultury materialnej, w tym domy podcieniowe i obiekty hydrotechniczne; – istnienie udokumentowanych zasobów wód mineralnych i termalnych oraz innych zasobów leczniczych na Żuławach i Mierzei Wiślanej; – zachowana infrastruktura Żuławskiej Kolei Dojazdowej, stwarzająca warunki do rozwoju nowej oferty turystycznej; – dobre warunki do rozwoju wszelkich form energetyki odnawialnej; 	<ul style="list-style-type: none"> – zagrożenia powodziowe na terenach nadzalewowych i na Żuławach; – trudne warunki dla rozwoju innych funkcji gospodarczych poza rolnictwem; – wysoki stopień chemizacji rolnictwa powodujący intensywne zarastanie kanałów melioracyjnych, – dobre warunki do lokalizacji siłowni wiatrowych, których realizacja może mieć negatywny wpływ na walory krajobrazowe, – wysoki poziom bezrobocia, degradacja społeczna obszaru, w tym niski poziom kapitału społecznego i ludzkiego; – niski poziom dostępności do podstawowych usług publicznych; – oferta edukacyjna na poziomie średnim, zwłaszcza w szkołach zawodowych, niedopasowana do specyfiki rynku pracy; – niski stopień spójności transportowej obszaru wynikający ze złego stanu infrastruktury transportu; – występuje niepokojące zjawisko rozbieżności między realizowanym i planowanym profilem produkcji rolnej a naturalnymi możliwościami i predyspozycjami terenu określonymi w rolniczej regionalizacji Żuław np. zmniejszenie arealów trwałych użytków zielonych;

¹¹ Wartości nie uwzględniają Gdańska.

- postępująca degradacja krajobrazu kulturowego, w tym wprowadzanie nowych podziałów geodezyjnych terenu, niedostosowanych i rażąco odbiegających od formy pierwotnego planu wsi, będącego przestrzenną wartością kulturową;
- pogłębiające się procesy depopulacji obszaru;

Wyzwanie rozwojowe:

Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe i ograniczanie emisji zanieczyszczeń do środowiska w celu wykorzystania szans rozwojowych wynikających z unikatowych walorów krajobrazowych i kulturowych oraz korzystnego położenia względem układu transportowego poprawiającego dostępność zewnętrzną, jako silnych bodźców do rozwoju turystyki oraz prowadzenia zrównoważonej gospodarki rolnej i rybnej, stanowiących podstawę bazy ekonomicznej obszaru.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.2.23. Zasada ochrony urozmaiconych form rozplanowania wsi, obrazujących rozwój cywilizacyjno-kulturowy Żuław, w tym w szczególności wsi:

- a. owalnicowych - układ wydłużonego owalu (np. Marynowy, Stara Kościelnica, Tuja, Ostaszewo),
- b. ulicowo-placowych - układ uwzględniający wydłużone wspólne wnętrza dla mieszkańców, tzw. „nawisie” (np. Steblewo, Cedry Wielkie oraz większość wsi na Żuławach Steblewskich oraz najstarsze wsie na Wielkich Żuławach Malborskich),
- c. ulicówek - siedliska rozlokowane wzdłuż jednej drogi (np. Trutnowy, Kościeleczyki),
- d. ulicówek jednostronnych (np. Krzywe Koło, Suchy Dąb),
- e. ulicówek wodnych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż brzegu cieków (np. Tujsk)
- f. ulicówek przywałowych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż drogi biegnącej przy wale przeciwpowodziowym (np. Pogorzała Wieś),
- g. rzędowych oraz rzędowo-bagiennych - zabudowa ulokowana na sztucznym pagórku - „terpie” (np. Żuławki i Lubieszewo);

4.2.24. Zasada ograniczania zabudowy na obszarach produkcji rolnej (zachowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej niezbędnej dla rozwoju rolnictwa) - przeciwdziałania urbanizacji sprzecznej z krajobrazową i przyrodniczą charakterystyką poszczególnych fragmentów obszaru (strefy krawędziowej, obszarów zurbanizowanych, Mierzei Wiślanej, obszarów polderowych);

4.2.25. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury Żuław i Powiśla, w tym kultury mennonickiej;

4.2.26. Zasada utrzymania i ochrony zadrzewień śródpolnych jako wiatrochronów ;

4.2.27. Zasada ochrony przed lokalizacją siłowni wiatrowych i innych elementów znacząco wpływających na krajobraz przedpola najcenniejszych panoram obszaru, w tym w szczególności Zespołu Zamkowego w Malborku.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Stworzenie zintegrowanego systemu ochrony powodziowej, zawierającego elementy ochrony czynnej i biernej.
- 2) Odtwarzanie systemu rowów melioracyjnych odwadniających drogi gminne i powiatowe.
- 3) Utworzenie w Nowym Dworze Gdańskim centrum szkoleniowo - doradczego w zakresie ochrony przeciwpowodziowej.
- 4) Odtwarzanie systemu zadrzewień przydrożnych i śródpolnych w celu ochrony i zwiększenia ilości pasów fitytosanitarnych celem zabezpieczenia przed erozją gleby.
- 5) Ochrona dziedzictwa kulturowego (w szczególności hydrotechnicznego, obiektów mieszkalnych oraz przemysłu przetwórstwa produktów rolnych) poprzez:
 - a) kompleksową renowację obiektów i zespołów zabytkowych włączonych do stref konserwatorskich,
 - b) prowadzenia działań rewaloryzacyjnych pod kątem tworzenia atrakcyjnych ofert inwestycyjnych o charakterze gospodarczym i społecznym, w tym kulturowym.

- 6) Rozbudowa infrastruktury turystycznej związanej z obsługą ruchu kajakowego i żeglarstwa w oparciu o system hydrograficzny Wisły, Martwej Wisły, Szarpawy, Wisły Królewieckiej oraz wody Zalewu Wiślanego przez:
 - a) aktywizację międzynarodowych dróg wodnych E-70 i E-40 - etap II,
 - b) modernizację i przystosowanie szlaku wodnego z Gdańska przez Martwą Wisłę, Szarpawę, Wisłę Królewiecką, Nogat, Zalew Wiślan, rzekę Elbląg do Ostródy i Ławy dla potrzeb:
 - turystyki wodnej,
 - rozwoju śródlądowej drogi wodnej dla przewozów towarowych z Elbląga i portów Zalewu Wiślanego.
- 7) Przystosowanie sieci portów i przystani żeglarskich na Zalewie Wiślanym dla zróżnicowanych wymagań turystów krajowych i zagranicznych poprzez:
 - a) rozbudowę i modernizację istniejących portów i przystani na Zalewie, podniesienie ich standardu, a także rozbudowę całego przyportowego zaplecza usługowego dla potrzeb żeglarstwa, turystyki wodnej i sportów wodnych,
 - b) rozwój i tworzenie dla potrzeb turystyki tzw. małej infrastruktury przy portach i przystaniach (parkingi strzeżone, pola namiotowe, zaopatrzenie w gaz i paliwo, odbiór ścieków, itp.).
- 8) Budowa turystycznego przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w Krynicy Morskiej - Piaskach obręb ewidencyjny Nowa Karczma.
- 9) Rozwój funkcji uzdrowiskowych w miejscowościach posiadających możliwości do utworzenia uzdrowiska: Jantar (gm. Stegna), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Krynica Morska, Mikoszewo (gm. Stegna).
- 10) Rozwój stref inwestycyjnych przy węzłach drogowych w ciągu drogi ekspresowej S7.
- 11) Rozwój systemów infrastruktury wodociągowej oraz systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych, w tym:
 - a) modernizacja Centralnego Wodociągu Żuławskiego,
 - b) zbiorników retencyjnych oraz stacji uzdatniania wody na obszarze Żuław,
 - c) budowę i modernizację oczyszczalni ścieków: Suchy Dąb, Pszczółki, Cedry Wielkie, Malbork, Nowy Dwór Gdański.
- 12) Poprawa dostępności transportowej drogowej Żuław:

do 2020 roku:

 - budowa drogi S-7 (Warszawa – Gdańsk),
 - rozbudowa DW nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,
 - rozbudowa DW nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,
 - przebudowa DW nr 515,

po 2020 roku:

 - budowa obwodnicy Malborka w ciągu DK nr 22.
- 18) Poprawa dostępności transportowej kolejowej Żuław:

do 2020 roku:

 - modernizacja linii kolejowej nr 207 (Grudziądz - Malbork),

po 2020 roku:

 - modernizacja Żuławskiej Kolei Dojazdowej (kolei wąskotorowej) na odcinku Nowy Dwór Gdański – Stegna.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.3.

WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO ZWIĄZANEGO ZE SZCZEGÓLNYMI WALORAMI PRZYRODNICZO-KULTUROWYMI I KRAJOBRAZOWYMI

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.3.:

- 4.3.1. Zasada ograniczania rozwoju zabudowy na terenach rolniczych za wyjątkiem inwestycji związanych z koniecznością rozwoju gospodarstw rolnych;
- 4.3.2. Zasada ograniczania rozwoju zabudowy w przebiegu istniejących korytarzy ekologicznych oraz wzmocnienia ich spójności przyrodniczej przestrzeni na poziomie krajowym, regionalnym i subregionalnym poprzez zalesianie i przywracanie naturalnych warunków przyrodniczych;
- 4.3.3. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury właściwej dla danego obszaru;
- 4.3.4. Zasada priorytetowego podejścia do ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu na obszarach atrakcyjnych dla rozwoju funkcji turystycznych i rekreacyjnych, zwłaszcza wokół większych zbiorników i cieków wodnych;
- 4.3.5. Zasada dostosowania skali i intensywności użytkowania rekreacyjnego do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych;
- 4.3.6. Zasada kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu spełniającego współczesne wymogi użytkowe, jednocześnie nawiązującego do lokalnej tradycji w sposób pozwalający na jej świadome kontynuowanie i jednoznaczne odczytanie (stosowanie wzorców uwzględniających w szczególności: zasady podziału na działki, rozplanowania zabudowy na działce, wielkości i proporcji budynków);
- 4.3.7. Zasada wyposażenia wszystkich jednostek osadniczych w infrastrukturę ochrony wód i powierzchni ziemi, a w szczególności w lokalne lub zbiorcze sieci kanalizacji sanitarnej.

ŚWIATOWY REZERWAT BIOSFERY „BORY TUCHOLSKIE”

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie obejmuje w województwie pomorskim gminy miejsko-wiejskie Brusy i Czersk oraz gminy wiejskie Chojnice, Dziemiany, Karsin, Kościerzyna, Konarzyny, Lipusz i Stara Kiszewa;
- 2) OF Światowego Rezerwatu Biosfery posiada swą kontynuację na terenie województwa kujawsko-pomorskiego;
- 3) Powierzchnia obszaru wynosi 1.723 km² i zamieszkuje go ok. 61,0 tys. mieszkańców;
- 4) OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie w 96,9% jest objęty formami ochrony przyrody.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe (w tym duże powierzchnie leśne i wodne – jeziora i rzeki o dobrym stanie wód – służące turystyce wodnej);znaczące walory historyczno-kulturowe (regionalna wielokulturowość - borowiacka, kaszubska, kociewska);światowa ranga obszaru (Światowy Rezerwat Biosfery UNESCO) pod względem przyrodniczym i turystycznym;krajowa rozpoznawalność marki „Bory Tucholskie”;rosnące zainteresowanie wykorzystaniem rekreacyjno-turystycznym;duże zasoby leśne o relatywnie niskim reżimie ochrony przyrody – możliwość prowadzenia gospodarki leśnej;	<ul style="list-style-type: none">ograniczone możliwości dla lokalizacji działalności gospodarczej uwarunkowane reżimami ochronnymi;niska jakość planowania lokalnego;niedostosowanie organizacji transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców i turystów;słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna – w tym baza noclegowa;niedostatecznie rozwinięta infrastruktura wodno-kanalizacyjna i gazowa;dewaloryzacja potencjałów krajobrazowych i rekreacyjnych przez chaotyczny rozwój zabudowy;brak kompleksowych działań związanych z rozwojem infrastruktury ochrony środowiska i utrzymujący się stan zanieczyszczenia wód;brak dostrzegania szans rozwojowych

- relatywnie duży potencjał rozwoju rybactwa i przetwórstwa ryb słodkowodnych;
- funkcjonujący sektor przetwórstwa leśnego i akwakultury.

wynikających z założeń Programu UNESCO *MaB* - osiągnięcia trwałej równowagi pomiędzy celami zachowania różnorodności biologicznej, rozwoju zasobów ludzkich i utrzymania wartości kulturowych.

Wyzwanie rozwojowe:

Ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska w celu wzmocnienia szans rozwojowych wynikających z uznania światowej rangi walorów przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych obszaru, jako silnego bodźca do rozwoju aktywnej i pobytowej turystyki oraz prowadzenia zrównoważonej gospodarki leśnej i rybactwa jako podstaw bazy ekonomicznej obszaru.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.3.8. Zasada podporządkowania kierunków rozwojowych obszaru funkcjom:

- a. ochronnym w zakresie krajobrazów, ekosystemów, zróżnicowania gatunkowego i genetycznego,
- b. rozwojowym sprzyjającym formom rozwoju gospodarczego i społecznego, które uznać można za zrównoważone (np. rozwijane w oparciu o endogeniczne zasoby przyrodniczo-kulturowe);

4.3.9. Zasada utrzymania i odtwarzania naturalnych ekosystemów stref brzegowych rzek i jezior oraz systemów wodno-błotnych - jako filtrów ograniczających spływ zanieczyszczeń powierzchniowych i gruntowych, a także powiększających naturalną retencję wód;

4.3.10. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury borowiackiej;

4.3.11. Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą, w szczególności w zakresie przetwórstwa leśnego, terenów zabudowy poprodukcyjnej, w tym przetwórstwa leśnego, tartaków oraz zbędnych baz maszyn i urządzeń leśnych.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Wypracowanie konsensusu dotyczącego ograniczenia lokalizacji obiektów w strefie bliższej niż 100 m od linii brzegowej jezior przepływowych, leżących w granicach wielu nieruchomości gruntowych (różnych właścicieli) i posiadających powierzchnię (>100ha) mającą znaczenie dla walorów krajobrazowych (otoczenie strefy brzegowej jeziora jako dobro wspólne różnych użytkowników przestrzeni).
- 2) Modernizacja oraz przebudowa mostów w ciągu dróg na odcinku od Jeziora Charzykowskiego do Jeziora Kosobudno w celu dostosowania ich do rozwoju szlaku żeglarskiego Brdy.
- 3) Rozwój infrastruktury turystycznej w szczególności sieci ścieżek rowerowych oraz infrastruktury służącej obsłudze ruchu kajakowego i żeglarstwa, przy zapewnieniu ochrony zasobów przyrodniczych, krajobrazowych i tożsamości kulturowej.
- 4) Rozwój funkcji uzdrowiskowych i leczniczych w oparciu o naturalne zasoby obszaru i właściwości lecznicze klimatu.
- 5) Rozwój lokalnej bazy przetwórstwa rolno-leśnego.
- 6) Rozwój odnawialnych źródeł energii – mikroźródeł² (np. przydomowe elektrownie słoneczne, wiatrowe), jako sposobu na ograniczanie emisji, niekolidującego z ochroną środowiska przyrodniczego i krajobrazu.
- 7) Rozwój lokalnych i indywidualnych systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków bytowych.
- 8) Powiększenie obszaru Parku Narodowego Borów Tucholskich (zgodnie z dokumentacją do jego Planu ochrony) – w celu zwiększenia spójności powierzchni Parku i realizacji celów ochrony ekosystemów.
- 9) Utworzenie Centrum Edukacji Przyrodniczej Parku Narodowego *Borów Tucholskich* w Chocińskim Młynie.

² Instalacja OZE o łącznej zainstalowanej mocy elektrycznej nie większej niż 40 kW.

OBSZAR FUNKCJONALNY KASZUBSKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO WRAZ Z OTULINĄ

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny OF Kaszubskiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną obejmuje gminę miejsko-wiejską Kartuzy oraz gminy wiejskie Chmielno, Linia, Kościerzyna, Nowa Karczma, Stężyca, Sierakowice i Somonino;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 657 km² i zamieszkuje go ok. 107,0 tys. mieszkańców;
- 3) OF Kaszubskiego Parku Krajobrazowego charakteryzuje się intensywną presją inwestycyjną na tereny przyrodniczo cenne.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">– wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe (wysoka lesistość, jeziorność i silne zróżnicowanie rzeźby terenu);– wysokie walory kulturowe (kultura kaszubska) i liczne instytucje kultury (w tym muzea);– znaczna liczba obiektów i szlaków turystycznych dla różnych form aktywności;– duży potencjał dla sportów i rekreacji wodnej;– bliskość Trójmiasta, jako potencjalnego „użytkownika” oferty rekreacyjnej;– znaczne zasoby naturalne dla rozwoju gospodarki opartej na drewnie (lasy gospodarcze);– przedsiębiorczość i aktywność społeczności lokalnej;– wyrazisty i pozytywny odbiór obszaru w świadomości społecznej kraju – jako terenu o dużym potencjale rekreacyjnym;	<ul style="list-style-type: none">– brak planu ochrony parku,– degradacja walorów krajobrazowych i rozdrabnianie struktury agrarnej w wyniku rozpraszania zabudowy mieszkaniowej i letniskowej;– rosnąca presja inwestycyjna na przyrodniczo-krajobrazowe tereny chronione, stanowiąca zagrożenie ich walorów;– pogarszający się stan zbiorników wodnych – ich silna eutrofizacja (np. zakwity sinic);– ograniczona dostępność brzegu jezior w wyniku doprowadzania ogrodzeń do linii brzegowej;– powiększające się obszary konfliktów przestrzennych;– niewielka długość i niski standard tras rowerowych;

Wyzwanie rozwojowe:

Poprawa stanu środowiska naturalnego i ładu przestrzennego, poprzez ograniczenie rozpraszania zabudowy i emisji zanieczyszczeń w celu wykorzystania walorów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych dla wielofunkcyjnego rozwoju (turystyki oraz gospodarki rolnej i leśnej) niekolidującego z wartościami przyrodniczymi i krajobrazowymi.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.3.12. Zasada lokalizowania nowej zabudowy we wsiach o zwartej zabudowie w bezpośrednim nawiązaniu do istniejących skupisk zabudowy;
- 4.3.13. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury kaszubskiej;
- 4.3.14. Zasada kontynuowania wzorców architektury i budownictwa, charakterystycznych dla obszaru i wykorzystanie w działaniach kształtujących przestrzeń;
- 4.3.15. Zasada podporządkowania decyzji planistycznych priorytetom związanym z ochroną wartości przyrodniczo-krajobrazowych przez rozwój funkcji gospodarczych niekolizyjnych (w szczególności turystycznych);
- 4.3.16. Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą, w szczególności w zakresie przetwórstwa leśnego terenów zabudowy poprodukcyjnej, w tym byłych zakładów przetwórstwa leśnego, tartaków oraz zbędnych baz maszyn i urządzeń leśnych.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Utrzymanie i odtwarzanie naturalnych ekosystemów stref brzegowych jezior i rzek, jako filtrów ograniczających wpływ zanieczyszczeń powierzchniowych i gruntowych.
- 2) Wypracowanie ustaleń dotyczących zasad kształtowania nowej zabudowy w obszarze Kaszubskiego Parku Krajobrazowego do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz decyzjach o warunkach zabudowy.

- 3) Wypracowanie konsensusu dotyczącego ograniczenia lokalizacji obiektów w strefie bliższej niż 100 m od linii brzegowej jezior przepływowych, leżących w granicach wielu nieruchomości gruntowych (różnych właścicieli) posiadających powierzchnię (> 100ha) mającą znaczenie dla walorów krajobrazowych (otoczenie strefy brzegowej jeziora jako dobro wspólne różnych użytkowników przestrzeni).
- 4) Rozwój obiektów obsługi ruchu turystycznego oraz rozbudowa infrastruktury turystycznej w szczególności sieci ścieżek rowerowych oraz infrastruktury służącej obsłudze ruchu kajakowego i żeglarstwa.
- 5) Modernizacja oraz przebudowa mostów wraz z budową śluz łączących jeziora Raduńskie i inne zbiorniki tzw. Kółka Raduńskiego, w celu dostosowania ich do rozwoju szlaku kajakowego i żeglarskiego.
- 6) Rozwój systemów infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej.
- 7) Rozwój odnawialnych źródeł energii, niekolidujących z ochroną krajobrazu.

OBSZAR FUNKCJONALNY „WSCHODNIE POWIŚLE”

Specyfika terytorialna:

- 1) Zasięg przestrzenny OF *Wschodnie Powiśle* obejmuje gminy miejsko-wiejskie Dzierżgoń i Prabuty oraz gminy wiejskie Mikołajki Pomorskie, Ryjewo, Stary Dzierżgoń i Stary Targ;
- 2) Powierzchnia obszaru wynosi 747 km² i zamieszkuje go ok. 37,0 tys. mieszkańców;

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> – wysoka wartość rolniczej przestrzeni produkcyjnej; – szerokie możliwości dla pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych (energii z biomasy i biogazu oraz wiatrowej); – występowanie obszarów o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych; – tradycyjny ośrodek kuracyjny w Prabutach, – występowanie obszarów o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych; – występowanie atrakcji turystycznych: szlaki turystyczne, zabytki, miejsca rekreacji i wypoczynku oraz infrastruktura towarzysząca; – rozwinięta infrastruktura rolnictwa towarowego; 	<ul style="list-style-type: none"> – peryferyjność obszaru wynikająca z słabej dostępności i spójności transportowej, – słabe oddziaływanie ośrodków gospodarczych Powiśla na sytuację społeczno-gospodarczą obszaru; – brak spójnej koncepcji rozwojowej; – zagrożenia powodziowe, w tym znaczne zaniedbania w zakresie infrastruktury regulującej stosunki wodne; – niekorzystne trendy demograficzne; – zły stan infrastruktury transportowej i niedostatecznie funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, w tym powiązań z subregionalnymi ośrodkami miejskimi Powiśla; – liczne obszary zdegradowane, zwłaszcza w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 46 państwowych gospodarstw rolnych);

Wyzwanie rozwojowe:

Wykorzystanie szans rozwojowych wynikających z korzystnych uwarunkowań do rozwoju rolnictwa i turystyki oraz predyspozycji do pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.3.17. Zasada kształtowania warunków dla lokalizacji instalacji do wytwarzania energii z biomasy, w szczególności słomy i siana odpadowego;
- 4.3.18. Zasada wykluczenia lokalizacji farm wiatrowych na terenach chronionych, tj. osnowy ekologicznej obszaru, stref ochrony konserwatorskiej, obszarów wpisanych do rejestru zabytków i innych określonych w przepisach odrębnych;
- 4.3.19. Zasada wykorzystywania potencjałów stanowiących o możliwościach pozyskiwania źródeł energii odnawialnej w sposób nie naruszający istotnych walorów krajobrazowych, ekologicznych, kulturowych lub estetycznych obszaru;
- 4.3.20. Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury Powiśla;

4.3.21. Zasada planistycznego koordynowania i zarządzania procesami wyboru lokalizacji, uzbrajania i zainwestowania;

4.3.22. Zasada priorytetowego wykorzystania pod działalność gospodarczą, w szczególności pod funkcje w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego, zabudowy produkcyjnej popegeerowskiej.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Ochrona, modernizacja i rozbudowa urządzeń hydrotechnicznych zapewniających odpowiednie nawodnienie gleb i przeciwdziałanie skutkom suszy.
- 2) Dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia, w tym na poziomie zasadniczego szkolnictwa zawodowego do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki, w tym w zakresie rolnictwa i odnawialnych źródeł energii.
- 3) Rozbudowa sieci energetycznych oraz GPZ umożliwiających odbiór wytworzonej energii ze źródeł odnawialnych.
- 4) Zagospodarowanie i rozwój turystyki przez wyznaczenie szlaków turystycznych pieszych, rowerowych i kajakowych oraz miejsc rekreacyjnych wzdłuż rzek, w powiązaniu z cennymi miejscowościami i walorami środowiskowymi i kulturowymi w ich najbliższym sąsiedztwie.
- 5) Modernizacja infrastruktury transportowej poprawiająca spójność przestrzenną obszaru i jego dostępność do infrastruktury transportowej zapewniającej dostępność zewnętrzną województwa.
- 6) Wykorzystanie na cele obsługi ruchu turystycznego terenów i obiektów, które utraciły swoje pierwotne funkcje np. popegeerowskich.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.4.

KSZTAŁTOWANIE WARUNKÓW PRZESTRZENNYCH DLA ROZWOJU STRATEGICZNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH

OBSZAR FUNKCJONALNY ROZWOJU ENERGETYKI JĄDROWEJ

Specyfika terytorialna:

- 1) *Obszar Funkcjonalny Rozwoju Energetyki Jądrowej* ma charakter potencjalnego. Jego zaistnienie jest uwarunkowane ostateczną decyzją lokalizacyjną i decyzją o rozpoczęciu budowy Pierwszej Polskiej Elektrowni Jądrowej (EJ1);
- 2) Zasadniczo zasięg przestrzenny ponadregionalnego OF obejmuje gminy wiejskie Choczewo, Gniewino i Krokowa, ale potencjalne przedsięwzięcia polityki przestrzennej mogą być zlokalizowane w obszarze oddziaływania elektrowni – powiaty lęborski, pucki i wejherowski;
- 3) Powierzchnia obszaru wynosi 571 km² i zamieszkuje go ok. 23,7 tys. mieszkańców;
- 4) Pakiet przedsięwzięć związanych z budową elektrowni i innych towarzyszących budowie przedsięwzięć polityki przestrzennej powinien zostać ustalony w formie wieloletniego programu rządowego w rozumieniu przepisów: ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o *finansach publicznych* (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz. 712 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 199 z późn. zm.);
- 5) Uzasadnienie dla wieloletniego programu rządowego wynika ze znaczenia planowanej inwestycji dla gospodarki kraju i regionu, w powiązaniu z istniejącymi i przewidywanymi problemami i szansami rozwojowymi (w tym nowymi funkcjami i kierunkami rozwoju), które koncentrować się będą na obszarze jej bezpośredniego oddziaływania;
- 6) Obszar w całości zawiera się w OF *Strefa Przybrzeżna*.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none">– utworzenie kilku tysięcy miejsc pracy na etapie budowy elektrowni, a po jej zakończeniu ok. 1.000 trwałych etatów;– rozwój sektora usług kooperujących, w tym w branżach hotelarskiej, gastronomicznej czy innych usługach;– wzrost dochodów podatkowych jednostek na obszarze których powstanie elektrownia jądrowa;– poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej;– szansa na odwrócenie niekorzystnych trendów demograficznych i migracyjnych;	<ul style="list-style-type: none">– blokada inwestycyjna terenów położonych na obszarze i w sąsiedztwie rozpatrywanych lokalizacji elektrowni, powodująca niepewność w zakresie wyboru kierunków rozwoju– możliwy spadek atrakcyjności turystycznej obszaru;– niska dostępność komunikacyjna obszaru do Trójmiasta, słaba jakość połączeń wewnętrznych obszaru,– niski standard obecnego zainwestowania turystycznego i gospodarczego.

Wyzwanie rozwojowe:

Zapewnienie wielofunkcyjnego rozwoju obszaru (niezależnie od ostatecznych przesądzeń lokalizacyjnych elektrowni) oraz przełamanie barier związanych ze słabą dostępnością transportową i peryferyjnością obszaru, a także blokadą rozwojową w okresie poprzedzającym decyzję lokalizacyjną i uruchomienie elektrowni.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

- 4.4.1. Zasada podporządkowania działań związanych z lokalizacją i eksploatacją elektrowni jądrowej (w tym inwestycji towarzyszących), uwarunkowaniom związanym ze specyfiką strefy przybrzeżnej;
- 4.4.2. Zasada zachowania maksymalnie możliwej obecnej linii brzegowej morza na odcinku objętym inwestycją przez uwzględnianie w projektowaniu infrastruktury morskiej, niezbędnej do budowy i eksploatacji elektrowni, potrzeb niezakłóconej naturalnej cyrkulacji wód morza i drogę przenoszenia materiału osadowego;

- 4.4.3. Zasada planowania i projektowania infrastruktury powstającej w związku z budową elektrowni jądrowej w sposób umożliwiający jej wykorzystanie na inne cele gospodarcze i społeczne po zakończeniu budowy obiektu;
- 4.4.4. Zasada wzmacniania innych funkcji rozwojowych obszaru, w tym w zakresie turystyki i rekreacji oraz innych działalności wykorzystujących potencjały endogeniczne;
- 4.4.5. Zasada kształtowania infrastruktury związanej z realizacją elektrowni w sposób zapewniający utrzymanie funkcjonalności systemu osnowy ekologicznej obszaru, który tworzą elementy rangi ponadregionalnej, regionalnej i subregionalnej;
- 4.4.6. Zasada kształtowania otwartej przestrzeni publicznej (niewygradzanie przestrzeni) wzdłuż brzegu morza na odcinku objętym inwestycją, polegająca na podziemnym lokalizowaniu niezbędnej infrastruktury (np. kanałów poboru i zrzutu wód chłodniczych);
- 4.4.7. Zasada scenariuszowego podejścia do kształtowania polityki przestrzennej w ramach sporządzania studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin objętych pracami studialnymi prowadzonymi przez inwestora.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

- 1) Budowa i rozbudowa sieci przesyłowych, których funkcją jest zarówno wyprowadzenie mocy z elektrowni jądrowej, jak i doprowadzenie energii elektrycznej do elektrowni, jako zasilanie na etapie budowy, a także zasilanie rezerwowe na etapie eksploatacji, w tym:
 - a) w zależności o wyboru technologii budowa od 4 do 8 linii blokowych oraz od 2 do 8 linii zasilających w korytarzu o szerokości między 250 - 400 m.
- 2) Budowa morskiej infrastruktury logistycznej na potrzeby dostarczenia na miejsce lokalizacji znacznej ilości materiałów masowych, wielkogabarytowych i wysokotonażowych elementów wyposażenia, które ze względu na ograniczenia w transporcie lądowym nie mogą być przewożone transportem lądowym.
- 3) Rozbudowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury transportowej:
 - a) dróg wojewódzkich (DW nr 213, DW nr 214, DW nr 215, DW nr 218) i powiatowych,
 - b) linii kolejowej nr 230 (Wejherowo - Garczegorze) wraz z budową drugiego toru i wydłużeniem jej do miejsca lokalizacji EJ1 - w przypadku wyboru lokalizacji w Żarnowcu (Kartoszyń) konieczna może być odbudowa linii kolejowej nr 230A (Rybno - EJ1).
- 4) Budowa nowego lub modernizacja najbliższego w stosunku do wybranej lokalizacji elektrowni, lądowiska dla helikopterów m.in. na potrzeby działań ratownictwa medycznego.
- 5) Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury zaopatrzenia w wodę i oczyszczania ścieków komunalnych.
- 6) Budowy infrastruktury socjalno-bytowej dla pracowników uczestniczących w budowie i eksploatacji elektrowni, w tym ośrodków szkoleniowych dla przyszłych pracowników elektrowni.
- 7) Rozbudowa infrastruktury dostępu do usług szerokopasmowych dla potrzeb realizacji i eksploatacji (systemów łączności alarmowej i ogólnoeksploatacyjnej).
- 8) Dostosowanie systemu transportowego do wyzwań związanych z budową i eksploatacją elektrowni, w tym odtworzenie powiązań kolejowych oraz budowa nowych zapewniających właściwe warunki jej obsługi.
- 9) Wykorzystanie części ciepła odpadowego z elektrowni na lokalne potrzeby grzewcze.
- 10) Sporządzenie przez stronę rządową kompleksowego scenariuszowego Studium zagospodarowania przestrzennego Obszaru Funkcjonalnego Rozwoju Energetyki Jądrowej.

7. SYSTEM REALIZACJI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

7.1. Założenia systemowe realizacji polityki przestrzennej

- 1) *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* stanowi jeden z dwóch, obok *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, podstawowych dokumentów prowadzenia polityki regionalnej. Jest również podstawą uwzględnienia wymiaru terytorialnego w realizacji polityki rozwoju województwa.
- 2) Podmiotem odpowiedzialnym za realizację *Planu* jest Zarząd Województwa Pomorskiego, który w celu efektywnego prowadzenia polityki przestrzennej będzie współdziałał z wieloma partnerami funkcjonującymi na różnych poziomach zarządzania przestrzenią. Należą do nich przede wszystkim:
 - a) Rada Ministrów, która kształtuje i prowadzi politykę przestrzenną państwa wyrażoną w KPZK 2030 i jej aktualizacjach;
 - b) minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, który jest odpowiedzialny za sporządzenie koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju; jego rola jest także istotna w zakresie:
 - uzgadniania strategicznych przedsięwzięć rozwojowych o znaczeniu krajowym, planowanych do realizacji w województwie w ramach kontraktu terytorialnego;
 - w tym zakresie *Plan* stanowi podstawę do określenia listy strategicznych przedsięwzięć rozwojowych z punktu widzenia ich wpływu na cele rozwojowe ukierunkowane terytorialnie, pozwalając uzyskiwać na każdym etapie ich realizacji efekty synergiczne wynikające z koordynacyjnej funkcji *Planu*;
 - formułowania programów rządowych, zawierających zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym;
 - w tym zakresie *Plan* definiuje szereg istotnych przedsięwzięć, których ujęcie w programach rządowych może pozwolić na skuteczną ich realizację w trybie przewidzianym ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, bez konieczności stosowania instrumentów zastępczych spoza systemu planowania przestrzennego;
 - współpracy przy koordynacji polityki rozwoju, w tym polityki przestrzennej w stosunku do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym;
 - w tym zakresie *Plan* określa podstawowe potencjały i ograniczenia rozwojowe oraz kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych, które pozwalają skuteczniej definiować cele polityki rozwojowej państwa i samorządu województwa ukierunkowane terytorialnie;
 - koordynacji współpracy transgranicznej i przygranicznej w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego;
 - w tym zakresie *Plan* stanowi podstawę dla określenia uwarunkowań, kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego pozwalających skuteczniej koordynować politykę przestrzenną w strefie pogranicza polsko-rosyjskiego oraz w relacjach Polska – Region Morza Bałtyckiego;
 - c) organy administracji rządowej, właściwe do uzgadniania *Planu*, w tym m.in. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku, dyrektorzy regionalnych zarządów gospodarki wodnej w Gdańsku, Szczecinie i Poznaniu, dyrektorzy urzędów morskich w Gdyni i Słupsku oraz dyrektorzy Słowińskiego Parku Narodowego i Parku Narodowego Borów Tucholskich;
 - d) inne instytucje i organy centralne, które w ramach swoich kompetencji prowadzą zadania w zakresie gospodarki przestrzennej, dla których *Plan* stanowi istotny instrument koordynacji i realizacji inwestycji;
 - e) samorządy powiatowe, posiadające kompetencje w zakresie sporządzania programów rozwoju powiatów;
 - w tym zakresie *Plan* stanowi podstawę do prowadzenia dialogu terytorialnego z zarządami powiatów na etapie rozpoczęcia przez nie prac nad tymi programami;
 - f) samorządy gminne, będące podmiotem planowania miejscowego, odpowiedzialne za sporządzanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz stanowienie aktów prawa miejscowego w formie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
 - w odniesieniu do nich *Plan* stanowi podstawę do:

- prowadzenia dialogu terytorialnego na etapie prac nad zmianą obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
 - składania wniosków i informacji do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na etapie zawiadomienia przez gminy o przystąpieniu do ich opracowania;
 - uzgadniania projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie zgodności z ustaleniami *Planu*;
 - uzgadniania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie zgodności z ustaleniami *Planu* (zadaniami samorządowymi) stanowiącymi inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które wynikają z dokumentów przyjętych przez odpowiednie organy, w szczególności sejmik województwa (np. w wieloletniej prognozie finansowej);
- g) zarządy województw, z którymi graniczy województwo pomorskie, które są odpowiedzialne za kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na poziomie województw.
- 3) W okresie 6 miesięcy od przyjęcia *Planu* zarząd województwa zatwierdzi *Koncepcję prowadzenia dialogu terytorialnego*, w której określi szczegółowe warunki i zasady jego funkcjonowania. Za opracowanie *Koncepcji*, wdrażanie i koordynację dialogu terytorialnego odpowiadać będzie Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego.
- 4) Dla uzyskania spójności kolejnych strategii i programów rozwoju województwa (np. regionalnych programów strategicznych, programu opieki nad zabytkami) z *Planem*, dokumenty te jako narzędzia wpływające na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i służące ukierunkowaniu średnio- i długookresowego rozwoju regionu, zakładać muszą na etapie ich sporządzania stosowanie następujących zasad:
- a) utrzymania równorzędności obu ww. sfer planowania – społeczno-gospodarczego i przestrzennego oraz przyjęcie ich wzajemnych relacji za podstawę prowadzenia skoordynowanej polityki rozwoju;
 - b) kompleksowej i ścisłej współpracy instytucji i jednostek odpowiedzialnych za ich przygotowanie z *Zespołem projektowym Planu*;
 - c) przyjmowania spójnych rozwiązań dla ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, ochrony zabytków, rozwoju osadnictwa, transportu i infrastruktury technicznej, przez uwzględnianie kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego określonych w *Planie*.
- Powyższe zasady będą stosowane także przy prowadzeniu analiz, studiów i koncepcji oraz sporządzaniu programów, odnoszących się do odpowiednich obszarów i zagadnień dla określenia uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej województwa.
- 5) Istotnym instrumentem wzmacniającym realizację *Planu* jest uwzględnianie zasad zagospodarowania przestrzennego, jako kluczowych kryteriów oceny projektów (twardych) przewidzianych do wsparcia zarówno środkami polityki spójności z kolejnych perspektyw finansowych UE, ale także innymi, za których dystrybucję odpowiadać będzie zarząd województwa. W tym zakresie każdy program rozwoju województwa (definiujący inwestycje twarde) będzie zawierał odpowiednie mechanizmy wdrożeniowe, uwzględniające wymóg zgodności realizowanych przedsięwzięć z zasadami zagospodarowania przestrzennego województwa określonymi w *Planie*. W tym zakresie każdorazowo, kiedy sporządzane są programy rozwoju konieczne jest przedstawianie zarządowi województwa opinii o ich zgodności z *Planem*.
- 6) W procesie wdrażania *Planu* zastosowane mogą być także inne instrumenty realizacji jak np.:
- a) dobrowolne porozumienia zawierane między regionalnymi lub lokalnymi partnerami dla osiągania uzgodnionych celów wynikających w wymiaru terytorialnego typowego dla *Planu* i wpisującego się w realizację strategii rozwoju województwa;
 - b) minikontrakty z obszarami funkcjonalnymi (np. zintegrowane porozumienia terytorialne) między regionalnymi lub lokalnymi partnerami, stanowiące organizacyjne ramy dla wdrażania *Planu* i programów rozwoju;
 - c) sieciowanie miast lub regionów partnerskich służące wymianie doświadczeń w zakresie gospodarki przestrzennej na różnych poziomach zarządzania rozwojem przestrzennym, w zakresie zagadnień wpisujących się w politykę przestrzenną województwa.
- 7) System monitoringu realizacji *Planu* i koordynacji polityki przestrzennej wymaga stworzenia regionalnego systemu monitoringu, stanowiącego (zgodnie z założeniami systemu krajowego) tzw. składową dziedziczną

regionalnego węzła infrastruktury informacji przestrzennej¹. W jej skład wchodzi zintegrowane zbiory danych przestrzennych z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego. Celem systemu jest gromadzenie, integracja, przetwarzanie i udostępnianie danych informacji przestrzennej (statystycznych i mapowych), umożliwiających diagnozę stanu i zmian zachodzących w przestrzeni regionu. Ponadto system obejmuje monitorowanie realizacji *Planu* oraz będzie integrował i udostępniał informacje w zakresie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin. Założenia funkcjonalne systemu zostaną przygotowane we współpracy z Geodetą Województwa w terminie 6 miesięcy od wejścia w życie *Planu*.

- 8) Dla pobudzenia debaty dotyczącej kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie oraz zacieśniania współpracy między środowiskiem eksperckim (teoretyków i praktyków zajmujących się planowaniem zagospodarowania przestrzennego) i kluczowymi aktorami zaangażowanymi w prowadzenie działań wpływających na przekształcenia i zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, będzie funkcjonowała *Wojewódzka Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna*. Będzie ona ciałem o charakterze doradczym i opiniotwórczym dla marszałka i zarządu województwa, aktywnie wspierającym te organy w podejmowaniu decyzji.
- 9) Na poziomie regionalnym, współpraca z partnerami polegać będzie także na prowadzeniu analiz i studiów oraz opracowywaniu koncepcji i programów odnoszących się do obszarów i problemów zagospodarowania przestrzennego województwa, w tym obszarów funkcjonalnych. W tym zakresie zarząd województwa będzie raz na 2 lata określał *Ramowy Plan Pracy Biura*, w którym zostaną określone opracowania planistyczne do realizacji w PBPR. Do przykładowych należą opracowania o wymiarze:
 - a) wojewódzkim:
 - studium przestrzenno-operacyjne pasma rozwojowego Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Łębork;
 - studium zagospodarowania przestrzennego miejskich obszarów funkcjonalnych, w szczególności Słupska oraz układu Chojnice – Człuchów;
 - audyt krajobrazowy województwa pomorskiego;
 - koncepcje obwodnic miast i obejść miejscowości;
 - aktualizacja prognozy demograficznej dla województwa na poziomie gmin (raz na 5 lat);
 - inne;
 - b) międzywojewódzkim:
 - studium zagospodarowania przestrzennego dla strefy przybrzeżnej (z udziałem województw warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego);
 - studium zagospodarowania przestrzennego Żuław (z udziałem województwa warmińsko-mazurskiego);
 - studium możliwości gospodarczego wykorzystania rzeki Wisły (z udziałem województwa kujawsko-pomorskiego);
 - studium powiązań transportowych Pomorza Środkowego z projektowaną drogą krajową S11 (z udziałem województwa zachodniopomorskiego);
 - studium uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej pogranicza polsko-rosyjskiego (z udziałem województwa warmińsko-mazurskiego i podlaskiego);
 - inne.

7.2. Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

- 1) W *Planie* uwzględnione zostały inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które ustalono w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa (zgodnie z art. 39 ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*).
- 2) Podstawę uwzględniania w *Planie* inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym stanowią:

¹ zgodnie z założeniami funkcjonowania Krajowego Systemu Informacji Przestrzennej, powinny powstać tzw. regionalne węzły infrastruktury informacji przestrzennej, włączające lokalne i regionalne zbiory danych w całościowy system krajowy i europejski.

a) dokumenty – ustawy przyjęte przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej:

- ustawa z dnia 25 września o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi (Dz.U. 2015 poz. 1704),
- ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych (Dz. U. nr 2015 poz. 1265 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu (Dz. U. nr 2009 nr 84 poz. 700 z późn. zm.),
- ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. 2003, nr 67, poz. 621 z późn. zm.),

b) dokumenty przyjęte przez Radę Ministrów:

- *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (dokument przyjęty uchwałą nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.),
- *Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP)*, (dokument przyjęty uchwałą nr 51/2000 Rady Ministrów z dnia 12 i 14 grudnia 2000 r.),
- *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (dokument przyjęty uchwałą nr 157/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r.),
- *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku* (dokument przyjęty uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.),
- *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.* (dokument przyjęty uchwałą nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.),
- *Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych - IV aktualizacja* (dokument oczekujący na przyjęcie przez Radę Ministrów),
- *Program wieloletni „Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego”* (dokument przyjęty uchwałą nr 66/2015 Rady Ministrów z dnia 12 maja 2015 r.),
- *Program wieloletni „Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku”* (dokument przyjęty uchwałą nr 31/2011 Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2011 r. zmienionej uchwałą nr 174/13 Rady Ministrów z dnia 8 października 2013 r. oraz zaktualizowany uchwałą nr 53/2015 Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2015 r.),
- *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego* (dokument przyjęty uchwałą nr 234/2014 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2014 r.),
- *Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły, w tym stanowiący jego integralną część Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu wodnego Dolnej Wisły* (Rozporządzenie Rady Ministrów).

c) dokumenty przyjęte przez właściwego ministra:

- *Program Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030* (etap II 2016-2030) zwany Programem Żuławskim 2030,
- *Master Plan dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG*, zatwierdzony przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska w dniu 15 maja 2015 r.,

d) dokumenty przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego:

- *Wieloletnia Prognoza Finansowa* – dokument kroczący – uwzględnia część przedsięwzięć strategicznych określonych w regionalnych programach strategicznych;
- *Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018* (uchwała SWP nr 415/XX/12 z dnia 25 czerwca 2012 r.) wraz z uchwałą wykonawczą Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018 (uchwała SWP nr 416/XX/12 z dnia 25 czerwca 2012 r. z późn. zm.);

- *Program Rozwoju Bazy Sportowej Województwa Pomorskiego na lata 2015 – 2018* (uchwała SWP nr 98/VIII/15 z dnia 27 kwietnia 2015 r.).
- 3) Ustalając wykaz inwestycji celu publicznego wyodrębniono te zadania, dla których konieczne jest określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy.
 - 4) Wykaz inwestycji celu publicznego umieszczonych w Załączniku nr 1 *Planu* stanowi listę otwartą, która może być uzupełniana o nowe inwestycje stanowiące ustalenia *Planu*:
 - a) bez konieczności jego aktualizacji, jeśli zostały one uwzględnione w treści *Planu* (w działaniach polityki przestrzennej, niekoniecznie jako jego ustalenia), jako wpisujące się w realizację kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, a na etapie wdrażania *Planu* zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez organy, o których mowa w art. 39, ust. 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (np. przez sejmik województwa), które zostały uwzględnione w wykazie inwestycji celu publicznego w Załączniku nr 1 *Planu*;
 - b) w wyniku dokonania aktualizacji *Planu* o nowe zadania rządowe zgodnie z art. 48 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym lub inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, gdy nie zostały uwzględnione w treści *Planu* i nie zostały wskazane w wykazie inwestycji celu publicznego w Załączniku do *Planu*.
 - 5) W *Planie* uwzględniono także (choć nie jako ustalenia *Planu*) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zostały określone w dokumentach przyjętych przez Zarząd Województwa Pomorskiego:
 - *Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej: Aktywni Pomorzanie* (uchwała ZWP nr 910/272/13 z dnia 01 sierpnia 2013 r.),
 - *Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej: Pomorska Podróż* (uchwała ZWP nr 1080/286/13 z dnia 24 września),
 - *Regionalny Program Strategiczny w zakresie ochrony zdrowia: Zdrowie dla Pomorzan* (uchwała ZWP nr 930/274/13 z dnia 08 sierpnia 2013 r.),
 - *Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska: Ekoefektywne Pomorze* (uchwała ZWP nr 931/274/13 z dnia 08 sierpnia 2013 r.),
 - *Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze* (uchwała ZWP nr 951/275/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r.),
 - *Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego: Pomorski Port Kreatywności* (uchwała ZWP nr 967/277/13 z dnia 22 sierpnia 2013 r.).

7.3. Rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i dokumentów o wymiarze terytorialnym

- 1) Do podstawowych wniosków dotyczących polityki przestrzennej państwa, których uwzględnienie w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz innych dokumentach przesądzających o zmianach w zagospodarowaniu przestrzennym ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju przestrzennego województwa, należą w zakresie:
 - a) kształtowania systemu ekologicznego:
 - ponadregionalne korytarze ekologiczne: przymorski - południowobałtycki, pojezierny - północny, Doliny Wisły,
 - b) kształtowania systemu osadniczego:
 - kształtujący się układ bipolarny Chojnice - Człuchów jako zespół miast o znaczeniu regionalnym,
 - wzmocnienie Słupska jako szczególnego miasta dla równoważenia procesów rozwoju w skali ponadregionalnej, które utraciło status miasta stolicy województwa i wymagającego szczególnego wsparcia ze strony polityki miejskiej państwa,
 - c) aktywizacji rozwoju ponadregionalnych obszarów problemowych:
 - zachodniej części województwa (wspólnie ze wschodnią częścią woj. zachodniopomorskiego) jako obszaru problemowego (obszaru strategicznej interwencji) Pomorze Środkowe o problemach analogicznych jak województwa Polski Wschodniej,

- Żuław, w tym objęcie Żuław statusem krajowego produktu turystycznego,
- d) infrastruktury transportowej:
- strategiczne rozstrzygnięcia dotyczące:
 - docelowej struktury funkcjonalno-przestrzennej sieci dróg krajowych w kontekście weryfikacji dróg o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym wykonanej przez SWP,
 - krytycznej rewizji celowości budowy kolei dużych prędkości (powyżej 200 km/h) w przestrzeni województwa,
 - budowy kolejowej obwodnicy Trójmiasta mającej znaczenie dla obsługi portów, zwłaszcza Portu Gdynia,
 - ukształtowania kolejowego i drogowego korytarza transportowego w Polsce północnej łączącego główne ośrodki tego makroregionu z rozwinięciem w kierunku Litwy, Łotwy i Estonii,
 - aktywizacji transportowej drogi wodnej Wisły, w tym działania prawne zapewniające swobodną międzynarodową żeglugę po Zalewie Wiślanym;
 - strategiczne inwestycje transportowe poprawiającej dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną województwa:
 - zakończenie budowy autostrady A-1 do granicy państwa;
 - budowa kluczowych dróg ekspresowych: S-6 (Gdańsk - Szczecin), S-7 (Gdańsk - Warszawa) wraz z obwodnicą metropolitalną;
 - budowa drogi ekspresowej S-11 (Poznań - Koszalin) i wsparcie rozwoju infrastruktury transportowej dowiązującej zachodnią część województwa do tej drogi;
 - dostosowanie drogi krajowej nr 22 (na odcinku Swarzędz - Tczew - Elbląg) do klasy drogi głównej przyspieszonej (GP) wraz z budową obwodnic Czerska, Człuchowa, Malborka i Starogardu Gdańskiego;
 - realizacja innych przedsięwzięć na drogach krajowych: budowa obwodnicy Bytowa w ciągu drogi nr 20, przebudowa drogi krajowej nr 21 (dojazd do portu w Ustce), budowa obwodnic Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi nr 55;
 - budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT);
 - modernizacja kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Tczew - Chorzów), nr 201 (Gdynia - Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński), nr 203 (Tczew - Kostrzyn), nr 204 (Malbork - Elbląg - Braniewo);
- e) infrastruktury technicznej:
- strategiczne rozstrzygnięcia dotyczące:
 - lokalizacji i budowy elektrowni jądrowej na terenie województwa,
 - inwestycji w zakresie przesyłu i magazynowania paliw płynnych i gazu, w tym: rozbudowy systemu przesyłu produktów naftowych - (*InterMare*) Odessa - Brody - Gdańsk, budowy rurociągu surowcowego pomiędzy Naftoportem w Gdańsku a rafinerią w Płocku, budowy II gazoportu wraz z połączeniami do systemów przesyłowych i magazynowania gazu,
 - strategiczne inwestycje dotyczące rozbudowy i modernizacji systemów przesyłu energii elektrycznej o napięciu 400 kV,
 - działania adaptacyjne dotyczące ochrony brzegów morskich (zwłaszcza mierzei Wiślanej i Helskiej) oraz ochrony przeciwpowodziowej doliny Wisły i jej delty, z uwagi na zmiany klimatyczne.

8. SYSTEM MONITORINGU PLANU

- 1) System monitoringu *Planu* będzie komponentem *Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji*¹ (PSME).
- 2) Potrzeba budowy systemu monitoringu *Planu*, wynika z ustawowego obowiązku jego okresowej oceny oraz konieczności wypracowania sprawnego i nowoczesnego narzędzia zarządzania rozwojem przestrzennym.
- 3) Przedmiotem monitoringu *Planu* będą m.in.:
 - a) działania inwestycyjne, w tym realizacja inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa,
 - b) decyzje regulacyjne, w tym akty prawa miejscowego, wpływające na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa i uwarunkowania jego rozwoju,
 - c) procesy i zjawiska zachodzące w przestrzeni województwa (np. zmiany natężenia ruchu na drogach, relacje funkcjonalno-przestrzenne), określające uwarunkowania realizacyjne *Planu*,
 - d) wskaźniki realizacji celów polityki przestrzennego zagospodarowania województwa,
 - e) stan planowania przestrzennego na poziomie lokalnym (aktualność studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i pokrycie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego).
- 4) Zasadniczym celem monitoringu będzie ocena stanu zagospodarowania przestrzennego i funkcjonowania przestrzeni oraz wskazanie rekomendacji co do potrzeby zmian. W efekcie system ten będzie narzędziem świadomego kierowania rozwojem przestrzennym regionu, pozwalającym weryfikować i podejmować odpowiednie decyzje planistyczne.
- 5) Zakres systemu monitoringu *Planu* obejmie także monitoring dokumentów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym. W ramach tego system pozwoli na integrację zestandaryzowanej informacji planistycznej zawartej w dokumentach planistycznych poziomu lokalnego, jej wizualizację i udostępnianie zgodnie z zasadami INSPIRE. Informacje w tym zakresie będą zintegrowane w ramach *regionalnego węzła infrastruktury informacji przestrzennej* w zakresie planowania przestrzennego².
- 6) Produktem monitoringu i oceny zmian w zagospodarowaniu przestrzennym będzie *Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, na który złożą się przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz ocena realizacji inwestycji. Wnioski z *Raportu* będą zasilały *Ocenę realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* w zakresie problematyki zagospodarowania przestrzennego oraz kolejnych Strategii głównie w zakresie oceny efektów interwencji publicznej w wymiarze terytorialnym.
- 7) Warunkiem sukcesu monitoringu *Planu* będzie:
 - a) rozbudowa baz danych informacji o terenie,
 - b) zintegrowanie informacji o realizowanych przedsięwzięciach (projektach np. z RPO WO, PROW) z systemem informacji przestrzennej - ewidencja przestrzenna przedsięwzięć inwestycyjnych wdrażanych w związku z realizacją SRWP 2020, kolejnych strategii i *Planu*,
 - c) stała współpraca z kluczowymi partnerami uczestniczącymi w realizacji SRWP 2020, kolejnych strategii i *Planu*,
 - d) utworzenie oraz organizacyjne i techniczne wsparcie *regionalnego węzła infrastruktury informacji przestrzennej* w zakresie planowania przestrzennego.
- 8) Funkcjonowanie systemu monitoringu *Planu* oparte będzie na narzędziach informatycznych GIS, sieci komputerowej i bazach danych *Systemu Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego*.
- 9) System będzie spełnił wymogi Dyrektywy INSPIRE, określone m.in. w *ustawie z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej*³, w tym w zakresie udostępnienia metadanych oraz zbiorów danych przestrzennych dla dokumentów planistycznych (zgodnie ze specyfikacją danych dla tematu *zagospodarowanie przestrzenne*).
- 10) System monitoringu *Planu* będzie umożliwiał zbudowanie interaktywnego portalu mapowego, prezentującego wyniki analiz w zakresie zagadnień planowania i rozwoju przestrzennego.

¹ stanowi element systemu realizacji SRWP 2020, a szczegóły jego funkcjonowania zawarte są w *Planie zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*.

² Funkcjonowanie węzła ma zapewnić interoperacyjność danych w zakresie planowania przestrzennego.

³ Dz.U. 2010 nr 76 poz. 489.

- 11) System monitoringu *Planu* w kontekście technologicznym i organizacyjnym zostanie wdrożony w Pomorskim Biurze Planowania Regionalnego (we współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej) i będzie miał charakter otwarty umożliwiający współpracę (dostarczanie i otrzymywanie informacji) z dowolnymi instytucjami.

ZAŁĄCZNIK nr 1. Wykaz zadań

A. ZADANIA WYNIKAJĄCE Z PROGRAMÓW RZĄDOWYCH, SŁUŻĄCYCH REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM

Na terenie województwa nie zlokalizowano zadań spełniających warunki art. 48 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

B. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM, UWZGLĘDNIONE W DOKUMENTACH PRZYJĘTYCH PRZEZ SEJM RP, RADĘ MINISTRÓW, WŁAŚCIWEGO MINISTRA I SEJMIK WOJEWÓDZTWA

Inwestycje celu publicznego zostały określone w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz.U. 2015 poz. 782 z późn. zm.). O ich charakterze ponadlokalnym decyduje fakt, że zostały uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. Wykaz zawiera tylko inwestycje o charakterze infrastrukturalnym. Wykaz poniższych inwestycji, który dotyczy głównie perspektywy średniookresowej do 2020 r., będzie uzupełniany w wyniku okresowej aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Ustalenia dotyczące inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym są wiążące dla wójta, burmistrza, prezydenta przy sporządzaniu dokumentów planistycznych, wynikających z ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Uwzględnienie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w Planie nie przesądza o finansowaniu ich z budżetu państwa czy z budżetu województwa.

Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg publicznych

Tabl. 1. Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich - inwestycje umieszczone w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 oraz Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
1.1	Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat słupski
1.2	Budowa drogi S6 Słupsk – Lębork	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat słupski i lęborski
1.3	Budowa drogi S6 Lębork - Obwodnica Trójmiasta	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat lęborski, wejherowski i kartuski
1.4	Budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat kartuski, gdański
1.5	Budowa drogi S7 Gdańsk - Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) - Elbląg (w. Kazimierzewo)	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat gdański, nowodworski
1.6	Budowa obwodnicy Kościerzyny DK nr 20	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat kościerski
1.7	Budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu DK nr 22 i 55	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat malborski
	Budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu DK nr 22	GDDKiA	KT (lista warunkowa)	powiat chojnicki, malborski i starogardzki
	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	do określenia	KT (lista warunkowa)	powiat wejherowski, M.Gdynia
1.8	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 222 i DW nr 229 na odcinku Starogard Gdański - Jabłowo - węzeł Pelplin autostrady A1	ZDW	WPF	powiat starogardzki, tczewski
1.9	Pakiet działań związanych z dostępem do A1 - rozbudowa DW nr 222 na odcinku Gdańsk - Starogard Gdański	ZDW	WPF	powiat starogardzki, gdański
1.10	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 224 na odcinku węzeł Stanisławie autostrady A1 - Godziszewo	ZDW	WPF	powiat tczewski
1.11	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 521 na odcinku Kwidzyn - Prabuty	ZDW	WPF	powiat kwidzyński

1.12	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy - rozbudowa DW nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno	ZDW	WPF	powiat człuchowski
1.13	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny - Budowa Obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211 - etap I	ZDW	WPF	powiat kartuski
1.14	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny - rozbudowa DW nr 214 na odcinku Łeba - Białogarda	ZDW	WPF	powiat lęborski
1.15	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny - rozbudowa DW nr 226 na odcinku węzeł Rusocin autostrady A1 - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo	ZDW	WPF	powiat gdański

(* przedsięwzięcie uwzględnione w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego do 2036*)

Budowa, rozbudowa i przebudowa linii kolejowych

Tabl. 2. Budowa, rozbudowa i przebudowa linii kolejowych - inwestycje umieszczone *Master planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. oraz Krajowym Programie Kolejowym do roku 2023.*

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
2.1.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II- wraz z elektryfikacją wraz z budową łącznicy Łąg Południe - Łąg Wschód pomiędzy liniami kolejowymi nr 201 i 203	PKP PLK	KPK, KT	Powiat: kartuski, kościerski, chojnicki, tczewski, starogardzki, M. Gdynia
2.2.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdynia
2.3.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdańsk
2.4.	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego	PKP PLK	KPK, KT	Powiat: M. Gdańsk, M. Sopot, M. Gdynia, gdański, tczewski, malborski, sztumski
2.5.	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa nr 226)	PKP PLK	KPK, KT	M. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański
2.6.	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdynia, m. Rumia, m. Reda, m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Łęczycze, gm. Nowa Wieś Lęborska, m. Lębork, gm. Potęgowo, gm. Damnica, gm. Słupsk, m. Słupsk, gm. Kobylnica
2.7.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Tczew	PKP PLK	KPK, KT	m. Tczew, gm. Tczew, gm. Subkowy, m. Pelplin, gm. Pelplin, gm. Morzeszczyn, gm. Smętowo Graniczne
2.8.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 na odcinku granica województwa – Słupsk – Ustka	PKP PLK	KPK, KT	Powiat: bytowski, słupski, M. Słupsk
2.9.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku granica województwa – Kwidzyn – Malbork	PKP PLK	KPK, KT	Powiat: kwidzyński, sztumski, malborski
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Lębork - Łeba	PKP PLK	KT (lista warunkowa)	Powiat lęborski
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i Nr 212 Lipusz-Bytów	PKP PLK	KT (lista warunkowa)	Powiat: bytowski, kościerski
2.10.	Rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM)	PKP SKM Trójmiasto, PKM SA	KT	M. Gdańsk, M. Gdynia, powiat wejherowski

Budowa, rozbudowa i przebudowa urządzeń i infrastruktury portowej

Tabl. 3. Budowa, rozbudowa i przebudowa urządzeń i infrastruktury portowej - inwestycje umieszczone w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
3.1.	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - etap III	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.2.	Modernizacja układu falochronów ostonowych Portu Północnego	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.3.	Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.4.	Modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.5.	Budowa terminalu promowego w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.6.	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.7.	Rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.8.	Przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.9.	Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu ostonowego oraz zaporą przeciwrzlewową	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.10.	Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.11.	Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	ZMP Gdynia, PKP PLK	KT	m. Gdynia
	Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną		KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk
	Przebudowa wejścia do Portu Ustka	ZMP Ustka	KT (lista warunkowa)	m. Ustka
	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	ZMP Gdynia	KT (lista warunkowa)	m. Gdynia

Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury dróg wodnych

Tabl. 4. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury dróg wodnych - inwestycje umieszczone w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847	RZGW Gdańsk	KT (lista warunkowa)	powiaty: gdański, kwidziński, malborski, nowodworski, sztumski, tczewski,
	Modernizacja służ żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy i Martwej Wisły	RZGW Gdańsk	KT (lista warunkowa)	powiaty: malborski, nowodworski

Budowa i rozbudowa przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, gazów i energii elektrycznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Tabl. 5. Budowa i rozbudowa przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, gazów i energii elektrycznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą - inwestycje umieszczone w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
5.1.	Budowa linii dwutorowej 400 kV Gdańsk Przyjaźń – Pelplin - Grudziądz	PSE	KPZK, UwZSP	powiat gdański, kartuski, starogardzki, tczewski

5.2.	Budowa linii dwutorowej 400 kV Gdańsk Przyjaźń – Żydowo Kierzkowo	PSE	KPZK, UwZSP	powiat bytowski, kartuski, kościerski
5.3.	Budowa linii dwutorowej 400 kV Żydowo Kierzkowo - Słupsk	PSE	KPZK, UwZSP	powiat bytowski, słupski
5.4.	Budowa stacji transformatorowej Gdańsk Przyjaźń	PSE	KPZK	m. i gm. Żukowo
5.5.	Budowa stacji transformatorowej Pelplin	PSE	KPZK	gm. Pelplin
5.6.	Rozbudowa stacji transformatorowej Gdańsk Błonia	PSE	KPZK	m. Gdańsk
5.7.	Linia dwutorowa 400 kV Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń	PSE	KPZK	powiat kartuski, pucki, wejherowski
5.8.	Budowa źródła rezerwy interwencyjnej w stacji transformatorowej Gdańsk Błonia	PSE	KPZK	m. Gdańsk
5.9.	Rozbudowa stacji transformatorowej Słupsk Wierzbęcino	PSE	KPZK	m. Słupsk
5.10.	II nitka Rurociągu Północnego (Płock – Gdańsk)	OLPP	KPZK	powiat gdański, malborski,
5.11.	Budowa Podziemnego Magazynu Gazu Kosakowo (inwestycja w trakcie realizacji)	OSM	KPZK, UoTRS	gm. Kosakowo
5.12.	Budowa gazociągu DN 700 Szczecin – Gdańsk	OGP „Gaz System”	KPZK, UoTRS	Powiat słupski, lęborski, wejherowski, m. Gdynia

UwZSP - ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych,

UoTRS - ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu.

Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń zaopatrzenia w wodę, odprowadzania i oczyszczania ścieków oraz odzysku i unieszkodliwiania odpadów, w tym ich składowania

Tabl. 6. Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń zaopatrzenia w wodę, odprowadzania i oczyszczania ścieków oraz odzysku i unieszkodliwiania odpadów, w tym ich składowania - inwestycje w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego, Master Planie dla wdrażania dyrektywy EWG 91/271/EWG, Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018.*

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
	Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej	gminy objęte lokalizacją	KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia, m. Wejherowo, m. Rumia, m. Reda
	Zarządzanie wodami opadowymi na terenie zlewni rzeki Słupi		KT (lista warunkowa)	
6.1.	Budowa, rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Bytów, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Czersk, Człuchów, Dziemiany, Gdynia, Jastarnia, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krynica Morska, Lipusz, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Prabuty, Przechlewo, Przywidz, Pszczółki, Rowy, Ryjewo, Sierakowice, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Stara Kiszewa, Stare Pole, Studzienice, Suchy Dąb, Upiłka, Ustka, Wieszyń, Władysławowo, Zblewo,	gminy	Master Plan dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG	Bytów, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Czersk, Człuchów, Dziemiany, Gdynia, Jastarnia, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krynica Morska, Lipusz, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Prabuty, Przechlewo, Przywidz, Pszczółki, Rowy, Ryjewo, Sierakowice, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Stara Kiszewa, Stare Pole, Studzienice, Suchy Dąb, Upiłka, Ustka, Wieszyń, Władysławowo, Zblewo,
6.2.	Budowa i modernizacja kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Borzytuchom, Bożepole Wielkie, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Chojnice, Czersk, Człuchów, Debrzno, Dziemiany, Gdańsk, Gdynia, Główny, Gniewino, Jabłowo, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Lipnica, Lipusz, Luzino, Łeba, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Potęgowo, Przechlewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Rowy, Ryjewo, Rzeczenica, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Somonino, Stara Kiszewa, Stare Pole, Starogard Gdański, Stężyca, Studzienice, Suchy Dąb, Sztum,	gminy	Master Plan dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG	Borzytuchom, Bożepole Wielkie, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Chojnice, Czersk, Człuchów, Debrzno, Dziemiany, Dziernów, Gdańsk, Gdynia, Główny, Gniewino, Jabłowo, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Lipnica, Lipusz, Luzino, Łeba, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Potęgowo, Przechlewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Rowy, Ryjewo, Rzeczenica, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Somonino,

	Tczew, Ustka, Władysławowo, Zblewo, Żarnowiec,			Stara Kiszewa, Stare Pole, Starogard Gdański, Stężyca, Studzienice, Suchy Dąb, Sztum, Tczew, Ustka, Władysławowo, Zblewo, Żarnowiec,
6.3.	Modernizacja RIPOK w Bierkowie w zakresie dostosowania instalacji do mechaniczno-biologicznego przetwarzania odpadów	Przedsiębiorstw o Gospodarki Komunalnej Sp. z o.o. w Słupsku	PGO	Bierkowo (gm. Słupsk)
6.4.	Rozbudowa RIPOK w Gilwie Małej w zakresie rozbudowy istniejącej kompostowni płytowej	Zakład Utylizacji Odpadów Sp. z o.o. w Gilwie Małej	PGO	Gilwa Mała (gm. Kwidzyn)
6.5.	Rozbudowa RIPOK Czysta Błękitna Kraina w Czarnówku	Przedsiębiorstw o Składowania i Przerobu Odpadów Sp. z o.o.	PGO	Czarnówko (gm. Nowa Wieś Lęborska)
6.6.	Budowa instalacji do termicznego przekształcania odpadów – odzysk energii z frakcji energetycznej odpadów w Gdańsku Szadółkach	Gmina Miasta Gdańsk	PGO	m. Gdańsk
6.7.	Budowa składowiska na odpady niebezpieczne zawierające azbest Nicponia (gm. Gniew)	Sita Pomorze Sp. z o.o.	PGO	Nicponia (gm. Gniew)
6.8.	Budowa składowiska na odpady niebezpieczne zawierające azbest Oskowo (gm. Cewice)		PGO	Oskowo (gm. Cewice)

Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń regulacji przepływów, ochrony przed powodzią, a także regulacja i utrzymywanie wód i urządzeń melioracji wodnych oraz ochrony brzegu morskiego

Tabl. 7. Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń regulacji przepływów, ochrony przed powodzią, a także regulacja i utrzymywanie wód i urządzeń melioracji wodnych oraz ochrony brzegu morskiego - inwestycje umieszczone w projekcie *Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły oraz Programie Ochrony Brzegów Morskich*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
7.1.	Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – przebudowa ostróg na rzece Wiśle w km 933-847,	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.2.	Przebudowa stopnia wodnego Przegalina na rzece Martwa Wiśła	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.3.	Przebudowa ujścia Wisły etap II. Realizacja	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.4.	Budowa nowych wrót sztormowych na rzece Tudze	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.5.	Podwyższenie prawego (km 0+300 - 3+500) wału przeciwpowodziowego rzeki Piaśnicy na wysokości Dębek	ZMiUW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.6.	Przebudowa urządzeń rozrządu wody w Karwieńskich Błotach	ZMiUW w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Krokowa i m. Władysławowo
7.7.	Zwiększenie przepustowości rzeki Cedron poprzez pogłębienie koryta rzeki oraz przebudowę budowli ograniczających bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych w km 1+117, 1+430, 1+508	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.8.	Przebudowa wałów cofkowych na Strudze Gęś w odcinku ujściowym do Raduni na terenie miasta Pruszcza Gdańskiego oraz rzędnej prawego wału rzeki Raduni w km 9+100 na odcinku ok. 30 m	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański
7.9.	Przebudowa brzegów rzeki Radunia: brzeg lewy w km 8+500 – 11+000, brzeg prawy w km 9+700 – 11+000.	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.10.	Przebudowa stacji pomp Olszanica (gm. Sadlinki) oraz Koszwały 7 i 13 (gm. Cedry Wielkie)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Sadlinki, gm. Cedry Wielkie
7.11.	Odbudowa kanału Korzeniewskiego w km 0+000 do 6+300	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Kwidzyn

7.12.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 7+600) i prawego (km 0+000 - 7+000) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły Królewickiej oraz budowa nowego odcinka prawego wału (km 7+000 - 9+800, gm. Sztutowo i Stegna),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Sztutowo i Stegna
7.13.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 9+000, gm. Sztutowo) i prawego (km 0+000 - 9+100, gm. Stegna, Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Szarpawy	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Sztutowo
7.14.	Przebudowa lewego (km 2+100 - 4+600) i prawego (km 2+650 - 3+400 i 3+600 - 4+550) wału przeciwpowodziowego Kanału Juranda oraz renowacja kanału Juranda i kanału Ulgi (gm. i m. Malbork)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Malbork i m. Malbork
7.15.	Przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.16.	Przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański
7.17.	Przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole,
7.18.	Budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Subkowy
7.19.	Budowa stacji pomp Międzyłęż wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pelplin
7.20.	Odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew i gm. Pelplin oraz gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.21.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.22.	Przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.23.	Przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.24.	Budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Ostaszewo
7.25.	Umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Suchy Dąb
7.26.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Cedry Wielkie
7.27.	Budowa obiektu odcinającej na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Cedry Wielkie, gm. Pruszcz Gdański
7.28.	przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk i m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Pszczółki
7.29.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piskowego, Gołębiego, Wysokiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pruszcz Gdański, gm. Cedry Wielkie
7.30.	Odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 - 7+510, m. Gdańsk),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.31.	Odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 - 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Nowy Staw i gm. Malbork
7.32.	Przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych	RZGW Gdańsk	PZRPdRWDW	
7.33.	Budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowskim, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika	Miasto Pruszcz Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański

	retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Strudze Jagatowskiej			
7.34.	Budowa prawego wału Optywu Motławy od ul. Zawodników do ul. Elbląskiej	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.35.	Budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.36.	Przebudowa pompowni polder Płonia	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.37.	Przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.38.	Wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka	Powiat Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański
7.39.	Odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 - 54+200, 57+300 - 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew, gm. Miłoradz, gm. Sadlinki, gm. Kwidzyn, gm. Ryjewo, gm. Sztum
7.40.	Podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.41.	Odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego terenów przyległych w celu dostosowania parametrów do wymagań wynikających z map zagrożenia	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	
7.42.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno w km 0+000-3+100,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.43.	Przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno"	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.44.	Przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.45.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.46.	Budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25)	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
Zalew Wiślany				
7.47.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe; monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zalew Wiślany
Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska				
7.48.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 56,9-59,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Górki Wschodnie
7.49.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 60,1-63,05)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	ujście Wisły Śmiatej - Stogi
7.50.	Umocnienia brzegowe (km 67,45-69,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Westerplatte
7.51.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 69,2-81,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Nowy Port - Orłowo
7.52.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 83,5-85,3)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Redłowo - Kamienna Góra
7.53.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 89,1-96,6)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Oksywie - Mechelinki
7.54.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 99,9-101,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rewa
7.55.	Umocnienia brzegowe (km 109,4-109,8)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 1
7.56.	Sztuczne zasilanie (km 109,8-110,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 2
7.57.	Sztuczne zasilanie (km 114,0-114,7)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 1
7.58.	Umocnienia brzegowe (km 115,37-115,58)	Urząd Morski	POBMor	Puck 2

		w Gdyni		
7.59.	Umocnienia brzegowe (km 116,7-117,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 3
7.60.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 0,0-47,9)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Mierzeja Wiślana
7.61.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 48,5-124)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zatoka Gdańska
Półwysep Helski				
7.62.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (od nasady półwyspu do km 9,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo - Kuźnica
7.63.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 9,5-23,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Kuźnica - Jurata
7.64.	Umocnienia brzegowe (km 36,0-38,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Cypel półwyspu - miasto Hel (z wyłączeniem portu)
7.65.	Sztuczne zasilanie (km 44,4-46,4)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jurata 1
7.66.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 46,4-48,3)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jurata 2
7.67.	Umocnienia brzegowe (km 50,9-52,2)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jastarnia - Chałupy 1
7.68.	Umocnienia brzegowe (km 54,5-62,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jastarnia - Chałupy 2
7.69.	Umocnienia brzegowe (km 63,55-65,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jastarnia - Chałupy 3
7.70.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Półwysep Helski od nasady półwyspu do km 71,5
Otwarte morze				
7.71.	Sztuczne zasilanie; odwodnienie klifu; umocnienia brzegowe (km 126,0-128,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo – Jastrzębia Góra 1
7.72.	Sztuczne zasilanie; odwodnienie klifu; umocnienia brzegowe (km 128,5-134,6)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo – Jastrzębia Góra 2
7.73.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 134,6-143,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Karwia
7.74.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 180,5-183,0)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Łeba
7.75.	Sztuczne zasilanie (km 217,2-217,5)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Rowy 1
7.76.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 217,5-219,0)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Rowy 2
7.77.	Sztuczne zasilanie; remont umocnień brzegowych (km 229,23-229,38)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Ustka 1
7.78.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 231,0-233,5)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Ustka 2
7.79.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 238,5-240,3)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Jarosławiec 1
7.80.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 125,0-175,33)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Otwarte morze
7.81.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 175,33 - granica województwa)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Otwarte morze

PZRPdRWDW - Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły.

POBMor – Program Ochrony Brzegów Morskich.

Tabl. 8. Budowa infrastruktury w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej - inwestycje umieszczone w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego*, *Programie wieloletnim „Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku”* oraz w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
8.1.	Kajakiem przez Pomorze - zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – Poprawa bezpieczeństwa na	gminy	WPF	województwo

	szlakach kajakowych poprzez rozbudowę i poprawę standardu infrastruktury turystycznej, w szczególności kajakowej oraz działania promujące tę formę aktywnej turystyki			
8.2.	Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i WTR R-9 - wybudowanie dwóch oznakowanych szlaków rowerowych z dedykowaną infrastrukturą o międzynarodowych standardach	gminy	WPF	
8.3.	Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej - Rozbudowa i rozwój markowego i zintegrowanego produktu turystycznego charakteryzującego się wysoką konkurencyjnością w kraju i zagranicą	gminy	WPF	
8.4.	Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku	Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku	PW „MIIWŚ”	m. Gdańsk
8.5.	Modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu Zbrojownia Sztuki	Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku	KT	m. Gdańsk
	Remont kapitalny i prace konserwatorskie wraz z adaptacją do nowych funkcji i wyposażeniem Domu Dobroczynności/ Sierocińca (Spendhaus) Guntera Grassa	Gmina Miasta Gdańsk	KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk
	Rewaloryzacja i adaptacja historycznego kompleksu pałacowo-folwarczno-parkowego na cele muzealne, turystyczne i rekreacyjne w Waplewie Wielkim – Muzeum Tradycji Szlacheckiej, Oddział Muzeum Narodowego Gdańsk	Muzeum Narodowe w Gdańsku	KT (lista warunkowa)	gm. Stary Targ
	Dziedzictwo kulturowe Zamku w Malborku i Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie	Gmina Sztum	KT (lista warunkowa)	m. i gm. Sztum
	Dziedzictwo kulturowe Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego w Pelplinie	Diecezja Pelplińska	KT (lista warunkowa)	m. i gm. Pelplin
8.6.	Rewaloryzacja i adaptacja kościoła św. Jana w Gdańsku na Centrum św. Jana - Etap II	NCK	WPF	m. Gdańsk
8.7.	Rozwój zasobów kultury poprzez modernizację Dużej Sceny Teatru Wybrzeże w Gdańsku	UMWP	WPF	m. Gdańsk

PW „MIIWŚ” - Program wieloletni „Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku

Tabl. 9. Budowa i rozwój infrastruktury w zakresie ochrony zdrowia oraz innych obiektów użyteczności publicznej - inwestycje umieszczone w Programie wieloletnim „Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego” oraz w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego.

L.p.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
9.1.	Przekształcenie istniejącej Izby Przyjęć w Szpitalny Oddział Ratunkowy poprzez doposażenie w sprzęt i aparaturę oraz modernizację istniejącej płyty lądowiska dla helikopterów zgodnie z wymogami w szpitalu w Sztumie	Powiat Sztumski	KT	m. Sztum
9.2.	Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego	GUM	PW „CMN”	m. Gdańsk
9.3.	Rozbudowa i wyposażenie SOR w Szpitalu Specjalistycznym im. F. Ceynowy sp. z o.o. w Wejherowie	UMWP	WPF	m. Wejherowo
9.4.	Rozbudowa i wyposażenie SOR wraz z budową lądowiska dla śmigłowców ratunkowych w Szpitalach Wojewódzkich w Gdyni Sp. z o.o.	UMWP	WPF	m. Gdynia
9.5.	Adaptacja budynku UMWP przy ul. Augustyńskiego w Gdańsku na cele biurowe	UMWP	WPF	m. Gdańsk
9.6.	Rozbudowa i przebudowa Archiwum Państwowego w Gdańsku	Archiwum Państwowe	Program wieloletni MKiDN	m. Gdańsk
9.7.	Utworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej w Gdańsku w ramach projektu <i>Radioteleskop 90m</i> – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej	Politechnika Gdańska	KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk

PW „CMN” - Program wieloletni „Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego”

Tabl. 10. Budowa infrastruktury obronności i bezpieczeństwa publicznego - inwestycje umieszczone w Programie Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP) oraz ustawie z dnia 25 września 2015 r. o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
10.1.	Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja lotniska Malbork	MON	NSIP	gm. Stare Pole
10.2.	Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli	MON	NSIP	m. Władysławowo, m. Rumia, gm. Wejherowo, m. Gdynia
10.3.	Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja Portu Morskiego Gdynia	MON	NSIP	m. Gdynia
10.4.	Budowa instalacji obrony przed rakietami balistycznymi w Redzikowie	MON	TARCZA	gm. Słupsk

C. INWESTYCJE PRZEWIDZIANE DO REALIZACJI W RAMACH ZINTEGROWANYCH POROZUMIEŃ I INWESTYCJI TERYTORIALNYCH (nie są ustaleniami Planu)

Zintegrowane Porozumienia i Inwestycje Terytorialne są nowym instrumentem realizacji polityki rozwoju, zakotwiczonym we wdrażanym w polityce spójności UE – podejściu terytorialnym. W ramach tego instrumentu w procesie negocjacji określono listę przedsięwzięć rozwojowych (inwestycji infrastrukturalnych) wobec miejskich obszarów funkcjonalnych, **w ramach Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych (ZPT):**

Tabl. 11. Miejski Obszar Funkcjonalny Bytowa.

Nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Wyrównywanie dostępu do usług zdrowotnych w ramach świadczeń ambulatoryjnych i stacjonarnych szpitalnych oraz opieki długoterminowej Szpitala Powiatu Bytowskiego	Szpital Powiatu Bytowskiego Sp. z o. o.	m. Bytów
Budowa węzła transportu zbiorowego w Bytowie	Gmina Bytów	m. Bytów
Poprawa efektywności energetycznej budynków Szpitala Powiatu Bytowskiego oparta o realizację założeń wynikających z zapisów planów gospodarki niskoemisyjnej	Powiat Bytowski, Szpital Powiatu Bytowskiego Sp. z o. o.	m. Bytów
Poprawa efektywności energetycznej oparta o realizację założeń wynikających z zapisów planów gospodarki niskoemisyjnej	Gmina Bytów w partnerstwie z Veolia Północ	gm. Bytów
Rozwój i modernizacja infrastruktury przeznaczonej do odzysku i recyklingu odpadów w ZZO Sierzno	Zakład Zagospodarowania Odpadów Sierzno Sp. z o.o.	gm. Bytów
Retencjonowanie wód opadowych: rozbudowa i modernizacja systemu ochrony przeciwpowodziowej	Gmina Bytów, Wodociągami Miejskimi Bytów Sp. z o.o.	gm. Bytów
Zrównoważone, edukacyjne i turystyczne udostępnienie jezior lobeliowych	Gmina Bytów	gm. Bytów
Zrównoważone, edukacyjne i turystyczne udostępnienie jezior lobeliowych wraz z utworzeniem Centrum Edukacji Ekologicznej	Gmina Borzytuchom w partnerstwie z Akademią Pomorską w Słupsku i Pomorskim Zespołem Parków Krajobrazowych	gm. Borzytuchom

Tabl. 12. Miejski Obszar Funkcjonalny Chojnice-Człuchów.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Upowszechnienie edukacji przedszkolnej na terenach wiejskich MOF Chojnic-Człuchowa	Gmina Chojnice w partnerstwie z Gminami: Człuchów i Czersk	gm. Chojnice, gm. Człuchów, gm. Czersk
Rozbudowa istniejącej bazy opieki długoterminowej w powiatach chojnickim i człuchowskim oraz teleopieka	Bonamed Sp. z o.o. w partnerstwie z Powiatem Człuchowskim	m. Człuchów oraz Jarcewo (gm. Chojnice)
Utworzenie oddziału diabetologii w Szpitalu Specjalistycznym w Chojnicach	Szpital Specjalistyczny im. J.K. Łukowicza w Chojnicach	m. Chojnice
Rozbudowa bazy leczenia psychiatrycznego Samodzielnego Publicznego Zakładu Opieki Zdrowotnej w Człuchowie z utworzeniem Powiatowego Centrum Zdrowia Psychicznego	Powiat Człuchowski	m. Człuchów
Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego	Miasto Chojnice w partnerstwie z: Miastem Człuchów, Powiatem Chojnickim, PKP PLK	m. Chojnice, m. Człuchów
Poprawa efektywności energetycznej oraz rozwój OZE – termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej	Powiat Chojnicki w partnerstwie z Miastem Chojnice, Miastem Człuchów oraz gminami: Chojnice, Czersk, Brusy	m. Chojnice, m. Człuchów, gm. Chojnice, gm. Brusy, gm. Czersk
Poprawa efektywności energetycznej oraz rozwój OZE – termomodernizacja obiektów służby zdrowia	Szpital Specjalistyczny im. J.K. Łukowicza w Chojnicach	m. Chojnice
Poprawa efektywności energetycznej oraz rozwój OZE – modernizacja oświetlenia zewnętrznego	Gmina Czersk w partnerstwie z: Miastem Chojnice, Szpitalem Specjalistycznym w Chojnicach	m. Chojnice, gm. Czersk
Budowa i modernizacja źródeł ciepła oraz przyłączy, sieci i węzłów ciepłych w Człuchowie	Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Człuchowie	m. Człuchów
Rozwój infrastruktury do odzysku i recyklingu odpadów w ramach ZZO Nowy Dwór	ZZO Nowy Dwór Sp. z o.o.	gm. Chojnice

Poprawa gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi	Miasto Chojnice w partnerstwie z: Miastem Człuchów i Powiatem Chojnickim	m. Chojnice, m. Człuchów
---	--	--------------------------

Tabl. 13. Miejski Obszar Funkcjonalny Kościerzyna.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Utworzenie ośrodka diagnostyki i leczenia chorób cywilizacyjnych oraz długotrwałej opieki i rehabilitacji pozabiegowej	Szpital Specjalistyczny w Kościerzynie Sp. z o.o.	m. Kościerzyna, Dzierżąno (gm. Kartuszy)
Budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją dworca PKP w Kościerzynie oraz utworzeniem komunikacji zbiorowej w Powiecie Kościerskim	Miasto Kościerzyna w partnerstwie z: Gminą Kościerzyna, Powiatem Kościerskim	m. Kościerzyna, gm. Kościerzyna
Ziemia Kościerska regionem o wysokiej efektywności energetycznej	Miasto Kościerzyna w partnerstwie z: Kościerskim Towarzystwem Budownictwa Społecznego, Miejskim Przedsiębiorstwem Infrastruktury KOS-EKO	m. Kościerzyna
Kompleksowa termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej i mieszkalnictwa zbiorowego	Miasto Kościerzyna w partnerstwie z Gminą Kościerzyna	m. Kościerzyna, gm. Kościerzyna
Ochrona przed powodzią oraz poprawa jakości wód zlewni Wierzycy	Miasto Kościerzyna w partnerstwie z Miejskim Przedsiębiorstwem Infrastruktury KOS-EKO	m. Kościerzyna

Tabl. 14. Miejski Obszar Funkcjonalny Kwidzyn.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Budowa węzła integracyjnego wraz z rewitalizacją dworca PKP w Kwidzynie	Miasto Kwidzyn w partnerstwie z: Biblioteką Miejską – Powiatową, PKP, PKP Cargo, PKS	m. Kwidzyn
Budowa i modernizacja sieci ciepłowniczej i węzłów ciepłych na terenie Kwidzyna	Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej „PEC” Sp. z o.o. Kwidzyn	m. Kwidzyn
Rozbudowa istniejącej kompostowni płytowej w ZUO Sp. z o.o. w Gilwie Małej oraz rozwój systemu selektywnej zbiórki odpadów organicznych	Zakład Utylizacji Odpadów Sp. z o.o. w partnerstwie z Miastem Kwidzyn	Gilwa Mała (gm. Kwidzyn)
Mała retencja rzeki Liwy	Miasto Kwidzyn	m. Kwidzyn

Tabl. 15. Miejski Obszar Funkcjonalny Łęborka.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Utworzenie Centrum Zdrowia Psychicznego i rozwój działalności w zakresie psychiatrii	Samodzielny Publiczny Specjalistyczny Zakład Opieki Zdrowotnej w Łęborku w partnerstwie z Powiatem Łębskim	m. Łębork
Budowa węzła integrującego podsystemy transportu zbiorowego i indywidualnego wraz z budową i modernizacją dróg, ścieżek oraz tworzenie tras rowerowych o charakterze transportowym	Miasto Łębork	m. Łębork
Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej	Powiat Łębski w partnerstwie z gminami: Nowa Wieś Łębska i Łęczycę	m. Łębork, gm. Nowa Wieś Łębska, gm. Łęczycę
Modernizacja miejskiej sieci ciepłowniczej w Łęborku	Miejskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. w Łęborku	m. Łębork
Rozbudowa ZZO „Czysta Błękitna Kraina” – III etap	Zakład Zagospodarowania Odpadów "Czysta Błękitna Kraina" Sp. z o.o.	gm. Nowa Wieś Łębska

Tabl. 16. Miejski Obszar Funkcjonalny Malbork-Sztum.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Rozwój i dostosowanie do obowiązujących standardów bazy szpitalnej	Powiat Malborski w partnerstwie z: Powiatowym Centrum Zdrowia Sp. z o.o.	m. Malbork, m. Nowy Dwór Gdański
Poprawa dostępności do przystanków transportu zbiorowego poprzez rozbudowę bazy infrastrukturalnej transportu rowerowego stanowiącego dojazd do węzłów i przystanków integracyjnych	Miasto Malbork w partnerstwie z: Powiatem Malborskim oraz Gminami Nowy Staw i Malbork	m. Malbork, gm. Nowy Staw, gm. Malbork
Poprawa efektywności energetycznej w obiektach użyteczności publicznej na terenie Powiśla i Żuław	Miasto Malbork w partnerstwie z Powiatem Malborskim, Powiatem Sztumskim oraz Gminami: Malbork, Nowy Staw, Stare Pole, Sztum	m. Malbork, gm. Dzierżgoń, gm. Malbork, gm. Mikołajki Pomorskie gm. Nowy Staw, gm. Stare Pole, gm. Sztum
Poprawa efektywności energetycznej w obiektach leczniczych na terenie Powiśla i Żuław	Powiat Sztumski w partnerstwie z Gminą Sztum	gm. Sztum
Poprawa efektywności energetycznej na terenie MOF Malborka (oświetlenie uliczne)	Gmina Sztum w partnerstwie z Miastem Malbork, oraz Gminami: Nowy Staw i Stare Pole	m. Malbork, gm. Nowy Staw, gm. Stare Pole, gm. Sztum
Poprawa efektywności systemów zaopatrzenia w ciepło wraz z rozwojem sieci ciepłowniczych	Veolia Północ spółka z o.o. w partnerstwie z: Miastem Malbork, Gminą Sztum, ECO Malbork Sp. z o.o.	m. Malbork, gm. Sztum
Budowa kolektora deszczowego z systemem podczyszczającym i retencjonującym wody opadowe	Miasto Malbork w partnerstwie z Gminami: Malbork i Sztum	m. Malbork, gm. Malbork, gm. Sztum
Ochrona wód i przywracanie różnorodności biologicznej	Gmina Sztum w partnerstwie z Miastem Malbork	m. Malbork, gm. Sztum

Tabl. 17. Miejski Obszar Funkcjonalny Słupska.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Słupski Ośrodek Akademicki – model kształcenia o profilu praktycznym	Akademia Pomorska w Słupsku	m. Słupsk
Upowszechnienie edukacji przedszkolnej	Miasto Słupsk w partnerstwie z: Miastem Ustka oraz Gminami Słupsk, Damnica, Dębica Kaszubska, Kobylnica	m. Słupsk, gm. Słupsk, m. Ustka, gm. Damnica, gm. Dębica Kaszubska, gm. Kobylnica
Węzeł transportowy MOF Słupska	Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku w partnerstwie z Powiatem Słupskim, PKP PLK	m. Słupsk
Poprawa efektywności energetycznej poprzez termomodernizację budynków	Miasto Słupsk w partnerstwie z: Powiatem Słupskim, Miastem Ustka oraz Gminami Dębica Kaszubska, Kobylnica, Damnica, Słupsk	m. Słupsk, m. Ustka, gm. Damnica, gm. Dębica Kaszubska, gm. Kobylnica, gm. Słupsk
Poprawa efektywności systemów oświetlenia zewnętrznego	Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku w partnerstwie z Miastem Ustka, Gminami Damnica, Dębica Kaszubska, Kobylnica, Słupsk	m. Słupsk, m. Ustka, gm. Damnica, gm. Dębica Kaszubska, gm. Kobylnica, gm. Słupsk
Modernizacja i rozbudowa miejskich sieci ciepłowniczych Ustki i Słupska z priorytetem podłączenia ciepłej wody użytkowej	Cofely EC Słupsk Spółka z o.o. PEC w partnerstwie z: „EMPEC” Sp. z o.o. w Ustce oraz spółdzielniami i wspólnotami mieszkaniowymi	m. Słupsk, m. Ustka
Sucha fermentacja dla selektywnie zebranych odpadów zielonych	„Wodociąg Słupsk” Sp. z o.o.	m. Słupsk

Przestrzeń Akademii Pomorskiej i Miasta Słupsk	Akademia Pomorska w Słupsku w partnerstwie z Miastem Słupsk	m. Słupsk
Budowa Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej w Ustce	Miasto Ustka	m. Ustka

Tabl. 18. Miejski Obszar Funkcjonalny Starogardu Gdańskiego.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Upowszechnienie edukacji przedszkolnej	Gmina Starogard Gdański w partnerstwie z: Miastem Starogard Gdański i Gminą Bobowo	m. Starogard Gdański, gm. Starogard Gdański, gm. Bobowo
Budowa i skomunikowanie węzła integracyjnego w Starogardzie Gdańskim	Miasto Starogard Gdański w partnerstwie z: Powiatem Starogardzkim i Gminą Starogard Gdański	m. Starogard Gdański
Termomodernizacja obiektów użyteczności publicznej wraz z usprawnieniem źródeł ciepła i energii	Powiat Starogardzki w partnerstwie z Miastem Starogard Gdański oraz Gminami: Bobowo i Starogard Gdański	m. Starogard Gdański, gm. Bobowo, gm. Starogard Gdański
Redukcja niskiej emisji w Starogardzie Gdańskim poprzez rozbudowę sieci ciepłowniczej	Zakład Energetyki Ciepłej „STAR-PEC Sp. z o.o./Grupa GPEC	m. Starogard Gdański
Zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych wraz z retencjonowaniem wody	Miasto Starogard Gdański w partnerstwie z Gminami: Bobowo i Starogard Gdański	m. Starogard Gdański, gm. Bobowo, gm. Starogard Gdański
Zachowanie wartości przyrodniczych i krajobrazowych korytarza ekologicznego doliny Wierzycy przez ochronę bioróżnorodności oraz ukierunkowanie wykorzystania tego obszaru	Miasto Starogard Gdański w partnerstwie z Gminą Starogard Gdański	gm. Starogard Gdański od Kręgu poprzez m. Starogard Gdański do jez. Kochanka włącznie

w ramach Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych (ZIT):

Tabl. 19. Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot.

nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	lokalizacja
Zostaną uzupełnione na dalszym etapie prac		

ZAŁĄCZNIK nr 2. Plansze Planu

w skali 1 : 200 000

UWARUNKOWANIA:

1. Uwarunkowania - Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna
2. Uwarunkowania - Turystyka
3. Uwarunkowania - Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego
4. Uwarunkowania - Infrastruktura zaopatrzenia w wodę, ochrony środowiska i przeciwpowodziowa
5. Uwarunkowania - Energetyka
6. Uwarunkowania - Środowisko - zasoby i ochrona

KIERUNKI:

7. Kierunki – Regionalna sieć osadnicza
8. Kierunki – Zintegrowana infrastruktura systemu transportu
9. Kierunki – Bezpieczeństwo energetyczne i źródła odnawialne
10. Kierunki – Środowisko przyrodnicze, kulturowe i turystyka

ZAŁĄCZNIK nr 3. Rysunki poglądowe

1. Prognoza zmian liczby ludności do 2030 r.
2. Typy struktury wieku ludności (stan na 2013 r.)
3. Typologia demograficzna gmin województwa pomorskiego (stan na 2013 r.)
4. Procesy demograficzne – synteza
5. Podział administracyjny (stan na 2014 r.)
6. Rozmieszczenie ludności i terenów zurbanizowanych
7. Miejska sieć osadnicza – ranga usługowa ośrodków na tle rozmieszczenia ludności
8. Miejska sieć osadnicza – wielkość i dominujące funkcje ośrodków
9. Mieszkalnictwo – ruch budowlany w latach 2008-2013
10. Ponadlokalna infrastruktura ochrony zdrowia
11. Infrastruktura edukacji – zorganizowane formy opieki nad dziećmi do lat 3 (stan na 2013/2014 r.)
12. Infrastruktura edukacji – wychowanie przedszkolne (stan na 2013/2014 r.)
13. Ponadlokalna infrastruktura edukacji – kształcenie ponadgimnazjalne (stan na 2013/2014 r.)
14. Szkolnictwo wyższe i placówki naukowo-badawcze (stan na 2013/2014 r.)
15. Kierunki kształcenia wyższego w ośrodkach akademickich (stan na 2013/2014 r.)
16. Ponadlokalna infrastruktura kultury – instytucje i placówki kultury i sztuki
17. Ponadlokalna infrastruktura kultury – muzea
18. Ponadlokalna infrastruktura sportu i rekreacji
19. Podmioty ekonomii społecznej i instytucje reintegracji społeczno-zawodowej
20. Instytucje wsparcia osób starszych i niepełnosprawnych
21. Zmiany liczby podmiotów gospodarczych i instytucje otoczenia biznesu
22. Poziom aktywności gospodarczej a rynek pracy w 2013 r.
23. Strefy aktywności gospodarczej w 2013 r.
24. Udział użytków rolnych w powierzchni gmin w 2014 r.
25. Wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej
26. Typogramy produkcji rolnej – produkcja roślinna
27. Typogramy produkcji rolnej – produkcja zwierzęca
28. Dostępność drogowa do Gdańska w 2014 r.
29. Stan dróg krajowych i wojewódzkich oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w 2014 r.
30. Kartogram prognozowanych podróży w korytarzach linii kolejowych i autobusowych użyteczności publicznej w perspektywie 2025 r.
31. Odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej w 2013 r.
32. Odsetek ludności korzystającej z sieci kanalizacji sanitarnej w 2013 r.
33. Udział lasów w powierzchni gmin w 2014 r.
34. Udział wód w powierzchni gmin w 2014 r.
35. Stan Jednolitych Części Wód Powierzchniowych w latach 2010-2013
36. Zasoby i stan wód podziemnych
37. Zabytkowe obiekty i założenia przestrzenne
38. Złóża kopalin i ich wykorzystanie
39. Zagrożenia naturalne