

Projekt
Planu zagospodarowania przestrzennego
Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk - Gdynia - Sopot 2030
do konsultacji społecznych

(stanowiący część Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030)



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



Dyrektor Biura

Krzysztof Wojcieszek

Generalny Projektant Planu

Jakub Pietruszewski

Główny Projektant Planu

Anna Łoziak

Zespół projektowy Planu:

Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego: Kamila Bezubik, Jarosław Czochoński, Anna Gołędzinowska, Anna Gralewska, Mirosława Hałuzo, Grażyna Kubicz, Anna Łoziak, Lech Michalski, Jakub Pietruszewski, Hanna Obracht-Prondzyńska, Jolanta Rekowska, Mateusz Richert, Izabela Siłkowska, Krzysztof Wojcieszek

Biuro Rozwoju Gdańska: Tomasz Budziszewski, Michał Kozłowski, Ewa Mączka, Justyna Przeworska, Marcin Turzyński, Maciej Rogocz, Karolina Rospęk-Aszyk

Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni: Maciej Jędrzycka, Anna Obruszewska, Paweł Sągín, Arkadiusz Zieniuk

Koordinacja grafiki i baz danych:

Bartosz Pępek, Aleksandra Rudzińska

Opracowanie grafiki i baz danych:

Kamila Bezubik, Jarosław Czochoński, 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 Błazewicz-Stasiak (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego)



Projekt dokumentu opracowywany przy wsparciu finansowym w ramach projektu pt. „INTIS. Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030”, realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU



SPIS TREŚCI:

WPROWADZENIE	5
1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE OBSZARU METROPOLITALNEGO	10
1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego	10
1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego	11
2. POZYCJA OBSZARU METROPOLITALNEGO NA TLE KRAJU	14
3. PROCESY I PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO	18
4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	20
4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna	20
4.2. Funkcje metropolitalne	25
4.3. Sfera gospodarcza	29
4.4. Turystyka i rekreacja	32
4.5. Powiązania transportowe i infrastrukturalne	33
4.6. System ochrony środowiska	50
4.7. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią	57
4.8. Granice terenów zamkniętych i ich strefy ochronne	58
4.9. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin	59
5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	62
5.1. Wyzwania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego	62
5.2. Determinanty i czynniki kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru metropolitalnego	62
5.3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego - wizja	66
6. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARZE METROPOLITALNYM	68
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1	71
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.1	73
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.2	84
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.3	88
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.4	93
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2	97
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.1	99
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.2	112
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.3	116
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.4	121
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.5	131
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.6	136
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.7	138
Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3	140
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.1	142
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.2	150
Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.3	153

ZAŁĄCZNIK Nr 1 – Plansze Planu

WYKAZ SKRÓTÓW:

ATUE	Agenda Terytorialna Unii Europejskiej
B&R	system Bike and Ride
BPO	<i>Business Process Offshoring</i> – sektor usług dla biznesu
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
MRP	mapy zagrożenia powodziowego
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
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
SROM G-G-S 2030	Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030
SRWP 2020	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
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
VTMIS	Europejskiego Systemu Monitoringu Ruchu Statków i Informacji
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZIT/ZPT	Zintegrowane Inwestycje/Porozumienia Terytorialne
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
ZMiUW	Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Gdańsku

WPROWADZENIE

- 1) Metropolizacja jest jednym z najważniejszych wyznaczników współczesnego modelu rozwoju. Metropolie, będąc atrakcyjnymi lokalizacjami biznesu i stwarzając dobre warunki życia, przyciągają nowych mieszkańców. Wzrostowi liczby ludności towarzyszy powiększanie się obszarów zurbanizowanych, w tym rozlewanie się miast na tereny podmiejskie - suburbanizacja. Wpływa to na wydłużenie się czasu dojazdów do pracy, placówek edukacji i kultury oraz handlu. Rozbudowywane są sieci infrastruktury komunalnej, w tym wodno-kanalizacyjnej, komunikacji zbiorowej i energetycznej. Wymaga to nowego sposobu zarządzania tymi coraz większymi i coraz bardziej złożonymi strukturami funkcjonalnymi.
- 2) Proces metropolizacji jest szczególnie widoczny w krajach Europy Wschodniej, które relatywnie niedawno włączyły się w procesy gospodarki globalnej. Wśród europejskich krajów postsocjalistycznych Polska znajduje się w relatywnie korzystnej sytuacji, bowiem nie pojedyncze (jak w pozostałych krajach tej grupy), ale kilka miast – zespołów miejskich zaznacza swoją obecność na mapie Europy, jako metropolie. Krajowe dokumenty strategiczne odnotowują rosnące znaczenie ośrodków metropolitalnych w rozwoju kraju i w umacnianiu jego powiązań z układem międzynarodowym.
- 3) Kluczowym obszarem w tym zakresie w województwie pomorskim jest podlegająca od ponad 25 lat żywiołowym procesom rozwojowym oraz przekształceniom w sferze zagospodarowania przestrzennego aglomeracja Trójmiasta.
- 4) Rozwijającej się gospodarce towarzyszą zmiany w zakresie środowiskowych uwarunkowań rozwoju i jakości życia, przekształceń układów transportowych i technicznych, trendów demograficznych i potrzeb społecznych oraz fizjonomii miast i wsi przejawiającej się m.in. w charakterze struktur zurbanizowanych. Obszar ten stopniowo przekształca się w jeden organizm przestrzenno-funkcjonalny, złożony z wielu jednostek samorządu terytorialnego i zarządzany przez wiele podmiotów, realizujących własne polityki przestrzenne.
- 5) Z rozwojem tego obszaru wiąże się szereg problemów dotyczących wzmacniania integralności i spójności terytorialnej, ochrony środowiska, rozwiązywania problemów transportowych i komunikacyjnych. Warunkiem koniecznym harmonijnego i zrównoważonego rozwoju całego obszaru jest więc koordynacja planowania przestrzennego i realizacji inwestycji. Powinna ona przebiegać w oparciu o dobre rozpoznanie uwarunkowań i stanu zagospodarowania przestrzennego oraz spójne i kompleksowe określenie celów, kierunków i zasad rozwoju przestrzennego całego obszaru, co jest zasadniczym zadaniem niniejszego Planu.

I. PODSTAWY PRAWNE

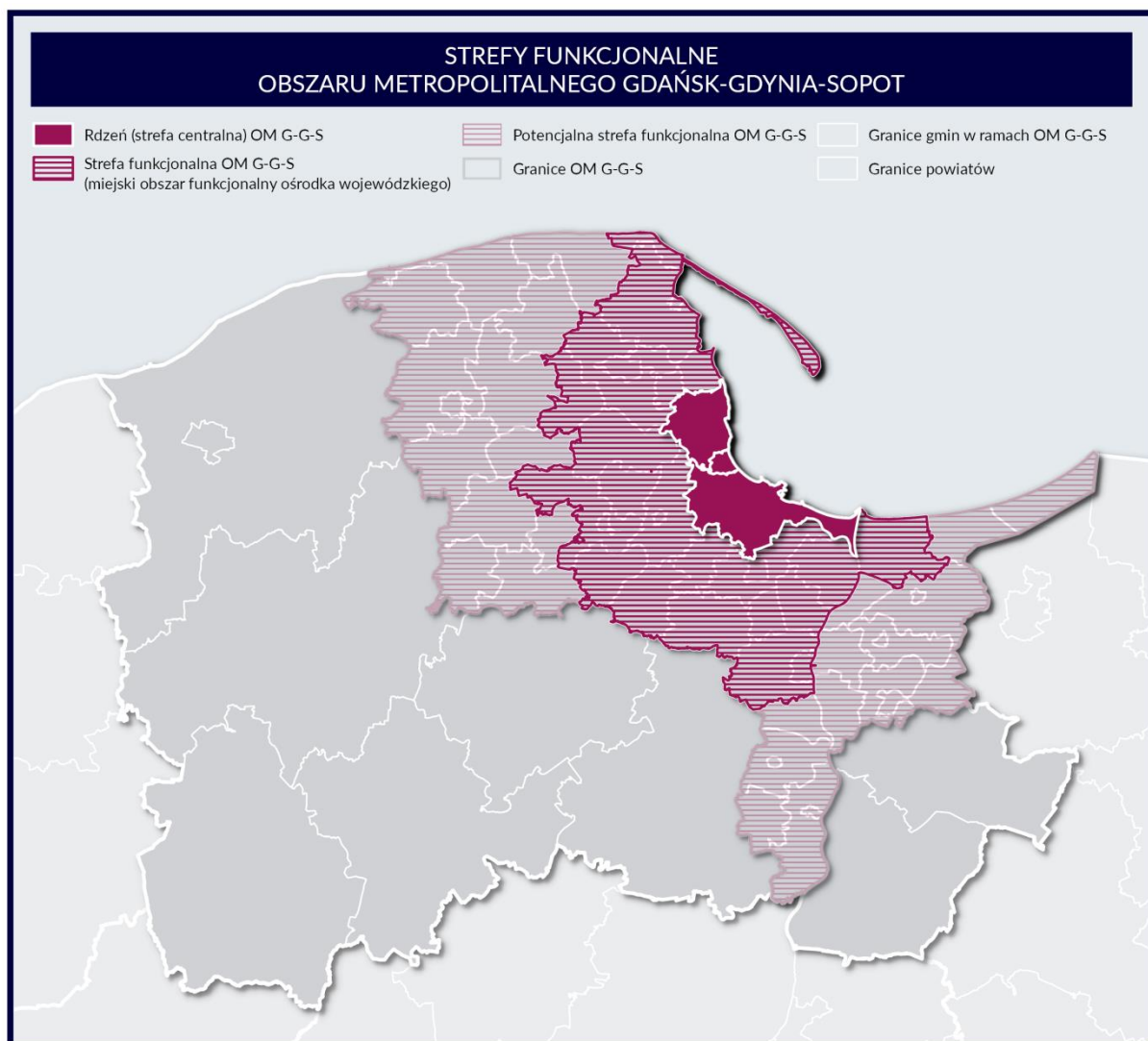
- 1) Podstawą prawną opracowania *planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego*, stanowiącego część *planu zagospodarowania przestrzennego województwa* jest:
 - ustawa z dnia 5 marca 1998 r. o *samorządzie województwa* (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 596, z późn. zm.);
 - ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*¹ (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.).
- 2) Niniejszy *Plan*, sporządzony został na podstawie Uchwały Nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. i uszczegółowia treść (tam, gdzie to konieczne) *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*, przyjętego Uchwałą Nr/...../2016 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 2016 r.
- 3) Ze względu na prawną specyfikę *planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego*, który jest częścią *planu zagospodarowania przestrzennego województwa*, strategiczna ocena oddziaływania na środowiska, w ramach której wykonano *Prognozę oddziaływania na środowisko*² została przeprowadzona łącznie dla obu projektów.
- 4) Do obu projektów, 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:

¹ art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.).

² Na podstawie art. 46 ust. 1 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* (t.j. Dz. U. z 2013 r. poz. 1235).

II. ZASIĘG TERYTORIALNY I HORYZONT CZASOWY PLANU

- 1) W skład miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (Trójmiasta) wchodzi miasta: Gdańsk, Gdynia, Sopot – stanowiące rdzeń Obszaru Metropolitalnego oraz miasta: Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Sopot, Tczew, Wejherowo i gminy: Cedry Wielkie, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo, Władysławowo i Żukowo.



RYC. 1. STREFY FUNKCJONALNE OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

- 2) Zgodnie z art. 39 ust. 7 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. 2015, poz. 199, z późn. zm.) plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, może obejmować również obszary leżące poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego.
- 3) W związku z powyższym obszar objęty planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (Trójmiasta), obejmuje:
- a) trzy powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz osiem powiatów ziemskich: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski;

b) w części *Polityka przestrzenna* na rysunkach szarą, pogrubioną linią zostały pokazane granice *miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* (Trójmiasta), o którym mowa w art. 49b pkt 1 ww. ustawy.

Na potrzeby niniejszego *Planu* obszar objęty *Planem* nazywany jest *Obszarem Metropolitalnym Gdańsk – Gdynia – Sopot* (obszarem metropolitalnym, OM), zaś obszar *miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* nazywany jest *strefą funkcjonalną Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot*.

- 4) Ustawa nie określa perspektywy czasowej *Planu* jednakże jako akt polityki przestrzennej, a zarazem dokument strategicznego planowania rozwoju, musi on uwzględniać odległą perspektywę realnie ograniczoną możliwościami prognostycznymi, którą określa obowiązująca *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK 2030), dlatego przyjęto że horyzont czasowy PZPWP, w tym niniejszego *Planu* będzie ograniczony rokiem 2030.
- 5) Mając powyższe rozróżnienia na uwadze niniejszy *plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* (Trójmiasta), nazywany jest *Planem zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030*.

III. CELE SPORZĄDZENIA PLANU

- 1) Podstawowym celem sporządzenia *Planu zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030*, zwanego dalej *Planem*, jest określenie wizji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego w perspektywie roku 2030, pożądanej z punktu widzenia:
 - długofalowych celów rozwoju kraju określonych w DSRK 2030 i KPZK 2030;
 - długofalowych celów rozwoju obszaru metropolitalnego określonych w SROM GGS 2030;
 - średniookresowych celów rozwoju województwa określonych w SRWP 2020.
- 2) *Plan* określa wizję zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego (pożądaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną) oraz sposób jej realizacji poprzez zdefiniowanie polityki przestrzennej w postaci celów i kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania oraz zasad zagospodarowania przestrzennego odnoszących się do zagadnień priorytetowych dla jego rozwoju.
- 3) Celami sporządzenia *Planu* są także:
 - potrzeba koordynacji działań samorządu województwa, powiatów i gmin w zakresie inwestycji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych (uwzględniającej etapowanie), wpływających na zagospodarowanie przestrzenne obszaru;
 - potrzeba stworzenia podstaw dla programowania rozwoju w skali metropolitalnej (formułowanie wniosków do regionalnych programów strategicznych, Kontraktu Terytorialnego, Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem skuteczniejszego pozyskiwania środków w ramach Polityki Spójności w obecnej i przyszłych perspektywach UE).

IV. ZAKRES TREŚCI PLANU

- 1) Zakres przedmiotowy *Planu* jest otwarty, jednakże ustawodawca ustalił pewne podstawowe wymagania, które zostały określone w art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (i odpowiednio doprecyzowane na potrzeby niniejszego *Planu*), do których należą:
 - a) **podstawowe elementy sieci osadniczej** miejskiego obszaru funkcjonalnego (struktura funkcjonalno-przestrzenna, hierarchia ośrodków, kształtowanie struktur osadniczych, w tym rewitalizacja oraz polityka względem procesów suburbanizacji, strategiczna wizja rozwoju funkcji metropolitalnych), powiązania komunikacyjne (dostępność zewnętrzna, sprawne funkcjonowanie systemu transportowego, integracja publicznego transportu zbiorowego) oraz infrastrukturalne (bezpieczeństwo energetyczne, sprawne funkcjonowanie i obsługa terenów zainwestowanych przez systemy infrastruktury ochrony środowiska), w tym kierunki powiązań transgranicznych;
 - b) **system obszarów chronionych**, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk oraz dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej (ochrona wartości przyrodniczo-kulturowych, kształtowanie przestrzeni publicznych znaczących dla wizerunku

i tożsamości metropolii, efektywne wykorzystanie zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu);

- c) **rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym**, ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejm, Radę Ministrów, właściwego ministra i Sejmik Województwa Pomorskiego (Wieloletnia Prognoza Finansowa); dodatkowo w *Planie* zostały uwzględnione inwestycje określone w dokumentach przyjętych przez Zarząd Województwa Pomorskiego (przedsięwzięcia strategiczne wskazane w regionalnych programach strategicznych), Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego, Zintegrowanych Inwestycjach Terytorialnych,
 - d) **granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych** wraz z zasadami ich zagospodarowania, rozumianych jako obszary strategiczne rozwoju funkcji metropolitalnych,
 - e) **obszary szczególnego zagrożenia powodzią**,
 - f) **granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych**,
 - g) **obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla**.
- 2) Sporządzając i uchwalając *Plan*, samorząd województwa jest uwarunkowany również:
- a) ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (art. 39, ust. 4);
 - b) zapisami strategii rozwoju województwa i jej aktualizacji, w zakresie, w jakim dotyczy ona spójności dokumentów oraz sytuacji przestrzennej województwa (art. 39a);
 - c) zapisami programów zawierających zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym o których mowa w art. 48 (art. 39, ust. 4);
 - d) inwestycjami celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalonymi w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością (art. 39 ust.5).

V. WARSTWA STANOWIĄCA PLANU

- 1) Warstwa stanowiąca *Planu* - wynika z roli dokumentu w zakresie kształtowania przestrzeni województwa w oparciu o jego zapisy będące:
- a) 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;
 - b) 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;
 - c) 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;
 - d) 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:
 - 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).

1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE OBSZARU METROPOLITALNEGO

1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Nowa Karta Ateńska – wizja miast XXI wieku

- 1) W celu ukierunkowania działań na rzecz stworzenia sieci powiązań między miastami Europy, na wszystkich szczeblach hierarchii miast i we wszystkich dziedzinach, została stworzona Nowa Karta Ateńska¹. Zaprezentowana w Karcie wizja, ukazuje miasta i obszary zurbanizowane jako:
 - a) zachowujące bogactwo i różnicowanie kulturowe, wynikające z ich długiej historii oraz umiejętnie łączące swą teraźniejszość i przyszłość z przeszłością;
 - b) powiązane w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji;
 - c) twórcze i konkurencyjne, ale jednocześnie zdolne do współpracy i wzajemnie się uzupełniające;
 - d) przyczyniające się w decydującym stopniu do dobrobytu i wygodnego życia ich mieszkańców;
 - e) łączące harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym.
- 2) W dokumencie został sformułowany nowy model miasta europejskiego - wzór miasta spójnego (poczynając od spójności czasowej, rozumianej jako ciągłość historyczna, poprzez szeroko omówione pojęcia spójności społecznej, ekonomicznej, spójności środowiska), innowacyjnego, produktywnego i kreatywnego w dziedzinie nauki, kultury i idei, a jednocześnie miasta zapewniającego swoim mieszkańcom godziwe warunki życia i pracy.

Najważniejsze wnioski z dokumentów² współpracy międzyrządowej państw członkowskich UE w zakresie rozwoju miast

- 1) Kierunek rozwoju miast i obszarów miejskich, który zaobserwować można poddając analizie unijne dokumenty pośrednio i bezpośrednio związane z tym zagadnieniem, jak również obserwując liczne inicjatywy realizowane na tym polu, w dużym uproszczeniu można określić jako konsekwentne wdrażanie podstawowych zasad zrównoważonego rozwoju. Wzmacnianie atrakcyjności miast jest nierozdzielnie związane z troską o poprawę jakości życia ich mieszkańców, świadomych zmian klimatycznych i ograniczeń dostępności zasobów. Wszelkie działania związane z poprawą warunków społeczno-gospodarczych muszą jednak uwzględniać konsekwencje środowiskowo-przestrzenne, w duchu odpowiedzialności za szeroko rozumianą jakość życia dziś, jak i w przyszłości. Środkami do osiągnięcia założonych celów jest szereg działań w różnych dziedzinach życia, które dla osiągnięcia wymiernych celów muszą być silnie ze sobą powiązane, rozpatrywane jako całość, a decyzje, które w związku z tymi działaniami są podejmowane nie mogą zapadać bez udziału społeczności, których one dotyczą. Należą do nich:
 - a) rozwój zrównoważony i zintegrowany:
 - rozwój w poszanowaniu bogactwa historii, łączący harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym, zapewniający odpowiednie warunki życia obecnym, jak i przyszłym pokoleniom;
 - podejście zintegrowane (holistyczne) angażujące wszystkie dziedziny oraz wszystkie sektory i poziomy administracyjny;
 - poszanowanie zasobów i usług ekosystemów;
 - zapewnienie bezpieczeństwa energetyczno-klimatycznego (w tym redukcja emisji dwutlenku węgla, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności wykorzystania energii);
 - racjonalna gospodarka odpadami i zasobami wody;
 - regeneracja obszarów miejskich;
 - wsparcie dla miast tracących dotychczasowe funkcje;

¹ Przyjęta przez Europejską Radę Urbanistów 20 listopada 2003 r. w Lizbonie, skierowana została głównie do urbanistów oraz wszystkich uczestników procesów planistycznych w Europie.

² *Acquis URBAN* – Agenda działań w zakresie polityki miejskiej (2004), *Bristol Accord* (2005), *Zielona księga w sprawie spójności terytorialnej: Przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę* (2008), *Deklaracja z Marsylii* (2008), Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie zielonej księgi w sprawie spójności terytorialnej oraz stanowiska w debacie na temat przyszłej reformy polityki spójności (2009), Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie wymiaru miejskiego polityki spójności w nowym okresie programowania (2009), Komunikat Komisji „Plan działania na rzecz mobilności w miastach” (2009), *Deklaracja z Toledo* (2010), *Komunikat Budapesztański na temat wyzwań demograficznych i klimatycznych, przed którymi stoją miasta europejskie* (2011).

- zapobieganie niekontrolowanemu „rozlewaniu” się miast, kształtowanie struktury przestrzennej miast bardziej zwartej, a jednocześnie nie pogarszającej warunków życia i możliwości funkcjonowania środowiska przyrodniczego;
 - wzmacnianie struktur ekologicznych i kulturowych;
- b) rozwój inteligentny i sprzyjający włączeniu społecznemu:
- gospodarka oparta na wiedzy;
 - budowanie i rozwijanie bazy badawczo-naukowej;
 - wzrost poziomu wykształcenia;
 - wzrost poziomu zatrudnienia;
 - wspieranie lokalnej przedsiębiorczości;
 - koncentracja działań w dzielnicach problemowych;
 - kompleksowe działania rewitalizacyjne;
 - zmniejszanie nierówności pomiędzy poszczególnymi obszarami miast i grupami społecznymi (lokalny rynek pracy, edukacja, transport publiczny);
 - tworzenie przestrzeni publicznych wysokiej jakości;
 - budowanie i wzmacnianie partnerstwa lokalnego.
- c) rozwój w oparciu o sieci współpracy i partnerstwa.
- powiązanie miast i miejskich obszarów funkcjonalnych w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji - konkurencyjność, przy jednoczesnej współpracy i wzajemnym uzupełnianiu się;
 - wzmacnianie infrastruktury transportowej – zwiększanie dostępności zarówno w skali ogółouropejskiej, krajowej, regionalnej jak i lokalnej;
 - tworzenie miejskiej współpracy subregionalnej – polityka miejska w ramach funkcjonalnych obszarów miejskich;
 - partnerstwa miasto – wieś;
 - regionalne klastry innowacyjności i konkurencyjności;
 - wymiana doświadczeń w zakresie zarządzania miejskiego;
 - zarządzanie ryzykiem związanym ze zmianami klimatycznymi.

1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego

- 1) W *Planie* uwzględniono ustalenia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030³ (KPZK), stanowiącej dokument strategiczny wyrażający politykę zagospodarowania przestrzennego kraju.
- 2) Wśród trendów rozwojowych wywierających istotny wpływ na zagospodarowanie przestrzenne *Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot* w perspektywie roku 2030 KPZK wymienia:
 - a) wzrastającą intensywność osadnictwa w strefach wokół dużych i średniej wielkości miast, w których struktura gospodarki będzie ulegała dalszemu zróżnicowaniu w efekcie rozwoju funkcji pozarolniczych (produkcyjnych i usługowych) oraz mieszkaniowych;
 - b) koncentrację ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszy rozwój działalności gospodarczej w tych rejonach, przy jednoczesnym zwiększeniu siły nabywczej mieszkańców oraz rosnącej mobilności przestrzennej zasobów pracy, wpłynie na zwiększenie popytu na usługi transportu zbiorowego przyczyniając się tym samym do dalszego wzrostu znaczenia dalekobieżnych i aglomeracyjnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz rozwoju transportu zbiorowego miejskiego⁴;

³ przyjęta przez Radę Ministrów uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252).

⁴ Istotnym narzędziem tego procesu będą funkcjonujące plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, ale uwarunkowaniem ich realizacji, zwłaszcza w zakresie transportu zbiorowego kolejowego, będzie możliwość ustalenia, w trybie negocjacji z samorządami województw, wieloletnich cenników stawek dostępu do infrastruktury kolejowej. Nieprzewidywalność tych cenników jest dużym zagrożeniem dla sensowności realizacji, a tym samym trwałości projektów związanych z rehabilitacją i modernizacją linii kolejowych ze środków regionalnych programów operacyjnych. W związku z tym może oznaczać, że po ich modernizacji samorządów województw nie będzie stać na korzystanie z sieci kolejowej, a w związku z tym organizowane na nich regionalne przewozy pasażerskie będą mogły być zawieszane.

- c) rosnącą siłę powiązań funkcjonalnych między miastami wojewódzkimi a innymi metropoliami światowymi, a równocześnie zwiększanie bezpośredniego oddziaływania miast na tereny przyległe - zasięg tego obszaru wyznaczany jest przez procesy rozlewania się miast (*urban sprawl*), w tym zarówno form zabudowy i miejskiego stylu życia oraz rosnącą liczbę dojazdów do pracy do centrów miast⁵;
 - d) zwiększającą się atrakcyjność polskiego rynku pracy dla cudzoziemców, co przyczyni się do stopniowego wzrostu imigracji do Polski z krajów spoza UE. Można założyć, że w perspektywie najbliższych kilkunastu lat Polska stanie się krajem imigracyjnym np. z kierunku Ukrainy czy Mołdawii;
 - e) rozwój technologiczny w połączeniu z polityką energetyczno-klimatyczną, co może znacząco wpłynąć na wzrost kosztów energii opartej na tradycyjnych paliwach nieodnawialnych, przy jednoczesnym spadku kosztów pozyskiwania energii z OZE;
 - f) prognozowane zmiany klimatu, które do 2030 r. będą w umiarkowanym zakresie oddziaływały na przestrzenne zagospodarowanie takich obszarów, jak wybrzeże morskie i Żuławy; ich oddziaływanie będzie wzrastało przede wszystkim wskutek wzrostu częstotliwości występowania gwałtownych zjawisk pogodowych.
- 3) Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju określona w KPZK, 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”*.
- 4) Pierwszorzędnym celem polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest, zgodnie z KPZK, *podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności*. Wskazuje się, iż dla podwyższania konkurencyjności głównych ośrodków miejskich niezbędne jest podjęcie następujących działań:
- a) wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych największych polskich miast przez:
 - wzmacnianie i dywersyfikację funkcji gospodarczych poprzez tworzenie warunków dla lokalizowania inwestycji w sektorach o wysokiej wartości dodanej;
 - wzmacnianie potencjału badawczo-naukowego, w tym dostosowywanie struktur przestrzennych i funkcjonalnych do potrzeb rozwojowych gospodarki opartej na wiedzy i innowacyjności;
 - wzmacnianie i eksponowanie funkcji symbolicznych, w tym kulturowych – wspierana będzie renowacja i modernizacja istniejącej infrastruktury kultury (teatry, filharmonie, sale wystawowe, muzea, galerie sztuki, biblioteki itd.) oraz rewitalizacja historycznych i zabytkowych obiektów na cele kulturowe, rozwój infrastruktury turystycznej i kongresowej oraz wystawienniczo-targowej.
 - b) intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym przez:
 - wspomaganie rozwoju powiązań funkcjonalnych dowiązujących ośrodki regionalne do ośrodków metropolitalnych (w zakresie gospodarczym, społecznym, naukowym, kulturowym);
 - wzmacnianie potencjału (endogenicznego) i konkurencyjności miast regionalnych uzupełniających i wzmacniających najważniejsze polskie miasta;
 - wzmacnianie powiązań funkcjonalnych, w tym morskich ośrodków miejskich (Trójmiasto) z ośrodkami południowej Skandynawii (Sztokholm i Kopenhaga) oraz krajami bałtyckimi - najbardziej innowacyjnymi w skali globalnej;
 - c) integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich przez:
 - wzmacnianie powiązań funkcjonalnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego, w tym poprawa jego dostępności i spójności transportowej;
 - inwestycje w rozwój infrastruktury transportowej, środowiskowej, społecznej oraz na rzecz rewitalizacji obszarów zdegradowanych;

⁵ W skali kraju więzi o charakterze ponadregionalnym widoczne są w przypadku Trójmiasta i zachodzą na płaszczyźnie społecznej (migracje rejestrowane) i gospodarczej (powiązania organizacyjne przedsiębiorstw i właścicielskie spółek). Jednak w skali regionalnej zachodzą silne procesy powiązań społecznych między Trójmiastem (dojazdy do pracy, szkół), a znaczną częścią województwa, ale także między Słupskiem a jego otoczeniem.

- wdrażanie rozwiązań w zakresie multimodalnego transportu zbiorowego obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie *Park&Ride*, komunikację rowerową i pieszą;
 - kształtowanie uporządkowanych stref rozwojowych łączących funkcje komplementarne (efekt synergii) w celu racjonalizacji gospodarowania zasobami przestrzennymi, a także ograniczenia zapotrzebowania na energię (np. redukcja potrzeb transportowych).
- 5) Ważnym celem KPZK jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*. Jednym z kierunków działań jest poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (priorytet uzyskują działania w obszarach metropolitalnych) i regionu, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego (kolej aglomeracyjna).

2. POZYCJA OBSZARU METROPOLITALNEGO NA TLE KRAJU

- 1) W ostatnich latach miały miejsce przełomowe przeobrażenia polskich aglomeracji miejskich, które swoje źródła mają w skutecznych reformach ustrojowych, gospodarczych oraz akcesji do Unii Europejskiej.
- 2) Fundusze unijne dostępne od 2004 r. otworzyły nowy rozdział w rozwoju Polski, w tym dużych aglomeracji miejskich. Przyczyniło się to w znacznym stopniu do podejmowania współzawodnictwa o unijne dotacje, wzmacniając konkurencyjność największych polskich ośrodków miejskich i ich bezpośredniego otoczenia. Sytuacja ta pozwala dostrzec różne aspekty pozycji konkurencyjnej największych miast, które w znacznym stopniu ukształtowane są także ich spuścizną historyczną, warunkami naturalnymi oraz jakością zarządzania w ostatnich kilkunastu latach.
- 3) Analiza porównawcza⁶ pozycji konkurencyjnej największych polskich miast⁷ wraz z ich strefą oddziaływania⁸ została wykonana w oparciu o 8 zmiennych opisujących poziom rozwoju miasta i obszaru otaczającego, w zakresie:
 - a) uwarunkowań makroekonomicznych:
 - PKB *per capita* w 2011 r. (A);
 - przeciętne wynagrodzenie brutto w 2013 r. (B);
 - b) zjawisk demograficznych:
 - saldo migracji w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców w 2013 r. (C);
 - odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w 2013 r. (D);
 - c) poziomu potencjalnego kapitału na rynku pracy:
 - liczba absolwentów uczelni wyższych w 2013 r. (E);
 - d) otwartości i dostępności zewnętrznej:
 - liczba pasażerów ruchu lotniczego w 2013 r. (F);
 - e) jakości życia:
 - długość ścieżek rowerowych na 10.000 mieszkańców w 2013 r. (G);
 - natężenie pyłu zawieszonego PM_{2,5} w 2014 r. (H).

Ich dobór jest związany z faktem, iż są one gromadzone w ramach statystyki publicznej (poza natężeniem pyłu zawieszonego, co jest zjawiskiem stosunkowo niezmiennym), co umożliwia ich monitoring w dostosowanej do potrzeb perspektywie i skali czasowej.

- 4) Analiza sytuacji samego podregionu Trójmiasto prezentuje się w sposób następujący:
 - a) w zakresie sytuacji makroekonomicznej:
 - wartość PKB *per capita* wypracowanego w 2011 r. uplasowała Trójmiasto z wynikiem 56.817 zł na piątej pozycji za Warszawą (119.828 zł), Poznaniem (75.877 zł), Wrocławiem (60.425 zł) i Krakowem (60.121 zł) i jest porównywalne z podregionem katowickim (56.079 zł);
 - natomiast pod względem przeciętnego wynagrodzenia brutto Trójmiasto plasuje się na trzeciej lokacie za Warszawą (5.226 zł) i podregionem katowickim (4.797 zł) oraz nieco przed Poznaniem (4.256 zł), Wrocławiem (4.129 zł) i Szczecinem (4.029 zł) osiągając wartość 4.481 zł;
 - b) pod względem sytuacji demograficznej:
 - w przypadku salda migracji na 1.000 mieszkańców Trójmiasto z wynikiem 0,6‰ plasuje się na czwartej pozycji za Warszawą (4,8‰), Wrocławiem (2,2‰) i Krakowem (1,3‰);

⁶ *Benchmarking* jest narzędziem kompleksowej oceny potencjału rozwojowego i służy zdiagnozowaniu stanu oraz wyznaczeniu celów rozwoju w kontekście pozycji konkurencyjnej analizowanej w zakresie różnych aspektów rozwojowych.

⁷ Kryterium doboru największych miast w grupy odniesienia dla Trójmiasta, które zostały zestawione na wykresach radarowych, zostało oparte o podział Polski na jednostki NUTS 1. Stąd Warszawa została przedstawiona razem z Łodzią (region centralny), Szczecin i Poznań (region północno-zachodni) z Wrocławiem (region południowo-zachodni). Natomiast Kraków przedstawiono razem z podregionem katowickim (region południowy). W przypadku bipolarnego podregionu bydgosko-toruńskiego został on dodany przy analizie miast wraz ze strefą oddziaływania do obszarów regionu centralnego. Z analizy zostały wyłączone kształtujące się aglomeracje polski wschodniej ze względu na fakt niespełniania przyjętych przez zapisy KPZK (s. 192) kryteriów uznające je za ośrodki o znaczeniu krajowym pełniące niektóre funkcje metropolitalne.

⁸ Na potrzeby Planu zasięg przestrzenny analizy został podzielony na dwie kategorie terytorialne: miasto w granicach administracyjnych oraz miasto wraz z jego bezpośrednią strefą oddziaływania określoną jako podregion NUTS poziom 3, którego delimitacja pokrywa się ze zgrupowaniem kilku powiatów. Dla Warszawy (dwa podregiony otaczające stolicę – warszawski wschodni i warszawski zachodni), a dla aglomeracji górnośląskiej (podregion katowicki, sosnowiecki, gliwicki, bytomski i tyski), co wynika ze specyfiki funkcjonalnej tego policentrycznego terenu.

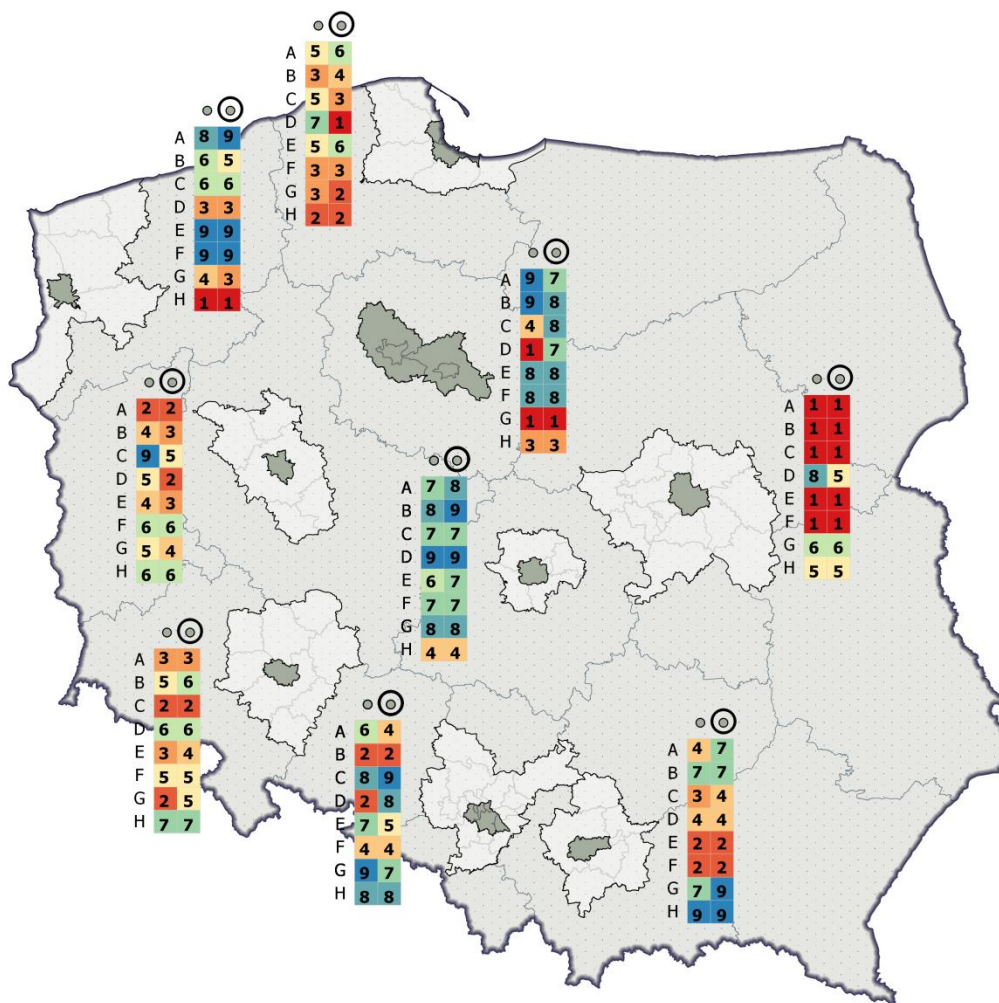
- odsetek osób w wieku poprodukcyjnym plasuje Trójmiasto z wynikiem 21,9% na drugiej (z największą liczbą osób starszych) pozycji po podregionie katowickim (20,6%);
- c) uwzględniając kapitał ludzki na rynku pracy:
 - liczba absolwentów uczelni wyższych w 2013 r. wynosiła 25.586, co pozycjonuje Trójmiasto na szóstą pozycję przed Łodzią (22.590), podregionem katowickim (20.006) oraz Szczecinem (11.761) i stanowi zaledwie 39,5% liczby absolwentów lidera w tym zakresie – Warszawy; niska pozycja Trójmiasta wynika ze średniej wielkości ośrodka akademickiego;
- d) dostępności zewnętrznej:
 - wysoką trzecią pozycję Trójmiasto zajmuje pod kątem liczby pasażerów ruchu lotniczego; w 2013 r. było to 2,8 mln osób w Gdańsku - Rębiechowie za lotniskiem Kraków-Balice (3,6 mln) i Warszawą obsługiwana przez dwa porty lotnicze Okęcie i Modlin (11 mln).
- e) na tle innych największych polskich miast najkorzystniej Trójmiasto wypada pod względem jakości życia, w tym:
 - w przypadku jakości powietrza zbliżoną wartość osiągnął Szczecin (natężenie pyłu PM 2,5 wyniosło w nim w 2014 r. 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) podczas, gdy w Trójmieście 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, co świadczy o najlepszej jakości powietrza w dwóch obszarach metropolitalnych zlokalizowanych nad morzem;
 - w zakresie długości sieci tras rowerowych w przeliczeniu na 10.000 mieszkańców najlepiej wypada Wrocław (3,3 km), a zaraz po nim Trójmiasto (2,8 km);
- 5) Analizując ośrodki miejskie wraz ze strefą bezpośredniego oddziaływania, którą w przypadku Trójmiasta jest podregion gdański obejmujący powiaty: gdański, kartuski, nowodworski, pucki i wejherowski, zmienia się jego pozycja w stosunku do samego Trójmiasta:
 - a) pod względem wskaźników makroekonomicznych:
 - w skali miast wraz z ich strefami bezpośrednich powiązań obszar Trójmiasta i jego otoczenia spada w klasyfikacji biorąc pod uwagę PKB *per capita*. Wartość ta zmniejsza się o 26% (z 56.817 zł do 41.869 zł) i jest to trzeci pod względem największego spadku obszar po aglomeracji krakowskiej, w której zmniejszenie wartości PKB *per capita* nastąpiło o 28% (z 60.121 zł do 43.508 zł) i aglomeracji warszawskiej o 43% (z 119.828 zł do 67.939 zł).
 - mimo rzeczywistego spadku przeciętnego wynagrodzenia brutto we wszystkich analizowanych obszarach, w skali kraju nastąpił wzrost pozycji podregionu trójmiejskiego i gdańskiego w rankingu, głównie ze względu na rozbieżności wartości między samym Trójmiastem (4.481 zł) a Trójmiastem wraz z podregionem gdańskim (3.861 zł), które są najwyższe w Polsce poza obszarem Warszawy (5.226 zł) i Warszawy wraz z podregionem warszawskim wschodnim i warszawskim zachodnim (4.302 zł).
 - b) pod względem sytuacji demograficznej:
 - w zakresie salda migracji na 1.000 mieszkańców podregion gdański wraz z Trójmiastem w skali całego kraju osiąga drugą pozycję (za Warszawą wraz z jej strefą oddziaływania 5,9‰) z wynikiem 3,9‰; przy czym w samym podregionie gdańskim wartość ta osiąga poziom 7,1 ‰;
 - podobna sytuacja ma miejsce w przypadku odsetka osób w wieku poprodukcyjnym, która stawia podregion trójmiejski i gdański z wartością 17,6% wśród najmłodszych w skali kraju (sam podregion gdański - 13,3%) i świadczy o młodości demograficznej obszaru; jedynie Poznań wraz ze strefą otaczającą osiąga wartość zbliżoną (17,9%);
 - c) pod kątem poziomu kapitału ludzkiego:
 - dodanie podregionów otaczających ośrodki miejskie praktycznie nie zmieniło rankingu obszarów metropolitalnych pod względem liczby absolwentów uczelni wyższych. Największy wzrost (o 37%) po dodaniu strefy oddziaływania ośrodka wojewódzkiego nastąpił w obszarze konurbacji górnośląskiej, co wynika z większej dekoncentracji absolwentów w regionie i jest to specyficzne dla tego obszaru. W pozostałych obszarach wzrost jest minimalny – największy w obszarze warszawskim (o 2,4%) i poznańskim (o 1,53%). Dodanie liczby absolwentów z podregionu gdańskiego do obszaru samego Trójmiasta spowodowało wzrost zaledwie o 0,61%.
 - d) w zakresie dostępności zewnętrznej po dodaniu obszarów otaczających miasta ranking nie uległ zmianie.

- e) w obszarze jakości życia:
- pod względem długości tras rowerowych na 10 tys. mieszkańców Trójmiasto z podregionem gdańskim oraz Szczecin z podregionem szczecińskim plasują się na drugiej pozycji (po 3,2 km) za podregionem bydgosko-toruńskim (3,8 km), który nie jest analizowany w rankingu samych miast;
 - w przypadku jakości powietrza wartości dla podregionów otaczających ośrodki miejskie nie zostały pomierzone.
- 6) Rekomendacje do *Planu* wynikające z analizy porównawczej pozycji konkurencyjnej największych polskich miast:
- a) realizując cele polityki przestrzennego zagospodarowania kraju dotyczące konkurencyjności właściwą skalą odniesienia dla Trójmiasta powinny być ośrodki metropolitalne Kraków, Wrocław i Poznań; poza zasięgiem konkurencyjności jest Warszawa oraz konurbacja śląska;
 - b) lepszą kondycją demograficzną charakteryzują się otoczenia ośrodków metropolitalnych niż ich rdzenie; podregion gdański, jako bezpośrednie zaplecze OM, charakteryzuje się lepszymi parametrami niż podregion poznański i wrocławski; we wszystkich analizowanych przypadkach zachodzi proces dekoncentracji ludności w rdzeniach obszarów metropolitalnych, najintensywniej w Poznaniu, we Wrocławiu i w Trójmieście⁹;
 - c) we wszystkich miastach funkcjonują porty lotnicze, jednak port lotniczy w Gdańsku oraz Krakowie należą do czołówki krajowej znacznie wyprzedzając lotniska we Wrocławiu i Poznaniu; istotnym problem wymagającym pilnych działań inwestycyjnych jest dowiązanie Trójmiasta do sieci drogowej i kolejowej kraju i Europy, w stosunku do ośrodków porównawczych poziom ten jest znacznie gorszy; także z uwagi na większą liczbę podmiotów, konurbacyjny charakter rdzenia oraz porty morskie, problemem jest integracja i zarządzanie transportem zbiorowym publicznym¹⁰;
 - d) znaczącym deficytem konkurencyjności Trójmiasta niski poziom konkurencyjności w zakresie oferty szkolnictwa wyższego; poziom konkurencyjności większości trójmiejskich uczelni wyższych pozostaje na niższym poziomie w porównaniu z innymi ośrodkami Regionu Bałtyckiego, z pośród ośrodków krajów Bałtyckich konkuruje jedynie z uczelniami Litwy, Łotwy i Estonii – dotyczy to zarówno ocen działalności edukacyjnej, potencjału naukowego, jak również udziału w zagranicznych programach badawczych i wymianie studenckiej¹¹;

⁹ Śleszyński P., Wiśniewski R., Demograficzno-osadnicze uwarunkowania rozwoju OM i migracje – diagnoza sektorowa do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030, Gdańsk-Warszawa, 2015.

¹⁰ Komornicki T., Rosik P., Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych - diagnoza sektorowa do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030, Gdańsk, 2015.

¹¹ Brodzicki T., Kwiatkowski J., Kluczowe i potencjalne motory rozwoju gospodarczego obszaru metropolitalnego – diagnoza sektorowa do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030, Gdańsk, 2015.



Pozycja 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1- najwyższa, 9 - najniższa
 rdzenia metropolii ●
 rdzenia metropolii wraz z zapleczem ◎

● ◎
 A - PKB per capita w 2011 r.
 B - Przeciętne wynagrodzenie brutto
 C - Saldo migracji na 1000 mieszkańców
 D - Odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym
 E - Liczba absolwentów uczelni wyższych
 F - Liczba pasażerów ruchu lotniczego
 G - Długość ścieżek rowerowych na 10 tys. mieszkańców
 H - Natężenie pyłu zawieszonego PM 2,5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

RYC. 2. BENCHMARKING OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK – GDYNIA – Sopot

3. PROCESY I PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO

- 1) Obszar objęty *Planem* obejmuje powierzchnię 6.755 km² (36,9% powierzchni województwa pomorskiego) i w 2014 r. zamieszkiwany¹ był przez 1.554.340 osób (niemal 67,5% mieszkańców województwa pomorskiego)².
- 2) W latach 1999-2014 liczba ludności obszaru wzrosła o ponad 93,4 tys. mieszkańców, przy czym wzrost ten nie jest równomierny na całym obszarze. W strukturze przestrzennej obszaru da się wyróżnić obszary dynamicznego wzrostu i spadku liczby ludności. Ujemne wartości wskaźnika, obserwowane są głównie w miastach, z których mieszkańcy uciekają, zazwyczaj na ich bezpośrednie zaplecze. Najwyższym wzrostem liczby mieszkańców charakteryzują się gminy podmiejskie, otaczające Trójmiasto, gdzie w analizowanym okresie liczba ludności zwiększyła się od 1,5 do 2 razy (w gminie Kosakowo nawet ponad 2-krotnie). Preferowanym kierunkiem rozwoju są wyraźnie obszary rozciągające się coraz bardziej w kierunku zachodnim. Także inne miasta, poza rdzeniem metropolii, wykształcają swoje strefy suburbanne (np. Tczew).
- 3) Zmiany demograficzne zachodzące na analizowanym obszarze wpisują się w szerszy proces przemian ludnościowych zachodzących w kraju. Obszar metropolitalny wyróżnia się jednak w sposób pozytywny, również na tle innych obszarów metropolitalnych (np. Wrocławia czy Poznania). Proces depopulacji zachodzi jedynie w Trójmieście (Gdańsku, Gdyni i Sopocie) i kilku powiatach z obszaru potencjalnego (malborskim, nowodworskim). Zdecydowana większość gmin w obszarze odznacza się stagnacją liczby ludności, ale z tendencjami wzrostowymi.
- 4) Największa dynamika przyrostu naturalnego dotyczy zachodniej części obszaru, gdzie nadal żywe są tradycje dużej, wielodzietnej rodziny. To przede wszystkim Kaszuby stanowią o potencjale demograficznym całego obszaru. Na drugim biegunie znajduje się Trójmiasto, gdzie współczynnik zgonów przewyższa współczynnik urodzeń.
- 5) W 2014 r. bilans dla całego obszaru był pozytywny i wyniósł +3,4‰, przy czym wartość przyrostu naturalnego była znacznie zróżnicowana:
 - a) przyrost odnotowały w szczególności gminy kaszubskie oraz bezpośrednio sąsiadujące z Trójmiastem: Stężyca (+12,1‰), Sierakowice (+11,1‰), Przdokowo (+10,6‰), Szemud (+10,0‰), Luzino (+9,6‰), Reda (+9,1‰), Żukowo – obszar wiejski (+8,4‰) oraz Pruszcz Gdański (+8,4‰);
 - b) ubytek odnotowały przede wszystkim miasta Trójmiasta oraz gminy powiatów malborskiego i nowodworskiego: Sopot (-4,8‰), Nowy Dwór Gdański (-3,7‰), Miłoradz (-3,55‰), Nowy Staw - obszar wiejski (-3,2‰), Krynica Morska (-3,0‰), miasto Pelplin (-2,3‰), miasto Malbork (-2,2‰), Łeba (-1,8‰), miasto Nowy Staw (-1,4‰), Gdynia (-1,2‰), Lichnowy (-1,05‰), miasto Gniew (-1,0‰), Sztutowo (-0,8‰), Ostaszewo (-0,6‰), miasto Puck (-0,6‰), Gdańsk (-0,5‰), Stare Pole (-0,2‰) i Stegna (-0,2‰).
- 6) Kluczowym wyzwaniem OM w kontekście demograficznym będzie proces starzenia się społeczeństwa. Społeczeństwo OM wkroczyło w fazę starości demograficznej – w 2014 r. udział ludności w wieku poprodukcyjnym (60 lat w przypadku kobiet i 65 lat – w przypadku mężczyzn) wyniósł 17,3% i ma tendencje wzrostową. Struktura ludności, z uwzględnieniem podziału na produkcyjne grupy wieku, uwidacznia istniejące dysproporcje w podziale miasto-wieś:
 - a) udział ludności w wieku poprodukcyjnym na poziomie powyżej 15% występuje niemal wyłącznie na obszarach miejskich oraz w gminach Stegna i Sztutowo; zjawisko starości demograficznej jest najbardziej zaawansowane w Trójmieście, zwłaszcza w Sopocie, gdzie udział ludności w wieku poprodukcyjnym wyniósł w 2013 r. 27,5%;
 - b) gminy "młode demograficznie" to przede wszystkim bezpośrednie otoczenie Trójmiasta; najniższy udział osób w wieku poprodukcyjnym, tj. około 10%, występuje w gminach Luzino, Reda, Żukowo, Wejherowo (gm. wiejska), Pruszcz Gdański (gm. wiejska), stanowiących miejsce migracji młodych ludzi, osiedlających się na terenach podmiejskich, a także w położonych dalej od centrum gminach Gniewino, Sierakowice, Somonino, gdzie tradycyjnie dominuje model rodziny wielodzietnej.
- 7) Przemiany demograficzne powodują również zmiany zasobów pracy. Spadek odsetka osób w wieku produkcyjnym obserwowany jest we wszystkich strefach obszaru. Niekorzystne relacje między ekonomicznymi grupami wieku dotyczą Trójmiasta, natomiast na pozostałym obszarze proporcje te są bardziej korzystne.

¹ Wg ludności faktycznie zamieszkałej na koniec 2013 r. (BDL GUS).

² Pod względem liczby ludności, w zależności od delimitacji (SWP, SOM G-G-S, MIR) obszar metropolitalny zajmuje 3 lub 4 miejsce w kraju.

- 8) W ostatnich latach przesunął się wiek najwyższej płodności kobiet. W 1990 r. najwięcej urodzeń obserwowano w grupie kobiet w wieku 20-24, jednak w 2013 r., w 8 powiatach ziemskich najwięcej dzieci urodziły kobiety w wieku 25-29 (35%). W Trójmieście do 25 roku życia płodność kobiet jest niska (do 12%), najwyższy poziom wskaźnika wykazują kobiety w wieku 25-29 lat (34%) oraz w wieku 30-34 lata (34%). W wieku najwyższej płodności jest zatem obecnie wyż demograficzny, z lat 70. i 80.
- 9) W warunkach niskiej stopy urodzeń to migracje pozostają kluczowym czynnikiem zmian demograficznych, zwłaszcza w strefach suburbanizacji i w regionach depopulacyjnych. Pozytywnym zjawiskiem dla obszaru jest jego stosunkowo duża zlewnia migracyjna wykraczająca poza granice województwa pomorskiego. Dowodzi to silnemu oddziaływaniu i atrakcyjności osiedleńczej obszaru. Z drugiej strony zagrożeniem jest odpływ migracyjny, szczególnie migracja zarobkowa do państw UE.
- 10) Na analizowanym obszarze dochodzi do dekoncentracji ludności wewnątrz tj. zmniejszania się liczby ludności w rdzeniu, a wzrostu ludności na obszarach podmiejskich. Dotyczy to również innych obszarów metropolitalnych. Jediną strefą o dynamicznie zwiększającej się liczbie ludności jest strefa otaczająca rdzeń. Natomiast liczba ludności Trójmiasta ulega systematycznemu zmniejszeniu. Imigranci w gminach o najwyższym saldzie pochodzą głównie z Gdańska i Gdyni, np. w 2007 r. wśród nowych mieszkańców w gminie Kolbudy było aż 64% Gdańszczan, w Pruszczu Gdańskim w 2011 r. było ich 45%. Wysokie saldo migracji w Kosakowie generują z kolei mieszkańcy Gdyni. Przygraniczne miejscowości (w gminach wiejskich k. Gdyni i Gdańska np. Kowale, Banino, Jankowo Gdańskie) są często przez mieszkańców utożsamiane z miastem centralnym.
- 11) Gminy sąsiadujące z centrum metropolii oferują nowym mieszkańcom tańsze, niż w rdzeniu grunty budowlane. Tańsze są zatem mieszkania w rozprzestrzeniającej się na terenach wiejskich intensywnej zabudowie wielorodzinnej. Istotnym problemem potęgującym problem suburbanizacji jest brak polityki mieszkaniowej państwa wspierającej powstawanie i odnawianie substancji mieszkaniowej w miastach. Dotychczasowe jej zasady wspierają ogólnie budownictwo mieszkaniowe, bez jakiegokolwiek określenia obszarów wsparcia w tym zakresie.
- 12) Prognoza demograficzna GUS dla obszaru objętego *Planem* przewiduje wzrost liczby ludności do 2030 r. o 1,2%, do poziomu prawie 1.570 tys. osób. Powiatami o największym prognozowanym wzroście liczby ludności będą: gdański (+10,75%), wejherowski (+8,6%), kartuski (+6,95%) oraz pucki (+4,3%). Wzrost będzie dotyczyć głównie terenów wiejskich. W pozostałych powiatach nastąpi ubytek liczby ludności, przy czym w Sopocie będzie największy i wyniesie -9,6%. W strefie suburbanialnej Trójmiasta dodatni przyrost rzeczywisty ogółem wynikać będzie zarówno z dodatniego przyrostu naturalnego, jak i dodatniego salda migracji.
- 13) Wyjście naprzeciw aktualnym trendom demograficznym, głównie w zakresie starzenia się społeczeństwa polegać powinno na zapewnieniu odpowiedniego poziomu opieki medycznej i społecznej. Spodziewany wzrost liczby beneficjentów wymaga uruchomienia lub zwiększenia kształcenia odpowiednich specjalizacji, np. medycznych. Wzrost populacji starszej spowoduje też uruchomienie tzw. *silver economy*. Może to być istotnym czynnikiem dochodowym, zwłaszcza że w niektórych miejscach (Sopot, częściowo Gdynia i Gdańsk) jest obserwowany popyt na mieszkania ze strony bogatszych osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, lokujących w ten sposób swe oszczędności.
- 14) Konieczne są próby włączania ludności w wieku poprodukcyjnym do czynnego życia społecznego, w tym ich aktywizacja zawodowa. Aktywizacja sąsiedzka i powstawanie więzi tego typu mogą znacząco wspomóc działania instytucji publicznych w podnoszeniu standardu opieki i bezpieczeństwa zdrowotnego osób starszych.
- 15) Starzenie się społeczeństwa będzie musiało skutkować rozwojem różnorodnych usług (medycznych, społecznych, socjalnych itp.), które będą zapewniać odpowiednio przygotowane osoby. Będzie istniała konieczność zapewnienia tym osobom dostępu do odpowiedniego wykształcenia, różnego rodzaju kursów, szkoleń itp. Wskazana jest szersza profilaktyka zdrowotna i promocja zachowań prozdrowotnych (tryb życia, zachowania ryzykowne, aktywność fizyczna), ograniczająca w przyszłości leczenie różnych schorzeń i chorób i związane z tym koszty.

4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

- 1) Obszar objęty *Planem* jest najważniejszym ośrodkiem miejskim położonym w północnej Polsce i południowej części basenu Morza Bałtyckiego. Jego położenie jest peryferyjne w układzie europejskim, lecz centralne w Regionie Morza Bałtyckiego.
- 2) Większość mieszkańców obszaru stanowi ludność miejska. Wskaźnik urbanizacji na koniec 2014 r. wyniósł 72,2% a jego tendencja od 1999 r. jest spadkowa (w 1999 r. wynosiła 76,8%), co wynika z postępującego procesu suburbanizacji.

4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno – przestrzenna

Struktura osadnicza

- 1) W strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru można wyróżnić trzy strefy:
 - a) zurbanizowana strefa nadmorska - ciągnąca się od Wejherowa (a właściwie Gościcina i Bolszewa), Redy i Rumii na północnym zachodzie, do Pruszcza Gdańskiego na południu - której rdzeń stanowi Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot) z ośrodkami uzupełniającymi (Wejherowo, Reda, Rumia, Pruszcz Gdański), które tworzą duży kompleks urbanistyczny; istotnym ośrodkiem w strukturze funkcjonalno-przestrzennej OM, m.in. z racji położenia na skrzyżowaniu ważnych szlaków komunikacyjnych, jest nieco bardziej oddalony od strefy Tczew (zachowujący ciągłość m.in. poprzez funkcjonujący system transportowy np. Szybką Kolej Miejską),
 - b) strefa miast położonych w sąsiedztwie zurbanizowanej strefy nadmorskiej o zróżnicowanych funkcjach gospodarczych (Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Żukowo, Kartuzy, Puck, Władysławowo) oraz gęsta sieć, na ogół dużych wsi,
 - c) strefy miast zlokalizowanych peryferyjnie - nieduże i z utrudnioną dostępnością komunikacyjną (Krynica Morska, Hel, Jastarnia, Łeba, Lębork, Pelplin, Gniew) oraz rzadziej rozmieszczone osady wiejskie, o zróżnicowanej wielkości.
- 2) Większość funkcji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych, skupia się w rdzeniu metropolii, w szczególności w Gdańsku, gdzie zlokalizowana jest największa liczba instytucji, obiektów oraz wydarzeń o zasięgu ponadregionalnym i regionalnym. Gdańsk posiada największy obszar obsługi, który w ujęciu regionalnym i subregionalnym wykracza nawet poza granice województwa. Drugim ośrodkiem, jeśli chodzi o wielkość obszaru obsługi jest Gdynia, której zasięg oddziaływania obejmuje całą północną część OM.
- 3) Miasta takie jak Sopot, Reda, Rumia czy Pruszcz Gdański (będący stolicą powiatu), z racji bezpośredniego sąsiedztwa Gdańska i Gdyni oraz silnej integracji ośrodków w ramach wielofunkcyjnego pasma osadniczego, nie wytwarzają własnych obszarów obsługi proporcjonalnych do posiadanych potencjałów (w tym ludnościowych).
- 4) Bezpośrednie sąsiedztwo Trójmiasta, jako najważniejszego ośrodka usługowego, o największym rynku pracy w regionie, marginalizuje również pozycję Tczewa i Wejherowa. Jednak znaczenie tych ośrodków dla obsługi otaczających ich obszarów jest zdecydowanie większe niż pozostałych miast w obszarze pozarządzeniowym.
- 5) Najśłabszą pozycję w zakresie obsługi ponadlokalnej, wynikającej z pozycji miasta powiatowego, posiada Nowy Dwór Gdański, którego obszar obsługi domyka się praktycznie w granicach gminy miejsko-wiejskiej Nowy Dwór Gdański. Pozostałe gminy powiatu nowodworskiego pozostają w zasięgu oddziaływania Gdańska i Elbląga.
- 6) W kontekście budowania pozycji konkurencyjnej obszaru istotną rolę odgrywa współpraca z Elblągiem, silnie związanym funkcjonalnie zarówno w zakresie powiązań sieciowych z Gdańskiem, jak i w zakresie codziennych relacji ze wschodnią częścią obszaru metropolitalnego.
- 7) Położenie miast determinuje ich funkcje społeczno-gospodarcze. Ośrodki położone pod Trójmiastem pełnią przede wszystkim funkcje mieszkalne i w znacznie mniejszym stopniu rekreacyjno-usługowe. Dalej położone miasta stanowią ważne ogniwo lokalnej obsługi (usługi, handel, administracja). Są to głównie miasta rolniczo-usługowe, obsługujące swoich mieszkańców i ludność z okolicznych wsi. W strukturze zatrudnienia małych miast przeważają usługi nierynkowe przy niewielkim udziale przemysłu i usług rynkowych.
- 8) W strukturze funkcjonalnej obszarów położonych poza miastami centralnymi występują przede wszystkim funkcje mieszkaniowe, rolnicze i turystyczne. W bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta położone są obszary urbanizowane, które charakteryzuje przede wszystkim rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych. Strefa

taka ciągnie się od Wejherowa na północy po Pruszcz Gdański na południu, a jej zasięg określa dostępność komunikacyjna. Największy obszar obejmuje wielofunkcyjna strefa przejściowa, którą charakteryzuje zróżnicowana struktura funkcjonalna – od mieszkaniowej, przez turystyczną, po funkcję rolniczą. Na peryferyjnych fragmentach OM są gminy o funkcjach rolniczych, turystycznych i mieszanych.

- 9) Rozwój ludnościowy stref podmiejskich wynika przede wszystkim z napływu migracyjnego mieszkańców miast, natomiast wzrost liczby mieszkańców na tradycyjnych obszarach wiejskich (szczególnie Kaszuby) jest wynikiem przyrostu naturalnego³. Odływ mieszkańców miast na obszary podmiejskie dotyczy przede wszystkim osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym. Dlatego społeczeństwo stref urbanizowanych odmładza się zaś miasta charakteryzuje proces starzenia się mieszkańców. Budownictwo mieszkaniowe niesie ze sobą pewne zagrożenia związane z „przeinwestowaniem” i „przeludnieniem”, chaosem przestrzennym, zwiększoną presją na środowisko naturalne oraz degradacją lub fragmentacją siedlisk naturalnych. Problemem jest także niedostosowany system komunikacyjny, który utrudnia mieszkańcom gmin podmiejskich dostęp do miasta, w tym przede wszystkim wydłuża czas dojazdu do pracy i szkoły.
- 10) Pogłębiają się różnice poziomu rozwoju pomiędzy obszarem centralnym i obszarami peryferyjnymi. Grozi to dezintegracją regionu, w tym osłabieniem konkurencyjności oraz zdolności do skutecznego przełamywania barier rozwojowych. Z różnic w poziomie rozwoju wynikają m.in. intensywne dojazdy do pracy w Trójmieście nawet z odległych terenów regionu pomorskiego. Trójmiasto charakteryzuje wzrost liczby podmiotów gospodarczych, zaś w gminach peryferyjnych OM miała miejsce na ogół stabilizacja lub niewielki spadek ich liczby.
- 11) Wschodnia i południowa część obszarów wiejskich OM charakteryzuje się bardzo dobrymi warunkami agroekologicznymi, co sprzyja rozwojowi intensywnego i towarowego rolnictwa. Cechą gospodarstw rolnych w tym rejonie jest stosunkowo wysoki poziom wykształcenia ich właścicieli, bardzo wysoki udział gruntów ornych i stosunkowo duża przeciętna powierzchnia gospodarstwa. W ostatnich latach dokonał się duży postęp w zakresie wyposażenia technologicznego w sektorze żywnościowym, co należy wiązać z napływem środków w ramach WPR. Rozwój rolnictwa na OM należy wiązać przede wszystkim z możliwościami zaopatrzenia w żywność obszaru rdzeniowego. Warunki takie spełnia specjalizacja produkcji warzywniczej i drobiarskiej. Powinien temu towarzyszyć rozwój przetwórstwa spożywczego. Zagrożeniem dla żuławskiego obszaru żywicielskiego jest podniesienie się poziomu wód morskich związane z prognozowanym ociepleniem klimatu; jest to raczej odległa perspektywa, ale należy już dziś uwzględnić to zagrożenie, łącznie z problemem wzrostu zasolenia gleby.
- 12) Wzrasta znaczenie usług związanych ze spędzaniem wolnego czasu. Obszar Metropolitalny posiada relatywnie do innych regionów bogatą ofertę turystyczną i jedną z największych w kraju baz noclegowych. Poza zurbanizowaną strefą Trójmiasta, rozwój usług turystycznych odbywa się w małych ośrodkach nadmorskich (Krynica Morska, Hel, Łeba, Władysławowo, Jastarnia), które stanowią miejsca koncentracji usług turystycznych przede wszystkim w sezonie letnim. Wzrasta też znaczenie agroturystyki (Kaszuby i Żuławy Wiślane) oraz turystyki i rekreacji świąteczno-weekendowej, z których korzystają przede wszystkim mieszkańcy regionu. W nadchodzących latach należy oczekiwać dalszego wzrostu zainteresowania wypoczynkiem nad morzem. Istotnym zadaniem jest wydłużenie sezonu turystycznego.

Tereny mieszkaniowe

- 1) Analizując gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych w poszczególnych częściach OM należy zauważyć, że:
 - a) największa gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych (powyżej 40 os./ha) dotyczy miast, zarówno rdzenia metropolii, jak i mniejszych jednostek; w Gdańsku i Gdyni najgęstszym zaludnieniem charakteryzują się tzw. „stare” jednostki urbanistyczne, o zabudowie wielorodzinnej z lat 70-90., a także śródmieścia, zaś najniższą gęstością charakteryzują się jednostki rozwojowe nowych dzielnic mieszkaniowych: Gdańsk Zachód czy Gdynia Chwarzno-Wiczlino;
 - b) średnią gęstością zaludnienia (10-40 os. ha) charakteryzują się miasta powiatowe i małe miasta gminne, jak Żukowo, Pelplin, Gniew oraz wsie pretendujące do miana małych miasteczek, jak: Sierakowice, czy mniejsze Luzino i Kolbudy (powyżej 25 os./ha);

³ Najludniejsze wsie, przewyższające liczbą mieszkańców część z ww. ośrodków miejskich, zlokalizowane są zwłaszcza w gminach tradycyjnie kaszubskich np. Sierakowice (7,4 tys.) oraz w gminach bezpośrednio otaczających Trójmiasto: Luzino (7,3 tys.), Bolszewo (gm. Wejherowo, 6,8 tys.), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański, 6,5 tys.), Gościcino (gm. Wejherowo, 5,8 tys.), Kolbudy (3,6 tys.), Kiełpino (gm. Kartusy, 3,4 tys.), Chwaszczyno (gm. Żukowo, 3,4 tys.), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański, 3,2 tys.), Banino (gm. Żukowo, 3,2 tys.), Kowale (gm. Kolbudy, 3,2 tys.).

- c) w gminach środkowej i zachodniej części OM, gęstość zaludnienia jest średnio niska (poniżej 25 os./ha), ale udział terenów zabudowanych zajmuje znaczną powierzchnię gmin; przyczynami takiego stanu rzeczy są m.in.: przeszacowanie potrzeb mieszkaniowych, ekstensywna polityka mieszkaniowa, skutkująca rozproszeniem zabudowy i funkcjonowanie tzw. *drugich domów*⁴; obowiązujące przepisy prawa nie mają mocy, aby powstrzymać rozprzestrzenianie się nowej zabudowy w sposób niekontrolowany i nieuporządkowany, bezpowrotnie niszczącej otwarte przestrzenie krajobrazu naturalnego;
- d) obszary wiejskie OM, w szczególności Żuław i Powiśla odnotowują najniższe gęstości zaludnienia.
- 2) Udział terenów zabudowanych ogółem w powierzchni analizowanych jednostek⁵ pokazuje zgeneralizowaną strukturę osadniczą OM:
- a) największy udział terenów zabudowanych (50% i więcej) występuje w Trójmieście, szczególnie w dzielnicach śródmiejskich i w Metropolitalnym Paśmie Usługowym;
- b) niższe, ale nadal znaczące wartości (10-35%) osiągają średnie i małe miasta, jak: Tczew, Łębork, Malbork, Kartuzy, Żukowo i Pelplin; wyraźnie urbanizujące się tereny to także miejscowości położone wzdłuż osi komunikacyjnych:
- pasmo północno-zachodnie – przez Małe Trójmiasto Kaszubskie w kierunku Luzina;
 - pasmo zachodnie w kierunku Kartuz i dalej Sierakowic i Sulęcyna;
 - pasmo południowe przez Pruszcz Gdański, Pszczółki do Tczewa.
- Szczególnym miejscem koncentracji terenów zabudowanych są miejscowości w bezpośrednim sąsiedztwie Gdańska i Gdyni, jak: Kowale, Borkowo, Rotmanka, Banino, Bojano, Koleczkowo, itp., w których udział terenów zabudowanych jest podobny lub wyższy niż w rozwojowych jednostkach urbanistycznych ww. miast;
- c) niski udział terenów zabudowanych to domena terenów wiejskich Żuław oraz powiatów lęborskiego i części północno-zachodniej wejherowskiego.
- 3) Zabudowa wielorodzinna:
- a) zlokalizowana jest przede wszystkim w miastach; największą koncentracją tego typu zabudowy charakteryzuje się Gdańsk i Gdynia, a kolejne rejony to *miasta sypialnie* metropolii - tzw. Małe Trójmiasto Kaszubskie (Reda, Rumia, Wejherowo) i Pruszcz Gdański;
- b) coraz częściej pojawia się także w gminach podmiejskich, szczególnie w miejscowościach położonych przy samej granicy miast np. Kowale (gm. Kolbudy), Borkowo, Juskowo, Rotmanka (gm. Pruszcz Gdański); intensywna zabudowa wielorodzinna ww. miejscowości powoduje zamazywanie się granic administracyjnych, krajobrazowych jak i mentalnych pomiędzy jednostkami miejskimi i wiejskimi; kontynuacja obserwowanych trendów i przeznaczanie kolejnych terenów pod zabudowę wielorodzinną w gminach podmiejskich przyczyni się znacznie do przesunięcia środka ciężkości obszaru *sypialni miasta*, niż czyni to ekstensywna zabudowa jednorodzinna;
- c) istniejąca zabudowa wielorodzinna na obszarach wiejskich, poza obserwowanymi tendencjami suburbanizacyjnymi, jest także związana z funkcjonującymi w poprzednim ustroju Państwowymi Gospodarstwami Rolnymi; stanowi ona substandardową, często problematyczną zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i społecznym, zabudowę osiedli po-PGR-owskich np. w powiatach lęborskim, malborskim i nowodworskim.
- 4) Zabudowa jednorodzinna dominuje na obszarach wiejskich i podmiejskich. Jej największa koncentracja występuje w miejscowościach podmiejskich, otaczających Trójmiasto, a także w miejscowościach położonych wzdłuż trzech głównych osi komunikacyjnych:
- a) pasmo północno-zachodnie – przez Małe Trójmiasto Kaszubskie w kierunku Luzina;
- b) pasmo zachodnie w kierunku Kartuz i dalej Sierakowic i Sulęcyna;
- c) pasmo południowe przez Pruszcz Gdański, Pszczółki do Tczewa;

⁴ Mieszkańcy Trójmiasta posiadają domy lub działki budowlane na wsi, na terenach atrakcyjnych turystycznie, względnie blisko od miejsca zamieszkania. Pojezierze Kaszubskie jest najatrakcyjniejszym rejonem OM dla ww. typu osadnictwa i wyróżnia się na tle pozostałych terenów wiejskich np. północnych Kaszub, pobraża Bałtyku, czy Żuław i Powiśla.

⁵ Kwadrat o boku 250 m (6,25 ha).

Dominuje w nich zabudowa jednorodzinna, w tym siedliskowa, choć ma ona inne znaczenie w związku z niższym udziałem terenów zabudowanych. Ekstensywna i rozproszona zabudowa jednorodzinna charakterystyczna jest m.in. dla Pojezierza Kaszubskiego (gminy Żukowo i Szemud, poprzez Kartuzy, Chmielno, Somonino i Sierakowice). Osadnictwo tworzą tu tradycyjne wsie i rozproszone gospodarstwa rolne oraz powstające wokół nich chaotycznie rozmieszczone pojedyncze budynki i osiedla mieszkaniowe i rekreacyjne.

W miastach Trójmiasta największym udziałem zabudowy jednorodzinnej charakteryzują się tzw. dzielnice rozwojowe, jak np. Gdańsk - Zachód, Gdynia - Dąbrowa, ale też stare dzielnice willowe, jak Gdynia-Orłowo, Redłowo, czy Gdańsk Oliwa, Gdańsk Siedlce. Dominacja zabudowy jednorodzinnej to też wynik genezy jednostek urbanistycznych miast i ich obecnych funkcji. Przykładem może tu być Gdańsk Osowa, która mimo, że jest częścią miasta, pełni funkcje podobne do wsi podmiejskich. Jej odległość od Śródmieścia jest znacznie większa, niż wielu miejscowości gmin wiejskich np. Kowal (gm. Kolbudy) czy Borkowa (gm. Pruszcz Gdański).

- 5) Wielorodzinna zabudowa deweloperska skupiona jest niemal wyłącznie w centrum metropolii i w największych miastach jej otoczenia, tj. w tzw. Małym Trójmieście Kaszubskim (Reda, Rumia, Wejherowo), w Pruszczu Gdańskim i w większych miejscowościach powiatowych, jak Tczew i Malbork. Średnim poziomem liczby inwestycji deweloperskich cieszą się od kilku lat wiejskie miejscowości podmiejskie, jak Kowale, Borkowo, Straszyn, Banino.

Wyposażenie jednostek osadniczych w infrastrukturę usług publicznych

- 1) Od prawie 40 lat w Polsce nie ma unormowań dotyczących wymaganego programu podstawowej infrastruktury społecznej (w zakresie edukacji, zdrowia, kultury, sportu i rekreacji) oraz ogólnodostępnych terenów zieleni towarzyszących zabudowie mieszkaniowej. Praktyka minionych lat dowiodła, że brak obligatoryjnych przepisów w tym zakresie, powoduje liczne nadużycia, w tym realizację zespołów mieszkaniowych pozbawionych podstawowej infrastruktury społecznej, ogólnodostępnych terenów sportowo-rekreacyjnych oraz dostępu do komunikacji publicznej. W praktyce system ten nie sprawdza się i nie gwarantuje zapewnienia odpowiedniej jakości projektowanego środowiska mieszkaniowego.
- 2) Specyfiką tak rozległej i dynamicznej struktury przestrzennej jaką jest OM, jest bardzo zróżnicowany dostęp do wielu usług publicznych, w tym przede wszystkim tych o charakterze podstawowym. Obniża to w znacznym stopniu warunki życia, generując określone problemy w funkcjonowaniu przestrzeni. Wśród ponad 700 miejscowości OM (w tym 22 miast) podstawowe usługi publiczne edukacji, zdrowia, kultury i sportu zlokalizowane są w niemal 65% z nich. Przy czym pełną paletę usług (z uwzględnieniem wszystkich czterech ww. rodzajów działalności) posiada zaledwie 8% miejscowości OM (z czego niemal połowę stanowią miasta).
- 3) Wśród ośrodków lokalnych, z uwzględnieniem miast do 10 tys. mieszkańców można wyróżnić:
 - a) ośrodki najpełniej wyposażone w usługi podstawowe: Bojano (gm. Szemud), Cedry Wielkie, Chmielno, Choczewo, Chwaszczyno (gm. Żukowo), Gniew, Gniewino, Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Kamienica Szlachecka (gm. Stężyca), Kielno (gm. Szemud), Kolbudy, Krokowa, Krynica Morska, Lichnowy, Linia, Luzino, Hel, Łeba, Łęczyce, Miechucino (gm. Chmielno), Morzeszczyn, Nowa Wieś Lęborska, Nowy Staw, Ostaszewo, Pelplin, Przodkowo, Pszczółki, Sierakowice, Somonino, Stare Pole, Stegna, Stężyca, Strzebielino (gm. Łęczyce), Subkowy, Suchy Dąb, Sulęcyno, Swarżyn (gm. Tczew), Szemud, Sztutowo, Szymbark (gm. Stężyca), Trąbki Wielkie, Wierzchucino (gm. Krokowa), Wicko, Władysławowo, Żelistrzewo (gm. Puck), Żukowo; w miejscowościach tych funkcjonują publiczne szkoły (podstawowe, gimnazjalne), ośrodki zdrowia, ośrodki kultury (np. biblioteki, domy kultury, świetlice pełniące funkcje społeczno-kulturalne) oraz ogólnodostępne obiekty infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (w tym niepowiązane z bazą szkolną);
 - b) kształtujące się ośrodki, z prawie pełną paletą usług podstawowych, m.in: Banino (gm. Żukowo), Bolszewo (gm. Wejherowo), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Cewice, Gościcino (gm. Wejherowo), Kiełpino (gm. Kartuzy), Kosakowo, Leśniewo (gm. Puck), Łębno (gm. Linia), Miłoradz, Przywidz, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański), Strzecz (gm. Linia), Wiślina (gm. Pruszcz Gdański), Żarnowiec (gm. Krokowa).

Należy zauważyć, że znaczna liczba miejscowości objętych procesami suburbanizacji nie jest wyposażona w standardowy pakiet usług publicznych. Generuje to większe potrzeby transportowe w ramach indywidualnej mobilności drogowej. Sytuacja ta w znacznym stopniu pogłębia problemy funkcjonowania aglomeracji, w tym przede wszystkim związane z przepustowością układów drogowych.

Główne przekształcenia sieci osadniczej

- 1) Najbardziej czytelne procesy przekształceń istniejącej sieci osadniczej dotyczą przede wszystkim:
 - a) zmian obserwowanych w przestrzeni obszarów bezpośrednio sąsiadujących z większymi ośrodkami miejskimi, które związane są z postępującymi procesami suburbanizacji, w tym:
 - rozlewaniem się miast poza ich granice administracyjne i postępującym procesem 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,
 - dezintegracją struktur węzłowych, poprzez przyrost zabudowy o rozproszonym charakterze, prowadzącą do ekstensywnego, chaotycznego zagospodarowania przestrzeni trudnej do obsłużenia systemami infrastruktury technicznej i o ograniczonej możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do usług publicznych;
 - b) rozwoju zabudowy (w tym mieszkaniowej) wzdłuż dróg, w tym krajowych i wojewódzkich, skutkujące m.in. pogorszeniem warunków transportowych (przede wszystkim w zakresie ograniczonej przepustowości i bezpieczeństwa);
 - c) równoległego do suburbanizacji mieszkaniowej, procesu „suburbanizacji gospodarczej”, której skutkiem jest przeznaczenie dużych terenów, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych pod rozwój funkcji handlowych, przemysłowych, czy magazynowych, a tym samym uruchamianie nowych miejsc pracy (tendencje te znajdują m.in. swoje odzwierciedlenie w badanych kierunkach dojazdów do pracy);
 - d) zmian układów komunikacyjnych, związanych ze zrealizowanymi w ostatnim czasie inwestycjami poprawiającymi warunki obsługi transportowej regionu, wpływającymi na:
 - zmiany w relacjach funkcjonalnych wynikające z poprawy dostępności w różnych układach (np. budowa autostrady A1) i uruchamiające nowe potencjały określonych lokalizacji (np. w kontekście zrealizowanej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, czy planowanej budowy drogi ekspresowej S6);
 - przekształcenia czytelne w krajobrazie (w tym nowe otwarcia i ciągi widokowe - np. w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Gdańska);
 - e) realizacji infrastruktury technicznej istotnie wpływającej na zmiany w krajobrazie (np. rozwój energetyki wiatrowej);
 - f) presji zabudowy i zainwestowania na tereny prawnie chronione.
- 2) Najbardziej dynamicznymi i jednocześnie wywołującymi najszersze, wieloaspektowe (zarówno w wymiarze przestrzennym, społecznym, gospodarczym, jak i środowiskowym) negatywne skutki wydają się być procesy związane z postępującym rozpraszaniem zabudowy. Główną przyczyną postępującej 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 masowo wydawanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu⁶,
 - brak dostosowania powierzchni terenów przeznaczanych w dokumentach planistycznych gmin na cele mieszkaniowe do prognoz demograficznych; szacuje się, że w OM wg stanu na 2014 r. istnieją rezerwy na zasiedlenie ok. 3 mln mieszkańców, czyli dwa razy więcej niż wynika to z prognozy GUS, przy czym największe przeszacowania dotyczą gmin podmiejskich⁷.
- 3) Skutki związane z postępującą dezintegracją struktur osadniczych, w wymiarze przestrzennym, to przede wszystkim:
 - a) problem obsługi rozproszonej zabudowy;

⁶ Ponad połowa domów jednorodzinnych w Polsce budowana jest na podstawie „WZ”.

⁷ *Diagnoza do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030*; P. Śleszyński, R. Wiśniewski.

- nieefektywny rozwój infrastruktury technicznej (np. długość koniecznej do wybudowania, następnie utrzymywania sieci wodno-kanalizacyjnej w stosunku do liczby mieszkańców);
 - praktyczny brak możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do podstawowych usług publicznych (odległość do szkół, placówek ochrony zdrowia itd.);
 - ograniczone możliwości wykorzystania komunikacji publicznej i związany z tym wzrost natężenia indywidualnego ruchu pojazdów pogarszający warunki przepustowości 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.

4.2. Funkcje metropolitalne

4.2.1. Identyfikacja istniejących i rozwijających się funkcji metropolitalnych

- 1) Przyjmując w uproszczeniu, że globalizacja jest m.in. procesem eliminacji barier narodowych w przepływie kapitału, ludzi, towarów i informacji to metropolizacja oznacza proces umiędzynarodowienia funkcji miejskich, tj. wzmocnienia swobodnej wymiany dóbr, usług i współpracy międzynarodowej.
- 2) Aby znaleźć się w sieci tak pojmowanej wymiany metropolitalnej, w przestrzeni ośrodka metropolitalnego i jego bezpośredniego otoczenia musi koncentrować się odpowiedni potencjał określonych funkcji - usług wyższego rzędu, w tym z zakresu szkolnictwa wyższego, badań naukowych, kultury, gospodarki i innowacji, a także instytucji, wydarzeń i atrakcji o zasięgu i znaczeniu międzynarodowym – określanych mianem funkcji metropolitalnych. Ich rozwojowi towarzyszą przekształcania przestrzeni i funkcji miast związane z podnoszeniem jakości i standardów życia mieszkańców (np. rozwój funkcji i obiektów kultury, zielonej infrastruktury, substancji mieszkaniowej o wysokim standardzie).
- 3) Koncentracja i jakość tych funkcji oraz przekształcania przestrzeni, w powiązaniu z dostępnością transportową i odpowiednimi warunkami funkcjonowania systemów transportowych sprzyjają kształtowaniu konkurencyjności danego obszaru w skali krajowej i międzynarodowej, tworząc jednocześnie warunki dla rozwoju nowoczesnej gospodarki. W tym zakresie w ostatnich latach kształtujący się OM⁸ sukcesywnie zwiększa swoją pozycję konkurencyjną.
- 4) Wpływ na faktyczne kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych w kolejnych latach będą miały zarówno czynniki natury deterministycznej (czynniki wewnętrzne, czyli m.in. świadoma polityka planistyczna), jak i losowej (czynniki zewnętrzne związane m.in. z decyzjami politycznymi i biznesowymi) i dziś trudno jednoznacznie określić które, kiedy i jak zadziałają. Niemniej jednak wielopoziomowa i wielopodmiotowa współpraca (w tym samorządów regionalnych i lokalnych) w świadomym, skoordynowanym kształtowaniu polityki rozwoju w tym zakresie daje szansę na osiągnięcie lepszych efektów i ograniczenie działań przypadkowych. Wspólnie wypracowane zapisy planistyczne, wskazujące m.in. preferowane lokalizacje dla konkretnych typów funkcji metropolitalnych, mogą stanowić podstawę do prowadzenia długofalowej polityki przestrzennej tego obszaru, pojmowanego jako spójna i komplementarna całość.
- 5) Optymalne rozmieszczenie (w tym decyzje o lokalizacji nowych) funkcji o znaczeniu metropolitalnym może być istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost konkurencyjności całego obszaru metropolitalnego⁹, a jednocześnie impulsem do aktywizacji terenów w bezpośrednim sąsiedztwie tych funkcji. Jest to zwykle proces długoletni, który w pierwszej fazie związany jest z pozyskaniem i zabezpieczeniem, również w wymiarze planistycznym, rezerw terenowych pod przyszłe inwestycje oraz wykorzystaniem istniejących walorów przestrzeni.
- 6) Budowaniu pozycji konkurencyjnej OM na tle innych (kształtujących się) obszarów metropolitalnych w skali kraju, następnie w ujęciu międzynarodowym, sprzyjać może położenie silnego akcentu na rozwijanie funkcji metropolitalnych związanych z jego specyfiką, czyli w szczególności z:
 - a) położeniem geograficznym - morzem, gospodarką morską, różnorodnością krajobrazową oraz
 - b) historią – wydarzeniami oraz tradycjami wolnościowymi, solidarnościowymi i gospodarczymi z czasów II RP.

⁸ Obecnie w Polsce faktycznie jedynie stolica kraju - Warszawa może być określana mianem ukształtowanej metropolii.

⁹ Pierwszorzędne znaczenie we wspieraniu obiektywnych procesów metropolizacji ma właściwy wybór miejsc i problemów o charakterze strategicznym (*Dylematy metropolizacji Gdańska...* M. Kochanowski, 2000).

Przy czym kluczowe dla budowania konkurencyjnej pozycji w skali ponadkrajowej jest traktowanie rdzenia tego obszaru – Trójmiasta – jako jednej fizycznej i funkcjonalnej całości, kumulującej potencjały poszczególnych ośrodków, przy zachowaniu ich zróżnicowania i pewnej węższej specjalizacji¹⁰.

- 7) Identyfikując istniejące funkcje metropolitalne¹¹ obszaru metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot można pogrupować je w ramach czterech zasadniczych sfer:
- a) zarządzania – m.in.: przedstawicielstwa dyplomatyczne państw, administracja publiczna (administracja rządowa krajowa i delegatury, sądy i prokuratura),
 - b) wydarzeń i twórczości – m.in.: instytucje kultury (teatry i obiekty prezentacji sztuki, muzea i galerie, instytucje animacji kultury), cykliczne wydarzenia kulturalne (o znaczeniu krajowym i międzynarodowym), ogrody zoologiczne i botaniczne, obiekty sportowe i cykliczne wydarzenia sportowe, centra targowo-wystawiennicze, centra kongresowo-rekreacyjne,
 - c) badań i innowacji – m.in.: uczelnie wyższe, instytuty i placówki naukowo-badawcze, biblioteki, parki naukowo – technologiczne, centra innowacji,
 - d) działalności gospodarczej i otoczenia biznesu – m.in.: instytucje otoczenia biznesu (agencje rozwoju, organizacje pracodawców, centra wspierania biznesu, inicjatywy klastrowe, inkubatory przedsiębiorczości, izby gospodarcze i stowarzyszenia, centrale banków, instytucji finansowych i ubezpieczeniowych), przedsiębiorstwa, prestiżowe biurowce, centra handlowe.

4.2.2. Istniejące strefy koncentracji funkcji metropolitalnych

- 1) Koncentracja określonych typów funkcji metropolitalnych może znaleźć odzwierciedlenie w kształtowaniu się stref o przewadze funkcji: zarządczych, wydarzeń i twórczości, naukowo-badawczych, gospodarczych czy rekreacyjnych. Specyfika tych stref, w wymiarze przestrzennym, ściśle związana jest m.in. ze zróżnicowaniem wymagań dotyczących ich dostępności, a także organizacji przestrzeni publicznych, w dostosowaniu do ich położenia, sposobu i intensywności użytkowania (funkcji jakie mają spełniać) oraz głównych użytkowników.
- 2) W OM jednymi z bardziej czytelnych są koncentracje funkcji gospodarczych (logistycznych) związanych z funkcjonowaniem portów i ich zaplecza, a także zarządczych (administracyjnych związanych przede wszystkim z śródmieściem Gdańska).
- 3) Czytelne są również koncentracje funkcji rekreacyjnych, związane z naturalnymi uwarunkowaniami przyrodniczo – krajobrazowymi (przede wszystkim pas nadmorski¹² i kompleks leśny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zurbanizowanych) oraz obiektami zielonej infrastruktury tworzonymi na bazie tych uwarunkowań.
- 4) Obszary w sposób oczywisty koncentrujące potencjał naukowo – badawczy to rejony lokalizacji uczelni. Na wzrost znaczenia i konkurencyjności tych potencjałów, w kontekście dynamicznie rozbudowujących się w ostatnich latach kampusów Politechniki Gdańskiej, Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego i Uniwersytetu Gdańskiego, istotny wpływ może mieć uporządkowanie i hierarchizacja funkcjonujących w ich ramach przestrzeni publicznych oraz, w szczególności w przypadku rejonu UG (gdzie w chaotyczny sposób trwa zagospodarowywanie przestrzeni Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego w całkowitym oderwaniu od istniejących i kształtowanych struktur miejskich), połączenie ich z sąsiadującymi strukturami miejskimi. Potencjał innowacyjny koncentruje się również wokół parków naukowo – technologicznych (w szczególności w PPNT w Gdyni).
- 5) Funkcje biznesowe lokują się w prestiżowych biurowcach powstających zarówno w strefach śródmiejskich (m.in. w Gdańsku wzdłuż al. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu i w Oliwie), jak i w innych dogodnie położonych miejscach, przede wszystkim z punktu widzenia dostępności transportowej, np. w okolicach Portu Lotniczego w Gdańsku, gdzie powoli zaczyna kształtować się dzielnica biznesowa. Potencjał do rozwoju takiej dzielnicy

¹⁰ Gdańsk – najważniejszy ośrodek regionu, o bogatej historii głównego centrum obróbki bursztynu, średniowiecznego i hanzeatyckiego handlu oraz budownictwa, historyczny ośrodek akademicki (110 lat istnienia Politechniki gdańskiej), metafora miasta wolnego – z najnowszym, symbolicznym dziedzictwem II wojny światowej i „Solidarności”; Gdynia – modernistyczne miasto z silnie wykształconymi funkcjami wynikającymi z nadmorskiej lokalizacji (administracyjnymi, obronnymi, gospodarczymi, handlowymi, naukowo-badawczymi); Sopot – prestiżowy ośrodek turystyczny (w szczególności turystyki kongresowej i uzdrowiskowej), osadzony w skali XIX wiecznego założenia kuracyjnego.

¹¹ W związku z przywołaną powyżej tezą, że OM Gdańsk – Gdynia – Sopot można uznać za dopiero kształtujący się, część ze zidentyfikowanych poniżej funkcji posiada zasięg krajowy, a niekiedy zaledwie regionalny. Większość z nich (90%) zlokalizowanych jest w samym Trójmieście, co wynika z roli jaką ośrodek ten pełni, w szczególności w zakresie: administracji (Gdańsk – jako stolica województwa), nauki i szkolnictwa wyższego oraz innych typów usług wyższego rzędu.

¹² W szerokim ujęciu, tzn. z uwzględnieniem koncentrację funkcji rekreacyjnych nad Zatoką Pucką.

posiadają również tereny w bezpośrednim sąsiedztwie stadionu piłkarskiego i Centrum konferencyjno – targowego Amber Expo w Gdańsku Letnicy.

- 6) Centralne obszary śródmiejskie w sposób oczywisty skupiają większość prestiżowych funkcji, w tym kulturalnych i symbolicznych, stanowiących swoiste wizytówki, elementy identyfikacji i tożsamości całego obszaru. Takie miejsca, najczęściej odwiedzane zarówno przez przyjezdnych, jak i mieszkańców, będące często „areną” ważnych wydarzeń plenerowych, wymagają szczególnej uwagi w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznych i priorytetowego udostępnienia ich użytkownikom pieszym (co musi być ściśle powiązane z transformacją systemu komunikacji miejskiej i polityki parkingowej).
- 7) Do najważniejszych węzłów przesiadkowych, budujących potencjał rozwojowy przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym, skupiających funkcje metropolitalne i posiadających warunki dla ich rozwoju w przyszłości należą:
 - a) krajowe i międzynarodowe węzły:
 - Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy,
 - Pasażerski Terminal Promowy w Gdańsku na Westerplatte,
 - Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni,
 - Dworzec kolejowy Gdańsk Główny,
 - Dworzec kolejowy Gdynia Główna,
 - Dworzec kolejowy Tczew;
 - b) regionalne i aglomeracyjne węzły, przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Lębork, Malbork, Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo.

4.2.3. Przestrzenie publiczne o randze metropolitalnej

- 1) Główną osią krystalizującą rdzeń obszaru metropolitalnego jest Metropolitalne Pasma Usługowe, skupiające zdecydowaną większość najważniejszych funkcji metropolitalnych oraz przestrzeni publicznych najwyższej rangi.
- 2) Najważniejsze przestrzenie publiczne zurbanizowane Trójmiasta oraz innych miast aglomeracji funkcjonują głównie w oparciu o miejsca silnie związane z historią i tożsamością poszczególnych ośrodków, w ramach ukształtowanych i urządzonych struktur miejskich (Trakt Królewski w Gdańsku, ul. Bohaterów Monte Cassino w Sopocie, czy Skwer Kościuszki i Bulwar Nadmorski w Gdyni). W ostatnich latach widoczna jest tendencja do aktywizacji działań związanych z przekształceniami i rozwojem przestrzeni publicznych. Prowadzone są działania zarówno w wymiarze lokalnym (dzielnicowym, częstokroć inicjowanym oddolnie przez coraz bardziej świadomych mieszkańców), jak i metropolitalnym (związane m.in. z realizacją ważnych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym wraz z wpisaniem ich w istniejące układy komunikacyjne, w tym w istniejące systemy przestrzeni publicznych).
- 3) Mimo podejmowanych działań, nadal wiele przestrzeni publicznych, w tym tych najbardziej prestiżowych jest niskiej jakości. Uporządkowania wymagają zarówno rozwiązania funkcjonalne, jak i estetyczne¹³. Do chaosu związanego z wszechobecnymi nośnikami reklamowymi w sezonie letnim dodatkowo dołączają punkty handlowe i gastronomiczne (lokalizowane w najchętniej odwiedzanych miejscach stanowiących wizytówkę turystyczną obszaru), których standardy odbiegają zdecydowanie od europejskich i światowych, skutecznie obniżając wartość przestrzeni i jej odbiór.
- 4) Gdynia i Sopot posiadają czytelne układy urbanistyczne z głównymi osiami kompozycyjnymi i węzłami, w otoczeniu których „od zawsze” koncentrują się najważniejsze funkcje usługowe oraz przestrzenie publiczne najwyższej rangi i należy się spodziewać dalszego ich rozwoju i modernizacji w oparciu o istniejące podstawowe schematy. W przypadku Gdańska widoczne jest większe rozproszenie i brak integracji. Dominującą pozycję posiada obszar Głównego Miasta, stanowiący najważniejszy „magnes” przyciągający większość przybywających do śródmieścia. Jest on jednak niewystarczający w stosunku do potrzeb i perspektyw kilkuset tysięcy mieszkańców. Istniejące znaczne rezerwy terenowe w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w powiązaniu z rozpoczętymi

¹³ W wielu miejscach potrzebne jest wprowadzenie rozwiązań programowo-przestrzennych, dzięki którym zyskają one odpowiedni do swojej rangi wygląd (w tym wyposażenie) i staną się atrakcyjne zarówno dla mieszkańców jak i turystów.

w ostatnich latach procesami ich przekształceń, dają szansę na przeorganizowanie struktury śródmiejskiej Gdańska w najbliższej przyszłości. Szczególny potencjał w tym kontekście dotyczy Młodego Miasta.

- 5) Realizowane w ostatnich latach w Gdańsku inwestycje wzmacniające rangę kulturową – Europejskie Centrum Solidarności, Muzeum II Wojny Światowej i Teatr Szekspirowski mogą istotnie wpłynąć na wzmocnienie istniejących oraz wykreowanie nowych przestrzeni publicznych poprzez włączenie ich w istniejącą strukturę. Analizując lokalizację pierwszych dwóch z wskazanych inwestycji (oraz istniejących funkcji metropolitalnych) wyraźnie dostrzegalna jest potrzeba udostępnienia i lepszego wykorzystania przestrzeni publicznych w bezpośrednim styku z wodą (w oparciu o kanał Motławy). Biegący od terenów Młodego Miasta do Optywu Motławy system bulwarów nadwodnych wraz z poprzecznymi elementami spajającymi (np. kładka na Ołowiankę) łączyłby obszar Głównego i Starego Miasta z Młodym i Dolnym Miastem¹⁴. Otwarcie Gdańska na wodę widoczne jest również w działaniach związanych z ożywieniem wodnych dróg śródlądowych. Uruchomiony został tramwaj wodny łączący śródmieście z oddalonymi od niego istotnymi elementami budującymi potencjał metropolitalny Trójmiasta i związanymi wprost z gdańską symboliką – Twierdzą Wisłoujście, Westerplatte i Narodowym Centrum Żeglarstwa. Na etapie koncepcyjnym są prace mające na celu estetyzację obszarów portowych bezpośrednio widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum miasta z Zatoką Gdańską.
- 6) Wyraźne zbliżenie śródmieścia w stronę wody widoczne jest również w realizowanych i planowanych inwestycjach w Gdyni. Długofalowa polityka przestrzenna Miasta Gdyni dotycząca zagospodarowania *gdyńskiego waterfrontu* oraz Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego zakłada modernizację i intensywny rozwój terenów poportowych i poprzemysłowych, które przekształcają się w nowoczesną i prestiżową tkankę miejską. Plany zagospodarowania przestrzeni w otoczeniu Basenu Prezydenta z pirsami Dalmoru oraz Mola Południowego z terenami po południowej stronie Skweru Kościuszki (Forum Kultury) zakładają koncentrację najbardziej prestiżowych usług z zakresu kultury, turystyki, nauki i biznesu w bezpośrednim sąsiedztwie wody.
- 7) Nowe inwestycje w strefach śródmiejskich poza szansami rodzą również zagrożenia. Istotnym niebezpieczeństwem dla istniejących (oraz planowanych do ukształtowania) struktur śródmiejskich jest utrzymująca się dynamiczna tendencja zamykania usług miastotwórczych w „wyizolowanych” kubaturach centrów handlowych, nawet tych lokalizowanych w śródmieściach. Budowane nowe i rozbudowywane istniejące galerie handlowe „wysysają” centrotwórcze funkcje (głównie handlowe i gastronomiczne) z właściwego im miejsca w parterach pierzei ulic i placów nadających codzienny rytm życia dzielnicom śródmiejskim i stanowiących niezbędną „obudowę” dla faktycznie funkcjonujących przestrzeni publicznych. Innym zagrożeniem jest realizacja rozwiązań komunikacyjnych przerywających lub uniemożliwiających zachowanie spójności ciągów i przestrzeni publicznych dostępnych dla ruchu pieszego.
- 8) Zarówno w centralnej – śródmiejskiej części obszaru metropolitalnego, jak i w jego otoczeniu zachowały się liczne otwarte przestrzenie zieleni. Są one wynikiem specyficznej lokalizacji OM, położonego w strefie krawędziowej Pojezierza Kaszubskiego i strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej, z rozpościerającymi się szerokimi dnami dolin rzek uchodzących do zatoki i pasami mierzei nadmorskich. Są to obszary znane w skali całego kraju i wykorzystywane dla celów rekreacyjnych, ale również posiadające wysokie walory przyrodnicze, często objęte formami ochrony przyrody. Należą do nich przede wszystkim tereny leśne Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – stanowiące rozległy obszar rekreacyjny dla mieszkańców Trójmiasta, o interesujących walorach przyrodniczo-krajobrazowych oraz nadmorskie pasy mierzejowe w parkach krajobrazowych: Nadmorskim i Mierzei Wiślanej, ze zbiorowiskami suchych borów wydmykowych i strefami brzegowymi Zatoki Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego. Inny charakter mają tereny zieleni śródmiejskiej – zwłaszcza parków miejskich i pozostałości naturalnych lub historycznie ukształtowanych zbiorowisk roślinnych, chętnie wykorzystywane dla celów rekreacyjnych. Wielkość ruchu rekreacyjnego, jaki skupiają te tereny, świadczy o dużym zapotrzebowaniu mieszkańców Trójmiasta na takie tereny.
- 9) W OM licznie reprezentowane są dwa zasadnicze typy współczesnych przestrzeni publicznych:
 - a) przestrzenie publiczne zurbanizowane – wnętrza urbanistyczne (np. place, ulice, bulwary) zazwyczaj wyraźnie wyodrębnione pierzejami zabudowy lub innymi elementami zagospodarowania, stanowiące podstawowe elementy struktury przestrzennej miast;

¹⁴ Taki kierunek działań wyznaczony jest w opracowaniu studialnym, dotyczącym rozwoju przestrzeni publicznych, opracowanym przez Biuro Rozwoju Gdańska.

- b) przestrzenie publiczne terenów otwartych – tereny zieleni (np. parki, błonia, planty, plaże, bulwary nadmorskie), często związane z wartościowymi układami krajobrazu otwartego.

4.2.4. Uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych

1) Rozwój funkcji metropolitalnych i przestrzeni publicznych o randze metropolitalnej uwarunkowany jest:

a) potencjałami związanymi w szczególności z:

- dynamiką rozwoju portów morskich i funkcji związanych z gospodarką morską,
- odpowiednim wykorzystaniem, w tym ochroną i promocją zasobów dziedzictwa kulturowego,
- zrównoważonym wykorzystaniem zasobów i walorów przyrodniczych i krajobrazowych strefy nadmorskiej, stanowiących o atrakcyjności osiedleńczej oraz turystycznej,
- wykorzystaniem rezerw terenowych na niezagospodarowanych obszarach przemysłowych, portowych i powojennych,
- korzystnym położeniem, dostępnością i skomunikowaniem Metropolitalnego Pasma Usługowego z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy, portamiorskimi wraz z terminalami pasażerskimi oraz licznymi węzłami przesiadkowymi transportu aglomeracyjnego tworzącymi warunki dla kształtowania wielofunkcyjnej, wysokiej jakości przestrzeni publicznej o charakterze metropolitalnym,
- rozwojem nauki i akademickości Trójmiasta w powiązaniu z potencjałem gospodarczym i zasobami wysoko wykwalifikowanej kadry (wciąż niedostatecznie wykorzystywane);

b) zagrożeniami i barierami wynikającymi w szczególności z:

- deindustrializacji terenów przemysłowych i postępującego procesu żywiołowego rozwoju zabudowy oraz przekształceń układów komunikacyjnych i organizacji transportu mogącymi ograniczyć możliwości rozwojowe portów i ich zaplecza,
- ograniczeń przestrzennych rdzenia metropolii,
- niedostatecznie rozwiniętej siatki połączeń transportowych z krajem i Europą, szczególnie w zakresie szybkich powiązań kolejowych i międzynarodowych połączeń lotniczych,
- niedostatecznie rozwiniętej i zintegrowanej sieci transportu zbiorowego,
- dużego udziału ruchu o charakterze tranzytowym w śródmieściach – miejscach koncentracji funkcji metropolitalnych,
- niskiej jakości przestrzeni otaczającej główną oś integracji obszaru – Metropolitalne Pasma Usługowe,
- tendencji do zamykania funkcji miastotwórczych w obiektach kubaturowych, w oderwaniu od tkanki śródmiejskiej,
- realizacji monofunkcyjnych inwestycji mieszkaniowych w strefach śródmiejskich,
- krótkiego sezonu ograniczającego rozwój funkcji związanych ze sferą wydarzeń i twórczości,
- niewyraźnej specjalizacji funkcji poszczególnych struktur węzłowych OM,
- niskiego poziomu przedsiębiorczości mieszkańców, kwalifikacji zespołów badawczo-rozwojowych oraz dostępności do instytucji otoczenia biznesu.

4.3. Sfera gospodarcza

- 1) OM stanowi centrum gospodarcze regionu i północnej Polski. Zlokalizowanych jest w nim 64,6% podmiotów gospodarczych oraz 79,8% spółek z kapitałem zagranicznym województwa.
- 2) Aktualnie połowa PKB województwa jest wytwarzana w podregionie trójmiejskim. Wartość PKB *per capita* plasuje Trójmiasto na piątej pozycji w Polsce, za Warszawą, Poznaniem, Wrocławiem i Krakowem i jest porównywalna z podregionem katowickim. Podregion gdański charakteryzuje 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% a średnia krajowa 7,2%).
- 3) Głównymi konkurentami OM w układzie krajowym są monocentryczne ośrodki metropolitalne Poznania, Wrocławia oraz Krakowa. Ze względów strukturalnych w tym znaczenia gospodarki morskiej naturalnym punktem odniesienia jest również Szczecin.

- 4) Struktura gospodarki OM ma charakter postindustrialny z wyraźną dominacją sektora usług rynkowych nad sektorem przemysłu. Udział przemysłu przetwórczego w ogólnym zatrudnieniu jest wyższy w obszarze uzupełniającym a zwłaszcza w powiatach: kartuskim, lęborskim, gdańskim, tczewskim i wejherowskim. W ujęciu absolutnym głównym ośrodkiem przemysłowym jest nadal rdzeń OM. Na tle kraju OM charakteryzuje specjalizacja w przemysłach średnio-niskich technologii. Rdzeń OM wyróżnia lokalizacja sektorów wysokiej technologii (jednak specjalizacja w tym zakresie słabnie). W ujęciu intensywności wiedzy w sektorze usług OM wyróżnia się w zakresie usług intensywnie wykorzystujących wiedzę (zwłaszcza w zakresie usług rynkowych i finansowych). W układzie sektorowym w gospodarce OM wyróżniają się przede wszystkim sektory: petrochemiczny, stoczniowy, przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa, przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów oraz sektory związane z branżą turystyczną.
- 5) W okresie ostatnich 25 lat doszło do zauważalnych zmian w gospodarce obszaru metropolitalnego. Jednak ogólna struktura gospodarki jest relatywnie stabilna. Zasadniczą zmianą długookresową w gospodarce obszaru jest spadek znaczenia przemysłu stoczniowego na rzecz wzrostu przemysłu przetwórczego oraz ogólny wzrost znaczenia sektora usług rynkowych.
- 6) Na współczesne zorganizowanie funkcjonalno-przestrzenne OM wpływ mają postępująca koncentracja usług rynkowych w tym usług ponadlokalnych w obrębie rdzenia OM (m.in. w drodze BIZ w obszarze BPO) przy spadku znaczenia przemysłu oraz industrializacja części obszarów peryferyjnych. Procesy te można uznać za przesłankę występowania trendu w kierunku funkcjonalnej specjalizacji przestrzeni OM (poszczególne terytoria specjalizują się w funkcjach a nie konkretnych sektorach, rdzeń jest bardziej zróżnicowany i specjalizuje się w funkcjach usługowych, peryferia w funkcjach produkcyjnych).
- 7) Głównymi przewagami konkurencyjnymi (przewagi absolutne) OM na tle konkurentów są:
- a) nadmorska (bałtyckość) a jednocześnie nadwiślańska lokalizacja,
 - b) wysoka atrakcyjność osiedleńcza.
- Duże znaczenie może odgrywać również prężność demograficzna, jednak nie ma ona charakteru trwałego – może ulec nagłej zmianie ze względu na specyfikę procesów demograficznych.
- 8) Wśród branż wykorzystujących potencjał nadmorskiego położenia 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. Wg szacunków¹⁵ porty morskie w 2010 r. wygenerowały około 14% regionalnego PKB, co czyni branżę bardzo istotną siłą w gospodarce regionu.
- 9) OM jest węzłem multimodalnym sieci bazowej TEN-T oraz jednym z kluczowych zespołów portów morskich na Bałtyku. W wyniku podjętych w ostatnim okresie inwestycji porty Trójmiasta stały się głównym *hub'em* kontenerowym w basenie Morza Bałtyckiego i odzyskały pozycję głównego węzła transportu morskiego polskiej wymiany handlowej. Uruchomienie w gdańskim głębokowodnym terminalu kontenerowym linii żeglownej firmy *Maersk* dla regularnych połączeń transkontynentalnych z Chinami stworzyło ważną szansę dla Gdańska, aby stał się w niedalekiej przyszłości znaczącym portem oceanicznym, a nie tylko dowozowym. Z perspektywy średnio i długookresowej rozwój funkcji portowych i szerzej węzła transportowego (klastra transportu, spedycji i logistyki) pełnił rolę głównego czynnika rozwoju.
- 10) 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 Gdańsku i Gdyni w niewielkim stopniu wpłynie na poprawę konkurencyjności portów, o ile nie będą mu towarzyszyły dalsze inwestycje w portach i na zapleczu lądowym.
- 11) Największa koncentracja obszarów przemysłowo-gospodarczych¹⁶ ma miejsce w głównych ośrodkach osadniczych i ich najbliższym sąsiedztwie oraz wzdłuż głównych szlaków transportowych. 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

¹⁵ RPS Pomorski Port Kreatywności, s. 9

¹⁶ Na podstawie klasyfikacji kompleksów użytkowania terenu z bazy BDOT.

terenów inwestycyjnych występuje także wzdłuż głównych ciągów transportowych z południa kraju w kierunku Trójmiasta, co związane jest z bliskością Trójmiasta (jego dużym rynkiem zbytu oraz zasobami wykwalifikowanej kadry), dobrą dostępnością transportową (drogową i kolejową) oraz podażą znacznych terenów o małych niwelacjach.

12) Uzupełnieniem są tereny inwestycyjne w Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSSE), które będą funkcjonować do końca 2026 r. W obszarze metropolitalnym¹⁷ w:

a) Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej znajduje się 8 podstref, zajmujących łącznie 291 ha powierzchni:

- w miastach: Gdańsk (Gdański Park Naukowo-Technologiczny), Gdańsk Klukowo (12,44 ha), Gdańsk Kokoszki (46,12 ha), Gdynia Bałtycki Port Nowych Technologii (6,18 ha na terenach byłej Stoczni Gdynia S.A.), Malbork (18,56 ha), Tczew Czatkowo (63,70 ha);

- na terenie gmin wiejskich: Gniewino i Krokowa (Żarnowiec, 105,33 ha) oraz Tczew Rokitki (38,96 ha);

podstrefa w Malborku jest całkowicie zainwestowana. W pozostałych podstrefach obszary wolne dla inwestycji mają powierzchnię około 5-15 ha.

b) Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej jest 1 podstrefa w Lęborku o powierzchni 18,79 ha.

13) Na przestrzeni ostatnich lat wzrasta udział prywatnych terenów inwestycyjnych, co jest spowodowane zmniejszeniem podaży atrakcyjnych i dużych powierzchniowo terenów we władaniu gmin (umożliwia to zaplanowanie większych przedsięwzięć przemysłowo-usługowych) oraz zwiększoną podażą gruntów właścicieli prywatnych, do których dostęp oferowany jest przez instytucje pośredniczące.

14) Dostępne tereny inwestycyjne są bardzo zróżnicowane. Mimo iż oferta umożliwia lokowanie szerokiego spektrum inwestycji, to region w niewystarczający sposób przyciąga inwestorów. Z jednej strony obszar metropolitalny ze względu na zróżnicowanie struktury gospodarczej w stosunku do innych obszarów metropolitalnych jest potencjalnie atrakcyjny 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 wymienić brak sporządzonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które definiują charakter i przeznaczenie gminnych terenów, w tym obszary przemysłowo-usługowe.

15) W najbliższych latach w obszarze metropolitalnym 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:

a) 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. postoczniowym) 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;

b) popyt na nowe tereny inwestycyjne zwłaszcza w okolicach Trójmiasta, 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 inwestycyjnych (tańsze grunty) przy okazji wywołując presję na inwestycje infrastrukturalne (którym samorządy mogą nie podołać); przykładem jest budowa obwodnicy metropolitalnej, która poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej do strefy podmiejskiej może

¹⁷ Stan na styczeń 2015 r.

spowodować dalsze rozpraszanie przedsięwzięć inwestycyjnych na tereny o niższej wartości rynkowej ale rosnącej rencie położenia;

- konflikty planistyczne (niewłaściwe zagospodarowanie terenów przemysłowych i poszukiwanie nowych obszarów pod tego typu działalności).

16) Przyszłościowe sektory rozwoju gospodarki obszaru metropolitalnego wiążą się przede wszystkim z:

- a) gospodarką morską (szeroko rozumiana, ale w szczególności wyspecjalizowana produkcja stoczniowa, *offshore*, produkcja jachtów),
- b) logistyką – sektor TSL (transport, spedycja, logistyka),
- c) sektorem ICT (elektronika, internet, sztuczna inteligencja),
- d) turystyką (tradycyjna, zdrowotna, organizacja wydarzeń businessowych, kulturalnych i politycznych),
- e) sektorem usług biznesowych i finansowych (BPO/SSC, KIBS),
- f) sektorem chemicznym i petrochemicznym,
- g) sektorem metalowym,
- h) sektorem biotechnologicznym i farmaceutycznym, w tym kosmetycznym,

Ważną rolę odgrywać będzie również sektor energetyczny (energetyka konwencjonalna, OZE, projekt EJ1).

4.4. Turystyka i rekreacja

- 1) OM cechuje się jednym z największych w Polsce oraz bardzo zróżnicowanym potencjałem turystycznym i rekreacyjnym wzmacnianym przez rozwijającą się bazę hotelową, kongresową i konferencyjną. Do najważniejszych walorów należy nadmorskie położenie, oferta kulturalna, zabytki historyczne, zróżnicowanie kulturowe oraz walory przyrodnicze i uzdrowiskowe. Istotnym problemem jest jednak brak kompleksowych produktów turystycznych.
- 2) Głównym ośrodkiem kulturalnym w OM jest Trójmiasto, stanowiący siedzibę instytucji kulturalnych o charakterze metropolitalnym, takich jak: opera, filharmonia, kina i teatry. Poza rdzeniem OM wszelkie formy działań kulturalnych podejmowane są poprzez domy i ośrodki kultury, centra kultury, kluby, świetlice, biblioteki, muzea i organizacje pozarządowe. Jednym z ważniejszych elementów w popularyzowaniu kultury na terenie mniejszych miast i wsi są szkoły, które często prowadzą własne, pozalekcyjne zajęcia artystyczne.
- 3) Największa liczba całorocznych miejsc noclegowych znajduje się w Gdańsku oraz Sopocie¹⁸. Warto jednak zauważyć, że w tzw. sezonie wysokim rozkład miejsc noclegowych ze względu na funkcjonowanie obiektów o charakterze sezonowym jest zupełnie inny. Najwięcej miejsc noclegowych znajduje się wtedy we Władysławowie¹⁹, a w całym pasie nadmorskim liczba miejsc sezonowych wielokrotnie przewyższa liczbę całorocznych miejsc noclegowych. Wynika to z faktu, że główną atrakcją turystyczną tej części OM jest morze. Istotną rolę pełnią tu gospodarstwa agroturystyczne i prywatne kwatery. Pomimo wartości turystycznych i kulturowych rejonu kaszubsko-kociewskiego oraz terenu Żuław Wiślanych, znajduje się tam niewielkie, słabo rozwinięte zaplecze noclegowe.
- 4) Walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe OM stwarzają możliwości dalszego rozwoju zagospodarowania służącego turystyce:
 - a) aktywnej:
 - wodnej - bazującej na walorach nadmorskiego położenia i sieci hydrograficznej OM ma ogromny potencjał do rozwijania różnego rodzaju turystyki wodnej; od kilku lat ten rodzaj turystyki dynamicznie rozwija się wokół Zatoki Puckiej oraz na Żuławach. Potencjał nie jest jednak w pełni wykorzystywany, ze względu na stan i braki infrastruktury, zwłaszcza w kontekście infrastruktury żeglarskiej,
 - rowerowej – przebiegają tu bowiem międzynarodowe trasy rowerowe EuroVelo 9, 10 i 13; nie ma jednak możliwości pełnego wykorzystania zalet obszaru, umożliwiających rozwój turystyki rowerowej, z uwagi na brak właściwego oznakowania dróg i szlaków rowerowych oraz profesjonalnej promocji tego sportu; ponadto jednym z podstawowych problemów infrastruktury rowerowej jest jej niska jakość oraz

¹⁸ Odpowiednio 9.795 i 3.395 miejsc. Dane dla 2014 roku

¹⁹ 13.034 miejsca noclegowe z sezonowymi.

rozproszenie, zaś sukcesywnie rozbudowywana liniowa i punktowa infrastruktura rowerowa występuje przede wszystkim na terenach miejskich, szczególnie w ramach rdzenia OM.

b) zdrowotnej (sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej oraz spa&wellness) – wykorzystując lecznicze i relaksacyjne właściwości zasobów przyrodniczych:

- geologicznych (wód mineralnych, termalnych i borowin): uzdrowiska (Sopot);
- klimatu nadmorskiego: właściwości lecznicze i aeroklimatyczne morza Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Stegna, Jantar (gm. Stegna), Łeba oraz Krynica Morska);

Wyzwaniem polityki przestrzennej w tym zakresie jest określenie zasad zagospodarowania przestrzennego polegających na ochronie podstaw rozwoju różnorodnych form turystyki i rekreacji oraz działań związanych z ich właściwym zagospodarowaniem - np. rewaloryzacja i rozwój zaplecza śródlądowych szlaków wodnych (E-40, E-60 (morska) i E-70), określenie i oznakowanie szlaków pieszych i rowerowych (np. *Euro Velo nr 13*), wyznaczenie miejsc do biwakowania, stanic wodnych oraz organizacji miejsc odpoczynku (szlaki kajakowe).

5) W centralnej części Pojezierza Kaszubskiego (powiat kartuski) - na obszarach cennych przyrodniczo, kulturowo i krajobrazowo zlokalizowane są liczne kompleksy domów przeznaczonych na pobyty weekendowe i urlopowe domów letniskowych stanowiących 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.

4.5. Powiązania transportowe i infrastrukturalne

4.5.1. System transportowy

Funkcjonowanie transportu

- 1) Niska dostępność zewnętrzna i wewnętrzna OM skutkuje niższym poziomem i tempem oraz dysproporcjami rozwoju, ze względu na dezintegrację metropolitalnego rynku pracy. Ma też wpływ na ograniczone wykorzystanie portów oraz sezonowość turystyki (zmniejszając szanse na turystykę weekendową). Jest źródłem kolejnego kluczowego problemu, jakim jest niski stopień internacjonalizacji. Przyczyny słabej dostępności, na które można oddziaływać, to: nieskoordynowanie transportu publicznego, wynikające ze słabej współpracy, rozproszenie zarządzania i systemu finansowania, dekapitalizacja infrastruktury transportowej, warunkowana dostępnością środków finansowych (ograniczonych m.in. ze względu na słaby lobbing OM), brak spójnej strategii i siły przetargowej w ubieganiu się o środki zewnętrzne. Przyczyną słabej dostępności jest też złe zarządzanie transportem publicznym.
- 2) Zewnętrzna dostępność rdzenia OM 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. Wskaźniki dostępności ulegają pogorszeniu w miarę przemieszczania się na północ oraz na zachód (w obrębie OM). W tym aspekcie niezbędne są dalsze usprawnienia powiązań drogowych (S6, S7) i kolejowych (linie 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). O dobrej dostępności międzynarodowej decydują dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni, o rosnących przeładunkach oraz rozbudowywany Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy.
- 3) W ocenie struktury przestrzennej OM z punktu widzenia funkcjonowania transportu należy zaobserwować:
 - a) typowe procesy związane z metropolizacją przestrzeni, których jednym z negatywnych skutków jest suburbanizacja; proces ten powoduje silny wzrost zapotrzebowania na podróże, głównie do centrum OM o skali przekraczającej techniczne, finansowe i organizacyjne możliwości dostosowywania systemu do tych potrzeb;
 - b) położenie wewnątrz struktur miejskich portów morskich i powiązanych z nimi terenów przemysłowo – usługowych oraz prognozy silnego wzrostu obrotów przeładunkowych wymagają budowy kapitałochłonnej infrastruktury dostępowej i rozwiniętego zaplecza logistycznego i organizacyjnego;

- c) wzrost turystycznego i rekreacyjnego zainteresowania obszarami Pobrzeża Morza Bałtyckiego i Pojezierza Kaszubskiego wymagają sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego, a przede wszystkim zdecydowania o formie tej obsługi poszukując konsensusu pomiędzy zachowaniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a korzyściami gospodarczymi.
- 4) Pozostała infrastruktura transportowa w OM służy głównie wewnętrznej obsłudze transportowej OM w powiązaniach między powiatowych i międzygminnych. W ocenie tej infrastruktury należy stwierdzić, że:
- a) sieć drogowa w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana, niemniej jednak dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy między innymi o takie elementy jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT);
 - b) sieć kolejowa i jej stan rzutuje na zbyt mały udział podróży odbywanych tym środkiem transportu w OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób w OM. W ruchu towarowym problemem jest ograniczona możliwość obsługi portów morskich transportem kolejowym;
 - c) istnieje konieczność poprawy dostępu drogowego i kolejowego do terminali portowych w portach morskich w Gdyni i Gdańsku z zachowaniem wymagań sieci TEN-T;
 - d) podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego lądowego w OM są:
 - brak właściwej struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej, zgodności pomiędzy nominalnymi i rzeczywistymi klasami dróg, braku regulacji dostępności,
 - brak odpowiedniej do potrzeb integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w OM, słabe tempo rozwoju węzłów przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,
 - słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem, a pozostałymi gminami OM, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,
 - brak wspólnych działań w OM, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,
 - niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),
 - dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.
- 5) Inwestycje infrastrukturalne podejmowane w ostatnich latach na terenie OM (koncentrowały się w jego części południowej i poprawiły dostępność Trasy Średnicowej Trójmiasta²⁰. W dalszym ciągu jest ona niewystarczająca, zwłaszcza w części północnej i zachodniej, z uwagi na bardzo silne procesy suburbanizacyjne i dojeżdżających z tej strefy do pracy do Trójmiasta.
- 6) W dalszym ciągu problemem Trójmiasta jest zatłoczenie Trasy Średnicowej 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 użytkownika 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).
- 7) Specyficznym dla OM problemem w funkcjonowaniu sieci kolejowych jest wyczerpywanie się przepustowości trzech linii kolejowych:

²⁰ Stanowi ją w Gdańsku: Trakt Św. Wojciecha, Okopowa, Wały Jagiellońskie, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzka, Sopocie: Al. Niepodległości, Gdyni: Al. Zwycięstwa, Śląska, Morska.

- a) linia kolejowa nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny) - w całości dwutorowa zelektryfikowana z odcinkiem 3-torowym (Pruszcz Gdański – Pszczółki)²¹ 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); linia ta 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.

Na ww. liniach zrealizowanych zostało w ostatnich latach (bądź realizowane są obecnie) szereg inwestycji, mające na celu podniesienie ich przepustowości, jednak w żadnym razie nie rozwiązują całkowicie problemu. Sytuacja może ulec pogorszeniu z uwagi na już kursujące pociągi *Pendolino*, prognozowany wzrost przeładunków w portach i zwiększenie intensywności kursowania pociągów regionalnych²² o intensywności ruchu zgodnej z *Planem transportowym dla województwa pomorskiego* (w tym pociągi Pomorskiej Kolei Metropolitalnej). Z tego względu w przyszłości istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji, a także sprawnej obsługi portów.

- 8) 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 pasażerskich²³. 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 – Glińczę) oraz węzłów integrujących transport kolejowy z lokalnym transportem autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym, może być sposobem łagodzenia problemów związanych z deficytem przepustowości układu drogowego.
- 9) W wyniku realizacji kolejnych inwestycji w okresie programowania 2014–2020 należy spodziewać się poprawy dostępności drogowej (szczególnie na obszarach wokół węzłów drogowych mogących potencjalnie pełnić rolę tzw. węzłów integracyjnych) wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S6 (Trasy Kaszubskiej), Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta. Realizacja nowych inwestycji drogowych (obwodnica metropolitalna, droga S6) wyraźnie poprawi dostępność zachodniej części obszaru, nie mając praktycznie wpływu na poziom dostępności na północy. Powstające inwestycje nie rozwiążą też problemu „wąskich gardeł” po wschodniej stronie Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, przede wszystkim na wjazdach do Sopotu i Gdyni.
- 10) Port lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy należy do największych portów lotniczych w kraju. Obsługuje połączenia lotnicze z kilkudziesięcioma miastami w krajach europejskich i z głównymi portami lotniczymi w kraju. Pomimo szeregu strategicznych inwestycji, wymaga dalszego inwestowania w celu skutecznego konkurowania 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). Walorem jest dobra dostępność do drogi ekspresowej S6 zapewniającej szybkie połączenia z drogą ekspresową S7 i autostradą A1. Cały obszar metropolitalny znajduje się w zasięgu dojazdu 60 minutowego samochodem. Poprawa dostępności Portu transportem zbiorowym nastąpiła po oddaniu do eksploatacji linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Istotnym zadaniem jest skomunikowanie drogowe lotniska z planowaną Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta w węźle Miszewo.
- 11) Inne lotniska i lądowiska nie odgrywają istotnej roli w systemie transportowym obszaru i jego powiązań zewnętrznych. Potencjalne możliwości obsługi ruchu pasażerskiego ma wybudowany terminal Portu Lotniczego Gdynia - Kosakowo, głównie w zakresie obsługi ruchu lotniczego *General Aviation*. W dłuższym horyzoncie

²¹ Licząc wspólnie z jednotorową linią kolejową nr 260 Zajęczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański.

²² Zgodnie z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim*.

²³ Por. np. *Biała Księga Infrastruktury. Kolej na działania*, Railway Business Forum, Warszawa 2013, s. 24.

czasowym, zależnie od tempa rozwoju i natężenia ruchu pasażerskiego w Gdańsku, istnieje ewentualna możliwość przekształcenia go w drugi port lotniczy obsługujący komercyjne loty pasażerskie.

- 12) 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 (wzrost o ponad 100%). Oba porty zajmują drugie miejsce (po St. Petersburgu) na Bałtyku w ilości przeładowywanych kontenerów. Pozytywnie kształtują się prognozy przeładunków portowych, zwłaszcza w odniesieniu do ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych. Szacuje się, iż obroty kontenerowe trójmiejskich terminali w roku 2025 będą wynosić ok. 5 mln TEU.
- 13) 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 dalsza rozbudowa zaplecza logistycznego portów, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowy DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej części portu w Gdyni.
- 14) Na sytuację transportową obszaru ogromny wpływ ma intensywny, bezprecedensowy rozwój portów morskich, w tym przede wszystkim rozbudowa terminali kontenerowych. Dalszy rozwój portów morskich zwiększy przewozy towarowe. Jednocześnie ukończone modernizacje na liniach kolejowych nr 9, nr 131 i nr 201 będą skutkowały wzrostem ruchu pasażerskiego. Wystąpi konkurencja o infrastrukturę torową z komunikacją pasażerską dalekobieżną (Pendolino). Przewiduje się ponadto rozwój przewozów aglomeracyjnych. Tym samym wysoce prawdopodobny jest konflikt w dostępie do ograniczonej podaży torów między przewoźnikami towarowymi a pasażerskimi.
- 15) 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 brak wskazania roli planowanej budowy „suchego portu” w Zajązdkowie Tczewskim na obsłudze ładunków portowych.
- 16) 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.
- 17) Na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w OM 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).

- 18) 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 odcinku²⁴. Istotnym uwarunkowaniem transportowym Wisły, są także powtarzające się w ciągu ostatnich lat bardzo niskie stany poziomu wody w rzece. W tym zakresie niezbędne są przesądzenia co do działań związanych z hydroenergetycznym wykorzystaniem potencjału Wisły.
- 19) 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.
- 20) Reasumując, zidentyfikowano pięć podstawowych problemów. Są to:
- a) krytyczne „wąskie gardło” drogowe w części północnej Trójmiasta, na obszarze miast Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa oraz „wąskie gardła” na dojazdach do Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta;
 - b) niewystarczająco szybkie połączenia drogowe i kolejowe Trójmiasta z innymi metropoliami, w tym ze stolicą kraju Warszawą;
 - c) słaba dostępność komunikacyjna obszarów położonych na zachód od obwodnicy Trójmiasta;
 - d) niewystarczająca integracja planowania i organizacji transportu publicznego w OM;
 - e) zagrożenie obsługi portów morskich w wyniku ograniczonej przepustowości sieci kolejowej.

Obsługa jednostek osadniczych przez publiczny transport zbiorowy

- 1) Na obszarze objętym *Planem* istnieje duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie zbiorowym (transport autobusowy miejski i regionalny, kolej miejska i regionalna, trolejbusowy, tramwajowy). Brakuje pełnej integracji organizacji systemów transportu publicznego na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym. W efekcie ma miejsce niekorzystny trend spadku udziału transportu publicznego w przewozach ogółem. Przyczyny spadku są złożone i, obok braków organizacyjnych, obejmują m.in. wzrost poziomu motoryzacji, wzrost dostępności transportem indywidualnym oraz brak uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego w ruchu.
- 2) Z ogólnej liczby 731 miejscowości, w tym 22 miast w 2014 r. aż 102 nie było obsługiwanych przez transport publiczny. W większości były to małe miejscowości wiejskie liczące średnio 200 mieszkańców, położone w wielu wypadkach poza systemem dróg krajowych i wojewódzkich. Łącznie liczba mieszkańców tych miejscowości wyniosła 45,7 tys. osób.
- 3) Powiązania komunikacyjne wewnątrz obszaru pomiędzy poszczególnymi miejscowościami a Gdańskiem są w pewnej mierze wskaźnikiem jego spójności terytorialnej. W tym zakresie odnotować należy:
 - a) możliwość bezpośredniego dojazdu do Gdańska z 730 badanych miejscowości posiadały 243 miejscowości, wśród nich były wszystkie miasta powiatowe i większość miejscowości powiatów gdańskiego i kartuskiego; to samo odnosi się do miejscowości wzdłuż linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia – Łębork;
 - b) ogółem 73,4% mieszkańców obszaru mieszkających poza Gdańskiem ma do niego bezpośrednie połączenie. Nie należy zapominać, że występuje zmienność liczby połączeń tak w ciągu tygodnia, jak i w ciągu roku związana z letnim sezonem turystycznym. W miesiącach wakacyjnych miejscowości nadmorskie są znacznie lepiej powiązane z Gdańskiem niż w miesiącach poza sezonem.
- 4) Brak połączeń bezpośrednich nie oznacza braku dostępności. Możliwe jest dotarcie do Gdańska z przesiadką. Słaba dostępność lub brak synchronizacji rozkładów jazdy przekłada się na bardzo długie czasy dojazdu, gdzie czas oczekiwania na połączenie może być równie długi jak sam czas dojazdu do Gdańska. Dojazd do Gdańska z peryferyjnie położonych miejscowości obszaru może wynosić nawet powyżej 1,5 godziny w jedną stronę (gminy Cewice, Choczewo, Gniew, Krokowa, Linia, Morzeszczyn, Nowa Wieś Lęborska, Sierakowice, Sulęcyno, Stare Pole, Stężycza) i dotyczy około 215,2 tys. mieszkańców OM.

²⁴ Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce do Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, ECORYS, Warszawa, Rotterdam, 2011.

- 5) W obszarze metropolitalnym jest 106 miejscowości (położonych przede wszystkim w gminach Choczewo, Łęczyce, Gniewino, Linia, Somonino, Szemud, Morzeszczyn, Przywidz, Krokowa, Stężycza, Sulęcyno, Sierakowice) i zamieszkałych przez 549,1 tys. mieszkańców, którzy nie posiadają w ciągu doby żadnego połączenia transportem zbiorowym do swojego miasta powiatowego. Im dalej od Trójmiasta i głównych szlaków komunikacyjnych (szczególnie linii kolejowych Słupsk - Gdynia i Gdańsk - Tczew), tym więcej takich słabo połączonych miejscowości.
- 6) Ogólnie najlepszą dostępnością cechują się podmiejskie wsie obsługiwane przez komunikację miejską (gminy obsługiwane w ramach MZKZG), lub prężnie działające prywatne firmy przewozowe miejscowości wokół Kartuz i Tczewa. Dobrą dostępnością cechują się również miejscowości położone wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Gminy o najlepszej dostępności to: Pszczółki, Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Wejherowo (gmina wiejska), Kolbudy, Kosakowo i Żukowo.

4.5.2. Systemy infrastrukturalne

Zaopatrzenie w wodę

- 1) Infrastruktura zaopatrzenia w wodę oraz odprowadzania i oczyszczania w większości stanowi majątek gmin. Eksploatacją sieci wodociągowych i kanalizacyjnych zajmują się przedsiębiorstwa publiczne z całkowitym lub większościowym udziałem gmin. Największym dysponentem infrastruktury wodno-kanalizacyjnej są:
 - a) Gdańska Infrastruktura Wodno-Kanalizacyjna Sp. z o.o. w Gdańsku;
 - b) Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni Komunalnego Związku Gmin *Dolina Redy i Chylonki*;
 - c) Centralny Wodociąg Żuławski Sp. z o.o. w Nowym Dworze Gdańskim.
- 2) W 2013 r. odsetek ludności korzystającej z wodociągu w poszczególnych gminach różnił się i wynosił od 66,1% w gminie Wicko do 99,6% w Jastarni. Na terenie 23 jednostek odsetek ludności korzystającej z wodociągów był mniejszy niż 90%. Na podstawie tych danych należy stwierdzić, że największe zapotrzebowanie na rozwój sieci wodociągowej występuje w gminach: Wicko, Gniew (obszar wiejski), Lichnowy, Łęczyce, Wejherowo (gm.), Choczewo, Morzeszczyn, Sulęcyno, Cewice, Pelplin (obszar wiejski), Trąbki Wielkie, Cedry Wielkie, Przywidz, Subkowy, Szemud, Żukowo (obszar wiejski), Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy (obszar wiejski), Suchy Dąb, Krokowa, Gniewino, Przodkowo, Sierakowice.
- 3) W OM funkcjonuje 6 ponadlokalnych systemów zaopatrzenia w wodę:
 - a) gdański – obsługujący Gdańsk, Pruszcz Gdański i część gminy Pruszcz Gdański;
 - b) gdyński – obejmujący miasta: Gdynię, Rumie, Redę, Wejherowo oraz część gmin wiejskich: Wejherowo, Kosakowo i Puck;
 - c) Centralny Wodociąg Żuławski – obejmujący gminy: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole;
 - d) nadmorski – obejmujący rejon Władysławowa oraz gminę Jastarnia;
 - e) lęborski – obejmujący Lębork i gminę Nowa Wieś Lęborska;
 - f) łebski – obejmujący Łebę i gminę Wicko.
- 4) Największy obszarowo Centralny Wodociąg Żuławski (CWŻ) zaopatruje w wodę 8 gmin w OM (Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole) i 2 gminy w obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (Gronowo Elbląskie, Elbląg (częściowo) zamieszkałych przez około 65 tys. osób. W wodociągu występują wysokie (sięgające do 30%) straty wody, spowodowane złym stanem technicznym infrastruktury wodociągowej (sieci wodociągowej i stacji uzdatniania w Ząbrowie). Czyni to niezbędnym kontynuację prac związanych z przebudową CWŻ.
- 5) W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla 13 ujęć wody na terenie OM dyrektor RZGW w Gdańsku ustanowił strefy ochrony pośredniej. Należą do nich: *Bitwy pod Płowcami* (m. Sopocie), *Osowa* (Chwaszczyno, gm. Żukowo), *Dolina Radości* (m. Gdańsk), *Straszyn* (Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo), *Pręgowo* (gm. Kolbudy), *Czarny Dwór i Zaspą* (m. Gdańsk), *Reda* (Moście Błota, gm. Kosakowo, Kazimierz m. Reda), *Kościierzyna* (m. Kościierzyna), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia).

Odprowadzenie i oczyszczanie ścieków

- 1) W 2013 r. odsetek ludności korzystającej z kanalizacji zbiorczej w poszczególnych gminach wynosił od 7,2% w gminie Ostaszewo do 99,4% w Pruszczu Gdańskim. Na terenie 22 jednostek odsetek ludności korzystającej z kanalizacji nie przekraczał 50%. W tym zakresie największe problemy odnotowano także w gminach: Wejherowo (gm.), Żukowo (obszar wiejski), Malbork (gm.), Subkowy, Nowy Staw (obszar wiejski), Szemud, Nowy Dwór Gdański (obszar wiejski), Linia, Trąbki Wielkie, Gniew (obszar wiejski), Sulęcyno, Kartuzy (obszar wiejski), Luzino, Choczewo, Stężycza, Nowa Wieś Lęborska, Lichnowy, Suchy Dąb, Wicko, Sierakowice i Przywidz.
- 2) Dyrektywa 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r. dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych zobowiązała państwa członkowskie Unii Europejskiej do wyposażenia aglomeracje powyżej 2.000 RLM w zbiorcze systemy kanalizacji i oczyszczalnie ścieków. W celu wypełnienia zobowiązań został opracowany *Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych*, który zawiera wykaz aglomeracji powyżej 2.000 RLM oraz wykaz niezbędnych przedsięwzięć w zakresie budowy i modernizacji urządzeń kanalizacyjnych.
- 3) W obszarze funkcjonuje 9 ponadlokalnych systemów odbioru i oczyszczania ścieków:
 - a) gdyński obejmujący Gdynię, Wejherowo (miasto i część gminy), Rumie, Redę oraz części gmin Kosakowo i Puck, z którego ścieki odprowadzane są do oczyszczalni *Dębogórze* w gminie Kosakowo;
 - b) gdański obejmujący: Gdańsk, Sopot, miasto i gminę Pruszcz Gdański oraz Żukowo i gminę Kolbudy; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków: *Gdańsk Wschód*;
 - c) nadmorski obejmujący gminę Puck i miasto Puck oraz gminę Władysławowo; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków *Swarzewo*;
 - d) oczyszczalnia w Lęborku, obejmująca zasięgiem miasto Lębork, gminę Cewice oraz fragment gminy Nowa Wieś Lęborska;
 - e) oczyszczalnia w Łebie przyjmująca ścieki z Łeby i części gminy Wicko;
 - f) oczyszczalnia Kałdowo w Malborku obejmująca Malbork oraz fragmenty gmin Malbork i Nowy Staw;
 - g) oczyszczalnia w Somoninie przyjmująca ścieki z gminy Somonino oraz części gminy Kartuzy;
 - h) oczyszczalnia w Tczewie przyjmująca ścieki z Tczewa i części gminy Tczew;
 - i) oczyszczalnia ścieków *Mierzeja* w Stegnie, obejmująca gminy Stegna i Sztutowo.
- 4) W granicach obszaru znajduje się 56 oczyszczalni ścieków obsługujących lub przewidzianych (w ciągu najbliższych lat) do obsługi miejscowości lub części miejscowości:

aglomeracja ściekowa	oczyszczalnia ścieków i przepustowość maksymalna	obsługiwane miejscowości
Cedry Wielkie	Cedry Wielkie (1.392 m ³ /d)	▪ gmina Cedry Wielkie: Błotnik, Cedry Małe, Cedry Wielkie, Długie Pole, Giemlice, Leszkowy, Stanisławowo, Trutnowy (część) i Wocławny,
Cedry Wielkie	Koszwały (54,6 m ³ /d) do likwidacji	▪ gmina Cedry Wielkie: Koszwały i Miłociny,
Cedry Wielkie	Trutnowy (33,6 m ³ /d) do likwidacji	▪ gmina Cedry Wielkie: Trutnowy (część),
Lębork	Lębork (10.167 m ³ /d)	▪ gmina Cewice: Bukowina, Cewice, Kamieniec, Łebunia, Malczyce, Maszewo Lęborskie, Oskowo, Osowo Lęborskie, Osowiec, Siemirowice, ▪ miasto Lębork, ▪ gmina Nowa Wieś Lęborska: Garczegorze, Kębtowo Nowowiejskie, Łowcze, Leśnice, Dziechlino, Piaskowa, Pogorzeli, Małoszyce, Rybki, Lubowidz, Jamy, Ługi, Mosty, Nowa Wieś Lęborska,
Chmielno	Kożyczkowo (2.100 m ³ /d)	▪ gmina Chmielno: Chmielno, Cieszenie, Garcz, Kożyczkowo, Miechucino, Reskowo i Zawory,
Choczewo	Choczewo (720 m ³ /d)	▪ gmina Choczewo: Choczewo, Kurowo, Lublewko, Lublewo Lęborskie, Przebendowo, Zwartowo, Zwartówko i Żelazno,
Gdańsk	Gdańsk Wschód (120.000 m ³ /d)	▪ miasto Gdańsk, ▪ miasto Gdynia: ulice Łosia, Jelenia i Sarnia w dzielnicy Wielki Kack i zabudowę ulicy Bernadowskiej w dzielnicy Orłowo, ▪ gmina Kolbudy: Babidół, Bąkowo (osada), Bąkowo (osada leśna), Bielkowo, Bielkówko, Buszkowy, Czapielsk, Dolinka, Jankowo Gdańskie, Kolbudy, Kowale, Lisewiec, Lublewo Gdańskie, Łapino, Miechucińskie Chrusty, Ostróżki, Otomin, Pręgowo, Sądziecino, Zagrodno i Żmijewo, ▪ miasto Pruszcz Gdański, ▪ gmina Pruszcz Gdański: Arciszewo, Borkowo, Ciepłowo, Goszyn, Jagatowo, Juszkowo, Łęgowo, Przejazdowo, Rekcin, Rotmanka, Rusocin, Straszyn, Wiślinka, Wojanowo, Żuława i Żukczyn,

		<ul style="list-style-type: none"> miasto Sopot, gmina Szemud: Bojano, Dobrzewino, Karczemki i Koleczkowo, gmina Żukowo: Chwaszczyno, Żukowo, Banino (część wsi), Leżno, Borkowo,
Gdynia	Dębogórze (135.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Gdynia, gmina Kosakowo: Dębogórze, Kazimierz, Kosakowo, Mechelinki, Mosty, Pierwoszyń, Pogórze, Rewa i Suchy Dwór, gmina Puck: Połchowo, Rekowo Górne, Sławutówko i Widlino, miasto Reda, miasto Rumia, miasto Wejherowo, gmina Wejherowo: Bolszewo, Gościcino i Łężyce,
Gniew	Gniew (3.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina gniew: Gniew, Ciepłe, Gogolewo, Nicponia, Cierzpice, Kursztyn, Brody Pomorskie, Tymawa i Szprudowo,
Gniewino	Gniewino (1.200 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Gniewino: Gniewino, Lisewo, Strzebielinek, Czymanowo, Nadole, Toliszczek, Bychowo, Perlino, Jęczewo, Tadzino, Kostkowo, Chynowie,
Hel	Hel (3.600 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Hel,
Jastarnia	Jurata (4.500 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Jastarnia: Jastarnia, Jurata i Kuźnica, miasto Hel: fragment,
Kartuzy	Kartuzy (18.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Kartuzy, oraz miejscowości w obszarze wiejskim gminy Kartuzy: Prokowo, Grzybno (część wsi), Kaliska, Dzierżążno, Mezowo, Borowo, Sitno,
	Dzierżążno	<ul style="list-style-type: none"> gmina Kartuzy: Centrum Rehabilitacyjnego w Dzierżążnie
Somonino	Somonino (1.950 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Kartuzy: Brodnica Dolna i Kiełpino,
Krokowa	Minkowice (850 m³/d) do likwidacji	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Dąbrowa, Jeldzino, Lisewo, Połchówko, Sulicice (część wsi), Świecino, Krokowa, Minkowice, Goszczyno, Sławoszyń, Łętowice, Parszczyce, Karwieńskie Błoto Drugie, Karwieńskie Błoto Pierwsze, Sławoszyńko,
Krokowa	Kłanino (491,3 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Kłanino, Sulicice (część wsi),
Żarnowiec	Żarnowiec (922 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Brzyno, Dębki, Górczyn, Karlikowo, Kartoszyń, Lubkowo, Lubocino, Odargowo, Prusewo, Słuchowo, Sobieńczyce, Tyłowo, Wierzchucino i Żarnowiec,
Żarnowiec	Białogóra (500 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Białogóra,
Krynica Morska	Krynica Morska (3.150 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Krynica Morska: Przebrno, Krynica Morska, Piaski,
Malbork	Kałdowo (22.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Lichnowy: Lichnowy, Lichnowki, Boręty I, Lisewo, Dąbrowa i Parszewo, miasto Malbork, gmina Malbork: Tragamin, Gajewo II, Kościeleczy, Grobleno, Wielbark, gmina Nowy Staw: Nowy Staw, Martąg, Dębina, Trępnowy,
	Miłoradz (235 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Lichnowy: Szymankowo, gmina Miłoradz: Miłoradz, Pogorzała Wieś, Stara Kościelnica, Gnojewo, Kończewice, Stara Wiśła, Bystrze, Mątowy Wielkie,
Linia	Tłuczewo (500 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Linia: Linia, Niepoczołowice, Strzepcz i Tłuczewo,
Luzino	Luzino (1.875 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Luzino: Kębtowo, Luzino i Robakowo,
Łeba	Łeba (8.963 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Łeba, gmina Wicko: Nowęcín i Żarnowska,
Łęczyce	Łęczyce (850 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Łęczyce: Brzeźno Łęborskie, Godętowo, Kackkowo, Kisewo, Łęczyce, Rozłazino, Jeżewo, Strzelęcino i Świetlino,
	Morzeszczyn (450 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Morzeszczyn: Morzeszczyn, Dzierżążno, Borkowo, Nowa Cerkiew, Rzeżęcín,
	Majewo (61 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Morzeszczyn: Majewo,
Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański (3.983 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Nowy Dwór Gdański: Nowy Dwór Gdański (miasto), Jazowa, Jazowa Druga, Kmiecín, Rakowa, Rakowe Pole, Solnica i Wierciny,
	Lipinka (140 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Nowy Staw: Lipinka,
	Ostaszewo (200 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Ostaszewo: niewielka część m. Ostaszewo
Pelplin	Pelplin (2.200 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Pelplin: Pelplin, Gręblin, Kulice, Małe Walichnowy, Rajkowy, Rożental, Rudno i Wielki Garc,
Przodkowo	Przodkowo (780 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Przodkowo: Przodkowo, Pomieczyno, Barwik, Wilanowo, Smółdzino, Kobysewo, Hopy, Kczewo, Młynek, Tokary, Nowe Tokary, Załęże, Kłosowo, Kosowo, Hejtus, Czeczewo, Bursztynik, Warzenko, Otałżyń, Kawle Górne, Kawle Dolne
Przywidz	Przywidz (580 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Przywidz: Przywidz, Pomlewo i Piekło Dolne
Pszczółki	Różynach (19 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Pszczółki: Osiedle PGR Różyny
	Pszczółki (1.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Pszczółki: Kleszczewko, Kolnik, Ostrowite, Pszczółki, Rębielcz, Różyny, Skowarcz, Ulkowy i Żeliszewki,
Puck	Swarzewo (20.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Puck: Swarzewo, Gnieźdźewo, Żelistrzewo, Mrzezino, Osłonino, Rżuczewo, Bładzikowo, Kaczyno, Celbowo, Celbówko, Brudzewo, Sławutowo, Połczyń, Darżlubie, Zdrada, Mechowo, Leśńiewo, Domatowo, Domatówko, Strzelno, Łebcz i Smolno, miasto Puck, gmina Władysławowo: Władysławowo, Chłapowo i Chałupy,
Krokowa	Kłanino (491,3 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Puck: Radoszewo, Starzyno, Starzyński Dwór i Werblinia,

Władysławowo	Jastrzębia Góra (5.170 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Puck: Mieroszyno, Czarny Młyn, Kaczyniec, gmina Władysławowo: Władysławowo, Chłapowo i Chałupy: Jastrzębia Góra, Karwia, Ostrowo, Tupadły, Rozewie,
Sierakowice	Sierakowice (9.672 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Sierakowice: Bącka Huta, Bukowo, Gowidłino, Kamienica Królewska, Lemany, Łysniewo Sierakowickie, Migi, Mojusz, Mojuszewska Huta, Mrozy, Paczewo, Pałubice, Puzdrowo, Sierakowice, Sierakowska Huta, Szklana, Szopa, Tuchlino i Zafakowo,
Somonino	Sławki (1.950 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Somonino: Borcz, Egierkowo, Goręczyno, Hopowo, Kamela, Ostrzyce, Raty, Rybaki, Sławki, Somonino, Starkowa Huta i Wyczechowo,
Stare Pole	Stare Pole (300 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Stare Pole: Kaczynos, Kaczynos-Kolonia, Kraszewo, Królewko, Krzyżanowo, Parwark, Stare Pole, Żąbrowo i Złotowo,
Stegna	Stegna (5.500 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Stegna: Mikoszewo, Jantar, Przemysław, Drewnica, Żuławki, Junoszy, Stegna,
Stężycza	Delowo (520 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Stężycza: Borucino, Delowo, Dubowo, Gołubie, Kamienica Szlachecka, Klukowa Huta, Potuły, Sikorzyno, Stężycza, Szymbark, Zgorzałe i Żuromino, gmina Sztutowo: Kąty Rybackie, Skowronki, Łaszka, Grochowo Trzecie, Sztutowo,
Subkowy	Subkowy (225 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Subkowy: Radostowo, Subkowy,
Subkowy	Gorzędziej (70 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Subkowy: Gorzędziej,
Suchy Dąb	Suchy Dąb (215 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Suchy Dąb: Grabina Zameczek, Krzywe Koło, Osice i Suchy Dąb,
Sierakowice	Sulęczyno (822 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Sulęczyno: Borek Kamienny, Bukowa Góra, Kistowo, Kłodno, Mściszewice, Podjazdy, Sulęczyno, Węsiory i Żakowo,
	Szemud (300 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Szemud: Szemud, Kamień (część),
	Kielno (220 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Szemud: Kielno, Warzno, Rębiska,
Tczew	Tczew (20.000 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Tczew, gmina Tczew: Rokitki, Lubiszewo, Stanisławie,
	Swarożyn (600 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Tczew: Swarożyn, Zabagno (część),
	Turze (600 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Tczew: Turze, Małzewo, Małzewko, Damaszk, Boroszewo, Wędkowy,
	Mały Miłobądz (12 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Tczew: Mały Miłobądz,
Tczew	Szpegawa (106 m³/d) do likwidacji	<ul style="list-style-type: none"> gmina Tczew: Dąbrówka Tczewska, Stanisławie
Trąbki Wielkie	Trąbki Wielkie (205 m³/d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Trąbki Wielkie: Czerniec, Czerniewo, Etganowo, Trąbki Wielkie, Kaczki, Trąbki Małe,

- 5) Poza obszarami objętymi zbiorowym systemem odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych w 2013 r. mieszkało 281,7 tys. osób. W tym zakresie szczególnym wyzwaniem jest dalsza sanizacja wielu miejscowości obszaru, które nie są wyposażone w urządzenia infrastruktury kanalizacyjnej przy uwzględnieniu rachunku ekonomicznego oraz ekologicznego. Jednocześnie dalszy rozwój nowej zabudowy mieszkaniowej powinien odbywać się w granicach aglomeracji ściekowych.

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, 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) 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:

- 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.
- 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) Gospodarka odpadami komunalnymi na obszarze prowadzona jest w 6 regionach gospodarki odpadami, z których największy - *Szadółki* zamieszkuje ok. 598 tys. osób. Regiony gospodarki odpadami obsługiwane są przez 7 regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK), w tym:
 - a) 5 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 *Tczew* i RIPOK *Chlewnica*);
 - b) 2 RIPOK-i zapewniające przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów (RIPOK *Swarzewo*, RIPOK *Kommunalservice Vornkahl Polska*);
 - c) na 1 RIPOK-u wydzielono kwatery do unieszkodliwiania odpadów azbestowych: RIPOK *Szadółki*.
- 2) Gospodarka odpadami komunalnymi wymaga szeregu działań w celu m.in. dostosowania się do wymogów prawa polskiego oraz UE. Priorytetem jest ograniczenie ilości odpadów trafiających na składowisko, w tym zwiększenie ilości odpadów poddawanych odzyskowi oraz umożliwienie termicznego zagospodarowania tych odpadów, których już się nie da skierować do odzysku.
- 3) Budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów z jednej strony przyczyni się do unieszkodliwiania odpadów komunalnych, z drugiej zaś pozwoli na produkcję dodatkowej energii cieplnej. W przypadku uruchomienia takiego zakładu w Gdańsku niezbędna będzie rozbudowa istniejących systemów ciepłowniczych, w celu rozprzestrzenienia wyprodukowanego ciepła do odbiorców.
- 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.

4.5.3. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło

- 1) Infrastruktura ciepłownicza charakteryzuje się dużym zagęszczeniem sieci i znaczna liczbą odbiorców w miastach na terenach silnie zurbanizowanych oraz praktycznie całkowitym jej brakiem na obszarach wiejskich i osiedlach zabudowy jednorodzinnej w małych i średnich miastach.
- 2) Dysponentami najdłuższej sieci są przedsiębiorstwa:
 - a) Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku: 660 km sieci przesyłowych, zaopatrujących w ciepło Dolny Sopot oraz Gdańsk;
 - b) Okręgowe Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Gdyni: 325 km sieci przesyłowych, zaopatrujących w ciepło Gdynię, Rumię, Wejherowo, północny Sopot, południową część gminy Kosakowo (Pogórze, Suchy

Dwór); OPEC jest także dysponentem elektrociepłowni w Wejherowie oraz lokalnych kotłowni w Gdyni i Sopocie.

- 3) W granicach obszaru metropolitalnego systemy ciepłownicze funkcjonują w 15 gminach miejskich.:
- a) miasto Gdańsk, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 1.500 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 48% potrzeb ciepłych gminy; głównymi producenci ciepła są:
 - Elektrociepłownia EDF Wybrzeże S.A. nr 2 w Gdańsku (717,7 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 51 MW rezerw mocy cieplnej);
 - Elektrociepłownia *Matarnia* – planowane wyłączenie produkcji (10,65 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 3,5 MW rezerw mocy cieplnej);
 - kotłownia rejonowa *Zawiślańska* – przeznaczona do likwidacji (23,6 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 4,5 MW rezerw mocy cieplnej);
 - kotłownia rejonowa *Osowa* (10 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 5,4 MW rezerw mocy cieplnej);
 - ciepłownia UNIKOM Przedsiębiorstwa Usług Energetycznych i Komunalnych Sp. z o.o. (25,7 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 20 MW rezerwy mocy cieplnej);
 - b) miasto Gdynia, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 810 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 56% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest Elektrociepłownia EDF Wybrzeże S.A. nr 3 w Gdyni (470 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 100 MW rezerw mocy cieplnej);
 - c) gmina miejsko-wiejska Kartusy, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 134 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 9% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska SPEC-PEC (17,45 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 6,4 MW rezerw mocy cieplnej);
 - d) miasto Lębork, w którym zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 121 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 32% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Ciepłej w Lęborku o mocy zainstalowanej 46,3 MW, posiadająca ok. 9 MW rezerw mocy cieplnej;
 - e) miasto Malbork, w którym zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 132 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 42% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia ECO Malbork Sp. z o.o. o mocy zainstalowanej 51,2 MW, która nie posiada rezerw mocy cieplnej;
 - f) miasto Nowy Dwór Gdański, w którym zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 44,5 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 13% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła są:
 - kotłownia miejska (5,8 MW mocy zainstalowanej, brak rezerw mocy cieplnej),
 - kotłownia lokalna (3 MW mocy zainstalowanej, posiadająca ok. 0,8 MW rezerw mocy cieplnej),
 - g) miasto Nowy Staw, w którym zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 13,7 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 14% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy zainstalowanej 3,65 MW, posiadająca ok. 1,85 MW rezerw mocy cieplnej);
 - h) głównymi producentami ciepła dla miasta Pruszcz Gdański są²⁵:
 - 3 kotłownie miejskie o łącznej mocy zainstalowanej 9,53 MW,
 - lokalna kotłownia Orchis Energia Sp. z o.o. o mocy zainstalowanej 5,5 MW, posiadająca ok. 1,2 MW rezerw mocy cieplnej;
 - i) miasto Puck, w którym zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 30,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 20% potrzeb ciepłych miasta; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy 6,4 MW, posiadająca ok. 0,5 MW rezerw mocy cieplnej; w razie wzrostu zapotrzebowania w rezerwie funkcjonuje także kotłownia miejska (o łącznej mocy 3,3 MW);
 - j) miasto Reda, w której zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 48,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 50% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy zainstalowanej 34,9 MW, posiadająca ok. 17 MW rezerw mocy cieplnej);

²⁵ Brak danych dla zapotrzebowania na moc cieplną w gminie miejskiej Pruszcz Gdański;

- k) miasto Rumia, w której zapotrzebowania na moc ciepłą wynosi 112,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 33% potrzeb ciepłych gminy; gmina zaopatrywana jest w energię ciepłą z gdyńskiego systemu przesyłu ciepła zasilanego głównie z Elektrociepłowni EDF Wybrzeże S.A. nr 3 w Gdyni (470 MW);
 - l) miasto Sopot, w którym zapotrzebowania na moc ciepłą wynosi 117,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 36,0% potrzeb ciepłych gminy; gmina zaopatrywana jest w energię ciepłą:
 - północna część miasta (Brodwino) zasilana jest ciepłem z kotłowni OPEC (15,8 MW);
 - Sopot Dolny zasilany jest z miejskiej sieci ciepłowniczej GPEC (ok. 18,7 MW) ciepłociągami DN 400 łączącymi sieć Dolnego Sopotu z Gdańskiem, posiadającym rezerwy przesyłowe na poziomie ok. 50%.
 - m) miasto Tczew, w którym zapotrzebowania na moc ciepłą wynosi 157,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 35,0% potrzeb ciepłych gminy; głównymi producentami ciepła są:
 - ciepłownia w Rokitkach o mocy zainstalowanej 68 MW, posiadająca ok. 17 MW rezerw mocy cieplnej,
 - kotłownia Czyżykowo o mocy zainstalowanej 8,1 MW, posiadająca ok. 3,2 MW rezerw mocy cieplnej,
 - n) miasto Wejherowo, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 137,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 40,0% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest elektrociepłownia *Nanice* o mocy zainstalowanej 57,03 MW²⁶, posiadająca ok. 2,7 MW rezerw mocy cieplnej;
 - o) miasto Władysławowo, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 47 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 28,0% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła jest elektrociepłownia *Energobaltic Sp. z o.o.* o mocy zainstalowanej 17,7 MW, posiadająca ok. 4,5 MW rezerw mocy cieplnej.
- 4) Do gmin nieposiadających miejskich systemów ciepłowniczych, w których lokalne systemy ciepłownicze odgrywają istotną rolę w zaopatrzeniu w ciepło mieszkańców należą:
- a) Hel, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 20,0 MW;
 - b) Pelplin, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 29,76 MW.
- 5) Główne cechy systemu zaopatrzenia w ciepło 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 miejskiej sieci ciepłowniczej 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) Łączna moc zainstalowana w źródłach energii elektrycznej na terenie OM wynosi ok. 1540 MW. Głównymi producentami energii elektrycznej w OM są:

²⁶ Suma mocy nominalnej bloków ciepłowniczych (51 MW) oraz bloku kogeneracyjnego (6,03 MW).

- a) elektrociepłownie: *EDF EC II* w Gdańsku (226 MW), *EDF EC III* w Gdyni (110 MW), *LOTOS* w Gdańsku (30 MW), *Energobaltic* we Władysławowie (11 MW), *Nanice* w Wejherowie (6,7 MW), *Matarnia* w Gdańsku (2,6 MW);
 - b) elektrownia szczytowo-pompowa *Żarnowiec* w Czymanowie o mocy 716 MW (w systemie pracy generatorowej),
 - c) 219 turbin wiatrowych o łącznej mocy ok. 415 MW;
 - d) 46 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy zainstalowanej ok. 17,8 MW;
 - e) 2 biogazownie rolnicze (ok. 2 MW);
 - f) 2 farmy fotowoltaiczne (ok. 1,68 MW), w tym największa na granicy Gdańska i Przejazdowa o mocy 1,64 MW.
- 2) Na istniejącą sieć elektroenergetyczną składa się:
- a) system przesyłowy:
 - 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 Jasiniec), (Gdańsk I - Żydowo);
 - b) stacje transformatorowo-rozdzielcze:
 - 400/110 kV: Gdańsk Błonia, Gdańsk I, Żarnowiec,
 - c) system dystrybucyjny złożony z:
 - linii 110 kV będących własnością dwóch przedsiębiorstw będących operatorami systemu dystrybucyjnego *Energa Operator*;
 - głównych punktów zasilania 110/15 kV.
- 3) W OM lokalnie występują zagrożenia w przesyłach energii elektrycznej siecią dystrybucyjną 110 kV. Nie stwarzają one ryzyka pozbawienia zasilania odbiorców w energię elektryczną całego OM. Wystąpienie awarii systemowej może być jedynie efektem zdarzeń losowych lub działań operatora sieci przesyłowej (PSE), do której należą linie 220 i 400 kV. Zdarzenia awaryjne w samej sieci o charakterze awarii systemowej musiałyby mieć charakter wielomiejscowy i skumulowany. 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 to właściwie ukształtowana sieć elektroenergetyczna dystrybucyjna i odpowiednio powiązana z nią sieć przesyłowa poprzez stacje najwyższych napięć.
- 4) Do obszarów o niewystarczających parametrach zasilania należą: Gdańsk Południe (obszar dzielnicy Maćkowy, Lipce, Orunia Dolna, Borkowo) oraz gminy Krokowa i Władysławowo.
- 5) 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 przez odbiorców,
 - przebiegu wielu napowietrznych linii przez tereny leśne – możliwe wyłączenia na wielu odcinkach przy silnych wiatrach,
 - długie ciągi linii 110 kV i struktura promieniowa sieci;
 - zbyt małe przekroje 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, których stan techniczny stwarza największe zagrożenie awarią, zalicza się linie:
- Kościerzyna - Sierakowice;
 - Gdańsk Leżno - Kietpino - 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 przesył (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) przedłużające się procedury wydania pozwolenia na budowę elektrowni węglowej w m. Rajkowy (gm. Pelplin);
 - g) brak ostatecznej decyzji lokalizacyjnej dla elektrowni jądrowej.
- 6) 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).
- 7) 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 MW²⁷ (na północ od Władysławowa) oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW²⁸) wymagać będzie rozbudowy Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, w tym zakończenia realizacji tzw. Pierścienia Bałtyckiego.
- 8) Na terenie Obszaru Metropolitalnego występują bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Obszar ten charakteryzuje się wysokim potencjałem biomasy - zarówno produkcyjnej jak i odpadowej, korzystnymi warunkami wiatrowymi w części północnej i na Bałtyku oraz stosunkowo korzystnymi warunkami solarnymi. Oszacowany potencjał techniczny OZE wynosi:
- a) z energii wiatru: dużej lądowej energetyki wiatrowej - 9,0 TWh/rok, małej energetyki wiatrowej - 6,6 GWh/rok. W przypadku energetyki morskiej jej potencjał techniczny oszacowano na 7,4 GW;
 - b) z energii słonecznej: kolektorów słonecznych - 523,3 GWh/rok, ogniw fotowoltaicznych - 29.539 GWh/rok;
 - c) z biomasy: drewno opałowe z lasów - 838,2 TJ/rok, odpady z przetwórstwa drzewnego - 652,9 TJ/rok, drewno odpadowe z sadów, zadrzewień przydrożnych i terenów miejskich - 76,3 TJ/rok, słoma i siano - 13.117,8 TJ/rok, biogaz z dużych ferm zwierzęcych - 508,2 TJ/rok, rośliny uprawiane na plantacjach energetycznych - 2.632,3 TJ/rok, biodegradowalne odpady składowiskowe - 357,7 GWh/rok, ustabilizowane osady ściekowe - 23,3 GWh/rok;

²⁷ 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.

²⁸ Umową przyłączeniową obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV Słupsk Wierzbicino.

d) z hydroenergetyki – 1.237,7 GWh/rok.

Zaopatrzenie w gaz

- 1) Na terenie OM z sieci gazowej korzysta ok. 935,1 tys. mieszkańców (872,3 tys. w miastach i 62,8 tys. na terenach wiejskich), co stanowi 60,4% ogółu mieszkańców (83,3% w miastach, 14,8% na terenach wiejskich)²⁹.
- 2) Długość sieci rozdzielczej (bez przyłączy do budynków) ogółem w 2013 r. wynosiła 4720,8 km, zaś jej gęstość na 100 km² – 69,9 km przy średniej dla kraju 38,3 km i średniej dla województwa 27,9 km.
- 3) 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: Pruszcz Gdański - Wiczlino z odgałęzieniem DN 150 do Garcza;
 - DN 200: Wiczlino - Łębork, Pszczółki - Łubiana;
 - DN 150: Charwatynia - Rybno, Rybno - Starzyno (w budowie);
 - DN 80 Gniew - Nowe;
 - b) 28 stacji gazowych wysokiego ciśnienia (stacje redukcyjno-pomiarowe): 21 stacji (Gaz-System S.A.: 21), 4 stacje (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.), 3 stacje (G.EN. Gaz Energia Sp. z o.o.);
 - c) węzły gazowe wysokiego ciśnienia: Reszki, Wiczlino;
 - d) budowane³⁰ 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) - Łeba, Jastarnia, Hel.
- 4) Struktura przestrzenna gazociągów przesyłowych, możliwości budowy podziemnych magazynów gazu w strukturach solnych Puck - Łeba wraz z budowanym Podziemnym Magazynem Gazu w Kosakowie oraz nadmorskie położenie stwarzają 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)³¹.
- 5) Planowana budowa w sąsiedztwie rafinerii w Gdańsku kompleksu petrochemicznego stwarza potrzebę dostaw gazu, w związku z tym wymagana jest rozbudowa systemu gazociągów w tym rejonie.
- 6) Ewentualny rozwój programu wydobywania gazu z łupków wymagać będzie budowy gazociągu przesyłowego Kościerzyna - Olsztyn oraz Reszki - Gustorzyn³². 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 lub do terminalu).
- 7) Możliwość zaopatrzenia Łeby w gaz ziemny oraz ciepło sieciowe może zapewnić eksploatacja złóż gazowych na Morzu Bałtyckim: B4 i B6, co z uwagi na potencjalny jej uzdrowiskowy charakter może być bardzo istotne dla poprawy jakości powietrza.
- 8) Zgazyfikowane gminy i miejscowości w OM:

gminy	obszary zgazyfikowane	planowane do gazyfikacji
Gdańsk	miasto Gdańsk,	

²⁹ Średnia dla Polski to 52,4% mieszkańców korzystających z sieci gazowej.

³⁰ 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. kontynuuje się 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.

³¹ Zlokalizowane w miejscach gdzie łączą się gazociągi przesyłowe z wielu kierunków. Gaz przepływa fizycznie przez hub.

³² Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

Gdynia	miasto Gdynia,	
Sopot	miasto Sopot,	
powiat gdański	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Pruszcz Gdański, – gmina Kolbudy: Bąkowo, Bielkówko, Bielkowo, Jankowo Gdańskie, Kolbudy, Kowale, Lublewo Gdańskie, Ostróžki, Otomin, Pręgowo Dolne, Pręgowo Górne, Łapino, – gmina Pszczółki: Kleszczewko, Kolnik, Pszczółki, Różyny, Skowarcz, Ulkowy, – gmina Pruszcz Gdański: Będzieszyn, Borkowo, Cieplewo, Goszyn, Juszkowo, Łęgowo, Przejazdowo, Rokitnica, Roszkowo, Rotmanka, Rusocin, Straszyn, Wiślinka, Żukczyn, Arciszewo, Radunica, – gmina Suchy Dąb: Koźliny, – gmina Trąbki Wielkie: Kaczki, Kłodawa, Trąbki Małe, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina Kolbudy: Buszkowy Górne, Lisewiec, Żmijewo, – gmina Pruszcz Gdański: Dziewięć Włók, Jagatowo, – gmina Trąbki Wielkie: Trąbki Wielkie, – gmina Suchy Dąb: Grabiny-Zameczek, Krzywe Koło, Steblewo, Suchy Dąb, – gmina Cedry Wielkie: Cedry Małe, Cedry Wielkie, Koszwały, Miłocin, Trutnowy, – gmina Przywidz: Przywidz,
powiat kartuski	<ul style="list-style-type: none"> – gmina wiejsko – miejska Kartuzy: Borowo, Grzybno, Kartuzy, Kiełpino, Mezowo, Sitno, – gmina wiejsko – miejska Żukowo: Banino, Barniewice, Borkowo, Chwaszczyno, Czaple, Leżno, Lniska, Łapino Kartuskie, Małkowo, Miszewko, Miszewo, Niestępowo, Nowy Świat, Otomino, Pępowo, Piasiki, Przyjaźń, Rębichowo, Skrzyszewo Żukowskie, Sulmin, Tuchom, Żukowo, – gmina Chmielno: Chmielno, Garcz, – gmina Przdokowo: Tokary, Warzenko, – gmina Somonino: Somonino, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina wiejsko – miejska Kartuzy: Dzierżążno, Leszno, – gmina wiejsko – miejska Żukowo: Glinicz, – gmina Chmielno: Zawory, – gmina Przdokowo: Czeczewo, Hopy, Kawle Górne, Kczewo, Kobyszewo, Kosowo, Pomieczyno, Przdokowo, Smołdzino, Szarlata, Załęże, – gmina Sierakowice, – gmina Stężycza, – gmina Sulęczyno,
powiat lęborski	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Lębork, – gmina Nowa Wieś Lęborska: Lubowidz, Mosty, 	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Łeba, – gmina Cewice, – gmina Wicko,
powiat malborski	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Malbork, – gmina miejsko-wiejska Nowy Staw: Dębina, Nowy Staw, Tralewo, – gmina Malbork: Kałdowo, Kościeleczyki, – gmina Stare Pole: Janówka, Królewko, Królewko Malborskie, Krzyżanowo, Stare Pole, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina miejsko-wiejska Nowy Staw: Trępnowy, – gmina Lichnowy, – gmina Miłoradz,
powiat nowodworski	<ul style="list-style-type: none"> – gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański: Nowy Dwór Gdański, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański: Kmiecín, – miasto Krynica Morska, – gmina Ostaszewo, – gmina Stegna, – gmina Sztutowo,
powiat pucki	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Hel, – miasto Jastarnia, – miasto Puck, – gmina miejsko-wiejska Władysławowo - wszystkie miejscowości, – gmina Kosakowo - wszystkie sołectwa, – gmina Krokowa - wszystkie sołectwa, – gmina Puck: Rekowo Górne, Połchowo, 	
powiat tczewski	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Tczew, – gmina miejsko-wiejska Gniew: Gniew, Nicponia; – gmina miejsko-wiejska Pelplin: Bielawki, Pelplin, Pomyje, Rożental; – gmina Subkowy: Gorzędziej, Narkowy, Subkowy, Wielgłowy; – gmina Tczew: Bałdowo, Boroszewo, Czarlin, Czatkowy, Dąbrówka Tczewska, Damaszk, Gniszewo, Knybawa, Lubiszewo Tczewskie, Łukocin, Malenin, Mieścín, Miłobądz, Rokitki, Rukosin, Śliwiny, Stanisławie, Swarozyn, Szpegawa, Tczewskie Łąki, Turze, Waćmierek, Wędkowy, Zabagno, Zajączkowo, 	
powiat wejherowski	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Reda, – miasto Rumia, – miasto Wejherowo, – gmina Szemud: Bojano, Dobrzewino, Karczemki, Koleczkowo, Warzno, – gmina Wejherowo: Bolszewo, Gościcino, Małe Gowino, Orle, Pętkowice, Wielkie Gowino, Góra, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina Szemud: Przetoczyno, – gmina Wejherowo: Kapino, Sopieszyno, Ustarbowo, – gmina Choczewo, – gmina Gniewino, – gmina Linia, – gmina Luzino, – gmina Łęczycze,

Przesył i magazynowanie paliw płynnych

- 1) Na system przesyłu i magazynowania paliw płynnych składa się:
 - a) rurociąg przesyłowy ropy naftowej z bazy 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 w przypadku zakłócenia ich dostaw ze wschodu; możliwości przeładunkowe Naftoportu wynoszą 34 mln ton ropy i produktów naftowych rocznie;
 - d) Gdański Terminal Gazowy GASPOL S.A. prowadzący operacje przeładunku, magazynowania i załadunku gazu płynnego (LPG) przy pomocy cystern oraz komponowania mieszanin propanu-butanu. Jego roczna zdolność przeładunkowa wynosi 500 tys. ton, zaś całkowita pojemność magazynowa 13,2 tys. ton;
 - e) 3 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;
 - 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 - Brody³³ - 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 przeładunkowej (Naftoport), bazy przetwórczej (Rafineria 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.

³³ Już pod koniec 2001 r. Ukraina wybudowała odcinek ropociągu z terminalu naftowego w Odessie do Brodów.

4.6. System ochrony środowiska

4.6.1. Zasoby, stan i zagrożenia środowiska

Bioróżnorodność

- 1) Strukturalnymi elementami przestrzeni obszaru metropolitalnego, gwarantującymi zachowanie różnorodności biologicznej środowiska są różnorodne siedliska, płaty i łączące je korytarze ekologiczne oraz obszary prawnie chronione, współtworzące sieć ekologiczną OM.
- 2) W wyniku zagospodarowania przestrzennego i rozwijającego się silnie zjawiska suburbanizacji w otoczeniu Trójmiasta, tereny przyrodnicze (Trójmiejski Park Krajobrazowy i pas 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 fragmentacją, a 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) Lasy stanowią ważny element użytkowania ziemi w OM, obejmując łącznie ok. 26% jego powierzchni. Lesistość charakteryzuje się wyraźnym zróżnicowaniem pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią obszaru, gdzie udział powierzchni leśnej jest wyższy.
- 2) Lasy OM podlegają silnym oddziaływaniom antropogenicznym. Położone w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i urbanizujących się, na obszarach intensywnie użytkowanych turystycznie, w największym stopniu narażone są na zagrożenia związane z degradacją siedlisk i gatunków, wpływem zanieczyszczeń drogą powietrzną, zanieczyszczeniem wód, zaśmiecaniem terenu i zwiększonym zagrożeniem erozyjnym oraz pożarowym.
- 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, ustanowienia form ochrony przyrody i podniesienia wieku rębności) spotyka się z krytyką mieszkańców i działaczy proekologicznych, oczekujących zachowania naturalnego charakteru drzewostanów. Grunty leśne przeznaczone są także na cele nieleśne, głównie związane z lokalizacją infrastruktury technicznej (przede wszystkim komunikacyjnej). Konflikt ten, w obszarze metropolitalnym, powinien być przedmiotem negocjacji i koordynacji działań oraz współplanowania funkcji przez instytucje i organy zarządzające przestrzenią i jej użytkowaniem - przy szczególnie traktowaniu kwestii trwałości i funkcji lasów (zwłaszcza w granicach przyrodniczych obszarów chronionych).

Gleby

- 1) Zasoby glebowe OM są bardzo zróżnicowane. Na omawianym obszarze występują gleby bardzo żyzne, klasyfikowane w I i II klasie bonitacyjnej (gleby aluwialne Żuław, smolnice gniewskie) do gleb bardzo ubogich (gleby inicjalne) białych wydym nadmorskich. Gleby najżyźniejsze (mady, czarne ziemie, gleby brunatnoziemne) znajdują się w użytkowaniu rolniczym i stanowią dobre zaplecze dla rozwoju produkcji roślinnej, głównie warzywnej na potrzeby OM, gdy natomiast ubogie gleby bielicoziemne zajmują w większości bory i bory mieszane, mające często duże znaczenie przyrodnicze dla prawidłowego funkcjonowania systemu środowiska przyrodniczego, jak i sieci ekologicznej OM.
- 2) Ogólnie na OM przeważają gleby bardzo dobre, dobre i średnie zajmujące blisko 70% areалу glebowego OM.
- 3) Do zasadniczych problemów ochrony zasobów glebowych OM należą:
 - a) punktowe oraz liniowe przekroczenia zawartości metali ciężkich w glebach, głównie w sąsiedztwie zakładów przemysłowych (np. w otoczeniu rafinerii) i dróg,
 - b) wyłaczanie gleb z produkcji rolnej wskutek rozwoju budownictwa i infrastruktury oraz uszczelnianie, co powoduje m.in. utratę właściwości retencyjnych.

Wody

- 1) Cały obszar objęty *Planem* położony jest w Regionie wodnym Dolnej Wisły. Zasoby wodne OM są znaczące, co wynika z jego położenia geograficznego (ujściowy odcinek Wisły, liczne rzeki, jeziora). Istotnym problemem związanym z gospodarką wodną jest stan sanitarny wód powierzchniowych. Większość cieków cechują wody o stanie/potencjale ekologicznym poniżej dobrego. Jeziora, wody przejściowe i morskie cechuje duże zróżnicowanie jakości. Szczególnie niepokojący jest stan Zatoki Gdańskiej i przylegających do niej wód Bałtyku w zakresie natlenienia – występowanie stref beztlenowych, z uwagi na inne zanieczyszczenia głównie Zalew Wiślany i Zatoka Pucka (m.in. azot mineralny, chlorofil, fosforany – dotyczy Zatoki Puckiej).
- 2) Stan ogólny JCWP (jednolitych części wód płynących), oceniany z uwzględnieniem dodatkowych wymogów wynikających z ich położenia w obszarach chronionych⁸², 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) 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 rzeki. 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.

Klimat

- 1) Klimat obszaru charakteryzuje się cechami klimatu morskiego, szczególnie w pasie wybrzeża. Obszar OM cechuje również dłuższy niż w innych częściach kraju położony na tej samej szerokości geograficznej okres wegetacyjny (220 dni w roku), co sprzyja rozwojowi produkcji rolniczej. Klimat ma cechy bodźcowe, co sprzyja rozwojowi turystyki i rekreacji. Obszar nadmorski i Pomorze posiadają bardzo dobre i dobre warunki dla rozwoju energetyki wiatrowej.
- 2) Podstawowym problemem klimatycznym na obszarze jest jakość powietrza. Niekorzystny stan powietrza stwierdzony przekroczeniami poziomu docelowego *benzo(a)pirenu* oraz pyłu zawieszonego 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).
- 3) 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, zwłaszcza zimą w okresie sezonu grzewczego. W *aglomeracji trójmiejskiej* w latach 2013-2014 przekroczenia norm dotyczyły poziomów docelowych *benzo(a)pirenu* oraz poziomów ozonu wynikających z celów długoterminowych przyjętych do 2020 r. W 2014 r. niedotrzymane były także normy w zakresie stężenia średniodobowego pyłu zawieszonego PM₁₀ (Gdańsk Stogi, Gdańsk Przeróbka, Gdańsk Wrzeszcz). W *strefie pomorskiej* w latach 2013-2014 przekroczenia dotyczyły wszystkich wymienionych wskaźników³⁴. 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.
- 4) Z wymienionymi przekroczeniami związane jest utworzenie dwóch stref ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza: strefy *aglomeracji trójmiejskiej* i strefy *pomorskiej*. Należy jednak podkreślić, że jakość powietrza na obszarze OM ulega poprawie. Wskazują na to wyniki monitoringu jakości powietrza prowadzone przez fundację Agencja Monitoringu Regionalnego Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej (ARMAAG).

³⁴ W zakresie pyłu PM₁₀ przekroczenia stężeń średniodobowych (w ciągu roku powyżej 35 dni), wystąpiły w Wejherowie (2013-2014), a w 2014 r. również w Łęborku. W zakresie *benzo(a)pirenu* w 2014 r. przekroczenia odnotowano w Łęborku, Wejherowie, Malborku oraz Władysławowie.

Zagrożenia naturalne, w tym związane ze zmianami klimatycznymi

- 1) Do ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych na OM, 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 (*flash floods*) w skali lokalnej, na które narażony jest pas wybrzeża od Gdańska do Redy;
 - b) występowanie wiatru o dużych prędkościach wywołującego wezbrania sztormowe na morzu, i przy wiatrach z sektora północnego wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu (tzw. cofka), w pasie przybrzeżnym od zachodniej granicy obszaru metropolitalnego po Rozewie i Hel oraz w rejonie ujścia Wisły;
 - 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, zniszczenia obszarów chronionych 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, tereny przylegające do Kanału Młyńskiego obejmujące fragmenty miasta i gminy Tczew, Półwysep Helski z miastami Władysławowo, Jastarnia i Hel 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 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. Przestrzenie i w zakresie obserwowanych tendencji istotne jest, że:
 - a) spośród 78 osuwisk zarejestrowanych na terenie obszaru metropolitalnego, wykazujących aktywność coroczną lub mało aktywnych, które wykazują zmiany w cyklu wieloletnim, najwięcej zlokalizowanych jest w powiatach: puckim (49), w mieście Gdańsku (13)³⁵, powiecie tczewskim (7), kartuskim (5) malborskim (2) i po jednym w mieście Gdyni i powiecie wejherowskim;
 - b) skala zagrożenia osuwiskami 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 krajowych nr³⁶: 6, S6, 7, 20, 21, 22, 55 i 91;
 - b) wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich nr³⁷: 211, 214, 216, 218, 221, 222, 224 i 515;
 - c) wzdłuż odcinków linii kolejowych nr³⁸: 9, 131, 202 i 260;
 - d) lotnisk: Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku³⁹, lotniska wojskowego na terenie jednostki wojskowej nr 1300 Pruszcz Gdański i lotniska wojskowego Królewo Malborskie.
- 2) Z prowadzonych badań monitoringowych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku wynika, że nie są przekraczane dopuszczalne wielkości pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludzi⁴⁰.

³⁵ 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 Oddział Geologii Morza w Gdańsku, 2011).

³⁶ Pomiary hałasu dla wybranych odcinków dróg o natężeniu powyżej 3 mln pojazdów rocznie wykonano w 2011 r. na zlecenie GDDKiA.

³⁷ W 2013 r. zostały sporządzone mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie.

³⁸ 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.

³⁹ 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.

- 3) W granicach OM znajdują się 15 zakładów zaliczonych do grupy zwiększonego albo dużego ryzyka poważnej awarii, wśród nich jest 6 zakładów o dużym ryzyku⁴¹, wszystkie koncentruje się w Trójmieście i sąsiadującej z Gdynią gminą Kosakowo. Duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii dotyczy terenów położonych wzdłuż przebiegu najważniejszych szlaków komunikacyjnych (dróg i linii kolejowych) oraz rurociągów (ropociągów i gazociągów).
- 4) Na terenie OM, 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 Gdańsku⁴²;
 - b) wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim (gm. Stare Pole)⁴³;
 - c) dla trasy komunikacyjnej 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 krajowej⁴⁴;
 - d) dla oczyszczalni ścieków w Lęborku⁴⁵.
- 5) W OM 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 potrzeb⁴⁶.

4.6.2. 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.*⁴⁷, polegającej na ograniczeniu przeznaczania ich na cele nieleśne. Dodatkowo część zbiorowisk leśnych wyłączona jest z funkcji produkcyjnych ze względu na pełnione funkcje ochronne (lasy ochronne i lasy HCVF).
- 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 i w rejonie Słupska.
- 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 zgodnie z *ustawą Prawo Wodne*⁴⁸ 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 karpiniowatych 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);

⁴⁰ Wg wyników badań poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku prowadzonych przez WIOŚ w Gdańsku, w 2012 r. na żadnym z 45 punktów pomiarowych nie stwierdzono przekroczenia dopuszczalnych wielkości pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludzi, a uzyskane wyniki nie odbiegały od wyników z lat poprzednich.

⁴¹ 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*.

⁴² Uchwała Nr 203/XVIII/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lutego 2016 r.

⁴³ Rozporządzenie Nr 9/2003 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2003 r., zmienione Rozporządzeniem Nr 4/2004 z dnia 16 marca 2004 r.

⁴⁴ Uchwała Nr XXXV/246/02 Rady Powiatu Kartuskiego z dnia 10 października 2002 r.

⁴⁵ Uchwała Rady Powiatu Lęborskiego Nr XXI/134/2000 z dnia 1 grudnia 2000 r.

⁴⁶ 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 się 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.

⁴⁷ Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o *ochronie gruntów rolnych i leśnych*, (Dz.U. z 1995 r. nr 16 poz. 78 ze zm.).

⁴⁸ Art. 113 ust. 4 *Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne* (tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 125 ze zm.).

- 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) Ochrona złóż kopalin polega na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin, w tym kopalin towarzyszących.
- 5) W zakresie ochrony powietrza obowiązują programy przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego dla strefy pomorskiej⁴⁹ i strefy aglomeracji trójmiejskiej⁵⁰.
- 6) W zakresie ochrony środowiska przed hałasem obowiązują programy przyjęte dla:
 - a) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków dróg krajowych i ekspresowych⁵¹;
 - b) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków linii kolejowych⁵²;
 - c) terenów poza aglomeracjami w województwie, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich;
 - d) miast: Gdyni⁵³ i Gdańska⁵⁴.
- 7) Walory uzdrowiskowe są wykorzystywane i podlegają ochronie w granicach stref ochronnych - A, B, C⁵⁵ uzdrowiska Sopot.
- 8) Brzeg morski w granicach OM podlega ochronie w pasie nadbrzeżnym, który składa się z pasa technicznego obejmującego strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu⁵⁶ i pasa ochronnego obejmującego obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego.

Ochrona przyrody

- 1) Istotne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego wiążą się z występowaniem na obszarze metropolitalnym obszarów i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych, których większość podlega ochronie w ramach ustawowych form ochrony przyrody.
- 2) Prawnej ochronie przyrody podlega łącznie 290 429 ha – tj. 43% powierzchni Obszaru Metropolitalnego. W tym 257 229 ha – tj. 38% powierzchni OM obejmuje wszystkie formy ochrony przyrody bez Obszarów Natura 2000 – które obejmują ogółem 79 800 ha – tj. 11,8% powierzchni OM (ale zawierają w sobie inne formy ochrony przyrody).
- 3) Istniejący system form ochrony przyrody w obszarze metropolitalnym obejmuje następujące elementy składowe:
 - a) fragment Słowińskiego Parku Narodowego - 2620 ha (0,4% pow. OM),
 - b) 65 rezerwatów przyrody - 4863 ha (0,72% pow. OM⁵⁷),
 - c) 4 parki krajobrazowe: Kaszubski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana, Nadmorski Park Krajobrazowy⁵⁸, Trójmiejski Park Krajobrazowy – 64 570 ha (9,5% pow. OM),
 - d) 18 obszarów chronionego krajobrazu – 170 780 ha (25,3% pow. OM);
 - e) 57 Obszarów Natura 2000 - obejmujących Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (w przyszłości – po ich ustanowieniu przez Ministra ds. środowiska – jako Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk) oraz Obszary Specjalne Ochrony Ptaków (w tym 2 rozciągające się na wody przybrzeżne Bałtyku) – o łącznej powierzchni 79 800 ha – tj. 11,8% powierzchni OM. Podane wartości uwzględniają fakt, że znaczna część obszarów naturalnych wzajemnie się pokrywa. W znacznym stopniu Obszary Natura 2000 zawierają także inne formy ochrony przyrody, bez których nowe obszary naturalne, po 2004 r. stanowią 33 200 ha – tj. 4,9% powierzchni OM.
 - f) 4 stanowiska dokumentacyjne - 14,2 ha (0,002% pow. OM),

⁴⁹ Uchwała Nr 753/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

⁵⁰ Uchwała Nr 754/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

⁵¹ Uchwała Nr 756/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

⁵² Uchwała Nr 755/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

⁵³ Uchwała Nr XXXII/662/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 czerwca 2013 r.

⁵⁴ Uchwała Nr XLVII/1050/13 Rady Miasta Gdańsk z dnia 16 grudnia 2013 r.

⁵⁵ Przyrodnicze podstawy rozwoju funkcji uzdrowiskowych wiążą się z występowaniem złóż naturalnych surowców leczniczych oraz klimatu o potwierdzonych właściwościach leczniczych.

⁵⁶ Jest to obszar przeznaczony do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

⁵⁷ Informacje aktualizowane wg. danych RDOŚ na 31.12.2015 r.

⁵⁸ bez uwzględnienia powierzchni morskiej Nadmorskiej PK, obejmującej wody Zatoki Puckiej – 11,3 tys. ha.

- g) 11 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych – 13 810 ha (2,0% pow.OM),
 - h) 119 użytków ekologicznych - 572 ha⁵⁹ (0,08% pow. OM),
 - i) 1150 pomników przyrody.
- 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.

4.6.3. Środowisko kulturowe i jego ochrona

Krajobraz kulturowy

- 1) Obszar metropolitalny ujmowany jest jako rodzaj kulturowego pogranicza w wymiarze historycznym oraz jako kulturową hybrydę w wymiarze współczesnym. W jego ramach współistnieją, a niekiedy ścierają się, różne tożsamości, perspektywy i punkty widzenia. Ten społecznościowy, kulturowy konglomerat stanowi niewątpliwie silną stronę metropolii, jak też, szerzej, całego regionu. Wartością we współczesnym świecie jest bowiem zróżnicowanie, w tym konkretnym kontekście: wielokulturowość. To z niej można czerpać, by rozwój przybierał dynamiczny charakter i by mogli na nim korzystać mieszkańcy.
- 2) Obszar metropolitalny charakteryzuje zróżnicowanie form i intensywności występowania obiektów dziedzictwa kulturowego. Jest to skutkiem skomplikowanego procesu dziejowego oraz występujących warunków naturalnych, dominujących form użytkowania terenu, zasobności mieszkańców i dostępności trwałych materiałów budowlanych.
- 3) W rejestrze nieruchomości Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (stan na 14 października 2015 r.) znajdowało się 1.146 obiektów. Do zabytków charakterystycznych dla krajobrazu kulturowego OM wpisanych do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków 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: Gniew, Nowy Staw, Lębork, Malbork, Puck, 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), Krynica Morska, wieś przyklasztorna (Żukowo), historyczne układy wsi: Trąbki Wielkie, Góra Pomorska (gm. Wejherowo), Oksywie, Wielki Kack (m. Gdynia), Mechowo (gm. Puck), 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 Gniewie, Lęborku i Malborku;
 - kościoły, wśród których do szczególnie cennych należą: zespoły kościelno-klasztorne – m.in. pocysterskie w Oliwie, Pelplinie, Żarnowcu, ponorbertańskie w Żukowie, pojezuickie w Gdańsku - Starych Szkotach, pokartuski w Kartuzach, zespół franciszkański w Gdańsku; duże kościoły gotyckie – m.in. Bazylika Mariacka w Gdańsku, Tczewie, Gniewie i Pucku;
 - zespoły kalwaryjne w Wejherowie oraz sanktuaria w Sianowie (m i gm. Kartuzy), Swarzewie (gm. Puck);

⁵⁹ Dane GUS odbiegają znacznie od stanu wynikającego z ankiet skierowanych do gmin i analizy uchwał Rad Gmin, podjętych w sprawie ustanowienia użytków, opublikowanych w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego – dane te wskazują na dużo mniejszą liczbę użytków ekologicznych ustanowionych w okresie 2009-2013. 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 śląskiego) odnotowano powołanie łącznie 670 użytków.

- 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, Rzućwie;
 - dwory, a wśród nich w XVIII-wieczny szkieletowy w Luzinie, 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, 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 (Łębork), 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, Plac Solidarności w Gdańsku;
- e) dziedzictwo morskie i rzeczne:
- przystanie rybackie o historycznych wartościach, rozmieszczone wzdłuż wybrzeża od Łeby przez Władysławowo, Jastarnię, Hel i Puck w rejonie Zatoki Gdańskiej, do Kątów Rybackich i Piasków (gm. Krynica Morska) nad Zalewem Wiślanym;
 - latarnie morskie wraz z towarzyszącą zabudową: w Rozewiu, Krynicy Morskiej, Helu, Gdańsku - Nowym Porcie oraz latarnia Stilo koło Sasina;
 - młyny i elektrownie wodne na rzekach i ciekach: Raduni (w Łąpinie, Bielkowie i Straszynie), Potoku Oliwskim i Jelitkowskim, Kanale Raduni;
 - urządzenia wodne: Kanał Raduni w Gdańsku i Pruszczu Gdańskim, śluza w Przegalinie oraz XVII-wieczna śluza Kamienna Grodza w Gdańsku.
- 4) Na terenie OM 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, znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego, świadomości społecznej mogą zostać uznane za *pomnik historii*.
- 5) Na terenie OM utworzono dotychczas tylko dwa parki kulturowe:
- a) Park Kulturowy *Ośmiu Błogosławieństw* we wsi Sierakowice (gm. Sierakowice),
 - b) Park Kulturowy *Osada Łowców Fok* w Rzućwie (gm. Puck),
- W tym zakresie istotne jest określenie tych obszarów krajobrazu kulturowego, które z uwagi na swoje wartości historyczne mają istotne znaczenie dla zachowania krajobrazu kulturowego obszaru metropolitalnego i jego tożsamości.
- 6) Ochrona oraz utrzymanie walorów środowiska kulturowego regionu jest szczególnie ważne 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) rewitalizację 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;
- 7) 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, pełniące istotną rolę dla budowania tożsamości regionu).

4.7. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

- 1) Obszar OM zagrożony jest wszystkimi rodzajami powodzi: opadową, sztormową, roztopową i zatorową. Przyczynami powstania powodzi mogą być: nawałne deszcze, gwałtowne topnienie śniegu, zatory lodowe, cofka (powodowana przez wiatr wiejący od strony morza), katastrofy budowlane (rozmycie wału) i awarie urządzeń hydrotechnicznych. Duża skala zagrożenia powodziowego występuje w Gdańsku oraz w innych powiatach nadmorskich, szczególnie puckim (Mierzeja Helska), wejherowskim oraz lęborskim (szczególnie na terenach bezpośrednio przylegających do morza). Ryzyko tego zagrożenia wzrasta szczególnie w okresie sztormowym, gdy fale morskie niszczą umocnienia brzegowe i przelewają się na tereny zagospodarowane przez ludzi. Zjawisko to uwidacznia się przede wszystkim w miejscowościach Półwyspu Helskiego.
- 2) Najbardziej narażone na zjawisko powodzi są Żuławy, których zalanie może być katastrofalne w skutkach. Zagrożone są: intensywnie uprzemysłowiona oraz o dużej wartości historycznej część Gdańska, 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, a wśród dużych zakładów przemysłowych, znajdują się między innymi: Rafineria Gdańska, Oczyszczalnia Ścieków Wschód i Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych⁶⁰.
- 3) Najczęściej występującym zagrożeniem na terenie Żuław jest powódź sztormowa. Silny wiatr dolądowy wiejący nad morzem spycha masy wody ku brzegowi powodując spiętrzenia sztormowe, tym groźniejsze, im większa jest objętość wody w Bałtyku. Wzrost poziomu morza podczas spiętrzenia sztormowego jest najczęściej bardzo gwałtowny, w ciągu 1 - 2 godzin może on dochodzić do prawie 200 cm. Na polderach żuławskich przyczyną powodzi mogą być także deszcze nawałne, przy których urządzenia zainstalowane w stacjach pomp nie będą w stanie odpompować w odpowiednim czasie całej ilości spływającej wody.
- 4) Istotną przyczyną wystąpienia powodzi na Żuławach, poza zalaniem wodami rzecznyymi lub morskimi, może być również przerwa w dostawie energii elektrycznej (spowodowana zjawiskami atmosferycznymi lub nieodpowiedzialną działalnością człowieka) uniemożliwiająca pracę pomp odwadniających wyposażonych w silniki elektryczne. Dlatego też należy rozważyć zamontowanie dodatkowych systemów zasilania, niezależnych od zasilania sieciowego.
- 5) Ochronie obszarów zagrożonych powodzią służy infrastruktura, którą tworzą m.in.:
 - a) wały przeciwpowodziowe – 481,7 km (wałami przeciwpowodziowym chronionych jest 118,4 tys. ha użytków gruntowych),
 - b) stacje pomp odwadniających - 65 obiektów (odwadniają ok. 100,1 tys. ha użytków gruntowych),
 - c) sieć kanałów i cieków naturalnych.
- 6) Stan techniczny istniejących urządzeń jest dobry. Odbudowy i przebudowy wymagają:
 - a) wały przeciwpowodziowe na długości 132,6 km;
 - b) 18 stacji pomp;
 - c) kanały na długości 548,3 km.
 Regulacji wymagają także cieki naturalne na długości 251 km.

⁶⁰ Aktualizacja planu operacyjnego ochrony przed powodzią województwa pomorskiego, Wojewoda Pomorski, Gdańsk 2010.

- 7) Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne*⁶¹ 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, zgodnie z ww. ustawą uwzględnia się w *Planie*.
- 8) Rozwój systemów odprowadzania i retencjonowania wód opadowych i roztopowych w wielu wypadkach nie „nadąża” za zwiększającą się objętością wód podczas opadów nawalnych, stąd działania inwestycyjne techniczne, spowalniające lub zatrzymujące odpływ wód opadowych są niezbędne.

Strefa brzegowa Bałtyku

- 1) Wzrost częstości występowania silnych sztormów oraz zmiany poziomu Morza Bałtyckiego⁶² odnotowywane na polskim wybrzeżu, skutkują niszczeniem strefy brzegowej, szczególnie widoczne na osuwających się odcinkach klifowych. Zjawiska te zagrażają także bezpieczeństwu budowli usytuowanych na bezpośrednim zapleczu brzegu ponieważ istniejące umocnienia nie zapewniają dostatecznej ich ochrony. Zjawisko to uwidacznia się przede wszystkim w Jastrzębiej Górze, Chłapowie i miejscowościach Mierzei Helskiej.
- 2) Od lat w ramach *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich*⁶³ 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 obszarze metropolitalnego.
- 3) Przewiduje się dalsze wzmaganie 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 to przewiduje Konwencja Helsińska.

Ograniczanie zagrożeń i skutków powodzi

- 4) 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, Pobrzeżu Kaszubskim oraz działań w zakresie ochrony brzegów morskich (*Program ochrony brzegów morskich*).
- 5) Niezmiennie 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).

4.8. 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, 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.

⁶¹ tj. Dz. U. z 2012 r. poz. 145 z późn. zm.

⁶² 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 wspomniany już wpływ zmian regionalnej cyrkulacji atmosferycznej.

⁶³ Dz.U. nr 67, poz. 621.

- 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 i obszaru metropolitalnego:
- a) poligonowej infrastruktury szkoleniowej dla specjalistycznych rodzajów wojsk:
 - *Strzecz* - poligon (ok. 2,5 tys. ha) akademicki Akademii Marynarki Wojennej;
 - 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* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa państwowego dla samolotów klasy II;
 - *Malbork* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa państwowego dla samolotów klasy II;
 - *Cewice (Siemierowice-Łebunia)* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk lotnictwa państwowego dla samolotów klasy II.
 - c) 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*;
Rozmieszczenie terenów zamkniętych i ich stref ochronnych na obszarze metropolitalnym zostało określone na podstawie danych pozyskanych od powiatowych ośrodków dokumentacji geodezyjno-kartograficznej oraz RZI w Gdyni wg stanu na koniec 2014 r.
- 3) W celu zapewnienia potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa oraz zapewnienia warunków bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych w obszarze metropolitalnym 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: B (w miejscowościach: Łębork, Pruszcz Gdański, Siemierowice i Wejherowo);
 - bomboskład K-6068 Siemierowice (gm. Cewice);
 - b) aktualnie procedują ustalenie stref ochronnych dla terenów zamkniętych wynikające z:
 - zagrożeń bezpieczeństwa dla otoczenia od takich obiektów jak magazyny materiałów wybuchowych i materiałów pędnych i smarów: K-4630 Rzućewo (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 funkcjonowanie. Prowadzi to do kolizji przestrzennych spowodowanych brakiem wyraźnie zaznaczonej linii rozdzielającej „funkcję wojskową” od terenów zabudowy.

4.9. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin

- 1) Obszar metropolitalny nie należy do regionów o bogatych udokumentowanych zasobach surowcowych. Region z racji uwarunkowań geologicznych, charakteryzuje się występowaniem głównie skał okruchowych pozostawionych po okresach zlodowaceń plejstocenijskich (piaski, żwiry, kamienie budowlane) oraz osadów związanych z okresem holocenijskim (iły, kreda jeziorna i torfy – w tym lecznicze borowiny). Obok tych najpospolitszych złóż występują także złoża kopalin rzadziej spotykanych, objęte własnością górnictw⁶⁴: ropy naftowej,

⁶⁴ 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 złóż kopalin oraz przyjęcie, że niektóre złoża nie są częścią nieruchomości i nie stanowią własności gruntowej.

gazu ziemnego, soli kamiennej, soli potasowo-magnezowej, wód leczniczych oraz kamieni szlachetnych (w województwie bursztynu).

- 2) Według stanu na 31.12.2013 r., łączna liczba udokumentowanych w OM złóż kopalin wynosiła 339⁶⁵. Wśród nich największy udział mają złoża kruszywa naturalnego, udokumentowane w liczbie 286 (piaski i żwiry).
- 3) Piaski i żwiry występują powszechnie niemal na terenie całego OM, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi takimi jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin. Najwięcej złóż kruszywa zlokalizowanych jest w powiatach: kartuskim i wejherowskim. Największą liczbę złóż piasków i żwirów udokumentowano w powiatach wokół aglomeracji trójmiejskiej, charakteryzującej się największym zapotrzebowaniem na te surowce.
- 4) Poza złożami kruszywa naturalnego, dość licznie występują złoża kredy jeziornej i piszącej (13 złóż) większa ich ilość występuje w powiatach: wejherowskim (po 5 złóż), oraz gdańskim (4 złoża). W obszarze metropolitalnym udokumentowanych zostało 20 złóż surowców ilastych ceramiki budowlanej, najwięcej znajduje się w powiecie lęborskim (8 złóż), oraz tczewskim (4 złoża); ponadto w OM znajduje się 5 złóż torfu.
- 5) Na obszarze metropolitalnym występują również złoża kopalin o istotnym znaczeniu dla gospodarki, w obecnym stanie prawnym - objęte własnością górnictwem. 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 mln ton;
 - c) 4 złoża soli potasowo-magnezowych: *Chłapowo*, *Mieroszyno*, *Swarzewo* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej) i *Zdrada*, łącznie o zasobach 597.025 tys. ton;
 - d) 2 złoża wód leczniczych zmineralizowanych *Sopot*, *Krynica Morska IG-1* (złoża w Krynicy wraz z wodami termalnymi);
 - e) 2 złoża bursztynu: *Przeróbka-SL*⁶⁶ (m. Gdańsk) i *Wiślinka I* (powiat gdański) w utworach trzecio- i czwartorzędowych o łącznych zasobach 20 ton.
- 6) Podstawowe znaczenie dla gospodarki posiadają złoża kopalin występujące poza granicami OM, 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).
- 7) Od kilku lat, nie tylko w OM, ale i na obszarze całego kraju prowadzone są intensywne badania⁶⁷ związane z poszukiwaniem niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego⁶⁸. Region Pomorza wraz z przyległymi 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 się⁶⁹, 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 767,9 mld m³⁷⁰. 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

⁶⁵Bilans 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.

⁶⁶W 2013 r. udzielono koncesji na wydobywanie bursztynu ze złoża Przeróbka-SL.

⁶⁷ Znaczna część obszaru metropolitalnego 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.

⁶⁸ Gaz łupkowy, inaczej nazywany gazem z łupków, jest gazem ziemnym pozyskiwanym ze skał osadowych, które uformowały się z mułków, namułów, ilów 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 wydobycia gazu oraz stopień skomplikowania tego procesu.

⁶⁹ Szacunkowa ocena dokonana przez PIG – Państwowy Instytut Badawczy w 2012 r.

⁷⁰ Ocena zasobów wydobywalnych gazu ziemnego i ropy naftowej ..., 2013.

ton⁷¹. 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.

- 8) Spośród 339 udokumentowanych w obszarze metropolitalnym złóż wydobywanie surowców prowadzone jest w 81, z czego 69 stanowią złoża kruszywa naturalnego (piasków i żwirów). Najwięcej eksploatowanych złóż występuje w powiatach: kartuskim, wejherowskim.

⁷¹ Wartości od 8,5 do 10,5 krotnie większe od udokumentowanych do tej pory zasobów ropy naftowej ze złóż konwencjonalnych (ok. 26 mln ton).

5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

5.1. Wyzwania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego

- 1) Rozwój obszaru metropolitalnego i zmiany w jego zagospodarowaniu przestrzennym w perspektywie 2030 roku wynikały będą z wykorzystania zarówno czynników wewnętrznych - zależnych od regionalnych i lokalnych uwarunkowań, jak i zewnętrznych - krajowych i globalnych trendów.
- 2) **Do zasadniczych wyzwań rozwojowych obszaru metropolitalnego w perspektywie 2030 roku należą:**
 - a) **stały wzrost pozycji obszaru w krajowej i europejskiej grze konkurencyjnej**, pozwalający na osiągnięcie pozycji trzeciego centrum społeczno-gospodarczego kraju, którego rozwój powinien opierać się na:
 - sektorze B+R, kształtującym warunki dalszego, dynamicznego rozwoju sektora nowoczesnych technologii, generującego wzrost nowych, dobrze płatnych, trwałych miejsc pracy i przyciągającego kapitał ludzki z zewnątrz,
 - największym hubie paliwowo-energetycznym i transportowo-logistycznym w Regionie Morza Bałtyckiego, ukształtowanym w oparciu o sprawnie skomunikowane systemami transportu drogowego i kolejowego (w tym TEN-T), porty morskie Gdańska i Gdyni oraz instalacje do przeładunku, magazynowania i przesyłu gazu i ropy naftowej,
 - największej w południowej części basenu Morza Bałtyckiego koncentracji funkcji metropolitalnych w sferach gospodarki, wydarzeń i twórczości, nauki, sportu oraz turystyki, wykorzystującej potencjał przyrodniczy, kulturowy i krajobrazowy obszaru;
 - b) **zrównoważone wykorzystanie potencjałów policentrycznej, węzłowo-pasmowej struktury sieci osadniczej**, oznaczające zarówno wzmocnienie usług publicznych w średnich i małych ośrodkach rozwoju, jak również efektywne zarządzanie rozwojem przestrzennym stref objętych suburbanizacją;
 - c) **poprawa stanu środowiska**, w szczególności w zakresie stanu jakościowego wód (systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków) i powietrza atmosferycznego (wdrażanie technologii niskoemisyjnych) oraz dostosowanie ich do wymagań wspólnotowych;
 - d) **ochrona i zachowanie właściwych warunków funkcjonowania środowiska przyrodniczego**, w tym wdrażania idei korytarzy ekologicznych, a zwłaszcza tzw. zielonego pierścienia wokół Trójmiasta;
 - e) **tworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego, konkurencyjnego dla transportu indywidualnego**, opartego przede wszystkim na sprawnie funkcjonujących połączeniach kolejowych i węzłach integracyjnych (integrujących podsystemy transportu szynowego, autobusowego, rowerowego oraz ruchu pieszego) z równoczesnymi działaniami zmniejszającymi zapotrzebowanie na drogowy transport indywidualny;
 - f) **wykorzystanie naturalnych predyspozycji oraz szans płynących z potencjalnych lokalizacji nowych źródeł energii elektrycznej** - elektrowni jądrowej w północnej części obszaru oraz elektrowni węglowej w Dolinie Dolnej Wisły.

5.2. Determinanty i czynniki kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru metropolitalnego




- 1) Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru metropolitalnego posiada wyraźnie węzłowo-pasmowy charakter, zdeterminowany przez:
 - a) **podstawowe elementy infrastruktury transportowej** ogniskujące się głównie w Trójmieście: autostrada A1 (Gdańsk – Łódź - Katowice), drogi nr 6/S6 (Szczecin – Gdańsk), nr 7/S7 (Gdańsk – Warszawa), nr 20 (Gdynia – Żukowo – Kościerzyna), nr 211 (Żukowo – Kartuzy – Sierakowice) i nr 216 (Reda – Hel) oraz linie kolejowe nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Tczew – Chorzów Batory), nr 201 (Gdynia Port – Kościerzyna - Bydgoszcz), nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), nr 213 (Reda – Hel) i nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa);
 - b) **koncentracje zainwestowania w policentrycznym wielofunkcyjnym paśmie osadniczym**, rozciągającym się od Wejherowa po Tczew, którego rdzeniem jest Trójmiasto, posiadającym specyficzne, wewnętrzne uwarunkowania rozwoju przestrzennego (istotne dla określania modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej całego obszaru), do których należą:
 - **południkowy przebieg podstawowego układów drogowo-kolejowego**: Trasa Średnicowa (droga nr 6 i droga nr 468 i jej przedłużenie jako droga nr 91) oraz Obwodnica Zachodnia Trójmiasta (droga nr S6)

wraz z układem kolejowym (linie nr 9, 202 i 250), wpisujące się w *ponadregionalny korytarz transportowy nadwiślańsko-zatokowy*,

- **kompleksy przyrodnicze/struktury ekologiczne** (Lasy Oliwsko-Darżlubskie) oraz Zatoka Gdańska, które uniemożliwiają lub ograniczają możliwości ekspansji zainwestowania na tych obszarach,
 - **główne istniejące koncentracje zainwestowania:**
 - **Dolny Taras** o wyraźnie pasmowym charakterze, na który składają się ukształtowane historycznie dzielnice mieszkaniowo-usługowe oraz dzielnice portowo-przemysłowe w Gdańsku (obsługiwana drogą nr 89 - Trasa Sucharskiego) i w Gdyni (o ograniczonych możliwościach obsługi bezkolizyjnej transportem drogowym – Trasa Kwiatkowskiego); istotnym uwarunkowaniem tego obszaru jest bardzo dobrze rozwinięty system obsługi transportem zbiorowym;
 - **Górny Taras** posiadający kilka wyraźnych struktur, objęty procesami intensywnej ekspansji nowej zabudowy, zachodzącymi w granicach administracyjnych Gdańska (Gdańsk Południe, Osowa) i Gdyni (Gdynia Zachód), dla których stymulatorem są nowe układy transportowe o przebiegu poprzecznym w stosunku do podstawowego układu drogowo-kolejowego: Trasa Słowackiego (droga nr 472), trasa W-Z (droga nr 501); duże rozproszenie nowych struktur mieszkaniowych w tych obszarach utrudnia organizację transportu zbiorowego; Pomorska Kolej Metropolitalna zdecydowanie poprawia warunki obsługi części tych obszarów, w tym możliwość szybkiego dojazdu transportem szynowym do Dolnego Tarasu (zarówno w Gdańsku i Gdyni) oraz w kierunku Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, stanowiąc nową, perspektywiczną oś rozwoju i przekształceń całego układu przestrzennego;
 - c) **rozwijające się obszary podmiejskie** (gminy w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta, najsilniej powiązane z nim funkcjonalnie: Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Szemud, Wejherowo i Żukowo), charakteryzujące się stosunkowo dużym udziałem rozproszonej zabudowy jednorodzinnej, stanowiące jednocześnie obszary największej intensywności procesów suburbanizacji; na obszarach tych ujawniło się szereg negatywnych skutków środowiskowych, ekonomicznych i społecznych suburbanizacji;
 - d) **policentryczną sieć ośrodków**, którą stanowią miasta różnej rangi: Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzi, Krynica Morska, Lębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, i Władysławowo, nanizane na podstawowe elementy infrastruktury transportowej;
 - e) **osnowę ekologiczną**, na która składają się obszary przyrodnicze, w tym objęte ochroną (np. parki krajobrazowe - Kaszubski, Mierzei Wiślanej, Nadmorski, Trójmiejski, obszary chronionego krajobrazu) oraz tereny Żuław Wiślanych, o ograniczonych możliwościach realizacji nowego zagospodarowania.
- 2) Do podstawowych możliwych czynników warunkujących zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego należą:
- a) **planowane inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej**, pozwalające zarówno na poprawę obsługi terenów już zainwestowanych, jak i możliwych do zainwestowania:
 - budowa dróg ekspresowych: S6 (wyprowadzającej ruch w kierunku zachodnim do Lęborka i dalej do Słupska), S7 (otwierającej nowe możliwości rozwoju w kierunku Nowego Dworu Gdańskiego i Elbląga), Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta (stanowiącej trzecią oś transportową o kierunku południkowym), Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (umożliwiającej wyprowadzenie ruchu tranzytowego w kierunku Władysławowa i Helu z pominięciem Rumii i Redy),
 - rozbudowa dzielnic portowo-przemysłowych o nowe powierzchnie magazynowe i logistyczne, lokalizowane na terenach portowych i w ich sąsiedztwie, w tym rozwój infrastruktury głębokowodnej;
 - b) prognoza demograficzna i jej zróżnicowanie przestrzenne, wskazujące na **zróżnicowane warunki rozwoju demograficznego** i jego skutki w przyszłości; wg *Prognozy demograficznej GUS* na 2030 r. w powiatach otaczających Trójmiasto (gdańskim, kartuskim, puckim i wejherowskim) liczba ludności wzrośnie o 41 tys., w pozostałych powiatach ziemskich (łęborskim, malborskim, nowodworskim i tczewskim) liczba ludności spadnie o niemal 7 tys., zaś w przypadku miast Trójmiasta spadek ten wyniesie 20 tys.;
 - c) **potrzeby w zakresie nowych terenów mieszkaniowych koncentrujące się w szczególności:**
 - w obszarach podmiejskich Trójmiasta (gminy Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Szemud, Wejherowo i Żukowo),

- w obszarach wewnątrzmijskich (Górny Taras), jako odzwierciedlenie popytu zarówno ze strony nowych mieszkańców Trójmiasta, jak również dotychczasowych mieszkańców Dolnego Tarasu,
 - w obszarach położonych w większej odległości od rdzenia metropolii, jako skutek tendencji związanych z poszukiwaniem tanich gruntów pod realizację zabudowy jednorodzinnej;
- d) **inwestycje infrastrukturalne** (w tym transportowe), a także **potrzeby mieszkaniowe związane z ewentualną decyzją o uruchomieniu procesu inwestycyjnego planowanej elektrowni atomowej.**
- 3) Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, a także odmienne warunki prowadzenia polityki przestrzennej, które mogą mieć kluczowe znaczenie na kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej OM, można określić trzy potencjalne modele tej struktury, odpowiadające możliwym scenariuszom rozwoju przestrzennego w perspektywie 2030 roku:
- a) model dekoncentracji,
 - b) model koncentracji,
 - c) model węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji.

Wybór optymalnego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej OM stanowił będzie podstawę wizji zagospodarowania przestrzennego tego obszaru w perspektywie roku 2030. Wymaga to przeprowadzenia analizy uwzględniającej: najważniejsze uwarunkowania dotyczące kształtowania polityki planistycznej, związane z nimi możliwe przekształcenia struktury przestrzennej (różne scenariusze rozwoju) oraz ich konsekwencje.

	 MODEL DEKONCENTRACJI	 MODEL WĘZŁOWO-PASMOWEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI	 MODEL KONCENTRACJI
na najważniejsze uwarunkowania dotyczące kształtowania polityki planistycznej (system planowania przestrzennego)	<ul style="list-style-type: none"> - brak kompleksowej reformy systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego, wprowadzającej instrumenty zarządzania procesami urbanizacji - brak znaczących środków na rewitalizację 	<p>wobec braku stabilizacji uwarunkowań prawnych i finansowych systemu planowania przestrzennego konieczne jest przyjęcie i konsekwentne wdrażanie zasad zagospodarowania przestrzennego służących przywróceniu i utrzymaniu ładu przestrzennego, w tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ukierunkowanie regionalnej polityki przestrzennej na rewitalizację i intensyfikację zagospodarowania w istniejących strukturach zurbanizowanych oraz na koncentrację nowego zainwestowania w węzłach wybranych ciągów infrastruktury transportowej - aktywny dialog terytorialny pomiędzy samorządem województwa a gminami - preferencje dla wsparcia instrumentami polityki regionalnej projektów zgodnych z regionalną polityką przestrzenną 	<ul style="list-style-type: none"> - kompleksowa reforma systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego, wprowadzająca instrumenty zarządzania procesami urbanizacji, - znaczne możliwości finansowe pozwalające prowadzić działania rewitalizacyjne na szeroką skalę
przekształcenia struktury przestrzennej (scenariusze rozwoju przestrzennego)	<p>kontynuacja obecnie występujących tendencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> - postępująca suburbanizacja i dalsze rozpraszanie zabudowy - doraźne działania rewitalizacyjne prowadzone na ograniczonych obszarach - postępująca degradacja istniejących struktur (w tym historycznie ukształtowanych) - znaczny spadek liczby mieszkańców w rdzeniu i w potencjalnej strefie funkcjonalnej OM oraz wzrost liczby ludności w strefie funkcjonalnej 	<p>równoległe procesy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - porządkowanie procesów rozwojowych poprzez intensyfikację działań rewitalizacyjnych oraz dogęszczanie istniejących struktur - koncentracja nowego zainwestowania w węzłach osadniczych, w ciągu pasm rozwojowych związanych z korytarzami transportowymi, w tym w ośrodkach położonych w potencjalnej strefie funkcjonalnej OM 	<p>równoległe procesy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zatrzymanie procesów suburbanizacji i rozpraszania zabudowy - intensyfikacja działań rewitalizacyjnych w rdzeniu i w ośrodkach miejskich całego obszaru oraz dogęszczanie istniejących struktur
konsekwencje	<ul style="list-style-type: none"> - znaczny spadek liczby mieszkańców w rdzeniu i w potencjalnej strefie funkcjonalnej OM oraz wzrost liczby ludności w strefie funkcjonalnej 	<ul style="list-style-type: none"> - wzrost liczby ludności w rdzeniu metropolii, niewielki wzrost w strefie funkcjonalnej i stabilizacja w ośrodkach potencjalnej strefy funkcjonalnej OM 	<ul style="list-style-type: none"> - wzrost liczby ludności w rdzeniu metropolii, stabilizacja liczby ludności w strefie funkcjonalnej oraz w ośrodkach potencjalnej strefy funkcjonalnej OM
	<ul style="list-style-type: none"> - nieefektywny, wymagający ciągłej rozbudowy system transportowy, zwłaszcza w rdzeniu i w strefie funkcjonalnej 	<ul style="list-style-type: none"> - realizowane inwestycje transportowe, zwłaszcza drogowe i kolejowe nie są wystarczające dla zapewnienia sprawnej obsługi transportowej, ale dalsze działania wymagają jedynie uzupełnień o brakujące elementy, w szczególności transportowe węzły integracyjne i przesiadkowe 	<ul style="list-style-type: none"> - efektywny i sprawny system transportowy, funkcjonujący w oparciu o transport zbiorowy oraz ukształtowane układy drogowe przynioszą spodziewany efekty i nie wymagają dalszej rozbudowy
	<ul style="list-style-type: none"> - brak możliwości ukształtowania spójnej sieci ekologicznej obszaru, zanik wartościowych ekosystemów i ograniczone warunki dla zachowania wysokiej różnorodności biologicznej 	<ul style="list-style-type: none"> - ukształtowana sieć ekologiczna, wymagająca konsekwentnej i spójnej ochrony, zwłaszcza w rdzeniu i w strefie funkcjonalnej, zachowane liczne wartościowe ekosystemy i utrzymany poziom różnorodności biologicznej 	<ul style="list-style-type: none"> - w strefie funkcjonalnej i potencjalnej funkcjonalnej sieć ekologiczna jest spójna i obejmuje wartościowe ekosystemy, zapewniając wysoki poziom zachowania różnorodności biologicznej; zbyt intensywne dogęszczanie istniejących struktur może skutkować problemami w utrzymaniu spójności sieci ekologicznej w rdzeniu metropolii oraz w innych ukształtowanych ośrodkach całego obszaru
	<ul style="list-style-type: none"> - obniżenie pozycji konkurencyjnej całego OM 	<ul style="list-style-type: none"> - wzmocnienie pozycji konkurencyjnej całego OM 	<ul style="list-style-type: none"> - zdecydowany wzrost pozycji konkurencyjnej rdzenia OM, przy jednoczesnym umiarkowanym wzroście pozycji całości obszaru

RYC. 4. PORÓWNANIE POSZCZEGÓLNYCH MODELI KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT.

5.3. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego - wizja

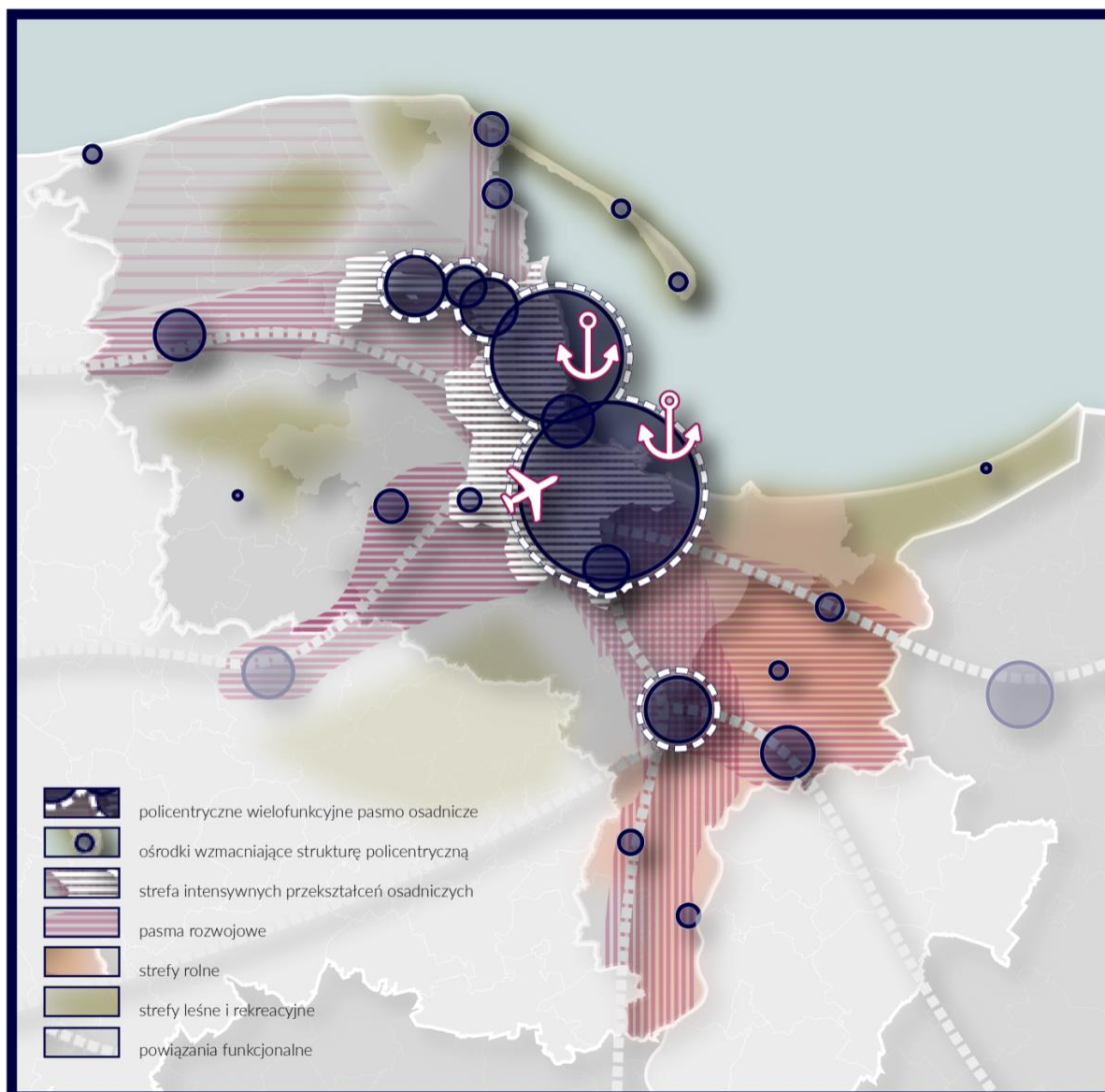
- 1) Generalną zasadą wskazaną w KPZK 2030, która powinna stanowić podstawę planowania przestrzennego i strategicznego w obszarach metropolitalnych jest **zasada pierwszeństwa regeneracji (odnowy) zabudowy nad zajmowaniem nowych terenów pod zabudowę**, oznaczająca intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, w celu minimalizowania ekspansji na nowe tereny.
- 2) **Wizja zrównoważonej struktury funkcjonalno-przestrzennej OM zakłada:**
 - intensyfikację rozwoju wielofunkcyjnego pasma osadniczego, rozumianą w szczególności jako przekształcenia (w tym regeneracja) istniejących struktur Dolnego i Górnego Tarasu i pełniejsze wykorzystanie ich potencjału (w tym rozwój funkcji portowo-przemysłowo-logistycznych),
 - zatrzymanie procesów niekontrolowanej suburbanizacji przez ich ograniczanie do obszarów podmiejskich objętych już ekspansją zabudowy i świadome kształtowanie struktur o charakterze kompaktowym w strukturach węzłowych w ciągu pasm rozwojowych związanych z korytarzami transportowymi,
 - aktywne kształtowanie systemu osnowy ekologicznej, jako warunku zachowania równowagi pomiędzy środowiskiem przyrodniczym i przekształcanym przez człowieka na całym obszarze.
- 3) Wizją systemu organizacji przestrzennej województwa jest **model otwartej policentrycznej koncentracji – REGION METROPOLITALNY**, gdzie Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot) ujęte jest jako jeden z biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego kraju o znaczeniu europejskim, oddziaływującym na przestrzeń polską i Region Bałtycki.
- 4) Model ten, w stosunku do obszaru metropolitalnego wymaga rozwinięcia w ramach niniejszego Planu. Analiza scenariuszowych ujęć rozwoju przestrzennego wskazuje, że właściwym dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot jest **model węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji**.
- 5) Podstawowymi elementami składowymi struktury funkcjonalno-przestrzennej OM w ramach powyższego modelu są:
 - a) **policentryczne wielofunkcyjne pasmo osadnicze**, stanowiące główną oś koncentrującą impulsy i procesy rozwojowe OM, w którym predyspozycje i potencjały lokalizacyjne będą wykorzystywane w szczególności do dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych, w którego skład wchodzi:
 - **rdzeń usługowo-portowo-przemysłowy (Gdańsk, Gdynia, Sopot, czyli Trójmiasto)** - będący niekwestionowanym centrum aktywności gospodarczej (w tym jako główny element pomorskiego węzła transportowo-logistycznego i hubu paliwowo-energetycznego), kulturalnej i naukowo-badawczej, skupiający zdecydowaną większość funkcji metropolitalnych, w którym postępować będzie ich koncentracja, przy jednoczesnym podnoszeniu jakości istniejących rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych,
 - **ośrodki wzmacniające wielofunkcyjne pasmo osadnicze** – do których w części północno-zachodniej należą: Rumia, Reda i Wejherowo oraz w południowej: Pruszcz Gdański i Tczew; wymagać będą one wzmocnienia, zwłaszcza w zakresie rozwoju funkcji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych oraz kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych;
 - b) **policentryczna sieć ośrodków wzmacniających procesy równoważenia rozwoju obszaru metropolitalnego w skali regionalnej, którą stanowią ośrodki różnej rangi¹, w większości nanizane na pasma rozwojowe metropolitalnych korytarzy transportowych**; w ośrodkach tych należy wzmacniać funkcje obsługi struktur otaczających, a dodatkowo rozwijać komplementarne funkcje metropolitalne; istotnym zadaniem będzie wzmacnianie ich powiązań z rdzeniem metropolii dzięki sprawnie funkcjonującym systemom transportowym, w szczególności transportu zbiorowego;
 - b) **pasma rozwojowe metropolitalnych korytarzy transportowych – których potencjał rozwojowy związany jest w szczególności z przebiegiem infrastruktury sieci TEN-T i TEN-E i zachodzić będzie węzłowo** (w strukturach nanizanych na podstawowe elementy układu transportowego), budując policentryczną strukturę, a tym samym równoważąc rozwój całego obszaru metropolitalnego:

¹ W szczególności miasta: Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuszy, Krynica Morska, Lębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Władysławowo oraz ośrodek semimiejski - Sierakowice, jako istotne centrum obsługi dla otaczających terenów.

- pasmo puckie - wpisujące się w północną część ponadregionalnego korytarza transportowego nadwiślańsko-zatokowego, uwarunkowane przebiegiem drogi nr 216 i linii kolejowej nr 213, w którym głównymi ośrodkami rozwoju będą: Puck i Władysławowo, a także Hel i Jastarnia;
- pasmo lęborskie - wpisujące się w środkową część ponadregionalnego korytarza transportowego północnego, uwarunkowane przebiegiem drogi nr S6 i linii kolejowej nr 202, w którym głównymi ośrodkami rozwoju będą: Lębork i Bożepole Wielkie;
- pasmo kartusko-kościerskie - wpisujące się w środkowy korytarz transportowy, uwarunkowane przebiegiem drogi nr 20 i linii kolejowej nr 201 z odgałęzieniem w kierunku Kartuz, w którym głównymi ośrodkami rozwoju będą: Kartuzy, Somonino, Egierowo; pasmo to uzyskało istotne wzmocnienie w wyniku budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i uruchomienia bezpośrednich kolejowych przewozów pasażerskich między Gdańskiem a Kartuzami i Kościerzyną; w perspektywie roku 2030 rozwój tego obszaru będzie wymagał rozbudowy układu kolejowego o dodatkowy tor linii nr 201;
- pasmo tczewskie - wpisujące się w południową część ponadregionalnego korytarza transportowego nadwiślańsko-zatokowego, uwarunkowane przebiegiem autostrady A1 i drogi nr 91 oraz linii kolejowych nr 9 i 131, w którym głównymi ośrodkami rozwoju będą: Gniew, Malbork, Pelplin, Tczew i Pszczółki;
- pasmo żuławskie - wpisujące się we wschodnią część ponadregionalnego korytarza transportowego północnego; uwarunkowane przebiegiem drogi nr S7, w którym głównymi ośrodkami rozwoju będą: Nowy Dwór Gdański i położony w województwie warmińsko-mazurskim Elbląg (którego rozwój jest istotnym potencjałem dla rozwoju OM).

W perspektywie roku 2030 możliwe jest ukształtowanie dodatkowego pasma metropolitalnego w związku z działaniami rozwojowymi związanymi z decyzjami o lokalizacji i budowie elektrowni jądrowej, determinując liczne przekształcenia przestrzenne w pasmie od Wejherowa po obszar lokalizacji EJ1.

- c) **strefa intensywnych przekształceń osadniczych, położona w otoczeniu wielofunkcyjnego pasma osadniczego** - obszary najsilniej z nim powiązane funkcjonalnie (w tym infrastrukturalnie), stanowiące jednocześnie obszary największej intensywności procesów suburbanizacji; aby mogły stanowić atrakcyjne miejsce zamieszkania i pracy konieczne będzie minimalizowanie zaistniałych negatywnych skutków środowiskowych, ekonomicznych i społecznych suburbanizacji, a dalszy rozwój osadnictwa na tych obszarach będzie ściśle podporządkowany zasadzie kształtowania zwartych przestrzennie, wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, dogodnie skomunikowanych transportem zbiorowym, w których możliwe będzie kreowanie lokalnych centrów usługowych; nowa zabudowa mieszkaniowa będzie powstawała w szczególności jako uzupełnienie istniejących struktur lub ich krawędziowy rozwój, dostosowany do realnych możliwości i potrzeb rozwojowych; z uwagi na fakt, że obszary te znajdują się w zasięgu struktur przyrodniczych o randze ponadlokalnej, istotnych z punktu widzenia kształtowania metropolitalnej osnowy ekologicznej, zostaną wzmocnione działania mające na celu ich zachowanie oraz, w wybranych lokalizacjach, ich wykorzystanie dla celów rekreacji;
 - c) **wielofunkcyjne strefy rolne, leśne i rekreacyjne** - tereny o wysokich walorach rolniczych (Żuławy), krajobrazowych i rekreacyjnych (m.in. pas nadmorski, Lasy Oliwsko-Darżlubskie, Kaszubski Park Krajobrazowy), których zachowanie i ochrona przed ekstensywnym i amorficznym rozwojem struktur mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych będzie miała istotne znaczenie dla utrzymania równowagi ekologicznej obszaru metropolitalnego; polityka przestrzenna wobec tych obszarów powinna koncentrować się na ochronie wartości przyrodniczych, a także zachowaniu i wykorzystaniu ich potencjału do rozwoju rekreacji, agroturystyki, rolnictwa oraz zrównoważonej gospodarki leśnej.
- 6) Wizja zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot określa zrównoważoną, policentryczną strukturę funkcjonalno-przestrzenną, powiązaną systemem drogowo-kolejowym, w oparciu o który organizowany jest transport zbiorowy, gdzie rozwój środowiska zurbanizowanego:
- przewiduje się przede wszystkim w oparciu o istniejące jednostki osadnicze,
 - rozumiany jest jako kompleksowy rozwój wielofunkcyjnych ośrodków o zróżnicowanej randze,
 - równoważony jest zachowaniem istniejących i proporcjonalnym rozwijaniem nowych elementów osnowy ekologicznej całego obszaru.

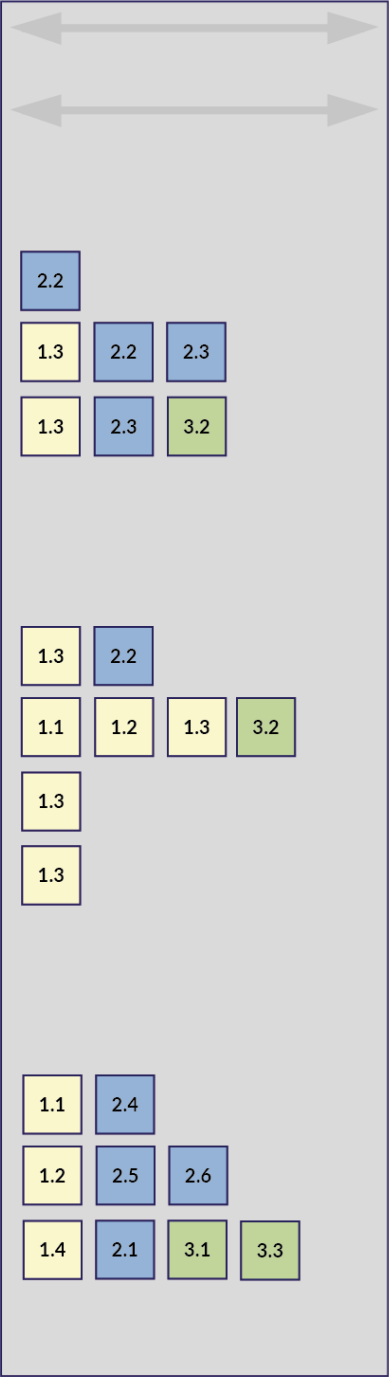


RYC. 4. MODEL STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT.

6. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARZE METROPOLITALNYM

- 1) Polityka przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego realizuje cele rozwojowe Samorządu Województwa Pomorskiego i samorządów skupionych wokół Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot w odniesieniu do przestrzeni tego obszaru, uwzględniając cele rozwojowe państwa określone w KPZK 2030.
- 2) Polityka przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego w swoim podstawowym założeniu ma wspomagać złożony proces kształtowania, w oparciu o Trójmiasto, największego i najbardziej konkurencyjnego ośrodka wzrostu o charakterze metropolitalnym w południowej części Regionu Morza Bałtyckiego.
- 3) W stosunku do obszaru metropolitalnego został sformułowany **strategiczny cel prowadzenia polityki przestrzennej obszaru metropolitalnego**. Określa go model struktury funkcjonalno-przestrzennej *Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030*. Cel ten jest realizowany w ramach 3 celów *polityki przestrzennego zagospodarowania województwa*, mające charakter ogólny i określającym „stany docelowe przestrzeni” w perspektywie roku 2030.
- 4) *Cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa* w stosunku do obszaru metropolitalnego konkretyzowane są przez 14 *kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego*. Polityka przestrzenna określona w *Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030* rozwija, w tych kierunkach gdzie to konieczne, zapisy polityki przestrzennej określonej w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*.
- 5) 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 danego kierunku.
- 6) 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*.

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 OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT 2030		
KIERUNKI		CELE
POLITYKI PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT 2030		
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 ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE	
1.4	ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROZEŃ NATURALNYCH	
2.1	ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH	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	UTRZYMANIE I ODTWARZANIE RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ I SPÓJNOŚCI PRZYRODNICZEJ	3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA
3.2	OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM	
3.3	OGRANICZANIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA	

Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego

- 1) Polityka zagospodarowania przestrzennego określona w *Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030* podporządkowana jest **ustrojowej zasadzie zrównoważonego rozwoju**. Jest on rozumiany 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) W stosunku do obszaru metropolitalnego obowiązują wszystkie zasady zagospodarowania przestrzennego określone w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*. Jednocześnie, z uwagi na jego specyfikę, określone zostały dodatkowe zasady odnoszących się do kształtowania jego struktury funkcjonalno-przestrzennej. Mają one charakter stały oraz są podstawą kształtowania ładu przestrzennego zapewniającego utrzymanie właściwych relacji estetycznych i funkcjonalnych zarówno pomiędzy różnymi sposobami zagospodarowania terenów zurbanizowanych, jak i w relacjach do struktur przyrodniczych. Wymaga to konsekwentnego harmonizowania zagospodarowania w układzie regionalnym, metropolitalnym i gminnym. Uwzględniając europejskie i krajowe dokumenty strategiczne, w szczególności *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, realizacja celów polityki przestrzennego zagospodarowania OM powinna uwzględniać poniższy zestaw **zasad polityki przestrzennego zagospodarowania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot**, do których należą:
 - a) **zasada zintegrowanego podejścia** – oznacza powiązanie kierunków rozwoju przestrzennego z metropolitalnym planowaniem strategicznym, w tym w szczególności z działaniami podejmowanymi w ramach realizacji *Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030*;
 - b) **zasada ciągłości osnowy ekologicznej** – polegająca na:
 - dążeniu do zapewnienia ciągłości przestrzennej i funkcjonalnej miejskich terenów zielonych oraz ich powiązań ekologicznych z otoczeniem (obszary nadmorskie, tereny leśne i obszary wiejskie), jako podstawy trwałości zasobów biotycznych środowiska i ich różnorodności,
 - zachowywaniu aktywnych biologicznie terenów wewnątrzmiastowych, jako podstawy poprawy ekologicznych warunków życia,
 - zwiększaniu udziału powierzchni aktywnych biologicznie w strukturze zagospodarowania terenów i zachowaniu ich walorów krajobrazowych, jako elementów istotnych dla podnoszenia wartości przestrzeni metropolii i kształtujących wysoką jakość życia i wypoczynku jej mieszkańców;
 - c) **zasada kształtowania tożsamości poszczególnych struktur** – polegająca na:
 - identyfikacji elementów tożsamości metropolitalnej ze szczególnym uwzględnieniem elementów wybrzeża,
 - integracji funkcjonalno-przestrzennej i kompozycyjnej otwartych przestrzeni publicznych strefy nadmorskiej z terenami zieleni strefy krawędziowej wysoczyzny,
 - odtwarzaniu i ochronie zieleni o wartościach kulturowych (parki, aleje, szpalery, zespoły krajobrazowe);
 - d) **zasada bilansowania potrzeb społeczno-gospodarczych** – oznacza przeznaczenie zasobu nowych terenów pod funkcje mieszkaniowe i gospodarcze wyłącznie na podstawie realnych przesłanek demograficznych i ekonomicznych,
 - e) **zasada równoległej realizacji celów publicznych i prywatnych** – oznacza uwarunkowanie uruchamiania nowych terenów pod inwestycje komercyjne finansowymi i technicznymi możliwościami wyposażenia ich w niezbędną infrastrukturę społeczną i komunalną, z uwzględnieniem potencjału partnerstwa publiczno-prywatnego,
 - f) **zasada łączenia funkcji komplementarnych** – polegająca na racjonalizacji gospodarki zasobami materialnymi i energią oraz redukcji potrzeb transportowych, realizowana poprzez politykę lokalizacyjną, umożliwiającą uzupełnianie się technologii produkcyjnych (w tym komunalnych) oraz sposobów wykorzystania terenu (m.in. wykorzystanie nadwyżek energii w postaci ciepła odpadowego procesów produkcyjnych, wtórne obiegi wody, wykorzystanie odpadów poprodukcyjnych jako surowca w innych procesach produkcyjnych, skojarzone technologie).

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 obszaru metropolitalnego 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. ośrodki o znaczeniu regionalnym¹: Tczew i Wejherowo;
- c. ośrodki subregionalne²: Łębork, Malbork-Sztum³;
- d. 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,
 - nadmorskie miejscowości turystyczne (wyspecjalizowane ośrodki sezonowe): Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Władysławowo,
 - małe miasta o potencjale do rozwoju funkcji turystycznych w oparciu o ponadlokalne sieciowe produkty turystyczne: Gniew i Pelplin,
 - miejscowości istotne dla obsługi otaczających je obszarów przekraczających terytorium jednej gminy: Sierakowice i Żukowo (dodatkowo jako potencjalny integracyjny węzeł transportowy w przypadku lokalizacji nowego dworca regionalnego transportu autobusowego);
- e. ośrodki lokalne, w tym:
 - miejscowości gminne,
 - inne miejscowości o potencjale do rozwoju jako ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na poziomie lokalnym, w szczególności: Banino (gm. Żukowo), Bojano (gm. Szemud), Bolszewo (gm. Wejherowo), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Chwaszczyno (gm. Żukowo), Gościcino (gm. Wejherowo), Jankowo Gdańskie (gm. Kolbudy), Jantar (gm. Stegna), Kamienica Szlachecka (gm. Stężycza), Kębtowo (gm. Luzino) Kielno (gm. Szemud), Koleczkowo (gm. Szemud), Leżno (gm. Żukowo), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański), Mosty (gm. Kosakowo), Otomin (gm. Kolbudy), Pępowo (gm. Żukowo), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański), Strzecz (gm. Linia), Swarżyn (gm. Tczew), Szybark (gm. Stężycza), Wierzchucino (gm. Krokowa), Żarnowiec (gm. Krokowa), Żelistrzewo (gm. Puck).

1.1.2. 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, rewaloryzacja, adaptacja, rekultywacja, remediacja, itd.);
- 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 pracy⁴;
- c. otwieraniu nowych terenów pod rozwój osadnictwa na podstawie uzasadnionej potrzeby⁵.

¹ W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego określone jako „regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego”.

² Posiadają one własne obszary funkcjonalne, dla których w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego określone zostały kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego odpowiadające ich specyfice.

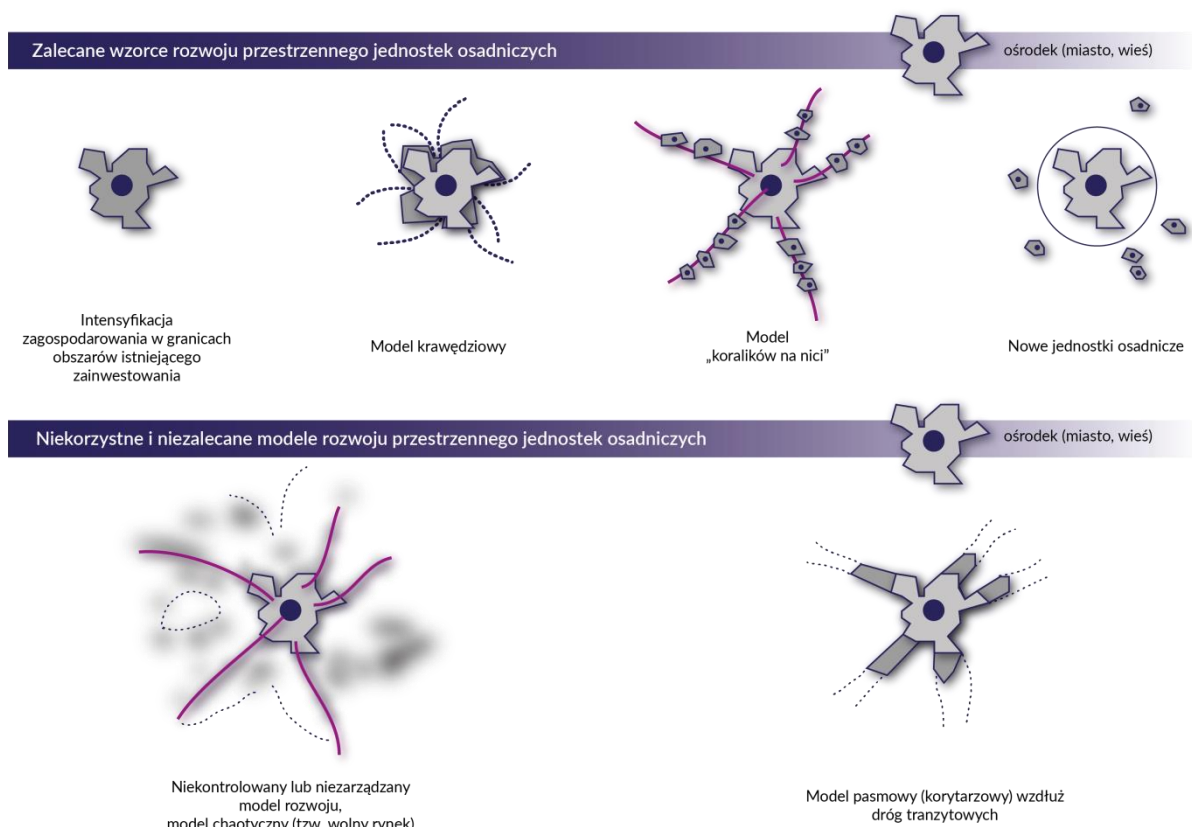
³ W ujęciu regionalnym miasto Malbork wraz ze Sztumem tworzy rozwijający się układ bipolarny.

⁴ 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.).

⁵ Na podstawie przeprowadzonych bilansów potrzeb (wynikających m.in. z prognoz demograficznych) oraz istniejących i potencjalnych możliwości i ograniczeń.

1.1.3. 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:

- uwzględnianiu w planowaniu przestrzennym modelowych wzorców rozwojowych jednostek osadniczych, przeciwdziałających amorficznemu, niekontrolowanemu przyrostowi zagospodarowania⁶;
- 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;
- unikaniu pasmowego rozwoju zabudowy wzdłuż głównych, tranzytowych ciągów komunikacyjnych.



RYC. 5. ZALECANE I NIEKORZYSTNE WZORCE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO JEDNOSTEK OSADNICZYCH.

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

1.1.4. 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-usługi⁷.

1.1.5. 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:

- wypełnienia zaplanowanych struktur przestrzennych w określonym czasie (szacowanymi na podstawie szczegółowej analizy trendów demograficznych, w tym migracyjnych);
- rozbudowy istniejącej infrastruktury (na podstawie analizy planów inwestycyjnych operatorów mediów i zdolności finansowych gminy), w zakresie:

⁶ Przede wszystkim: rozwój jednostek „do wewnątrz” – uzupełnianie ukształtowanych struktur; model krawędziowy – stopniowy przyrost zainwestowania na obrzeżach ukształtowanych struktur; kompleksowy rozwój nowych jednostek (ośrodków satelitarnych).

⁷ 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.

- 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).

1.1.6. 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 czy 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 potencjałów⁸.

1.1.7. 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 otoczenia⁹.

1.1.8. 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.

1.1.9. 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 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;

⁸ „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.

⁹ W przypadku mieszkańców stref podmiejskich - realizowanych dotychczas głównie w ośrodku rdzeniowym.

- 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 podziału¹⁰;
- g. uwzględnianie w węzłach integracyjnych zlokalizowanych w strefach podmiejskich infrastruktury systemu P&R.

1.1.10. 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 norm¹¹,
 - potrzebami ochrony zasobów wód powierzchniowych i podziemnych,
 - ryzykiem wystąpienia powodzi¹² i następstw zmian klimatycznych,
 - zagrożeń morfodynamicznych.

1.1.11. 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 zabudowy¹³, charakterystycznych dla określonej jednostki osadniczej (w tym jej rangi) i lokalnej tradycji budowlanej¹⁴,
 - specyficznych historycznych elementów zagospodarowania (w tym oryginalnych urządzeń i rozwiązań z zakresu techniki i infrastruktury, historycznych urządzonych terenów zielonych, parków i zbiorników wodnych).

1.1.12. Zasada kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych:

- 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 użytkowników¹⁵) i estetyki, mających istotny wpływ na atrakcyjność osiedleńczą i inwestycyjną ośrodków,

¹⁰ Zgodnie z zasadą 2.4.6.

¹¹ W zakresie uciążliwości wynikających z sąsiedztwem funkcji transportowych z uwzględnieniem zasad określonych w kierunku 1.2.

¹² Z uwzględnieniem zasad określonych w kierunku 1.4

¹³ 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.

¹⁴ 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.

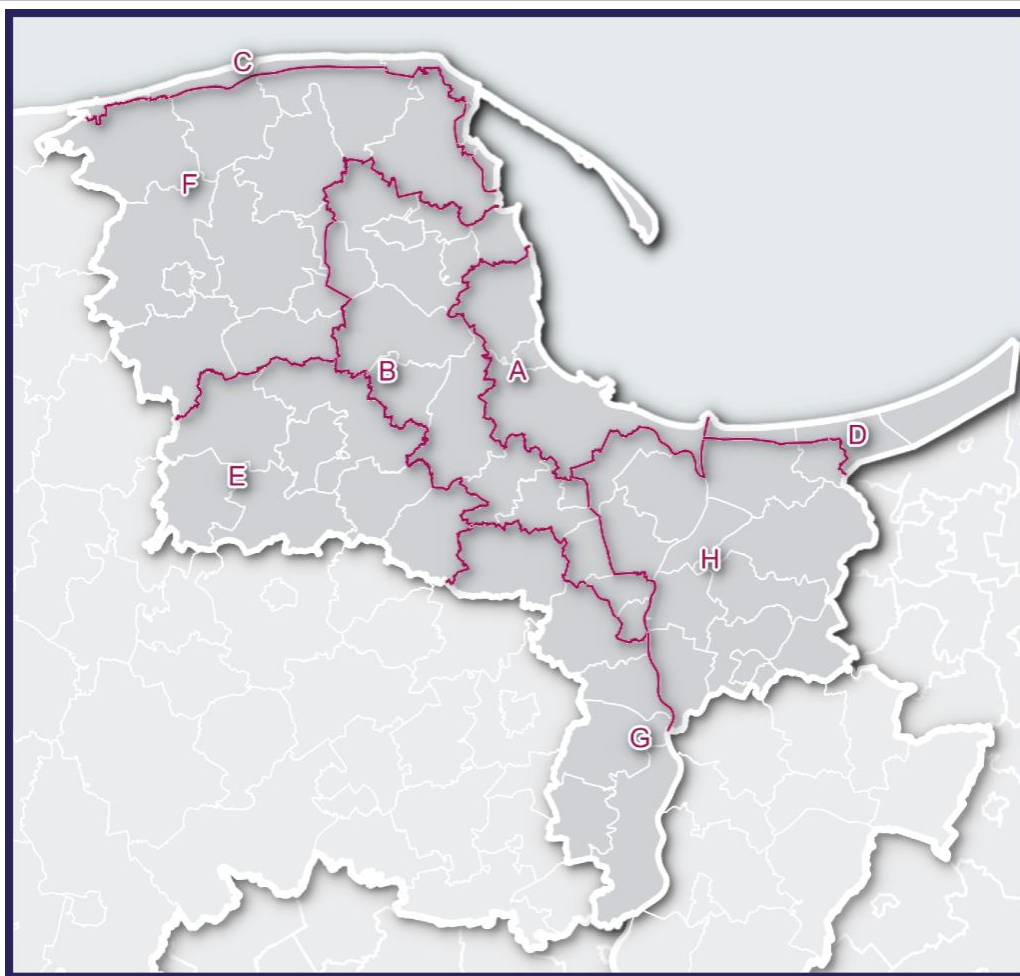
¹⁵ W tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego w rozumieniu art. 2 Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169).

- 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).

1.1.13. 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.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego¹⁶:

1.1.14. Zasada rejonizacji przestrzeni OM, różnicującej intensywność i charakter procesów związanych z kształtowaniem terenów mieszkalnictwa¹⁷ w podziale na 8 rejonów: trójmiejski (A), bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B), turystyczny nadmorski – północny (C), turystyczny nadmorski – wschodni (D), turystyczno-rolniczy kaszubski (E), rolniczy północno-kaszubski (F), rolniczy kociewski (G), rolniczy żuławski (H).



RYC. 6. REJONIZACJA OBSZARU METROPOLITALNEGO ZE WZGLĘDU NA ZASADY KSZTAŁTOWANIA TERENÓW MIESZKANIOWYCH.

¹⁶ Do uwzględnienia łącznie z zasadami 1.1.1.-1.1.13. określającymi sposób realizacji kierunku 1.1.

¹⁷ Wśród procesów tych wyszczególniono:

rozwój zabudowy, który należy rozumieć przede wszystkim jako rozwój osadnictwa na obszarach dotychczas niezagospodarowanych, na których przewiduje się lokalizację zabudowy o funkcji mieszkaniowej wraz z niezbędnymi usługami o charakterze podstawowym i zielenią, wymagających kompleksowego wykonania niezbędnych sieci infrastruktury technicznej oraz budowy nowych dróg; na obszarach rozwoju zabudowy uwzględnia się również uzupełnianie zabudowy (wraz z niezbędną infrastrukturą) w zasięgach ekstensywnego i rozproszonego zainwestowania mieszkaniowego;

uzupełnianie zabudowy, które należy rozumieć przede wszystkim jako rozwój osadnictwa na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, na których przewiduje się dogęszenie istniejącej zabudowy o funkcji mieszkaniowej, a także wprowadzenie (lub poprawę istniejącego) wyposażenia w usługi oraz zieleni o charakterze rekreacyjnym.

Przyjęto następujące kryteria rejonizacji:

- aktualny stan zagospodarowania i użytkowania,
- specyfikę przyrodniczą i wynikające z niej predyspozycje funkcjonalne,
- położenie w strukturze przestrzennej OM i dostępność transportową, w szczególności względem rdzenia, traktowanego jako biegun wzrostu,
- wyposażenie w istniejącą i planowaną (przesądzoną) infrastrukturę techniczną i transportową,
- podział administracyjny na poziomie gmin, z podziałem kilku gmin na części przynależne do odmiennych rejonów,
- założenia koncentracji terenów mieszkalnictwa w skali OM i w skali lokalnej,
- założenia przekształcenia terenów koncentracji suburbanizacji w samodzielne jednostki, satelitarne wobec Trójmiasta.

Dla poszczególnych rejonów określono zróżnicowane zasady kształtowania terenów mieszkaniowych:

rejon:	trójmiejski (A) regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej	
zasięg:	gminy miejskie: Gdańsk, Gdynia, Sopot;	
charakter:	rdzeń OM;	
specyficzne zasady:	A1.	Zasada rozwoju miasta „do wewnątrz”, tj. regeneracji (w tym rewitalizacji) i uzupełniania istniejących struktur, zgodnie z logiką rozwoju urbanistycznego poszczególnych ośrodków oraz z uwzględnieniem zachowania lub wprowadzania funkcji mieszkaniowej w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych (tam gdzie kształtowanie wielofunkcyjnego, ale niekonfliktowego zagospodarowania jest możliwe, a wręcz pożądane)
	A2.	Zasada rozwijania zabudowy na obszarach Gdańska Południe i Gdyni Zachód – jako zwartych, wielofunkcyjnych kompleksów mieszkaniowych, dobrze powiązanych z istniejącymi strukturami miejskimi, w tym ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji w sąsiedztwie transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych (istniejących i planowanych)
rejon:	bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B) uzupełniania i rozwoju zabudowy mieszkaniowej	
zasięg:	gminy miejskie: Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo, gmina miejsko-wiejska: Żukowo, gminy wiejskie: Kolbudy, Kosakowo, Luzino (część północno-wschodnia), Pruszcz Gdański (część wysoczyznowa), Przdokowo, Pszczółki, Szemud, Tczew (część północno-wschodnia) i Wejherowo;	
charakter:	rejon terytorialnego i funkcjonalnego zaplecza Trójmiasta, z ośrodkami wzmacniającymi strukturę wielofunkcyjnego pasma osadniczego, o dobrym wyposażeniu w istniejącą i planowaną (przesądzoną) infrastrukturę techniczną, w tym komunikacyjną, z obszarami intensywnej suburbanizacji, wymagającymi przekształcenia do postaci jednostek samowystarczalnych pod względem wyposażenia w usługi podstawowe i generujących miejsca pracy;	
specyficzne zasady:	B1.	Zasada regeneracji (w tym rewitalizacji), uzupełniania i rozwoju zabudowy w miastach, zgodnie z logiką rozwoju urbanistycznego i z zachowaniem przetrwałych elementów tożsamości terytorialno-krajobrazowej poszczególnych ośrodków
	B2.	Zasada docelowego ukształtowania na bazie istniejących terenów suburbanizacji i terenów rozwoju nowej wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej jednostek satelitarnych wobec Trójmiasta, wpisujących się w układ osnowy ekologicznej (w tym korytarzy i pętli ekologicznych) i sieci infrastruktury technicznej i transportowej (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego)

	<p>Zasada strukturyzacji terenów o największej dynamice procesów suburbanizacyjnych w strefie intensywnych przekształceń osadniczych - pomiędzy granicami administracyjnymi miast rdzenia OM a linią wyznaczającą zasięg tej strefy¹⁸ poprzez:</p> <p>a. uzupełnianie zabudowy mieszkaniowej na obszarach, na których trwają intensywne procesy inwestycyjne związane z rozwojem mieszkalnictwa, w tym przede wszystkim w zabudowie wielorodzinnej o charakterze deweloperskim¹⁹, przy uwzględnieniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – koncentracji tych procesów w szczególności w rejonach miejscowości: Borkowo (gm. Pruszcz Gdański), Kowale (m. Kolbudy), Rotmanka (gm. Pruszcz Gdański), Suchy Dwór i Pogórze (gm. Kosakowo), – integracji funkcjonalno-przestrzennej tych obszarów z bezpośrednio sąsiadującymi z nimi obszarami miejskimi, – braku przesłanek do tworzenia na tych obszarach odrębnych jednostek, równoważących procesy rozwojowe w nowych strukturach przestrzennych, z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo miast rdzenia OM, w których będzie realizowana część potrzeb związanych z obsługą ludności, w tym w zakresie usług podstawowych, – rozwoju oferty usług publicznych oraz przestrzeni wypoczynku i rekreacji w sposób proporcjonalny do przyrostu zabudowy mieszkaniowej i związanego z nim wzrostu liczby ludności, szczególnie istotnego z uwagi na wysoką intensywność zabudowy na tych obszarach; <p>B3. b. rozwój zabudowy mieszkaniowej na obszarach, na których rozpoczęły się inwestycje związane z rozwojem mieszkalnictwa, realizowane przede wszystkim w zwartych zespołach zabudowy jednorodzinnej²⁰, przy uwzględnieniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ograniczenia tych działań do rejonów miejscowości: Bielkówko, Jankowo Gdańskie – Bąkowo, Lublewo – Kolbudy, Otomin i Pręgowo (gm. Kolbudy); Kosakowo – Dębogórze i Mosty (gm. Kosakowo), Kębłowo i Luzino (gm. Luzino); Ciepłowo, Łęgowo – Rusocin i Straszyn – Juszkowo (gm. Pruszcz Gdański); Bojano, Kielno, Koleczkowo (gm. Szemud); Bolszewo – Orle, Gościcino i Góra (gm. Wejherowo); Banino – Pępowo, Chwaszczyno, Glinicz, Leżno – Czaple (gm. Żukowo); – tworzenia całościowych, strategicznych koncepcji rozwoju mieszkalnictwa, obejmujących każdorazowo tereny przynależne do konkretnego ośrodka równoważącego procesy rozwojowe w nowych strukturach, – kształtowania nowych i wzmacniania istniejących ośrodków równoważących procesy rozwojowe w nowych strukturach przestrzennych²¹, które w przypadku niektórych miejscowości wiejskich mogą docelowo stanowić satelitarne jednostki wobec Gdańska i Gdyni, – zapewnienia w programie funkcjonalno-przestrzennym nowopowstających struktur: ogólnodostępnych przestrzeni publicznych, w tym ciągów pieszych warunkujących bezpieczne przemieszczanie się oraz terenów zieleni o charakterze ekologicznym i rekreacyjnym, – dostosowania pojemności infrastruktury podstawowych usług publicznych do
--	--

¹⁸ Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo Trójmiasta procesy urbanizacyjne w tej strefie będą nadal postępowały, dlatego sposób w jaki będą one prowadzone oraz obszar, na którym będą się koncentrowały, będą miały kluczowe znaczenie dla jakości przestrzeni w skali całego OM. Konieczne jest opanowanie dotychczasowych chaotycznych procesów rozwojowych i przekształcenie ich w racjonalne procesy strukturotwórcze. Z racji położenia, w strefie tej istnieją najlepsze uwarunkowania dla: kształtowania nowych ośrodków osadniczych oraz wykreowania lokalnych centrów usługowych (w tym w oparciu o istniejące), powiązanych funkcjonalnie i transportowo (w tym transportem zbiorowym) z ośrodkami wyższej rangi oraz z rdzeniem OM, gdzie możliwy jest efektywny rozwój istniejących systemów infrastruktury technicznej (w tym wodno-kanalizacyjnych).

¹⁹ Obecnie pełnią one rolę tzw. „sypialni miasta” - mieszkańcy utożsamiają swoje miejsce zamieszkania z Gdańskiem lub Gdynią i tam też realizują potrzeby w zakresie usług, w tym usług podstawowych.

²⁰ Obszary te, w odczuciu ich mieszkańców, utożsamiają miejsce zamieszkania z ideą „mieszkania z dala od zgiełku miasta”. Trwające procesy zainwestowania mają charakter chaotyczny, punktowy, często bez koordynacji rozwoju zabudowy mieszkaniowej z rozwojem infrastruktury technicznej, komunikacyjnej oraz usług podstawowych.

²¹ Pełniących (lub mogących pełnić w przyszłości) rolę ośrodków krystalizujących sieć osadniczą na tych obszarach, przede wszystkim: Banino, Leżno i Pępowo (gm. Żukowo), Bojano (gm. Szemud), Bolszewo i Gościcino (gm. Wejherowo), Chwaszczyno, Jankowo Gdańskie, Kębłowo i Luzino (gm. Luzino), Kielno i Koleczkowo (gm. Szemud), Kolbudy i Otomin (gm. Kolbudy), Kosakowo i Mosty (gm. Kosakowo), Łęgowo i Straszyn (gm. Pruszcz Gdański). Dla części z wymienionych obszarów rolę takich ośrodków będą pełniły bezpośrednio sąsiadujące z nimi miasta: Pruszcz Gdański i Żukowo.

		<p>rosnącej liczby ludności, m.in. poprzez zapewnienie rezerwy terenowej pod budowę nowych obiektów infrastruktury społecznej,</p> <ul style="list-style-type: none"> – pierwszeństwa zapewnienia infrastruktury technicznej (w szczególności wodno-kanalizacyjnej) w stosunku do realizacji zabudowy, – zachowania zróżnicowania elementów zagospodarowania terenu i form architektonicznych, odróżniających wiejskie struktury przestrzenne od dzielnic podmiejskich, – zachowania przetrwałych walorów rdzennej wsi (ochrona zabudowy w historycznie ukształtowanych strukturach przestrzennych wsi)
	B4.	Zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy ²²
	B5.	Zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z potencjału terenów sąsiadujących z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy do rozwoju funkcji gospodarczych (w tym funkcji terenochłonnych i/lub konfliktowych w stosunku do funkcji mieszkaniowej)
	B6.	Zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z przebiegu istniejących i planowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych (m.in. rejon Leżna i Przyjaźni)
rejon:	turystyczny nadmorski – północny (C) i turystyczny nadmorski – wschodni (D) ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej	
zasięg:	C: gminy miejskie: Hel, Jastarnia, Łeba, Puck, gmina miejsko-wiejska: Władysławowo, przymorskie części gmin wiejskich: Choczewo, Krokowa, Puck;	D: gmina miejska: Krynica Morska, przymorskie części gmin wiejskich: Stegna i Sztutowo;
charakter:	<p>rejon koncentracji terenów komplementarnych funkcji mieszkalnictwa i usług turystyki, w pasie o szerokości ok 2 km od brzegu morza,</p> <p>C: w przewadze w środowisku wydmyowym, o małej odporności na obciążenie antropogeniczne, objęty we wschodniej części Nadmorskim Parkiem Krajobrazowym, a w zachodniej Nadmorskim Obszarem Chronionego Krajobrazu i otuliną SPN,</p> <p>D: wyłącznie w środowisku wydmyowym, o małej odporności na obciążenie antropogeniczne, objęty w części wschodniej Parkiem Krajobrazowym „Mierzeja Wiślana”;</p>	
specyficzne zasady:	CD1.	Zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) i ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz na terenach koncentracji zainwestowania turystycznego, z preferencjami dla zabudowy mieszkaniowo-usługowej
	CD2.	Zasada preferencji dla zróżnicowanych form zainwestowania turystycznego, z uwzględnieniem zasad eliminujących lub minimalizujących jego negatywny wpływ na stan środowiska oraz walory przyrodniczo-krajobrazowe
rejon:	turystyczno - rolniczy kaszubski (E) ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej	
zasięg:	gmina miejsko-wiejska: Kartuzy, gminy wiejskie: Chmielno, Przywidz, Sierakowice, Somonino, Stężycza, Sulęcyno;	
charakter:	rejon dominacji zainwestowania wiejskiego, zarówno skupionego jak i rozproszonego (w tym zabudowy letniskowej), z licznymi terenami usług turystyki, głównie w strefach przyjeziornych, o mozaikowym zróżnicowaniu struktury środowiska przyrodniczego, w przeważającej części objęty Kaszubskim Parkiem Krajobrazowym i obszarami chronionego krajobrazu;	
specyficzne zasady:	E1.	Zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) istniejących struktur w Kartuzach (osiągnięte ekofizjograficzne progi rozwojowe)
	E2.	Zasada regeneracji i ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w zwartej zabudowie wiejskiej, zwłaszcza we wsiach gminnych

²² Zgodnie z Uchwałą Nr 203/XVIII/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lutego 2016 r.

	E3.	Zasada uzupełniania istniejących struktur w korytarzu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, w obszarach o korzystnych uwarunkowaniach środowiskowych i infrastrukturalnych (w granicach aglomeracji ściekowych oraz poza zasięgiem korytarzy ekologicznych)
rejon:	rolniczy północno-kaszubski (F) i rolniczy kociewski (G) ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej	
zasięg:	F: gmina miejska: Lębork, gminy wiejskie: Cewice, Choczewo (poza częścią przymorską), Gniewino, Krokowa (poza częścią przymorską), Linia, Luzino (część południowo-zachodnia), Łęczyce, Nowa Wieś Lęborska, Puck (poza częścią przymorską), Wicko;	G: gminy miejsko-wiejskie: Gniew, Pelplin, gminy wiejskie: Morzeszczyn, Subkowy, Tczew (część południowo-zachodnia), Trąbki Wielkie;
charakter:	rejon dominacji zainwestowania wiejskiego, głównie skupionego, z ośrodkami usług ponadpodstawowych w Lęborku (F) oraz Gniewie i Pelplinie (G) z naturalnymi preferencjami dla rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego;	
specyficzne zasady:	FG1.	Zasada regeneracji (w tym rewitalizacji w Lęborku, Gniewie i Pelplinie) i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz we wsiach gminnych, proporcjonalne do rozwoju usług podstawowych ²³
	FG2.	Zasada regeneracji zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach po PGR
rejon:	rolniczy żuławski (H) ekstensywnego uzupełniania zabudowy	
zasięg:	gmina miejska: Malbork, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Lichnowy, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański (część żuławska), Stare Pole, Suchy Dąb, Stegna (poza częścią przymorską), Sztutowo (poza częścią przymorską);	
charakter:	rejon dominacji zainwestowania wiejskiego skupionego, z ośrodkami usług ponadpodstawowych w Malborku i Nowym Dworze Gdańskim, z naturalnymi preferencjami dla rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego, o środowisku antropogenicznie ukształtowanym i podtrzymywanym, z regionalnym zagrożeniem powodzią;	
specyficzne zasady:	H1.	Zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w miastach, w tym proporcjonalnie do rozwoju usług ponadpodstawowych i innych funkcji rozwojowych w Malborku oraz proporcjonalnie do usług podstawowych w Nowym Dworze Gdańskim i Nowym Stawie
	H2.	Zasada regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej we wsiach gminnych, proporcjonalne do rozwoju usług podstawowych
	H3.	Zasada regeneracji zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach po PGR,
	H4.	Zasada zapobiegania fragmentacji zwartych kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej

1.1.15. Zasada ograniczenia dalszego rozlewania się miast rdzenia OM poprzez określenie w rejonie bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B) zasięgu strefy intensywnych przekształceń osadniczych²⁴, poza którą rozwój osadnictwa powinien ograniczyć się do terenów wskazanych w specyficznych zasadach zagospodarowania dla poszczególnych rejonów (1.1.14.).

²³ W rejonie F – w przypadku realizacji elektrowni atomowej – również proporcjonalnie do rozwoju funkcji ponadlokalnych związanych z budową i eksploatacją tej inwestycji.

²⁴ Przebieg linii wyznaczającej zasięg strefy (oznaczonej na rysunku planu *Osadnictwo – kształtowanie terenów mieszkaniowych*) powinien być doprecyzowany w ramach dialogu terytorialnego pomiędzy samorządem województwa a gminami sporządzającymi studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

1.1.16. Zasada unikania wprowadzania funkcji mieszkaniowej na terenach otwartych (poza obszarami wymienionymi w specyficznych zasadach określonych dla poszczególnych rejonów (A – H)), rozumiana jako ograniczenie jej do zabudowy związanej z rolnictwem i leśnictwem.

1.1.17. Zasada kształtowania systemu przyrodniczego OM²⁵ równoważącego antropogeniczne przekształcenia związane z rozwojem mieszkalnictwa, którego zasadniczym celem powinna być ochrona zachowawcza jego naturalnych składowych, przy uwzględnieniu:

- a) ogólnych zasad kształtowania takich systemów dla obszarów zurbanizowanych²⁶;
- b) zasięgu, odpowiadającego w ujęciu ogólnym, układowi płatów i korytarzy ekologicznych (określonych w kierunku 3.2.), z uzupełnieniem go o struktury lokalne sieci ekologicznej;
- c) tworzenia lokalnych elementów systemu zielonej infrastruktury, o funkcjach ekologicznych i rekreacyjnych, planowanych i realizowanych w ramach całościowych koncepcji urbanistycznych (zarówno w skali całych miast i miejscowości, jak i poszczególnych terenów uzupełnień i rozwoju zabudowy mieszkaniowej);
- d) realizacji centrów rekreacji²⁷, o szczególnym znaczeniu dla poprawy jakości życia mieszkańców, traktowanych jako tereny zieleni urządzonej, kształtowanych na bazie istniejących walorów przyrodniczych (proponowane lokalizacje, w rejonach: Łapina Kartuskiego (gm. Kolbudy, Żukowo), Jez. Tuchomskiego (gm. Przodkowo, Szemud, Żukowo), Kamienia (gm. Szemud), Goszyna (gm. Pruszcz Gdański).

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 roku:

- w miastach: 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*), Kartuszy (*Centrum*), Lębork (*Nowy Świat, rejon ulic Mostnika, Stryjewskiego, Kossaka*), Łeba (*Śródmieście I*), Malbork (*Śródmieście I, Centrum II, Przedmieście*), Nowy Staw (*E - Południe*), Pelplin (*Obszar nr 7 w obrębie ulic Starogardzkiej, Limanowskiego, Szpitalnej, Półko*), Pruszcz Gdański (*Obszar nr 7*), Puck (*Centrum*), Rumia (*Zagórze*), Tczew (*Zatorze i Stare Miasto*), 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.

²⁵ System przyrodniczy rozumiany jako zbiór terenów aktywnych biologicznie, współtworzących strukturę przestrzenną miasta i jego otoczenia.

²⁶ Zasady sformułowane przez R. Andrzejewskiego w 1980 r.: a) zróżnicowania siedlisk i nisz ekologicznych, b) utrzymania ciągłości w czasie ekosystemów, dotycząca racjonalnego dysponowania przestrzenią zarówno na etapie planowania, procesu inwestycyjnego, jak i etapu użytkowania, c) ciągłości przestrzennej ekosystemów, d) adekwatności systemów ekologicznych do warunków abiotycznych.

²⁷ Mających szansę stać się, z jednej strony terenami rekreacji dla mieszkańców strefy intensywnych przekształceń osadniczych, z drugiej alternatywą dla terenów intensywnie wykorzystywanych rekreacyjnie w strukturze rdzenia OM (przede wszystkim pasa nadmorskiego i Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego).

- 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-c, d (tiret 1-5), e (tiret 1-2),	
Zasada 1.1.2. a-c,	
Zasada 1.1.3. a-c,	
Zasada 1.1.5. a, b (tiret 1-3),	
Zasada 1.1.14. (rejony)	
Zasada 1.1.14. B4,	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 1.1.4.	-
Zasada 1.1.6. a-d,	Zasada 1.1.6. a, b,
Zasada 1.1.7. a-b,	
Zasada 1.1.8. a-b,	Zasada 1.1.8. a-b,
Zasada 1.1.9. a-g,	Zasada 1.1.9. a-g,
Zasada 1.1.10. a, b, c (tiret 1-4),	-
Zasada 1.1.14. A1-B3, B5-H4,	-
Zasada 1.1.15.	-
Zasada 1.1.16.	-
Zasada 1.1.17. a-d,	-
Działanie 1)	Działanie 1)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 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 i 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 ścieków,
 - 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 życia⁴;
- 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 percepcji⁵.

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 teren zieleni, itp.)

³ Z uwzględnieniem zasady 3.3.1.

⁴ w tym odpowiednie warunki nasłonecznienia i przewietrzania, itd

⁵ 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 miejscowości⁶ 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 powiatowych⁷ 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.

⁶ Przy uwzględnieniu w procesie projektowania wszelkich uwarunkowań (społecznych, środowiskowych i ekonomicznych).

⁷ 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 minut⁸,
 - dostosowywanie głównych ciągów komunikacyjnych w dużych miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich (szczególnie w godzinach szczytu) pojazdów uprzywilejowanych⁹: 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 mieszkaniowych¹⁰,
 - b) potrzeb rozwojowych, proporcjonalnie do planów związanych z rozwojem istniejących, a także otwieraniem nowych terenów zabudowy mieszkaniowej¹¹.
- 2) Poprawa dostępności do sieci i urządzeń wodociągowych zapewniających dostawy 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 komunalnych¹².
- 4) Określanie wariantowych przebiegów obwodnic lub obejść miejscowości o dużym udziale ruchu tranzytowego na drogach krajowych i wojewódzkich¹³.
- 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.

⁸ Program Ratownictwa i Ochrony Ludności na lata 2014–2020 realizujący również postanowienia „Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022”.

⁹ Prawo ruchu drogowego z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. z późn. zm.).

¹⁰ 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.

¹¹ Z uwzględnieniem ww. parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów.

¹² poprzez realizację przedsięwzięć określonych w kierunku 3.3.

¹³ poprzez realizację przedsięwzięć określonych w kierunku 2.4.

- 6) Rewitalizacja zdegradowanych struktur mieszkaniowych, która w aspekcie przestrzenno-funkcjonalnym służy 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 obszaru metropolitalnego 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 (światlica, dzielnicowy/wiejski dom kultury, biblioteka),
- sportu i rekreacji (plac 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 (Lębork, Malbork-Sztum), 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.),
- sportu i rekreacji (pełnowymiarowa pływalnia kryta, stadion wielofunkcyjny, w tym lekkoatletyczny, 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 Określona w zasadzie 1.1.1.

³ Zakres właściwy dla ośrodków lokalnych 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.

- ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (zakład aktywności zawodowej);
- d. ośrodki o znaczeniu regionalnym (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 (opera, filharmonia, teatr, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys. umożliwiająca 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 umożliwiający 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:

- 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),
 - 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);

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

- b. ciążen 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.
- 2) 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.
- 3) Racjonalizacja sieci placówek szkół podstawowych i gimnazjalnych, w tym modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury.
- 4) Rozwój infrastruktury warunkującej zwiększenie dostępności i upowszechnienie wychowania przedszkolnego oraz zorganizowanych form opieki nad dziećmi do lat trzech.

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

- 5) 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.
- 6) 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.
- 7) Rozwój infrastruktury edukacyjnej popularyzującej wiedzę i naukę poprzez samodzielne przeprowadzanie doświadczeń.

w zakresie ochrony zdrowia¹²:

- 8) 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.
- 9) Rozwój infrastruktury ochrony zdrowia w ramach 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), układu sercowo-naczyniowego (w ramach Pomorskiej Sieci Kardiologicznej), neurologicznych, cukrzycy, endokrynologicznych, chorób psychicznych, a także w zakresie geriatry, opieki długoterminowej oraz rehabilitacji.
- 10) Rozwój szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) wpisujących się w regionalny system ratownictwa medycznego oraz budowa i modernizacja lądowisk przyszpitalnych przy szpitalach posiadających oddziały ratunkowe (m.in. realizacja lądowisk dla śmigłowców przy SOR w Gdańsku i Gdyni).
- 11) Budowa, rozbudowa i modernizacja (w tym: dostosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych) obiektów stacjonarnej opieki paliatywnej/hospicyjnej.
- 12) Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej.

w zakresie kultury:

- 13) Wzmacnianie rangi Trójmiasta i Malborka jako głównych ośrodków animujących wydarzenia kulturalne oraz prezentujących dziedzictwo historyczne o znaczeniu europejskim.
- 14) Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej (np. opera) w Trójmieście oraz instytucji o randze i zasięgu regionalnym i subregionalnym.
- 15) Poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury na poziomie lokalnym.

w zakresie sportu i rekreacji:

- 16) 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.
- 17) 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.
- 18) Rozwój bazy sportowo-rekreacyjnej powiązanej z infrastrukturą szkolną, poprzez budowę, rozbudowę i modernizację obiektów sportowych przy placówkach edukacyjnych, w tym przy szkołach wyższych.
- 19) Upowszechnianie prozdrowotnych postaw związanych z aktywnością fizyczną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację urządzeń rekreacyjno-sportowych służących codziennej rekreacji.

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.

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

Ustalenia	
Zasada 1.3.3. d,	
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. a-d,	Zasada 1.3.4. a-d,
Działanie 1)	Działanie 1)
Działanie 2)	Działanie 2)
Działanie 7)	Działanie 7)
Działanie 8)	Działanie 8)
Działanie 9)	Działanie 9)
Działanie 10)	Działanie 10)
Działanie 13)	Działanie 13)
Działanie 14)	Działanie 14)
Działanie 16)	Działanie 16)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 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. mających na celu zwiększenie 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 wodnych 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 Wiczliński, Potok Przemysłowy), Chylonka, Potok Dempkowski, Kanał L4-10, Kanał Raduni, Strzyża, Strzelenka, Potok Kamienny, Potok Karlikowski, Potok Środkowy, 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,

- 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 (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 wodnych 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,	-
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 drogową, jak i kolejową, 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 obszaru metropolitalnego 2.1.

ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

2.1.1. Zasada lokalizacji funkcji metropolitalnych w strategicznych obszarach ich rozwoju (rozumianych jako lokalizacje o najlepszych uwarunkowaniach związanych z dostępnością, atrakcyjnością i pojemnością funkcjonalną¹, zarówno takie, w których istnieją już obiekty i przestrzenie publiczne o randze metropolitalnej jak i takie, które posiadają istotne predyspozycje do ich tworzenia i rozwijania), stanowiących usystematyzowany katalog otwarty w podziale na pięć grup², z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji:

- a. Wielofunkcyjne śródmieścia (I W)³,
- b. Usługi otoczenia biznesu (II B),
- c. Badania, nauka i innowacje (III N),
- d. Sport i rekreacja (IV R),
- e. Terenochłonne funkcje gospodarcze (V G).

2.1.2. Zasada kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym, tworzących atrakcyjne, spójne i ogólnodostępne systemy, łączące najważniejsze źródła i cele ruchu metropolitalnego.

2.1.3. Zasada wielofunkcyjnego zagospodarowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, sprzyjająca tworzeniu miejsc o szerokiej i zróżnicowanej ofercie, a tym samym o wysokim potencjale dla wymiany i konsumpcji różnego rodzaju dóbr i wartości (zarówno materialnych, jak i niematerialnych).

2.1.4. Zasada pierwszeństwa lokalizacji funkcji metropolitalnych na obszarach już przekształconych, obecnie zdegradowanych lub wykorzystania potencjału obiektów zabytkowych, wymagających rewaloryzacji – położonych w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych.

2.1.5. Zasada relokacji istniejących i unikania lokowania nowych funkcji metropolitalnych – niezgodnych z potencjałem i predyspozycjami obszaru.

2.1.6. Zasada zapewnienia właściwej obsługi transportowej rozwijanym i nowopowstającym obiektom i instytucjom o charakterze metropolitalnym, zlokalizowanym wzdłuż podstawowego układu drogowego w rdzeniu obszaru metropolitalnego, przez uwzględnienie rozwiązań minimalizujących ich wpływ na przepustowość tego układu.

2.1.7. Zasada wzmacniania tożsamości obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (jako rozpoznawalnej marki) nawiązującej do jego specyfiki regionu, związanej w szczególności z nadmorskim położeniem oraz dziedzictwem i tradycjami wolnościowymi, solidarnościowymi oraz gospodarczymi z czasów II Rzeczypospolitej.

2.1.8. Zasada wielopodmiotowego i wielosektorowego podejścia do planowania i realizacji zagospodarowania przestrzennego w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych (szeroki dialog integrujący działania wszystkich podmiotów mających wpływ na lokalizację tych funkcji i przekształcenia przestrzeni z nimi związane).

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

- 1) Wspieranie i promowanie działań oraz przedsięwzięć inwestycyjnych dynamizujących rozwój i konkurencyjność OM oraz intensyfikujących jego powiązania sieciowe (przede wszystkim w zakresie przepływu innowacji, kapitału, ludzi, wiedzy i informacji) z głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym (w szczególności w Regionie Morza Bałtyckiego).

¹ dostępność: położenie w zasięgu głównych węzłów ruchu metropolitalnego oraz/lub w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów i przystanków aglomeracyjnego transportu zbiorowego; atrakcyjność: koncentracja istniejących prestiżowych funkcji, w tym kulturalnych i symbolicznych, stanowiących elementy identyfikacji i tożsamości całego obszaru, miejsca wyjątkowe i charakterystyczne, przyciągające zarówno mieszkańców, jak i odwiedzających; pojemność funkcjonalna: obecność rezerw lokalizacyjnych pod realizację nowych zamierzeń oraz rozwój istniejących funkcji metropolitalnych.

² dla każdej grupy określone zostały specyficzne działania oraz przykładowe przedsięwzięcia (tabela w działaniu 6).

³ Oznaczenia stosowane na rysunku.

- 2) Wzmacnianie potencjału w węzłach transportowych oraz ich otoczeniu poprzez:
- a) przebudowę i modernizację węzłów integracyjnych,
 - b) budowę nowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych (PKM i SKM),
 - c) lokalizację w pobliżu węzłów transportowych obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:
 - badań, nauki i innowacji (głównie w strefie śródmiejskiej i paśmie rozwoju oddziaływania PKM),
 - terenochłonnych funkcji gospodarczych (poza strefą śródmiejską),
 - d) stworzenie „bram metropolii” – standaryzowanego systemu punktów obsługi ruchu turystycznego integrujących obsługę informacyjną oraz komunikacyjną turystów w następujących miejscach: Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk-Westerplatte (terminal promowy), Gdynia-Port (terminal promowy), Gdańsk Główny (dworzec kolejowy), Gdynia Główna (dworzec kolejowy i autobusowy), Sopot (dworzec kolejowy).
- 3) Kompleksowa modernizacja i podnoszenie jakości przestrzeni publicznych⁴, ze szczególnym uwzględnieniem:
- a) strefy prestiżu miejskiego o randze metropolitalnej, w tym frontów wodnych, jako terenów o szczególnej roli w kształtowaniu tożsamości i wizerunku metropolii oraz zespołów funkcji metropolitalnych np. związanych z usługami kultury wyższego rzędu,
 - b) kampusów uczelni wyższych i ich połączenia ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną w ich bezpośrednim otoczeniu,
 - c) terenów rekreacji o randze metropolitalnej,
 - d) terenów organizacji prestiżowych imprez o randze metropolitalnej,
 - e) terenów wokół węzłów transportowych.
- 4) Planowanie zagospodarowania oraz rozwoju strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, w szczególności tych, które nie są jeszcze w pełni wykształcone, a dla których możliwe jest opracowanie i etapowe wdrażanie całościowych koncepcji, które uwzględniają wszystkie relacje funkcjonalno-przestrzenne zarówno w ramach obszaru, jak i w jego otoczeniu (m.in. w rejonie lotniska i Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy (Airport City)).
- 5) Specyficzne działania ukierunkowane na tworzenie warunków dla wzmacniania istniejących i rozwoju nowych strategicznych obszarów funkcji metropolitalnych, z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji (I-V):

I. WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA
<p>Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w wielofunkcyjnych śródmieściach:</p> <p><u>Ukształtowane struktury śródmiejskie w rdzeniu metropolii</u></p> <p>Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • północno-zachodnia część obszaru śródmiejskiego do linii Motławy na wschodzie i do linii Trasy WZ na południu, obejmująca swym zasięgiem: Główne Miasto, Stare Miasto, Nowe Ogrody i Grodzisko wraz z terenami zieleni Centrum Hewelianum (W1) • układ urbanistyczny Starej Oliwy z zespołem pocysterskim (W2) • centrum Wrzeszcza (BW1) <p>Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje Forum Kultury oraz Skwerem Kościuszki wraz z Mołem Południowym, część środkowa – osie ulic: Świętojańskiej oraz 10 Lutego w kierunku Skweru Kościuszki wraz z Kamienną Górą i jej założeniem parkowym, część południowa - Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż Kamiennej Góry do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego (W4) <p>Sopot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • wielofunkcyjne centrum obejmujące obszary wzdłuż osi ulicy Bohaterów Monte Cassino (oś kultury i rozrywki) zakończonej na wschodzie mołem i na zachodzie Operą Leśną oraz obszar przybrzeżny Zatoki Gdańskiej, z zabudową kuracyjną, plażami i parkami (W3)

⁴ Uszczegółowienie działań zróżnicowanych dla poszczególnych typów strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych uwzględnione zostało w tabeli w działaniu 6)

Struktury śródmiejskie miast rdzenia metropolii – ukształtowane w głównych zarysach, wymagające przekształceń i/lub posiadające rezerwy terenowe

Gdańsk:

- południowo-wschodnia część obszaru śródmiejskiego, obejmująca swym zasięgiem: Ołowiankę, Wyspę Spichrzów, Długie Ogrody, Sienną Groblę (w tym Polski Hak), Dolne Miasto i Stare Przedmieście wraz z Optywem Motławy oraz Biskupią Górką (**W5**)
- Młode Miasto, obejmujące śródmiejską część terenów postoczniovych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego PKP, od północy i od wschodu ograniczone przez akweny Motławy i Martwej Wisły (**W6**)

Gdynia:

- kontynuacja Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego: południowa część tzw. Międzytorza do projektowanej ulicy Nowa Węglowa wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia wraz z rejonem Basenu Prezydenta i Basenu inż. Wendy z pirsami Dalmoru (**W7**)

Strefy śródmiejskie miast o potencjale do rozwoju funkcji metropolitalnych, poza rdzeniem obszaru metropolitalnego

Tczew:

- Stare Miasto z Nadwiślańską Strefą Usług Turystycznych (front wodny) (**W9**)
- teren byłej jednostki wojskowej – docelowe tzw. Nowe Centrum Tczewa (**B7**)

Malbork:

- Stare Miasto z Zespołem Zamkowym oraz rozszerzeniem w stronę terenów rekreacyjnych (na północ) oraz terenów śródmieścia (na południe) (**R14**)

Wejherowo:

- historyczne śródmieście wraz z zespołem pałacowo-parkowym i rozwinięciem w kierunku Kalwarii Wejherowskiej (**W8**)

Specyficzne działania dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych w wielofunkcyjnych śródmieściach:

1. Przebudowa i modernizacja (w tym w pierwszej kolejności rewaloryzacja obiektów i przestrzeni publicznych zabytkowych), a także budowa nowych obiektów i lokalizowanie w nich usług o standardzie adekwatnym do rangi metropolitalnej, w tym w szczególności ze sfery:
 - wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego (instytucje kultury, centra wystawiennicze, centra kongresowe, śródmiejskie tereny rekreacyjne, sportowe i rozrywkowe),
 - działalności gospodarczej (hotele, usługi gastronomii, usługi handlu, redakcje środków masowego przekazu, centrale lub przedstawicielstwa międzynarodowych koncernów oraz firm m.in. z zakresu bankowości, ubezpieczeń, prawa oraz notowanych na GPW),
 - zarządzania i organizacji (placówki dyplomatyczne, instytucje polityki międzynarodowej, urzędy i agencje administracji samorządowej, rządowej i kościelnej, przedstawicielstwa organizacji międzynarodowych oraz organizacji sektora non-profit),
 - nauki, badań i innowacji (uczelnie wyższe, instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe),
 - zielonej infrastruktury (parki, zieleńce, zielone pierścienie miast).

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku,
- ✓ Podniesienie atrakcyjności infrastruktury Teatru Wybrzeże w Gdańsku (modernizacja Dużej Sceny i Sceny Malarnia wraz z podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w otoczeniu obiektu),
- ✓ Podniesienie atrakcyjności siedziby głównej Muzeum Narodowego w Gdańsku (działania rewaloryzacyjne historycznego zespołu pofrancuskiego),
- ✓ Rewaloryzacja i adaptacja kościoła Św. Jana w Gdańsku na Centrum Św. Jana – Etap II,
- ✓ Rozwój Centrum Hewelianum w Gdańsku (realizacja kolejnego etapu, w tym rewaloryzacja kolejnych obiektów i przestrzeni publicznych, a także realizacja kolejki linowej poprawiającej dostępność Centrum oraz wzmacniająca jego wizerunek),

- ✓ *Utworzenie siedziby Oddziału Afrykanistycznego Muzeum Archeologicznego w Gdańsku (adaptacja budynku przy Kanale na Stępcę),*
- ✓ *Utworzenie Muzeum Güntera Grassa (adaptacja Domu Dobroczynności – Dawnego Sierocińca w Gdańsku),*
- ✓ *Utworzenie oddziału sztuki współczesnej Muzeum Narodowego w Gdańsku (adaptacja dawnej hali stoczniowej 90B na terenie Młodego Miasta w Gdańsku),*
- ✓ *Realizacja Forum Kultury w Gdyni (kolejne etapy),*
- ✓ *Nowa lokalizacja Opery Bałtyckiej,*
- ✓ *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,*
- ✓ *Rozwój Muzeum Wisły w Tczewie (oddziału Narodowego Muzeum Morskiego) poprzez utworzenie Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym,*

2. Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym m.in.:

- poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (w tym nadwodnych) tworzących spójne ciągi spacerowe łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne,
- zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych w drodze konkursu, następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych),
- estetyzacja i racjonalizacja wykorzystania przestrzeni portowych widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum Gdańska z Zatoką Gdańską, jako elementu istotnego z punktu widzenia budowania wizerunku metropolii,
- poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnątrzmijskich (m.in. Młode Miasto jako miejsce cumowania jednostek pływających),
- wprowadzenie regulacji w zakresie estetyki sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, w szczególności w miejscach o największym prestiżu (m.in. Długie Pobrzeże, Skwer Kościuszki wraz z otoczeniem).

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ *Realizacja biegnącego od terenów Młodego Miasta do Opływu Motławy systemu ogólnodostępnych bulwarów nadwodnych wraz z poprzecznymi elementami spajającymi (w tym kładka na Ołowiankę) łączącego obszar Głównego i Starego Miasta z Młodym i Dolnym Miastem*
- ✓ *Przekształcenia i modernizacja priorytetowych przestrzeni publicznych w zakresie:*
 - *zmiany nawierzchni, zieleni, mała architektura: Droga Królewska (ul. Długa i Długi Targ) w Gdańsku, otoczenie Pomnika Westerplatte,*
 - *zmiana nawierzchni, zieleni, mała architektura oraz ograniczenie ruchu samochodowego, w tym funkcji parkingowej: Plac i otoczenie przed katedrą w Oliwie, Targ Węglowy w Gdańsku, Plac przy Hali Olivia,*
- ✓ *Opracowanie i stopniowa realizacja spójnej koncepcji zieleni i małej architektury dla nadmorskiej przestrzeni publicznej w Gdyni od Bulwaru Nadmorskiego przez Skwer Kościuszki i Molo Południowe do terenów Waterfrontu wokół Basenu Prezydenta,*
- ✓ *Zagospodarowanie i modernizacja otoczenia Zespołu Zamkowego oraz Szkoły Łacińskiej w Malborku.*

3. Eliminowanie barier komunikacyjnych oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających w pierwszej kolejności swobodę i bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego z zapewnieniem jak najlepszej dostępności do transportu zbiorowego, w tym poprzez uwzględnienie stref wyłączanego lub ograniczonego ruchu samochodowego.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ *Zmiany układu komunikacyjnego, umożliwiające ograniczenie lub wyłączenie ruchu samochodowego na ulicach Opata Jacka Rybińskiego i Stary Rynek Oliwski w Gdańsku.*

4. Ograniczanie dostępności miejsc parkingowych w przestrzeniach publicznych, przy jednoczesnym wprowadzaniu rozwiązań alternatywnych (parkingi podziemne, wielopoziomowe oraz relokacja parkingów na obrzeża śródmieść – w szczególności w bezpośrednie sąsiedztwo węzłów i przystanków transportu

<p>zbiorowego).</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Zapewnienie dostępu jednostek pasażerskich do nadwodnych dzielnic o wysokim potencjale kulturowym (w tym zawierających instytucje kultury o randze metropolitalnej). 6. Zapewnienie odpowiedniego udziału funkcji usługowych w realizowanych inwestycjach mieszkaniowych oraz integracji projektowanych w nich przestrzeni publicznych z tkanką miejską. 7. Zachowanie charakterystycznych parametrów i uwarunkowań kształtowania zabudowy śródmiejskiej przy realizacji nowych obiektów o funkcji handlowo-usługowej, m.in. poprzez stosowanie rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych zapewniających kontinuum pomiędzy obiektem, a dostępną i dogodną dla ruchu pieszego przestrzenią publiczną w jego bezpośrednim otoczeniu. 8. Większe wykorzystanie potencjału artystycznych uczelni wyższych (również ich zaplecza infrastrukturalnego) do udziału w kreowaniu wydarzeń artystycznych, w tym na terenach, na których prowadzone są procesy rewitalizacyjne, a także do zagospodarowania przestrzeni publicznych w ich sąsiedztwie. <p><u>Przykładowe przedsięwzięcia:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu Zbrojownia Sztuki Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku.
<h2>II. USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU</h2> <p>Strategiczne obszary rozwoju usług otoczenia biznesu:</p> <p><u>Strefy śródmiejskie</u></p> <p>Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • oś ulicy Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, na odcinku od skrzyżowania z al. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ulicą Miszewskiego z rozwinięciem w kierunku terenów po dawnym browarze oraz po dawnym garnizonie wojskowym (BW1) • teren pomiędzy al. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku pomiędzy przystankami SKM Gdańsk Zaspa–Gdańsk Oliwa (część NB2) • teren po byłych ogródkach działkowych przy skrzyżowaniu ulic Opackiej i Grunwaldzkiej <p>Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tereny pomiędzy al. Zwycięstwa i linią kolejową na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana w kierunku Orłowa <p>Sopot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pas terenu pomiędzy Al. Niepodległości i terenami kolejowymi (oś administracji i biznesu) w Sopocie (B5) <p>Tczew:</p> <ul style="list-style-type: none"> • teren byłej jednostki wojskowej – docelowe tzw. Nowe Centrum Tczewa (B7) <p><u>Rejony istotnych obiektów generujących potencjał dla rozwoju usług otoczenia biznesu</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • rejony parków naukowo – technologicznych: Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (część N1) w Gdańsku, Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadującego z nim obszaru Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej w Gdyni (B2) • kształtująca się dzielnica biznesowa „Airport City” w otoczeniu Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku wraz z terenami pod rozwój funkcji nowoczesnych technologii Klukowo (B4) • otoczenie Stadionu Piłkarskiego w Letnicy oraz Centrum Wystawienniczo-Kongresowego Amber Expo do ul. Uczniowskiej (B3) • otoczenie nowych węzłów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Gdańsku: Niedźwiednik, Strzyża, Port Lotniczy oraz w Gdyni: Stadion, Pogórze, Obłuże (B6) • Bałtycki Port Nowych Technologii zlokalizowany na terenach po Stoczni Gdynia • otoczenie potencjalnego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo – rejon ul. Derdowskiego w gminie Kosakowo
<p>Specyficzne działania dla strategicznych obszarów rozwoju usług otoczenia biznesu:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:

- instytucji otoczenia biznesu (centra finansowe, banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości),
- wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego (centra kongresowe),
- działalności gospodarczej (hotele, usługi gastronomii, usługi handlu, redakcje środków masowego przekazu, centrale lub przedstawicielstwa międzynarodowych koncernów oraz firm m.in. z zakresu bankowości, ubezpieczeń, prawa oraz notowanych na GPW),
- badań i innowacji (instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości);

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ Wykorzystanie bezpośredniego sąsiedztwa strefy rozwoju usług biznesu w Oliwie i Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego do intensyfikacji współpracy pomiędzy środowiskiem naukowym i biznesowym (np. wspólna infrastruktura rekreacyjno-sportowa realizowana w formule ppp)
2. Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych wykorzystywanych przez mieszkańców po godzinach funkcjonowania obiektów.
 3. Wspieranie działań związanych z wdrażaniem rozwiązań typu smart (w tym energooszczędnych) w realizacji nowych i modernizowanych struktur.
 4. Przygotowanie kompleksowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszary w całości (wraz z założeniem możliwości etapowania realizacji), ze szczególnym uwzględnieniem: potrzeb w zakresie podstawowych elementów infrastruktury technicznej, dostępności komunikacyjnej oraz polityki parkingowej, w ścisłym powiązaniu z istniejącą i planowaną polityką transportową miast OM.

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ Opracowanie całościowej koncepcji zagospodarowania przestrzennego otoczenia Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy, z uwzględnieniem obszarów położonych w granicach miasta Gdańska oraz gminy Żukowo, w szczególności w zakresie ustalenia optymalnego przeznaczenia poszczególnych terenów (biznes, hotele, produkcja, składy, funkcje komunikacyjne) oraz ich skomunikowania zarówno w powiązaniu z zewnętrznymi elementami transportowymi, jak i w układzie wewnętrznym.

III. BADANIA, NAUKA I INNOWACJE

Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w zakresie badań, nauki i innowacji:

Tereny istniejących kampusów uczelni wyższych wraz z terenami rozwojowymi w ich bezpośrednim sąsiedztwie

Gdańsk:

- tereny Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego z rozwinięciem w kierunku Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (N1)
- tereny Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego wraz otoczeniem oraz teren pomiędzy al. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku pomiędzy przystankami SKM Gdańsk Zaspa-Gdańsk Oliwa oraz okolice Szpitala Marynarki Wojennej (NB2)
- tereny Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu wraz z obszarem ograniczonym ulicami Wiejską, Czyżewskiego, Opacką i Grunwaldzką (NB3)

Gdynia:

- kampus uniwersytecki Akademii Morskiej (N5)
- kampus Akademii Marynarki Wojennej (N6)
- Międzywydziałowy Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego

Sopot:

- Kampus Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego (N4)

Tereny o potencjale do lokalizacji nowych placówek naukowo-badawczych

Gdynia:

- rejon Chwarzno-Wiczlino, stanowiący potencjalną rezerwę 62 ha dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym, np. kampus uniwersytecki (N7)

Specyficzne działania dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji związanych z nauką, badaniami i innowacjami:

1. Przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:
 - nauki, badań i innowacji (uczelnie wyższe, instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości),
 - wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego (centra kongresowe, urządzenia sportowe i rekreacyjne),
 - instytucji otoczenia biznesu (wspieranie przedsiębiorczości),
 - działalności gospodarczej (biura, hotele, usługi gastronomii).

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego,
 - ✓ Utworzenie Centrum Badawczego Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia w Gdańsku,
 - ✓ Utworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej w Gdańsku w ramach projektu Radioteleskop 90m – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej,
 - ✓ Budowa budynku Instytutu Informatyki Uniwersytetu Gdańskiego,
 - ✓ Budowa budynku Centrum Ekoinnowacji Politechniki Gdańskiej wraz z Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich,
 - ✓ Budowa Centrum Sportowo-Rekreacyjnego Uniwersytetu Gdańskiego,
 - ✓ Pomorskie Centrum Symulacji Morskich (Akademia Morska) do weryfikacji,
 - ✓ Ośrodek Badań Wysiłkowych (Akademia Marynarki Wojennej),
2. Modernizacja istniejących przestrzeni publicznych wewnątrz kampusów, a także stref w ich bezpośrednim otoczeniu, w tym dojść do węzłów i przystanków transportu zbiorowego.
 3. Przygotowanie całościowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego kampusów uczelni wyższych (wraz z założeniem kolejnych etapów jego realizacji), ze szczególnym uwzględnieniem: identyfikacji obszarów rozwojowych oraz docelowego modelu organizacji ruchu - zarówno wewnątrz kampusu, jak i w jego bezpośrednim otoczeniu, w tym systemu przestrzeni publicznych (o zróżnicowanej hierarchii i wymaganiach funkcjonalno-przestrzennych) oraz polityki parkingowej, w ścisłym powiązaniu z istniejącą i planowaną polityką transportową miast OM.
- Przykładowe przedsięwzięcia:
- ✓ Opracowanie koncepcji rozwoju (w tym kształtowania przestrzeni publicznych) Bałtyckiego Kampusu Uniwersyteckiego oraz jego bezpośredniego otoczenia, ze szczególnym uwzględnieniem jego powiązań z przystankami transportu zbiorowego oraz rejonem rozwoju usług biznesu wzdłuż ul. Grunwaldzkiej
 - ✓ Opracowanie koncepcji rozwoju kampusu Politechniki Gdańskiej z uwzględnieniem planowanych zmian układu komunikacyjnego w jego bezpośrednim otoczeniu
 - ✓ Opracowanie koncepcji rozwoju kampusu uniwersyteckiego Akademii Morskiej w Gdyni
4. Profilowanie oferty szkolnictwa wyższego odpowiadające specyfice OM, a także połączenie oferty obiektów o znaczeniu symbolicznym oraz instytucji i agencji unikatowych, co najmniej w skali kraju, z ofertą szkolnictwa wyższego (np. ECS, Muzeum II Wojny Światowej, Polska Agencja Kosmiczna i Narodowe Centrum Inżynierii Kosmicznej).
 5. Wprowadzanie rozwiązań pozwalających na bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury uczelni wyższych w czasie kiedy nie jest ona wykorzystywana na cele dydaktyczne, bezpośrednio związane z działalnością akademicką.

IV. SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA

Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych z zakresu sportu i rekreacji:

Tereny zieleni rekreacyjnej – w większości urządzanej – o znaczeniu ponadlokalnym
Gdańsk-Sopot-Gdynia

- nadmorska przestrzeń przyrodniczo-rekreacyjna, rozciągająca się od terenów Parku Brzeźnieńskiego im. J. Haffnera, przez Park im. Ronalda Reagana i Park Jelitkowski w Gdańsku, poprzez tereny nadmorskie strefy śródmiejskiej Sopotu, w tym parków: Północnego i Południowego oraz parku Grodzisko, następnie nadmorską część Parku Kolibki (z planowanym do utworzenia ogrodem botanicznym), lasy komunalne Kępy

Redłowskiej i Morski Park Komunalny na Polance Redłowskiej, aż do Alei Piłsudskiego i terenów Bulwaru Nadmorskiego wraz z otoczeniem istniejącego portu jachtowego w Gdyni (R1)

Gdańsk:

- zespół kulturowo-krajobrazowy Doliny Radości wraz z Miejskim Ogrodem Zoologicznym Wybrzeże z przedłużeniem w kierunku zespołu pocysterskiego (R2)

Gdynia:

- Leśny Ogród Botaniczny Marszewo (R3)

Wejherowo:

- Park miejski wraz z założeniem pałacowo-parkowym oraz obszarem Kalwarii Wejherowskiej (R4)

Hel:

- rejon parku wydmowego (w sąsiedztwie obiektów Stacji Morskiej Uniwersytetu Gdańskiego przy tzw. Małej Plaży) oraz rejon cypla z trasą spacerową, biegnącą od portu rybackiego, brzegiem Zatoki w powiązaniu z obiektami Muzeum Obrony Wybrzeża (R5)

Otwarte tereny zieleni rekreacyjnej o znaczeniu ponadlokalnym, posiadające potencjał do rozwoju istniejących funkcji rekreacyjnych

Gdańsk:

- Wyspa Sobieszewska oraz otoczenie ujścia Wisły Śmiałej z jeziorem i rezerwatem przyrody Ptasi Raj (R6)
- teren byłego poligonu wojskowego w okolicy zbiornika retencyjnego Jasień i Wróbla Stawu z rozwinięciem w kierunku Matemblewa (R7)
- park i Pomnik Obrońców Westerplatte wraz z polem bitewnym na Westerplatte oraz zespół Twierdzy Wisłoujście z otoczeniem oraz rozwinięciem w kierunku terenów Szańca Zachodniego na przeciwległym brzegu Martwej Wisły w Nowym Porcie (R8)

Gdynia:

- rozległy teren Kolibek – część zachodnia (po Wielki Kack) – przyszły teren rekreacyjno-sportowy z rezerwą na powiększenie ogrodu botanicznego (R9);

Sopot:

- otoczenie Doliny Świemirowskiej

Pruszcz Gdański:

- Faktoria z rozwojowym terenem rekreacyjnym (R10)

Tereny stanowiące rezerwę pod realizację terenochłonnych usług metropolitalnych – parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne

Gdańsk:

- rejon Św. Wojciech (obszar rezerwy pod realizację Narodowego Centrum Sportów Motorowych) (R11)
- rejon planowanego centrum rekreacyjno-sportowego na Zaspie w strefie ochrony pośredniej ujęć: „Czarny Dwór” i „Zaspa” (obszar rezerwy pod realizację Centrum Velodrom ukierunkowanego na potrzeby sportów kołowych (wrotkarsko-rowerowo-wózkarskich z wykluczeniem pojazdów mechanicznych)) (R18)
- rejon planowanego parku rekreacyjno-sportowego w dzielnicy Letnica (R19)

Gdynia:

- rejon planowanego Parku Donas w dzielnicy Dąbrowa (obszar rezerwy pod realizację ośrodka sportów zimowych i teren rekreacyjny) (R12)

Tczew:

- teren byłego poligonu wojskowego (R13)

Malbork:

- rejon ul. Parkowej i Sportowej (obszar możliwego rozwoju zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie usług sportowych i rekreacyjnych) (R14)

Tereny infrastruktury sportu i rekreacji o znaczeniu ponadlokalnym (w tym obiektów związanych z organizacją prestiżowych wydarzeń sportowych i kulturalnych)

Gdańsk:

- stadion piłkarski w Letnicy (spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA) wraz z funkcjami towarzyszącymi w jego bezpośrednim otoczeniu
- obiekty AWFIS w Oliwie
- Stadion Lechia
- Stadionu żużlowy GKS Wybrzeże
- Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich
- Hala Olivia

Gdynia:

- tereny z dominacją funkcji sportowych zlokalizowane między ul. Wołyńską a ul. Stryjską, między lasem a torami kolejowymi (R15)
- Gdyńskie Centrum Sportowe

Sopot:

- strefa obejmująca teren Hipodromu oraz wielofunkcyjnej hali sportowo-widowskiej na granicy z Gdańskiem, wraz z rozszerzeniem w kierunku morza przez obszar parku Hestii (R16)
- otoczenie kompleksu obiektów Opery Leśnej i Łysej Góry
- AquaPark
- kompleks kortów tenisowych i obiektów Sopockiego Klubu Tenisowego

Władysławowo:

- tereny Centralnego Ośrodka Sportu OPO „Cetniewo” we Władysławowie z rozszerzeniem w kierunku portu (R17)

Specyficzne działania dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji sportu i rekreacji o znaczeniu ponadlokalnym:

1. Przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:

- wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego (urządzenia sportowe i rekreacyjne, elementy małej architektury, rekreacyjne trasy piesze i rowerowe),
- zielonej infrastruktury (parki, zieleńce, zielone pierścienie miast);

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ *Budowa basenu olimpijskiego w ramach kompleksu sportowego w Gdyni*

2. Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym m.in.:

- poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (w tym nadwodnych) tworzących spójne ciągi spacerowe łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne,
- uporządkowanie, ochrona oraz ukierunkowanie ruchu turystycznego i rekreacyjnego w obszarach wrażliwych przyrodniczo (np. rejon wydm, obszary parków krajobrazowych, nadmorska strefa przyrodniczo-rekreacyjna) minimalizujące ich nadmierne obciążenie i dewaloryzację – wyznaczanie i oznakowanie wejść i szlaków, zagospodarowanie wybranych przestrzeni,
- podniesienie funkcjonalności oraz estetyki miejsc stanowiących zaplecze obsługi ruchu turystycznego oraz rekreacji mieszkańców metropolii,
- wprowadzenie regulacji w zakresie estetyki sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, w tym w rejonach plaż oraz marin oraz w miejscach symbolicznych o największym prestiżu (np. teren w otoczeniu Pomnika Westerplatte),
- opracowanie i wprowadzenie przez gminy nadmorskie standardów funkcjonalno-estetycznych zagospodarowania pasa nadmorskiego uwzględniających wytyczne ilościowe i jakościowe dotyczące lokalizacji obiektów, jak również standardy estetyczne,
- poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnętrznych (Młode Miasto jako miejsce cumowania jednostek pływających).

Przykładowe przedsięwzięcia:

- ✓ *Zrównoważone zagospodarowanie strefy buforowej lasów TPK*

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Wyspa Sobieszewska – Pas Nadmorski Wschodni ✓ Uprządkowanie i przywrócenie pierwotnego charakteru Doliny Radości <p>3. Umożliwienie wprowadzenia ogólnodostępnych ciągów pieszych i tranzytowych ciągów rowerowych na terenach Rodzinnych Ogrodów Działkowych (w szczególności w sąsiedztwie strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych m.in. w Dolinie Świebirowskiej, Gdyni Redłowie, Gdańsku Przymorze, Zaspie, Nowym Porcie, północnej części miasta Malbork) w celu integracji funkcjonalnej i rekreacyjnego wykorzystania obszarów otaczających.</p> <p>4. Uwzględnienie w polityce przestrzennej gmin zidentyfikowanego potencjału dotyczącego możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji metropolitalnych (parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne) poprzez przygotowanie planistyczne i studialne (odpowiednie zapisy w dokumentach planistycznych, opracowanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennych) w celu przygotowania oferty inwestycyjnej oraz zabezpieczenia tych terenów przed ich przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją.</p>
V. TERENOCHŁONNE FUNKCJE GOSPODARCZE
<p>Strategiczne rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych⁵:</p> <p><u>Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług⁶ w otoczeniu Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku</u></p> <p>Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku PKM Gdańsk Rębiechowo o powierzchni 50 ha (obszary działek w obrębie 23), zlokalizowany pomiędzy linią kolejową a lotniskiem (G5) • dwa tereny po północnej stronie lotniska i linii kolejowej: o powierzchni 161 ha (obszary działek w obrębach 3, 23, 24) – (G6) i o powierzchni 33 ha (obszary działek w obrębie Klukowo) – (G7) • dwa tereny po południowej stronie lotniska (obszary działek w obrębie 24): o powierzchni 80 ha (G9) i o powierzchni 50 ha (G10) <p>Żukowo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • teren o powierzchni 60 ha (obszary działek w obrębie Czaple) – (G8) • teren o powierzchni 143 ha (obszary działek w obrębie Barniewice) – (G4) <p><u>Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług⁷ w sąsiedztwie portów morskich oraz pod kluczową infrastrukturę logistyczną :</u></p> <p>Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w granicach portu morskiego w Gdańsku w dzielnicach Stogi i Przeróbka teren o powierzchni 444 ha (Pomorskie Centrum Logistyczne) (G22) <p>Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w granicach portu morskiego w Gdyni oraz w jego zapleczu (tereny w miastach: Gdynia, Reda, Rumia, Wejherowo i gminach: Kosakowo, Wejherowo) jako Dolina Logistyczna <p>Tczew (miasto i gmina):</p> <ul style="list-style-type: none"> • teren (obszary działek: w mieście – w obrębie 3, w gminie – w obrębach Zajączkowo i Tczewskie Łąki Tczew) o powierzchni 129 ha (Terminal intermodalny w Zajączkowie Tczewskim) – (G13) <p><u>Inne tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług⁸</u></p> <p>Gdynia:</p>

⁵ Jako kryteria wyznaczania strategicznych obszarów, zgodnie z metodologią określoną w Ekspertyzie: *Dostępność terenów inwestycyjnych oraz możliwości rozwoju mieszkalnictwa w obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot* (PPR DOM Sp. z o.o., wrzesień 2015), przyjęto: położenie poza najważniejszymi ograniczeniami środowiskowymi oraz wynikającymi z istniejącego i planowanego zagospodarowania; minimalną powierzchnię – 20 ha; dostępność transportową: kolejową (położenie w odległości do 1 km od stacji i przystanków kolejowych na czynnych liniach kolejowych), drogową (położenie w odległości do 3 km od istniejących i projektowanych węzłów autostrady A1, dróg ekspresowych S6 i S7 oraz Obwodnicy Trójmiasta, Obwodnicy Metropolitalnej, OPAT, obwodnicy Żukowa), lotniczą (położenie w odległości 5 km lotniska w Gdańsku i potencjalnego w Gdyni) i morską (położenie w odległości 5 km od portów w Gdańsku i Gdynia oraz 3 km od portów i przystani o potencjale gospodarczym); dostępność do infrastruktury technicznej: położenie w zasięgu dostępności do gazu przewodowego (w tym w zasięgu obszarów przewidywanych do gazyfikacji), położenie w zasięgu dostępności do sieci elektroenergetycznej wysokich napięć z możliwością bezpośredniego włączenia w stację elektroenergetyczną; istniejące zagospodarowanie i sytuację planistyczną: zagospodarowanie terenu pod funkcje usługowe, produkcyjne, magazyny i składy.

⁶ Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

⁷ Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

⁸ Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko

- teren w dzielnicy Wielki Kack wzdłuż ulicy Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta oraz sąsiadująca część obszaru Kaczyc Buków o powierzchni 49 ha (G20)

Gniew:

- teren położony na obszarze miejskim, wzdłuż północnej granicy miasta o powierzchni 68 ha (G35)

Lębork:

- teren w zasięgu specjalnej strefy ekonomicznej o powierzchni 32 ha (G15)

Malbork (miasto):

- teren zlokalizowany wzdłuż północnej granicy miasta, częściowo objęty specjalną strefą ekonomiczną, częściowo zainwestowany o powierzchni 70 ha, (G33)

Pruszcz Gdański (gmina)

- dwa sąsiadujące ze sobą (przedzielone drogą) tereny o powierzchni 38 i 105 ha w miejscowości Przejazdowo (G23) i (G24), które zlokalizowane są w granicach potencjalnego kompleksu (około 1.300 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie Gdańska, gminy Pruszcz Gdański i Cedry Wielkie, wzdłuż S7 od węzła Koszwały do węzła Olszynka po teren Rafinerii w Gdańsku;
- teren w rejonie miejscowości Borkowo i Straszyn o powierzchni 28 ha (G25)
- teren w miejscowości Rusocin o powierzchni 80 ha (G26), który zlokalizowany jest w granicach potencjalnego kompleksu (około 1.000 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie gminy Pruszcz Gdański przy południowo-zachodniej granicy z miastem Pruszcz Gdański wokół węzła Rusocin na A1
- teren w miejscowości Ciepłowo o powierzchni 43 ha (G27)

Rumia:

- teren o powierzchni 110 ha (G16)

Tczew (miasto):

- teren położony wzdłuż południowej granicy miasta o powierzchni 54 ha (G29)

Tczew (gmina):

- teren w miejscowości Swarżyn o powierzchni 120 ha (G30)
- teren w miejscowości Gnieszewo o powierzchni 63 ha (G31)

Władysławowo:

- teren położony bezpośrednio przy drodze powiatowej Strzelno-Swarzewo (G1), z planowaną funkcją węzła transportowego o powierzchni 247 ha (obszary działek w obrębach 08 i 09), graniczący z terenem zamkniętym (wojskowym)

Żukowo:

- teren w miejscowości Chwaszczyno o powierzchni 65 ha (G19)
- teren w miejscowości Banino zlokalizowany w Żukowskim Korytarzu Inwestycyjnym o powierzchni 95 ha (G21)

Tereny pod inwestycje przemysłu uciążliwego⁹

Gdańsk:

- teren w granicach portu morskiego w Gdańsku w dzielnicach Stogi i Przeróbka (Pomorskie Centrum Logistyczne) o powierzchni 444 ha (G22)
- teren zlokalizowany w sąsiedztwie rafinerii oraz zabudowy produkcyjno-usługowej o powierzchni 163 ha (obszary działek w obrębie 300) (G11)

Pelplin:

- teren w pobliżu miejscowości Rajkowy o powierzchni 213 ha (G34)

Tczew (miasto i gmina):

- teren (obszary działek: w mieście – w obrębie 3, w gminie – w obrębach Zajęczkowo i Tczewskie Łąki Tczew) o powierzchni 129 ha (Terminal intermodalny w Zajęczkowie Tczewskim) – (G13)

Tczew (miasto):

⁹ Inwestycje z zakresu przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i zakładów stwarzających ryzyko poważnej awarii przemysłowej.

- teren położony wzdłuż północnej granicy miasta, w zasięgu specjalnej strefy ekonomicznej o powierzchni 158 ha (**G28**)

Tereny potencjalnej rezerwy pod funkcje terenochłonne, wymagające zmiany stanu prawnego

Gdynia:

- teren w dzielnicy Obłuze, obecnie w użytkowaniu jako teren ogrodów działkowych, o istotnym potencjale do rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo potencjalnego portu lotniczego w Kosakowie o powierzchni 212 ha (**G17**)

Pruszcz Gdański (miasto i gmina):

- teren obecnego lotniska, możliwy do zagospodarowania w przypadku decyzji o zniesieniu terenu zamkniętego o powierzchni 360 ha (**G36**)

Specyficzne działania dla strategicznych obszarów rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych:

1. Wykorzystanie (w tym zabezpieczenie przed innym przeznaczeniem i zainwestowaniem) rezerw terenowych w bezpośrednim sąsiedztwie portów w Gdańsku i Gdyni do rozwoju i wzmacniania sektora portowo-logistycznego:

do 2020 roku:

- budowa terminalu intermodalnego na terenie obrębu geodezyjnego Zajączkowo 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.

2. Uwzględnienie w polityce przestrzennej gmin zidentyfikowanego potencjału dotyczącego możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych, mogących mieć strategiczny wpływ na pozycję konkurencyjną obszaru metropolitalnego (w tym przemysłu uciążliwego oraz baz, składów i lekkiej produkcji) poprzez przygotowanie planistyczne i studialne w celu przygotowania oferty inwestycyjnej oraz zabezpieczenia tych terenów przed ich przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją; w przypadku lokalizacji obejmujących zasięgiem kilka gmin – konieczność spójnego, zaplanowanego, etapowanego realizowania zainwestowania tych obszarów oraz wyznaczenia i określenia roli koordynatora.

- 6) Wzmacnianie potencjału terenów położonych poza rdzeniem metropolii oraz poza zidentyfikowanymi strategicznymi obszarami rozwoju funkcji metropolitalnych poprzez m.in.:

- a) rozwój stref śródmiejskich i dzielnic centralnych w miastach wielofunkcyjnego pasma osadniczego (Pruszcz Gdański, Rumia, Reda), w tym lokalizowanie w nich usług centrotwórczych, współtworzących ofertę metropolitalną oraz podnoszenie jakości związanych z nimi przestrzeni publicznych,
- b) rozwój terenochłonnych funkcji metropolitalnych (parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne, itp.) związanych ze specyficznym potencjałem określonych miejsc (np. uwarunkowania krajobrazowe) oraz podnoszenie walorów funkcjonalnych i przestrzennych takich lokalizacji,
- c) rozwój funkcji turystycznych uzupełniających metropolitalną ofertę czasu wolnego w miejscach o szczególnym potencjale do włączenia w markowy, sieciowy produkt o randze co najmniej ponadregionalnej,
- d) kontynuację, rozwój i promocję wydarzeń mających, lub mogących mieć znaczenie metropolitalne (co najmniej ponadregionalne) związanych z:
 - istniejącymi obiektami o znaczeniu metropolitalnym (np. cykliczne wydarzenia organizowane w oparciu o potencjał zamków w Malborku i w Gniewie – oblężenie zamku, turnieje rycerskie, itp.),
 - tradycjami regionu Kaszub i Kociewia,
 - innymi inicjatywami lokalnymi, mogącymi przyciągać turystów z Polski i zagranicy w celu poznawania unikalnych w skali kraju produktów i wydarzeń.

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

Ustalenia	
Z 2.1.1.	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Z 2.1.3.	
Z 2.1.4.	
Z 2.1.8.	Z 2.1.8.
D 2 a, c (tiret 1-2), d	
D 3 a-e	
D5 (w tabeli w zakresie obszarów)	
D6 a-d (tiret 1-3)	

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 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):
- a. wykorzystujących w pierwszej kolejności tereny zainwestowane gospodarczo (*brown field*), w tym przemysłowe, pokolejowe, powojenne oraz popegeerowskiej zabudowy gospodarczej,
 - b. 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 i wynikać z uzasadnionej potrzeby¹,
 - c. w bezpośrednim zasięgu oddziaływania istniejących kompleksów przemysłowych,
 - d. odpowiednio skomunikowanych z układem drogowym i kolejowym,
 - e. posiadających możliwości obsługi przez transport zbiorowy,
 - f. 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:
- a. posiadać co najmniej 20 ha powierzchni jako zwarty teren (z możliwością przyłączania obszarów sąsiednich w przyszłości), umożliwiając lokalizację różnorodnych funkcji gospodarczych,
 - b. dla zwiększania potencjału inwestycyjnego i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej w miarę możliwości tworzyć komplementarną całość w powiązaniu z istniejącymi terenami zabudowy produkcyjnej lub usługowej,
 - c. 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;
 - d. 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;
 - e. 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;

¹ Na podstawie przeprowadzonych bilansów potrzeb (wynikających m.in. z prognoz ekonomicznych) oraz istniejących i potencjalnych możliwości i ograniczeń.

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^{2,3}) 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 północno-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*.
- 6) Podejmowanie działań wzmacniających i rozwijających funkcje małych portów i przystani morskich:
 - a) Hel - w oparciu o funkcje wiodące (rybołówstwa i turystyczną), a także zachowanie funkcji

² 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.

³ 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.

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);

b) 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-usługowe 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*).

c) Władysławowo - w oparciu o funkcje wiodące (przemysłu stoczniowego, 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-usługowe morskich farm wiatrowych, platform wydobywczych gazu i ropy naftowej),
- rozwoju infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi jednostek turystycznych.

d) 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);

e) 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);

f) 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;

g) Jastarnia - w oparciu o funkcję 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 Nowym Stawie jako ośrodka o niskim poziomie rozwoju oraz umiarkowanym potencjale rozwojowym;
 - 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): Kartuzy i Puck,
 - b) sektorze przemysłowym: Tczew i Żukowo,
 - c) rolnictwie: 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 WYTYCZNYCH 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 obszaru metropolitalnego 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 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*): Wicko (z kierunku Głównicy) - 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*): Sulęcyno (z kierunku Parchowo) - Stężycza - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Kaliska - Lubichowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Morzeszczyn - Gniew - Gniew (m.) (w kierunku na Kwidzyn),

b. międzyregionalne:

- nr 12 (*Trasa Zamków Polski Północnej*): Gniew (z kierunku Smętowo Graniczne) - Gniew (m.) - Korzeniewo (gm. Kwidzyn) - Ryjewo - Biała Góra (gm. Sztum) - Malbork (z kierunku Sztumskie Pole (gm. Sztum)) - Malbork (m.) - Lichnowy - Tczew (m.) - Tczew (w kierunku na Starogard Gdański) - Stężycza (z kierunku Kościerzyna) - Sulęcyno (w kierunku Parchowo),

na odcinku *Lichnowy - Tczew* przebieg tożsamy z trasą nr 2 *WTR Prawobrzeżna*,

- nr 15 (*Trasa Pałaców i Zamków*): Cewice (z kierunku Czarna Dąbrówka) - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Łęczyce - Choczewo - Lubiatowo (gm. Choczewo) - Białogóra (gm. Krokowa) - Puck - Puck (m.) - Wejherowo - Wejherowo (m.) - Szemud - Przodkowo - Kartuzi - Kartuzi (m.) - Stężycza - Sulęcyno (w kierunku Parchowo),

c. regionalne:

- nr 111: Przetoczyno (gm. Szemud) - Przodkowo - Kartuzi - Kartuzi (m.) - Somonino (w kierunku: Nowa Karczma),
- 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, w kierunku Kościerzyna),
- nr 116: Gdańsk (m.) - Kolbudy - Przywidz (w kierunku: Nowa Karczma),
- nr 117: Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański (m.) - Pruszcz Gdański - Pszczółki - Trąbki Wielkie (w kierunku: Skarszewy) - Pelplin (z kierunku: Starogard Gdański) - Gniew - Gniew (m.),
- nr 118: Malbork (m.) - Malbork - Miłoradz - Tczew (m.) - Tczew - Pszczółki - Suchy Dąb - Cedry Wielkie - Przegalina (m. Gdańsk),
- nr 119: Malbork (z kierunku: Sztum) - 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 125: Kartuzi (m.) - Kartuzi - Chmielno - Sierakowice (w kierunku: Czarna Dąbrówka),
- nr 130 (*Na Kolejowym Szlaku*): Cewice (z kierunku: Czarna Dąbrówka) - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Wicko - Łeba (m.),
- nr 133: Gdańsk (m.) - Sopot - Gdynia - Chwaszczyno (gm. Żukowo) - Żukowo (m.) - Kobysewo (gm. Przodkowo),
- 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 - Szalenieć (gm. Stare Pole) - woj. warmińsko-mazurskie oraz odgałęzienie 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, w kierunku: Pomysk (gm. Bytów)) - Parchowo - Sulęcyno - Stężycza - Somonino - Żukowo - Żukowo (m.),

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

- 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:

- Łeby: Łeba,
- Piaśnicy: Piaśnica i jezioro Żarnowieckie,
- prawobrzeżnych ramion delty Wisły: Nogat, Szarpawa, Wisła Królewiecka, Wielka Świąta - Tuga,
- Martwej Wisły i Motławy,
- Raduni: Radunia, kółko Jezior Raduńskich,
- Redy: Reda,
- Wieprzy: Wieprza i Pokrzywna, Studnica,
- Wierzy: Wierzyca;

b. śródlądowych żeglarskich w oparciu o:

- Międzynarodowe Drogi Wodne E-40 i E-70 oraz inne rzeki Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Świąta - Tuga, Motława),
- akweny żeglarskie: Zalew Wiślany oraz jeziora: Gowidlińskie, Mausz, Raduńskie, Somińskie i Żarnowiec wraz z ich systemami rzecznyymi,

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

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,
- 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 (*Hanzańska Trasa Rowerowa*): woj. zachodniopomorskie - Zaleskie (gm. Ustka) - Ustka (m.) - Smołdzino - Główny - Wico - Łeba - Wico - 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*: Łeba, Nogat, Martwa Wisła, Motława, Piaśnica, Pilica, Radunia, Reda, Wielka Świeta – Tuga, Wierzyca, Wisła Królewiecka;

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

do 2020 roku:

- Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław (Wisła 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 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), Rzucewie (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 (Gowidlińskie, Mausz, Raduńskie, Somińskie i Żarnowiec) wraz z likwidacją barier technicznych (przebudowa mostów na zwodzone) na odcinkach szlaków wodnych łączących duże akweny;

- 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), Rzucewo (gm. Puck), Salino (gm. Gniewino), Sasino (gm. Choczewo), Starbienino (gm. Choczewo), Wejherowo, Wierzchucino (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;
- *Szlak historii Żuław*: obejmujący dwa szlaki *Menonitów* i *Domów podcieniowych* ukazujących wyjątkowe walory krajobrazowe Żuław; obejmuje szereg miejscowości: Kieźmark, Leszkowy, Miłocin, Trutnowy, Wocławy, 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*: Gniew, Malbork, Lębork, Kwidzyn;
- *Szlak zabytków hydrotechniki*: Gdańsk; Czymanowo (gm. Gniewino); Bielkowo, Łapino (gm. Kolbudy); Malbork; Międzyłęż, Stocki Młyn (gm. Pelplin); Pruszcz Gdański; Juszkowo, Prędzieszyn, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański); Czarnocin (gm. Skarszewy); Rybaki (gm. Somonino); Drewnica, Mikoszewo, Rybina (gm. Stegna); Sulęczyno; Sztutowo; Tczew; Rutki (gm. Żukowo);
- *Szlak latarni morskich*: Gdańsk Nowy Port, Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Stilo (gm. Choczewo), Sopot, Rozewie (gm. Władysławowo);
- *Szlak bursztynowy*: Bąkowo (gm. Kolbudy), Chłapowo (gm. Władysławowo), Gdańsk, Malbork, Niedźwiedzówka (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 1-4), b (tiret 1-2), c (tiret 1-17),	
Zasada 2.3.9. a (tiret 1-8), 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 obszaru metropolitalnego 2.4.
KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

2.4.1. Zasada hierarchizacji sieci transportowej według jej ważności dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej obszaru metropolitalnego:

- a. infrastrukturę transportową szczególnie ważną dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej obszaru metropolitalnego 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);
 - 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 Szarpawę - 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 Zajęczkowie Tczewskim.
- b. infrastrukturę drogową szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej obszaru metropolitalnego i obsługi linii transportowych użyteczności publicznej tworzą drogi¹:
 - nr 7 (droga nr S6 (OMT) węzeł „Żukowo” – droga nr S6 (OZT) węzeł „Karczemki”),
 - nr 20 (odcinek: Kościerzyna – droga nr S6 (OMT) węzeł „Żukowo”),
 - nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański - Malbork),
 - nr 211 (odcinek: Sierakowice - Kartuzy - Żukowo),
 - nr 213 (odcinek: Wicko - Celbowo),
 - nr 214 (Łeba - Lębork - Sierakowice),
 - 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 – Trąbki Wielkie),
 - nr 224 (droga nr 218 - Kartuzy - Skarszewy - Tczew),
 - nr 226 (droga nr 222 – droga nr A1 węzeł „Rusocin” - Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo),

¹ 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 229 (odcinek: droga nr A1 - Pelplin – droga nr 91 Rudno),
 - 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),
 - droga łącząca intermodalny terminal kontenerowy w Zajączkowie z drogą nr A1 węzeł „Stanisławie”.
- c. infrastrukturę kolejową szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej obszaru metropolitalnego tworzą linie:
- nr 9 (odcinek: Malbork – Tczew - Gdańsk Główny),
 - nr 131 (odcinek: Smętowo - Tczew),
 - nr 201 (odcinek: Somonino – Gdynia Port),
 - nr 202 (odcinek: Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Łębork),
 - nr 203 (odcinek: Tczew – Starogard Gdański),
 - nr 213 (Reda - Hel),
 - nr 214 (Somonino - Kartuzy),
 - nr 226 (Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny),
 - nr 229 (odcinki: Pruszcz Gdański - Glińczę - 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) – PKM,
 - nr 746 (Gdynia Główna Osobowa - Gdynia Port);

2.4.2. Zasada kształtowania struktury sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych w oparciu o techniczną klasyfikację dróg:

- 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), 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: Kościerzyna – Żukowo), nr 55, nr 90, nr 91 (odcinek: droga nr S7 (OPG) węzeł „Gdańsk – Lipce” – wewnętrzny Port Morski Gdańsk), nr 211, nr 214, nr 216 (odcinek: Reda - Władysławowo), nr 218 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - Chwaszczyno), nr 221 (droga nr 501 – Kowale – Kolbudy), nr 222 (odcinek: droga nr S6 (OZT) węzeł „Straszyn” – Trąbki Wielkie - Jabłowo), nr 224 (odcinek: 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 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, nowe odcinki dróg wojewódzkich,
- e. drogi zbiorcze (Z) - pozostałe odcinki dróg wojewódzkich w granicach obszaru metropolitalnego,

przy czym dla dróg klasy G i Z na wniosek zarządcy drogi można przyjąć wyższą klasę²;

2.4.3. Zasada techniczno-eksploatacyjnej hierarchizacji sieci kolejowej według maksymalnej prędkości pociągów V_{\max} [km/h]:

- a. $120 < V_{\max} \leq 200$ – linie kolejowe nr: 9, 131, 202, 204, 248,
- b. $90 < V_{\max} \leq 120$ – linie kolejowe nr: 201, 203, 207, 213, 214, 205,
- c. $V_{\max} \leq 90$ – pozostałe linie kolejowe;

2.4.4. Zasada zachowania w procesie planowania sieci drogowej wymagań w zakresie:

- a. hierarchizacji sieci drogowej wymagającej z dopasowania do siebie kategorii i klas łączących się dróg
- b. regulacji dostępu do drogi, w tym normatywnych odległości węzłów drogowych przy lokalizacji dodatkowych węzłów w ciągach dróg klasy A, S, GP i G,
- c. użytkowania drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, głównie poprzez oddzielanie od siebie ruchu lokalnego i tranzytowego,
- d. ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacji przyrodniczej,
- e. minimalizacji kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń w przypadku obsługi terenów rozwoju osadnictwa,
- f. oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego³;

2.4.5. Zasada hierarchizacji infrastruktury służącej integracji transportu pasażerskiego w obszarze metropolitalnym wyróżniając:

- a. 4 węzły integracyjne krajowe (K): Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy i Tczew;
- b. 4 węzły integracyjne regionalne (R): Gdańsk-Wrzeszcz, Łębork, Malbork, Wejherowo;
- c. 14 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;
- d. 27 węzłów integracyjnych lokalnych (L): Gdańsk Brętowo, Gdańsk Czerwony Most, Gdańsk Jasień, Gdańsk Orunia, Gdańsk Politechnika, Gdańsk Przymorze Uniwersytet, Gdańsk Stocznia, Gdańsk Zaspą, Gdańsk Żabianka AWFis, Gdynia Grabówek, Gdynia Orłowo, Gdynia Redłowo, Gdynia Stocznia, Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana, Kosakowo, Łeba, Pelplin, Pszczółki, Puck, Rumia Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot Kamienny Potok, Sopot Wyścigi, Wejherowo Śmiechowo, Władysławowo, Żukowo Wschodnie;
- e. 66 przystanków zintegrowanych (PZ): Babi Dół, Borkowo, Bożepole Wielkie, Ciepłowo, Chałupy, Czarlin, Garcz, Garczegorze, Gdańsk Nowe Szkoty, Gdańsk Stadion Expo, Gdańsk Lipce, Gdańsk Strzyża, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Matarnia, Gdynia Cisowa, Gdynia Leszczynki, Gdynia Oksywie, Gdynia Stadion, Glinicz, Godętowo, Gołubie Kaszubskie, Gościcino Wejherowskie, Hel, Jastarnia, Jastarnia Wczasy, Jurata, Kiełpino Kartuskie, Królewsko Malborskie, Krzeszna, Kulice Tczewskie, Lędziechowo, Łębork Nowy Świat, Lisewo, Majewo, Malbork Kałdowo, Miechucino, Miłobądz, Mojusz, Morzeszczyn, Mrzezino, Nowa Wieś Lęborska, Pępowo, Prokowo, Reda Pieszewo, Reda Rekowo, Reskowo, Rewa, Rębiechowo, Rokitki Tczewskie, Różyny, Rumia Biała Rzeka, Skowarcz, Sławki, Stare Pole, Steknica, Strzebielino Morskie, Subkowy, Swaróżyn, Swarzewo, Szymankowo, Wejherowo Nanice, Wieżyca, Władysławowo Port, Wrzeście, Żelistrzewo;

2.4.6. Zasada kształtowania metropolitalnego węzła lotniczego w oparciu o:

- a. port lotniczy w sieci TEN-T: Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku,
- b. Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo,
- c. lotnisko Pruszcz Gdański;

2.4.7. Zasada kształtowania metropolitalnej struktury sieci portów morskich i rzecznych w oparciu o:

² w celu uzyskania zgodności z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

³ 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.).

- a. 2 porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni,
- b. 3 regionalne porty morskie ważne dla gospodarki morskiej w Helu, Łebie i Władysławowie,
- c. 4 lokalne porty morskie o funkcjach rybackich i turystycznych w: Jastarni, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Pucku,
- d. 2 porty rzeczne w Tczewie (Wisła, km 909) i Malborku (Nogat, km 22,8)

2.4.8. Zasada minimalizacji konfliktów ograniczających funkcjonowanie i rozwój transportu poprzez:

- a. zapewnienie właściwych parametrów obiektów mostowych (drogowych i kolejowych) zlokalizowanych w ciągu dróg wodnych umożliwiających właściwe funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej;
- b. 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;

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego:

2.4.9. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w metropolitalnych korytarzach transportowych (pucki, lęborski, kartusko-kościerski, tczewski, żuławski) obejmującego priorytetowe działania, służące poprawie powiązań rdzenia obszaru metropolitalnego z jej otoczeniem funkcjonalnym oraz tworzeniu warunków dla rozwoju wielomodalnych przewozów osób i towarów;

2.4.10. Zasada zróżnicowania zintegrowanej polityki transportowej w stosunku do:

- a. ogólnych stref obszaru metropolitalnego:
 - rdzeń: Gdańsk, Gdynia i Sopot,
 - strefa zewnętrzna obejmująca pozostałe gminy obszaru metropolitalnego,
- b. lokalnych stref miejskich.

Zróżnicowanie dotyczyć powinno przede wszystkim:

- odmiennej roli transportu zbiorowego w obsłudze tych stref,
- narzędzi regulowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczby miejsc postojowych i miejsc parkowania, organizacji parkingów i miejsc postojowych, odpłatności za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych) i ciężarowych,
- lokalizacji określonych elementów infrastruktury transportowej (węzłów i przystanków przesiadkowych transportu zbiorowego, parkingów P&R, B&R, K&R, centrów logistycznych).

2.4.11. Zasada kształtowania podstawowego układu drogowego w rdzeniu obszaru metropolitalnego w oparciu o rusztowy układ tras przebiegających:

- a. południkowo (na kierunku północ-południe), który tworzą: Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (droga nr S7), Obwodnica Zachodnia Trójmiasta (droga nr S6), Trasa Średnicowa (droga nr 468) wspomagana przez pozostałe, równoległe elementy głównego korytarza transportowego lokalizowane przy terenach PKP (Droga Czerwona),
- b. równoleżnikowo (na kierunku wschód – zachód), który tworzą: Obwodnica Południowa Gdańska (droga nr S7), ul. Armii Krajowej (droga nr 501) w Gdańsku, Trasa Słowackiego (droga nr 472) w Gdańsku, ciąg ulic: Nowej Spacerowej i Nowej Kielnieńskiej (droga nr 218) w Gdańsku, ul. Wielkopolska (droga nr 474) w Gdyni, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni,

z zachowaniem funkcji tych połączeń dostosowanych do ich bezpośredniego otoczenia;

2.4.12. Zasada kształtowania zintegrowanej sieci metropolitalnego transportu zbiorowego w oparciu o transport szynowy i system dowozu pasażerów środkami transportu autobusowego, trolejbusowego, tramwajowego, wodnego i rowerowego do węzłów integracyjnych spełniających standardy właściwe dla rangi węzła.

2.4.13. Zasada priorytetu rozwoju sieci transportowej obszaru metropolitalnego w zakresie:

- a. budowy brakujących lub szczególnie ważnych elementów sieci transportowej, podnoszących istotnie (skokowo) ich sprawność i bezpieczeństwo ruchu, a także możliwości obsługi transportowej portów, obszarów przemysłowych i usługowych oraz dojazdów do rdzenia obszaru metropolitalnego,

- b. budowy i modernizacji transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych umożliwiających integrację transportu regionalnego i metropolitalnego, z zapewnieniem odpowiednich standardów,
- c. budowy lub modernizacji brakujących elementów sieci tras rowerowych i ciągów pieszych zapewniających dobrą obsługę węzłów integracyjnych lub przystanków zintegrowanych,
- d. wdrażania Inteligentnych Systemów Transportu, umożliwiających stosowanie nowoczesnych, innowacyjnych i zaawansowanych metod zarządzania ruchem i przewozami,
- e. zapewnienia odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko budowanych lub modernizowanych elementów infrastruktury transportowej.

2.4.14. Zasada kształtowania sieci przystani morskich w obszarze metropolitalnym w oparciu o 30 przystani morskich: Dębki, Chałupy I, Chałupy II, Chłapowo, Karwia, Jastarnia I, Jastarnia III, Kuźnica I, Kuźnica II, Swarzewo, Ośtonino, Mechelinki, Rewa I, Rewa II, Oksywie, Obłuże, Orłowo, Marina Gdynia, Górki Zachodnie, Górki Wschodnie, Świbno, Jelitkowo, Sopot, Molo Sopot, Jantar, Stegna, Kąty Rybackie II, Krynica Morska, Piaski (Nowa Karczma);

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 w obszarze metropolitalnym odcinków dróg krajowych, głównie dróg ekspresowych nr S6 i S7;
- 2) Budowa nowej i dostosowywanie istniejącej infrastruktury liniowej i węzłowej w sieci TEN-T do standardów określonych w wytycznych TEN-T⁴; standardy te dotyczą także infrastruktury dostępowej portów w strefie „ostatniej mili” na obszarze Gdańska i Gdyni będących węzłami miejskimi TEN-T; w tym zakresie do podstawowych inwestycji w obszarze metropolitalnym 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 nowego połączenia Portu Lotniczego Gdańsk z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiejskiej (węzeł Miszewo) w ciągu drogi nr 472,

b) w zakresie modernizacji linii kolejowych i rozwoju 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 (Tabl. 2, poz. 1),
- modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 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:

⁴ 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) Budowa i modernizacja dróg o funkcji ponadregionalnej i regionalnej w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego:

- a) służących usprawnieniu powiązań z węzłami autostrady A1 i 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),
- rozbudowa drogi nr 226 na odcinkach autostrada A1 węzeł Rusocin - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo (Tabl. 1, poz. 15),

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 i gminnych na odcinkach stanowiących dojazdy do węzłów „Leśnice”, „Łębork-Południe”, „Łęczyce”, „Strzebielino”, „Luzino” na drodze nr S6 i węzłów „Cedry Małe”, „Dworek”, „Nowy Dwór Gdański” na drodze nr S7;

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

do 2020 roku:

- Żukowa w ciągu drogi nr 20 (Tabl. 1, poz. 4),
- Kartuz w ciągu drogi nr 211 – I etap (Tabl. 1, poz. 13),

po 2020 roku:

- Malborka w ciągu drogi nr 22,
- Kartuz w ciągu drogi nr 211 – II etap i nr 228,
- Łęborka w ciągu drogi nr 214,
- Władysławowa w ciągu drogi nr 215,
- Wejherowa w ciągu drogi nr 218,
- Żukowa i Sierakowic w ciągu drogi nr 211,
- Trąbek Wielkich w ciągu drogi nr 222
- 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 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański (Tabl. 1, poz. 9),
- rozbudowa drogi nr 212 na odcinku Osowo Łęborskie – Unichowo,

- 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 drogi nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,
- rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,

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 Pachółkiem) i ulicy nowej Kielnieńskiej.

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

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

do 2020 roku:

- nr 207 (na odcinku Grudziądz - Kwidzyn - Malbork) (Tabl. 2, poz. 9),
- nr 229 (na odcinku Łębork - Łeba),
- nr 250 w zakresie jej wydłużenia na odcinku Rumia – Wejherowo (Tabl. 2, poz. 10),
- 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 229 (na odcinku Pruszcz Gdański - Łębork),

b) poprawy dostępności 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:

- 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 - Łębork,
- d) rewitalizacji linii kolejowych nr 230 (Wejherowo – Garczegorze) i 230A (Rybno Kaszubskie – Żarnowiec) na odcinkach poprawiających dostępność planowanej elektrowni jądrowej,
- e) rozbudowa układu linii kolejowych w Kartuzach dla usprawnienia powiązań kolejowych z Trójmiastem,
- f) rewitalizacji linii kolejowej nr 256 (Szymankowo – Nowy Dwór Gdański),
- g) rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa.

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

do 2020 roku:

- Malborku, Łęborku,
- 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 lądu:

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 porcie Gdańsk (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 drogi nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia) wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Stanisławie*;

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

- a) w portach o największym potencjale w tym zakresie (Władysławowo), 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: Jastarnia, Hel oraz Krynica Morska.

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

Alternatywnym rozwiązaniem może być budowa kanału łączącego Zalew Wiślan z Zatoką Gdańską (przez Mierzę 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 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.

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

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

Ustalenia
Zasada 2.4.2. a-e,
Zasada 2.4.5. a-d,
Zasada 2.4.11. a-b,
Działanie 2) a (tiret 1-2), b (tiret 1-5),
Działanie 3) a (tiret 1-3), b (tiret 1-2), c (tiret 1-2, 4),
Działanie 4) a (tiret 1, 3-4), b (tiret 1-3),
Działanie 7) (tiret 1-9, 13-14),
Działanie 10)

Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.4.4. a-f,	Zasada 2.4.4. a-d, f,
Zasada 2.4.5. e,	Zasada 2.4.5. e,
-	Zasada 2.4.6. a-c,
-	Zasada 2.4.7. a-c,
Zasada 2.4.8. a-b,	Zasada 2.4.8. a,
Zasada 2.4.9.	Zasada 2.4.9.
Zasada 2.4.10. a (tiret 1-2), b,	-
Zasada 2.4.12.	-
Zasada 2.4.13. a-d,	Zasada 2.4.13. a-d,
Zasada 2.4.14.	-
-	Działanie 1)
-	Działanie 2) a (tiret 6), b (tiret 6),
Działanie 3) a (tiret 4-8), b (3-9), c (3, 5-10),	Działanie 3) a (tiret 4-8), b (3-9), c (3, 5-10),
Działanie 4) a (tiret 2,5), c (tiret 1)	Działanie 4) a (tiret 2,5), c (tiret 1)
Działanie 5) a-f	Działanie 5) a-f
-	Działanie 6) tiret 2,
-	Działanie 13)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 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 korytarzach infrastrukturalnych - w tym dwóch rangi krajowej:
- a. *Doliny Wisły*, w którym zlokalizowane i planowane są liczne liniowe i węzłowe przedsięwzięcia infrastrukturalne różnych sektorów energetycznych kształtujące podstawy rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego,
 - b. *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:
- a. harmonizację projektowanych budowli z cechami środowiska oraz minimalizację dominacji infrastruktury w krajobrazie, w oparciu o każdorazowe wariantowe analizy krajobrazowe;
 - b. 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 społeczne i 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.:
- a. 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 cieplnej 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 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. 2.000 MW maks. 3.750 MW) w wybranej lokalizacji w strefie wschodniej Półwyspu 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 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* (Tabl. 5, poz. 6),

po 2020 roku:

- budowa dwutorowej linii 400 kV: *Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń* (Tabl. 5, poz. 3),
- 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,
- 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 przesyłów mocy z EJ1,

b) w zakresie sieci dystrybucyjnych:

do 2020 roku:

- budowa linii elektroenergetycznej 110 kV: (Brętowo - Kokoszek), (Chełm - Śródmieście), (Chylonia - Dębogórze - Reda), (Gdańsk Błonia - Maćkowy (Orunia) - Pruszcz Gdańsk), (Gdańsk Błonia - EC Elbląg), (Gdynia Południe - Gdynia Centrum - Gdynia Port), (Młode Miasto - Śródmieście), (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), (Szadółki - Gdańsk I - Piecki), (Żarnowiec - Łebno - Sierakowice), (Żarnowiec - Gdynia Zielenisz),
- modernizacja istniejących linii 110 kV: (Gdynia Grabówek - Gdynia Chylonia),
- budowa głównych punktów zasilania 110/15 kV: Chwaszczyno, Czatkowy, Dębogórze, Gdańsk Doki, Gdynia Centrum, Gdynia Zielenisz, Gniew, Jasień, Karwiny, Łebno, Maćkowy, Miszewo, Nowy Staw, Osowa, Politechnika, Puck, Pszczółki, Rotmanka, Stogi, Szadółki, Śródmieście, Trąbki Wielkie, Uniwersytet, Wejherowo-Śmiechowo,
- budowa stacji energetycznych 110/15 kV na potrzeby farm wiatrowych i fotowoltaicznych: FW Miłobądz-Tczew, FW Miłoradz, FW Nowa Energia I i II, FW Nowa Energia III, FW Nowy Staw, FW Orłowo, FW Stężycza, FW Werblinia (Sulicze), FW Wiszka-Grochowo, 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 relacji 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 Łębork - 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 - Łębork 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:

- rozbudowa Terminala Naftowego w Gdańsku do magazynowania i przeładunku ropy naftowej, produktów naftowych i chemikaliów o łącznej pojemności 700 tys. m³,
- budowa 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),

do 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, w tym:

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 rozbudowy i modernizacji sieci ciepłowniczych (Lębork, Malbork),
- rozbudowa, budowa 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 1-5),
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 6-11), b (tiret 1-4),	-
Działanie 3) a (tiret 2-11), b (tiret 1), c,	-
Działanie 4)	-
Działanie 5) (tiret 2-3),	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 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 najłabszych 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 lęborskim, malborskim, nowodworskim,
 - b) energii słonecznej:
 - z kolektorów słonecznych - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa,
 - z systemów fotowoltaicznych (farm) - w obrębie kompleksów najłabszych 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: kartuskim, lęborskim, wejherowskim,
 - słomy odpadowej z rolnictwa - w powiatach: tczewskim,
 - siana odpadowego z rolnictwa: w powiatach: gdańskim, kartuskim, lęborskim, puckim i wejherowskim,

- odpadowej z hodowli i przetwórstwa rolno-spożywczego - w powiatach: kartuskim, tczewskim i wejherowskim,
 - z plantacji roślin energetycznych - w powiatach: kartuskim i wejherowskim,
 - ze składowisk odpadów komunalnych,
 - z dużych oczyszczalni ścieków,
- d) energii wodnej/wód płynących - na istniejących obiektach piętrzących,
- e) energii geotermalnej: w południowym fragmencie powiatu tczewskiego i w rejonie Łeby;
- 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 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*.
- 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 WYTYCZNYCH 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 3) a (tiret 1-3), b (tiret 1),	-
-	Działanie 4)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 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 charakteryzujących się odpornością na potencjalne awarie i katastrofy przemysłowe oraz wpływających na zdolności obronne państwa;
- 2.7.2. Zasada koordynacji polityki przestrzennej na obszarach otaczających tereny zamknięte w taki sposób, aby przy zapewnieniu ochrony funkcji podstawowej terenów zamkniętych, związanych z realizacją zadań na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa, jednocześnie wykorzystywać cechy ich otoczenia do celów rozwoju w skali lokalnej i regionalnej;
- 2.7.3. Zasada bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych przez uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym stref ochronnych i ograniczeń wokół tych terenów zgodnie z wytycznymi właściwych organów;
- 2.7.4. Zasada tworzenia warunków przestrzennych zapewniających wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie konfliktu i wojny oraz zagrożeń naturalnych;
- 2.7.5. 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, Królewko 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. pozostałe tereny zamknięte oraz elementy infrastruktury transportowej,
 - e. 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.

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.
- 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 łączą 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).

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)	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 2.7.2.	-
-	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 przestrzenne 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 obszaru metropolitalnego 3.1.
UTRZYMANIE I ODTWARZANIE RÓŻNORODNOŚCI BIOLOGICZNEJ I SPÓJNOŚCI
PRZYRODNICZEJ**

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

3.1.1. 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:

- Nadzalewowy (wzdłuż Mierzei Wiślanej, jej wybrzeża i wybrzeża Zalewu Wiślanego),
- Nadmorski (wzdłuż Półwyspu Helskiego i wybrzeża morskiego Bałtyku),
- Doliny Wisły,
- Doliny Stupi i Wdy (środkowy fragment w pd.-zach. części OM),

b. korytarze regionalne:

- Doliny Nogatu,
- Dolin Raduni i Motławy,
- Doliny Szarpawy,
- Dolin Wierzycy,
- Pradoliny Redy-Łeby,

c. korytarze subregionalne:

- Doliny Płutnicy (powiat pucki),
- Doliny Czarnej Wody (powiat pucki),
- Doliny Gizdekpi (powiat pucki),
- Górnego odcinka doliny Piaśnicy (powiat pucki),
- Północnego pasa leśnego Puszczy Darżlubskiej (powiat pucki),
- Rynny Jeziora Żarnowieckiego (powiaty pucki i wejherowski),
- Doliny Buchowskiej Strugi (powiaty pucki i wejherowski),
- Górnego odcinka doliny Łeby (powiat wejherowski),
- Doliny Chełstu (powiat wejherowski),
- Otoczenie Doliny Bolszewki (powiat wejherowski),
- Doliny Gościciny i jej otoczenia (powiat wejherowski),
- Zachodniego pasa leśnego Lasów Wejherowskich (powiat wejherowski),
- Doliny Choczewki i lasów k. Choczewa (powiat wejherowski),
- Pasa leśnego Puszczy Wierchucińskiej (powiat wejherowski),
- Północnego otoczenia Nowej Wsi Lęborskiej (powiat lęborski),
- Otoczenia doliny Słupiny i lasów na wschód od niej (powiat kartuski),
- Doliny Wietcisy (powiat gdański),
- Doliny Reknicy (powiat gdański),
- Doliny Kłodawy (powiat gdański),
- Doliny Czerwonej (powiat gdański),
- Doliny Rutkownicy (powiaty gdański i starogardzki),
- Doliny Górnej Stupi (powiat kartuski),
- Doliny Bukowiny (powiaty lęborski i kartuski),
- Leśnego łącznika dolin górnej Łeby i Bukowiny (powiaty kartuski i wejherowski),

- Doliny Szpęgawy (powiat tczewski),
- Otoczenie dolin Janki, Bielicy i Strugi Młyńskiej (powiat tczewski),
- Leśnego łącznika dolin Raduni i Reknicy (powiaty kartuski i gdański)

d. płaty ekologiczne:

- Lubiatowski,
- Słowiński,
- Darżlubski,
- Łęczycki,
- Trójmiejski,
- Łęborski,
- Kaszubski,
- Marszewski;

3.1.2. 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 z planów zadań ochronnych i planów ochrony (jeśli takie obowiązują) ustanowionych dla obszarów: Natura 2000, rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych,
- b. lasami - należy stosować zasady wynikające z planów urządzania lasów,
- c. dolinami rzecznyymi - 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;

3.1.3. 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;

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

3.1.5. 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;

3.1.6. 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);

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

3.1.8. 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;

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

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego:

- 3.1.10. Zasada zachowania i kształtowania zielonych pierścieni obszaru metropolitalnego – w oparciu o tereny użytków rolnych i leśnych, lasów ochronnych, przyrodniczych obszarów chronionych, pasów wydmowych wybrzeża morskiego i lokalnych korytarzy ekologicznych, jako elementów systemu zielonej infrastruktury, pełniących funkcje ekologiczne, gospodarcze i rekreacyjne – ograniczających rozszerzanie się obszarów suburbanizacji wokół Trójmiasta;
- 3.1.11. Zasada zachowania trwałości istnienia i ciągłości przestrzennej ekosystemów nadmorskich strefy brzegowej Zatoki Gdańskiej – w szczególności ekosystemów wydmowych, leśnych i łąk zalewowych, z bezwzględnym ograniczeniem przeznaczania ich na cele zabudowy.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

- 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 wyznaczanie zielonych pierścieni wokół metropolitalnych ośrodków miejskich;
- 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;
- 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 zakrzaceń 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 Trójmiasta oraz ośrodków regionalnych i subregionalnych OM;
- 8) Uwzględnianie w dokumentach planowania miejscowego i określanie zasad zagospodarowania przestrzennego (opartych na zachowaniu dotychczasowego użytkowania) dla obszarów płatów ekologicznych - stanowiących ostaje i źródła rozprzestrzeniania się gatunków;
- 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;

10) Uwzględnianie w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym obszarów cennych przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną i wskazanych w poniższej tabeli do ochrony w postaci obiektów ochrony indywidualnej, z zagwarantowaniem zachowania dotychczasowego użytkowania i ich trwałości:

L.p.	Nazwa własna obiektu	proponowana forma ochrony	gmina lokalizacji
1.	Szuwary Martwej Wisły koło Przegaliny	użytek ekologiczny	Cedry Wielkie
2.	Przełom Łeby Dolny Młyn - Górny Młyn	użytek ekologiczny	Chmielno
3.	Torfowisko w Cieszeniu	użytek ekologiczny	Chmielno
4.	Jezioro Reskowo	użytek ekologiczny	Chmielno
5.	Kożyczkowo	użytek ekologiczny	Chmielno
6.	Garcz	użytek ekologiczny	Chmielno
7.	Borzestowska Huta	użytek ekologiczny	Chmielno
8.	Bór w Stilo	użytek ekologiczny	Choczewo
9.	Lubiatowskie Bluszcze	użytek ekologiczny	Choczewo
10.	Torfowisko koło Owczarni	użytek ekologiczny	Gdańsk
11.	Dolina Radości	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gdańsk
12.	Dolina Samborowo i Dolina Zielona	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gdańsk
13.	Skarpy nad Strzyżą	użytek ekologiczny	Gdańsk
14.	Jaśkowe Parowy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gdańsk
15.	Jaśkowe Bluszcze na Górze Sobótka	użytek ekologiczny	Gdańsk
16.	Morena	użytek ekologiczny	Gdańsk
17.	Bastion Św. Gertrudy	użytek ekologiczny	Gdańsk
18.	Torfowisko w Kiełpinie Dolnym	użytek ekologiczny	Gdańsk
19.	Międzywale Raduni i Motławy	użytek ekologiczny	Gdańsk
20.	Głogowa skarpa k/w. Wojciecha	użytek ekologiczny	Gdańsk
21.	Torfowisko śródleśne	użytek ekologiczny	Gdańsk
22.	Trzcinowisko nad Potokiem Kowalskim	użytek ekologiczny	Gdańsk
23.	Bunkry leśne przy Gaspolu	użytek ekologiczny	Gdańsk
24.	Wróbla Staw	użytek ekologiczny	Gdańsk
25.	Uroczysko na Pd. od Smęgorzyna	użytek ekologiczny	Gdańsk
26.	Liliowy Jar	użytek ekologiczny	Gdańsk
27.	Skarpa w Krzyżownikach	użytek ekologiczny	Gdańsk
28.	Flora Cygańskiej Górki	użytek ekologiczny	Gdańsk
29.	Żebrowiec Doliny Radości	użytek ekologiczny	Gdańsk
30.	Żabi staw w Owczarni	użytek ekologiczny	Gdańsk
31.	Wąwóz Huzarów	użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody	Gdańsk
32.	Leśne bagno na Stogach	użytek ekologiczny	Gdańsk
33.	Szuwar przy Rafinerii	użytek ekologiczny	Gdańsk
34.	Szuwar przy Płoni	użytek ekologiczny	Gdańsk
35.	Sobieszewska Pastwa i szuwary	użytek ekologiczny	Gdańsk
36.	Szuwary Wyspy Sobieszewskiej	użytek ekologiczny	Gdańsk
37.	Szuwary w Przegalinie	użytek ekologiczny	Gdańsk
38.	Dolina Czystej Wody	powiększenie użytku ekologicznego	Gdańsk
39.	Jezioro Jasień	użytek ekologiczny	Gdańsk
40.	Jasieńskie Oczko	użytek ekologiczny	Gdańsk
41.	Jasieńskie Bagno	użytek ekologiczny	Gdańsk
42.	Małe oczko w Szadółkach	użytek ekologiczny	Gdańsk
43.	Turyczowa Dolinka	użytek ekologiczny	Gdańsk
44.	Łozowe oczko w Szadółkach	użytek ekologiczny	Gdańsk
45.	Grąd w Dolinie Potoku Oruńskiego	użytek ekologiczny	Gdańsk
46.	Łęg i grąd na Potoku Oruńskim	użytek ekologiczny	Gdańsk
47.	Grąd w Jarze	użytek ekologiczny	Gdańsk
48.	Kozi Jar na Strzyży	użytek ekologiczny	Gdańsk
49.	Kozi Jar w Matarni	użytek ekologiczny	Gdańsk
50.	Torfowisko Klukowo	użytek ekologiczny	Gdańsk
51.	Młaka i bagno Smęgorzyńskie	użytek ekologiczny	Gdańsk
52.	Mały Pusty Staw	użytek ekologiczny	Gdańsk

53.	Zbiornik na Oruni	użytek ekologiczny	Gdańsk
54.	Wielka Rola	użytek ekologiczny	Gdynia
55.	Polany za Krykulcem	użytek ekologiczny	Gdynia
56.	Kocie Bagno	użytek ekologiczny	Gdynia
57.	Folwarczna	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gdynia
58.	Łęg nad Sweliną	użytek ekologiczny	Gdynia
59.	Torfowisko w oddz. 41h obr. Oliwa	użytek ekologiczny	Gdynia
60.	Łąka śródleśna w oddz. 27b,f obr. Oliwa	użytek ekologiczny	Gdynia
61.	Brzezina bagienna i torfowisko	użytek ekologiczny	Gdynia
62.	Oksywskie Nocki	użytek ekologiczny	Gdynia
63.	Święta Góra	użytek ekologiczny	Gdynia
64.	Krowie Łąki	użytek ekologiczny	Gdynia
65.	Dwa torfowiska	użytek ekologiczny	Gdynia
66.	Bagno przy Rozstaju	użytek ekologiczny	Gdynia
67.	Młaka przy Źródle Marii	użytek ekologiczny	Gdynia
68.	Dwa Bagienka	użytek ekologiczny	Gdynia
69.	Torfowisko w osowskim lesie	użytek ekologiczny	Gdynia
70.	Torfowisko skraje	użytek ekologiczny	Gdynia
71.	Jezioro Salino	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gniewino
72.	Źródłiska w Nadolu	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gniewino
73.	Łęgi w Rybnie	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gniewino
74.	Malina Moroszka w Dąbrówce	użytek ekologiczny	Gniewino
75.	Stuszewskie Źródłiska	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gniewino
76.	Młaka nad Jez. Żarnowieckim	użytek ekologiczny	Gniewino
77.	Bory Bażynowe Helu	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Hel
78.	Góra Lubek	użytek ekologiczny	Jastarnia
79.	Zmieraczek Zatokowy	użytek ekologiczny	Jastarnia
80.	Kaža	użytek ekologiczny	Jastarnia
81.	Dolina Mirachowskiej Strugi	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Kartuzy
82.	Smolne Błoto	użytek ekologiczny	Kartuzy
83.	Jezioro Okuniewko	użytek ekologiczny	Kartuzy
84.	Łapalice	użytek ekologiczny	Kartuzy
85.	Kartuskie buczyny i grądy	użytek ekologiczny	Kartuzy
86.	Zdroje	użytek ekologiczny	Kartuzy
87.	Jezioro Ciche	użytek ekologiczny	Kartuzy
88.	Torfowisko w Kosach	użytek ekologiczny	Kartuzy
89.	Osokowe Jezioro	użytek ekologiczny	Kartuzy
90.	Jezioro Karlikowskie	użytek ekologiczny	Kartuzy
91.	Mezowo	użytek ekologiczny	Kartuzy
92.	Jezioro Otomińskie	użytek ekologiczny	Kolbudy Górne
93.	Rewskie Błota	użytek ekologiczny	Kosakowo
94.	Wąwóz Kalkucz	użytek ekologiczny	Kosakowo
95.	Źródło Rozтока	użytek ekologiczny	Krokowa
96.	Dolina Bychowskiej Strugi	użytek ekologiczny	Krokowa
97.	Łęg w Krokowej	użytek ekologiczny	Krokowa
98.	Łąka w Dol. Czarnej Wody	użytek ekologiczny	Krokowa
99.	Lisewskie Łęgi	powiększenie użytku ekologicznego	Krokowa
100.	Widowo	użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody	Krokowa
101.	Bory Mierzei	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Krynica Morska
102.	Wielbłądzi Garb	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Krynica Morska
103.	Płucnicowa Łysia	użytek ekologiczny	Krynica Morska
104.	Mikołajkowe Wydmy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Krynica Morska
105.	Kętrzyno	użytek ekologiczny	Linia
106.	Torfowisko Miłoszewo - Głodnica	użytek ekologiczny	Linia
107.	Mokradła na Pd od Niepoczołowic	użytek ekologiczny	Linia
108.	Pióropusznik nad Bolszewką	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Luzino
109.	Jezioro Białe	użytek ekologiczny	Luzino
110.	Bielawa koło Zelewa	użytek ekologiczny	Luzino
111.	Robakowo	użytek ekologiczny	Luzino

112.	Kębtowo	użytek ekologiczny	Luzino
113.	Źródło koło Kisewa	użytek ekologiczny	Łęczycy
114.	Łęgi w Bożympolu	użytek ekologiczny	Łęczycy
115.	Łęg na Jeziorze Lubowidzkim	użytek ekologiczny	Łęczycy
116.	Paraszyńskie Buczyny	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Łęczycy
117.	Torfowisko w Załężu	użytek ekologiczny	Przodkowo
118.	Trzy rzeki koło Bursztynnika	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Przodkowo
119.	Rynna Kczewsko-Tuchomska	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Przodkowo
120.	Turzyca w Załężu	użytek ekologiczny	Przodkowo
121.	Piekielne Łąki	użytek ekologiczny	Przywidz
122.	Darżlubskie Wąwozy	użytek ekologiczny	Puck
123.	Klif Rzucański	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Puck
124.	Klif Ostoński	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Puck
125.	Śmiechowskie Wąwozy	użytek ekologiczny	Reda m.
126.	Załawowo	użytek ekologiczny	Sierakowice
127.	Czapliniec	użytek ekologiczny	Sierakowice
128.	Przygielkowy Mszar koło Skrzyszewa	użytek ekologiczny	Sierakowice
129.	Ujście Bukowiny do Jez. Kamienieckiego	użytek ekologiczny	Sierakowice
130.	Mokradła na pn. od jez. Junno	użytek ekologiczny	Sierakowice
131.	Dolina Bukowiny	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Sierakowice
132.	Załawowo Wybudowanie	użytek ekologiczny	Sierakowice
133.	Jezioro Miemino	użytek ekologiczny	Sierakowice
134.	Jezioro Trzcinowe	użytek ekologiczny	Sierakowice
135.	Jezioro Długie	użytek ekologiczny	Sierakowice
136.	Dolina Czarnej Wody koło Sierakowic	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Sierakowice
137.	Torfowisko na zach. od Żurawich Chrustów	użytek ekologiczny	Sierakowice
138.	Torfowiska w Mojszu	użytek ekologiczny	Sierakowice
139.	Jezioro Ostrowickie	użytek ekologiczny	Sierakowice
140.	Łęgowsko k. Mojszewskiej Huty	użytek ekologiczny	Sierakowice
141.	Łęgowsko na pd. od Mojszewskiej Huty	użytek ekologiczny	Sierakowice
142.	Tuchlino	użytek ekologiczny	Sierakowice
143.	Nowy Dwór	użytek ekologiczny	Somonino
144.	Jezioro Rąty	użytek ekologiczny	Somonino
145.	Wzgórza Szymbarskie	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Somonino
146.	Cisowe Zbocze	użytek ekologiczny	Sopot
147.	Konwaliowe Wzgórze	użytek ekologiczny	Sopot
148.	Kokoryczowe Zbocze	użytek ekologiczny	Sopot
149.	Wąwozy Grodowe II	użytek ekologiczny	Sopot
150.	Łąki zalewowe w Dolinie Wisły	użytek ekologiczny	Stegna
151.	Jantarowe Oczko	użytek ekologiczny	Stegna
152.	Junoszyńskie Starorzecze	użytek ekologiczny	Stegna
153.	Stegnieńskie Nenufary	użytek ekologiczny	Stegna
154.	Dolina Borucinki	użytek ekologiczny	Stężycy
155.	Ujście Borucinki	użytek ekologiczny	Stężycy
156.	Grodzisko	użytek ekologiczny	Stężycy
157.	Południowa wyspa na Jez. Raduńskim Górnym	użytek ekologiczny	Stężycy
158.	Dolina Czarnej Wody koło Gostomia	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Stężycy i Kościerzyna
159.	Przemuszewo	użytek ekologiczny	Stężycy
160.	Torfowisko w Starych Czaplach	użytek ekologiczny	Stężycy
161.	Zgorzałe	użytek ekologiczny	Stężycy
162.	Zamkowisko	użytek ekologiczny	Stężycy
163.	Uniradze	użytek ekologiczny	Stężycy
164.	Mestwin	użytek ekologiczny	Stężycy
165.	Potuły	użytek ekologiczny	Stężycy
166.	Jezioro Warleńskie	użytek ekologiczny	Sulęczyno
167.	Kistowski Moczar	użytek ekologiczny	Sulęczyno
168.	Kołodzieje	użytek ekologiczny	Sulęczyno
169.	Bagnica	użytek ekologiczny	Sulęczyno
170.	Stacino	użytek ekologiczny	Sulęczyno

171.	Stacinko Małe i Średnie	użytek ekologiczny	Sulęczyno
172.	Jezioro Święte	użytek ekologiczny	Sulęczyno
173.	Jezioro Moczydło	użytek ekologiczny	Sulęczyno
174.	Skarszyno	użytek ekologiczny	Sulęczyno
175.	Zdunowickie Torfowisko	użytek ekologiczny	Sulęczyno
176.	Sumiński Moczar	użytek ekologiczny	Sulęczyno
177.	Jezioro Czarne koło Głazicy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Szemud
178.	Dolina Gościciny	użytek ekologiczny	Szemud
179.	Bór bagienny koło Grabowca	użytek ekologiczny	Szemud
180.	Torfowisko Łebieńskiej Huty	użytek ekologiczny	Szemud
181.	Torfowisko Jeleńskiej Huty	użytek ekologiczny	Szemud
182.	torfowisko koło Kamienia	użytek ekologiczny	Szemud
183.	Źródłiska koło Bojana i Koleczkowa	użytek ekologiczny	Szemud
184.	Lęgowisko koło Koleczkowa	użytek ekologiczny	Szemud
185.	Rynna Jeziora Orzechowskiego	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Szemud
186.	Torfowisko Piekietka	użytek ekologiczny	Szemud
187.	Potorfia Głodowa	użytek ekologiczny	Szemud
188.	Grądowe Widelki	użytek ekologiczny	Szemud
189.	Wrońcowy Jar	użytek ekologiczny	Szemud
190.	Torfowiska koło Stoszewa	użytek ekologiczny	Szemud
191.	Leśne Jary koło Kielna	użytek ekologiczny	Szemud
192.	Rosiczki Piekietka	użytek ekologiczny	Szemud
193.	Grodzisko nad Dębnicą	użytek ekologiczny	Szemud
194.	Bagnowy Moczar	użytek ekologiczny	Szemud
195.	Szemudzkie Storczyki	użytek ekologiczny	Szemud
196.	Torfowisko w szemudzkim lesie	użytek ekologiczny	Szemud
197.	Skrajne	użytek ekologiczny	Szemud
198.	Łochyniowy Bór	użytek ekologiczny	Szemud
199.	Cudne	użytek ekologiczny	Szemud
200.	Rynny Kielna	użytek ekologiczny	Szemud
201.	Rynny Dobrzewina	użytek ekologiczny	Szemud
202.	Potorfia Bojana	użytek ekologiczny	Szemud
203.	Śmieszka w Bojanie	powiększenie użytku ekologicznego	Szemud
204.	Torfy Głodowa	użytek ekologiczny	Szemud
205.	Dąbrówka w Dąbrowie	użytek ekologiczny	Szemud
206.	Trzy Łąki	użytek ekologiczny	Szemud
207.	Torfowiska koło Łebna	użytek ekologiczny	Szemud
208.	Królewieckie Nymfoidy	użytek ekologiczny	Sztutowo
209.	Grzybieńczykowe Starorzecze	użytek ekologiczny	Sztutowo
210.	Delta Szkarpawy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Sztutowo
211.	Dolina Szpegawy Wędkowy - Lubiszewo	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Tczew
212.	Wytopisko koło Szczerbięcina	użytek ekologiczny	Tczew
213.	Młaka koło Szczerbięcina	użytek ekologiczny	Tczew
214.	Źródłiska nad Gościciną	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo
215.	Lęgowisko koło Ustarbowa	użytek ekologiczny	Wejherowo
216.	Dolina Pieleszewska	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo
217.	Dolina Zagórskiej Strugi	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo
218.	Dolina koło Reszek	użytek ekologiczny	Wejherowo
219.	Torfowisko w Reszkach	użytek ekologiczny	Wejherowo
220.	Pińskie	użytek ekologiczny	Wejherowo
221.	Jezioro lobeliowe Zawiad z torfowiskiem	użytek ekologiczny	Wejherowo
222.	Torfowiska koło Bieszkowic	użytek ekologiczny	Wejherowo
223.	Torfowisko w leśnictwie Wyspowo	użytek ekologiczny	Wejherowo
224.	Łąka i podmokły las w Wyspowie	użytek ekologiczny	Wejherowo
225.	Oczko wodne i łąka w oddz. 148 t,r	użytek ekologiczny	Wejherowo
226.	Łąka i wawóz nad Jeziorem Wyspowo	użytek ekologiczny	Wejherowo
227.	Torfowisko i oczko wodne w leśnictwie Kamień	użytek ekologiczny	Wejherowo
228.	Brzezina bagienna	użytek ekologiczny	Wejherowo
229.	Jezioro Rąbówka	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo

230.	Łąki w Dolinie Zagórskiej Strugi	użytek ekologiczny	Wejherowo
231.	Dolina rzeki Cedron	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo
232.	Torfowisko koło Jeziora Borowo	użytek ekologiczny	Wejherowo
233.	Nadrzecze	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo
234.	Park miejski w Wejherowie	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Wejherowo
235.	Lisi Jar	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Władysławowo
236.	Zbocza doliny Strzelinki	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Żukowo
237.	Pępowskie Grądy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Żukowo
238.	Żukowski Grąd	użytek ekologiczny	Żukowo
239.	Dolina Strzelinki	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Żukowo
240.	Przyjaźń	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Żukowo

11) Powiększanie lub uzupełnienie sieci parków krajobrazowych, chroniących cenne obszary przyrodniczo-krajobrazowe, mające znaczenie dla ochrony dziedzictwa przyrodniczego i kultury oraz ochrony łączności ekologicznej, przez:

- a) powiększenie obszaru Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana,
- b) utworzenie nowego parku krajobrazowego Doliny Wisły (nadwiślańskiego),

12) Optymalizacja regionalnego systemu obszarów chronionych, z uwzględnieniem w nim udziału obszarów, obiektów przyrodniczych i krajobrazów szczególnie cennych (priorytetowych, unikatowych, reprezentatywnych) oraz terenów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych w oparciu weryfikacja sieci obszarów chronionego krajobrazu.

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

Ustalenia	
Zasada 3.1.1. a (tiret 1-4), b (tiret 1-5), c (tiret 1-27), d (tiret 1-8),	
Zasada 3.1.3.	
Zasada 3.1.4.	
Zasada 3.1.7.	
Działanie 4)	
Działanie 5)	
Działanie 10)	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 3.1.2.	-
Zasada 3.1.6.	-
Zasada 3.1.11.	Zasada 3.1.11.
Działanie 6) b, c,	Działanie 10) c,
-	Działanie 11)
-	Działanie 12)

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.2.
OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB
ZNACZENIU HISTORYCZNYM

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

- 3.2.1. 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;
- 3.2.2. Zasada ochrony panoram oraz przedpola ekspozycyjnego zabytkowych wsi i miast, obiektów zabytkowych oraz dóbr kultury współczesnej stanowiących dominanty architektoniczne;
- 3.2.3. 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;
- 3.2.4. Zasada kształtowania w oparciu o zasoby dziedzictwa kulturowego sieci szlaków kulturowych wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą oraz rozpoznawalny w przestrzeni system identyfikacji wizualnej;
- 3.2.5. Zasada kształtowania otoczenia obiektów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej w sposób kreujący przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców;
- 3.2.6. Zasada stosowania tradycyjnych dla poszczególnych części regionu form architektury wiejskiej (w zakresie bryły, detalu architektonicznego i materiałów wykończeniowych);
- 3.2.7. Zasada zachowania wartościowych drewnianych obiektów dziedzictwa kulturowego *in situ*, a w sytuacjach, które tego wymagają przenoszenia najwartościowszych obiektów do parków lub muzeów etnograficznych;
- 3.2.8. Zasada ochrony planistycznej nieustanowionych dotychczas, projektowanych obszarów i obiektów ochrony środowiska kulturowego.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

- 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 założeń klasztornych, 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) Pomnika zagłady - byłego niemieckiego nazistowskiego obozu koncentracyjnego KL Stutthof,
 - d) Lasów Piaśnickich - miejsca kaźni ludności polskiej na Pomorzu w okresie II wojny światowej,
 - e) 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, dużych 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 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) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny,
 - c) Gdańsk – tereny postoczniove,
 - d) Gdańsk Święty Wojciech - Sanktuarium Świętego Wojciecha,
 - e) Gdańsk i Pruszcz Gdański - Kanał Raduni - średniowieczny zespół hydrotechniczny,
 - f) Hel – Cypel Helski – blisko 40 obiektów militarnych o różnej wartości historycznej,
 - g) Jastarnia-Bór - unikatowa osada rybacka typu wyspowego,
 - h) Kartuzy - zespół klasztorny z 1391 r. i założenie krajobrazowe z cennym drzewostanem (buczyna pomorska), torfowiskami, jedyna kartuzja w Polsce północnej, relikty krajobrazu manierystycznego;
 - i) 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,
 - j) Krokowa - założenie rezydencjonalno-krajobrazowe, pałac z XIV w., ciągłość tradycji miejsca od późnego średniowiecza i wielka kompozycja krajobrazowa,
 - k) Kuźnica (gm. Jastarnia) - unikatowa osada rybacka typu wyspowego,
 - l) Łeba - osada rybacka i ruiny gotyckiego miasta Starej Łeby (rezerwat archeologiczny),
 - m) Niedźwiedzica - Niedźwiedziówka (gm. Stegna) - zespół pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespół neolitycznych pracowni bursztynu,
 - n) Paraszyno (gm. Łęczycze) - zespół dworski i założenie krajobrazowe doliny Łeby, XVIII-wieczna rezydencja,
 - o) Rewa (gm. Kosakowo) - wieś rybacka i letniskowa, tradycje tzw. żeglugi rewskiej,
 - p) Rzucewo (gm. Puck) - relikty neogotyckiego pałacu von Belowów,
 - q) Rzeki Tugi (gm. Nowy Dwór Gdański) - ochrony krajobrazu kulturowego Żuław,
 - r) Sopot - zespół urbanistyczny z XIX w. (ulica Bohaterów Monte Cassino, molo, dworek z XVIII w., ratusz, dom kuracyjny, Opera Leśna, hotel-kasyno), najstarszy nad Bałtykiem kurort morski,
 - s) Trzcińska i Błotnik (gm. Cedry Wielkie) - Park Kulturowy „Szerzewa”,
 - t) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy),
 - u) Węsiory (gm. Sulęczyo) - 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),
 - v) 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,
 - w) 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),
 - b) założeń rezydencjonalnych (Pobrzeże i Powiśle),
 i określanie w stosunku do nich szczegółowych zasad ochrony wartości kulturowych i krajobrazowych;
 - 7) Kompleksowa odnowa i rewaloryzacja 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 3.2.:

Ustalenia	
Zasada 3.2.8.	
Działanie 2) a-e,	
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-w,	-
Działanie 10)	-
Działanie 11)	-
Działanie 12) a (tiret 1-5), b (tiret 1-5),	-

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.3.
OGRANICZANIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

w zakresie emisji zanieczyszczeń do wód:

- 3.3.1. Zasada ograniczania stosowania indywidualnych systemów zbierania i oczyszczania ścieków bytowych na obszarach aglomeracji ściekowych;
- 3.3.2. 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;
- 3.3.3. 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);
- 3.3.4. Zasada uwzględniania ograniczeń związanych z położeniem na obszarach szczególnie narażonych (OSN) na zanieczyszczenie wód związkami azotu;
- 3.3.5. 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:

- 3.3.6. Zasada zachowania miejskich terenów zieleni, przenikających tkankę obszarów zabudowanych, jako elementów sprzyjających utrzymaniu dobrych warunków klimatu lokalnego i ograniczeniu rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza i hałasu;
- 3.3.7. Zasada zachowania w granicach miast wszystkich istniejących zbiorników wodnych i cieków, kształtujących lokalne warunki topoklimatu, w tym aerosanitarne;
- 3.3.8. Zasada priorytetu podejmowania działań naprawczych, w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, uciążliwości lokalnych i indywidualnych, na obszarach przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu;
- 3.3.9. 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;
- 3.3.10. 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:

- 3.3.11. Zasada uwzględniania w dokumentach planistycznych gmin uwarunkowań wynikających z planu gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego;
- 3.3.12. 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 3.3.:

- 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: Cedry Wielkie, Choczewo, Gdynia, Jastarnia, Krynica Morska, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Przywidz, Pszczółki, Sierakowice, Stare Pole, Suchy Dąb, Władysławowo,
- budowę i modernizację kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM¹, w tym: Bożepole Wielkie, Cedry Wielkie, Choczewo, Gdańsk, Gdynia, Gniewino, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Luzino, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sobowidz, Somonino, Stare Pole, Stężycza, Suchy Dąb, Tczew, Władysławowo, 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, Słąszewo wraz z oczyszczalnią ścieków w Jackowie na terenie gm. Choczewo;

c) upowszechnianie indywidualnych systemów oczyszczania ścieków komunalnych 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:

- 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 *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:

¹ Wg *Master Planu dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG* – zatwierdzony przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska w dniu 15 maja 2015 r.

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).

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

Ustalenia	
Zasada 3.3.1.	
Zasada 3.3.11.	
Działanie 2) a (tiret 1-2),	
Działanie 8) a (tiret 2), b (tiret 1), c (tiret 1-2),	
Wytyczne „A”	Wytyczne „B”
Zasada 3.3.2.	-
Zasada 3.3.3.	-
Zasada 3.3.6.	-
Zasada 3.3.7.	-
Zasada 3.3.9.	-
Zasada 3.3.10.	-
Zasada 3.3.12.	-
Działanie 1)	Działanie 1)
Działanie 5)	-
Działanie 8) a (tiret 1), d (tiret 1-3), e (tiret 1),	-

ZAŁĄCZNIK nr 1. Plansze Planu

w skali 1 : 100 000

UWARUNKOWANIA:

1. Uwarunkowania - Zagospodarowanie terenu
2. Uwarunkowania - Osadnictwo – demografia i wyposażenie w podstawowe usługi publiczne
3. Uwarunkowania - Tereny mieszkaniowe
4. Uwarunkowania - Systemy infrastruktury technicznej
5. Uwarunkowania - Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego
6. Uwarunkowania - Środowisko - zasoby i ochrona

KIERUNKI:

7. Kierunki – Funkcje metropolitalne
8. Kierunki – Osadnictwo – kształtowanie terenów mieszkaniowych
9. Kierunki – Zintegrowana infrastruktura systemu transportu
10. Kierunki – Bezpieczeństwo energetyczne i źródła odnawialne
11. Kierunki – Środowisko przyrodnicze, kulturowe i turystyka