



Strategia
2030

STRATEGIA OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK–GDYNIA–SOPOT DO ROKU 2030

(PROJEKT)

Wersja z 9 października 2015 r.



Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Gdańsk 2015

Dokument opracowywany 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



Członkowie stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot:



Członkowie wspierający



Gdańska Infrastruktura Wodno-Kanalizacyjna Sp. z o.o.



Saur Neptun Gdańsk S.A.



Zakład Utylizacyjny Sp. z o.o.

Partnerzy Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030



DEKLARACJA WSPÓŁPRACY

Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 wyznacza kierunki współpracy metropolitalnej na najbliższe kilkanaście lat i jest najważniejszym dokumentem strategicznym dla rozwoju naszej metropolii. To dokument będący podsumowaniem trwającej od wielu lat dyskusji nad modelem funkcjonowania OM. Bogatsi o kilkanaście lat doświadczeń, sukcesów i porażek, zdajemy sobie sprawę z tego, że jedynym kierunkiem i warunkiem rozwoju jest współpraca pomiędzy i w ramach wszystkich sektorów tworzących metropolię: gmin, powiatów, samorządu województwa, wojewody i agend rządowych, nauki, biznesu, mediów, i organizacji pozarządowych.

Świadomi wyzwań, jakie niesie za sobą proces globalizacji, ale też ograniczonych zasobów, jakimi dysponujemy, jesteśmy zobowiązani do prowadzenia działań racjonalnych i adekwatnych do potrzeb mieszkańców. Dokument ten jest dla nas zobowiązaniem do wspólnej, często niełatwej pracy na rzecz rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Deklarujemy wolę dialogu i dążenia do kompromisu przy podejmowaniu wspólnych decyzji odnoszących się do dalszych wspólnych działań. Wierzymy, że razem możemy zrobić więcej i zachęcamy wszystkich do wspólnego budowania naszej metropolii.

Prezes Zarządu OMG-G-S

Wiceprezes Zarządu OMG-G-S

Wiceprezes Zarządu OMG-G-S

Marszałek Województwa Pomorskiego

Wojewoda Pomorski

Rektor UG

Rektor PG

Rektor GUMed

Prezes Organizacji Pracodawcy Pomorza

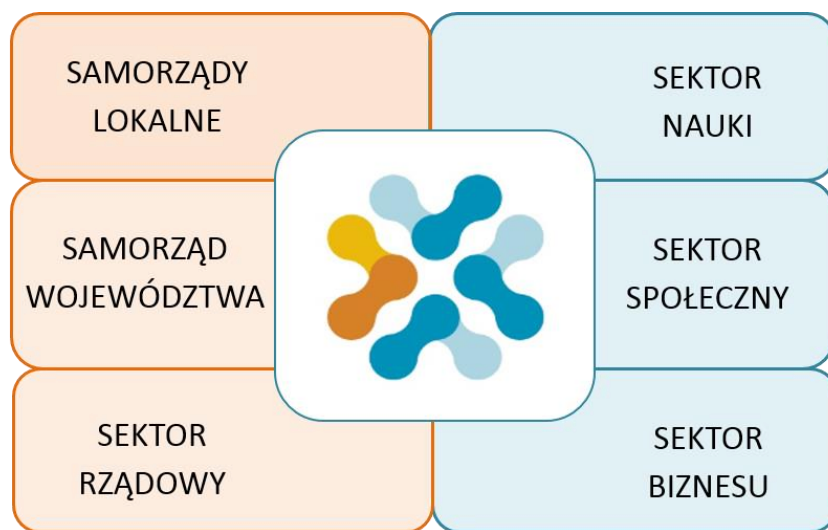
Przewodniczący Pomorskiej Rady Organizacji Pozarządowych

1. Wprowadzenie

Rozwój współczesnego świata w decydującej mierze wynika z rozwoju obszarów metropolitalnych. To metropolie – wielkie miasta wraz z otaczającymi je strefami zurbanizowanymi o ponadnarodowym znaczeniu – są biegunami wzrostu gospodarczego, społecznego i kulturowego regionów, państw i kontynentów. Metropolie to najważniejsze ośrodki usług, innowacji, nauki i kultury, a także główne węzły transportowe. Są to regiony, w których koncentruje się potencjał innowacyjny gospodarki opartej na wiedzy: to w metropoliach powstaje ponad 85 procent wszystkich światowych innowacji.

Wobec wyzwań i możliwości, jakie niosą za sobą procesy metropolizacji podmioty tworzące Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMG-G-S lub OM) podjęły działania mające na celu **stworzenie wspólnego i budowanego oddolnie dokumentu strategicznego**, który ma stanowić **narzędzie umożliwiające koordynację** działań w priorytetowych obszarach współpracy. Wdrożenie zapisów Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 (Strategia 2030) oraz Planu Działania w znaczący sposób przyczyni się do uruchomienia **wspólnych i długofalowych procesów i mechanizmów rozwoju OMG-G-S**.

Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 powstała w celu wzmocnienia współpracy oraz koordynacji działań pomiędzy podmiotami z różnych sektorów.



Strategia 2030 jest dokumentem wyznaczającym cele i kierunki wspólnego rozwoju wszystkich zaangażowanych partnerów naszego obszaru metropolitalnego. Strategia ta wykracza poza perspektywę bieżących projektów i działań operacyjnych, zaś jej efekty będą wykraczały poza tytułowy rok 2030. Strategia 2030 **nie ma zastępować gminnych, powiatowych czy wojewódzkiej strategii rozwoju**. Rolą dokumentu jest również uzupełnienie działań podejmowanych na poziomie UE i krajowym o oddolne inicjatywy w skali metropolitalnej.

Głównym założeniem Strategii 2030 jest dopełnienie lokalnych i sektorowych strategii rozwoju o wszystkie cele, działania i projekty, które lepiej, efektywniej i skuteczniej można i należy realizować **RAZEM**.

Pakiet dokumentów strategicznych OM G-G-S do 2030 r. składa się z trzech części:

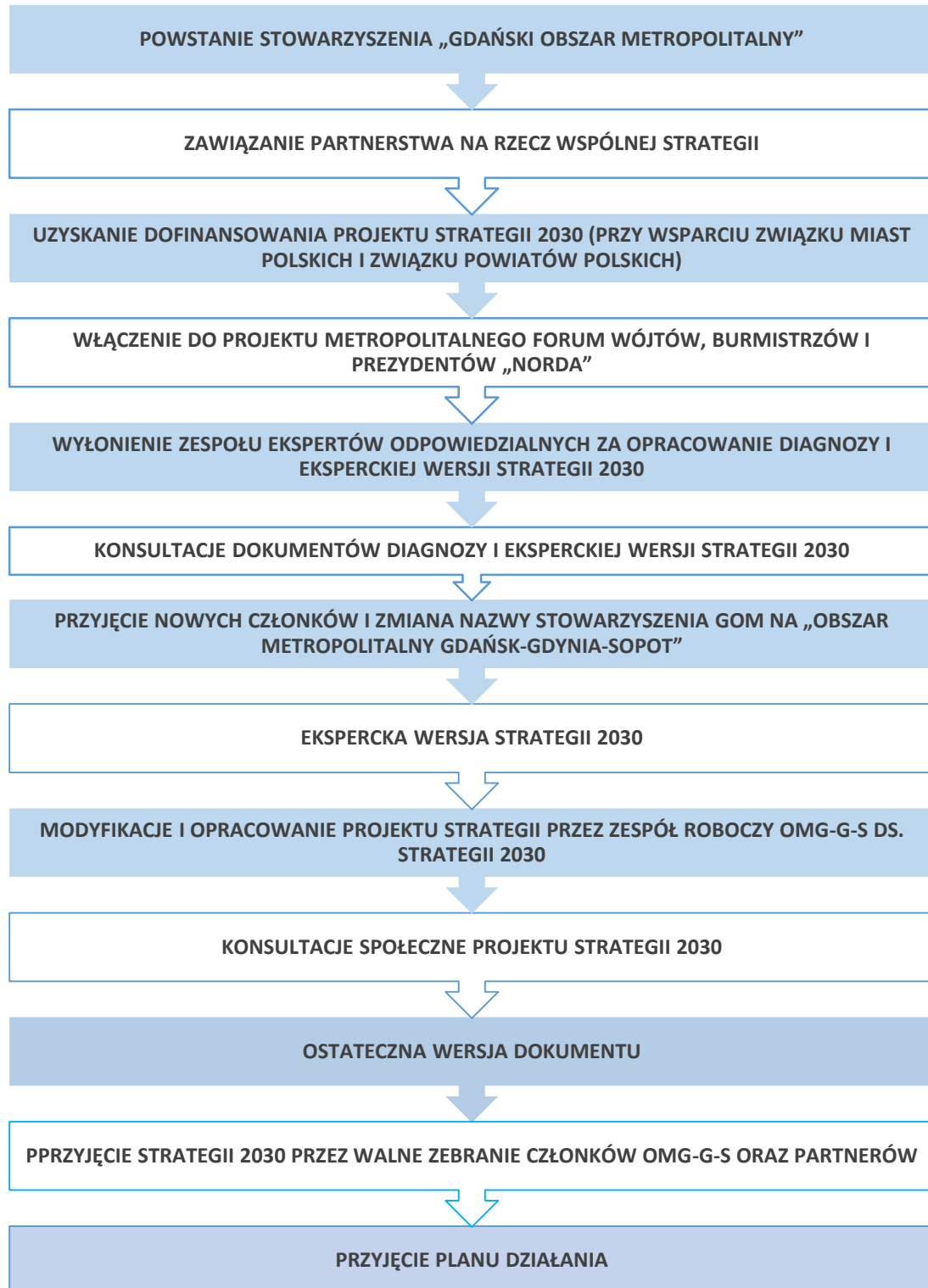
- **Diagnoza** – pogłębiona analiza uwarunkowań rozwoju OM,
- **Strategia 2030** – wizja i cele OM,
- **Plan Działania** – identyfikacja zadań, sposobu ich realizacji, ram czasowych oraz poziomów współpracy w ramach metropolii.

Strategia 2030 to dokument programujący rozwój, a nie mający na celu zaspokojenie bieżących potrzeb mieszkańców. Warunkiem do tego jest uzyskanie przez metropolię wysokiej i stabilnej dynamiki rozwoju. Strategia zawiera zadania, które są ważne z punktu widzenia całości metropolii. Pomija natomiast te, które są ważne jedynie dla poszczególnych podmiotów. Ponieważ zakres potrzeb jest zawsze znacznie większy niż możliwości ich zaspokojenia, Strategia 2030 opisuje przesłanki, na podstawie których dokonano wyborów kierunków rozwoju. Dokument nie jest natomiast zapisem rutynowych działań, które powinny być podejmowane niezależnie od okoliczności.

Rozwój metropolii jest naszą wspólną szansą, a powodzenie całego projektu metropolitalnego zależy od **woli kompromisu i zaangażowania** wszystkich strategicznych partnerów.

2. Proces budowania Strategii

Opracowanie dokumentu było możliwe dzięki zaangażowaniu samorządów oraz kluczowych partnerów społeczno-gospodarczych: przedsiębiorców, uczelni wyższych oraz organizacji pozarządowych. Opracowanie dokumentu Strategii 2030 zainicjowało proces budowania podstaw współpracy pomiędzy różnymi interesariuszami.



3. Uwarunkowania rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Strategiczny rozwój metropolii wynika w równej mierze z wykorzystania nadarzających się szans i uniknięciu pojawiających się w przyszłości zagrożeń, jak i z istniejących lokalnych trendów społecznych i gospodarczych, występujących na całym obszarze metropolii. Procesy zachodzące obecnie w OM oraz jego zróżnicowanie mogą być z jednej strony istotnym potencjałem rozwojowym, z drugiej natomiast - stanowić przeszkody dla dalszej poprawy koniunktury w OM.

Najistotniejsze z punktu widzenia całej metropolii uwarunkowania rozwoju:

- OM jest **najważniejszym ośrodkiem miejskim położonym w północnej Polsce i jednocześnie w południowej części basenu Morza Bałtyckiego** o regionalnej, lecz także ponadnarodowej sile oddziaływania.
- Metropolia jest ośrodkiem **policentrycznym i dwubiegunowym o linearnej osi rozwoju** wzdłuż głównej osi transportowej.
- Znaczny, skumulowany **potencjał demograficzny i gospodarczy nie przekłada się na pozycję OM w rankingach metropolitalnych**. Przyczynami są ograniczona współpraca pomiędzy podmiotami oraz brak wspólnej marki.
- **Przemiany demograficzne** pozytywnie wyróżniają OM na tle innych metropolii z uwagi na dodatni wskaźnik przyrostu naturalnego i migracji. Dzieje się tak mimo braku zintegrowanej polityki proimigracyjnej oraz znacznej nierejestrowanej emigracji zarobkowej.
- Występują **dekoncentracja i rozpraszanie osadnictwa** wewnątrz metropolii polegające na odpływie mieszkańców z rdzenia metropolii oraz innych miast OM.
- Istnieje **silne wewnętrzne zróżnicowanie społeczne i gospodarcze obszaru metropolitalnego**, zarówno rdzenia, jak i strefy zewnętrznej. Zróżnicowania te wynikają w znacznej mierze z uwarunkowań historycznych i przyrodniczych.
- **Dwa duże porty morskie o rosnących przeładunkach oraz rozbudowywany port lotniczy w Gdańsku** o jednej z najwyższych w kraju dynamice wzrostu liczby obsłużonych pasażerów stanowią węzeł bazowy podstawowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T dla korytarza Bałtyk – Adriatyk. Potencjał OM w zakresie przewozów lotniczych wzmacnia **infrastruktura lotniskowa w Gdyni-Kosakowie i Pruszczu Gdańskim**, które są przystosowane do obsługi operacji cywilnych. Brak koordynacji zarządzania inwestycjami w infrastrukturę dostępową spowalnia dynamikę wymiany handlowej.
- **Sektor stoczniowy odrodził się po latach kryzysu związanego z restrukturyzacją gospodarki**. W metropolii jest zlokalizowana druga co do wielkości w Europie grupa stoczniowa (Remontowa Shipbuilding), a także wiele średnich i małych firm.

Największy udział w strukturze zatrudnienia w gospodarce morskiej ma budowa wyposażenia statków oraz spedycja.

- **Dzięki znacznemu wzrostowi przeładunków kontenerowych, porty w Gdańsku i w Gdyni są coraz silniejszym graczem na rynku globalnym,** także w porównaniu do portów w Niemczech i w Holandii, co wynika z rozbudowującej się infrastruktury transportowej warunkującej dostęp do portów. Jednakże pomimo inwestycji, poziom rozwoju tej infrastruktury jest wciąż niewystarczający.
- **System transportu publicznego metropolii bazuje na połączeniach kolejowych** (SKM, PKP Przewozy Regionalne, PKM), które wyraźnie poprawiają dostępność komunikacyjną rdzenia metropolii i ośrodków regionalnych. System ten jest uzupełniany przez innych przewoźników. Niewystarczający poziom integracji skutkuje utrudnionym przemieszczaniem się wewnątrz metropolii i niższą konkurencyjnością w stosunku do transportu indywidualnego.
- OM cechuje się relatywnie **stabilnym udziałem w eksporcie produktów krajowych.** Jednocześnie jest importerem innowacji, które przyczyniają się do jego rozwoju. Udział podmiotów eksportujących w ogólnej liczbie podmiotów jest niski (ale wyższy od średniej krajowej). W strukturze produktowej eksportu OM dominują grupy towarowe: statki, łodzie oraz konstrukcje pływające i paliwa mineralne, oleje, substancje bitumiczne, woski mineralne. W eksporcie OM największe znaczenie mają jak dotąd dobra o relatywnie niskim stopniu przetworzenia. Grupy towarowe: maszyny i urządzenia mechaniczne, części oraz maszyny i urządzenia elektryczne, rejestratory i odtwarzacze dźwięku i obrazu można zaliczyć do produktów o wysokim stopniu przetworzenia. Eksport produktów wysokich technologii skoncentrowany jest kilku przedsiębiorstwach zlokalizowanych głównie w Tczewie, Gdańsku i Gdyni. Do rozwoju produkcji przemysłowej w OM przyczyniło się w znacznym stopniu funkcjonowanie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE).
- Większość obecnych **inwestycji zagranicznych zrealizowana została w przetwórstwie przemysłowym.** Kapitał pochodzi przede wszystkim z USA, Niemiec, Finlandii, Wielkiej Brytanii, Kanady, Danii, Szwecji, Szwajcarii oraz Holandii. Mimo to, OM nie wykorzystuje w pełni swojej atrakcyjności inwestycyjnej.
- OM wyróżnia **specjalizacja w sektorach średnio-niskich technologii.** Szczególnie silne klastry w OM występują w **sektorze stoczniowym, sektorze transport-spedycja-logistyka** opartym o porty morskie, jubilerskim oraz ICT. Występuje także rosnąca specjalizacja w branży **IT**, zaś lokalizacja w Gdańsku siedziby Polskiej Agencji Kosmicznej stwarza nadzieję na rozwój klastra inżynierii kosmicznej i satelitarnej.
- Lokalna **przedsiębiorczość** jest ważnym atutem rozwojowym metropolii, na którym bazuje zarówno sektor produkcyjny, jak i usługowy.
- OM jest jednym z największych i dalej rozwijających się **centrów usług, a zwłaszcza BPO i SSC,** w Europie Środkowo-Wschodniej.

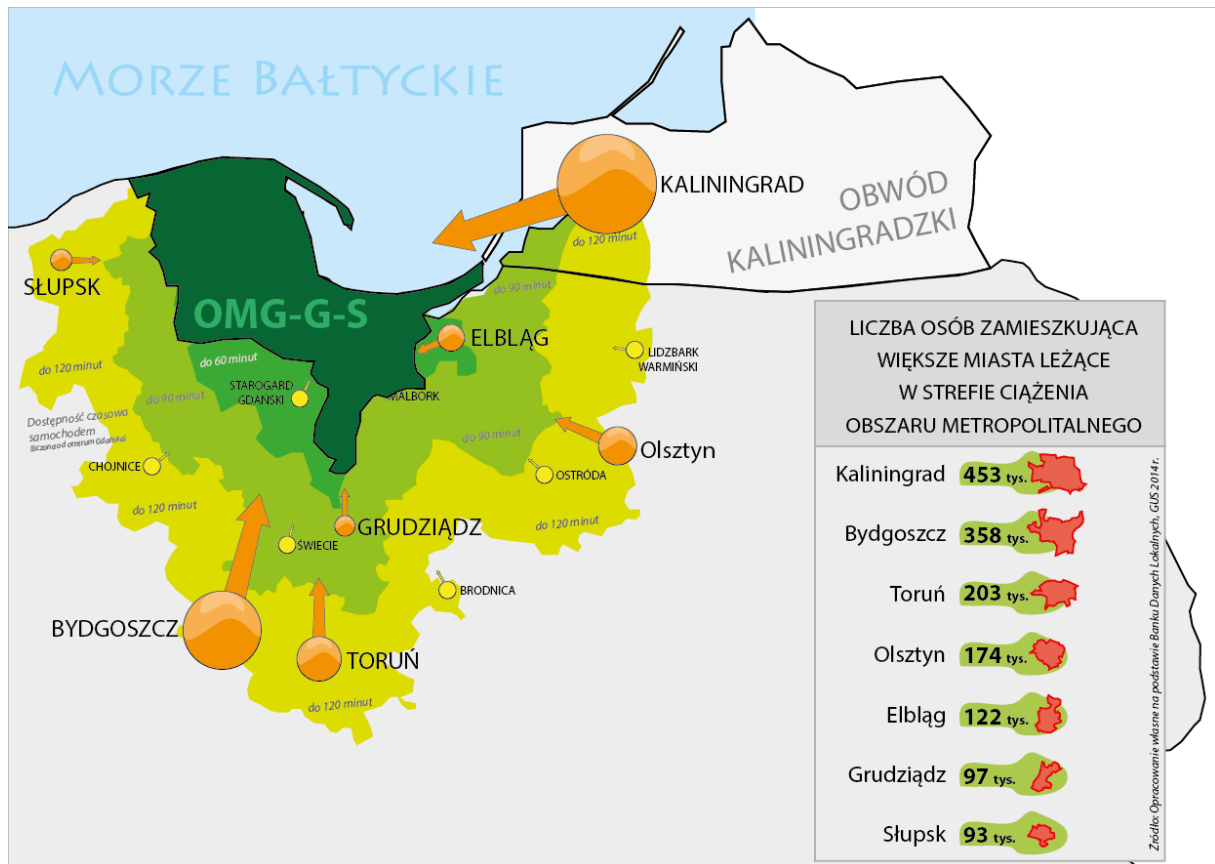
- **Brak dużych, systemowych źródeł energii** oznacza istotne uzależnienie od zewnętrznych dostaw energii elektrycznej. Istnieje przy tym znaczący potencjał dla rozwoju energetyki odnawialnej.
- Mimo rosnącej urbanizacji, **rolnictwo odgrywa znaczącą rolę** na obszarze OM, zwłaszcza w delcie Wisły oraz na północnych i południowych Kaszubach. W ostatnich latach wyraźnie zauważalne są zmiany w strukturze własności gospodarstw rolnych oraz specjalizacji i strukturze produkcji rolnej.
- Wysoka jakość życia na terenie OM przekłada się na najwyższe w kraju wskaźniki zadowolenia mieszkańców.
- OM cechuje się jednym z największych w Polsce oraz bardzo zróżnicowanym **potencjałem turystycznym, sportowym i rekreacyjnym** wzmocnionym 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 mankamentem jest jednak brak kompleksowych produktów turystycznych.
- OM cechuje się największym w Polsce Północnej kapitałem kulturowym bazującym na wysokiej jakości infrastrukturze, instytucjach i wydarzeniach o charakterze krajowym i międzynarodowym.
- Główne wyzwania rynku pracy OM to **długotrwałe bezrobocie**, a także niski udział osób aktywnych zawodowo oraz sezonowość zatrudnienia, szczególnie w sektorze usług.
- **Niewykorzystany** pozostaje **potencjał uczelni wyższych**: słabość wewnętrznych mechanizmów i zewnętrznych czynników stymulujących poprawę jakości i adekwatności ich oferty edukacyjnej z punktu widzenia potrzeb gospodarki i zjawisk demograficznych, a także niedostatek współpracy pomiędzy uczelniami, instytucjami badawczymi czy towarzystwami naukowymi.
- Sprecyzowana **specjalizacja w naukach związanych z problematyką morską**, zarówno w wymiarze geograficznym, jak i w wymiarze ochrony środowiska i inżynierii środowiska, a także specjalizacja w zakresie biofizyki i biochemii, farmacji, fizyki, mechaniki i energetyki, optyki i informatyki, budownictwa, finansów, bankowości i rachunkowości oraz w wybranych dziedzinach nauk medycznych i nauki o żywieniu i żywieniu.
- **Spada pozycja OM w europejskim rankingu innowacyjności**. W odniesieniu do europejskich liderów występują niskie nakłady oraz małe zatrudnienie w B+R. Stosunkowo mało korzystna jest też struktura instytucjonalna nakładów na B+R: mniejszy udział sektora firm, większy sektora rządowego. Relatywnie słabe wskaźniki efektów działalności innowacyjnej (liczba MSP wdrażających innowacje, liczba patentów, przychodów ze sprzedaży nowych produktów i usług), bardzo niski

wskaźnik współpracy MSP w zakresie działalności innowacyjnej oraz relatywnie niska intensywność międzynarodowej współpracy naukowej.

- Na obszarze OM zauważalne są **deficyty w systemie edukacji**, w tym niekorzystnie sprofilowany i niedostatecznie rozwinięty system kształcenia zawodowego/ustawicznego w małym stopniu angażujący pracodawców.
- **Postępuje proces starzenia się społeczeństwa**, przede wszystkim w miastach oraz spadek liczby osób w wieku produkcyjnym. Nie nadążają za nim przemiany w strukturze i jakości usług publicznych, w szczególności w zakresie opieki geriatrycznej, pomocy społecznej i dostosowania polityki mobilności.
- **Poziom kapitału społecznego nie odbiega od niskich poziomów** występujących w całym kraju oraz w Europie Środkowo-Wschodniej. W sferze obywatelskiej współwystępują jednak dwa procesy. Pierwszy to tendencja o ogólnokrajowym charakterze polegająca na obniżaniu się rangi pracy społecznej i wycofywaniu się z aktywnego życia społecznego w ramach działalności organizacji pozarządowych, drugi, to silniejsza partycypacja obywatelska w działaniach dotyczących najbliższego otoczenia, realizowana za pośrednictwem niesformalizowanych inicjatyw (ruchów miejskich) lub z wykorzystaniem sieci tworzonych ad hoc do konkretnych akcji za pośrednictwem portali internetowych.
- OM koncentruje **relatywnie nieliczną klasę kreatywną**, definiowaną jako wysokokwalifikowanych pracowników pełniących wyspecjalizowane funkcje w usługach wyższego rzędu, lokując się w grupie miast o podobnej liczebności (razem z Poznaniem i Wrocławiem), konurbacji górnośląskiej i Krakowie. Pracowników zaliczanych umownie do klasy kreatywnej jest jednak niewiele w stosunku do liczby mieszkańców w wieku produkcyjnym (22% w OMG-G-S, w porównaniu do 28% w OM Wrocławia i ok. 32% OM Poznania i Krakowa).
- **Jakość środowiska odgrywa kluczową rolę dla rozwoju OM** z punktu widzenia zabezpieczenia wysokich standardów życia jego mieszkańców. Walory i zasoby środowiska decydują między innymi o kierunkach rozwoju przestrzennego, stanie sanitarnym obszarów zurbanizowanych, potencjale turystycznym i rekreacyjnym obszarów otwartych oraz bezpieczeństwie przeciwpowodziowym. Zagrożeniem jest niska jakość powietrza (szczególnie w wyniku niskiej emisji, skutkującej m.in. przekroczeniami dopuszczalnego poziomu pyłu zawieszonego), wód powierzchniowych (w tym wód Zatoki Gdańskiej), a także produkcja i składowanie odpadów. Ponadto na terenie OM występują duże zagrożenia powodziowe (szczególnie na Żuławach Wiślanych).
- Z uwagi na pełnione funkcje gospodarcze, usługowe i kulturalne, **OM obejmuje swym oddziaływaniem obszar znacznie wykraczający poza swoje granice**. Strefa ta, zamieszkała łącznie przez około 5,4 mln mieszkańców obejmuje całe województwo pomorskie, a także sąsiadujące tereny województw warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, zachodnio-pomorskiego oraz Obwodu Kaliningradzkiego.

- Dzięki potencjałowi OM tworzą się funkcjonalno–przestrzenne relacje przejawiające się w regularnych lub okazjonalnych dojazdach oraz wykorzystywaniu oferty metropolitalnej: edukacyjnej, handlowej, kulturalnej, rekreacyjnej i medycznej.

Strefy ciążenia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



Źródło: Marcin Hryniewicz, Urząd Miejski w Gdańsku (wersja robocza)

4. Scenariusze rozwoju

Dalszy rozwój metropolii wynika zarówno z wewnętrznych czynników, zależnych od lokalnych uwarunkowań, jak i zewnętrznych krajowych i globalnych trendów, niezależnych od lokalnych podmiotów. Pierwszy ze scenariuszy (A) zakłada nałożenie się wyjątkowo korzystnych dla OM tendencji makroekonomicznych z maksymalnym wykorzystaniem lokalnego potencjału oraz eliminacją obecnych słabości metropolii. U podstaw drugiego scenariusza (B) leży zasadnicza kontynuacja obecnych trendów rozwoju, zaś trzeci scenariusz (C) łączy niewykorzystanie potencjału wewnętrznego i pogłębieniu jego słabości, przy niekorzystnych trendach globalnych.

Naszym celem będzie podjęcie wszystkich możliwych działań tak, aby zrealizować pierwszy scenariusz dalszego rozwoju, wskazujący nasze aspiracje i cele, do których będziemy sukcesywnie zmierzać.

Scenariusz A: progresywny (*wielki skok*)

Założeniem scenariusza jest kumulacja najbardziej korzystnych warunków zewnętrznych, wzmocniona przez umiejętne, pełne wykorzystanie wszystkich atutów metropolii oraz eliminację słabych stron, co pozwala uniknąć zagrożeń rozwojowych i uczynić z OM znaczącą w skali Europy metropolię, konkurującą z powodzeniem z Lyonem, Turynem, Dublinem, Barceloną, Manchesterem czy Hamburgiem.

- Skumulowane i zintensyfikowane wysiłki wszystkich interesariuszy przyczyniają się do wzrostu efektywności edukacji na każdym z poziomów, badań, innowacyjności i kreatywności, co przekłada się na dynamiczny wzrost nowych, dobrze płatnych, trwałych miejsc pracy i przyciąganie talentów z kraju i świata.
- Wspólne działania wszystkich podmiotów intensyfikują napływ globalnego kapitału finansowego i intelektualnego nie tylko do rdzenia, ale także strefy suburbanizacji zewnętrznej, czyniąc z OM jedno z najważniejszych centrów gospodarczych Europy Środkowej.
- Koordynacja podmiotów sektora transportu i logistyki powoduje dynamiczny wzrost znaczenia multimodalnego węzła transportowego, podnosząc jego rangę do największego węzła nad Bałtykiem.
- Integracja oraz racjonalizacja systemu komunikacji zbiorowej wewnątrz metropolii intensyfikuje harmonijny i funkcjonalny rozwój całego obszaru metropolitalnego i wykorzystanie jego zróżnicowanych walorów.
- Jakość życia wszystkich mieszkańców, wynikająca z wysokiej jakości środowiska oraz kapitału kulturowego czyni z OM jeden z najbardziej atrakcyjnych osiedleńczo obszarów w Polsce i w basenie Morza Bałtyckiego, co skutkuje dodatnim saldem migracji i wzrostem liczby mieszkańców.

Scenariusz B: stagnacyjny (*drepcząc w miejscu*)

Scenariusz bazuje na zachowaniu obecnych, umiarkowanych trendów i tendencji rozwoju, przy ograniczonej współpracy i koordynacji działań prorozwojowych. Obecne funkcje i znaczenie OM zostają zachowane, przy czym jedynie część zagrożeń udaje się ominąć, część szans wykorzystać. Rozwój OM pozwala konkurować ze Szczecinem, Rostokiem, Warną, Livorno czy Newcastle.

- Rozwój metropolii opiera się na umiarkowanie zaawansowanych technologicznie sektorach, bazujących na umiarkowanie wykształconej kadrze i skoncentrowanych przede wszystkim w rdzeniu.
- Postępujące negatywne trendy demograficzne, w tym emigracja młodych i wykształconych mieszkańców, powodują brak odpowiedniej kadry i ograniczenie napływu nowych inwestycji.
- Nieskoordynowane działania interesariuszy ograniczają dalszy rozwój węzła transportowego, zaś mało efektywny system transportu zbiorowego powoduje peryferyzację części strefy suburbanizacyjnej i zewnętrznej.
- Walory przyrodnicze i kulturowe nadal stanowią o relatywnie wysokiej jakości życia mieszkańców, choć oferta kulturalna, edukacyjna i zdrowotna plasują OM w dolnych częściach rankingu polskich metropolii.

Scenariusz C: regresywny (*krok w tył*)

Wewnętrzna konkurencja i partykularne interesy uniemożliwiają praktycznie koordynację działań metropolitalnych, w wyniku czego OM nie wykorzystuje możliwych szans, przy jednoczesnym spełnieniu się zagrożeń zewnętrznych, pogłębiając wewnętrzne słabości metropolii. Interesariusze koncentrują się wyłącznie na ograniczonych granicach administracyjnymi procesach, co powoduje dezintegrację i degradację rangi do poziomu Lipawy, Ystad, Lubeki, Kingston upon Hull czy Durres.

- Brak skoordynowanych działań i wewnętrzne spory powodują znaczącą peryferyzację całego OM, wyraźny odpływ inwestorów i spadek miejsc pracy, czego efektem jest postępująca pauperyzacja mieszkańców i upadek wielu lokalnych firm. Gospodarka OM bazuje na obsłudze ruchu turystycznego, niezaawansowanej produkcji oraz usługach publicznych.
- Wynikające z regresu gospodarczego negatywne trendy demograficzne ulegają przyspieszeniu; masowa emigracja osób w wieku produkcyjnym i powstrzymanie imigracji skutkuje gwałtownym, skokowym kurczeniem się OM, w tym rdzenia i innych miast.
- Nasilająca się, bezwzględna konkurencja podmiotów transportowych i logistyki powoduje dumpingową wojnę cenową, a następnie upadek przedsiębiorstw, obniżając przez to wyraźnie potencjał transportowy OM i przejęcie rynku przez inne porty.
- Zadeklarowana rywalizacja podmiotów realizujących usługi publiczne, w tym kulturowe, edukacji, zdrowia, połączone ze spadkiem siły nabywczej mieszkańców, wyraźnie obniża jakość życia, przyczyniając się do dalszego wzrostu emigracji.

- Nasilają się konflikty przestrzenno-funkcjonalne w rdzeniu oraz w pozostałych strefach OM, wzmacniane przez pogarszającą się sytuację środowiskową oraz dezintegrację komunikacji zbiorowej powodują praktyczną blokadę napływu inwestycji oraz silną polaryzację wewnętrzną OM.

5. Wizja rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot

Wizja rozwoju OM w 2030 roku to stan, do którego chcemy dążyć i któremu mają być podporządkowane cele, partnerstwa i projekty zawarte w części strategicznej oraz w Planie Działania.

**Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot jest w 2030 roku
innowacyjną, zrównoważoną i konkurencyjną
europejską metropolią.**

Chcemy, aby w 2030 roku OMG-G-S był w pełni **innowacyjną** metropolią i aby ta innowacyjność dotyczyła praktycznie każdej ze sfer życia. Chcemy być metropolią innowacji społecznych, ważnym ośrodkiem kulturalnym w skali krajowej i europejskiej, móc wykazać się innowacyjnymi rozwiązaniami edukacyjnymi, posiadać innowacyjną gospodarkę, opartą w znacznej mierze na silnym, zróżnicowanym sektorze nauki i badań.

Metropolia **zrównoważona** to nie tylko obszar o czystym i bezpiecznym środowisku naturalnym, ale także o racjonalnym rozwoju przestrzennym, dającym podstawy dalszego, trwałego wzrostu jakości życia mieszkańców. Oznacza to także równe szanse rozwoju każdej z gmin i powiatów OM, wykorzystanie potencjału wewnętrznego zróżnicowania oraz równoważenie struktury demograficznej.

Podstawą **konkurencyjności** metropolii będzie jej rosnąca atrakcyjność inwestycyjna i osiedleńcza, bazująca na wysokiej jakości środowiska, gospodarki i wykształceniu mieszkańców. Czynniki te będą przekładały się na konkurencyjność rynkową oraz dynamikę wzrostu i przyciąganie kapitału finansowego, intelektualnego oraz kulturowego na całym obszarze metropolii.

Dzięki zintensyfikowanej współpracy metropolitalnej oraz koordynacji działań wszystkich interesariuszy procesu, **chcemy być w 2030 roku:**

- trzecim centrum gospodarczym kraju;
- zamieszkałym przez 1,5 miliona mieszkańców, silnie utożsamiających się ze swoim miejscem zamieszkania i lokalną wspólnotą;
- metropolią atrakcyjną dla przyjezdnych, w tym obcokrajowców;
- największym nadbałtyckim zespołem portowym i węzłem logistycznym;
- dominującym w regionie ośrodkiem biznesowym, łączącym rynki nordyckie ze środkowoeuropejskimi;
- metropolią ze skoordynowanym systemem planowania przestrzennego;
- największym w basenie Morza Bałtyckiego centrum czasu wolnego i turystyki;

- metropolią przodującą w jakości i dostępności usług publicznych w Polsce;
- metropolią ze wzorcowo zintegrowanym transportem publicznym;
- krajowym liderem w zakresie wykorzystania mobilności aktywnej i rozwiązań multimodalnych;
- modelowym dla Polski miejscem dialogu społecznego.

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot ma szansę stać się globalną metropolią portową, bramą na styku regionów, kultur i gospodarek, obszarem wymiany i wzbogacania towarów, usług, kapitałów, idei.

6. Strefy OM

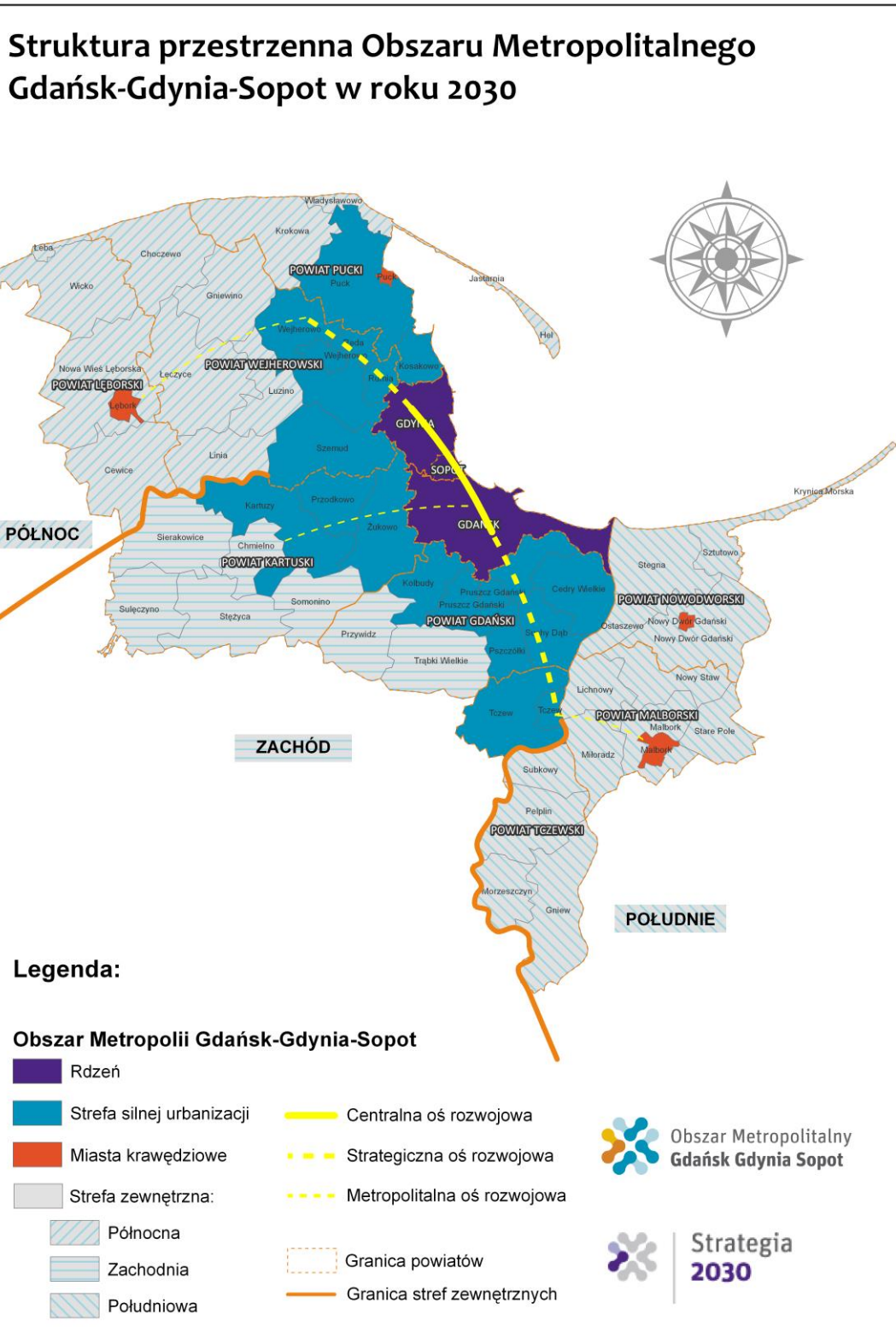
Przyszły rozwój OMG-G-S będzie opierał się na optymalnym wykorzystaniu potencjałów rozwojowych każdego z partnerów metropolii, zarówno dużych miast centralnych, jak i niewielkich gmin wiejskich. Zakładamy, że do 2030 rozwój OM będzie koncentrował się w następujących **strefach OM**:

- **Rdzeń** obejmuje historyczne i funkcjonalne centrum metropolii, skoncentrowane przede wszystkim wzdłuż głównej osi rozwojowej od Śródmieścia Gdańska, przez Wrzeszcz, Oliwę, Sopot do Śródmieścia Gdyni.
- **Strefa silnej urbanizacji** sąsiaduje bezpośrednio z miastami rdzenia oraz rozciąga się wzdłuż poszerzonej osi rozwojowej, między Tczewem, przez Pszczółki, Pruszcz Gdański i dalej Rumie, Redę po Wejherowo. Założono także poszerzenie tej strefy w kierunku zachodnim o Żukowo i Kartuzy w wyniku wzmożonej urbanizacji wywołanej uruchomieniem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
- **Miasta krawędziowe** są miastami powiatowymi poza strefą silnej urbanizacji. Pełnią ważne ponadlokalne funkcje usługowe oraz wzmacniają powiązania strefy zewnętrznej z rdzeniem.
- **Strefa zewnętrzna** cechuje się mniejszym poziomem urbanizacji i stanowi ważne zaplecze mieszkaniowe, produkcyjne, usługowe i rekreacyjne całej metropolii. Wyróżnione trzy podstrefy (północna, południowa i wschodnia) wynikają z różnych uwarunkowań rozwoju OM.

Rozwój Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie koncentrował się wzdłuż zasadniczych **osi rozwojowych**:

- **Centralnej**, będącej historycznie ukształtowanym pasem ponadlokalnych i ponadregionalnych usług wzdłuż linii kolejowej SKM 250 oraz alei Zwycięstwa i Grunwaldzkiej w Gdańsku, alei Niepodległości w Sopocie oraz alei Zwycięstwa i ulicy Świętojańskiej w Gdyni, tworząc funkcjonalny obszar centralny rdzenia metropolii.
- **Strategicznej**, stanowiącej przesłuzenie osi centralnej, wychodzącej poza trzy miasta rdzenia i przebiegającej wzdłuż DK 91 oraz linii kolejowej 9 od Tczewa przez Pruszcz Gdański do Gdańska oraz DK 6 i linii kolejowej 202 i 250 od śródmieścia Gdyni przez Gdynię Chylonię, Rumie, Redę do Wejherowa. Wokół osi strategicznej rozwija się strefa silnej urbanizacji.
- **Metropolitalnej**, sięgającej miast krawędziowych: Lęborka, od Wejherowa wzdłuż DK 6 oraz linii kolejowej 220, oraz Malborka – od Tczewa wzdłuż DK 22 i linii kolejowej nr 9. Dodatkowo silna urbanizacja oraz funkcjonowanie Pomorskiej Kolei

Metropolitalnej przyczynią się do powstania kartuskiej osi metropolitalnej wzdłuż linii kolejowych 248 i 201 oraz DK 7 i DW 211 z Gdańska przez Żukowo do Kartuz.



Źródło: opracowanie własne OMG-G-S

7. Cele strategiczne i cele tematyczne

Realizacja wizji OM wymaga przede wszystkim koordynacji i wzmocnienia współpracy podmiotów w zakresie sprostania głównym problemom hamującym rozwój metropolii i wykorzystania pojawiających się szans. W Strategii 2030 te problemy i szanse przekładają się na scenariusze rozwoju. Realizacja celów strategicznych ma zminimalizować niebezpieczeństwo wystąpienia zjawisk opisanych w scenariuszu regresywnym i przyczynić się do urzeczywistnienia się scenariusza progresywnego rozwoju OM.

**Celem Strategii 2030
jest stworzenie mechanizmów mających umacniać spójność Metropolii
poprzez koordynację działań,
współpracę międzysektorową
oraz uzyskiwanie kompromisowych rozwiązań
dla lepszego rozwoju każdego z podmiotów tworzących Metropolię**

Cele strategiczne, priorytetowe obszary współpracy i cele tematyczne

| Cele strategiczne | Priorytetowe obszary współpracy | Cele tematyczne | |
|-------------------|---------------------------------|-----------------|--|
| Rozwój społeczny | 1. Edukacja | 1.1 | Rozwój i poprawa jakości edukacji |
| | | 1.2 | Dopasowanie edukacji wyższej i zawodowej do potrzeb rynku pracy |
| | 2. Mieszkańcy | 2.1 | Zwiększenie uczestnictwa w kulturze i wzmacnianie kompetencji społecznych |
| | | 2.2 | Wsparcie dla rodzin i ograniczenie odpływu migracyjnego |
| | | 2.3 | Przyciąganie i wsparcie nowych mieszkańców |
| | | 2.4 | Doskonalenie profilaktyki, poprawa dostępności do usług medycznych i promocja zdrowego stylu życia |
| | | 2.5 | Poprawa dostępności i jakości usług publicznych |

| | | | |
|---|---|-----|--|
| Innowacyjna i konkurencyjna gospodarka | 3. Promocja i inwestycje | 3.1 | Tworzenie infrastruktury dla inwestycji i promocja gospodarcza, w tym produkcji przemysłowej |
| | | 3.2 | Wspieranie lokalnych przedsiębiorstw na rynku globalnym |
| | | 3.3 | Wspieranie powiązań sieciowych w ramach kluczowych klastrów (w tym klastra stoczniowego, transport-spedycja-logistyka oraz ICT) oraz regionalnych inteligentnych specjalizacji |
| | 4. Innowacyjność i przedsiębiorczość | 4.1 | Promocja innowacyjności i przedsiębiorczości |
| | | 4.2 | Zwiększenie efektywności działań badawczo - rozwojowych poprzez umiędzynarodowienie i komercjalizację wyników badań naukowych |
| | | 4.3 | Wsparcie metropolitalnego rynku pracy |
| | | 4.4 | Rozwój turystyki i przemysłów czasu wolnego (w tym promocja turystyki wewnętrznej w OM) |
| Zrównoważona przestrzeń | 5. Transport | 5.1 | Wzmacnianie funkcji międzynarodowego węzła transportowego, w tym przez rozwój portów morskich |
| | | 5.2 | Poprawa wewnętrznej dostępności transportowej oraz usprawnienie sieci transportu publicznego |
| | | 5.3 | Poprawa zewnętrznej dostępności transportowej |
| | | 5.4 | Usprawnienie zarządzania oraz priorytetyzacja metropolitalnego transportu zbiorowego, multimodalnego oraz mobilności aktywnej |
| | 6. Planowanie przestrzenne | 6.1 | Poprawa efektywności zagospodarowania przestrzennego w oparciu o policentryczny system osadniczy |
| | | 6.2 | Tworzenie stref przemysłowo-usługowych |
| | 7. Środowisko | 7.1 | Ochrona środowiska naturalnego oraz ograniczenie ryzyk środowiskowych |
| | | 7.2 | Poprawa efektywności gospodarki wodno-ściekowej oraz gospodarki odpadami. |
| | | 7.3 | Rozwój energetyki odnawialnej i podnoszenie efektywności energetycznej |

8. Budowanie marki

Rozpoznawalność jest jednym z kluczowych czynników rozwojowych metropolii. W zglobalizowanej i opartej na wiedzy gospodarce trwałymi zwycięzcami są przede wszystkim metropolie rozumiane jako węzły w międzynarodowej sieci metropolii. O ich potencjale decyduje więc siła i jakość powiązań z innymi obszarami metropolitalnymi, które ze sobą zarówno współpracują, jak i konkurują.

Jesteśmy zdeterminowani do stworzenia **silnej marki obszaru metropolitalnego**, która znacząco wesprze realizację następujących celów:

- przyciągnięcie do metropolii **nowych inwestorów**, a następnie podtrzymywanie napływu kapitału, technologii i wiedzy,
- przyciągnięcie **turystów**,
- przekonanie **nabywców** spoza metropolii do kupowania lokalnych produktów i usług,
- przekonanie **potencjalnych mieszkańców** do osiedlenia się na terenie OM,
- przekonanie **organizacji branżowych i decydentów** do lokalizowania w metropolii imprez i wydarzeń o randze krajowej i międzynarodowej,
- umacnianie poczucia tożsamości **mieszkańców** i dumy z przynależności do OMG-G-S,
- tworzenie silniejszych powiązań pomiędzy firmami, organizacjami i innymi podmiotami funkcjonującymi w metropolii.

Działania wzmacniające markę OM będą realizowane zarówno przez partnerów gospodarczych, społecznych, naukowych i publicznych, jak również mieszkańców. Niewątpliwie kluczową rolę we wzmacnianiu marki metropolii odgrywać będzie środowisko gospodarcze, czyli zarówno przedsiębiorstwa największe, jak i mniejsze, ale aktywnie realizujące swoją działalność poza granicami OM. Doświadczenia innych metropolii pokazują, że dla zbudowania silnej pozycji w kraju, konieczne jest przede wszystkim pogłębienie relacji metropolii z przedsiębiorcami zagranicznymi oraz wzmocnienie kontaktów gospodarczych w światowej sieci miast.

9. Wdrażanie Strategii 2030 i monitoring

Sukces każdego planu, w tym także długofalowego, strategicznego, zależy wyłącznie od możliwości, sposobów i efektywności jego wdrażania. Jedynie wdrożona strategia może być dobrą strategią. Dlatego też już przy formułowaniu wizji i celów braliśmy pod uwagę możliwość ich realizacji.

Plan Działania będzie najważniejszą operacyjną częścią i głównym dokumentem wykonawczym Strategii 2030. Znajdzie się w nim opis działań zmierzających do realizacji celów strategicznych i tematycznych Strategii oraz aktualizowana na bieżąco lista **partnerstw i projektów**. Plan zostanie przygotowany przez przedstawicieli partnerów oraz ekspertów w ramach prac komisji tematycznych OMG-G-S koordynowanych przez Biuro OMG-G-S. Zarząd OMG-G-S może go aktualizować, ale nie częściej niż co 6 miesięcy. Wdrażanie Planu zostanie oparte o istniejącą strukturę OMG-G-S.

Biuro OMG-G-S będzie współpracowało z komisjami tematycznymi przy inicjowaniu **partnerstw i projektów** oraz kształtowaniu ich celów i harmonogramów działania, zapewniając obsługę i merytoryczne wsparcie. Szczególna rola przypadnie **przewodniczącym komisji tematycznych**, którzy będą odpowiedzialni za wspieranie inicjatyw partnerów wywodzących się spoza grona członków OMG-G-S oraz kreowanie harmonogramu prac komisji.

Cele Strategii 2030 będą realizowane poprzez wielosektorowe partnerstwa i projekty w oparciu o następujące zasady:

- 1) **Dobrowolność** – działania realizowane są w oparciu o dobrowolne decyzje partnerów. Możliwa jest realizacja działań przez część podmiotów tworzących OM.
- 2) **Solidarność** – każde z partnerstw będzie realizowało swoje działania przy uwzględnieniu uwarunkowań i potencjalnych korzyści, jakie mogą w ich wyniku odnieść partnerzy ze wszystkich stref naszej metropolii.
- 3) **Transparentność** – decyzje w ramach partnerstwa będą podejmowane w przejrzysty sposób, w oparciu o otwartą dyskusję i w atmosferze wzajemnego zaufania.
- 4) **Efektywność** – działania będą realizowane i koordynowane przede wszystkim przez podmioty już istniejące, a fora współpracy i dyskusji odnoszące się do tego samego celu tematycznego będą unifikowane lub harmonizowane tak, aby uniknąć powielania tych samych prac.
- 5) **Kompromis** – partnerstwa będą dążyć do godzenia różnych interesów zarówno w trakcie ich tworzenia, jak i podczas realizacji projektów, przy podejmowaniu decyzji pod uwagę będzie brane zdanie każdego z partnerów.

Partnerstwa w zależności od zasięgu i obszaru działania mogą skupiać **podmioty ze wszystkich kluczowych sektorów OM:**

- samorządowego (gminy i powiaty);
- regionalnego (Samorząd Województwa Pomorskiego);
- rządowego (Wojewoda Pomorski i organy administracji rządowej);
- biznesu (przedsiębiorstwa i organizacje gospodarcze, media);
- nauki (uczelnie wyższe i instytucje naukowe);
- społecznego (organizacje pozarządowe, grupy nieformalne, mieszkańcy).

Partnerstwa mogą mieć następujący charakter:

- strategiczny – obejmujące większość samorządów lub partnerów z OM, które mogą odpowiadać za realizację wybranego celu tematycznego Strategii 2030,
- terytorialny – skupiające podmioty z danej części OM, z uwagi na charakter wyzwań i problemów partnerstwo realizuje cel na części terytorium OM,
- projektowy – powołane w celu realizacji jednego lub kilku przedsięwzięć koniecznych do realizacji celów Strategii 2030, które zostaną doprecyzowane w Planie Działania.

Za realizację każdego z celów tematycznych Strategii 2030 może być odpowiedzialne jedno lub kilka partnerstw. Podobnie, każde z partnerstw może realizować jeden lub kilka projektów.

W Planie Działania dla każdego z projektów wskazane zostaną:

- lider kierujący pracami i odpowiadający za postępy prac przed komisjami tematycznymi OMG-G-S,
- lista partnerów,
- lista interesariuszy,
- ryzyka,
- budżet,
- kamienie milowe i harmonogram działań.

Monitoring i ocena efektów

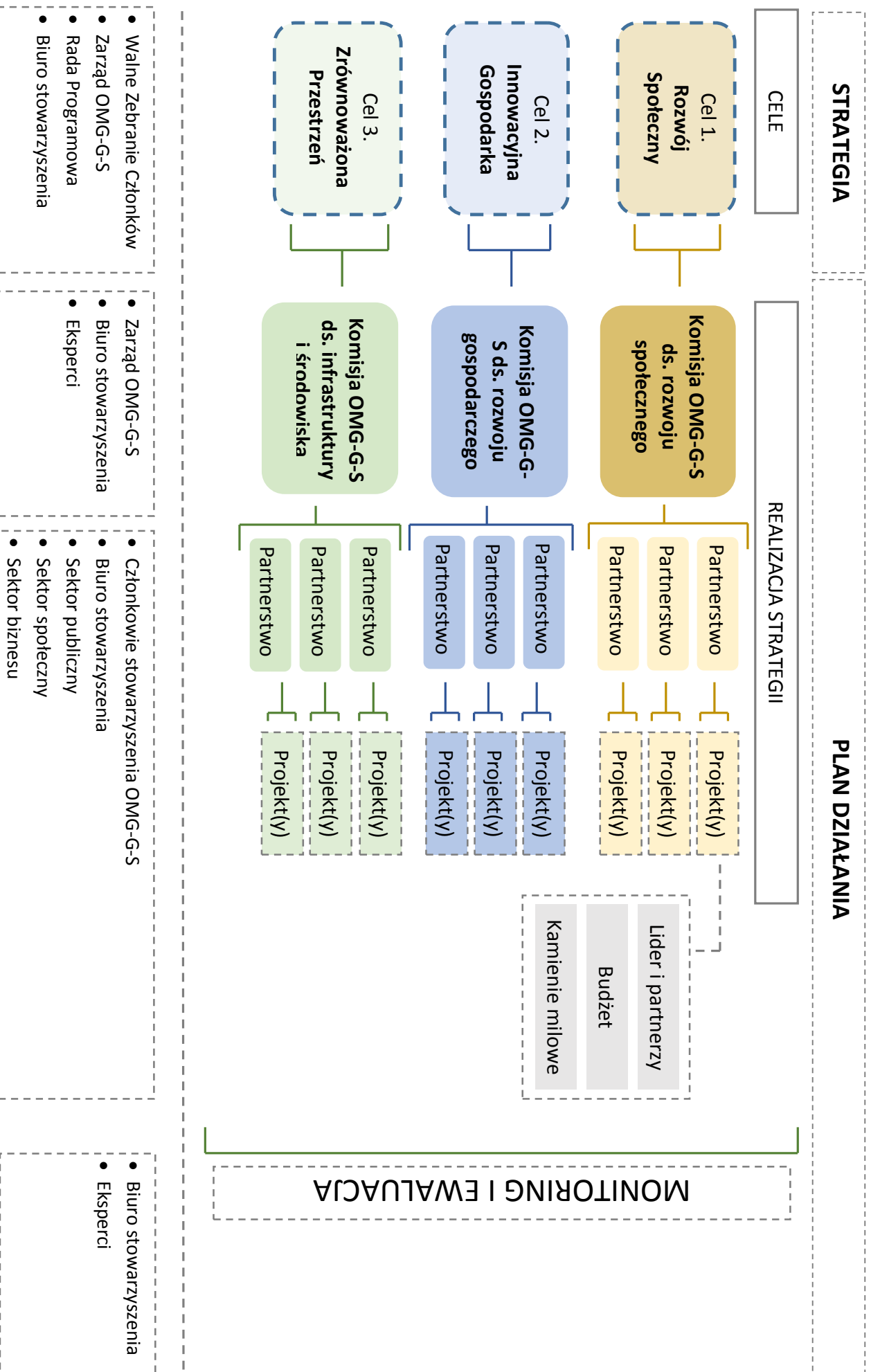
Wypracowane dotychczas narzędzia nie tworzą obecnie kompletnego systemu monitoringu rozwoju społeczno-gospodarczego OM. Niezbędna jest zatem **harmonizacja wielu dotychczasowych działań** podejmowanych w tym zakresie przez podmioty tworzące OM i uzupełnienie ich w taki sposób, by doprowadzić do monitorowania celów Strategii 2030 w czasie rzeczywistym. Prowadzone badania dotyczące np. preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców czy też losów absolwentów uczelni wyższych powinny być wykorzystywane w monitoringu danych na poziomie metropolii.

W celu zapewnienia skuteczności monitoringu wdrażania Strategii 2030 i jego wykorzystania w zarządzaniu metropolią, konieczne jest:

- **przeprowadzenie analizy danych**, jakimi dysponują podmioty publiczne oraz prywatne,
- **identyfikacja potrzeb w zakresie pozyskiwania i gromadzenia danych** dla potrzeb realizacji celów Strategii i optymalizacji wykorzystania dostępnych zasobów przy wykonywaniu zadań publicznych oraz wzmacnianiu funkcji metropolitalnych,
- **stworzenie systemu wymiany informacji** pomiędzy podmiotami z różnych sektorów OM oraz prowadzenia wspólnego monitoringu danych,
- **doskonalenie i wypracowanie nowych narzędzi** umożliwiających prowadzenie monitoringu danych dla potrzeb metropolii przy wykorzystaniu potencjału uczelni wyższych oraz ekspertów.

W Planie Działania do każdego z celów tematycznych zostaną wskazane podmioty monitorujące oraz właściwe wskaźniki, które pozwolą ocenić poziom ich realizacji. Ocena efektów funkcjonowania partnerstw będzie dokonywana przez komisje tematyczne.

Sporządzenie corocznego sprawozdania z realizacji celów oraz pracy partnerstw będzie leżało w kompetencji Biura OMG-G-S przy współpracy ekspertów. Wnioski i rekomendacje będą przedstawiane Radzie Programowej oraz Zarządowi OMG-G-S. Okresowo będzie sporządzany dodatkowy raport zawierający ocenę stanu prac nad realizacją celów Strategii 2030 i zapisów zawartych w Planie Działania, a także rekomendacje odnoszące się do dalszych działań i potrzeby aktualizacji dokumentu.



Projekt dokumentu został przygotowany przez Zespół Roboczy OMG-G-S ds. Strategii w składzie:

- Mariusz Czepczyński
- Katarzyna Drozd-Wiśniewska
- Rafał Ejsmont
- Rafał Gajewski
- Michał Glaser
- Michał Guć
- Maciej Rusek
- Marcin Skwierawski
- Mateusz Szulc

Opracowanie map:

- Marcin Hrynkiewicz
- Mariusz Maj

Projekt przygotowano na podstawie następujących opracowań i ekspertyz:

- *„Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030” (wersja ekspercka)* - konsorcjum Instytutu Rozwoju i Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, zespół w składzie: Marek Dutkowski, Tomasz Komornicki, Wiktor Szydarowski, Tomasz Brodzicki, Marek Degórski, Piotr Siłka, Jakub Kwiatkowski pod kierownictwem Jacka Zauchy, Gdańsk 2015
- *„Diagnoza Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030”* - konsorcjum Instytutu Rozwoju i Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, zespół pod kierownictwem Grażyny Gawlikowskiej-Hueckel, Tomasza Komornickiego i Tomasza Brodzickiego, Gdańsk 2014
- *„Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego : uwagi i sugestie”* - Grzegorz Gorzelak; Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG), Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2015
- *„Potencjał naukowy i innowacyjny Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego”* – Agnieszka Olechnicka; Adam Płoszaj; Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG), Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2015
- *„Ocena opcji nazwy dla metropolii obejmującej Gdańsk, Gdynię i Sopot z punktu widzenia wartości marki terytorialnej”* - Marek Bańczyk, Columbia University in the City of New York, Nowy Jork 2015