

Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030

**plan zagospodarowania przestrzennego
miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego**
stanowiący część planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego

sporządzony na podstawie art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r.
o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.)



Przyjęty uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.



Generalny Projektant Planu

Jakub Pietruszewski – POIU nr G-318

Główny Projektant Planu

Anna Łoziak

Zespół projektowy Planu:

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

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

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

Koordynacja grafiki i baz danych:

Bartosz Pępek, Aleksandra Rudzińska

Opracowanie grafiki i baz danych:

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

Współpraca:

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

Z wykorzystaniem opracowań eksperckich:

1. *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem*, R. Guzik (red.), Centrum Studiów Regionalnych UNIREGIO Sp. j., Kraków, 2015.
2. *Dostępność terenów inwestycyjnych oraz możliwość rozwoju mieszkalnictwa w obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot*, M. Kiełb-Stańczuk z zespołem autorskim, Gdańsk, 2015 r. – w zakresie identyfikacji strategicznych obszarów rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych oraz w zakresie rejonizacji przestrzeni OM, różnicującej intensywność i charakter procesów związanych z kształtowaniem terenów mieszkalnictwa i określenia specyficznych zasad zagospodarowania przestrzennego dla poszczególnych rejonów
3. *Identyfikacja i potencjał rozwojowy funkcji metropolitalnych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta*, B. Bańkowska z zespołem autorskim, Gdańsk, 2005 r. – w zakresie metodologii wyznaczania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych



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.



SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE	6
Podstawy prawne.....	6
Cele sporządzenia Planu.....	7
Zakres treści Planu	7
Przesłanki delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego i obszaru metropolitalnego na potrzeby Planu	8
Zasięg przestrzenny i horyzont czasowy Planu.....	11
Warstwa stanowiąca Planu	12
1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE OBSZARU METROPOLITALNEGO	14
1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego.....	14
1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego	15
1.3. Uwarunkowania metropolitalne - strategiczne ramy współpracy do 2030 r.	17
2. POZYCJA OBSZARU METROPOLITALNEGO NA TLE KRAJU	18
3. PROCESY I PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO	22
4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO	23
4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna	24
4.2. Charakterystyka sieci osadniczej	26
4.3. Funkcje metropolitalne	33
4.4. Sfera gospodarcza	37
4.5. Turystyka i rekreacja.....	40
4.6. Powiązania transportowe i infrastrukturalne.....	41
4.7. Systemy infrastrukturalne	46
4.8. Energetyka.....	51
4.9. Zasoby, stan i zagrożenia środowiska	58
4.10. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych.....	63
4.11. Środowisko kulturowe i jego ochrona	65
4.12. Zagrożenie powodziowe.....	67
4.13. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne	69
4.14. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin.....	70
5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO	73
5.1. Założenia wizji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego	73
5.2. Dylematy kształtowania przestrzeni obszaru metropolitalnego wobec pożądanego scenariusza rozwoju	73
5.3. Wizja i odpowiadający jej model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego	75
6. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARZE METROPOLITALNYM	80
6.1. Struktura części kierunkowej Planu.....	80
6.2. Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego.....	82
6.3. Cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego	83
C.1. WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY	83
K.1.1. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO	85
K.1.2. KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO	99
K.1.3. RACJONALIZACJA ROZMIESZCZENIA ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE	103
K.1.4. ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROZEŃ NATURALNYCH	109
C.2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO	114
K.2.1. ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH	116
K.2.2. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY	133
K.2.3. WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WALORY PRZYRODNICZO-KULTUROWE, KRAJOBRAZOWE I FUNKCJE METROPOLITALNE	138
K.2.4. KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ	144
K.2.5. ZWIĘKSZANIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO I SPRAWNOŚCI SYSTEMÓW PRODUKCJI, PRZESYŁU I DYSTRYBUCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPLNEJ, GAZU, ROPY NAFTOWEJ ORAZ PRODUKTÓW ROPOPOCHODNYCH	157
K.2.6. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA	164
C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA	166
K.3.1. ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I JEGO SPÓJNOŚCI	168
K.3.2. OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM	177
K.3.3. OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA	182
ZAŁĄCZNIK nr 1. Wykaz zadań	185

ZAŁĄCZNIK nr 2. Plansze Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego 2030
w skali 1 : 100 000 194

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 2030
LNG	<i>Liquefied Natural Gas</i> – gaz ziemny w postaci ciekłej
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MOFOW	miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego
MPU	Metropolitalne Pasma Usługowe
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
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
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
SOMG-G-S 2030	Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 roku
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRWP 2020	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
SSSE	Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna
STIM OMG-G-S 2030	Strategia Transportu i Mobilności OMG-G-S do 2030 roku
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	Europejski System 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 stanowi odpowiedź na współczesne procesy globalizacyjne i 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, co wpływa na wydłużenie się czasu dojazdów do pracy i usług. 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 przestrzeni z dużą dynamiką zachodzi obecnie w krajach takich jak Polska, które stosunkowo niedawno włączyły się w procesy gospodarki globalnej. Na tle innych 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. Obszarem, który poprzez procesy metropolizacyjne zmienił swoje znaczenie, jest bez wątpienia aglomeracja Trójmiasta. Podlegająca od ponad 25 lat żywiołowym procesom rozwojowym oraz przekształceniom w sferze zagospodarowania przestrzennego, sukcesywnie rozszerzająca ofertę i wzmacniająca rangę funkcji metropolitalnych nabiera coraz większego znaczenia w sieci oddziaływań ponadregionalnych i międzynarodowych¹.
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*.

Podstawy prawne

6. Podstawą prawną opracowania *planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego*, stanowiącego część *planu zagospodarowania przestrzennego województwa*, jest:
 - 1) *ustawa z dnia 5 marca 1998 r. o samorządzie województwa* (tj. Dz.U. z 2013 r., poz. 596, z późn. zm.);
 - 2) *ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*² (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.).
7. Niniejszy *Plan*, sporządzony został na podstawie Uchwały Nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. i uszczegóławia treść (tam, gdzie to konieczne) *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*, przyjętego Uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.
8. 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*³, została przeprowadzona łącznie dla obu projektów.
9. Do obu projektów, zgodnie z wymogiem art. 72 ust. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.) zostało wykonane także przedprojektowe studium: *Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*.

¹ W odniesieniu do innych obszarów metropolitalnych w skali międzynarodowej określana mianem *weak Metropolitan Area* (ESPON)

² art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 199, z późn. zm.).

³ 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 (tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 1235).

Cele sporządzenia Planu

10. 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:
 - 1) długofalowych celów rozwoju kraju, określonych w DSRK 2030 i KPZK 2030;
 - 2) długofalowych celów rozwoju obszaru metropolitalnego, określonych w SOMG-G-S 2030;
 - 3) średniookresowych celów rozwoju województwa, określonych w SRWP 2020.
11. *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.
12. Celami sporządzenia *Planu* są także:
 - 1) potrzeba koordynacji działań samorządu województwa, powiatów i gmin w zakresie inwestycji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych (uwzględniającej etapowanie), wpływających na zagospodarowanie przestrzenne obszaru;
 - 2) potrzeba stworzenia podstaw do 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).

Zakres treści Planu

13. 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:
 - 1) **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;
 - 2) **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);
 - 3) **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;
 - 4) **granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych**, w *Planie* tym ujęte jako granice i zasady zagospodarowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych;
 - 5) **obszary szczególnego zagrożenia powodzią**;
 - 6) **granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych**;
 - 7) **obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla**.
14. Sporządzenie i uchwalenie *Planu* przez samorząd województwa jest uwarunkowane również:
 - 1) ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (art. 39, ust. 4);
 - 2) zapisami strategii rozwoju województwa i jej aktualizacji, w zakresie, w jakim dotyczy ona spójności dokumentów oraz sytuacji przestrzennej województwa (art. 39a);

- 3) zapisami programów zawierających zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, o których mowa w art. 48 (art. 39, ust. 4);
- 4) 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).

Przesłanki delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego i obszaru metropolitalnego na potrzeby Planu

15. Zasięg **miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego** został przyjęty jako kontynuacja podejścia prezentowanego w poprzednim *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, przyjętym Uchwałą Nr 1004/XXXIX/2009 SWP z dnia 26 października 2009 r. (ryc. 1.1.), przy uwzględnieniu:

- 1) **definicji ustawowej** (art.2 pkt 6a i 6b ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym), zgodnie z którą:
miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego to typ obszaru funkcjonalnego obejmującego miasto będące siedzibą władz samorządu województwa lub wojewody oraz jego bezpośrednie otoczenie powiązane z nim funkcjonalnie, przy czym za **obszar funkcjonalny** uznaje się zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów, charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju;
- 2) **wyników analiz prowadzonych w ostatnich latach zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym, w tym, m.in.** na potrzeby:
 - a) *Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego* (ryc. 1.2. a i b),
 - b) *Koncepcji zagospodarowania przestrzennego Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego* (delimitacja obszaru funkcjonalnego z wykorzystaniem syntetycznego wskaźnika urbanizacji)⁴,
 - c) kolejnych projektów rozporządzenia, w którym miały zostać określone kryteria wyznaczania granic miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich⁵,
 - d) delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego określającej na poziomie krajowym ramy terytorialne wdrażania instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla perspektywy finansowej 2014–2020 (ryc. 1.3.);
- 3) **ram terytorialnych przyjętych ostatecznie dla realizacji ZIT** w województwie pomorskim (ryc. 1.4.);
- 4) **niestabilnych i nieuregulowanych ram prawnych delimitacji i funkcjonowania obszarów metropolitalnych**.⁶

16. Biorąc powyższe pod uwagę przyjęto, że:

- 1) **zasięg miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (MOFOW) jest tożsamy z zasięgiem obszaru aglomeracji**, przyjętym w poprzednim planie zagospodarowania przestrzennego województwa; kolejne analizy relacji funkcjonalno-przestrzennych wykonane na potrzeby polityki miejskiej województwa pomorskiego, jak i na potrzeby dokumentów krajowych nie wskazały szerszego zasięgu strefy bezpośredniego otoczenia metropolii;
- 2) **miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego** stanowi **strefę funkcjonalną obszaru metropolitalnego** – czyli strefę najbardziej intensywnych relacji funkcjonalno-przestrzennych;
- 3) obszar, dla którego sporządza się niniejszy plan, zwany dalej **obszarem metropolitalnym** (OM), wykracza poza granice **miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego** i odpowiada zasięgowi przestrzennemu obszarowi w granicach, w których prowadzona jest współpraca w ramach *Stowarzyszenia Gdańsk–Gdynia–Sopot (OMG-G-S)*;
Plan sporządzany jest w porozumieniu i we współpracy z ww. stowarzyszeniem, skupiającym jest i inne podmioty zainteresowane spójnym kształtowaniem warunków dla rozwoju tego obszaru (w tym spójnego i skoordynowanego planowania przestrzennego); w przypadku powołania związku metropolitalnego⁸ zasięg przestrzenny *ramowego*

⁴ *Gdańskie Zeszyty Urbanistyczne*, Tom I Osadnictwo, Biuro Rozwoju Gdańska, 2015 r.

⁵ Do dnia uchwalenia planu rozporządzenie nie zostało wydane.

⁶ W tym w szczególności: brak rozporządzenia, o którym mowa w pkt 2c), niespójność regulacji w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i w ustawie o związkach metropolitalnych, brak systemowego podejścia do delegacji i warunków realizacji zadań, które powinien przejąć poziom metropolitalny.

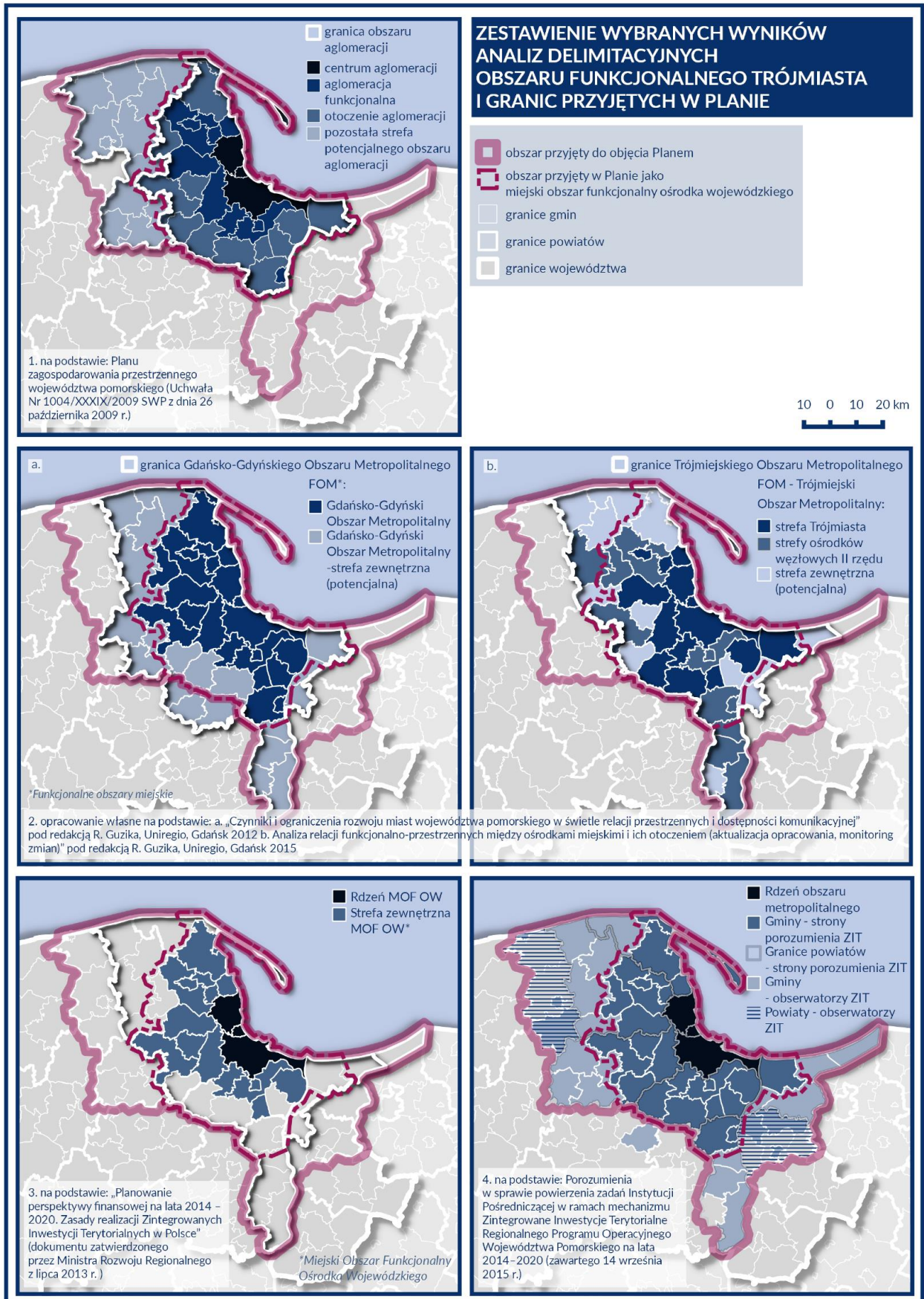
⁷ Utworzone 15 września 2011 r. pod nazwą *Gdański Obszar Metropolitalny*, od kwietnia 2016 r., po zmianie nazwy (na *Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot*), statutu i liczby członków jest instytucją oficjalnie reprezentującą obszar metropolitalny.

⁸ Na mocy ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych (Dz.U. z dnia 18 listopada 2015 r., poz. 1890).

studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zwiqzku metropolitalnego z dużym prawdopodobieństwem będzie odpowiadał zasięgowi OMG-G-S (czyli zasięgowi niniejszego planu), co pozwoli na kontynuację przyjętego kształtu polityki planistycznej;

przyjęte w planie rozróżnienie zasięgu MOFOW i szerszego od niego zasięgu OM odnosi się również do zróżnicowania ich ustawowych definicji, zgodnie z którymi: MOFOW - stanowi ośrodek wojewódzki wraz z **bezpośrednim otoczeniem**, a OM – **strefę oddziaływania** tego ośrodka.

17. Ostatecznie, mając na uwadze brak jasno określonych i przesądzonych uwarunkowań prawnych w momencie procedowania *Planu*, odstąpiono od dodatkowych szczegółowych analiz delimitacyjnych, przyjmując, że granice mogą mieć zróżnicowany przebieg w zależności od zagadnienia i rzeczywistej potrzeby i celowości ich wyznaczenia. Kluczowe dla rozwoju obszaru funkcjonalnego (m.in. obszaru metropolitalnego), w tym do prowadzenia zrównoważonej polityki planistycznej, są: wola i zaangażowanie interesariuszy, a także możliwości i racjonalność prowadzenia wspólnych działań.

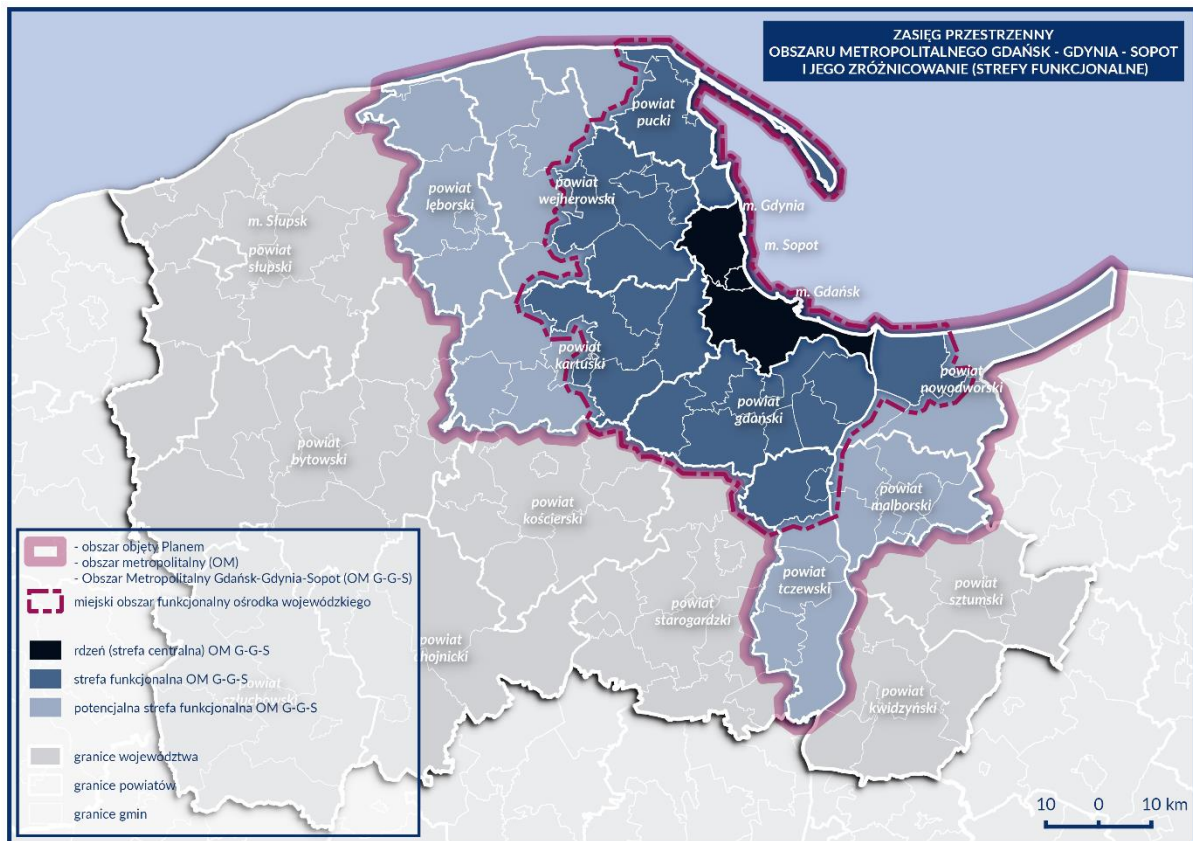


RYC. 1. ZESTAWIENIE WYBRANYCH WYNIKÓW ANALIZ DELIMITACYJNYCH OBSZARU FUNKcjONALNEGO TRÓJMIASTA

Zasięg przestrzenny i horyzont czasowy Planu

18. W skład **miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego** wchodzi:

- 1) miasta współtworzące **ośrodek wojewódzki**, stanowiące jednocześnie **rdzeń obszaru metropolitalnego**: Gdańsk, Gdynia, Sopot (czyli Trójmiasto)⁹;
- 2) gminy otoczenia funkcjonalnego tego ośrodka, stanowiące **strefę funkcjonalną obszaru metropolitalnego**, w tym miasta: Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo, gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo i Żukowo oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie i Wejherowo.



RYC. 2. ZASIĘG PRZESTRZENNY OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT I JEGO ZRÓŻNICOWANIE (STREFY FUNKCJONALNE)



RYC. 3. IDENTYFIKACJA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK – GDYNIA – SOPOT 2030

⁹ Zgodnie z KPZK 2030 (str. 41): „W skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030 wchodzi: (...) Trójmiasto (Gdańsk-Sopot-Gdynia z głównym ośrodkiem miejskim w Gdańsku, dalej: Trójmiasto)”.

19. Zgodnie z art. 39 ust. 7 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. 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.
20. W związku z powyższym przyjęto, że obszar objęty planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (Trójmiasta) obejmuje: trzy powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz osiem powiatów ziemskich: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski (czyli obszar, w granicach którego prowadzona jest współpraca w ramach Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot).
- Na potrzeby niniejszego Planu obszar objęty Planem jest zatem tożsamy z Obszarem Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot (nazywanym w niniejszym planie również obszarem metropolitalnym), zaś obszar miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego stanowi jego zasadniczą część, na którą składają się: strefa centralna (inaczej: rdzeń) i strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego (ryc. 2 i 3). Obszar objęty planem znajdujący się poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego określony został jako potencjalna strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego, na którą składają się: na zachodzie – powiat lęborski i zachodnie części powiatów kartuskiego, puckiego i wejherowskiego oraz na wschodzie – powiaty nowodworski i malborski, a także centralna i południowa część powiatu tczewskiego.
21. 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 progностycznymi, którą określa obowiązująca Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030), dlatego przyjęto że horyzont czasowy PZPWP, w tym niniejszego Planu, będzie ograniczony rokiem 2030.
22. 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.

Warstwa stanowiąca Planu

23. Warstwa stanowiąca Planu - wynika z roli dokumentu w zakresie kształtowania przestrzeni obszaru metropolitalnego, w oparciu o jego zapisy zawarte w tekście i uwzględnione w części graficznej, będące:
- 1) ustaleniami – ściśle obowiązującymi, oznaczonymi w tekście Planu symbolem „U” i zaznaczonymi tłem szarym, wiążącymi gminy przy sporządzaniu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz zarząd województwa przy uzgodnieniu projektu wymienionego dokumentu; należą do nich m.in. inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z art. 39, ust. 5¹⁰ ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym;
 - 2) wytycznymi typu:
 - a) A, oznaczonymi w tekście Planu symbolem 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) B, oznaczonymi w tekście Planu symbolem W_{„B”}, do stosowania (uwzględniania) w działaniach prowadzonych w strukturach SWP,
 - c) AB, oznaczonymi w tekście Planu symbolem W_{„AB”}, spełniającymi oba powyższe założenia;
 - 3) rekomendacjami („R”) – stanowiącymi 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;
 - 4) lokalizacje elementów, o których mowa w tekście Planu, na rysunkach Planu (to jest planszach i rysunkach poglądowych), nie stanowią ustaleń Planu i ze względu na regionalną skalę nie mogą być bezpośrednio przenoszone

¹⁰ Uwzględnienie w Planie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym nie przesądza o finansowaniu ich z budżetu państwa czy z budżetu województwa. Inwestycje te będą finansowane zgodnie z ustawowymi kompetencjami przez tych, którzy je ustanowili lub wnioskowali o ich ustanowienie w programach, o których mowa w art. 39. ust. 5. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

do części graficznej opracowań planistycznych w skalach bardziej szczegółowych (np. do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), o charakterze:

- a) punktowym – wskazują tylko lokalizację ogólną na terenie danej gminy lub rejonu,
- b) liniowym – dotyczą generalnych kierunków, powiązania punktu początkowego z końcowym, o charakterze struktury,
- c) powierzchniowym – poza elementami 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 Ateńska¹¹. Zaprezentowana w Karcie wizja ukazuje miasta i obszary zurbanizowane jako:
 - 1) zachowujące bogactwo i zróżnicowanie kulturowe, wynikające z ich długiej historii oraz umiejętnie łączące swą teraźniejszość i przyszłość z przeszłością;
 - 2) powiązane w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji;
 - 3) twórcze i konkurencyjne, ale jednocześnie zdolne do współpracy i wzajemnie się uzupełniające;
 - 4) przyczyniające się w decydującym stopniu do dobrobytu i wygodnego życia ich mieszkańców;
 - 5) 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 dokumentów¹² współpracy międzyrządowej państw członkowskich UE w zakresie rozwoju miast

3. 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 nierozzerwalnie 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, jakie w związku z tymi działaniami są podejmowane nie mogą zapadać bez udziału społeczności, których one dotyczą. Należą do nich:
 - 1) rozwój zrównoważony i zintegrowany:
 - a) rozwój w poszanowaniu bogactwa historii, łączący harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym, zapewniający odpowiednie warunki życia obecnym, jak i przyszłym pokoleniom,
 - b) podejście zintegrowane (holistyczne), angażujące wszystkie dziedziny oraz wszystkie sektory i poziomy administracyjne,
 - c) poszanowanie zasobów i usług ekosystemów,
 - d) zapewnienie bezpieczeństwa energetyczno-klimatycznego (w tym redukcja emisji dwutlenku węgla, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności wykorzystania energii),
 - e) racjonalna gospodarka odpadami i zasobami wody,
 - f) regeneracja obszarów miejskich,
 - g) wsparcie dla miast tracących dotychczasowe funkcje,
 - h) zapobieganie niekontrolowanemu „rozlewaniu” się miast, kształtowanie struktury przestrzennej miast bardziej zwartej, a jednocześnie nie pogarszającej warunków życia i możliwości funkcjonowania środowiska przyrodniczego,

¹¹ Przyjęta przez Europejską Radę Urbanistów 20 listopada 2003 r. w Lizbonie, skierowana została głównie do urbanistów oraz wszystkich uczestników procesów planistycznych w Europie.

¹² *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 wyzwania demograficznych i klimatycznych, przed którymi stoją miasta europejskie* (2011), *Pakt Amsterdamski* (2016).

- i) wzmocnienie struktur ekologicznych i kulturowych;
- 2) rozwój inteligentny i sprzyjający włączeniu społecznemu:
 - a) gospodarka oparta na wiedzy,
 - b) budowanie i rozwijanie bazy badawczo-naukowej,
 - c) rozwój technologii cyfrowych,
 - d) wzrost poziomu wykształcenia,
 - e) wzrost poziomu zatrudnienia,
 - f) tworzenie zielonych miejsc pracy,
 - g) wspieranie lokalnej przedsiębiorczości,
 - h) koncentracja działań w dzielnicach problemowych,
 - i) kompleksowe działania rewitalizacyjne,
 - j) zmniejszanie nierówności pomiędzy poszczególnymi obszarami miast i grupami społecznymi (lokalny rynek pracy, edukacja, transport publiczny),
 - k) integracja migrantów i uchodźców,
 - l) tworzenie przestrzeni publicznych wysokiej jakości,
 - m) kompleksowy rozwój mieszkalnictwa (nadanie zrównoważonych ram rozwoju),
 - n) budowanie i wzmocnienie partnerstwa lokalnego;
- 3) rozwój w oparciu o sieci współpracy i partnerstwa:
 - a) powiązanie miast i miejskich obszarów funkcjonalnych w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji - konkurencyjność, przy jednoczesnej współpracy i wzajemnym uzupełnianiu się,
 - b) wzmocnienie infrastruktury transportowej – zwiększanie dostępności zarówno w skali ogólnoeuropejskiej, krajowej, regionalnej, jak i lokalnej,
 - c) tworzenie miejskiej współpracy subregionalnej – polityka miejska w ramach funkcjonalnych obszarów miejskich,
 - d) partnerstwa miasto–wieś,
 - e) spójność terytorialna, polegająca na wzajemnym wzmocnianiu się polityk i instrumentów sektorowych,
 - f) regionalne klastry innowacyjności i konkurencyjności,
 - g) wymiana wiedzy i doświadczeń w zakresie racjonalnego kształtowania polityki miejskiej (zarządzanie miejskie),
 - h) zarządzanie ryzykiem związanym ze zmianami klimatycznymi.

1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego

4. W *Planie* uwzględniono ustalenia *Konceptji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*¹³ (KPZK), stanowiącej dokument strategiczny wyrażający politykę zagospodarowania przestrzennego kraju.
5. Wśród trendów rozwojowych, wywierających istotny wpływ na zagospodarowanie przestrzenne *Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* w perspektywie roku 2030, KPZK wymienia:
 - 1) 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;
 - 2) 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, co 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 miejskiego¹⁴;

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

¹⁴ Istotnym narzędziem tego procesu będą funkcjonujące plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, ale warunkiem 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. To może oznaczać, że po ich modernizacji

- 3) rosnącą siłą 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 form zabudowy i miejskiego stylu życia oraz rosnącą liczbę dojazdów do pracy do centrów miast¹⁵;
 - 4) 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;
 - 5) 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;
 - 6) 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.
6. 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 osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.*
7. 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 podwyższenia konkurencyjności głównych ośrodków miejskich niezbędne jest podjęcie następujących działań:
- 1) wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych największych polskich miast przez:
 - a) wzmacnianie i dywersyfikację funkcji gospodarczych poprzez tworzenie warunków do lokalizowania inwestycji w sektorach o wysokiej wartości dodanej,
 - b) wzmacnianie potencjału badawczo-naukowego, w tym dostosowywanie struktur przestrzennych i funkcjonalnych do potrzeb rozwojowych gospodarki opartej na wiedzy i innowacyjności,
 - c) 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 rewaloryzacja historycznych i zabytkowych obiektów i ich adaptacja na cele kulturowe, rozwój infrastruktury turystycznej i kongresowej oraz wystawienniczo-targowej;
 - 2) intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym przez:
 - a) wspomaganie rozwoju powiązań funkcjonalnych dowiązujących ośrodki regionalne do ośrodków metropolitalnych (w zakresie gospodarczym, społecznym, naukowym, kulturowym),
 - b) wzmacnianie potencjału (endogenicznego) i konkurencyjności miast regionalnych, uzupełniających i wzmacniających najważniejsze polskie miasta,
 - c) wzmacnianie powiązań funkcjonalnych, w tym morskich ośrodków miejskich (Trójmiasto) z ośrodkami południowej Skandynawii (Sztokholm i Kopenhaga) oraz krajami bałtyckimi - najbardziej innowacyjnymi w skali globalnej;
 - 3) integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich przez:
 - a) wzmacnianie powiązań funkcjonalnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego, w tym poprawa jego dostępności i spójności transportowej,

samorządów województw nie będzie stać na korzystanie z sieci kolejowej, a w związku z tym organizowane na nich regionalne przewozy pasażerskie będą zawieszane.

¹⁵ 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 i jego otoczeniem.

- b) inwestycje w rozwój infrastruktury transportowej, środowiskowej, społecznej oraz na rzecz rewitalizacji obszarów zdegradowanych,
 - c) 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,
 - d) 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).
8. 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).

1.3. Uwarunkowania metropolitalne - strategiczne ramy współpracy do 2030 r.

9. Dokumentem strategicznym, wyznaczającym najważniejsze kierunki rozwoju na najbliższe kilkanaście lat, jest *Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030* (SOMG-G-S 2030). Dokument ten został opracowany i przyjęty w wyniku oddolnej inicjatywy członków *Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot*, jako narzędzie umożliwiające koordynację działań w priorytetowych obszarach współpracy. Strategia ta wskazuje, że 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.
10. Zawarta w SOMG-G-S 2030 wizja rozwoju zakłada, między innymi, że w 2030 roku OMG-G-S będzie obszarem ze skoordynowanym systemem planowania przestrzennego, metropolią wyróżniającą się na tle kraju wysoką jakością i dostępnością usług publicznych oraz największym nadbałtyckim zespołem portowym i węzłem logistycznym.
11. Jednym z trzech celów strategicznych SOMG-G-S 2030 jest *zrównoważona przestrzeń*, a w ramach tego celu jako priorytetowe obszary współpracy wskazuje się: transport, planowanie przestrzenne i środowisko. Celami tematycznymi w priorytetowym obszarze współpracy - *planowanie przestrzenne* są: poprawa efektywności zagospodarowania przestrzennego w oparciu o policentryczny system osadniczy oraz tworzenie stref przemysłowo-usługowych.
12. Ramy strategiczne w zakresie transportu i mobilności określone zostały w odrębnym dokumencie - *Strategii Transportu i Mobilności OMG-G-S do 2030 roku*.

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 porównawcza¹⁶ pozycji konkurencyjnej największych polskich miast¹⁷ wraz z ich strefą oddziaływania¹⁸ została wykonana w oparciu o 8 zmiennych opisujących poziom rozwoju miasta i obszaru otaczającego, w zakresie:

- 1) uwarunkowań makroekonomicznych:
 - a) PKB *per capita* w 2011 r. (A),
 - b) przeciętne wynagrodzenie brutto w 2013 r. (B);
- 2) zjawisk demograficznych:
 - a) saldo migracji w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców w 2013 r. (C),
 - b) odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w 2013 r. (D),
- 3) poziomu potencjalnego kapitału na rynku pracy:
 - a) liczba absolwentów uczelni wyższych w 2013 r. (E),
- 4) otwartości i dostępności zewnętrznej:
 - a) liczba pasażerów ruchu lotniczego w 2013 r. (F),
- 5) jakości życia:
 - a) długość ścieżek rowerowych na 10.000 mieszkańców w 2013 r. (G),
 - b) 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 umożliwiałoby ich monitoring w dostosowanej do potrzeb perspektywie i skali czasowej.

4. Analiza sytuacji samego podregionu Trójmiasto prezentuje się w sposób następujący:
 - 1) w zakresie sytuacji makroekonomicznej:
 - a) 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 porównywalna z podregionem katowickim (56.079 zł),
 - b) 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;
 - 2) pod względem sytuacji demograficznej:
 - a) 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‰),

¹⁶ *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.

¹⁷ 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, uznających je za ośrodki o znaczeniu krajowym pełniące niektóre funkcje metropolitalne.

¹⁸ 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.

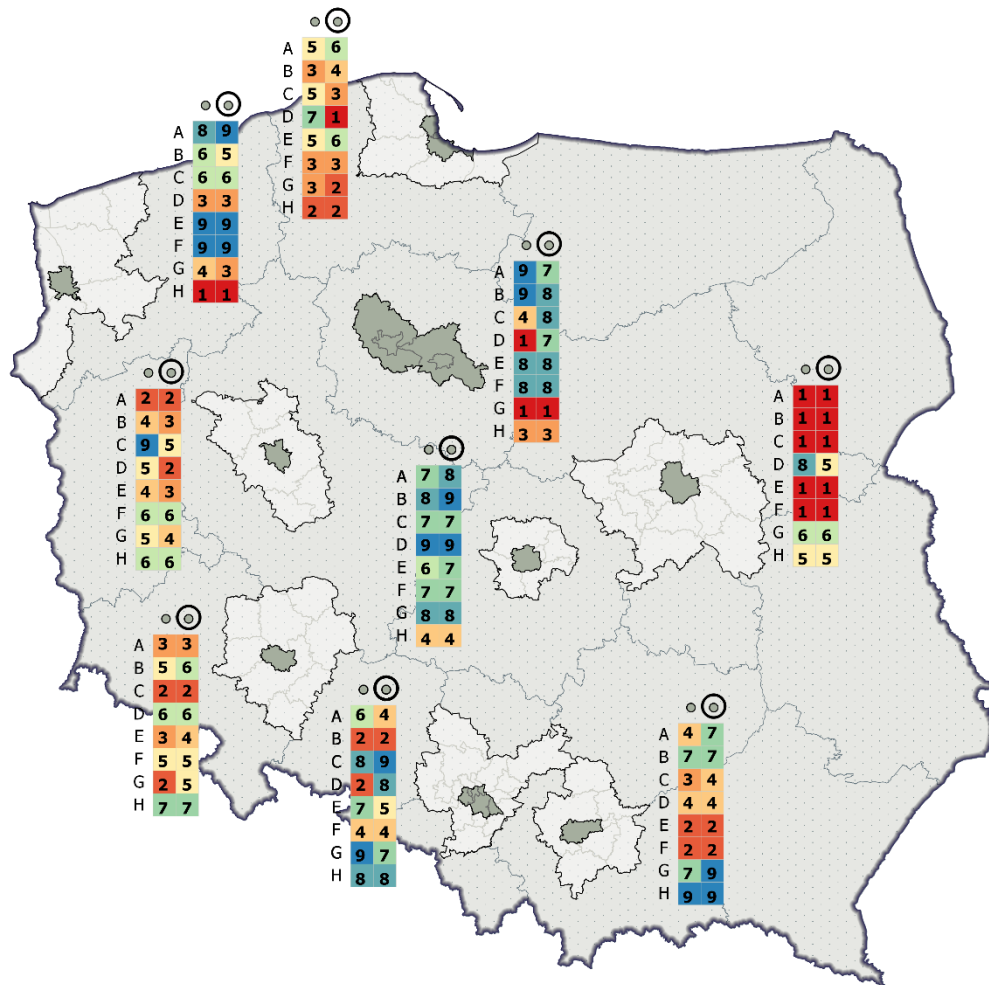
- b) odsetek osób w wieku poprodukcyjnym plasuje Trójmiasto z wynikiem 21,9% na drugiej (z największą liczbą osób starszych) pozycji po podregionie katowickim (20,6%);
- 3) uwzględniając kapitał ludzki na rynku pracy:
- a) liczba absolwentów uczelni wyższych w 2013 r. wynosiła 25.586, co pozycjonuje Trójmiasto na szóstym miejscu 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;
- 4) dostępności zewnętrznej:
- a) 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);
- 5) na tle innych największych polskich miast najkorzystniej Trójmiasto wypada pod względem jakości życia, w tym:
- a) 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),
- b) w przypadku jakości powietrza zbliżoną wartość osiągnął Szczecin (w 2014 r. stężenie pyłu PM 2,5 wyniosło w nim 15 $\mu\text{g}/\text{m}^2$), podczas gdy w Trójmieście 16 $\mu\text{g}/\text{m}^2$, co świadczy o najlepszej jakości powietrza w dwóch obszarach metropolitalnych zlokalizowanych nad morzem.
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:
- 1) pod względem wskaźników makroekonomicznych:
- a) 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 41.869zł) 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),
- b) 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);
- 2) pod względem sytuacji demograficznej:
- a) 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 ‰,
- b) 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%);
- 3) pod kątem poziomu kapitału ludzkiego:
- c) 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%;
- 4) w zakresie dostępności zewnętrznej po dodaniu obszarów otaczających miasta ranking nie uległ zmianie;
- 5) w obszarze jakości życia:

- a) 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,
- b) 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:
- 1) w realizacji celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju dotyczących konkurencyjności, właściwą skalą odniesienia dla Trójmiasta powinny być ośrodki metropolitalne Kraków, Wrocław i Poznań; poza zasięgiem konkurowania jest Warszawa oraz konurbacja śląska;
 - 2) 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 Trójmieście¹⁹;
 - 3) 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 publicznym²⁰;
 - 4) znaczącym deficytem konkurencyjności Trójmiasta jest 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, spośród 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 studenckiej²¹.

¹⁹ Śleszyński P., Wiśniewski R., *Demograficzno-osadnicze uwarunkowania rozwoju OM i migracje – diagnoza sektorowa do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030*, Gdańsk-Warszawa, 2015.

²⁰ Komornicki T., Rosik P., *Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych - diagnoza sektorowa do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030*, Gdańsk, 2015.

²¹ 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 - Stężenie pyłu zawieszzonego PM 2,5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

RYC. 4. BENCHMARKING OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK–GDYNIA-SOPOT²²

²² Na potrzeby porównania wykorzystano jednostkę statystyczną NUTS 3.

3. PROCESY I PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO

1. Obszar objęty *Planem* obejmuje powierzchnię 6.755 km² (36,9% powierzchni województwa pomorskiego) i w 2014 r. zamieszkiwany²³ był przez 1.560.026 osób (niemal 67,6% mieszkańców województwa pomorskiego)²⁴.
2. W latach 1999–2014 liczba ludności obszaru wzrosła o ponad 68 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 powiat gdański i kartuski stanowią o potencjale demograficznym całego obszaru. Na drugim biegunie znajduje się Trójmiasto, gdzie współczynnik zgonów przewyższa współczynnik urodzeń.
5. W 2015 r. bilans dla całego obszaru był pozytywny i wyniósł +3,4‰, przy czym wartość przyrostu naturalnego była znacznie zróżnicowana:
 - 1) 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‰);
 - 2) 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 14,6% i ma tendencję wzrostową. Struktura ludności, z uwzględnieniem podziału na produkcyjne grupy wieku, uwidacznia istniejące dysproporcje w podziale miasto–wieś:
 - 1) 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 2014 r. 28,2%;
 - 2) 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.
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

²³ Wg ludności faktycznie zamieszkałej na koniec 2013 r. (BDL GUS).

²⁴ Pod względem liczby ludności, w zależności od delimitacji (SWP, SOM G-G-S, MIR) obszar metropolitalny zajmuje 3 lub 4 miejsce w kraju.

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 rejonach depopulacyjnych²⁵. Pozytywnym zjawiskiem dla obszaru jest jego stosunkowo duża zlewnia migracyjna, wykraczająca poza granice województwa pomorskiego. Dowodzi to silnego oddziaływania 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. Jedyłą 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 uwarunkowaniem potęgującym zjawisko suburbanizacji (mającej konkretne przełożenie na procesy demograficzne) 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 3%, do poziomu prawie 1.602 tys. osób. Powiatami o największym prognozowanym wzroście liczby ludności będą: gdański (+28,5%), kartuski (+20,1%), wejherowski (+15,1%) oraz pucki (+11,2%). Wzrost będzie dotyczyć głównie terenów wiejskich. W pozostałych powiatach nastąpi ubytek liczby ludności, przy czym w Sopocie będzie największy i wyniesie -14,3%. W strefie suburbanialnej Trójmiasta dodatni przyrost rzeczywisty ogółem wynikać będzie zarówno za 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 obszarem metropolitalnym 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.

²⁵ Patrz: plansze: uwarunkowań: *Osadnictwo, Tereny mieszkaniowe*.

4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno–przestrzenna

3. Istniejąca struktura funkcjonalno–przestrzenna uwarunkowana jest czynnikami przyrodniczymi (nadmorskim położeniem, deltą Wisły, krawędzią wysoczyzny oraz pradoliną Redy–Łeby), uwarunkowaniami geopolitycznymi ostatniego stulecia oraz współczesnymi procesami związanymi z urbanizacją. Posiada ona wyraźny charakter węzłowo-pasmowy.

Struktura węzłowo-pasmowa

4. Na strukturę funkcjonalną obszaru metropolitalnego składają się trzy zasadnicze strefy funkcjonalne²⁶ z ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji:

- 1) dominujący ośrodek wojewódzki stanowiący rdzeń obszaru metropolitalnego - Gdańsk, Gdynia, Sopot:
 - a) Dolny Taras o wyraznie pasmowym charakterze, na który składają się ukształtowane historycznie dzielnice mieszkaniowo-usługowe oraz dzielnice portowo-przemysłowe w Gdańsku (obsługiwane 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,
 - b) 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 (w Gdańsku i Gdyni) oraz w kierunku Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, stanowiąc nową, perspektywiczną oś rozwoju i przekształceń całego układu przestrzennego;
- 2) strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego z pozardzeniowymi ośrodkami policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego²⁷, najsilniejszymi, wyznaczającymi jego zasięg - Tczewem i Wejherowem²⁸ oraz Pruszczem Gdańskim, Redą, Rumią, a także z ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą poza tym pasmem - Helem, Jastarnią, Kartuzami, Puckiem, Władysławowem, Żukowem oraz większymi ośrodkami wiejskimi;
- 3) potencjalna strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego z dwoma ośrodkami wytwarzającymi w skali regionu własne obszary funkcjonalne – Lęborkiem i Malborkiem oraz pozostałymi ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji, wzmacniającymi strukturę policentryczną całego obszaru metropolitalnego, w tym: Gniew, Krynica Morska, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Sierakowice.

5. Układy węzłowo-pasmowe kształtują się w nawiązaniu do przebiegu i rangi elementów systemów transportowego i infrastruktury technicznej, na który składają się:

- 1) węzły transportowe zapewniające powiązania międzynarodowe oraz umożliwiające przeładunek towarów i przesiadanie się pasażerów na (pasmowy) układ lądowych dróg komunikacyjnych:
 - a) porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
 - b) Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku;
- 2) podstawowe korytarze infrastrukturalne, których zasięg związany jest w szczególności z infrastrukturą sieci TEN-T i TEN-E:
 - a) nadwiślańsko-zatokowy, obejmujący: drogę nr A1 (odcinek: Rusocin–Toruń), drogę nr 91 (odcinek: Gdańsk–Toruń), linię kolejową nr 9 (odcinek: Gdańsk Główny – Malbork - Prabuty), nr 131 (odcinek: Tczew–Smętowo),

²⁶ Patrz: *Wprowadzenie. Zasięg przestrzenny i horyzont czasowy planu.*

²⁷ Wielofunkcyjne pasmo osadnicze jest pojęciem ugruntowanym, obecnym w dokumentach i opracowaniach planistycznych województwa pomorskiego, odnoszącym się do układu o strukturze pasmowej, którego krańce wyznaczają miasta Wejherowo i Tczew. W zasięgu tego układu znajduje się ciągły przestrzennie obszar miast: Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia, Sopot i Gdańsk, a także Pruszcz Gdański i Tczew, wraz z położonymi pomiędzy Gdańskiem a Tczewem obszarami gmin wiejskich: Pruszcz Gdański, Pszczółki i Tczew. Nazwa odzwierciedla specyfikę tego układu. W ramach struktury pasmowej skupia on sekwencję wielofunkcyjnych ośrodków o najwyższych (w skali województwa) parametrach gęstości zaludnienia, zamieszkiwanych przez istotną część mieszkańców województwa.

²⁸ Zaciera się granica pomiędzy miastem Wejherowem a sąsiadującymi z nim silnie zurbanizowanymi miejscowościami Bolszewo i Gościcino (gm. wiejska Wejherowo), stanowiącymi faktycznie jego peryferyjne dzielnice, domykające policentryczne wielofunkcyjne pasmo osadnicze po stronie zachodniej.

- rzekę Wisłę oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazu i produktów naftowych,
- b) północny, obejmujący: drogę nr 6 (odcinek: Słupsk – Gdańsk – Rusocin), nr 7 (odcinek: Gdańsk - Elbląg) oraz linię kolejową nr 9 (odcinek: Gdańsk Główny – Malbork - Prabuty) i nr 202 (odcinek: Gdańsk Główny–Gdynia Główna - Słupsk) oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazociąg wysokiego ciśnienia prowadzący z terminalu regazyfikacyjnego w Świnoujściu,
 - c) południowy, obejmujący: drogę nr 22 (odcinek: Elbląg–Malbork–Tczew–Starogard Gdański) oraz linię kolejową nr 203 (Tczew–Starogard Gdański),
 - d) środkowo-pojezierny, obejmujący: drogę nr 20 (odcinek: Gdynia–Kościerzyna) oraz linię kolejową nr 201 (odcinek: Gdynia Główna–Kościerzyna).
6. Układ pasmowo-węzłowy obejmuje także sieć powiązań ekologicznych, warunkujących zachowanie równowagi środowiska, w tym jego bioróżnorodności. Pasma korytarzy ekologicznych łączą i przenikają „węzłowe” obszary przyrodnicze, w tym: parki krajobrazowe - Kaszubski, Mierzei Wiślanej, Nadmorski, Trójmiejski, obszary chronionego krajobrazu oraz tereny Żuław Wiślanych, o ograniczonych możliwościach realizacji nowego zagospodarowania.

Układy strefowe

7. Podstawowy układ strefowy województwa obejmuje 5 stref zróżnicowanych funkcjonalnie:
- 1) strefa nadmorska o zróżnicowanym charakterze, obejmująca zespoły portowo-przemysłowo-usługowe Gdańska i Gdyni oraz obszary turystyczno-rekreacyjne z miejscowościami turystycznymi (w tym Sopot) i liczne obszary przyrodnicze o różnych reżimach ochronnych;
 - 2) strefa bezpośredniego oddziaływania policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego;
gminy w tej strefie (wiejskie: Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Szemud, Wejherowo i miejsko-wiejska: Żukowo) charakteryzują się stosunkowo dużym udziałem rozproszonej zabudowy jednorodzinnej, stanowiąc jednocześnie obszary największej intensywności procesów niekontrolowanej suburbanizacji, z którymi wiąże się szereg negatywnych skutków środowiskowych, ekonomicznych i społecznych;
 - 3) strefa pobraża o charakterze rolno-leśnym, obejmująca Lębork;
 - 4) strefa pojezierna o charakterze rolno-leśnym z rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi, związanym z zespołami jezior (Pojezierze Kaszubskie);
 - 5) strefa Żuław i Doliny Wisły o charakterze rolnym.
- Strefy, mimo zróżnicowania, są ze sobą częściowo powiązane korytarzami ekologicznymi, wymagającymi dalszej ochrony i wzmocnienia oraz kształtowania nowych powiązań ekologicznych, zwłaszcza w rejonach przecinania się ich z elementami antropogenicznymi.
8. Wysoki stopień zainwestowania rekreacyjnego i intensywności użytkowania przestrzeni cechuje Mierzeję Helską, Mierzeję Wiślaną, Trójmiasto oraz tereny Pojezierza Kaszubskiego, mniejszy – pas nadmorski na zachód od Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Szybko narasta zainwestowanie stref położonych blisko aglomeracji na cele mieszkaniowe i rekreacyjne – pobyt weekendowy, świąteczny, urlopowy.

4.2. Charakterystyka sieci osadniczej

Główne parametry urbanizacji

9. Wskaźnik urbanizacji, tzn. udział ludności miast w ogólnej liczbie mieszkańców kształtuje się na poziomie 72%.
10. Pod względem liczby mieszkańców w 2014 r. struktura wielkości ośrodków miejskich OM przedstawiała się następująco:
- 1) powyżej 100 tys. mieszkańców: Gdańsk (461,5) i Gdynia (247,8);
 - 2) w przedziale od 50–100 tys. mieszkańców: Tczew (60,6) i Wejherowo (50,3);
 - 3) w przedziale od 20–50 tys. – 4 miasta powiatowe: Malbork (39,0), Lębork (35,4), Pruszcz Gdański (29,3) i Sopot (37,7), a także Rumia (47,6) i Reda (23,6) – ośrodki, nie będące miastami powiatowymi, które obok Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego zanotowały w ostatnich latach największy wzrost liczby mieszkańców;
 - 4) w przedziale od 10–20 tys. mieszkańców – 4 miasta, w tym 3 stolice powiatów: Kartuzy (14,8), Puck (11,3), Nowy Dwór Gdański (10,0), a także Władysławowo (15,5);
 - 5) w przedziale od 5–10 tys.: Pelplin (8,2), Gniew (6,9) i Żukowo (6,5);
 - 6) w przedziale poniżej 5 tys. mieszkańców - kilka miast nadmorskich (poza sezonem): Jastarnia, Łeba, Hel i Krynica Morska, a także Nowy Staw.
11. Dynamiczne zmiany liczby ludności zachodzą w miejscowościach wiejskich położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, a liczba miejscowości powyżej 2 tys. mieszkańców w latach 1998–2011 wzrosła z 17 do 45²⁹. Do najludniejszych wsi należą Sierakowice (7,4 tys.), Luzino (7,3), Bolszewo (gm. Wejherowo, 6,8), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański, 6,5), Gościcino (gm. Wejherowo, 5,8), Kolbudy (3,6), Kiełpino (gm. Kartuzy, 3,4), Chwaszczyno (gm. Żukowo, 3,4), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański, 3,2), Banino (gm. Żukowo, 3,2), Kowale (gm. Kolbudy, 3,2).
12. Gęstość zaludnienia brutto³⁰ w OM jest bardzo zróżnicowana przestrzennie i według danych z 2014 r. kształtowała się następująco:
- 1) w miastach od 12 os./km² (Krynica Morska) do 2.707 os./km² (Tczew);
 - 2) w gminach wiejskich od 28 os./km² (Wicko) do 246 os./km² (Kosakowo);
 - 3) w ujęciu powiatowym (wśród powiatów ziemskich) od 54 os./km² (nowodworski) do 160 os./km² (wejherowski) i 166 os./km² (tczewski);
 - 4) w gminach wokół Trójmiasta i wzdłuż Wisły odnotowano najwyższe wartości (powyżej 100 os./km²).

Ranga oraz funkcje ośrodków

13. 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.
14. 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).
15. Bezpośrednie sąsiedztwo Trójmiasta, jako najważniejszego ośrodka usługowego, o największym rynku pracy w regionie, wpływa również na pozycję Tczewa i Wejherowa. Jednak znaczenie tych ośrodków dla obsługi otaczających ich obszarów jest zdecydowanie większe niż pozostałych miast w obszarze pozardzeniowym.
16. Najślabszą 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.

²⁹ W stosunku do 1998 r. w czołówce kilkunastu największych miejscowości wiejskich niewiele się zmieniło. Wyraźną dynamikę można zauważyć w przypadku dwóch miejscowości: Kowale (gm. Kolbudy) oraz Banino (gm. Żukowo), które awansowały odpowiednio z pozycji 548. na 13. i ze 162. na 14. Znaczny awans zanotowało także Chwaszczyno (gm. Żukowo) z 32. na 11 pozycję.

³⁰ W stosunku do powierzchni całkowitej JST.

17. 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.
18. 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.
19. 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.
20. 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 naturalnego³¹. Odptyw 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.
21. Pogłębiają się różnice poziomu rozwoju pomiędzy obszarem centralnym i obszarami peryferyjnymi. Grozi to dezintegracją regionu, w tym osłabieniem konkurencyjności oraz zdolności do skutecznego przełamania 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.
22. 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 Wspólnej Polityki Rolnej. 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 życielskiego 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.
23. Wzrasta znaczenie usług związanych ze spędzaniem wolnego czasu. Obszar Metropolitalny dysponuje, w porównaniu do innych obszarów, bogatą ofertą 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

³¹ Zob. p. 11. Najludniejsze wsie, przewyższające liczbą mieszkańców część z ww. ośrodków miejskich, zlokalizowane są zwłaszcza w gminach tradycyjnie kaszubskich np. Sierakowice oraz w gminach bezpośrednio otaczających Trójmiasto: Luzino, Bolszewo, Straszyn, Gościcino, Kolbudy, Kiełpino, Chwaszczyno, Łęgowo, Banino, Kowale – na podstawie danych z NSP 2011 r.

24. Analizując gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych w poszczególnych częściach OM należy zauważyć, że:

- 1) 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;
- 2) 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) 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*³²; obowiązujące przepisy prawa nie mają mocy, aby powstrzymać rozprzestrzenianie się nowej zabudowy w sposób niekontrolowany i nieuporządkowany, bezpowrotnie niszczącej otwarte przestrzenie krajobrazu naturalnego;
- 4) obszary wiejskie OM, w szczególności Żuław i Powiśla, odnotowują najniższe gęstości zaludnienia.

25. Udział terenów zabudowanych ogółem w powierzchni analizowanych jednostek³³ pokazuje zgeneralizowaną strukturę osadniczą OM:

- 1) największy udział terenów zabudowanych (50% i więcej) występuje w Trójmieście, szczególnie w dzielnicach śródmiejskich i w Metropolitalnym Paśmie Usługowym;
- 2) niższe, ale nadal znaczące wartości (10–35%) osiągają średnie i małe miasta, jak: Tczew, Lębork, Malbork, Kartuzy, Żukowo i Pelplin; wyraźnie urbanizujące się tereny to także miejscowości położone wzdłuż 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.

Szczególnym miejscem koncentracji terenów zabudowanych są miejscowości w bezpośrednim sąsiedztwie Gdańska i Gdyni, jak: Kowale, Borkowo, Rotmanka, Banino, Bojano, Koleczkowo itd., w których udział terenów zabudowanych jest podobny lub wyższy niż w rozwojowych jednostkach urbanistycznych ww. miast;

- 3) niski udział terenów zabudowanych to domena terenów wiejskich Żuław oraz powiatów lęborskiego i części północno-zachodniej wejherowskiego.

26. Zabudowa wielorodzinna:

- 1) zlokalizowana jest przede wszystkim w miastach; największą koncentracją tego typu zabudowy charakteryzuje się Gdańsk i Gdynia, a kolejne rejony to miasta w bezpośrednim sąsiedztwie rdzenia metropolii - tzw. Małe Trójmiasto Kaszubskie (Reda, Rumia, Wejherowo) i Pruszcz Gdański;
- 2) coraz częściej pojawia się także w gminach podmiejskich, szczególnie w miejscowościach położonych przy samej granicy miast, np. Kowale (gm. Kolbudy), Borkowo, Juszkowo, 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;
- 3) 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.

³² 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.

³³ Kwadrat o boku 250 m (6,25 ha).

27. 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:

- 1) pasmo północno-zachodnie – przez Małe Trójmiasto Kaszubskie w kierunku Luzina;
- 2) pasmo zachodnie w kierunku Kartuz i dalej Sierakowic i Sulęcyna;
- 3) pasmo południowe przez Pruszcz Gdański, Pszczółki do Tczewa;

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).

28. 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.

Usługi publiczne - ponadlokalna infrastruktura społeczna

29. W każdym powiecie (poza gdańskim³⁴) zlokalizowany jest przynajmniej jeden szpital³⁵ Największa koncentracja takiej infrastruktury występuje w Gdańsku i Gdyni, przy czym:

- 1) ranga i rola poszczególnych szpitali jest mocno zróżnicowana, co w największym stopniu wpływa na dysproporcje w dostępie do świadczeń opieki zdrowotnej; Gdańsk i Gdynia posiadają instytucje wielospecjalistyczne o zasięgu ponadregionalnym, zapewniające wysokospecjalistyczną kadrę i sprzęt medyczny; relatywnie dobrze w skali województwa wyróżnia się również Wejherowo;
- 2) w 2014 r. funkcjonowały:
 - a) szpitale kliniczne Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Uniwersyteckie Centrum Kliniczne w Gdańsku i Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni),
 - b) szpitale wielospecjalistyczne w Gdańsku, Gdyni, Helu, Jantarze (gm. Stegna), Kartuzach, Lęborku, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Pucku, Sopocie, Tczewie i Wejherowie,
 - c) szpital dziecięcy w Gdańsku,
 - d) szpital psychiatryczny w Gdańsku,
 - e) szpitale jednospecjalistyczne, w tym m.in. szpital zakaźny w Gdańsku oraz rehabilitacyjny w Dzierżążnie (gm. Kartuzy).

30. Na poziomie szkolnictwa średniego największym ośrodkiem edukacyjnym jest Gdańsk. Znaczna liczba szkół średnich, o różnych profilach kształcenia, zlokalizowana jest również w Gdyni i Wejherowie.

31. Trójmiasto w roku akademickim 2013/2014 skupiało 8 wyższych szkół publicznych i kilkanaście niepublicznych, z łączną liczbą 98 tys. studentów. Wśród uczelni publicznych większość ma swoją siedzibę w Gdańsku (Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu), zaledwie dwie zlokalizowane są w Gdyni (Akademia Morska i Akademia Marynarki

³⁴ Dla mieszkańców tego powiatu dostęp do usług wymagających hospitalizacji, z racji bezpośredniego sąsiedztwa ośrodków w nie wyposażonych, nie odbiega znacząco od dostępu na pozostałym obszarze.

³⁵ W rozumieniu ustawy o działalności leczniczej: *przedsiębiorstwo podmiotu leczniczego, w którym podmiot ten wykonuje działalność leczniczą w rodzaju świadczenia szpitalne*. Na potrzeby prowadzonej analizy rozmieszczenia placówek szpitalnych przyjęta została uproszczona ich klasyfikacja, gdzie dla odróżnienia od *szpitala wielospecjalistycznego*, jako *szpital jedno specjalistyczny* wzięto pod uwagę zakład opieki zdrowotnej zamkniętej, ukierunkowany wyłącznie na jedną lub pokrewne specjalności.

Wojennej). Poza Trójmiastem oferta kształcenia na poziomie wyższym w OM dostępna jest w Wejherowie (niepubliczna szkoła wyższa), a także w mniejszych ośrodkach, w których funkcjonują wydziały zamiejscowe szkół wyższych - w Kartuzach, Lęborku, Malborku i Pruszczu Gdańskim, a także wyższe seminaria duchowne - w Gdańsku i w Pelplinie.

32. Infrastruktura kultury o znaczeniu ponadlokalnym zlokalizowana jest niemal wyłącznie w miastach, przy czym instytucje najwyższej rangi, kreujące wydarzenia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, działają głównie w Trójmieście. Wśród najważniejszych instytucji, których działalność i zasięg miały charakter regionalny i ponadregionalny, funkcjonujących w 2014 r. na obszarze metropolitalnym wyróżnić można:

- 1) opery i filharmonie: *Opera Bałtycka* w Gdańsku (wraz z *Bałtyckim Teatrem Tańca*) oraz *Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina* z siedzibą w Centrum Muzyczno-Kongresowym w Gdańsku, *Opera Leśna* wraz z Salą Koncertową Polskiej Filharmonii Kameralnej w Sopocie i Filharmonia Kaszubska w Wejherowie, pełniąca przede wszystkim funkcję regionalnego centrum kultury;
- 2) teatry: dramatyczne (*Teatr Wybrzeże* z główną siedzibą w Gdańsku i *Sceną Kameralną* w Sopocie, *Gdański Teatr Szekspirowski*, *Teatr Atelier im. Agnieszki Osieckiej* w Sopocie, w Gdyni *Teatr Miejski im. Gombrowicza* i *Teatr Gdynia Główna*), muzyczny (*Teatr Muzyczny im. Baduszkowej* w Gdyni) i lalkowy (*Teatr Miniatura* w Gdańsku)³⁶;
- 3) galerie i obiekty działalności wystawienniczej, działające jako odrębne jednostki lub w ramach struktur muzealnych, m.in.: *Państwowa Galeria Sztuki* w Sopocie, Oddziały Muzeum Narodowego w Gdańsku (*Pałac Opatów*, *Zielona Brama*, *Gdańska Galeria Fotografii*), *Gdańska Galeria Miejska*, Centrum Sztuki Współczesnej *Łażnia* w Gdańsku, *Galeria Refektarz* w Kartuzach;
- 4) inne instytucje pełniące rolę centrów kultury organizujące prestiżowe wydarzenia o znaczeniu i zasięgu przynajmniej regionalnym, w tym przede wszystkim: *Nadbałtyckie Centrum Kultury* i *Europejskie Centrum Solidarności* w Gdańsku, ale również *Fabryka Sztuk* w Tczewie, *Centrum Kultury i Sportu* w Pruszczu Gdańskim, *Żułowski Ośrodek Kultury* w Nowym Dworze Gdańskim oraz miejskie instytucje kultury w Trójmieście;
- 5) muzea³⁷:
 - a) państwowe: *Narodowe Muzeum Morskie* w Gdańsku (z oddziałami w Gdyni, Helu, Kątach Rybackich (gm. Sztutowo), Krynicy Morskiej, Rozewiu (gm. Władysławowo), Sasinie (gm. Choczewo) i Tczewie), *Muzeum II Wojny Światowej* w Gdańsku, *Muzeum Marynarki Wojennej* w Gdyni, *Muzeum Zamkowe* w Malborku, *Muzeum Stutthof* w Sztutowie (z Działem Naukowym w Sopocie),
 - b) wojewódzkie: *Muzeum Narodowe* w Gdańsku³⁸ (z oddziałami: Sztuki Dawnej, Sztuki Nowoczesnej, Etnografii, *Gdańską Galerią Fotografii* i oddziałem *Zielona Brama* w Gdańsku, *Muzeum Archeologiczne* w Gdańsku (z oddziałami w Sopocie i Gniewie),
 - c) powiatowe: *Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej* w Wejherowie³⁹, *Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy* w Pucku (z oddziałem w Nadolu (gm. Gniewino)),
 - d) gminne: *Muzeum Historyczne Miasta Gdańska* wraz z oddziałami, *Muzeum Miasta Gdyni*, *Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera* w Kartuzach, *Muzeum Sopotu*, *Muzeum* w Lęborku, *Muzeum Emigracji* w Gdyni,
 - e) diecezjalne: *Muzeum Diecezji Pelplińskiej im. bpa S. W. Okoniewskiego* w Pelplinie i *Muzeum Archidiecezjalne* w Gdańsku Oliwie,
 - f) utworzone przez osoby fizyczne: m.in. *Muzeum Sztuki Polskiej* w Sopocie, oraz przez osoby prawne: m.in. *Muzeum Gryfa Pomorskiego* w Lisewie (gm. Gniewino), *Muzeum Obrony Wybrzeża* w Helu, *Muzeum Regionalne* w Krokowej⁴⁰.

33. Miejskie centra i domy kultury funkcjonują w większości miast. Do ośrodków, które posiadają szeroką ofertę (uwzględniającą działalność koncertową, teatralną, wystawienniczą, itd. o zasięgu i znaczeniu ponadlokalnym) zaliczyć można, poza Trójmiastem: Malbork, Nowy Dwór Gdański, Tczew i Wejherowo.

34. Dostęp do aktualnej oferty kinematograficznej w 2014 r. w OM zapewniały multikina, zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Rumii i Sopocie oraz kina stałe w Gdańsku, Gdyni, Lęborku, Tczewie i Wejherowie.

³⁶ W okresie wakacyjnym funkcjonują również regularnie teatralne sceny letnie, m.in.: w Pruszczu Gdańskim, w Gdyni-Orłowie (scena na plaży), w *Teatrze Leśnym* w Gdańsku, a także w Helu.

³⁷ Uwzględnione w wykazach prowadzonych przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (MKiDN) – źródło bip.mkidn.gov.pl, stan na 21.06.2016 r.

³⁸ Współorganizowane z Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

³⁹ Współorganizowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

⁴⁰ A także wiele innych muzeów nieuwzględnionych w wykazach MKiDN, np. Muzeum Żuławskie w Żuławskim Parku Historycznym w Nowym Dworze Gdańskim.

35. Ponadlokalna infrastruktura sportowa koncentruje się przede wszystkim w Trójmieście, gdzie dodatkowo została ona wyraźnie wzmocniona w okresie poprzedzającym organizację piłkarskich mistrzostw Europy (*Euro 2012*). Lokalizacja niektórych jej elementów uwarunkowana jest również położeniem dogodnym do rozwoju sportów wodnych i turystyki. Istniejące obiekty i urządzenia pozwalają na organizację dużych imprez sportowych i widowiskowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Do głównych elementów budujących potencjał infrastruktury sportowej należą:
- 1) ponadregionalne centra sportowe: obiekty AWFIS w Gdańsku-Oliwie, Centralny Ośrodek Sportu OPO *Cetniewo* (gm. Władysławowo) oraz Narodowe Centrum Żeglarsstwa AWFIS w Gdańsku-Górkach Zachodnich;
 - 2) stadion piłkarski w Gdańsku-Letnicy, spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA;
 - 3) stadiony specjalistyczne: Stadion Żużlowy GKS *Wybrzeże S.A.*, Hipodrom w Sopocie, stadiony rugby (Stadion im. Edwarda Hodury w Sopocie i Narodowy Stadion Rugby w Gdyni);
 - 4) stadiony piłkarskie z bieżnią lekkoatletyczną o nawierzchni bitumicznej lub tartanowej zlokalizowane w miastach: Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Lęborku, Malborku, Pruszczu Gdańskim, Pucku, Władysławowie oraz w miejscowościach gminnych: Gniewinie, Pszczółkach, Lini;
 - 5) hale widowiskowo-sportowe z widownią powyżej 1 tys. osób: *Hala Olivia* i Hala AWFIS w Gdańsku, *Ergo Arena* na granicy Gdańska i Sopotu, *Hala 100-lecia Sopotu* w Sopocie, *Gdynia Arena* w Gdyni.
36. Potencjał infrastruktury sportowej uzupełnia ponadto:
- 1) infrastruktura specjalistyczna, rozmieszczona w różnych częściach OM, umożliwiająca kształcenie i rozwój kadr sportowych, w tym m.in. tory specjalistyczne, sportowe przystanie wioślarskie i kajakowe, certyfikowane ośrodki jeździeckie;
 - 2) baza rekreacyjna i turystyczna, w tym m.in.: mariny, porty jachtowe oraz przystanie i stacje żeglarskie, bazy windsurfingowe i kitesurfingowe (zlokalizowane przede wszystkim nad Zatoką Pucką), aquaparki (w Sopocie i Redzie), centra i tory cartingowe (w Gdańsku, Gdyni i Sopocie), pola golfowe (Postołowo (gm. Trąbki Wielkie), Pętkowice (gm. Wejherowo), Tokary (gm. Przdokowo)), stoki i wyciągi narciarskie (w Sopocie, Wieżycy (gm. Stężycza), Przywidzu, Sulęczynie, Stężycy), zespoły kortów tenisowych, stajnie i stadniny końskie, itd.

Usługi publiczne - wyposażenie jednostek osadniczych w infrastrukturę podstawowych usług publicznych

37. 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 realizacje 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.
38. 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. sektorów działalności) posiada mniej niż 10% miejscowości OM (z czego niemal połowę stanowią miasta)⁴¹.
39. Wśród ośrodków lokalnych, z uwzględnieniem miast do 10 tys. mieszkańców, można wyróżnić:
- 1) 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. Stężycza), Kielno (gm. Szemud), Kolbudy, Krokowa, Krynica Morska, Lichnowy, Linia, Luzino, Hel, Łeba, Łęczycze, Miechucino (gm. Chmielno), Morzeszczyn, Nowa Wieś Lęborska, Nowy Staw, Ostaszewo, Pelplin, Przdokowo, Pszczółki, Sierakowice, Somonino, Stare Pole, Stegna, Stężycza, Strzebielino (gm. Łęczycze), Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Swarżyn (gm. Tczew), Szemud, Sztutowo, Szymbark (gm. Stężycza), Trąbki Wielkie, Wierzchucino (gm. Krokowa), Wicko,

⁴¹ Na podstawie uproszczonej analizy wyposażenia w podstawowe usługi publiczne (biorąc pod uwagę wyposażenie miejscowości w placówki świadczące usługi w zakresie: edukacji – placówki opieki nad dziećmi do lat 3, wychowania przedszkolnego oraz szkoły podstawowe i gimnazjalne; ochrony zdrowia: gabinety lekarskie i ośrodki podstawowej opieki zdrowotnej; kultury i sportu – biblioteki, świetlice, domy kultury, ośrodki kultury, sportu i rekreacji, boiska, itp.) przeprowadzonej przez PBPR na potrzeby *Planu*. Wyniki analizy uwzględnione zostały na planszy uwarunkowań *Osadnictwo (Wyposażenie jednostek osadniczych w podstawowe usługi publiczne)*.

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);

- 2) kształtujące się ośrodki, z prawie pełną paletą usług podstawowych, to m.in: Banino (gm. Żukowo), Bolszewo (gm. Wejherowo), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Cewice, Gościcino (gm. Wejherowo), Kiełpino (gm. Kartuzy), Kosakowo, Leśniewo (gm. Puck), Łebno (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

40. Najbardziej czytelne procesy przekształceń istniejącej sieci osadniczej dotyczą przede wszystkim:

- 1) zmian obserwowanych w przestrzeni obszarów bezpośrednio sąsiadujących z większymi ośrodkami miejskimi, które związane są z postępującymi procesami niekontrolowanej suburbanizacji, w tym:
 - a) 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,
 - b) 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;
- 2) 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);
- 3) 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);
- 4) zmian układów komunikacyjnych, związanych ze zrealizowanymi w ostatnim czasie inwestycjami poprawiającymi warunki obsługi transportowej regionu, wpływającymi na:
 - a) 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),
 - b) przekształcenia czytelne w krajobrazie (w tym nowe otwarcia i ciągi widokowe - np. w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Gdańskiej);
- 5) realizacji infrastruktury technicznej istotnie wpływającej na zmiany w krajobrazie (np. napowietrzne linie elektroenergetyczne);
- 6) presji zabudowy i zainwestowania na tereny prawnie chronione.

41. Najbardziej dynamicznymi i jednocześnie wywołującymi najszerze, wieloaspektowe (tak 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.:

- 1) zbyt liberalne regulacje prawne;
- 2) brak spójnej i konsekwentnej polityki przestrzennej gmin, czego skutkiem jest:
 - a) fragmentaryczne i doraźne planowanie przestrzenne, w tym realizacja inwestycji mieszkaniowych na podstawie powszechnie wydawanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu⁴²,

⁴² Ponad połowa domów jednorodzinnych w Polsce budowana jest na podstawie „WZ” – na podstawie opracowania eksperckiego przygotowanego na potrzeby SOMG-G-S 2030 - Śleszyński P., Wiśniewski R., 2014, *Diagnoza sektorowa OM - Demografia i Osadnictwo*.

- b) 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 podmiejskich⁴³.

42. Skutki związane z postępującą dezintegracją struktur osadniczych, w wymiarze przestrzennym, to przede wszystkim:

- 1) problem obsługi rozproszonej zabudowy:
 - a) nieefektywny rozwój infrastruktury technicznej (np. długość koniecznej do wybudowania, następnie utrzymywania sieci wodno-kanalizacyjnej w stosunku do liczby mieszkańców),
 - b) praktyczny brak możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do podstawowych usług publicznych (odległość do szkół, placówek ochrony zdrowia itd.),
 - c) ograniczone możliwości wykorzystania komunikacji publicznej i związany z tym wzrost natężenia indywidualnego ruchu pojazdów, pogarszający warunki przepustowości i bezpieczeństwa istniejących układów komunikacyjnych;
- 2) koszty utraconych bezpowrotnie walorów krajobrazowych i środowiskowych;
- 3) istotne ograniczenie lub wręcz brak możliwości realizacji znaczących inwestycji celu publicznego (przede wszystkim liniowych) oraz przedsięwzięć gospodarczych.

4.3. Funkcje metropolitalne

Identyfikacja istniejących i rozwijających się funkcji metropolitalnych

43. 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.
44. 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 – określanym 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).
45. 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 OM sukcesywnie zwiększa swoją pozycję konkurencyjną.
46. 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.
47. Optymalne rozmieszczenie (w tym decyzje o lokalizacji nowych) funkcji o znaczeniu metropolitalnym może być istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost konkurencyjności całego obszaru metropolitalnego⁴⁴, 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.

⁴³ Śleszyński P., Wiśniewski R., *Diagnoza do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030*.

⁴⁴ Pierwszorządne znaczenie we wspieraniu obiektywnych procesów metropolizacji ma właściwy wybór miejsc i problemów o charakterze strategicznym (M. Kochanowski, 2000, *Dylematy metropolizacji Gdańska...*).

48. Budowaniu pozycji konkurencyjnej OM na tle innych 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:
- położeniem geograficznym - morzem, gospodarką morską, różnorodnością krajobrazową oraz
 - historią – wydarzeniami oraz tradycjami wolnościowymi, solidarnościowymi i gospodarczymi z czasów II RP, 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 specjalizacji⁴⁵.
49. Identyfikując istniejące funkcje metropolitalne⁴⁶ obszaru metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot można pogrupować je w ramach czterech zasadniczych sfer:
- zarządzania – m.in.: przedstawicielstwa dyplomatyczne państw, administracja publiczna (administracja rządowa krajowa i delegatury, sądy i prokuratura);
 - 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;
 - badań i innowacji – m.in.: uczelnie wyższe, instytuty i placówki naukowo-badawcze, biblioteki, parki naukowo-technologiczne, centra innowacji;
 - 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, instytucje finansowych i ubezpieczeniowych), przedsiębiorstwa, prestiżowe biurowce, centra handlowe.

Istniejące strefy koncentracji funkcji metropolitalnych

50. Koncentracja określonych typów funkcji metropolitalnych może znaleźć odzwierciedlenie w kształtowaniu się stref o przewadze określonych 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.
51. 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 ze śródmieściem Gdańska).
52. Czytelne są również koncentracje funkcji rekreacyjnych, związane z naturalnymi uwarunkowaniami przyrodniczo-krajobrazowymi (przede wszystkim pas nadmorski⁴⁷, kompleks leśny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i tereny rekreacyjne – w tym zabudowy lotniskowej – Pojezierza Kaszubskiego) oraz obiektami zielonej infrastruktury tworzonymi na bazie tych uwarunkowań.
53. 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 Uniwersytetu Gdańskiego (gdzie w chaotyczny sposób trwa zagospodarowywanie przestrzeni Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego w całkowitym oderwaniu od istniejących i kształtowanych struktur

⁴⁵ 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.

⁴⁶Część 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.

⁴⁷ W szerokim ujęciu, tzn. z uwzględnieniem koncentracji funkcji rekreacyjnych nad Zatoką Pucką i nad otwartym morzem.

miejskich), połączenie ich z sąsiadującymi strukturami miejskimi. Potencjał innowacyjny koncentruje się również wokół parków naukowo-technologicznych (w szczególności w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w Gdyni).

54. Funkcje biznesowe lokują się w prestiżowych biurach 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 mają również tereny w bezpośrednim sąsiedztwie stadionu piłkarskiego i Centrum Wystawienniczo-Kongresowego *AMBEREXPO* w Gdańsku Letnicy.
55. 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).
56. Do najważniejszych węzłów przesiadkowych, budujących potencjał rozwojowy przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym, skupiających funkcje metropolitalne i posiadających warunki dla ich rozwoju w przyszłości należą:
 - 1) krajowe i międzynarodowe węzły:
 - a) Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy,
 - b) Pasażerski Terminal Promowy w Gdańsku na Westerplatte,
 - c) Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni,
 - d) Dworzec kolejowy Gdańsk Główny,
 - e) Dworzec kolejowy Gdynia Główna,
 - f) Dworzec kolejowy Tczew;
 - 2) 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.

Przestrzenie publiczne o randze metropolitalnej

57. Główną osią krystalizującą rdzeń obszaru metropolitalnego jest Metropolitalne Pasma Usługowe (zdelimitowane w Gdańsku, Gdyni i Sopocie w ramach Policentrycznego Wielofunkcyjnego Pasma Osadniczego), skupiające zdecydowaną większość najważniejszych funkcji metropolitalnych oraz przestrzeni publicznych najwyższej rangi⁴⁸.
58. 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 przekształcaniami 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).
59. Mimo podejmowanych działań, nadal wiele przestrzeni publicznych, w tym tych najbardziej prestiżowych, jest niskiej jakości. Uporządkowania wymagają zarówno rozwiązania funkcjonalne, jak i estetyczne⁴⁹. 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.
60. Gdynia i Sopot mają 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. Obszar Głównego Miasta, o dominującej pozycji, stanowi

⁴⁸ Zasięg Metropolitalnego Pasma Usługowego (MPU) został wskazany na planszy: *Smart Metropolia - zrównoważone wykorzystanie potencjałów rozwoju funkcji metropolitalnych*.

⁴⁹ 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.

najważniejszy „magnes”, przyciągający większość przybywających do śródmieścia. Jest on jednak niewystarczający w stosunku do potrzeb i perspektyw kilkusetletniego ośrodka. Istniejące znaczne rezerwy terenowe w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w powiązaniu z rozpoczętymi w ostatnich latach procesami ich przekształceń, dają szansę na przeorganizowanie struktury śródmiejskiej Gdańska w najbliższej przyszłości. Szczególny potencjał w tym kontekście dotyczy Młodego Miasta.

61. 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 Raduni i 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 Miastem⁵⁰. 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.
62. Wyraźne zbliżenie śródmieścia w stronę wody widoczne jest również w realizowanych i planowanych inwestycjach w Gdyni. Długofalowa polityka przestrzenna Miasta Gdyni, dotycząca zagospodarowania *gdynskiego waterfrontu* oraz Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego, zakłada modernizację i intensywny rozwój terenów poportowych i przemysłowych, 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.
63. 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 „wyzolowanych” 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.
64. 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 do 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 wydmych 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 do celów rekreacyjnych. Wielkość ruchu rekreacyjnego, jaki skupiają, świadczy o dużym zapotrzebowaniu mieszkańców Trójmiasta na takie tereny.
65. W OM licznie reprezentowane są dwa zasadnicze typy współczesnych przestrzeni publicznych:
 - 1) przestrzenie publiczne zurbanizowane – wnętrza urbanistyczne (np. place, ulice, bulwary) zazwyczaj wyraźnie wyodrębnione pierzejami zabudowy lub innymi elementami zagospodarowania, stanowiące podstawowe elementy struktury przestrzennej miast;

⁵⁰ Taki kierunek działań wyznaczony jest w opracowaniu studialnym, dotyczącym rozwoju przestrzeni publicznych, opracowanym przez Biuro Rozwoju Gdańska.

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

Uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych

66. Rozwój funkcji metropolitalnych i przestrzeni publicznych o randze metropolitalnej uwarunkowany jest:

- 1) potencjałami związanymi w szczególności z:
 - a) dynamiką rozwoju portów morskich i funkcji związanych z gospodarką morską,
 - b) odpowiednim wykorzystaniem, w tym ochroną i promocją zasobów dziedzictwa kulturowego,
 - c) zrównoważonym wykorzystaniem zasobów i walorów przyrodniczych i krajobrazowych strefy nadmorskiej, stanowiących o atrakcyjności osiedleńczej oraz turystycznej,
 - d) wykorzystaniem rezerw terenowych na niezagospodarowanych obszarach poprzemysłowych, poportowych i powojaskowych,
 - e) korzystnym położeniem, dostępnością i skomunikowaniem Metropolitalnego Pasma Usługowego z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy, portami morskimi wraz z terminalami pasażerskimi oraz licznymi węzłami przesiadkowymi transportu aglomeracyjnego, tworzącymi warunki dla kształtowania wielofunkcyjnej, wysokiej jakości przestrzeni publicznej o charakterze metropolitalnym,
 - f) rozwojem nauki i akademickości Trójmiasta w powiązaniu z potencjałem gospodarczym i zasobami wysoko wykwalifikowanej kadry (wciąż niedostatecznie wykorzystywany);
- 2) zagrożeniami i barierami wynikającymi w szczególności z:
 - a) deindustrializacji terenów przemysłowych i postępującego procesu żywiołowego rozwoju zabudowy oraz przekształceń układów komunikacyjnych i organizacji transportu, mogącymi ograniczyć możliwości rozwojowe portów i ich zaplecza,
 - b) ograniczeń przestrzennych rdzenia metropolii,
 - c) niedostatecznie rozwiniętej siatki połączeń transportowych z krajem i Europą, szczególnie w zakresie szybkich powiązań kolejowych i międzynarodowych połączeń lotniczych,
 - d) niedostatecznie rozwiniętej i zintegrowanej sieci transportu zbiorowego,
 - e) dużego udziału ruchu o charakterze tranzytowym w śródmieściach – miejscach koncentracji funkcji metropolitalnych,
 - f) niskiej jakości przestrzeni otaczającej główną oś integracji obszaru – Metropolitalne Pasma Usługowe,
 - g) tendencji do zamykania funkcji miastotwórczych w obiektach kubaturowych, w oderwaniu od tkanki śródmiejskiej,
 - h) realizacji monofunkcyjnych inwestycji mieszkaniowych w strefach śródmiejskich,
 - i) krótkiego sezonu ograniczającego rozwój funkcji związanych ze sferą wydarzeń i twórczości,
 - j) niewyraźnej specjalizacji funkcji poszczególnych struktur węzłowych OM,
 - k) niskiego poziomu przedsiębiorczości mieszkańców, kwalifikacji zespołów badawczo-rozwojowych oraz dostępności do instytucji otoczenia biznesu.

4.4. Sfera gospodarcza

Centrum gospodarcze Pomorza

67. OM stanowi centrum gospodarcze regionu i północnej Polski. Zlokalizowanych jest w nim 64,6% podmiotów gospodarczych oraz 79,8% spółek z kapitałem zagranicznym województwa. Obecnie połowa PKB województwa jest wytwarzana w podregionie trójmiejskim⁵¹. 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%)⁵².

⁵¹ Dane statystyczne makroekonomiczne są agregowane przez GUS tylko do poziomu NUTS 3.

⁵² *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020*, s.13.

68. Głównymi konkurentami OM w układzie krajowym są monocentryczne ośrodki metropolitalne Poznań, Wrocławia oraz Krakowa. Ze względów strukturalnych, w tym znaczenia gospodarki morskiej naturalnym punktem odniesienia jest również Szczecin.

Struktura gospodarki i przewagi konkurencyjne

69. 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, przeladunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów oraz sektory związane z branżą turystyczną.
70. 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.
71. 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 industrializacji 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).
72. Głównymi przewagami konkurencyjnymi (przewagi absolutne) OM na tle konkurentów są:
- 1) nadmorska (bałtyckość) a jednocześnie nadwiślańska lokalizacja;
 - 2) 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.
73. Wśród branż wykorzystujących potencjał nadmorskiego położenia szczególnie dynamicznie rozwija się logistyka morska, morskie stocznie budujące i remontowe, stocznie specjalistyczne, dostawcy wyposażenia okrętowego i branża *offshore*. Silną pozycję eksportową zajmują również stocznie jachtowe. Wg szacunków⁵³ porty morskie w 2010 r. wygenerowały około 14% regionalnego PKB, co czyni branżę bardzo istotną siłą w gospodarce regionu.
74. 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 *hubem* kontenerowym w basenie Morza Bałtyckiego i odzyskały pozycję głównego węzła transportu morskiego polskiej wymiany handlowej. Uruchomienie w gdańskim głębokowodnym terminalu kontenerowym linii żegludowej 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.
75. Konteneryzacja i rosnąca intermodalność transportu, a także rozwój potencjału przeladunkowego 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 przeladunków 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.

Strefy gospodarcze i tereny inwestycyjne

⁵³ RPS Pomorski Port Kreatywności, s. 9.

76. Największa koncentracja obszarów przemysłowo-gospodarczych⁵⁴ 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 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.
77. Uzupełnieniem są tereny inwestycyjne w Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (SSSE), które będą funkcjonować do końca 2026 r. W obszarze metropolitalnym⁵⁵:
- 1) w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej znajduje się 8 podstref, zajmujących łącznie 291 ha powierzchni:
 - a) w miastach: Gdańsk (Gdański Park Naukowo-Technologiczny), Gdańsk Klukowo (12,44 ha), Gdańsk Kokoski (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),
 - b) na terenie gmin wiejskich: Gniewino i Krokowa (Żarnowiec, 105,33 ha) oraz Tczew Rokitki (38,96 ha);W podstrefach obszary wolne dla inwestycji mają powierzchnię około 5-15 ha.
 - 2) w Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej jest 1 podstrefa w Lęborku o powierzchni 18,8 ha.
78. Na przestrzeni ostatnich lat wzrasta udział prywatnych terenów inwestycyjnych, co jest spowodowane zmniejszeniem podaży atrakcyjnych i dużych powierzchniowo terenów we władaniu komunalnym (uniemożliwia to zaplanowanie większych przedsięwzięć przemysłowo-usługowych) oraz zwiększoną podażą gruntów właścicieli prywatnych.
79. Dostępne tereny inwestycyjne są bardzo zróżnicowane. Mimo iż oferta umożliwia lokowanie szerokiego spektrum inwestycji, to OM 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 uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które definiują charakter i przeznaczenie gminnych terenów, w tym obszary przemysłowo-usługowe.
80. 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:
- 1) 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, *offshore*, produkcja jachtów) oraz specjalizujące się w produkcji konstrukcji metalowych czy produkcji chemicznej oraz petrochemicznej;
 - 2) 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:
 - a) wzrost cen nieruchomości (konieczne jest zwiększanie ich podaży, aby ten wzrost hamować),
 - b) konieczność dokonania niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych transportowych i energetycznych,
 - c) 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

⁵⁴ Na podstawie klasyfikacji kompleksów użytkowania terenu z bazy BDOT - baza danych obiektów topograficznych.

⁵⁵ Stan na styczeń 2015 r.

podobać); przykładem jest budowa obwodnicy metropolitalnej, która poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej do strefy podmiejskiej może spowodować dalsze rozpraszanie przedsięwzięć inwestycyjnych na tereny o niższej wartości rynkowej ale rosnącej rencie położenia,

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

Sektory przyszłości

74. Przyszłościowe sektory rozwoju gospodarki obszaru metropolitalnego wiążą się przede wszystkim z:

- 1) gospodarką morską (szeroko rozumianą, ale w szczególności – wyspecjalizowana produkcja stoczniowa, *offshore*, produkcja jachtów);
- 2) logistyką – sektor TSL (transport, spedycja, logistyka);
- 3) sektorem ICT (elektronika, Internet, sztuczna inteligencja);
- 4) turystyką (tradycyjna, zdrowotna, organizacja wydarzeń biznesowych, kulturalnych i politycznych);
- 5) sektorem usług biznesowych i finansowych (BPO/SSC, KIBS);
- 6) sektorem chemicznym i petrochemicznym;
- 7) sektorem metalowym;
- 8) sektorem biotechnologicznym i farmaceutycznym, w tym kosmetycznym.

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

4.5. Turystyka i rekreacja

Potencjał rozwoju turystyki

75. 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.

76. Zróżnicowane przestrzennie walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe obszaru metropolitalnego tworzą warunki do rozwoju zróżnicowanych form aktywności i zagospodarowania w zakresie:

- 1) turystyki krajoznawczej – wykorzystującej bogate walory historyczno-kulturowe:
 - a) dziedzictwa kulturowego o znaczeniu europejskim w: Gdańsku (w tym instytucje kultury o charakterze metropolitalnym, takie jak: opera, filharmonia, kina i teatry) i Malborku,
 - b) dziedzictwa kulturowego o znaczeniu krajowym w miejscowościach: nadmorskich (Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Łeba, Puck, Rozewie, Sopot, Sztutowo), Kaszub (Kartuzy), Kociewia (Tczew, Gniew, Pelplin) i Żuław (Drewnica, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Malbork),
 - c) ośrodków kultu religijnego: Gorzędziej (gm. Subkowy), Kalwaria Wejherowska (m. Wejherowo), Matemblewo (m. Gdańsk), Piaseczno (gm. Gniew), Sianowo (gm. Kartuzy), Swarzewo (gm. Puck), Święty Wojciech (m. Gdańsk),
 - d) miejsc martyrologii: Piaśnica, Sztutowo;
- 2) turystyki wypoczynkowej – na terenie gmin nadmorskich oraz powiatu kartuskiego w turystycznych obiektach noclegowych (szczególnie ośrodkach czasowych i kolonijnych), gospodarstwach agroturystycznych, a także w prywatnych domach letniskowych – „drugich domach”;
- 3) turystyki aktywnej – wykorzystującej naturalne uwarunkowania przyrodnicze:
 - a) nadmorskiego położenia: akweny dogodne do uprawiania windsurfingu i kitesurfingu (Zatoka Pucka od Władysławowa do Juraty i od Chałup do Pucka oraz okolice Sopotu; na otwartym morzu w Dębkach i w Łebie, na Zalewie Wiślanym w okolicach Krynicy Morskiej); nurkowania (podwodne wraki na dnie Zatoki Gdańskiej i wokół Helu na różnych głębokościach); żeglarstwa (w ramach szlaku marin wzdłuż Wybrzeża Bałtyku, w tym małe porty i przystanie jachtowe: Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Jurata, Hel, Puck, Gdynia, Gdańsk, Sopot, Kąty Rybackie, Krynica Morska),
 - b) duże akweny śródlądowe do uprawiania sportów wodnych: żeglarstwa i innych (m.in. jeziora: Raduńskie, Gowidlińskie, Mausz); nurkowania (jeziora: Raduńskie, Wdzydze),
 - c) wysokie odcinki wybrzeża do rozwoju wycynowej turystyki specjalistycznej: lotniarstwa i paralotniarstwa (klify nadmorskie: Mechelinki, Chłapowo),

- d) ukształtowania terenu i warunków klimatycznych do rozwoju sportów zimowych: narciarstwa biegowego (rozległe obszary Pojezierza Kaszubskiego, Lasy Oliwsko-Darżlubskie); narciarstwa zjazdowego (Łysa Góra w Sopocie, szczyt Wieżycy, Przywidz, Sulęczyno, Stężycza),
 - e) sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków kajakowych (m.in.: Łeba, Reda, Motława, Nogat, Radunia, Szkarpawa, Wielka Święta – Tuga, Wisła),
 - f) sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków żeglarskich: drogi śródlądowe delty Wisły oraz Zalew Wiślany - MDW E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław,
 - g) zespoły leśne do rozwoju turystyki rowerowej, konnej, *nordic walking* (Lasy Mirachowskie, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, Lasy Oliwsko-Darżlubskie);
- 4) turystyki zdrowotnej (sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej oraz *spa&wellness*) – wykorzystującej lecznicze i relaksacyjne właściwości zasobów przyrodniczych:
- a) geologicznych (wód mineralnych, termalnych i borowin): istniejące uzdrowiska (Sopot) oraz potencjalne (np. Krynica Morska),
 - b) klimatu nadmorskiego: Jantar (gm. Stegna), Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna), Stegna oraz Krynica Morska.

Baza noclegowa

77. Największa liczba całorocznych miejsc noclegowych znajduje się w Gdańsku oraz Sopocie⁵⁶. 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 Władysławowie⁵⁷, 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 pełni 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.

Wyzwania

78. 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.

4.6. Powiązania transportowe i infrastrukturalne

Funkcjonowanie transportu

79. Obecny poziom dostępności zewnętrznej i wewnętrznej OM skutkuje ograniczeniami tempa 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, brak spójnej strategii i siły przetargowej w ubieganiu się o środki zewnętrzne. Przyczyną słabej dostępności są też formy zarządzania transportem publicznym, niedostosowane do specyfiki obsługi obszarów metropolitalnych.

80. 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

⁵⁶ Odpowiednio 9.795 i 3.395 miejsc. Dane dla 2014 roku.

⁵⁷ 13.034 miejsca noclegowe z sezonowymi.

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.

81. W ocenie struktury przestrzennej OM z punktu widzenia wpływu tej infrastruktury na funkcjonowanie transportu, należy zaobserwować:

- 1) typowe procesy związane z metropolizacją przestrzeni, których jednym z negatywnych skutków jest suburbanizacja; proces ten, postępujący w sposób niekontrolowany, powoduje duży wzrost zapotrzebowania na podróże, głównie do centrum OM o skali przekraczającej techniczne, finansowe i organizacyjne możliwości dostosowywania systemu do tych potrzeb;
- 2) 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;
- 3) wzrost turystycznego i rekreacyjnego zainteresowania obszarami Pobreża 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.

82. Pozostała infrastruktura transportowa w OM służy głównie wewnętrznej obsłudze transportowej OM w powiązaniach międzypowiatowych i międzygminnych. W ocenie tej infrastruktury należy stwierdzić, że:

- 1) sieć drogową 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);
- 2) 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) przyczyni się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób w OM. W ruchu towarowym problemem jest ograniczona możliwość obsługi portów morskich transportem kolejowym;
- 3) istnieje konieczność poprawy dostępu drogowego i kolejowego do terminali portowych w portach morskich w Gdyni i Gdańsku z zachowaniem wymagań sieci TEN-T;
- 4) podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego lądowego w OM są:
 - a) brak właściwej struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej, zgodności pomiędzy nominalnymi i rzeczywistymi klasami dróg, brak regulacji dostępności,
 - b) niski poziom 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,
 - c) 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,
 - d) stan techniczny linii kolejowych i taboru obsługujących przewozy regionalne i miejskie,
 - e) brak wspólnych działań w OM, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,
 - f) niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),
 - g) dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

83. Inwestycje infrastrukturalne podejmowane w ostatnich latach na terenie OM koncentrowały się w jego części południowej i poprawiły dostępność Trasy Średnicowej Trójmiasta⁵⁸. W dalszym ciągu jest ona niewystarczająca, zwłaszcza w

⁵⁸ Stanowi ją w Gdańsku: Trakt Św. Wojciecha, Okopowa, Wały Jagiellońskie, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzka, w Sopocie: Al. Niepodległości, w Gdyni: Al. Zwycięstwa, Śląska, Morska.

części północnej i zachodniej, z uwagi na bardzo silne procesy suburbanizacyjne i dojeżdżających z tej strefy do pracy do Trójmiasta.

84. 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.:

- 1) podnoszenia konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego i systemu P&R w stosunku do użytkownika samochodu osobowego;
- 2) ograniczania potencjałów ruchotwórczych obiektów bezpośrednio korzystających z Trasy, np. galerie handlowe;
- 3) redukcji potrzeb przemieszczania się do usług (np.: szkół, administracji) poprzez rozwinięte usługi teleinformatyczne;
- 4) budowy odcinków ulicznych wspomagających Trasę, w tym budowa obejścia Redy i Rumii (OPAT).

Trójmiejski Węzeł Kolejowy

85. Specyficznym dla OM problemem w funkcjonowaniu sieci kolejowych jest wyczerpywanie się przepustowości linii kolejowych, w szczególności:

- 1) nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny) - w całości dwutorowa, zelektryfikowana z odcinkiem 3-torowym (Pruszcz Gdański – Pszczółki)⁵⁹ i 4-torowym (Pszczółki – Tczew); na odcinku Gdańsk Główny - Tczew linia jest znacznie obciążona zarówno ruchem pociągów pasażerskich, jak i towarowych;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) nr 226 (Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański) w perspektywie prognozowanych przeładunków w Porcie w Gdańsku.

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 prognozowany wzrost przeładunków w portach i zwiększenie intensywności kursowania pociągów regionalnych⁶⁰, o intensywności ruchu zgodnej z *Planem transportowym dla województwa pomorskiego* (w tym pociągi na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej). Z tego względu w przyszłości istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji, a także sprawnej obsługi portów.

86. Zrealizowana linia Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) oraz modernizacja przystanków, systemu sterowania i taboru SKM ściśle wpisują się w politykę rozwoju sieci kolejowej do obsługi przewozów aglomeracyjnych, uważanych za najszybciej rozwijający się segment kolejowych przewozów pasażerskich⁶¹. 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.

Potrzeby i wyzwania systemów transportowych

⁵⁹ Licząc wspólnie z jednotorową linią kolejową nr 260 Zajęczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański.

⁶⁰ Zgodnie z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie pomorskim*.

⁶¹ Por. np. *Biała Księga Infrastruktury. Kolej na działania*, Railway Business Forum, Warszawa 2013, s. 24.

87. 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.
88. Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy należy do największych portów lotniczych w kraju. Obsługuje połączenia z kilkudziesięcioma miastami w krajach europejskich i z głównymi portami lotniczymi w kraju. Pomimo szeregu strategicznych inwestycji, wymaga dalszego inwestowania w celu skutecznego konkutowania 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 60-minutowego dojazdu 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.
89. Inne lotniska i lądowiska nie odgrywają obecnie istotnej roli w systemie transportowym obszaru i jego powiązań zewnętrznych. W przyszłości znaczenie dla obsługi lotnictwa ogólnego, a następnie komercyjnego może mieć wybudowany terminal Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Lotnisko w Pruszczu Gdańskim, z uwagi na bliskie położenie względem zabudowy predysponowane jest jedynie dla obsługi lotnictwa ogólnego.
90. 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.
91. Obsługa prognozowanych przeładunków w portach wymagać będzie poprawy przepustowości dróg i linii kolejowych obsługujących porty. Oddany do użytkowania w 2016 roku 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 do obsługi portów. Kluczowymi inwestycjami dla utrzymania pozycji rynkowej i zwiększania przewagi konkurencyjnej portów będzie miała dalsza rozbudowa zaplecza logistycznego portów, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowego DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej części portu w Gdyni, Portu Gdańsk na nowo załadowanych terenach.
92. 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.
93. 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 Zajączkowie Tczewskim w obsłudze ładunków portowych.
94. W fazie ocen technicznych i środowiskowych znajduje się projekt budowy kanału przez Mierzę Wiślaną. Wynik tych ocen będzie przesądzał o realizacji tego projektu i poprawie warunków żeglugi pomiędzy Portem Elbląg i portami Zalewu Wiślanego, a wodami Zatoki Gdańskiej. Otwartym pozostaje problem kosztów utrzymania toru wodnego przez Zalew Wiślany po jego uruchomieniu.
95. Na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w OM składają się:
- 1) Droga Wodna Wisły:

- a) od Torunia (ujście rz. Tążyna 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,
 - b) 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;
- 2) 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;
 - 3) Martwa Wisła (11,5 km) rozciąga się od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (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).
96. 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 odcinku⁶². 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 poprzez budowę kaskady.
97. Podejmowane są działania związane z tworzeniem warunków prawnych (np. podpisanie konwencji o śródlądowych drogach wodnych AGN) i strategicznych (projekt *Strategii rozwój dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030*) do rozwoju funkcji transportowych dróg wodnych E-40 i E-70.
98. 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.
99. Reasumując, zidentyfikowano pięć podstawowych problemów. Są to:
- 1) 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;
 - 2) niewystarczająco szybkie połączenia drogowe i kolejowe Trójmiasta z innymi metropoliami;
 - 3) słaba dostępność komunikacyjna obszarów położonych na zachód od obwodnicy Trójmiasta;
 - 4) niewystarczająca integracja planowania i organizacji transportu publicznego w OM;
 - 5) zagrożenie obsługi portów morskich w wyniku ograniczonej przepustowości sieci kolejowej.

Obsługa jednostek osadniczych przez publiczny transport zbiorowy

100. 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.

⁶² Analiza funkcjonowania transportu wodnego śródlądowego oraz turystyki wodnej w Polsce do Programu rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce, ECORYS, Warszawa-Rotterdam, 2011.

101. 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.
102. Powiązania komunikacyjne wewnątrz obszaru pomiędzy poszczególnymi miejscowościami a Gdańskiem są w pewnej mierze wskaźnikiem jego spójności terytorialnej. W tym zakresie odnotować należy:
- 1) możliwość bezpośredniego dojazdu do Gdańska z 731 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;
 - 2) 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.
103. 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, Lina, Morzeszczyn, Nowa Wieś Łęborska, Sierakowice, Sulęczyno, Stare Pole, Stężycza), dotyczy około 215,2 tys. mieszkańców OM.
104. W obszarze metropolitalnym jest 106 miejscowości (położonych przede wszystkim w gminach Choczewo, Łęczycze, Gniewino, Lina, Somonino, Szemud, Morzeszczyn, Przywidz, Krokowa, Stężycza, Sulęczyno, Sierakowice) 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.
105. 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.

4.7. Systemy infrastrukturalne

Zaopatrzenie w wodę

106. Infrastruktura zaopatrzenia w wodę oraz odprowadzania i oczyszczania ścieków eksploatowana jest przez przedsiębiorstwa publiczne z całkowitym lub większościowym udziałem gmin. Największym dysponentem infrastruktury wodno-kanalizacyjnej są:
- 1) Gdańska Infrastruktura Wodno-Kanalizacyjna Sp. z o.o. w Gdańsku;
 - 2) Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni Komunalnego Związku Gmin *Dolina Redy i Chylonki*;
 - 3) Centralny Wodociąg Żuławski Sp. z o.o. w Nowym Dworze Gdańskim.
107. 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, Łęczycze, Wejherowo (gm.), Choczewo, Morzeszczyn, Sulęczyno, Cewice, Pelplin (obszar wiejski), Trąbki Wielkie, Cedry Wielkie, Przywidz, Subkowy, Szemud, Żukowo (obszar wiejski), Nowa Wieś Łęborska, Kartuzy (obszar wiejski), Suchy Dąb, Krokowa, Gniewino, Przdokowo, Sierakowice.
108. W OM funkcjonuje 6 ponadlokalnych systemów zaopatrzenia w wodę:
- 1) gdański – obsługujący Gdańsk, Pruszcz Gdański i część gminy Pruszcz Gdański;
 - 2) gdyński – obejmujący miasta: Gdynię, Rumie, Redę, Wejherowo oraz część gmin wiejskich: Wejherowo, Kosakowo i Puck;
 - 3) Centralny Wodociąg Żuławski – obejmujący gminy: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole;

- 4) nadmorski – obejmujący rejon Władysławowa oraz gminę Jastarnia;
 - 5) lęborski – obejmujący Lębork i gminę Nowa Wieś Lęborska;
 - 6) łebski – obejmujący Łebę i gminę Wicko.
109. Największy obszarowo Centralny Wodociąg Żuławski (CWŻ) zaopatruje w wodę 8 gmin w obszarze województwa pomorskiego (Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole) i 2 gminy w obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (Gronowo Elbląskie, Elbląg), zamieszkałych przez około 65 tys. osób. W wodociągu występują wysokie (sięgające do 30%) straty wody, spowodowane złym stanem technicznym infrastruktury (sieci wodociągowej i stacji uzdatniania w Ząbrowie). Niezbędna jest więc kontynuacja prac związanych z jego przebudową.
110. W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla 15 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* (m. Reda, gm. Kosakowo), *Rumia* (m. Rumia, Gdynia, gm. Kosakowo), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia), *CWŻ Letniki* (gm. Stare Pole), *Nowe Sarnie Wzgórze* (m. Sopot). Na terenie stref ochronnych ujęć wody obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody wynikające z rozporządzeń ustanowionych przez właściwego dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej lub decyzji administracyjnej wydanej przez organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (starosta lub marszałek).
111. W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla ujęć wody ustanowiono strefy ochronne – tereny ochrony bezpośredniej i tereny ochrony pośredniej stanowiące obszar, na których obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody. Strefy ochronne, obejmujące teren ochrony pośredniej ustanowił Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku dla 16 ujęć wody. Należą do nich ujęcia: *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* (Reda, Kazimierz, Mościckie Błota, powiat pucki i wejherowski), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Południe* (m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia), *Rumia* (Rumia, Kosakowo, m. Gdynia), *Letniki* (Janówka, Kaczynos i Ząbrowo gm. Stare Pole), *Nowe Sarnie Wzgórze* (m. Sopot). Na terenie stref ochronnych ujęć wody obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody wynikające z rozporządzeń ustanowionych przez właściwego dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej lub decyzji administracyjnej wydanej przez organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (starosta lub marszałek) - w przypadku stref ochronnych obejmujących wyłącznie teren ochrony bezpośredniej.

Odprowadzenie i oczyszczanie ścieków

112. 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, Stężyca, Nowa Wieś Lęborska, Lichnowy, Suchy Dąb, Wicko, Sierakowice i Przywidz.
113. Dyrektywa 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r., dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych, zobowiązała państwa członkowskie Unii Europejskiej do wyposażenia aglomeracji 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.
114. W obszarze funkcjonuje 9 ponadlokalnych systemów odbioru i oczyszczania ścieków:
- 1) gdyński obejmujący Gdynię, Rumię, Redę, z którego ścieki odprowadzane są do oczyszczalni *Dębogórze* w gminie Kosakowo;
 - 2) gdański obejmujący: Gdańsk, Sopot, część m. Gdynia, miasto i gminę Pruszcz Gdański oraz Żukowo i gminę Kolbudy; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków: *Gdańsk Wschód*;

- 3) nadmorski obejmujący gminę Puck i miasto Puck oraz gminę Władysławowo; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków *Swarzewo*;
- 4) oczyszczalnia w Lęborku, obejmująca zasięgiem miasto Lębork, gminę Cewice oraz fragment gminy Nowa Wieś Lęborska;
- 5) oczyszczalnia w Łebie, przyjmująca ścieki z Łeby i części gminy Wicko;
- 6) oczyszczalnia Kałdowo w Malborku, obejmująca Malbork oraz fragmenty gmin Malbork, Lichnowy i Nowy Staw;
- 7) oczyszczalnia w Somoninie, przyjmująca ścieki z gminy Somonino oraz części gminy Kartuzy;
- 8) oczyszczalnia w Tczewie, przyjmująca ścieki z Tczewa i części gminy Tczew;
- 9) oczyszczalnia ścieków *Mierzeja* w Stegnie, obejmująca gminy Stegna i Sztutowo.

115. 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)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Cedry Wielkie: Błotnik, Cedry Małe, Cedry Wielkie, Długie Pole, Giemlice, Leszkowy, Stanisławowo, Trutnowy (część) i Wocławy,
Cedry Wielkie	Koszwały (54,6 m ³ /d) do likwidacji	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Cedry Wielkie: Koszwały i Miłociny,
Cedry Wielkie	Trutnowy (33,6 m ³ /d) do likwidacji	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Cedry Wielkie: Trutnowy (część),
Lębork	Lębork (10.167 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Cewice: Bukowina, Cewice, Kamieniec, Łebunia, Malczyce, Maszewo Lęborskie, Oskowo, Osowo Lęborskie, Osowiec, Siemirowice, ▪ miasto Lębork, ▪ gmina Nowa Wieś Lęborska: Garczegorze, Kębłowo Nowowiejskie, Łowcze, Leńnice, Dziecholino, Piaskowa, Pogorzelice, Małoszyce, Rybki, Lubowidz, Jamy, Ługi, Mosty, Nowa Wieś Lęborska,
Chmielno	Kożyczkowo (2.100 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Chmielno: Chmielno, Cieszenie, Garcz, Kożyczkowo, Miechucino, Reskowo i Zawory,
Choczewo	Choczewo (720 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Choczewo: Choczewo, Kurowo, Lublewko, Lublewo Lęborskie, Przebendowo, Zwartowo, Zwartówko i Żelazno,
Gdańsk	Gdańsk Wschód (120.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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, Sąsiedzko, 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, ▪ miasto Sopot, ▪ gmina Szemud: Bojano, Dobrzewino, Karczemki i Koleczkowo, ▪ gmina Żukowo: Chwaszczyno, Żukowo, Banino (część wsi), Leźno, Borkowo,
Gdynia	Dębogórze (135.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ miasto Gdynia, ▪ gmina Kosakowo: Dębogórze, Kazimierz, Kosakowo, Mechelinki, Mosty, Pierwoszyno, Pogórze, Rewa i Suchy Dwór, ▪ gmina Puck: Połchowo, Rekowo Górne, Stawutówko i Widlino, ▪ miasto Reda, ▪ miasto Rumia, ▪ miasto Wejherowo, ▪ gmina Wejherowo: Bolszewo, Gościcino i Łężyce, ▪ gmina Szemud,
Gniew	Gniew (3.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina gniew: Gniew, Ciepłe, Gogolewo, Nicponia, Cierzpice, Kursztyn, Brody Pomorskie, Tymawa i Szprudowo,
Gniewino	Gniewino (1.200 m ³ /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 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ miasto Hel,
Jastarnia	Jurata (4.500 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ miasto Jastarnia: Jastarnia, Jurata i Kuźnica, ▪ miasto Hel: fragment,
Kartuzy	Kartuzy (18.000 m ³ /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 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Kartuzy: Brodnica Dolna i Kiełpino,

Krokowa	Minkowice (850 m ³ /d) do likwidacji	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Dąbrowa, Jeldzino, Lisewo, Połchówko, Sulicice (część wsi), Świecino, Krokowa, Minkowice, Goszczyno, Stawoszyńno, Łętowice, Parszczyce, Karwieńskie Błoto Drugie, Karwieńskie Błoto Pierwsze, Stawoszyńno,
Krokowa	Klanino (491,3 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Klanino, Sulicice (część wsi),
Żarnowiec	Żarnowiec (922 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Brzyno, Dębki, Górczyn, Karlikowo, Kartoszyńno, Lubkowo, Lubocino, Odargowo, Prusewo, Słuchowo, Sobieńczyce, Tyłowo, Wierzchucino i Żarnowiec,
Żarnowiec	Białogóra (500 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Krokowa: Białogóra,
Krynica Morska	Krynica Morska (3.150 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Krynica Morska: Przebrno, Krynica Morska, Piaski,
Malbork	Kałdowo (22.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Lichnowy: Lichnowy, Lichnowki, Boręty I, Lisewo, Dąbrowa i Parszewo, miasto Malbork, gmina Malbork: Tragamin, Gajewo II, Kościeleczyki, Grobleno, Wielbark, gmina Nowy Staw: Nowy Staw, Martąg, Dębina, Trępnowy,
	Miłoradz (235 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Lichnowy: Szymankowo, gmina Miłoradz: Miłoradz, Pogorzała Wieś, Stara Kościelnica, Gnojewo, Kończewice, Stara Wisła, Bystrze, Mątowy Wielkie,
Linia	Tłuczewo (500 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Linia: Linia, Niepoczołowice, Strzepcz i Tłuczewo,
Luzino	Luzino (1.875 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Luzino: Kębłowo, Luzino i Robakowo,
Łeba	Łeba (8.963 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> miasto Łeba, gmina Wicko: Nowęcín i Żarnowska,
Łęczycze	Łęczycze (850 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Łęczycze: Brzeźno Łęborskie, Godętowo, Kaczkowo, Kisewo, Łęczycze, Rozłazino, Jeżewo, Strzelęcino i Świetlino,
	Morzyszczyn (450 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Morzyszczyn: Morzyszczyn, Dzierżążno, Borkowo, Nowa Cerkiew, Rzeżęcín,
	Majewo (61 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Morzyszczyn: Majewo,
Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański (3.983 m ³ /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 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Nowy Staw: Lipinka,
	Ostaszewo (200 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Ostaszewo: niewielka część m. Ostaszewo
Pelplin	Pelplin (2.200 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Pelplin: Pelplin, Gręblin, Kulice, Małe Walichnowy, Rajkowy, Rożental, Rudno i Wielki Garc,
Przodkowo	Przodkowo (780 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Przodkowo: Przodkowo, Pomieczyno, Barwik, Wilanowo, Smoldzino, Kobyszewo, Hopy, Kczewo, Młynek, Tokary, Nowe Tokary, Załęże, Kłocowo, Kosowo, Hejtus, Czeczewo, Bursztynik, Warzenko, Otałizyno, Kawle Górne, Kawle Dolne
Przywidz	Przywidz (580 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Przywidz: Przywidz, Pomlewo i Piekło Dolne
Pszczółki	Różynach (19 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Pszczółki: Osiedle PGR Różyn
	Pszczółki (1.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Pszczółki: Kleszczewko, Kolnik, Ostrowite, Pszczółki, Rębielcz, Różyny, Skowarcz, Ulkowy i Żeliszawki,
Puck	Swarzewo (20.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Puck: Swarzewo, Gnieźdzewo, Żelistrzewo, Mrzezino, Osłonino, Rzucewo, Bładzikowo, Kaczyno, Celbowo, Celbówko, Brudzewo, Sławutowo, Połczyńno, Darżlubie, Zdrada, Mechowo, Leśniewo, Domatowo, Domatówko, Strzelno, Łebcz i Smolno, miasto Puck, gmina Władysławowo: Władysławowo, Chłapowo i Chałupy,
Krokowa	Klanino (491,3 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Puck: Radoszewo, Starzyno, Starzyński Dwór i Werblinia,
Władysławowo	Jastrzębia Góra (5.170 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Puck: Mieroszyno, Czarny Młyn, Kacznynec, gmina Władysławowo: Władysławowo, Chłapowo i Chałupy: Jastrzębia Góra, Karwia, Ostrowo, Tupadły, Rozewie,
Sierakowice	Sierakowice (9.672 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Sierakowice: Bączka Huta, Bukowo, Gowidłino, Kamienica Królewska, Lemany, Łysniewo Sierakowickie, Migi, Mojusz, Mojuszewska Huta, Mrozy, Paczewo, Pałubice, Puzdrowo, Sierakowice, Sierakowska Huta, Szklana, Szopa, Tuchlino i Załakowo,
Somonino	Sławki (1.950 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Somonino: Borcz, Egiertowo, Goręczyńno, Hopowo, Kamela, Ostrzyce, Raty, Rybaki, Sławki, Somonino, Starkowa Huta i Wyczechowo,
Stare Pole	Stare Pole (300 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Stare Pole: Kacznos, Kacznos-Kolonia, Kraszewo, Królewó, Krzyżanowo, Parwark, Stare Pole, Żąbrowo i Złotowo,
Stegna	Stegna (5.500 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Stegna: Mikoszewo, Jantar, Przemysław, Drewnica, Żuławki, Junoszyńno, Stegna,
Stężycza	Delowo (520 m ³ /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, Łaska, Grochowo Trzecie, Sztutowo,
Subkowy	Subkowy (225 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Subkowy: Radostowo, Subkowy,
Subkowy	Gorzędziej (70 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Subkowy: Gorzędziej,
Suchy Dąb	Suchy Dąb (215 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Suchy Dąb: Grabina Zameczek, Krzywe Koło, Osice i Suchy Dąb,
Sierakowice	Sulęczyńno (822 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Sulęczyńno: Borek Kamienny, Bukowa Góra, Kistowo, Kłodno, Mściszewice, Podjazdy, Sulęczyńno, Węsiory i Żakowo,
	Szemud (300 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Szemud: Szemud, Kamień (część),
	Kielno (220 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> gmina Szemud: Kielno, Warzno, Rębiska,

Tczew	Tczew (20.000 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ miasto Tczew, ▪ gmina Tczew: Rokitki, Lubiszewo, Stanisławie,
	Swaróżyn (600 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Tczew: Swaróżyn, Zabagno (część),
	Turze (600 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Tczew: Turze, Mażewo, Mażewko, Damaszką, Boroszewo, Wędkowy,
	Mały Miłobądz (12 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> • gmina Tczew: Mały Miłobądz,
Tczew	Szpegawa (106 m ³ /d) do likwidacji	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Tczew: Dąbrówka Tczewska, Stanisławie
Trąbki Wielkie	Trąbki Wielkie (205 m ³ /d)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ gmina Trąbki Wielkie: Czerniec, Czerniewo, Elganowo, Trąbki Wielkie, Kaczki, Trąbki Małe,

116. 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 sanityzacja 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

117. 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.

118. 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).

119. 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.

120. 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.

121. Do głównych problemów w zakresie odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych należą:

- 1) znaczne zmniejszenie filtracji wód opadowych i roztopowych do wód podziemnych wskutek uszczelnienia powierzchni terenu;
- 2) przeciążenie sieci kanalizacyjnych;
- 3) brak lub zbyt mała liczba zbiorników retencjonujących wodę w systemach kanalizacyjnych;
- 4) brak środowiskowych rozwiązań, opartych na odbudowie infiltracji i retencji wód opadowych, w obszarach zurbanizowanych.

122. 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

123. 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:

- 1) 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*);
- 2) 2 RIPOK-i zapewniające przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów (RIPOK *Swarzewo*, RIPOK *Kommunalservice Vornkahl Polska*);

- 3) w jednym RIPOK-u wydzielono kwatery do unieszkodliwiania odpadów azbestowych: RIPOK *Szadółki*.
124. 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.
125. 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 rozprowadzenia wyprodukowanego ciepła do odbiorców.
126. 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 dokumencie tym 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.

4.8. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło

127. Infrastruktura ciepłownicza charakteryzuje się dużym zagęszczeniem sieci i znaczną 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.
128. Dysponentami najdłuższej sieci są przedsiębiorstwa:
- 1) Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku: 660 km sieci przesyłowych, zaopatrujących w ciepło Gdańsk oraz Dolny Sopot;
 - 2) Okręgowe Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej w Gdyni: 340,3 km sieci ciepłowniczych, 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.
129. W granicach obszaru metropolitalnego systemy ciepłownicze funkcjonują w 15 gminach miejskich:
- 1) miasto Gdańsk, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 1.500 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 48% potrzeb cieplnych gminy; głównymi producenci ciepła są:
 - a) Elektrociepłownia *EDF Wybrzeże S.A. nr 2* w Gdańsku (717,7 MW mocy zainstalowanej, ok. 51 MW rezerw mocy cieplnej),
 - b) Elektrociepłownia *Matarnia* – planowane wyłączenie produkcji (10,65 MW mocy zainstalowanej, ok. 3,5 MW rezerw mocy cieplnej),
 - c) kotłownia rejonowa *Zawiślańska* – przeznaczona do likwidacji (23,6 MW mocy zainstalowanej, ok. 4,5 MW rezerw mocy cieplnej),
 - d) kotłownia rejonowa *Osowa* (10 MW mocy zainstalowanej, ok. 5,4 MW rezerw mocy cieplnej),
 - e) ciepłownia *UNIKOM* Przedsiębiorstwa Usług Energetycznych i Komunalnych Sp. z o.o. (25,7 MW mocy zainstalowanej, ok. 20 MW rezerwy mocy cieplnej);
 - 2) miasto Gdynia, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 810 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 56% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest Elektrociepłownia *EDF Wybrzeże S.A. nr 3* w Gdyni (470 MW mocy zainstalowanej, ok. 100 MW rezerw mocy cieplnej);
 - 3) gmina miejsko-wiejska Kartuszy, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 134 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 9% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska *SPEC-PEC* (17,45 MW mocy zainstalowanej, ok. 6,4 MW rezerw mocy cieplnej);
 - 4) miasto Lębork, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 121 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 32% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia Miejskiego Przedsiębiorstwa

- Energetyki Ciepłej w Lęborku o mocy zainstalowanej 46,3 MW, ok. 9 MW rezerw mocy ciepłej oraz elektrociepłownia *MPEC Lębork* o mocy 5,4 MW;
- 5) miasto Malbork, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą 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 ma rezerw mocy ciepłej;
 - 6) miasto Nowy Dwór Gdański, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 44,5 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 13% potrzeb ciepłych gminy; głównym producentem ciepła są:
 - a) kotłownia miejska (5,8 MW mocy zainstalowanej, brak rezerw mocy ciepłej),
 - b) kotłownia lokalna (3 MW mocy zainstalowanej, ok. 0,8 MW rezerw mocy ciepłej);
 - 7) miasto Nowy Staw, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą 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, ok. 1,85 MW rezerw mocy ciepłej);
 - 8) głównymi producentami ciepła dla miasta Pruszcz Gdański są⁶³:
 - a) 3 kotłownie miejskie o łącznej mocy zainstalowanej 9,53 MW,
 - b) lokalna kotłownia *Orchis Energia Sp. z o.o.* o mocy zainstalowanej 5,5 MW, mająca ok. 1,2 MW rezerw mocy ciepłej;
 - 9) miasto Puck, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 30,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 20% potrzeb ciepłych miasta; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy 6,4 MW, ok. 0,5 MW rezerw mocy ciepłej; w razie wzrostu zapotrzebowania w rezerwie funkcjonuje także kotłownia miejska (o łącznej mocy 3,3 MW);
 - 10) miasto Reda, w której zapotrzebowanie na moc ciepłą 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 ciepłej);
 - 11) 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);
 - 12) miasto Sopot, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 117,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 36,0% potrzeb ciepłych gminy; gmina zaopatrywana jest w energię ciepłą:
 - a) północna część miasta (Brodwino) zasilana jest ciepłem z kotłowni *OPEC* (15,8 MW);
 - b) Sopot Dolny zasilany jest z miejskiej sieci ciepłowniczej *GPEC* (ok. 18,7 MW) ciepłociągami DN 400, łączącym sieć Dolnego Sopotu z Gdańskiem, posiadającym rezerwy przesyłowe na poziomie ok. 50%.
 - 13) miasto Tczew, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 157,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 35,0% potrzeb ciepłych gminy; głównymi producentami ciepła są:
 - a) ciepłownia w Rokitkach o mocy zainstalowanej 68 MW, ok. 17 MW rezerw mocy ciepłej,
 - b) kotłownia *Czyżykowo* o mocy zainstalowanej 8,1 MW, ok. 3,2 MW rezerw mocy ciepłej,
 - 14) 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 MW⁶⁴, ok. 2,7 MW rezerw mocy ciepłej);
 - 15) 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, ok. 4,5 MW rezerw mocy ciepłej.
130. Do gmin nieposiadających miejskich systemów ciepłowniczych, w których lokalne systemy ciepłownicze odgrywają istotną rolę w zaopatrzeniu w ciepło mieszkańców należą:
- 1) Hel, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 20,0 MW;
 - 2) Pelplin, w którym zapotrzebowanie na moc ciepłą wynosi 29,76 MW.
131. Główne cechy systemu zaopatrzenia w ciepło to:

⁶³ Brak danych dla zapotrzebowania na moc ciepłą w gminie miejskiej Pruszcz Gdański.

⁶⁴ Suma mocy nominalnej bloków ciepłowniczych (51 MW) oraz bloku kogeneracyjnego (6,03 MW).

- 1) 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”;
- 2) niedostateczne wykorzystanie w systemach ciepłowniczych niskoemisyjnych nośników energii (gaz ziemny - 22% oraz OZE - 9%);
- 3) 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;
- 4) duży udział indywidualnych źródeł ciepła w strukturze jego wytwarzania, co przekłada się na konieczność zwiększenia inwestycji związanych z rozwojem sieci, celem lepszego wykorzystania miejskich systemów ciepłowniczych;
- 5) wzrastająca sprawność wytwarzania energii cieplnej z 82% w 2002 r. do 83,6% w 2013 r.;
- 6) spadająca sprawność przesyłu z 85,7% w 2002 r. do 84,8% w 2013 r., wynikająca z niedostatecznej skali przeprowadzanych modernizacji sieci;
- 7) 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;
- 8) niski poziom wykorzystania potencjału energetycznego odpadów komunalnych (tzw. frakcji energetycznej).

Zaopatrzenie w energię elektryczną

132. Łączna moc zainstalowana w źródłach energii elektrycznej na terenie OM wynosi ok. 1540 MW. Głównymi producentami energii elektrycznej w OM są:

- 1) 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), *MPEC Lębork* (1,25 MW);
- 2) elektrownia szczytowo-pompowa *Żarnowiec* w Czymanowie o mocy 716 MW (w systemie pracy generatorowej);
- 3) 219 turbin wiatrowych o łącznej mocy ok. 415 MW;
- 4) 46 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy zainstalowanej ok. 17,8 MW;
- 5) 2 biogazownie rolnicze (ok. 2 MW);
- 6) 2 farmy fotowoltaiczne (ok. 1,68 MW), w tym największa na granicy Gdańska i Przejazdowa o mocy 1,64 MW.

133. Na istniejącą sieć elektroenergetyczną składa się:

- 1) system przesyłowy:
 - a) linii 400 kV: (Dunowo - Słupsk - Żarnowiec), (Gdańsk Błonia - Grudziądz Węgrowo), (Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki), (2 tory, Gdańsk Błonia - Żarnowiec), (4 tory, Żarnowiec - elektrownia Żarnowiec),
 - b) linii 220 kV: (Gdańsk I - Bydgoszcz Jasiniec), (Gdańsk I - Żydowo);
- 2) stacje transformatorowo-rozdzielcze:
 - a) 400/110 kV: Gdańsk Błonia, Gdańsk I, Żarnowiec;
- 3) system dystrybucyjny złożony z:
 - a) linii 110 kV będących własnością dwóch przedsiębiorstw - operatorów systemu dystrybucyjnego *Energa Operator*,
 - b) głównych punktów zasilania 110/15 kV.

134. W OM lokalnie występują zagrożenia w przesyśle energii elektrycznej siecią dystrybucyjną 110 kV. Nie stwarzają one ryzyka pozbawienia zasilania odbiorców w energię elektryczną całego OM. Wystąpienie awarii systemowej może być efektem zdarzeń losowych. 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 jest właściwie ukształtowana sieć elektroenergetyczna dystrybucyjna i odpowiednio powiązana z nią sieć przesyłowa poprzez stacje najwyższych napięć.

135. Do obszarów o niewystarczających parametrach zasilania należą: Gdańsk Południe (obszar dzielnicy Maćkowy, Lipce, Orunia Dolna, Borkowo) oraz gminy Krokowa i Władysławowo.

136. Główne problemy elektroenergetyki to:

- 1) zagrożenia wstrzymania ciągłych dostaw energii elektrycznej, wynikające z:
 - a) jednostronnego zasilania - układ linii promieniowych,
 - b) „wypadnięcia” znaczących źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną przez odbiorców,
 - c) przebiegu wielu napowietrznych linii przez tereny leśne – możliwe wyłączenia na wielu odcinkach przy silnych wiatrach,
 - d) długie ciągi linii 110 kV i struktura promieniowa sieci.
 - e) 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 oraz Gdańsk Leżno - Kiełpino - Kościerzyna - Skarszewy - Starogard Gdański;

- 2) niska gęstość sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania, uniemożliwiająca budowę i podłączanie nowych źródeł produkcji energii elektrycznej;
- 3) 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;
- 4) duży przyrost niestabilnych źródeł produkcji energii elektrycznej (energii ze źródeł odnawialnych), przy niepowstających nowych i znaczących źródłach energii szczytowej; rośnie tym samym problem bilansowania energii elektrycznej;
- 5) niedostateczny zakres modernizacji istniejących linii napowietrznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych oraz głównych punktów zasilania;
- 6) brak ostatecznej decyzji lokalizacyjnej dla elektrowni jądrowej.

137. Potrzeba i możliwość powstania nowych źródeł systemowych produkcji energii elektrycznej w województwie (np. elektrowni gazowo-parowej (450 MW) w Gdańsku (inwestycja Grupy *Energa* odłożona w czasie), elektrowni węglowej (2x800 MW) w miejscowości Rajkowy (gm. Pelplin) lub w innej lokalizacji w Dolinie Wisły, 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:

- 1) 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*;
- 2) 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;
- 3) 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 Wierzbęcino - Żydowo Kierzkowo*);
- 4) znacznych potencjalnych możliwości odbioru energii elektrycznej w projektowanych (*Gdańsk Przyjaźń, Pelplin*) lub modernizowanych stacjach elektroenergetycznych (*Gdańsk I, Gdańsk Błonia, Słupsk Wierzbęcino, Żarnowiec*).

138. Lokalizacja nowych źródeł energii elektrycznej zarówno na lądzie, jak i na obszarach morskich (morskich farm wiatrowych na akwenu Morza Bałtyckiego: *Baltica* o mocy 1.045,5 MW⁶⁵ (na północ od Łeby) oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW⁶⁶) wymagać będzie rozbudowy Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.
139. 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:
- 1) 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;
 - 2) z energii słonecznej: kolektorów słonecznych – 523,3 GWh/rok, ogniw fotowoltaicznych – 29.539 GWh/rok;
 - 3) 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;
 - 4) z hydroenergetyki – 1.237,7 GWh/rok.

Zaopatrzenie w gaz

140. 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)⁶⁷.
141. 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.
142. Podstawą systemu zaopatrzenia w gaz i bezpieczeństwa energetycznego regionu są:
- 1) istniejące gazociągi wysokiego ciśnienia:
 - a) DN 700 *Ślupsk – Reszki*,
 - b) DN 500: *Kolnik - Przejazdowo, Gustorzyn - Reszki, Reszki – Kosakowo*,
 - c) DN 400: *Gustorzyn - Pruszcz Gdański*,
 - d) DN 300: *Pruszcz Gdański - Wiczlino* z odgałęzieniem DN 150 do *Garcza*,
 - e) DN 200: *Wiczlino - Łębork, Pszczółki – Łubiana*,
 - f) DN 150: *Charwatynia - Rybno, Rybno - Starzyno* (w budowie),
 - g) DN 80: *Gniew - Nowe*;
 - 2) 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.);
 - 3) węzły gazowe wysokiego ciśnienia: *Reszki, Wiczlino*;
 - 4) budowany⁶⁸ Podziemny Magazyn Gazu w *Kosakowie* w sposób znaczny wpłynie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Struktury solne w paśmie Puck - Łeba stanowią strategiczny potencjał do rozbudowy systemów magazynowania gazu w przyszłości w innych lokalizacjach;
 - 5) lokalne systemy dystrybucji gazu ziemnego skroplonego (LNG) - *Łeba, Jastarnia, Hel*.
143. 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 do lokalizacji punktu przeładunkowego gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG) lub drugiego

⁶⁵ Farma *Baltica* będzie powstawała w etapach na północ od Łeby, zakończenie ostatniego etapu wstępnie planuje się na 2030 r. Umowa przyłączeniowa obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Żarnowiec*.

⁶⁶ Umowa przyłączeniowa obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Ślupsk Wierzbęcino*.

⁶⁷ Średnia dla Polski to 52,4% mieszkańców korzystających z sieci gazowej.

⁶⁸ Do 2015 r. zakończono budowę komór magazynowych K-1, K-2, K-3, K-4 i K-5, które napełniono gazem i oddano do eksploatacji, zaś na lata 2015-2021 przewidziana jest budowa komór magazynowych kłaster B: K-6, K-7, K-8, K-9 i K-10. W dalszej kolejności planowana jest budowa kolejnych 10 komór magazynowych.

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)⁶⁹.

144. Planowana w sąsiedztwie rafinerii w Gdańsku budowa kompleksu petrochemicznego wiązać się będzie z potrzebą dostaw gazu, w związku z tym konieczna będzie rozbudowa systemu gazociągów w tym rejonie.
145. Możliwość zaopatrzenia łeby w gaz ziemny oraz ciepło sieciowe może zapewnić eksploatacja złóż gazowych B4 i B6 na Morzu Bałtyckim, co z uwagi na potencjalny jej uzdrowiskowy charakter może być bardzo istotne dla poprawy jakości powietrza w mieście.
146. Ewentualny rozwój programu wydobywania gazu z łupków wymagać będzie budowy gazociągów wysokiego ciśnienia: przesyłowego *Reszki - Gustorzyn*⁷⁰ oraz dystrybucyjnego *Kościerzyna - Olsztyn*. 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).
147. Zgazyfikowane gminy i miejscowości w OM:

gminy	obszary zgazyfikowane ⁷¹	planowane do gazyfikacji
Gdańsk	miasto Gdańsk,	
Gdynia	miasto Gdynia,	
Sopot	miasto Sopot,	
powiat gdański	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Pruszcz Gdański, – gmina Cedry Wielkie: Cedry Małe, Cedry Wielkie, – gmina Kolbudy: Babidół, Bąkowo, Bielkówko, Bielkowo, Czapielsk, Jankowo Gdańskie, Kolbudy, Kowale, Lublewo Gdańskie, Łapino, Ostróżki, Otomin, Pręgowo Dolne, Pręgowo Górne, – gmina Pszczółki: Kleszczewko, Kolnik, Pszczółki, Różyny, Skowarcz, Ulkowy, – gmina Pruszcz Gdański: Arciszewo, Będzieszyn, Bogatka, Borkowo, Ciepłewo, Dziewięć Włók, Goszyn, Jagatowo, Juszkowo, Łęgowo, Przejazdowo, Radunica, Rokitnica, Roszkowo, Rotmanka, Rusocin, Straszyn, Wiślinka, Żukczyn, – gmina Suchy Dąb: Grabiny-Zameczek, Koźliny, Krzywe Koło, Steblewo, Suchy Dąb, – gmina Trąbki Wielkie: Kaczki, Kłodawa, Trąbki Małe, Trąbki Wielkie, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina Kolbudy: Buszkowy Górne, Lisewiec, Żmijewo, – gmina Cedry Wielkie: Koszwały, Miłocin, Trutnowy, – gmina Przywidz: Przywidz,
powiat kartuski	<ul style="list-style-type: none"> – gmina miejsko-wiejska Kartuzy: Borowo, Dzierżążno, Grzybno, Kartuzy, Kiełpino, Mezowo, Sitno, – gmina miejsko-wiejska Żukowo: Banino, Barniewice, Borkowo, Chwaszczyno, Czaple, Glincz, Leżno, Lniska, Łapino Kartuskie, Małkowo, Miszewko, Miszewo, Niestępowo, Nowy Świat, Otomino, Pępowo, Piaski, Przyjaźń, Rębiechowo, Skrzeszewo Żukowskie, Sulmin, Tuchom, Widlino, Żukowo, – gmina Chmielno: Chmielno, Garcz, Zawory, – gmina Przodkowo: Czczewo, Kczewo, Przodkowo, Tokary, Warzenko, – gmina Somonino: Somonino, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina wiejsko – miejska Kartuzy: Leszno, – gmina wiejsko – miejska Żukowo: Łapino Kartuskie, – gmina Chmielno, – gmina Przodkowo: Kawle Górne, Kosowo, – gmina Somonino, – 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: Cisy, Kałdowo, Kościeleczyki, Nowa Wieś Malborska, – gmina Stare Pole: Janówka, Królewko, Królewko Malborskie, Krzyżanowo, Stare Pole, 	<ul style="list-style-type: none"> – gmina miejsko-wiejska Nowy Staw: Trępnowy, – gmina wiejska Malbork: Grobelno, Kamionka, Kraśniewo, Lasowice Wielkie, Tragamin, – 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: Kmieciny, – miasto Krynica Morska, – gmina Stegna, – gmina Sztutowo,
powiat pucki	<ul style="list-style-type: none"> – miasto Hel, – miasto Jastarnia, 	

⁶⁹ Zlokalizowane w miejscach gdzie łączą się gazociągi przesyłowe z wielu kierunków. Gaz przepływa fizycznie przez hub.

⁷⁰ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.*

⁷¹ Do obszarów zgazyfikowanych zaliczono także miejscowości „z rozpoczętą gazyfikacją” na dzień 31.08.2016 r.

	<ul style="list-style-type: none"> - miasto Puck, - gmina miejsko-wiejska Władysławowo - wszystkie miejscowości, - gmina Kosakowo - wszystkie sołectwa, - gmina Krokowa - wszystkie sołectwa, - gmina wiejska Puck: Mrzezino, 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, Góra, Kąpino, Gowino, Orle, Pętkowice, 	<ul style="list-style-type: none"> - gmina Szemud: Przetoczyno, - gmina Wejherowo: Sopieszyno, Ustarbowo, - gmina Choczewo, - gmina Gniewino, - gmina Linia, - gmina Luzino, - gmina Łęczycze,

Przesył i magazynowanie paliw płynnych

148. Na system przesyłu i magazynowania paliw płynnych składa się:

- 1) rurociąg przesyłowy ropy naftowej z bazy naftowej PERN w Gdańsku do rafinerii w Gdańsku i Płocku (tzw. *Ropociąg Pomorski*), którego możliwości przesyłu są już wyczerpane, stwarzając podstawy do podjęcia decyzji o konieczności budowy drugiej jego nitki relacji Gdańsk - Płock;
- 2) rurociąg przesyłowy *Gdynia Oksywie - Dębogórze*;
- 3) Naftoport zlokalizowany w Gdańsku, zapewniający dostawy ropy naftowej drogą morską, o możliwościach przeładunkowych 34 mln ton ropy i produktów naftowych rocznie;
- 4) 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;
- 5) 6 baz paliwowych:
 - a) baza naftowa PERN w Gdańsku-Górkach Zachodnich o pojemności 900.000 m³ - magazynująca ropę naftową, 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; ma zdolność przesyłu ropy do rafinerii w Gdańsku, Naftoportu oraz Bazy w Miszewku Strzałkowskim (woj. mazowieckie),
 - b) baza magazynowo-przeładunkowa *Siarkopol Gdańsk S.A.* w Gdańsku (39.000 m³) – magazynująca produkty petrochemiczne III klasy - olej opałowy, olej napędowy i inne półprodukty (planowana rozbudowa infrastruktury magazynowej do 700.000 m³ dla paliw, produktów chemicznych lub ropy naftowej wraz z infrastrukturą przeładunkową),
 - c) baza magazynowo-przeładunkowa *Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o.* w Gdyni (21.000 m³) – zdolna magazynować m.in. pochodzące z importu olej napędowy i olej opałowy⁷²,
 - d) baza magazynowo-przeładunkowa *KOOLE TANKSTORAGE GDYNIA Sp. z o.o.* w Gdyni (29.900 m³) – umożliwiająca import oraz eksport m.in. oleju napędowego,
 - e) Baza Paliw nr 20 w Ugoszczy (gm. Bytów i gm. Studzienice) - magazynująca olej napędowy (59.050 m³),

⁷² *Bałtycka Baza Masowa* w zakresie ładunków płynnych przeznaczona jest do obsługi eksportu roztworu saletrzano – mocznikowego oraz importu oleju napędowego i oleju opałowego.

- f) 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;
- 6) przeładunkowe terminale paliwowe w Porcie Gdynia.
149. 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.
150. Głównym wyzwaniem polityki energetycznej państwa w obszarze przesyłu i magazynowania paliw płynnych jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, poprzez:
- 1) 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.:
 - a) 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 - Brody⁷³ - Płock - Gdańsk), który mógłby po 2021 r., przesyłać 30 mln ton ropy rocznie,
 - b) 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,
 - c) zabezpieczenie przewozów paliw drogą morską;
 - 2) budowę magazynów ropy naftowej i paliw płynnych o pojemnościach zapewniających utrzymanie ciągłości dostaw, w szczególności w sytuacjach kryzysowych; dla województwa oznacza to m.in.:
 - a) budowę drugiej nitki rurociągu paliwowego relacji *Gdańsk - Płock* oraz produktowego *Gdańsk - Płock*,
 - b) rozbudowę infrastruktury przeładunkowej (Naftoport), bazy przetwórczej (Refineria Lotos), bazy magazynowej (Dębogórze), bazy magazynowo-przeładunkowej (Siarkopol), pirsu morskiego Terminala Naftowego w Gdańsku, oraz poprawiającej lokalne bezpieczeństwo ekologiczne,
 - c) zabezpieczenie możliwości budowy magazynów ropy, paliw i produktów petrochemicznych w strukturach solnych w pasmie Puck - Łeba, stanowiących strategiczny potencjał rozbudowy możliwości magazynowania ropy i paliw płynnych kraju w przyszłości.

4.9. Zasoby, stan i zagrożenia środowiska

Bioróżnorodność

151. 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.
152. 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

153. 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.
154. Lasy położone w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i na terenach intensywnie użytkowanych turystycznie w największym stopniu narażone są na zagrożenia antropogeniczne, związane z wpływem zanieczyszczeń drogą powietrzną

⁷³ Już pod koniec 2001 r. Ukraina wybudowała odcinek ropociągu z terminalu naftowego w Odessie do Brodów.

oraz intensywną penetracją, która powoduje wydeptywanie siedlisk i roślin, płoszenie zwierząt, zaśmiecanie terenu i zwiększone zagrożenie pożarowe.

155. W otoczeniu Trójmiasta wyraźnie uwidacznia się konflikt między funkcją gospodarczą lasów, a ich funkcją rekreacyjną. Prowadzenie gospodarki leśnej i zintensyfikowany w 2014 r. wyrąb drzew, pomimo wprowadzenia działań ochronnych (m.in. uznania lasów za ochronne i podniesienie wieku rębności) spotyka się z krytyką mieszkańców i działaczy proekologicznych, oczekujących zachowania naturalnego charakteru drzewostanów. Konflikt między funkcją gospodarczą lasów a ich funkcją rekreacyjną w obszarze metropolitalnym, powinien być przedmiotem negocjacji i koordynacji działań oraz współplanowania funkcji przez instytucje i organy zarządzające przestrzenią i jej użytkowaniem.

Gleby

156. 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 wydm 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, 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.

157. Ogólnie na OM przeważają gleby bardzo dobre, dobre i średnie zajmujące blisko 70% areалу glebowego OM. Do zasadniczych problemów ochrony zasobów glebowych OM należą:

- 1) punktowe oraz liniowe przekroczenia zawartości metali ciężkich w glebach, głównie w sąsiedztwie zakładów przemysłowych (np. w otoczeniu rafinerii) i dróg;
- 2) wyłączenie gleb z produkcji rolnej wskutek rozwoju budownictwa i infrastruktury oraz uszczelnianie, co powoduje m.in. utratę właściwości retencyjnych.

Wody (zagadnienia ogólne)⁷⁴

158. Obszar metropolitalny położony jest w *Regionie wodnym Dolnej Wisły*. W zakresie gospodarowania wodami znajdującymi się na obszarze metropolitalnym podstawowym dokumentem jest *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły⁷⁵*, sporządzony został projekt jego aktualizacji. Zgodnie z planem gospodarowania wodami:

- 1) w granicach obszaru metropolitalnego znajduje się (w całości lub częściowo):
 - a) 96 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) rzecznych,
 - b) 40 JCWP jeziornych;
- 2) w granicach obszaru metropolitalnego i na przyległych wodach Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej wyznaczono:
 - a) 5 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych Przejściowych,
 - b) 4 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych Przybrzeżnych (wzdłuż północnej granicy województwa);
- 3) zgodnie z podziałem obowiązującym w latach 2016-2022 w zakresie Jednolitych Części Wód Podziemnych, w granicach obszaru metropolitalnego znajduje się (w tym częściowo) 12 spośród 172 JCWPd wyznaczonych na obszarze Polski.

Wody płynące

159. Wśród rzek obszaru, największymi zasobami wodnymi – wyrażonymi średnim rocznym przepływem rzeczonym w przekrojach ujściowych – dysponuje Wisła (1.046,0 m³/s), a dalej Łeba (11,73 m³/s).

160. Stan ogólny JCWP płynących, oceniany z uwzględnieniem dodatkowych wymogów wynikających z ich położenia w obszarach chronionych⁷⁶, jest najczęściej zły, a do głównych czynników mających wpływ na ten stan można zaliczyć oddziaływanie:

- 1) 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),

⁷⁴ Wody powierzchniowe i podziemne zostały szczegółowo omówione w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*.

⁷⁵ M.P. 2011 r. Nr 40 poz. 452.

⁷⁶ Chodzi o obszary, o których mowa w art. 113 ust. 4 pkt 1-6 ustawy z dnia 18.07.2001 r. *Prawo wodne*.

porty, wody opadowe i roztopowe, hodowla ryb (stawy rybne), składowiska odpadów, zrzuty wód związanych z działalnością człowieka (wody zasolone, chłodnicze);

- 2) 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.

161. Za wody wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych na obszarze metropolitalnym uznane zostały wody powierzchniowe⁷⁷:

- 1) Drybok (na terenie gmin: Subkowy i Pelplin);
- 2) Janki (na terenie gmin OM: Gniew, Morzeszczyn);
- 3) dopływu spod Piaseczna (na terenie gminy Gniew);

a ponadto⁷⁸:

- 4) rzeki Kanał Granicznik (na terenie gmin wiejskich: Subkowy, Pelplin i Gniew);
- 5) rzeki Motławy (na terenie gmin wiejskich: Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Pszczółki, Tczew);
- 6) rzeki Węgiermucy (na terenie OM w gminie Pelplin);
- 7) rzeki Struga Młyńska (na terenie OM w gminie Gniew)⁷⁹.

Jeziora

162. Stan jakościowy wód jeziornych⁸⁰ często nie jest zadowalający, najczęściej obniżona kondycja i zagrożenia wynikają z:

- 1) presji urbanizacyjnej i turystycznej, wiążącej się z zabudową nad jeziorami, nie zawsze legalną i odpowiednio wyposażoną w infrastrukturę w zakresie odprowadzenia ścieków sanitarnych;
- 2) nieprawidłowej gospodarki rybackiej;
- 3) intensywnej gospodarki rolnej, powodującej spływy obszarowe zanieczyszczeń z terenów rolnych, w tym nadmiernie nawożonych pól;
- 4) odlesiania zlewni;
- 5) zasilania wodami zanieczyszczonymi i nieracjonalnej gospodarki wodnej, skutkującej zmianą stosunków wodnych w zlewniach jeziornych.

163. Wiele jezior pozbawionych jest ekotonów brzegowych, otaczających zbiornik wodny od strony lądowej pasem szuwarów, krzewów i zadrzewień, pełniących funkcję filtracyjno-depozycyjną i ograniczających dopływ substancji eutrofizujących i zanieczyszczających do wód jeziora.

Wody Bałtyku

164. Stan wód Morza Bałtyckiego wynika w znacznym stopniu ze specyfiki jego uwarunkowań fizyczno-geograficznych (m.in. płytkie, o niewielkim zasoleniu, ograniczonej wymianie wód). Na niekorzystny stan jakościowy wód Morza Bałtyckiego, w tym przybrzeżnych i przejściowych, wpływa odprowadzanie ścieków komunalnych i przemysłowych zawierających ładunki metali ciężkich, zanieczyszczeń chemicznych i ropopochodnych (wypadki morskie, usuwanie do wód wszelkich odpadów olejowych powstających podczas pracy statków oraz z ich mycia, czy obecność szkodliwych substancji na dnie), spływ za pośrednictwem rzek substancji chemicznych wykorzystywanych w rolnictwie.

165. 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

⁷⁷ Rozporządzenie Nr 1/2012 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 15 czerwca 2012 r. w sprawie określenia w regionie wodnym Dolnej Wisły w granicach województwa pomorskiego wód wrażliwych na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 29 czerwca 2012 r. - poz. 2180), zmienione Rozporządzeniem Nr 5/2012 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 27 lipca 2012 r.

⁷⁸ Rozporządzenie Nr 4/2015 Dyrektora RZGW w Gdańsku z dnia 22 lipca 2015 r. w sprawie określenia w regionie wodnym Dolnej Wisły w granicach województwa pomorskiego dodatkowych wód wrażliwych na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych oraz obszarów szczególnie narażonych, z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do tych wód należy ograniczyć (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 22 lipca 2015 r., poz. 2262).

⁷⁹ W związku z uznaniem wód powierzchniowych za wrażliwe na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych, wyznaczono obszary szczególnie narażone (tzw. OSN), z których odpływ azotu ze źródeł rolniczych do wód wymienionych w tym punkcie należy ograniczyć. Zgodnie z § 2 Rozporządzenia Nr 4/2015 Dyrektora RZGW w Gdańsku, wody podziemne znajdujące się w zasięgu wyznaczonych obszarów szczególnie narażonych (OSN), również zaliczają się do wód wrażliwych na zanieczyszczenia związkami azotu ze źródeł rolniczych.

⁸⁰ Województwo wyróżnia się wysoką jeziornością. Na ok. 2.800 jezior o powierzchni większej niż 1 ha, ponad 150 to jeziora duże o powierzchni powyżej 50 ha.

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.

166. Dla ochrony wód morskich istotne są i będą działania podejmowane na lądzie, przyczyniające się do zahamowania erozji wodnej, zwłaszcza w pasie pojezierzy, oraz zwiększenia retencyjności i jednocześnie zmniejszenia zagrożeń podtopieniami i powodziami, w tym na obszarze Gdańska.

Kąpieliska i miejsca do kąpeli

167. Obszar metropolitalny wyróżnia się największą ilością zorganizowanych kąpielisk i miejsc wykorzystywanych do kąpeli. Stan wód w kąpieliskach i miejscach wykorzystywanych do kąpeli na ogół odpowiada wymaganiom sanitarnym, zdarza się, że wody nie odpowiadają wymaganiom sanitarnym z powodu zakwitów sinic.

Klimat

168. Klimat obszaru charakteryzuje się cechami klimatu morskiego, szczególnie w pasie wybrzeża. Obszar cechuje również dłuższy niż w innych częściach kraju 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.

Powietrze

169. 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).
170. 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 wskaźników⁸¹. 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.
171. 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).

Zagrożenia naturalne, w tym związane ze zmianami klimatycznymi

172. Do ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych w obszarze metropolitalnym, z którymi wiążą się szczególnie zagrożenia oraz ograniczenia (także wyzwania) dla gospodarki i w zakresie zagospodarowania przestrzennego, należą:
- 1) intensywne opady, mogące generować nagłe powodzie w skali lokalnej, na które narażony jest pas wybrzeża od Gdańska do Redy;
 - 2) występowanie wiatru o dużych prędkościach, wywołującego wezbrania sztormowe na morzu i przy wiatrach północnych wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu (tzw. cofka) oraz silną abrazję brzegu w pasie przybrzeżnym od zachodniej granicy obszaru metropolitalnego po Rozewie i Hel oraz w rejonie ujścia Wisły;
 - 3) 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

⁸¹ 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.

powodować niszczenie odcinków plaż, przelewy i zatopienie zaplecza, erozję wydm oraz zniszczenia infrastruktury technicznej – w tym przeciwpowodziowej;

- 4) powódzie, 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;
 - 5) 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 wydm nadmorskich w Słowińskim Parku Narodowym oraz Mierzei Helskiej i Wiślanej.
173. Do zjawisk, których skutki bywają katastrofalne, zaliczają się osuwiska, mogące się uaktywnić zwłaszcza na czynnych odcinkach klifowych brzegów morskich oraz w obrębie północnej i północno-wschodniej krawędzi wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego (m.in. w Gdańsku) oraz na obu krawędziach Doliny Dolnej Wisły. Przestrzennie i w zakresie obserwowanych tendencji istotne jest, że:
- 1) 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)⁸², powiecie tczewskim (7), kartuskim (5) malborskim (2) i po jednym w mieście Gdyni⁸³ i powiecie wejherowskim;
 - 2) 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

174. Poważną uciążliwość stanowi hałas komunikacyjny, w tym na obszarach:
- 1) wzdłuż odcinków dróg krajowych nr⁸⁴: 6, S6, 7, 20, 22 i 91;
 - 2) wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich nr⁸⁵: 211, 214, 216, 218, 221, 222, 224 i 515;
 - 3) wzdłuż odcinków linii kolejowych nr⁸⁶: 9, 131, 202 i 260;
 - 4) lotnisk: Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku⁸⁷, lotnisk wojskowych w Pruszczu Gdańskim i Królewie Malborskim.
175. Z prowadzonych badań monitoringowych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku wynika, że nie są przekraczane dopuszczalne wielkości pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludzi⁸⁸.
176. W granicach obszaru znajduje się 15 zakładów zaliczonych do grupy zwiększonego albo dużego ryzyka poważnej awarii, wśród nich jest 6 zakładów o dużym ryzyku⁸⁹, wszystkie koncentrują się w Trójmieście i sąsiadującej z Gdynią gminie Kosakowo. Duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii dotyczy terenów położonych wzdłuż przebiegu najważniejszych szlaków komunikacyjnych (dróg i linii kolejowych) oraz rurociągów (ropociągów i gazociągów).
177. Na terenie OM, w związku z funkcjonowaniem obiektów uciążliwych dla środowiska, utworzono 3 obszary ograniczonego użytkowania, w których obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów. Są to obszary:

⁸² 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).

⁸³ bardziej aktualne i szczegółowe dane dla Gdyni wskazują na występowanie łącznie 57 osuwisk aktywnych i okresowo aktywnych.

⁸⁴ Pomiaru hałasu dla wybranych odcinków dróg o natężeniu powyżej 3 mln pojazdów rocznie wykonano w 2011 r. na zlecenie GDDKiA.

⁸⁵ W 2013 r. zostały sporządzone mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu powyżej 3.000.000 pojazdów rocznie.

⁸⁶ Pomiaru 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.

⁸⁷ W trzech z czterech punktów pomiarowych rozmieszczonych wokół Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (w Żukowie, Baninie, Gdańsk); tereny zagrożone hałasem lotniczym na terenie Gdańska zajmują stosunkowo małe obszary, a wielkość przekroczeń nie przekracza wartości błędów mapy akustycznej (<2.5 dB) - są to fragmenty dzielnicy Matarnia.

⁸⁸ 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.

⁸⁹ 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*.

- 1) wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku⁹⁰;
 - 2) wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim (gm. Stare Pole)⁹¹;
 - 3) 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 - Leźno) o zasięgu 89 m od osi jezdni drogi krajowej⁹².
178. 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 potrzeb⁹³.

4.10. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych

Ochrona zasobów środowiska

179. Grunty leśne podlegają ochronie na mocy *ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych* z 1995 r.⁹⁴, 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).
180. 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 i Powiślu.
181. Ochrona wód polega na zapewnieniu jak najlepszej ich jakości, w tym utrzymywaniu ilości wody na poziomie zapewniającym ochronę równowagi biologicznej. Do obszarów szczególnie chronionych zgodnie z ustawą *Prawo Wodne*⁹⁵ należą:
- 1) jednolite części wód (JCW) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia;
 - 2) obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (obejmują wody powierzchniowe do bytowania ryb łososiowatych i karpiowatych w warunkach naturalnych oraz umożliwiające migrację ryb, zgodnie z wykazami dyrektorów RZGW);
 - 3) jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych (obejmują wody przejściowe i przybrzeżne oraz śródlądowe, nad którymi zlokalizowane są kąpieliska);
 - 4) obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych;
 - 5) obszary narażone na zanieczyszczenia związkami azotu, pochodzącymi ze źródeł rolniczych (OSN);
 - 6) 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).
182. Dotychczas nie zostały usankcjonowane prawnie obszary ochronne udokumentowanych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, podlegają natomiast szczególnej ochronie zasoby wodne w rejonie 14 ujęć wody, dla których utworzono strefy ochrony pośredniej.
183. Ochrona złóż kopalin polega na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin, w tym kopalin towarzyszących.
184. W zakresie ochrony powietrza obowiązują programy przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego dla *strefy pomorskiej*⁹⁶ i *strefy aglomeracji trójmiejskiej*⁹⁷.

⁹⁰ Uchwała Nr 203/XVIII/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lutego 2016 r.

⁹¹ Rozporządzenie Nr 9/2003 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2003 r., zmienione Rozporządzeniem Nr 4/2004 z dnia 16 marca 2004 r. Obecnie Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego prowadzi procedurę zmiany granic obszaru.

⁹² Uchwała Nr XXXV/246/02 Rady Powiatu Kartuskiego z dnia 10 października 2002 r.

⁹³ 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 wskutek 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.

⁹⁴ Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych, (Dz.U. z 1995 r. nr 16 poz.78 ze zm.).

⁹⁵ Art. 113 ust. 4 Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 125 ze zm.).

⁹⁶ Uchwała Nr 753/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

⁹⁷ Uchwała Nr 754/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

185. W zakresie ochrony środowiska przed hałasem obowiązują programy przyjęte dla:
- 1) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków dróg krajowych i ekspresowych⁹⁸;
 - 2) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków linii kolejowych⁹⁹;
 - 3) terenów poza aglomeracjami w województwie, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich;
 - 4) miast: Gdyni¹⁰⁰ i Gdańska¹⁰¹.
186. Walory uzdrowiskowe są wykorzystywane i podlegają ochronie w granicach stref ochronnych - A, B, C¹⁰² uzdrowiska Sopot.
187. Brzeg morski w granicach OM podlega ochronie w pasie nadbrzeżnym, który składa się z pasa technicznego, obejmującego strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu¹⁰³ i pasa ochronnego, obejmującego obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego.

Ochrona przyrody

188. 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.
189. Prawnej ochronie przyrody podlega łącznie 290,4 tys. ha – tj. 43% powierzchni Obszaru Metropolitalnego. W tym 257,2 tys. ha – tj. 38% powierzchni OM obejmuje wszystkie formy ochrony przyrody bez Obszarów Natura 2000 – które obejmują ogółem 79,8 tys. ha – tj. 11,8% powierzchni OM (ale zawierają w sobie inne formy ochrony przyrody).
190. Istniejący system form ochrony przyrody w obszarze metropolitalnym obejmuje następujące elementy składowe:
- 1) fragment Słowińskiego Parku Narodowego – 2.620 ha (0,4% pow. obszaru);
 - 2) 65 rezerwatów przyrody – 4.863 ha (0,72% pow. obszaru¹⁰⁴);
 - 3) 4 parki krajobrazowe: Kaszubski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana, Nadmorski Park Krajobrazowy¹⁰⁵, Trójmiejski Park Krajobrazowy – 64.570 ha (9,5% pow. obszaru);
 - 4) 18 obszarów chronionego krajobrazu – 170.780 ha (25,3% pow. obszaru);
 - 5) 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, wyznaczone po 2004 r. stanowią 33.200 ha – tj. 4,9% powierzchni obszaru.
 - 6) 4 stanowiska dokumentacyjne - 14,2 ha (0,002% pow. obszaru);
 - 7) 11 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych – 13 810 ha (2,0% pow. obszaru);
 - 8) 119 użytków ekologicznych - 572 ha¹⁰⁶ (0,08% pow. obszaru);
 - 9) 1.150 pomników przyrody.
191. Nie wszystkie obszary chronionego krajobrazu w obowiązujących obecnie granicach wypełniają przesłanki ustawowe, a pewna część obszarów chronionego krajobrazu prawdopodobnie utraciła walory, na podstawie których została objęta

⁹⁸ Uchwała Nr 756/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

⁹⁹ Uchwała Nr 755/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

¹⁰⁰ Uchwała Nr XXXII/662/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 czerwca 2013 r.

¹⁰¹ Uchwała Nr XLVII/1050/13 Rady Miasta Gdańsk z dnia 16 grudnia 2013 r.

¹⁰² Przyrodnicze podstawy rozwoju funkcji uzdrowiskowych wiążą się z występowaniem złóż naturalnych surowców leczniczych oraz klimatu o potwierdzonych właściwościach leczniczych.

¹⁰³ Jest to obszar przeznaczony do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska.

¹⁰⁴ Informacje aktualizowane wg. danych RDOŚ na 31.12.2015 r.

¹⁰⁵ bez uwzględnienia powierzchni morskiej Nadmorskiego PK, obejmującej wody Zatoki Puckiej – 11,3 tys. ha.

¹⁰⁶ 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 słupskiego) odnotowano powołanie łącznie 670 użytków.

ochroną. 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.

4.11. Środowisko kulturowe i jego ochrona

Obszary i obiekty zabytkowe

192. Obszar metropolitalny ujmowany jest jako rodzaj kulturowego pogranicza w wymiarze historycznym oraz jako kulturowa hybryda 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.

193. Obszar metropolitalny charakteryzuje zróżnicowanie form i intensywności występowania obiektów dziedzictwa kulturowego. Jest to wynik skomplikowanego procesu dziejowego oraz występujących warunków naturalnych, dominujących form użytkowania terenu, zasobności mieszkańców i dostępności trwałych materiałów budowlanych.

194. W Wojewódzkim Rejestrze Zabytków (nieruchomych) (stan na 16 sierpnia 2016 r.) znajdowało się 1.986 obiektów, wpisanych pod 1.929 numerami rejestru¹⁰⁷. Do zabytków charakterystycznych dla krajobrazu kulturowego OM, wpisanych do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków, należą:

- 1) zabytkowe założenia miast i wsi z okresu średniowiecznych lokacji, a także te powstałe w późniejszych okresach, na ogół dobrze zachowane, do których należą:
 - a) układ urbanistyczny miasta Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji, układ urbanistyczny Starej Oliwy wraz z zespołem Potoku Oliwskiego, a także osada w Nowym Porcie; układ urbanistyczno-krajobrazowy Sopotu oraz historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni; układy urbanistycznych miast lokowanych w średniowieczu: Gniew, Kartuzy, Nowy Staw, Lębork, Malbork, Pelplin, Puck, Tczew oraz układ urbanistyczny miasta nowożytnego w Wejherowie,
 - b) układy ruralistyczne reprezentowane przez: wsie żuławskie: Żuławki i Drewnica (gm. Stegna), wsie rybackie: Jastarnia, Bór, Kuźnica (m. Jastarnia), Orłowo (m. Gdynia), wieś kurortową Krynica Morska, wieś przyklasztorną: Żukowo, historyczne układy wsi: Trąbki Wielkie, Góra (gm. Wejherowo), Oksywie, Wielki Kack (m. Gdynia), Mechowo (gm. Puck), Św. Wojciech (m. Gdańsk), Osiek, Karwieńskie Błota I i II (gm. Krokowa);
- 2) dzieła architektury i budownictwa, wśród których wyróżnić można np.:
 - a) zespoły zamkowe lub pozostałości po nich, np.: do największych należą zamki w Gniewie, Lęborku i Malborku,
 - b) kościoły, wśród których do szczególnie cennych należą np.: 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, ceglane kościoły gotyckie na Żuławach, np. Cedry Wielkie, Trutnowy, Fiszewo oraz szczególnie ważne dla architektury regionu neogotyckie kościoły, m.in. w Krokowej,
 - c) zespoły kalwaryjne w Wejherowie oraz sanktuaria w Sianowie (m i gm. Kartuzy), Swarzewie (gm. Puck) i Lęborku,
 - d) pałace, a wśród nich m.in.: barokowy w Krokowej, klasycystyczny w Sasinie oraz duża grupa neostylowych z XIX w. i przełomu XIX/XX w.: Przebendowskich w Wejherowie, w Rzucewie,
 - e) dwory, a wśród nich m.in. XVIII-wieczny szkieletowy w Luzinie, Mirachowie,
 - f) domy podcieniowe (zachowało się ich do dziś ok. 50, np. Lipce, Koszwały, Miłocin, Trutnowy, Orłowo, Marynowy),
 - g) na szczególną uwagę zasługuje architektura z przełomu XIX i XX wieku, w tym obiekty użyteczności publicznej, m.in.: ratusze (np. Malbork), budynki urzędowe, sieć szkół o charakterystycznej architekturze, zlokalizowanych na terenie niemal całego Pomorza, dworce kolejowe, szpitale (np. Jerozolimski w Malborku), budynki wodociągów oraz zespoły przemysłowe: dawne browary i cukrownie (np. Pruszcz Gdański);

¹⁰⁷ Aktualny rejestr oraz ewidencja zabytków województwa pomorskiego znajduje się na stronie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków: <http://www.ochronazabytkow.gda.pl> [sierpień 2016]

- 3) dzieła budownictwa obronnego: najczęściej pochodzące ze średniowiecza i nowożytności, np.: mury miejskie, baszty i bramy (Lębork, Malbork), 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);
- 4) pola bitew, miejsca martyrologii i wydarzeń historycznych, np.: Pole Bitwy na Półwyspie Westerplatte, były hitlerowski obóz zagłady *KL Stutthof*, Piaśnica, Plac Solidarności w Gdańsku;
- 5) dziedzictwo morskie i rzeczne, np.:
 - a) 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,
 - b) latarnie morskie wraz z towarzyszącą zabudową: w Rozewiu, Krynicy Morskiej, Helu, Gdańsku Nowym Porciem oraz latarnia Stilo koło Sasina,
 - c) młyny i elektrownie wodne na rzekach i ciekach: Raduni (w Łąpinie, Bielkowie i Straszynie), Potoku Oliwskim i Jelitkowskim, Kanale Raduni oraz młyn zamkowy w Lęborku,
 - d) urządzenia wodne (śluzy, mosty, stacje pomp), np. drogowy Most Tczewski przez Wisłę z XIX w., kolejowy wąskotorowy most obrotowy w miejscowości Rybina, Kanał Raduni w Gdańsku i Pruszczu Gdańskim, rowy melioracyjne pochodzące z XVII wieku, np. Kanał Śledziowy, Kanał Pański, śluza w Przegalinie oraz XVII-wieczna śluza Kamienna Grodza w Gdańsku.

195. 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:

- 1) Gdańsk - miasto w zasięgu obwarowań z XVII w.;
- 2) Gdańsk - Pole Bitwy na Westerplatte;
- 3) Malbork - zespół zamku krzyżackiego;
- 4) Pelplin - zespół pocystersko-katedralny;
- 5) Gdynia - historyczny układ urbanistyczny śródmieścia.

W tym zakresie istotne 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*.

196. Na terenie OM utworzono dotychczas tylko dwa parki kulturowe:

- 1) Park Kulturowy *Ośmiu Błogosławieństw* we wsi Sierakowice (gm. Sierakowice);
- 2) Park Kulturowy *Osada Łowców Fok* w Rzucewie (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.

Potrzeby i wyzwania

197. 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:

- 1) rewitalizację historycznych zespołów staromiejskich oraz układów wiejskich;
- 2) odnowę zabytkowych obiektów wraz z adaptowaniem do nowych funkcji;
- 3) kompleksową odbudowę zdegradowanych zespołów zabytkowych w obszarach historycznych centrów miast i wsi, złożań rezydencjonalnych terenów zielonych, w tym założeń parkowych, alei, szpalerów oraz nieużytkowanych kościołów i cmentarzy;
- 4) przeciwdziałanie dewastacji zabytków techniki oraz przemysłu;
- 5) promowanie i oznaczenie w terenie historycznych miejsc pamięci;
- 6) rozwój nowych form obszarowej ochrony krajobrazu kulturowego, w tym zwłaszcza systemu parków kulturowych.

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

4.12. Zagrożenie powodziowe

Przyczyny, typy, potencjalny zasięg powodzi

199. Z racji położenia i uwarunkowań fizjograficzno-morfologicznych, część (w szczególności pas nadmorski i Żuławy) obszaru metropolitalnego jest narażona na niebezpieczeństwo powodzi. Występują tu powodzie o różnej genezie: opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe oraz wewnątrzpolderowe.
200. Zagrożenie powodziowe potęgowane jest przez występowanie terenów depresyjnych i przydepresyjnych (Żuławy), z których nie ma możliwości grawitacyjnego odpływu wód i na których istnieje konieczność odpompowywania wody.
201. Różnorodność przyczyn zagrożenia powodziowego, może spowodować ich kumulację (np. sztorm z wezbraniem rzecznym), stwarzając wysokie zagrożenie dla ludności i istniejącego zagospodarowania na znacznej przestrzeni.
202. Największe zagrożenie powodziowe występuje w dolinie Wisły, stanowią je samoczynnie tworzące się zjawiska lodowe lub długotrwałe spiętrzenia wody w rzece. Zasięg powodzi w takim przypadku może objąć cały obszar Żuław Wielkich i Gdańskich (ok. 137.440 ha). Samoczynnie tworzące się zjawiska lodowe usuwane są przez lodołamacze, które ze względu na wiek wymagają wymiany na nowe jednostki.
203. Wysokie ryzyko wystąpienia zjawiska powodziowego na Wiśle spowodowane jest warunkami lokalnymi, panującymi w strefie przybrzeżnej Bałtyku, tj. wiatrami sztormowymi, uniemożliwiającymi spływ wód i lodów oraz wtłaczającymi wody Zatoki Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego w ujścia rzek.
204. 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 m.in.: Rafineria Gdańska, Oczyszczalnia Ścieków Wschód i Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych¹⁰⁸.
205. 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 nawalne, przy których urządzenia zainstalowane w stacjach pomp nie będą w stanie odpompować w odpowiednim czasie całej ilości spływającej wody.
206. Do innych przyczyn zagrożeń powodziowych na Żuławach można zaliczyć wezbrania, które powstają np. w wyniku wystąpienia niesprawności urządzeń: śluz, jazów, wrót przeciwsztormowych i przeciwpowodziowych, zapór, a także przerwanie wału przeciwpowodziowego w wyniku utrzymywania się przez dłuższy czas wysokiego poziomu wód w rzekach.
207. Gwałtowne zjawiska hydro-meteorologiczne (sztormy, opady nawalne, roztopy) są przyczyną powstania zagrożeń powodziowych (poza Żuławami), także w dolinach rzek: Białogórskiej Strugi, Bolszewki, Cedronu, Chełst, Charbrowskiej Strugi, Czarnej Wody, Gizdepki, Gościciny, Karwianki, Łeby, Piaśnicy, Płutnicy, Potoku Oliwskiego, Redy, Wierzycy, Wietcisy, Zagórskiej Strugi. W dolinach ww. rzek wyznaczono obszary szczególnego zagrożenia (na mapach zagrożenia powodziowego i studia ochrony przeciwpowodziowej).
208. Podstawę do planowania zagospodarowania przestrzennego na terenach zagrożonych powodzią, na różnych jego poziomach, stanowią mapy zagrożenia powodziowego (przekazane samorządom 15 kwietnia 2015 r.), na których wskazano:
- 1) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (Q 0,2%);
 - 2) obszary szczególnego zagrożenia powodzią (obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (Q 1%), obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat (Q 10%), pas techniczny w rozumieniu art. 36 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich

¹⁰⁸ Aktualizacja planu operacyjnego ochrony przed powodzią województwa pomorskiego, zatwierdzona przez Wojewodę Pomorskiego, Gdańsk 2010.

Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej; obszary, między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18, stanowiące działki ewidencyjne);

- 3) obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku:
 - a) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego,
 - b) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwszstormowego (budowli ochronnych pasa technicznego – według ustawy Prawo wodne, obowiązującej przed 12 lipca 2014 r.).

209. Dla odcinków rzek, dla których nie wykonano map w I cyklu planistycznym, zachowują ważność studia ochrony przeciwpowodziowej do czasu sporządzenia i przekazania właściwym organom map zagrożenia powodziowego, opracowanych w kolejnych cyklach planistycznych. Obszary te zgodnie z art. 17 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o zmianie ustawy Prawo wodne oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2011 r. Nr 32, poz. 159), uznaje się za obszary szczególnego zagrożenia powodzią. Na terenie OM obszary te znajdują się przy rzekach: Wietcisy, górnym odcinku Redy, górnym odcinku Raduni. Granice obszarów szczególnego zagrożenia powodzią przedstawiono na Planszy Planu 4. Uwarunkowania - Infrastruktura zaopatrzenia w wodę, ochrony środowiska i przeciwpowodziowa (PZPWP 2030).

210. Na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią obowiązują ograniczenia i zakazy określone w przepisach odrębnych (Ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne).

Infrastruktura ochrony przed powodzią

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

- 1) wały przeciwpowodziowe - 481,7 km (wałami przeciwpowodziowym chronionych jest 118,4 tys. ha użytków gruntowych);
- 2) stacje pomp odwadniających - 65 obiektów (odwadniają ok. 100,1 tys. ha użytków gruntowych);
- 3) sieć kanałów i cieków naturalnych.

212. Stan techniczny istniejących urządzeń jest dobry. Odbudowy i przebudowy nadal wymagają:

- 1) wały przeciwpowodziowe na długości 132,6 km;
- 2) stacje pomp – 18 szt.;
- 3) kanały na długości 548,3 km;
- 4) cieki naturalne na długości 251 km.

213. Największy realizowany projekty w zakresie ochrony przeciwpowodziowej na terenie województwa to projekt *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*.

214. Istotną rolę w ochronie przed powodzią odgrywa tzw. mała retencja, która obejmuje działania polegające na stworzeniu warunków do gromadzenia wody w niewielkich zbiornikach, zarówno naturalnych, jak i sztucznych. To także zastawki umożliwiające spiętrzenie wody w korytach kanałów, rowów i w jeziorach w celu gromadzenia wody i opóźnienia jej spływu.

215. W obliczu zmian klimatu można oczekiwać coraz częstszych powodzi miejskich, powodowanych przez intensywne lub długotrwałe opady deszczu, tymczasem istniejące systemy kanalizacji opadowej są w większości miast nieprzygotowane do odbioru wód z ekstremalnych opadów atmosferycznych, co w efekcie prowadzi do lokalnych podtopień i powodzi. Żywiłowa urbanizacja powoduje, że nowe osiedla powstają bez wyposażenia w sprawne systemy odprowadzania wód z opadów atmosferycznych. Niezbędne dla poprawy sytuacji są działania spowalniające odpływ lub zatrzymujące wody opadowe. Największe w tym zakresie inwestycje realizowane są w ramach projektu miasta Gdańska *Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdańsku* oraz projektu miasta Gdyni i miast Małego Trójmiasta Kaszubskiego *Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdyni oraz Małym Trójmieście Kaszubskim*.

Zagrożenie powodziowe w strefie przybrzeżnej Bałtyku

216. Duża skala zagrożenia powodziowego występuje także w powiatach nadmorskich, a szczególnie puckim (Mierzeja Helska) oraz wejherowskim, lęborskim i słupskim (zwłaszcza na terenach bezpośrednio przylegających do morza). Wzrost

częstości występowania silnych sztormów oraz zmiany poziomu Morza Bałtyckiego¹⁰⁹ odnotowywane na polskim wybrzeżu, skutkują niszczeniem strefy brzegowej, szczególnie widocznym na osuwających się odcinkach klifowych.

217. Procesy i zjawiska brzegowe zagrażają bezpieczeństwu budowli usytuowanych na bezpośrednim zapleczu brzegu, ponieważ istniejące umocnienia nie zapewniają dostatecznej ich ochrony – uwidacznia się to przede wszystkim w Jastrzębiej Górze, Chłapowie i w miejscowościach Mierzei Helskiej.
218. Od lat w ramach *ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich*¹¹⁰ podejmowane są działania mające na celu zabezpieczenie wybrzeża przed zagrożeniami sztormowymi i powodziowymi, które obejmują 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.
219. Znaczna część działań przewidzianych w *Programie ochrony brzegów morskich* skupia się na wybrzeżu morskim, w tym brzegach Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego i otwartego morza – niestety, stosowane są głównie techniczne, inżynierskie środki ochrony.
220. 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; jednocześnie rekomenduje się zachowanie w stanie naturalnym niezainwestowanych odcinków brzegu, jak przewiduje to Konwencja Helsińska.

Ograniczanie zagrożeń i skutków powodzi

221. Niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu jest kontynuowanie działań związanych z przebudową i odbudową urządzeń osłony przed powodzią, przede wszystkim na Żuławach Wiślanych (realizacja II etapu programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*), Powiślu, Pojezierzu Starogardzkim, Pobrzeżu Słowińskim i Kaszubskim oraz działań w zakresie ochrony brzegów morskich (*Program ochrony brzegów morskich*).
222. Niezmiernie istotne są dalsze działania nietechniczne, mające na celu „powstrzymanie zabudowy na terenach zagrożonych” oraz zapewnienie sprawnego systemu monitoringu i wczesnego ostrzegania mieszkańców terenów zagrożonych powodzią. Działaniom w zakresie ograniczania skutków powodzi powinna towarzyszyć świadomość nieuchronności tego zjawiska oraz możliwości zwiększenia częstotliwości występowania powodzi (zmiany klimatyczne).

4.13. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne

223. 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.
224. Konieczność zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania obiektów i kompleksów wojskowych oraz sprawna realizacja inwestycji obronnych na tych obszarach wskazuje na potrzebę uwzględnienia w polityce przestrzennej województwa:
- 1) Portu Wojennego w Gdyni, stanowiącego bazę logistyczną Marynarki Wojennej;
 - 2) poligonowej infrastruktury szkoleniowej dla specjalistycznych rodzajów wojsk:
 - a) *Strzecz* - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej (ok. 2,5 tys. ha),
 - b) *Sokołówka* (gm. Łęczyce) - poligon szkolenia taktycznego,
 - c) *Osowo Lęborskie* (gm. Cewice) - poligon wodny;
 - 3) wojskowych obiektów lotniskowych i stref nalotów:

¹⁰⁹ Poziom morza wzdłuż polskiego wybrzeża w okresie ostatnich 200 lat systematycznie wzrasta. Zmiany w okresie ostatnich 50 lat są większe od zmian globalnych, gdyż poza czynnikami globalnymi zaznacza się wpływ zmian regionalnej cyrkulacji atmosferycznej.

¹¹⁰ Dz.U. nr 67, poz. 621 zmieniony Dz.U. 2015, poz. 1700.

- a) *Gdynia Oksywie* (współużytkowane przez lotnisko cywilne) o parametrach powierzchni ograniczających jak dla lotnisk lotnictwa cywilnego dla samolotów o kodzie referencyjnym 4,
 - b) *Pruszcz Gdański, Królewo Malborskie i Siemirowice Cewice* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk dla samolotów klasy II,
 - c) *Oksywie* - lądowisko wojskowe w Porcie Wojennym Gdynia;
- 4) innych nieruchomości (o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych), które w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* posiadają status *terenów zamkniętych*¹¹¹.
225. W celu zapewnienia potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa oraz zapewnienia warunków bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych w obszarze metropolitalnym odpowiednie organy państwa:
- 1) ustanowiły strefy ochronne terenów zamkniętych, wynikające z zagrożeń bezpieczeństwa dla otoczenia od takich kompleksów wojskowych jak: K-4002 Gdynia Oksywie, K-5322 Gdynia Demptowo, K-4008 Pogórze (gm. Kosakowo), K-5429 Lasowice Wielkie (gm. Malbork);
 - 2) wskazują jako ustanowione i obowiązujące (rzeczywiste ich funkcjonowanie jest wątpliwe i budzi szereg wątpliwości ze strony samorządów) na podstawie odpowiednich decyzji lokalizacyjnych Komisji Planowania przy Radzie Ministrów następujące strefy ochronne dla kompleksów wojskowych nr: K-4610 Poczernino (gm. Władysławowo), K-5429 Lasowice Wielkie (gm. Malbork), K-7311 Chłapowo (gm. Władysławowo), K-4181 Rozewie (gm. Władysławowo), K-4630 Rzucewo (Puck), K-5321 Choczewo, K-7906 Łężyce (gm. Wejherowo), K-4635 Bieszkowice (gm. Wejherowo), K-6033 Babie Doły (m. Gdynia, gm. Kosakowo);
 - 3) procedują ustalenie stref ochronnych dla terenów zamkniętych kompleksów wojskowych: K-8597 Hel, K-8598 Hel, K-8601 Hel, K-4635 Sopieszyno (gm. Wejherowo), K-6068 Siemirowice (gm. Cewice), K-4630 Rzucewo (gm. Puck), K-6010 Nowa Wieś Malborska (gm. Malbork), K-5252 Bukowina (gm. Cewice).
- Niejasność przepisów dotyczących wyznaczania stref ochronnych wokół terenów zamkniętych oraz brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego utrudnia ich właściwe funkcjonowanie.

4.14. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin

Złoże kopalin i obszary ich występowania

226. 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 plejstoceńskich (piaski, żwiry, kamienie budowlane) oraz osadów związanych z okresem holoceni (iły, kreda jeziorna i torfy – w tym lecznicze borowiny). Obok tych najpospolitszych złóż występują także złoża kopalin rzadziej spotykanych, objęte własnością górnictw¹¹²: ropy naftowej, gazu ziemnego, soli kamiennej, soli potasowo-magnezowej, wód leczniczych oraz kamieni szlachetnych (w województwie bursztynu).
227. Według stanu na 31.12.2015 r., łączna liczba udokumentowanych w OM złóż kopalin wynosiła 339¹¹³. Wśród nich największy udział mają złoża kruszywa naturalnego:
- 1) udokumentowane w liczbie 614 (piaski i żwiry), gromadzą ogółem 5,45% zasobów krajowych¹¹⁴;
 - 2) występujące powszechnie niemal na terenie całego województwa, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi, takich jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin;
 - 3) zlokalizowane najczęściej w powiatach: kartuskim, wejherowskim, kościerskim i starogardzkim;
 - 4) eksploatowane w 2015 roku w liczbie 163 złoża, w tym 135 stanowiły złoża kruszywa naturalnego.
228. Piaski i żwiry występują powszechnie niemal na terenie całego OM, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi, takich jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin. Najwięcej złóż kruszywa zlokalizowanych jest w

¹¹¹ Rozmieszczenie terenów zamkniętych i ich stref ochronnych na obszarze województwa zostało określone na podstawie danych pozyskanych od powiatowych ośrodków dokumentacji geodezyjno-kartograficznej oraz RZI w Gdyni wg stanu na koniec 2014 r.

¹¹² 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 górnictw 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 górnictw, której istotą było rozłączenie pojęcia własności gruntowej od złóż kopalin oraz przyjęcie, że niektóre złoża nie są częścią nieruchomości i nie stanowią własności gruntowej.

¹¹³ *Bilans zasobów kopalin i wód podziemnych w Polsce*, PiG, Warszawa 2016. Podana liczba złóż nie obejmuje tych złóż, które zostały skreślone z bilansu zasobów w roku sprawozdawczym 2015.

¹¹⁴ Dane według stanu na 31.12.2015 r.

powiatach: kartuskim i wejherowskim. Największą liczbę złóż piasków i żwirów udokumentowano w powiatach wokół aglomeracji trójmiejskiej, charakteryzującej się największym zapotrzebowaniem na te surowce.

229. Na obszarze metropolitalnym występują również złoża kopalin o istotnym znaczeniu dla gospodarki, w obecnym stanie prawnym - objęte własnością górnictwa. Należą do nich:

- 1) 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;
- 2) 3 złoża soli kamiennej: *Łeba*, *Mechelinki*, *Zatoka Pucka* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej), o łącznych zasobach 22,06 mln ton;
- 3) 4 złoża soli potasowo-magnezowych: *Chłapowo*, *Mioszyno*, *Swarzewo* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej) i *Zdrada*, łącznie o zasobach 597.025 tys. ton;
- 4) 2 złoża wód leczniczych zmineralizowanych w: Sopocie (otwór *Sopot IG* – wody lecznicze zmineralizowane, zasoby w eksploatacji), Krynicy Morskiej (otwór *Krynica Morska IG 1* – wody termalne oraz wody lecznicze zmineralizowane);
- 5) 5 złóż bursztynu: *Stegna*, *Sztutowo-p.I*, *Sztutowo-p.II* (powiat nowodworski); *Wiślinka I* (powiat gdański) i jedyne eksploatowane w województwie złożo *Przeróbka-SL* (m. Gdańsk). Wszystkie złoża w utworach trzecio- i czwartorzędowych o łącznych zasobach 40 ton.

230. Dość licznie występują złoża kredy jeziornej i piszącej (12 złóż), większa ich ilość występuje w powiatach: wejherowskim (po 5 złóż) oraz gdańskim (3 złoża). W obszarze metropolitalnym udokumentowanych zostało 21 złóż surowców ilastych ceramiki budowlanej, najwięcej znajduje się w powiecie lęborskim (8 złóż) oraz tczewskim (4 złoża); ponadto w OM znajduje się 6 złóż torfu.

231. Podstawowe znaczenie dla gospodarki posiadają także złoża kopalin występujące poza granicami województwa, na obszarach morskich. Są to:

- 1) 2 złoża ropy naftowej – *B3* i *B8* (ich zasoby na koniec 2015 r. wyniosły 4.654,27 tys. ton);
- 2) 4 złoża gazu ziemnego – *B3*, *B4*, *B6* i *B8* (łącznie o zasobach 5.021,71 mln m³);
- 3) 2 złoża kruszywa naturalnego na ławicy Słupskiej i Południowej Ławicy Środkowej (łącznie o zasobach 99.696 tys. ton).

232. Zagospodarowanie złóż na morzu wiąże się z potrzebami i możliwościami realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych na lądzie.

Obszary perspektywiczne, potencjalne złoża kopalin

233. Na obszarach morskich, w sąsiedztwie odcinków brzegu zagrożonych erozją, wyznaczono obszary perspektywiczne złóż piasku do sztucznego zasilania. Znajdujące się tam złoża powinny podlegać szczególnej ochronie jako źródło pozyskiwania kruszywa do odtwarzania odcinków plaż zniszczonych podczas wezbrań sztormowych.

234. Od kilku lat nie tylko w województwie, ale i na obszarze całego kraju, prowadzone są intensywne badania¹¹⁵ związane z poszukiwaniem niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego¹¹⁶. 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, a bardziej szczegółowe wstępne szacunki są następujące:

- 1) 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; a biorąc pod uwagę najbardziej prawdopodobne parametry

¹¹⁵ Znaczna część województwa oraz przyległych obszarów morskich objęta jest koncesjami na poszukiwanie i rozpoznawanie niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego. Minister Środowiska wydał 16 koncesji (wg stanu na 01.07.2014) dotyczących obszaru lądowego województwa i 9 koncesji dla polskich obszarów morskich. W zdecydowanej większości koncesjonariuszami są firmy zagraniczne, dysponujące odpowiednimi technologiami umożliwiającymi przeprowadzenie skomplikowanych a zarazem kosztownych badań poprzedzających docelową eksploatację.

¹¹⁶ Gaz łupkowy, inaczej nazywany gazem z łupków, jest gazem ziemnym pozyskiwanym ze skał osadowych, które uformowały się z mułów, namułów, itów 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.

oszacowania, zasoby te, łącznie dla morskiej i lądowej części basenu, mieszczą się w przedziale od 346,1 mld m³ do 767,9¹¹⁷ mld m³;

2) 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 ton¹¹⁸.

235. 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.

¹¹⁷ *Ocena zasobów wydobywalnych gazu ziemnego i ropy naftowej ...*, 2013.

¹¹⁸ Wartości od 8,5 do 10,5 krotnie większe od udokumentowanych do tej pory zasobów ropy naftowej ze złóż konwencjonalnych (ok. 26 mln ton); *Ocena zasobów wydobywalnych gazu ziemnego i ropy naftowej ...*, 2013.

5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO




1. Rozwój obszaru metropolitalnego i zmiany w jego zagospodarowaniu przestrzennym w perspektywie 2030 roku wynikały będą zarówno z wykorzystania czynników wewnętrznych - zależnych od regionalnych i lokalnych uwarunkowań, jak i zewnętrznych - krajowych i globalnych trendów.

5.1. Założenia wizji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego

2. Do **podstawowych czynników, które mogą warunkować zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego** należą:
 - 1) **planowane inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej**, pozwalające zarówno na poprawę obsługi terenów już zainwestowanych, jak i możliwych do zainwestowania:
 - a) 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 Rumi i Redy),
 - b) rozbudowa dzielnic portowo-przemysłowych o nowe powierzchnie magazynowe i logistyczne, lokalizowane na terenach portowych i w ich sąsiedztwie, w tym rozwój infrastruktury głębokowodnej;
 - 2) 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;
 - 3) **potrzeby w zakresie nowych terenów mieszkaniowych, koncentrujące się w szczególności w obszarach:**
 - a) podmiejskich Trójmiasta, w jego bezpośrednim otoczeniu,
 - b) nowych struktur wewnątrzmijskich, położonych poza dzielnicami śródmiejskimi, zarówno jako odzwierciedlenie popytu ze strony dotychczasowych mieszkańców tych dzielnic, jak i nowych mieszkańców Trójmiasta,
 - c) położonych w większej odległości od rdzenia metropolii, jako skutek tendencji związanych z poszukiwaniem tanich gruntów pod realizację zabudowy jednorodzinnej;
 - 4) **inwestycje infrastrukturalne (w tym transportowe), a także potrzeby mieszkaniowe związane z ewentualną decyzją o uruchomieniu procesu inwestycyjnego planowanej elektrowni jądrowej.**
3. Do **zasadniczych wyzwań rozwojowych obszaru metropolitalnego m.in. podnoszących jakość życia w perspektywie 2030 roku, należą:**
 - 1) **intensyfikacja rozwoju wielofunkcyjnego pasma osadniczego oraz ukształtowanych ośrodków rozwoju**, rozumiana w szczególności jako przekształcenia (w tym regeneracja) istniejących struktur i pełniejsze wykorzystanie ich potencjału, w tym rozwój funkcji portowo-przemysłowo-logistycznych i innych funkcji metropolitalnych;
 - 2) **zatrzymanie procesów niekontrolowanej suburbanizacji** przez ograniczenie ich zasięgu i świadome kształtowanie wielofunkcyjnych struktur węzłowych położonych w ciągu pasm rozwojowych;
 - 3) **aktywne kształtowanie systemu osnowy ekologicznej**, jako warunku zachowania równowagi pomiędzy środowiskiem przyrodniczym i przekształcanym przez człowieka na całym obszarze.

5.2. Dylematy kształtowania przestrzeni obszaru metropolitalnego wobec pożądanego scenariusza rozwoju

4. Z uwagi na odmienne warunki prowadzenia polityki przestrzennej, które mogą mieć kluczowe znaczenie dla kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej OM, a także zasadnicze wyzwania rozwojowe, można określić trzy potencjalne modele tej struktury, odpowiadające możliwym scenariuszom rozwoju przestrzennego w perspektywie 2030 roku (ryc. 5):
 - 1) model dekoncentracji;
 - 2) model węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji;
 - 3) model koncentracji.

	 MODEL DEKONCENTRACJI	 MODEL WĘZŁOWO-PASMOWEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI	 MODEL KONCENTRACJI
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, dogęszczanie istniejących struktur oraz tworzenie warunków do regulowania procesu suburbanizacji (w tym ograniczenie zasięgu przestrzennego, tworzenie struktur zwartych i kompleksowych z dogodnym dostępem do transportu zbiorowego i usług publicznych) - 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 kolejowe i drogowe coraz lepiej odpowiadają na potrzeby transportowe OM, 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 przynoszą 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 5. PORÓWNANIE POTENCJALNYCH MODELI KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYŃIA-SOPOT

5. Wybór optymalnego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej OM stanowi podstawę dla określenia 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 (ryc. 5).

5.3. Wizja i odpowiadający jej model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego

6. Wizji systemu organizacji przestrzennej województwa odpowiada **model otwartej policentrycznej koncentracji**, gdzie Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot) ujęte jest jako jeden z biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, o znaczeniu europejskim, oddziałującym na przestrzeń polską i Region Bałtycki.

Model ten w odniesieniu do obszaru metropolitalnego wymaga rozwinięcia w ramach niniejszego *Planu*. Przeprowadzona powyżej analiza scenariuszowych ujęć rozwoju przestrzennego wskazuje, że właściwym dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jest **model węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji** (ryc. 5 – wyróżniona kolumna).

W modelu tym **spójność i zrównoważony charakter struktury funkcjonalno-przestrzennej** osiągnąć są w szczególności przez zapewnienie dogodnego systemu powiązań, w którym znaczny udział mają zintegrowane systemy transportu zbiorowego, a rozwój środowiska zurbanizowanego:

- 1) przewiduje się przede wszystkim w ramach istniejących jednostek osadniczych¹¹⁹;
- 2) rozumiany jest jako kompleksowy rozwój wielofunkcyjnych ośrodków o zróżnicowanej randze;
- 3) zrównoważony jest zachowaniem istniejących i proporcjonalnym rozwijaniem nowych elementów osnowy ekologicznej całego obszaru.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego

7. **Modelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną** tworzy **zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków (węzłów)**, w większości położona w zasięgu **metropolitalnych pasm rozwojowych**. Układy węzłowo-pasmowe przenikają się ze zróżnicowanymi funkcjonalnie **strefami: rolnymi, leśnymi i rekreacyjnymi**, w tym z elementami **systemów obszarów chronionych i powiązań ekologicznych**. Strefy te mają istotne znaczenie dla utrzymania równowagi ekologicznej całego obszaru, w tym w **strefie intensywnych przekształceń osadniczych** w otoczeniu Trójmiasta.

8. **Podstawowymi elementami składowymi struktury funkcjonalno-przestrzennej OM** są:

- 1) **metropolitalny system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych**¹²⁰, na który składają się prawne formy ochrony przyrody oraz korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym i subregionalnym, pozwalające zapewnić odpowiednie warunki dla zachowania i odtwarzania bioróżnorodności;
- 2) **policentryczne wielofunkcyjne pasmo osadnicze** (wpisujące się w przebieg ponadregionalnych korytarzy transportowych: *północnego i nadwiślańsko-zatokowego*), stanowiące główną oś koncentrującą impulsy i procesy rozwojowe OM, w której skład wchodzi:
 - a) **rdzeń mieszkaniowo-usługowo-portowo-przemysłowy (Gdańsk, Gdynia, Sopot, czyli Trójmiasto)**, będący głównym elementem pomorskiego węzła transportowo-logistycznego i hubu paliwowo-energetycznego, skupiający zdecydowaną większość funkcji metropolitalnych, w którym postępuje ich koncentracja, z jednoczesnym podnoszeniem jakości istniejących i realizowanych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych,
 - b) **pozostałe ośrodki policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego**, do których w części północno-zachodniej należą: Rumia, Reda i Wejherowo oraz w południowej: Pruszcz Gdański, Pszczółki i Tczew; w miastach wzmacniane są funkcje ponadlokalne, w tym metropolitalne, podnoszona jest również jakość przestrzeni publicznych;
- 3) **policentryczna sieć ośrodków różnej rangi** (w szczególności miast: Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Lębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Władysławowo oraz ośrodek semimiejski – Sierakowice), **wzmacniających procesy zrównoważenia rozwoju obszaru metropolitalnego, w większości położonych w zasięgu pasm rozwojowych metropolitalnych korytarzy transportowych**. W ośrodkach tych rozwijane są funkcje

¹¹⁹ 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.

¹²⁰ Stanowiący część regionalnego systemu, odpowiadającą zasięgowi przestrzennemu OM.

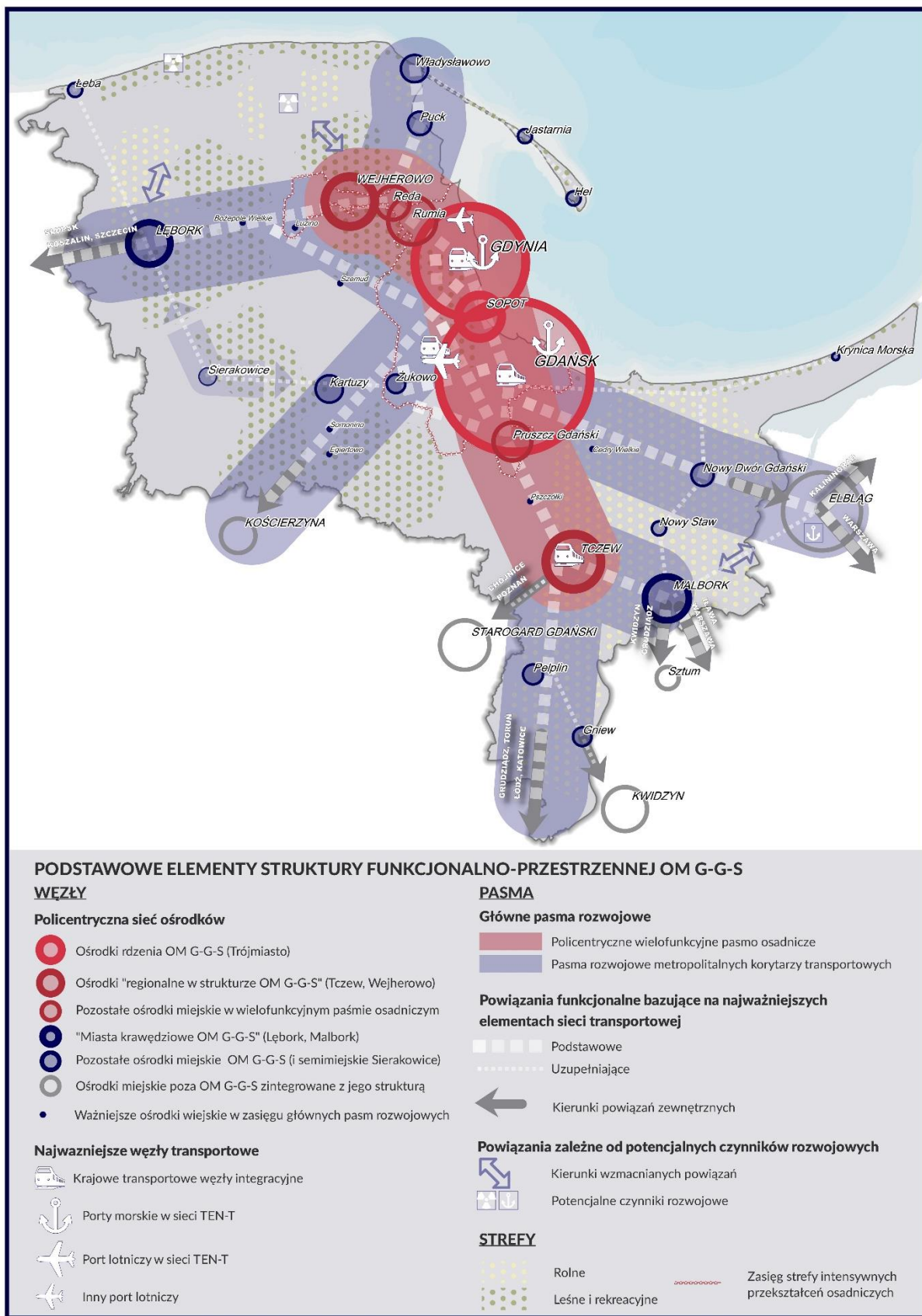
związane z obsługą otaczających je obszarów, a także komplementarne funkcje metropolitalne¹²¹, związane z ich zróżnicowaną specyfiką;

- 4) **pasma rozwojowe metropolitalnych korytarzy transportowych**, w których potencjał rozwojowy związany jest w szczególności z przebiegiem infrastruktury sieci TEN-T i TEN-E oraz elementami infrastruktury drogowo-kolejowej o znaczeniu regionalnym, znajdującymi się częściowo poza tą siecią, a **procesy rozwojowe zachodzą węzłowo w strukturach nanizanych na podstawowe elementy układu transportowego**:
 - a) pasmo elbląskie - wpisujące się we wschodnią część ponadregionalnego korytarza transportowego *północnego*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr S7 oraz drogi wodnej Szkarpany, w którym głównymi ośrodkami rozwoju są: **Nowy Dwór Gdański** i położony w województwie warmińsko-mazurskim **Elbląg**¹²²,
 - b) pasmo kartusko-kościerskie – wpisujące się w regionalny korytarz transportowy *środkowo-pojezierny*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr 20 i linii kolejowej nr 201 z odgałęzieniem w kierunku Kartuz, w którym głównymi ośrodkami są: **Kartuzy i Żukowo**, a także większe miejscowości wiejskie; linia 201, dzięki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej zapewniająca bezpośrednie połączenia z rdzeniem OM i stymulująca rozwój tego pasma zostaje rozbudowana o dodatkowy tor; modernizacja linii kolejowej nr 229 (Kartuzy-Sierakowice-Lębork) włącza w zasięg oddziaływania tego układu również **Sierakowice**, docelowo spinając klamrą układ dwóch pasm: *kartusko-kościerskiego i lęborskiego*,
 - c) pasmo lęborskie - wpisujące się w zachodnią część ponadregionalnego korytarza transportowego *północnego*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr S6 i linii kolejowej nr 202, w którym głównymi ośrodkami są: **Lębork**, a także **Bożepole Wielkie, Luzino i Szemud**,
 - d) pasmo puckie – stanowiące rozwinięcie północnej części ponadregionalnego korytarza transportowego *nadwiślańsko-zatokowego*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr 216 i linii kolejowej nr 213, w którym głównymi ośrodkami rozwoju są: **Puck i Władysławowo**, a także **Hel i Jastarnia**,
 - e) pasmo tczewskie – wpisujące się w południową część ponadregionalnego korytarza transportowego *nadwiślańsko-zatokowego* z odgałęzieniem w kierunku Malborka, wpisującym się w ponadregionalny korytarz transportowy *południowy*, uwarunkowane przebiegiem autostrady A1 i drogi nr 91 oraz linii kolejowych nr 9 i 131, w którym głównymi ośrodkami są: **Gniew, Malbork i Pelplin**,
 - f) 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 na odcinku od Wejherowa po obszar lokalizacji EJ1;
- 5) **strefa intensywnych przekształceń osadniczych**¹²³, położona w bezpośrednim otoczeniu policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego (na odcinku od Wejherowa do Pruszcza Gdańskiego), obejmująca tereny w gminach wiejskich: Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Pszczółki, Szemud, Tczew, Wejherowo i miejsko-wiejskiej: Żukowo; w strefie tej minimalizowane są zaistniałe negatywne skutki niekontrolowanej suburbanizacji, a dalszy rozwój osadnictwa jest ściśle podporządkowany zasadzie kształtowania zwartych przestrzennie, wielofunkcyjnych jednostek osadniczych;
- 6) **wielofunkcyjne strefy rolne, leśne i rekreacyjne** – o wysokich walorach krajobrazowych, które są wykorzystywane zgodnie z ich potencjałem i z zachowaniem wymogów ochrony wartości przyrodniczych, utrzymując równowagę ekologiczną obszaru metropolitalnego; szczególną rolę w równoważeniu dynamicznych procesów związanych z rozwojem urbanizacji odgrywa **zielony pierścień Trójmiasta**, w skład którego wchodzi: kompleksy lasów oliwskich, otomińskich, wejherowskich i darżlubskich, zalesienia pasa wydmowo-mierzejowego Wyspy Sobieszewskiej i Mierzei Wiślanej oraz kompleksy łąk przymorskich nad Zatoką Pucką (na obszarze którego w większości ustanowione są formy ochrony przyrody - parki krajobrazowe i obszary Natura 2000).

¹²¹ W stosunku do oferty policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego.

¹²² W przypadku zwiększenia znaczenia portu w Elblągu i związanej z tym konieczności zapewnienia lepszych warunków drogowych, umożliwiających wyprowadzenie towarów w głąb kraju – wzmacniane będą relacje pomiędzy Elblągiem a Malborkiem.

¹²³ Zasięg tej strefy określony jest na planszy: *Kierunki. Osadnictwo – kształtowanie terenów mieszkaniowych oraz w Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* (ryc.6).



RYC. 6. MODEL STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

Wizja

9. Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot jest w 2030 roku **ukształtowaną, innowacyjną i zrównoważoną metropolią**, której pozycja stale wzrasta w krajowej i europejskiej grze konkurencyjnej, pozwalając na osiągnięcie pozycji trzeciego centrum społeczno-gospodarczego kraju.
10. Rozwój Obszaru Metropolitalnego bazuje na:
 - 1) **największej w południowej części Regionu Morza Bałtyckiego koncentracji funkcji metropolitalnych**, w tym w sektorze B+R i nowoczesnych technologii, generujących wzrost nowych, dobrze płatnych, trwałych miejsc pracy i przyciągających kapitał ludzki z zewnątrz, sprzyjających rozwojowi tzw. przemysłów czasu wolnego (sfera wydarzeń i twórczości, sportu i turystyki), wykorzystujących potencjał przyrodniczy, kulturowy i krajobrazowy całego obszaru;
 - 2) **głównym węzle transportowo-logistycznym w bałtyckiej części korytarza Bałtyk–Adriatyk**, ukształtowanym w oparciu o porty morskie Gdańska i Gdyni, sprawnie powiązane infrastrukturą tzw. ostatniej mili z ponadregionalnym systemem drogowo-kolejowym (w tym TEN-T) i suchym portem w Tczewie; ich rozbudowana infrastruktura głęboko-wodna i zaplecze logistyczne tworzą podstawę do rozwoju regularnej sieci powiązań oceanicznych z portami Dalekiego Wschodu;
 - 3) **największym w Regionie Morza Bałtyckiego hubie paliwowo-energetycznym**, ukształtowanym w oparciu o rozbudowany system infrastruktury przeładunkowej, przesyłowej i magazynowej ropy naftowej, produktów ropopochodnych i gazu, zlokalizowanej na terenach portowych i okołoportowych, w tym na obszarach morskich.
11. Rozwój obszaru metropolitalnego generowany jest także przez wykorzystanie szans rozwojowych wynikających z **uruchomienia nowych źródeł energii elektrycznej** - elektrowni jądrowej w północnej części obszaru oraz elektrowni węglowej w Dolinie Dolnej Wisły. Obie włączone w Krajowy System Elektroenergetyczny stanowią także ważne ogniwo tzw. **Bałtyckiego Pierścienia Energetycznego**.
12. Istotnym elementem funkcjonowania metropolii jest system kolejowy, mający także strategiczne znaczenie dla obsługi transportowej portów w Gdańsku i Gdyni. Trójmiejski Węzeł Kolejowy jest sprawnie obsługiwany systemem linii kolejowych dedykowanych transportowi towarów do portów. Naturalną linią transportu towarów do portu gdańskiego jest ciąg linii nr 9, nr 131 i dalej linii nr 226 (Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny). Z kolei port gdyński obsługiwany jest dwutorową, zelektryfikowaną linią kolejową nr 201 (Nowa Wieś – Kościerzyna – Gdynia). W celu pełnej uniwersalności ruchu w obydwu ciągach linii kolejowych nr 9 i 201 zostały one powiązane linią nr 203 Tczew – Łąg. W ten sposób powstała swoista kolejowa towarowa obwodnica Trójmiasta, zapewniająca bezpieczny transport towarów koleją do każdego z portów.
13. Istotnym czynnikiem wzmacniającym i potwierdzającym rosnącą pozycję Obszaru jest stale rozwijająca się siatka regularnych lotniczych połączeń europejskich i krajowych, oferowanych przez **Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku**. Dynamiczny wzrost przewozów pasażerskich przyczynia się do utrzymania trzeciej, po Warszawie i Krakowie, pozycji w kraju. W dalszym ciągu **jest on centralnym elementem regionalnego węzła lotniczego**, dla którego istotnym wsparciem w zakresie lotów lotnictwa biznesowego i ogólnego jest Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo.
14. **Potencjał policentrycznej, węzłowo-pasmowej struktury sieci osadniczej, wykorzystywany jest w sposób zrównoważony**, co oznacza zarówno sukcesywne wzmacnianie funkcji rozwojowych oraz atrakcyjności osiedleńczej poszczególnych ośrodków (w tym rozwój usług publicznych w dostosowaniu do ich rangi), jak również efektywne zarządzanie rozwojem przestrzennym obszarów objętych suburbanizacją – poprzez ograniczenie zasięgu przestrzennego rozlewania się zabudowy (w tym ograniczenie rozlewania się zabudowy mieszkaniowej poza zasięg tzw. strefy intensywnych przekształceń osadniczych) i krystalizację istniejących struktur.
15. Rozwój przestrzenny w miastach, w szczególności w rdzeniu obszaru, podporządkowany jest zasadzie „rozwoju do wewnątrz”, czego konsekwencją jest zahamowanie rozlewania się i rozpraszania zabudowy, intensyfikacja procesów rewitalizacyjnych i zagospodarowanie terenów zdegradowanych, a także dogęszczanie istniejących struktur, z zachowaniem standardów uwzględniających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne. Priorytetem staje się ograniczanie ruchu samochodowego, przy jednoczesnym upowszechnianiu transportu zbiorowego oraz rozwiązań sprzyjających rozwojowi mobilności pieszej i rowerowej. Podnoszona jest jakość przestrzeni publicznych, zarówno tych najbardziej prestiżowych, budujących wizerunek metropolii, jak i tych, które mają bezpośredni wpływ na atrakcyjność miast, jako miejsc zamieszkania.
16. W strefie podmiejskiej rdzenia, określonej jako **strefa intensywnych przekształceń osadniczych**, wykorzystywany jest potencjał związany z bezpośrednią bliskością największych miast obszaru metropolitalnego, jednocześnie wprowadzane

są rozwiązania mające na celu podniesienie jakości życia w strukturach obciążonych negatywnymi skutkami niekontrolowanej suburbanizacji. Dalszy rozwój osadnictwa podporządkowany jest zasadzie kształtowania zwartych przestrzennie, wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, dogodnie skomunikowanych transportem zbiorowym, w których możliwe jest kreowanie lokalnych centrów usługowych. Nowa zabudowa mieszkaniowa powstaje w szczególności jako uzupełnienie istniejących struktur lub ich krawędziowy rozwój, dostosowany do realnych możliwości i potrzeb rozwojowych gmin.

17. Nadmorskie **miejsowości turystyczne** (Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba i Władysławowo) wykorzystują potencjał jako wyspecjalizowane ośrodki sezonowe, a dzięki zachowaniu rygorów związanych z ochroną terenów wrażliwych przyrodniczo stają się również atrakcyjnym miejscem rozwoju turystyki kwalifikowanej, niezależnej od sezonu. **Dbałość o obiekty dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego** sprzyja rozwojowi turystyki i wspomaga proces identyfikacji tożsamości kulturowej mieszkańców. Obok tradycyjnej kultury Kaszubów, zauważalny jest proces kształtowania się tożsamości kulturowej mieszkańców Żuław, wspierany zarówno przez dbałość o ochronę zasobów dziedzictwa materialnego (domy podcieniowe, zabytki hydrotechniki) i kulinarnego tego obszaru oraz rozwój sieciowych produktów turystycznych opartych na systemie rzek i kanałów (dalszy rozwój Pętli Żuławskiej). Staje się to również impulsem rozwojowym dla takich ośrodków, jak **Malbork, Nowy Dwór Gdański, czy Nowy Staw**.
18. Istotnym czynnikiem poprawiającym funkcjonowanie całego obszaru metropolitalnego jest sprawny i efektywny system transportowy. Jego sukces opiera się na przyjęciu zrównoważonego podejścia do rozwoju poszczególnych rodzajów transportu wraz z zapewnieniem odpowiedniego rozwoju sieci transportowej i środków transportu. W tym zakresie w obszarze funkcjonuje **zintegrowany system transportu zbiorowego, dla którego podstawą jest system kolei i węzłów integracyjnych** (integrujących podsystemy transportu szynowego, autobusowego, rowerowego, samochodowego oraz ruchu pieszego). Sprawna sieć kolejowa dedykowana obsłudze pasażerskiej funkcjonuje w oparciu o rozbudowaną w kierunku Tczewa i Wejherowo linię kolejową nr 250, rozwiniętą na bazie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w kierunku zachodnim linię kolejową nr 229 (Gliniec – Kartuzy – Lębork), linię kolejową nr 228 w kierunku Kosakowa oraz nową linię lekkiego transportu szynowego w kierunku Szemudu. Sytuacja taka skutkuje zmianą zachowań transportowych mieszkańców w zakresie wyboru środków transportu na rzecz środków alternatywnych do transportu samochodowego.
19. **Rośnie potencjał obszarów położonych w zasięgu oddziaływania transportu zbiorowego**, w tym w zasięgu Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, wzrasta też rola ośrodków takich jak **Kartuzy** czy **Żukowo**, w pobliżu którego przy linii kolejowej zlokalizowany jest nowy regionalny dworzec autobusowy (węzeł integracyjny regionalny).
20. Z uwagi na fakt, że obszary położone w **strefie intensywnych przekształceń osadniczych** znajdują się w zasięgu struktur przyrodniczych, składających się **na regionalny system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych** i istotnych z punktu widzenia kształtowania metropolitalnej osnowy ekologicznej, wzmocnione zostają działania mające na celu ich zachowanie oraz, w wybranych lokalizacjach, zrównoważone wykorzystanie dla celów rekreacji i turystyki (przede wszystkim strefa przybrzeżna oraz Trójmiejski Park Krajobrazowy).
21. **Zapewniona jest ochrona i zachowanie właściwych warunków funkcjonowania środowiska przyrodniczego**, w tym popularyzowana jest idea i ochrona korytarzy ekologicznych. Obszary o wysokich walorach przyrodniczo-kulturowych (przede wszystkim parki krajobrazowe Kaszubski, Mierzei Wiślanej, Nadmorski), rolniczych (Żuławy i Dolina Wisły oraz Pobrzeże) i rekreacyjnych (strefa przybrzeżna) chronione są przed ekstensywnym i amorficznym rozwojem struktur o zróżnicowanych funkcjach, zachowując istotne znaczenie dla utrzymania równowagi ekologicznej obszaru metropolitalnego. Polityka przestrzenna wobec tych obszarów, w tym wobec **zielonego pierścienia Trójmiasta**, koncentruje się na ochronie wartości przyrodniczych, a także zachowaniu i wykorzystaniu ich potencjału do rozwoju rekreacji, agroturystyki, rolnictwa oraz zrównoważonej gospodarki leśnej.
22. **Poprawia się stan środowiska**, w szczególności w zakresie stanu jakościowego wód (dzięki rozbudowanym systemom odprowadzania i oczyszczania ścieków) i powietrza atmosferycznego (upowszechnione są systemy gospodarki niskoemisyjnej, w tym w transporcie) w stopniu co najmniej odpowiadającym wymogom wspólnotowym.

6. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARZE METROPOLITALNYM

6.1. Struktura części kierunkowej Planu

1. Polityka przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego realizuje cele rozwojowe Samorządu Województwa Pomorskiego i samorządów skupionych w ramach 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 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 przyjęty model struktury funkcjonalno-przestrzennej *Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 – model węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji*. Cel strategiczny realizowany jest w ramach 3 celów *polityki przestrzennego zagospodarowania województwa*, mających charakter ogólny i określających "stany docelowe przestrzeni" w perspektywie do roku 2030¹²⁴:
Cel 1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy;
Cel 2. Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwa;
Cel 3. Zachowane zasoby i walory środowiska.
4. *Cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa* w stosunku do obszaru metropolitalnego konkretyzowane są przez 13 *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, służących realizacji danego kierunku.
6. Na *przedsięwzięcia polityki przestrzennej* składają się:
 - 1) 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*;
 - 2) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie wynikające z programów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra czy sejmik województwa, które z uwagi na potrzebę koordynacji polityki przestrzennej w perspektywie długofalowej powinny być przedmiotem dyskusji (część z nich ma charakter postulatywny) dotyczącej ich realizacji, zgodnie z systemem realizacyjnym *Planu*.

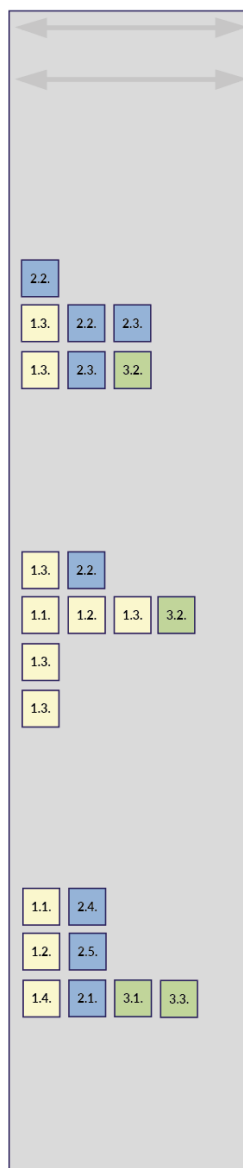
¹²⁴ W związku z tym, że *Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030* jest częścią *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*, cele polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego są tożsame z celami polityki przestrzennego zagospodarowania województwa.

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

1.1.	KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO	C.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 W TYM ZAKRESIE
	1.4.		ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROŻEŃ NATURALNYCH

2.1.	ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH	C.2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARZA I BEZPIECZEŃSTWO	
	2.2.		KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY
	2.3.		WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WAŁORY 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.		KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA

3.1.	ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I JEGO SPOJNOŚCI	C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WAŁORY ŚRODOWISKA	
	3.2.		OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM
	3.3.		OGRANICZANIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA

RYC. 7. STRUKTURA KIERUNKÓW PLANU I POWIĄZANIE ZE STRATEGIĄ ROZWOJU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2020

6.2. Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego

7. 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.
8. 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 odnoszące 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 uwzględnić poniższy zestaw **zasad polityki przestrzennego zagospodarowania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot**, do których należą:
- 1) **zasada zintegrowanego podejścia** – oznacza powiązanie kierunków rozwoju przestrzennego z metropolitalnym planowaniem strategicznym, w tym w szczególności z działaniami podejmowanymi w ramach realizacji *Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030*;
 - 2) **zasada ciągłości osnowy ekologicznej** – polegająca na:
 - a) 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,
 - b) zachowywaniu aktywnych biologicznie terenów wewnątrzmijskich, jako podstawy poprawy ekologicznych warunków życia,
 - c) 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;
 - 3) **zasada kształtowania tożsamości poszczególnych struktur** – polegająca na:
 - a) identyfikacji elementów tożsamości obszaru, ze szczególnym uwzględnieniem elementów wybrzeża,
 - b) integracji funkcjonalno-przestrzennej i kompozycyjnej otwartych przestrzeni publicznych strefy nadmorskiej z terenami zieleni strefy krawędziowej wysoczyzny,
 - c) odtwarzaniu i ochronie zieleni o wartościach kulturowych (parki, aleje, szpalery, zespoły krajobrazowe);
 - 4) **zasada bilansowania potrzeb społeczno-gospodarczych** – oznacza przeznaczenie zasobu nowych terenów pod funkcje mieszkaniowe i gospodarcze wyłącznie na podstawie realnych przesłanek demograficznych i ekonomicznych;
 - 5) **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;
 - 6) **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).

6.3. Cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.

C.1. WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY

Opis i uzasadnienie Celu 1.:

Jakość warunków życia jest uzależniona od realizacji 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.

Przesłanki sformułowania Celu 1.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

- 1) postępujący proces rozlewania się zabudowy poza ukształtowane struktury i fragmentacja przestrzeni;
- 2) przyrost terenów mieszkaniowych położonych poza zasięgiem istniejących sieciowych systemów infrastruktury technicznej zapewniającej ochronę środowiska i w obszarach niemożliwych do objęcia takimi systemami;
- 3) rozwój osadnictwa sprzyjający wzrostowi transportochłonności sieci osadniczej, wynikającej z realizacji codziennych potrzeb;
- 4) niedostatecznie rozwinięte systemy transportu zbiorowego;
- 5) niedostateczny udział terenów zieleni, stanowiących przeciwwagę dla intensywnego zagospodarowania związanego z działalnością człowieka oraz służących codziennej rekreacji, w nowych oraz przekształcanych strukturach osadniczych;
- 6) istniejące deficyty i dysproporcje związane z dostępem do usług publicznych;
- 7) wprowadzanie i rozwój funkcji mieszkaniowej w lokalizacjach obciążonych ograniczeniami związanymi z sąsiedztwem konfliktowych funkcji, lub niekorzystnymi uwarunkowaniami środowiskowymi (w tym na obszarach występowania zagrożeń naturalnych).

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 do 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 1.:

- 1) ograniczenie wprowadzania nowego zainwestowania na tereny otwarte, poprzez intensyfikację wykorzystania terenów już zagospodarowanych (w tym rewitalizację obszarów zdegradowanych);
- 2) odejście od planowania i realizacji monofunkcyjnych struktur osadniczych, a także wprowadzania zainwestowania o charakterze rozproszonym, na rzecz kształtowania i rozwijania zwartych i wielofunkcyjnych jednostek, minimalizujących koszty (ekonomiczne i środowiskowe) związane z ich obsługą;
- 3) zwiększenie koordynacji rozwoju osadnictwa z możliwościami rozwojowymi sieciowych systemów infrastruktury technicznej, wpływających na poziom życia zarówno w sposób bezpośredni (komfort związany z dostępnością udogodnień cywilizacyjnych), jak i pośredni (wysoka jakość środowiska jako istotny wyznacznik jakości przestrzeni życia i pracy);
- 4) upowszechnienie zielonej infrastruktury jako rozwiązań stosowanych w różnej skali, wpływających na ograniczenie presji na środowisko (związanej z przyrostem i dogęszczaniem terenów zurbanizowanych) oraz polepszenie ekologicznych warunków życia;
- 5) rozwój i dążenie do racjonalnego rozmieszczenia ponadlokalnych usług publicznych w dostosowaniu do rangi i obszaru obsługi poszczególnych ośrodków, z zachowaniem minimalnych standardów na każdym poziomie organizacji struktury osadniczej województwa;
- 6) upowszechnienie dostępności do podstawowych usług publicznych, w tym również terenów codziennej rekreacji, a także do przystanków i węzłów transportu zbiorowego w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania;
- 7) spadek udziału transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego wraz z systemowymi rozwiązaniami integrującymi ruch pieszy, rowerowy, różne środki transportu zbiorowego oraz transport indywidualny;
- 8) rozwój mobilności pieszej i rowerowej oraz wzrost ich znaczenia w codziennych relacjach: dom–nauka, praca–usługi;
- 9) ograniczenie działań negatywnie wpływających na walory krajobrazowe (w tym kompozycję urbanistyczną istniejących założeń) i zwiększenie skuteczności ich ochrony;
- 10) zwiększenie poziomu bezpieczeństwa powodziowego regionu zgodnie z planami zarządzania ryzykiem powodzi oraz adaptacja do zmian klimatu;
- 11) zwiększenie poziomu bezpieczeństwa publicznego.








Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 1.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2011–2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w ogólnej powierzchni (%)	1,1 (2015)	utrzymanie	GUS
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	779 (2015)	950	GUS
Odsetek dzieci objętych zorganizowaną opieką nad dziećmi do lat 3	6,0 (2015)	35,0	GUS
Odsetek dzieci w wieku 3–6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym	76,8 (2014)	95,0	GUS
Powierzchnia, na której wzrośnie bezpieczeństwo powodziowe (ha)	do określenia na podstawie MRP	wzrost	RZGW Gdańsk, Poznań, Szczecin

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.1.

K.1.1. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:

-  Określeniu hierarchii sieci osadniczej, w tym rangi poszczególnych ośrodków i obszarów ich obsługi
-  Poszanowaniu zasobu jakim jest przestrzeń, poprzez intensyfikację rozwoju w ramach istniejących struktur (regeneracja i uzupełnianie) i przeciwdziałanie niekontrolowanej suburbanizacji
-  Strukturyzacji istniejących obszarów rozproszonej zabudowy i przeciwdziałaniu dalszemu jej rozpraszaniu na tereny otwarte
-  Kształtowaniu zwartych i wielofunkcyjnych jednostek osadniczych (m.in. skrócenie dystansu w relacjach: dom–nauka i praca–usługi)
-  Kształtowaniu warunków przestrzennych dla efektywnej obsługi transportem zbiorowym istniejących i rozwijanych struktur przestrzennych
-  Zapewnieniu dobrych ekologicznych warunków życia w kształtowanych strukturach
-  Zapewnieniu wysokiej jakości przestrzeni zurbanizowanej (zabudowa i przestrzenie publiczne)

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:
- 1) ośrodek ponadregionalny: Gdańsk, Gdynia, Sopot (Trójmiasto);
 - 2) ośrodki o znaczeniu regionalnym¹²⁵: Tczew i Wejherowo;
 - 3) ośrodki subregionalne¹²⁶: Łębork, Malbork¹²⁷;
 - 4) ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, w tym:
 - a) stolice powiatów: Kartuzy, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Puck,
 - b) miasta położone w wielofunkcyjnym paśmie osadniczym o silnym potencjale ludnościowym: Reda i Rumia,
 - c) nadmorskie miejscowości turystyczne (wyspecjalizowane ośrodki sezonowe): Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Władysławowo,
 - d) małe miasta o potencjale do rozwoju funkcji turystycznych w oparciu o ponadlokalne sieciowe produkty turystyczne: Gniew i Pelplin,
 - e) 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);
 - 5) ośrodki lokalne, w tym:

U

¹²⁵ W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego określone jako „regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego”.

¹²⁶ Posiadają one własne obszary funkcjonalne, dla których w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego określone zostały kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego odpowiadające ich specyfice.

¹²⁷ W ujęciu regionalnym miasto Malbork wraz ze Sztumem tworzy kształtujący się komplementarny układ bipolarny, uwzględniający zróżnicowanie specyfiki i rangi tych ośrodków.

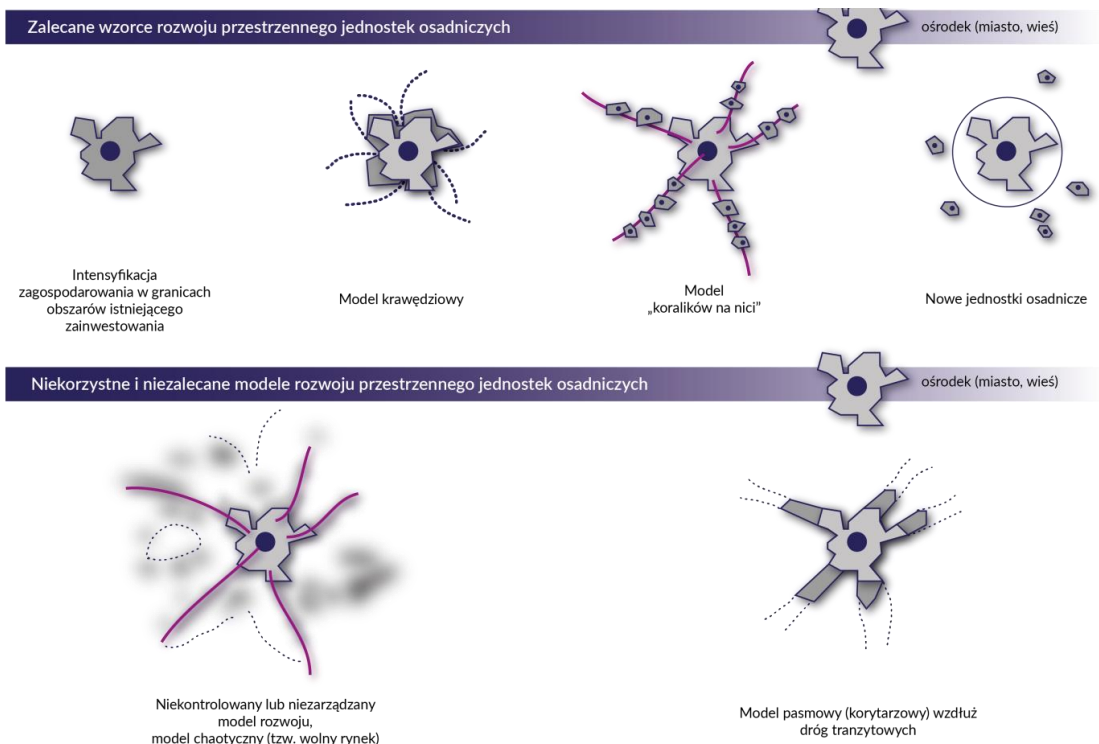
<p>a) miejscowości gminne,</p> <p>b) inne miejscowości o potencjale do rozwoju jako ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na poziomie lokalnym, w szczególności:</p> <p style="padding-left: 40px;">Banino (gm. Żukowo), Bojano (gm. Szemud), Bolszewo (gm. Wejherowo), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Chwaszczyno (gm. Żukowo), Gościcino (gm. Wejherowo), Jankowo Gdańskie (gm. Kolbudy), Jantar (gm. Stegna), Kamienica Szlachecka (gm. Stężyca), Kębłowo (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), Swaróżyn (gm. Tczew), Szymbark (gm. Stężyca), Wierzchucino (gm. Krokowa), Żarnowiec (gm. Krokowa), Żelistrzewo (gm. Puck).</p>	R
<p>1.1.2. Zasada pierwszeństwa wykorzystania obszarów istniejącego zagospodarowania oraz ograniczania rozwoju osadnictwa na terenach otwartych, polegająca na:</p> <p>1) 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.);</p> <p>2) uzupełnianiu i kontynuacji obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, z zapewnieniem standardów uwzględniających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne środowiska zamieszkania i pracy¹²⁸;</p> <p>3) otwieraniu nowych terenów pod rozwój osadnictwa na podstawie uzasadnionej potrzeby¹²⁹.</p>	U
<p>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:</p> <p>1) uwzględnianiu w planowaniu przestrzennym modelowych wzorców rozwojowych jednostek osadniczych, przeciwdziałających amorficznemu, niekontrolowanemu przyrostowi zagospodarowania¹³⁰;</p> <p>2) domykaniu granic zainwestowania, tzn. wyznaczaniu obszarów rozwojowych tak, aby ekspansja zainwestowania na każdym etapie kształtowała czytelną krawędź pomiędzy terenami zainwestowanymi i terenami otwartymi oraz zapewniała budowę całościowych, kompaktowych struktur;</p> <p>3) unikaniu pasmowego rozwoju zabudowy wzdłuż głównych, tranzytowych ciągów komunikacyjnych.</p>	U
<p>1.1.4. Zasada planowania wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, polegająca na integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszarów o różnym (ale niekonfliktowym) przeznaczeniu, uwzględniająca rozwój programu adekwatnego do wielkości i rangi danej jednostki lub jej części oraz minimalizująca potrzeby transportowe związane z przemieszczeniami w relacjach: dom–praca–usługi¹³¹.</p>	W„A”

¹²⁸ 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.).

¹²⁹ Na podstawie przeprowadzonych bilansów potrzeb (wynikających m.in. z prognoz demograficznych) oraz istniejących i potencjalnych możliwości i ograniczeń.

¹³⁰ Przede wszystkim: rozwój jednostek „do wewnątrz” – uzupełnianie ukształtowanych struktur; model krawędziowy – stopniowy przyrost zainwestowania na obrzeżach ukształtowanych struktur; kompleksowy rozwój nowych jednostek (ośrodków satelitarnych).

¹³¹ Za 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) – wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkały przez ludzi.



RYC. 8. ZALECANE I NIEKORZYSTNE WZORCE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO JEDNOSTEK OSADNICZYCH
 Źródło: Urban Pattern Specification – Stephen Marshall-Institute of Community Studies, London 21st January 2005

- 1.1.5. Zasada etapowego 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:
- U
- 1) wypełnienia zaplanowanych struktur przestrzennych w określonym czasie (szacowanymi na podstawie szczegółowej analizy trendów demograficznych, w tym migracyjnych);
 - 2) rozbudowy istniejącej infrastruktury (na podstawie analizy planów inwestycyjnych operatorów mediów i zdolności finansowych gminy), w zakresie:
 - a) infrastruktury technicznej (ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia dostaw energii elektrycznej oraz odprowadzenia ścieków w ramach zasięgu aglomeracji ściekowych),
 - b) systemów transportowych (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego),
 - c) 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:
- W „AB”
- 1) zintegrowanie planowania przestrzennego z wieloletnim planowaniem finansowym; W „AB”
 - 2) zachowanie spójności polityki formułowanej na poziomie gminnym i ponadlokalnym, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych lub powiatów; W „AB”
 - 3) 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; W „A”

- 4) jednoznaczne określanie przeznaczenia poszczególnych terenów w celu efektywnego wykorzystania ich potencjałów¹³². W_{„A”}
- 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: W_{„A”}
- 1) o dobrych uwarunkowaniach związanych z dostępnością transportem zbiorowym;
 - 2) posiadających potencjał do rozwoju funkcji usługowych, które będą w stanie zaspokoić potrzeby mieszkańców z ich bezpośredniego otoczenia¹³³.
- 1.1.8. Zasada efektywnej i sprawnej obsługi struktur osadniczych transportem zbiorowym, rozumiana jako: W_{„AB”}
- 1) racjonalizacja polityki w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem różnicowań wynikających ze specyfiki poszczególnych stref: centralnej, funkcjonalnej i potencjalnie funkcjonalnej¹³⁴;
 - 2) 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;
 - 3) kształtowanie struktury funkcjonalnej i lokalizacji obszarów/obiektów generujących ruch w sposób sprzyjający redukcji potrzeb transportowych w skali regionalnej i metropolitalnej;
 - 4) lokalizacja intensywnej zabudowy mieszkaniowej w miejscach możliwych do obsłużenia (obecnie lub w przyszłości) przez transport zbiorowy;
 - 5) lokalizacja stref działalności gospodarczej w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu obsługi transportem zbiorowym;
 - 6) integracja środków transportu pasażerskiego poprzez właściwą lokalizację, typ i program użytkowy węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, z uwzględnieniem ich hierarchicznego podziału¹³⁵;
 - 7) uwzględnianie w węzłach integracyjnych zlokalizowanych w strefach podmiejskich infrastruktury systemu P&R.
- 1.1.9. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających dobre ekologiczne warunki życia, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: W_{„A”}
- 1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych;
 - 2) 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);
 - 3) ograniczeń wynikających ze szczególnych uwarunkowań związanych z:

¹³² „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, jakie mają współistnieć na danym terenie oraz związanych z tym zasad zagospodarowania, które swoje uszczegółowienie powinny znajdować w mpzp.

¹³³ W przypadku mieszkańców stref podmiejskich - realizowanych dotychczas głównie w ośrodku rdzeniowym.

¹³⁴ Zgodnie z zasadą 2.4.12.

¹³⁵ Zgodnie z zasadą 2.4.7.

- a) 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 i/lub oddziaływanie pól elektromagnetycznych, z zachowaniem standardów wynikających z obowiązujących norm¹³⁶,
 - b) potrzebami ochrony zasobów wód powierzchniowych i podziemnych,
 - c) ryzykiem wystąpienia powodzi¹³⁷ i następstw zmian klimatycznych,
 - d) zagrożeń morfodynamicznych.
- 1.1.10. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających wysoką jakość przestrzeni zurbanizowanej, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: W„A”
- 1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych;
 - 2) rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych dostosowanych do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych, w tym poszanowania tożsamości kulturowej istniejących struktur, poprzez zachowanie:
 - a) czytelności historycznych układów urbanistycznych i ruralistycznych,
 - b) układu rozplanowania, intensywności, skali, formy i proporcji oraz rozwiązań materiałowych zabudowy¹³⁸, charakterystycznych dla określonej jednostki osadniczej (w tym jej rangi) i lokalnej tradycji budowlanej¹³⁹,
 - c) specyficznych historycznych elementów zagospodarowania (w tym oryginalnych urządzeń i rozwiązań z zakresu techniki i infrastruktury, historycznych urządzonych terenów zielonych, parków i zbiorników wodnych).
- 1.1.11. Zasada kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych: W„A”
- 1) sprzyjających integracji społecznej i budowaniu lokalnej tożsamości;
 - 2) projektowanych i realizowanych z zapewnieniem najwyższych standardów w zakresie funkcjonalności (w tym bezpieczeństwa użytkowania oraz dostosowania do potrzeb wszystkich użytkowników¹⁴⁰) i estetyki, mających istotny wpływ na atrakcyjność osiedleńczą i inwestycyjną ośrodków;
 - 3) projektowanych i realizowanych z zastosowaniem zróżnicowanych form architektonicznego wyrazu – sprzyjających dobrej orientacji w przestrzeni oraz tworzeniu efektu *genius loci* (niepowtarzalności miejsca);
 - 4) tworzących spójne systemy funkcjonalne i kompozycyjne, adekwatnie do skali poszczególnych struktur (zarówno w odniesieniu do osiedli, dzielnic, jak i całych miejscowości i miast).
- 1.1.12. 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. R

¹³⁶ W zakresie uciążliwości wynikających z sąsiedztwa funkcji transportowych, z uwzględnieniem odpowiednich zasad określonych w kierunkach 1.2. i 2.4.

¹³⁷ Z uwzględnieniem zasad określonych w Kierunku 1.4.

¹³⁸ 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.

¹³⁹ W przypadku obszarów i obiektów zabytkowych – z zachowaniem zasad ich ochrony oraz czytelności w rozróżnieniu tkanki historycznej (w tym jej nawarstwień) i nowego zainwestowania (z wykorzystaniem współczesnych środków architektonicznego wyrazu).

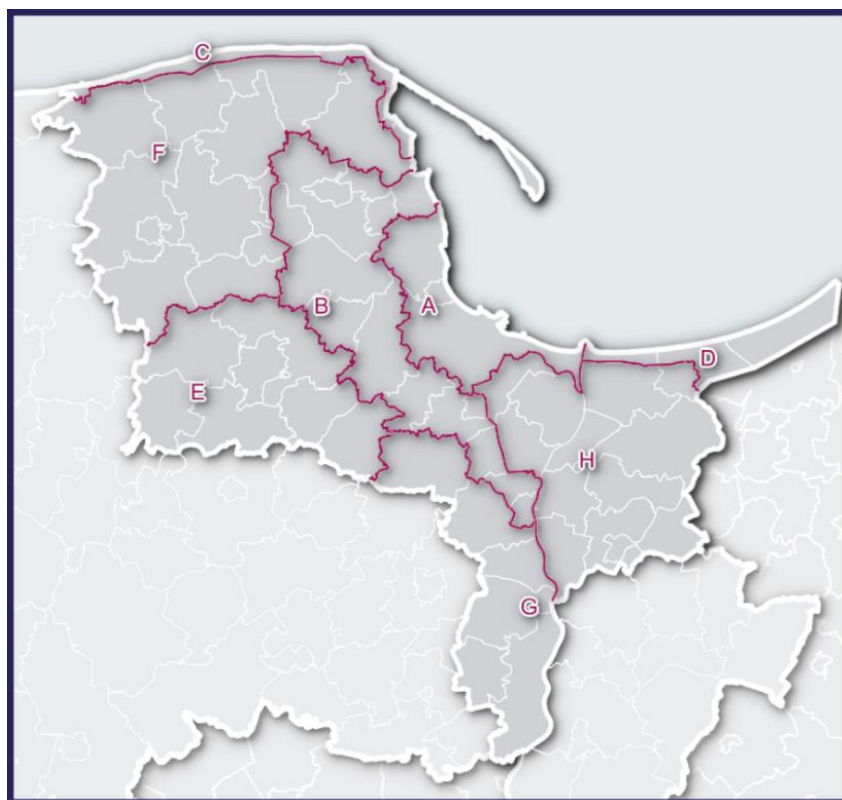
¹⁴⁰ W tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, z uwzględnieniem zasad projektowania uniwersalnego w rozumieniu art. 2. *Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych*, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 1169).

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego¹⁴¹:

- 1.1.13. Zasada rejonizacji przestrzeni OM, różnicującej intensywność i charakter procesów związanych z kształtowaniem terenów mieszkalnictwa¹⁴² 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)¹⁴³.

Brak uwzględnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy zróżnicowanych zasad kształtowania terenów mieszkaniowych określonych dla tych rejonów wymaga indywidualnego uzasadnienia.

U



RYC. 9. REJONIZACJA OBSZARU METROPOLITALNEGO ZE WZGLĘDU NA ZASADY KSZTAŁTOWANIA TERENÓW MIESZKANIOWYCH

Dla poszczególnych rejonów określono zróżnicowane zasady kształtowania terenów mieszkaniowych:	
rejon:	trójmiejski (A) regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej

¹⁴¹ Do uwzględnienia łącznie z zasadami 1.1.1.–1.1.12., określającymi sposób realizacji Kierunku 1.1.

¹⁴² Wśród procesów tych wyszczególniono:

rozwoj 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 dogęszczenie istniejącej zabudowy o funkcji mieszkaniowej, a także wprowadzenie (lub poprawę istniejącego) wyposażenia w usługi oraz zieleni o charakterze rekreacyjnym.

¹⁴³ 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.

zasięg:	gminy miejskie: Gdańsk, Gdynia, Sopot;		
charakter:	rdzeń obszaru metropolitalnego;		
specyficzne zasady:	1) A1	zasada rozwoju miasta „do wewnątrz” ¹⁴⁴ , tj. w szczególności 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);	W„A”
	2) 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);	W„A”
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), Przodkowo, Pszczółki, Szemud, Tczew (część północno-wschodnia) i Wejherowo;		
charakter:	rejon terytorialnego i funkcjonalnego zaplecza Trójmiasta, z ośrodkami położonymi w wielofunkcyjnym paśmie osadniczym, dobrze wyposażonymi w istniejącą i planowaną (przesądzoną) infrastrukturę techniczną, w tym komunikacyjną oraz z obszarami intensywnej suburbanizacji, wymagającymi rozwoju infrastruktury technicznej i przekształcenia do postaci jednostek samowystarczalnych pod względem wyposażenia w podstawowe usługi publiczne;		
specyficzne zasady:	3) B1	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji), uzupełniania i rozwoju zabudowy w miastach, zgodnie z logiką rozwoju urbanistycznego oraz z zachowaniem zakorzenionych elementów tożsamości terytorialno-krajobrazowej poszczególnych ośrodków;	W„A”
	4) 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 płątów ekologicznych) i sieci infrastruktury technicznej i transportowej (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego);	W„A”
	5) B3	zasada strukturyzacji terenów o największej dynamice procesów suburbanizacyjnych w strefie intensywnych przekształceń osadniczych pomiędzy granicami administracyjnymi miast rdzenia OM a linią wyznaczającą zasięg tej strefy ¹⁴⁵ , poprzez:	W„A”

¹⁴⁴Rozwój miasta „do wewnątrz” (miasto kompaktowe) – rozumiane jako dogęszczanie obszarów już zainwestowanych (w wyniku rewitalizacji i uzupełniania struktur zurbanizowanych i ograniczenie dalszej ekspansji (rozlewania się) miasta na kolejne obszary, z zapewnieniem zachowania standardów uwzględniających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne w dogęszczanych obszarach.

¹⁴⁵ 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

	<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 deweloperskim¹⁴⁶, przy uwzględnieniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – koncentracji tych procesów w szczególności w rejonach miejscowości: Borkowo (gm. Pruszcz Gdański), Kowale (gm. 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>b) rozwój zabudowy mieszkaniowej na obszarach, na których rozpoczęły się inwestycje związane z rozwojem mieszkalnictwa, realizowane przede wszystkim w zwartych zespołach zabudowy jednorodzinnej¹⁴⁷, 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, Gliniec, 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 wzmocnienia istniejących ośrodków równoważących procesy rozwojowe w nowych strukturach przestrzennych, które w przypadku niektórych miejscowości wiejskich mogą docelowo stanowić jednostki satelitarne wobec Gdańska i Gdyni,
--	---

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).

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

¹⁴⁶ 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.

¹⁴⁷ 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.

	<ul style="list-style-type: none"> – 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 rosnącej liczby ludności, m.in. poprzez zapewnienie rezerwy terenowej pod budowę nowych obiektów infrastruktury społecznej, – 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); 		
	6) B4	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy ¹⁴⁸ ;	U
	7) B5	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z potencjału terenów sąsiadujących z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy do rozwoju funkcji gospodarczych (w tym funkcji terenochłonnej i/lub konfliktowych w stosunku do funkcji mieszkaniowej);	W„A”
	8) B6	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z przebiegu istniejących i planowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych (m.in. rejon Leżna i Przyjaźni);	W„A”
	9) B7	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z uciążliwości zapachowej i mikrobiologicznej związanej z funkcjonowaniem RIPOK Szadółki i RIPOK Eko Dolina;	W„A”
rejon:	turystyczny nadmorski – północny (C) turystyczny nadmorski – wschodni (D) ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej		
zasięg:	C: gminy miejskie: Hel, Jastarnia, Łeba, Puck, gmina miejsko-wiejska: Władystawowo, przymorskie części gmin wiejskich: Choczewo, Krokowa, Puck; D: gmina miejska: Krynica Morska, przymorskie części gmin wiejskich: Stegna i Sztutowo;		
charakter:	rejony położone w przewadze w środowisku wydmowym, o małej odporności na obciążenie antropogeniczne, w zasięgu obszarów chronionych: <i>Nadmorskiego Parku Krajobrazowego, Nadmorskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu</i> i otuliny <i>Słowińskiego Parku Narodowego (C)</i> oraz <i>Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”(D)</i> , o powszechnej tendencji do łączenia funkcji mieszkaniowej z		

¹⁴⁸ Zgodnie z Uchwałą Nr 203/XVIII/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 lutego 2016 r.

	wykorzystywaną sezonowo funkcją pensjonatową (zwłaszcza w miejscowościach położonych bezpośrednio nad brzegiem morza);		
specyficzne zasady:	10) 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;	W„A”
	11) CD2	zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych;	W„A”
	12) CD3	zasada unikania lokalizowania intensywnej zabudowy pensjonatowej na niewielkich działkach, poprzez ustalanie ekologicznych standardów zabudowy i zagospodarowania;	W„A”
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 lotniskowej), z licznymi terenami usług turystyki, głównie w strefach przyjeziornych, o mozaikowatym zróżnicowaniu struktury środowiska przyrodniczego, w przeważającej części objęty <i>Kaszubskim Parkiem Krajobrazowym</i> i obszarami chronionego krajobrazu;		
specyficzne zasady:	13) E1	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) istniejących struktur w Kartuzach, z uwagi na osiągnięte ekofizjograficzne progi rozwojowe;	W„A”
	14) E2	zasada regeneracji i ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w zwartej zabudowie wiejskiej, zwłaszcza we wsiach gminnych;	W„A”
	15) E3	zasada uzupełniania istniejących struktur w otoczeniu węzłów i przystanków zintegrowanych kolei metropolitalnej, w obszarach o korzystnych uwarunkowaniach środowiskowych i infrastrukturalnych (w granicach aglomeracji ściekowych oraz poza zasięgiem korytarzy ekologicznych);	W„A”
	16) E4	zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych;	
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:	17) 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 ¹⁴⁹ ;	W„A”
	18) FG2	zasada regeneracji zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach popegeerowskich;	W„A”
	19) FG3	zasada zapobiegania fragmentacji zwartych kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej oraz ograniczania lokalizowania zabudowy na obszarach produkcji rolnej (w celu zachowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej niezbędnej dla rozwoju rolnictwa);	W„A”
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:	20) 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;	W„A”
	21) H2	zasada regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej we wsiach gminnych, proporcjonalne do rozwoju usług podstawowych;	W„A”
	22) H3	zasada regeneracji zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach popegeerowskich;	W„A”
	23) H4	zasada zapobiegania fragmentacji zwartych kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej oraz ograniczania lokalizowania zabudowy na obszarach produkcji rolnej (w celu zachowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej niezbędnej dla rozwoju rolnictwa);	W„A”
	24) H5	zasada ochrony urozmaiconych form rozplanowania wsi, obrazujących rozwój cywilizacyjno-kulturowy Żuław, w tym w szczególności wsi: a) owalnicowych - układ wydłużonego owalu (np. Marynowy, Stara Kościelnica, Tuja, Ostaszewo), b) ulicowo-placowych – układ uwzględniający wydłużone wspólne wnętrza dla mieszkańców, tzw. „nawsie” (np. Steblewo, Cedry	W„A”

¹⁴⁹ W rejonie F – w przypadku realizacji elektrowni atomowej – również proporcjonalnie do rozwoju funkcji ponadlokalnych związanych z budową i eksploatacją tej inwestycji.

	<p>Wielkie, większość wsi na Żuławach Steblewskich oraz najstarsze wsie na Wielkich Żuławach Malborskich),</p> <p>c) ulicówek - siedliska rozlokowane wzdłuż jednej drogi (np. Trutnowy, Kościeleczyki),</p> <p>d) ulicówek jednostronnych (np. Krzywe Koło, Suchy Dąb),</p> <p>e) ulicówek wodnych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż brzegu cieków (np. Tujsk),</p> <p>f) ulicówek przywałowych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż drogi biegnącej przy wale przeciwpowodziowym (np. Pogorzała Wieś),</p> <p>g) rzędowych oraz rzędowo-bagiennych - zabudowa ulokowana na sztucznym pagórku - „terpie” (np. Żuławki i Lubieszewo);</p>	
25) H6	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim ¹⁵⁰ .	U

- 1.1.15. Zasada ograniczenia dalszego rozlewania się miast rdzenia OM poprzez określenie w rejonie bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B) zasięgu strefy intensywnych przekształceń osadniczych¹⁵¹, poza którą rozwój osadnictwa powinien ograniczyć się do terenów wskazanych w specyficznych zasadach zagospodarowania dla poszczególnych rejonów (1.1.14.). W„A”
- 1.1.17. Zasada kształtowania systemu przyrodniczego OM¹⁵², równoważącego antropogeniczne przekształcenia związane z rozwojem mieszkalnictwa, którego zasadniczym celem powinna być ochrona zachowawcza jego naturalnych składowych, przy uwzględnieniu:
- 1) ogólnych zasad kształtowania takich systemów dla obszarów zurbanizowanych¹⁵³; W„A”
 - 2) zasięgu, odpowiadającego w ujęciu ogólnym układowi płatów i korytarzy ekologicznych (określonych w Kierunku 3.1.), z uzupełnieniem go o struktury lokalne sieci ekologicznej; W„A”
 - 3) 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); W„A”
 - 4) realizacji centrów rekreacji¹⁵⁴ o szczególnym znaczeniu dla poprawy jakości życia mieszkańców, traktowanych jako tereny zieleni urządzonej, kształtowanych na bazie istniejących walorów przyrodniczych (proponowane lokalizacje w rejonach: Łąpina Kartuskiego (gm. Kolbudy, Żukowo), Jez. Tuchomskiego (gm. Przdokowo, Szemud, Żukowo), Kamienia (gm. Szemud), Goszyna (gm. Pruszcz Gdański). W„A”

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.1.:

¹⁵⁰ Zgodnie z Rozporządzeniem nr 9/2003 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2003 r. zmienione Rozporządzeniem nr 4/2004 Wojewody Pomorskiego z dnia 16 marca 2004 r.

¹⁵¹ 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.

¹⁵² System przyrodniczy rozumiany jako zbiór terenów aktywnych biologicznie, współtworzących strukturę przestrzenną miasta i jego otoczenia.

¹⁵³ Zasady sformułowane przez R. Andrzejewskiego w 1980 r.: a) różnicowania 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.

¹⁵⁴ 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).

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Rewitalizacja obszarów zdegradowanych, w których występuje szczególnie koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, a także gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym do 2020 roku ¹⁵⁵ : – w miastach: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Kartuzy, Łębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Rumia, Tczew, Wejherowo, Żukowo, zgodnie z zakresem określonym w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014–2020.	samorządy gminne	W„AB”
2.	Ponowne wykorzystanie obszarów poprodukcyjnych, pokolejowych, powojaskowych, które utraciły swoje dotychczasowe funkcje i/lub walory środowiskowe, a mają 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.	samorządy gminne	W„A”
3.	Rozwój nowych i podnoszenie jakości istniejących przestrzeni publicznych.	samorządy gminne	R
4.	Podnoszenie jakości istniejących struktur podmiejskich: 1) koncentrowanie i rozwój podstawowych usług publicznych oraz powiązanych z nimi przestrzeni publicznych w istniejących i kształtujących się ośrodkach krystalizujących sieć osadniczą; 2) wzmacnianie powiązań w transporcie zbiorowym pomiędzy ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą na poziomie lokalnym, a ośrodkami wyższej rangi; 3) strukturyzacja przestrzenna obszarów zdegradowanych żywiolową 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.	samorządy gminne	W„A”
5.	Planowanie oraz realizacja systemów i obiektów zielonej infrastruktury, jako czynników mających wpływ na organizację przestrzeni (kształtowanie struktur osadniczych) oraz zapewnienie w niej udziału funkcji przyrodniczo-rekreacyjnych, w tym wyznaczenie, zachowanie i kształtowanie terenów biologicznie czynnych - tzw. zielonych pierścieni wokół ośrodków miejskich i metropolitalnych.	samorządy gminne SWP	W„AB”
6.	Przygotowanie analizy dotyczącej możliwości kształtowania obszarów osadnictwa w zasięgu oddziaływania regionalnego (w tym metropolitalnego) szynowego transportu zbiorowego.	SWP	W„B”
7.	Przygotowanie analizy dotyczącej skali potrzeb rewitalizacyjnych gmin, z uwzględnieniem zróżnicowanych uwarunkowań związanych m.in. z:	SWP	W„B”

¹⁵⁵ Jako priorytetowe do objęcia działaniami rewitalizacyjnymi do 2020 r. (w nawiązaniu do perspektywy finansowej 2014–2020) wskazane zostały miasta, które na podstawie wytycznych określonych na poziomie regionu, wyznaczyły obszary o relatywnie najgorszej sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej w skali miasta i regionu. Wyniki raportów delimitacyjnych przyjęte zostały w uchwale ZWP (Uchwała Nr 1325/101/15 ZWP z dnia 22 grudnia 2015 r.) w postaci listy obszarów rekomendowanych do objęcia wsparciem w ramach zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014–2020.

	<ul style="list-style-type: none"> – wielkością (liczbą mieszkańców) i statusem gminy (miejska, wiejska, miejsko-wiejska), – wielkością i specyfiką bazy ekonomicznej gminy (w tym utraconych funkcji, będących jedną z przyczyn degradacji), – sytuacją społeczno-ekonomiczną mieszkańców (w tym poziomem bezrobocia i ubóstwa), – udziałem substancji zabytkowej. 		
8.	Przygotowanie analizy dotyczącej stopnia degradacji obszarów, na których funkcjonowały Państwowe Gospodarstwa Rolne, a także możliwości oraz barier związanych z ich rewitalizacją i restrukturyzacją.	SWP	W„B”

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.2.

K.1.2. KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Dążeniu do zapewnienia dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług i przestrzeni publicznych oraz do transportu zbiorowego



Dążeniu do wyposażenia terenów mieszkaniowych w infrastrukturę techniczną



Tworzeniu warunków przestrzennych bezpiecznego przemieszczania się i rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych



Określeniu podstawowych wymagań w zakresie rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych warunkujących wysoką jakość środowiska mieszkaniowego



Tworzeniu warunków przestrzennych sprawnej realizacji zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| <p>1.2.1. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do:</p> <ol style="list-style-type: none">1) podstawowych usług publicznych¹⁵⁶;2) transportu zbiorowego;3) przestrzeni publicznych, w tym przestrzeni otwartych; <p>przy czym przez odpowiednią dostępność należy rozumieć wzajemne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych oraz funkcji związanych z ich bezpośrednią obsługą, zapewniające dojście piesze i dojazd rowerem w sposób bezpieczny oraz możliwie najkrótszy.</p> | U |
| <p>1.2.2. Zasada określania w planowaniu lokalnym standardów dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych¹⁵⁷ jako obowiązującego programu zagospodarowania terenów mieszkaniowych, określającego:</p> <ol style="list-style-type: none">1) rezerwę terenową dla lokalizacji tych usług, proporcjonalną do liczby ludności w zasięgu ich obsługi;2) maksymalne parametry dotyczące zasięgu ich obsługi (odległości liczone np. jako czas dojścia pieszego do miejsc świadczenia tych usług);3) minimalny wskaźnik rezerwy terenowej z przeznaczeniem na zielen ogólnodostępną o funkcjach rekreacyjnych i ekologicznych. | U
U
W„A”
W„A” |
| <p>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:</p> <ol style="list-style-type: none">1) w zakresie zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków¹⁵⁸ należy uwzględnić: <ol style="list-style-type: none">a) budowę urządzeń służących do zaopatrzenia w wodę, realizowaną jednocześnie z rozwiązaniem spraw gospodarki ściekowej, w szczególności poprzez równoczesną budowę systemów kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków¹⁵⁹,b) analizę potrzeb i możliwości racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów wód podziemnych w celu zmniejszenia liczby ujęć i zwiększenia stopnia koncentracji systemów zaopatrzenia w wodę,c) dążenie do rozszerzenia zasięgu obsługi systemów zaopatrzenia w wodę, w celu objęcia nimi 100% mieszkańców jednostek osadniczych, | U
U
W„A”
W„A” |

¹⁵⁶ Przy uwzględnieniu zasad odnoszących się do podstawowych usług publicznych, określonych w Kierunku 1.3.

¹⁵⁷ W szczególności: placówek podstawowej opieki zdrowotnej, oświaty (żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe) i kultury (domy kultury, biblioteki, świetlice) oraz terenów i obiektów codziennej rekreacji (plac zabaw, boisko wielofunkcyjne, urządzony teren zieleni, itp.).

¹⁵⁸ Z uwzględnieniem zasad 3.3.1. i 3.3.2.

¹⁵⁹ Art. 42, ust. 3. ustawy Prawo wodne (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 469 z późn. zm.).

- d) dążenie do objęcia systemami zbiorczej kanalizacji, zakończonej oczyszczalnią ścieków:
- 100% mieszkańców obszarów miejskich, z wyłączeniem rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
 - 75% mieszkańców obszarów wiejskich oraz w rolniczej przestrzeni produkcyjnej zlokalizowanej w granicach miast,
- w przypadku braku możliwości osiągnięcia ww. parametrów poza granicami aglomeracji ściekowych dopuszcza się stosowanie przydomowych oczyszczalni ścieków;
- 2) w zakresie dostaw energii elektrycznej należy uwzględnić:
- a) możliwości zastosowania generacji rozproszonej, opartej na małych jednostkach wytwórczych energii elektrycznej i ciepła, produkowanych w skojarzeniu,
 - b) odpowiednie zasady, o których mowa w Kierunku 2.5.
- 1.2.4. Zasada kształtowania środowiska mieszkaniowego z uwzględnieniem rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych warunkujących jego wysoką jakość, tj.:
- 1) zapewniających wysokie walory funkcjonalne i estetyczne;
 - 2) zapewniających dobre ekologiczne warunki życia, w tym przede wszystkim: odpowiednie warunki nasłonecznienia, przewietrzania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych;
 - 3) uwzględniających zieloną infrastrukturę, zarówno w kontekście walorów kompozycyjno-użytkowych osiedlowych przestrzeni publicznych, jak i odporności na zjawiska klimatyczne (np. „wyspa ciepła”, zagrożenie powodziowe związane z nadmiernym uszczelnieniem obszarów zurbanizowanych);
 - 4) sprzyjających kształtowaniu zwartej i energooszczędnej zabudowy;
 - 5) przyjaznych dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej;
 - 6) uwzględniających zasady projektowania uniwersalnego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji¹⁶⁰.
- 1.2.5. Zasada kształtowania efektywnych struktur mieszkaniowych, tzn. takich, w których poprzez odpowiednio stosowane rozwiązania architektoniczne i technologiczne zredukowane jest zużycie zasobów oraz emisja szkodliwych substancji do środowiska, poprzez m.in.:
- 1) 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);
 - 2) realizację nowych struktur, z zapewnieniem 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 (np. mieszkania komunalne, na wynajem, własnościowe).
- 1.2.7. Zasada zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczania się na terenach mieszkaniowych poprzez:
- 1) kształtowanie struktury sieci drogowej (kształt sieci, funkcje i klasy jej elementów) sprzyjającej ograniczaniu lokalnego i ponadlokalnego ruchu tranzytowego;
 - 2) unikanie lokalizowania źródeł i celów ruchu (do szkoły, pracy, usług) po przeciwnych stronach ponadlokalnej infrastruktury transportowej;
 - 3) budowę obwodnic i obejść miejscowości¹⁶¹ 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, jak kładki czy tunele, przez istniejące drogi ruchu szybkiego i tranzytowego oraz magistralne linie kolejowe);
 - 4) unikanie bezpośredniej dostępności terenów mieszkaniowych z dróg krajowych i wojewódzkich;
 - 5) wymuszenie użytkowania dróg zgodnego z ich przeznaczeniem, m.in. kształtowanie stref ruchu uspokojonego, stosownie do funkcji drogi, charakteru obszaru i intensywności ruchu pieszo;

¹⁶⁰ 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).

¹⁶¹ Przy uwzględnieniu w procesie projektowania wszelkich uwarunkowań (społecznych, środowiskowych i ekonomicznych).

- 6) kształtowanie stref bezpieczeństwa ruchu w otoczeniu szkół (w szczególności podstawowych), w których należy zapewnić dojścia piesze i dojazdy rowerem, niekolidujące z ruchem drogowym.
- 1.2.8. Zasada tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych, w tym: **W„A”**
- 1) 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; **W„A”**
 - 2) uwzględnienia w planowaniu i realizacji węzłów integracyjnych infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, powiązanej z infrastrukturą systemu B&R; **W„A”**
 - 3) 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; **W„A”**
 - 4) planowania i realizacji dojazdowych tras rowerowych o długości od 2 do 5 km wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych¹⁶², 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. **W„AB”**
- 1.2.9. Zasada zmniejszania lub eliminacji uciążliwości powodowanych emisją hałasu i spalin przez środki transportu¹⁶³. **R**
- 1.2.10. Zasada kształtowania warunków przestrzennych sprawnej realizacji zadań niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w zakresie: **R**
- 1) ewakuacji i ratownictwa ludności w sytuacjach zagrożeń, w szczególności należy dążyć do optymalizacji struktury przestrzennej podsystemów zintegrowanego ratownictwa (szpitalnych oddziałów ratunkowych, policji, straży pożarnej, ratownictwa chemicznego itp.), m.in. poprzez:
 - a) zapewnienie możliwości realizacji działań ratowniczych dla 80% populacji w czasie poniżej 15 minut¹⁶⁴,
 - b) dostosowywanie głównych ciągów komunikacyjnych w dużych miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich (szczególnie w godzinach szczytu) pojazdów uprzywilejowanych¹⁶⁵: ratownictwa medycznego, pożarowego, chemicznego oraz organów bezpieczeństwa i obronności państwa,
 - c) wyposażanie obszarów mieszkaniowych w systemy ostrzegania i alarmowania ludności o zagrożeniach;
 - 2) eliminacji zagrożeń dla ludzi, wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych; należy uwzględnić:
 - a) wyprowadzanie transportu materiałów niebezpiecznych z terenów o największej koncentracji ludności poprzez wyznaczenie alternatywnych dróg ich przewozu,
 - b) dostosowywanie wybranych parkingów 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.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów infrastruktury podstawowych usług publicznych w dostosowaniu do:	samorządy gminne	W„A”

¹⁶² Z zachowaniem odpowiednich rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo, adekwatnych, w szczególności, do natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach tych dróg.

¹⁶³ Zgodnie z zasadami 2.4.6.5), 2.4.11.2) i 3) oraz 3.3.9.

¹⁶⁴ Program Ratownictwa i Ochrony Ludności na lata 2014–2020, realizujący również postanowienia Strategii rozwoju systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej 2022.

¹⁶⁵ Prawo ruchu drogowego z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz.U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. z późn. zm.).

	1) zidentyfikowanych deficytów w ramach istniejących terenów mieszkaniowych ¹⁶⁶ ; 2) potrzeb rozwojowych, proporcjonalnie do planów związanych z rozwojem istniejących, a także otwieraniem nowych terenów zabudowy mieszkaniowej ¹⁶⁷ .		
2.	Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń wodociągowych (np. ujęcia wody, stacje uzdatniania), zapewniających dostawę wody pitnej o odpowiedniej jakości: do 2020 roku: 1) przebudowa sieci wodociągowej oraz budowa stacji wodociągowej w Centralnym Wodociągu Żuławskim.	samorządy gminne	W„AB”
3.	Budowa, rozbudowa i modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych ¹⁶⁸ .	samorządy gminne	W„A”
4.	Określanie wariantowych przebiegów obwodnic lub obejść miejscowości o dużym udziale ruchu tranzytowego na drogach krajowych i wojewódzkich ¹⁶⁹ .	samorządy gminne SWP	W„AB”
5.	Realizacja inwestycji podnoszących jakość istniejących struktur mieszkaniowych, 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.	samorządy gminne	R
6.	Rewitalizacja zdegradowanych struktur mieszkaniowych, która w aspekcie przestrzenno-funkcyjnym służy w szczególności poprawie warunków mieszkaniowych i zdrowotnych mieszkańców oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, m.in. poprzez redukcję zużycia energii i wody.	samorządy gminne	R
7.	Budowa infrastruktury rowerowej dowiązującej sieć ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych transportu zbiorowego.	JST	W„AB”
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.	samorządy gminne	W„A”

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.3.

¹⁶⁶ 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.

¹⁶⁷ Z uwzględnieniem ww. parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów.

¹⁶⁸ W szczególności poprzez realizację przedsięwzięć określonych w Działaniu 2. w Kierunku 3.3.

¹⁶⁹ A także, w stosunku do przygotowanych już inwestycji – realizacja przedsięwzięć określonych w Działaniu 3. w Kierunku 2.4.

K.1.3. RACJONALIZACJA ROZMIESZCZENIA ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Określeniu minimalnego programu usług publicznych właściwego dla rangi poszczególnych ośrodków (zgodnie z hierarchią sieci osadniczej)



Racjonalizacji rozmieszczenia infrastruktury usług publicznych w odniesieniu m.in. do: specyfiki sieci osadniczej, efektywności ekonomicznej oraz indywidualnych predyspozycji poszczególnych ośrodków



Określeniu uniwersalnych zasad lokalizacji i warunków dostępności infrastruktury usług publicznych



Zapewnieniu "fizycznej", powszechnej dostępności infrastruktury usług publicznych (uwzględnieniu potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji)

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 elementy¹⁷⁰, zgodnie z przyjętą hierarchią sieci osadniczej¹⁷¹: W „AB”

1) ośrodki lokalne¹⁷², koncentrujące w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania usługi podstawowe w zakresie:

- a) edukacji i zorganizowanej opieki nad dziećmi do lat trzech (klub dziecięcy, żłobek, przedszkole oraz inne formy wychowania przedszkolnego, szkoła podstawowa¹⁷³ wraz z bazą sportową),
- b) ochrony zdrowia (przychodnia/gabinet podstawowej opieki zdrowotnej),
- c) kultury (świetlica, dzielnicowy/wiejski dom kultury, biblioteka),
- d) sportu i rekreacji (place zabaw, urządzone tereny zieleni, boiska wielofunkcyjne),
- e) pomocy i integracji społecznej (środowiskowy dom samopomocy, dzienny dom pobytu, dom pomocy społecznej, świetlica środowiskowa, punkt konsultacyjny, centrum interwencji kryzysowej),
- f) poradnictwa obywatelskiego oraz aktywizacji społecznej (punkt doradztwa obywatelskiego, dom sąsiedzki, uniwersytet trzeciego wieku);

2) ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, koncentrujące usługi dla bezpośredniego zaplecza¹⁷⁴ w zakresie:

- a) 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),
- b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – podstawowe specjalności, zakład opieki paliatywno-hospicyjnej, zakład pielęgnacyjno-opiekuńczy/opiekuńczo-leczniczy),
- c) kultury (gminny dom kultury),
- d) sportu i rekreacji (pełnowymiarowa sala gimnastyczna, pełnowymiarowe boisko piłkarskie, hala widowiskowo-sportowa o widowni poniżej 1 tys., stadion z urządzeniami lekkoatletycznymi),

¹⁷⁰ 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.

¹⁷¹ Określona w zasadzie 1.1.1.

¹⁷² Zakres właściwy dla ośrodków lokalnych (zgodnie z hierarchią sieci osadniczej przyjętą w kierunku 1.1.) oraz możliwych do wyodrębnienia struktur osadniczych (dzielnice, osiedla, itd.) w ośrodkach różnej wielkości i rangi.

¹⁷³ Rozumiana zgodnie z planowaną reformą systemu oświaty (likwidacja gimnazjów i wprowadzenie ośmioklasowej szkoły podstawowej)

¹⁷⁴ Z uwzględnieniem zakresu określonego w pkt a.

- e) pomocy i integracji społecznej (placówka opiekuńczo-wychowawcza, specjalistyczny dom pomocy społecznej),
 - f) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (centrum integracji społecznej, klub integracji społecznej, warsztaty terapii zajęciowej);
- 3) ośrodki subregionalne (Lębork, Malbork¹⁷⁵), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak również subregionu¹⁷⁶ w zakresie:
- a) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – szeroki zakres specjalności, w tym leczenia chorób cywilizacyjnych, szpital wielospecjalistyczny, szpital specjalistyczny),
 - b) 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.),
 - c) sportu i rekreacji (pełnowymiarowa pływalnia kryta, stadion wielofunkcyjny, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),
 - d) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (zakład aktywności zawodowej);
- 4) ośrodki o znaczeniu regionalnym (Tczew i Wejherowo), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak i usługi oddziałujące na cały region lub jego część¹⁷⁷ w zakresie:
- a) szkolnictwa wyższego (wyższa szkoła zawodowa),
 - b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna – pełen zakres leczenia chorób cywilizacyjnych),
 - c) 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),
 - d) sportu i rekreacji (pełnowymiarowe specjalistyczne boiska i urządzenia sportowe),
 - e) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (ośrodek wsparcia ekonomii społecznej);
- 5) ośrodek ponadregionalny (Trójmiasto), koncentrujący usługi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym¹⁷⁸ w zakresie:
- a) szkolnictwa wyższego i nauki (szkoła wyższa, jednostka badawczo-rozwojowa),
 - b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna o zasięgu wojewódzkim, szpital kliniczny),
 - c) kultury i sztuki (opera, filharmonia, teatr, centrum wystawienniczo-kongresowe, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys., umożliwiająca organizację wydarzeń artystycznych o znaczeniu międzynarodowym),
 - d) 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),
 - e) pomocy i integracji społecznej (regionalna placówka opiekuńczo-wychowawcza, ośrodek adopcyjny).

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

¹⁷⁵ W ujęciu regionalnym - z uwzględnieniem współpracy i wspólnego budowania potencjału w ramach układu Malbork-Sztum.

¹⁷⁶ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–b.

¹⁷⁷ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–c.

¹⁷⁸ Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–d..

- 1) dobrej dostępności transportem zbiorowym (w sąsiedztwie węzłów i przystanków transportu zbiorowego);
 - 2) racjonalnego wykorzystania istniejącego zaplecza infrastrukturalnego;
 - 3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych¹⁷⁹;
 - 4) możliwości ekonomicznych podmiotów odpowiedzialnych za organizację tych usług.
- 1.3.3. Zasada lokalizacji ponadlokalnych usług publicznych (w tym kształtowania sieci tych usług) z uwzględnieniem:
- W„AB”
- 1) zróżnicowania ośrodków tej samej rangi i w konsekwencji zróżnicowanych potrzeb i możliwości racjonalnego kształtowania¹⁸⁰ programu usług publicznych, wynikających w szczególności z:
 - a) wielkości obszaru obsługi, związanego z położeniem danego ośrodka względem innych ośrodków o tej samej lub wyższej randze oraz z jego zapleczem demograficznym,
 - b) uwarunkowań związanych z położeniem geograficznym i predyspozycjami dla lokalizacji i rozwoju określonych funkcji (np. centrum sportów wodnych, sanatorium, itp.),
 - c) uwarunkowań związanych z dziedzictwem kulturowym danego ośrodka i jego otoczenia (np. muzeum wzbogacające ofertę kulturalną i edukacyjną),
 - d) dominującej funkcji ośrodka,
 - e) funkcjonujących w danym ośrodku instytucji i placówek świadczących usługi publiczne, dysponujących odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym i kadrowym (np. szpitale specjalistyczne, centra kształcenia zawodowego i ustawicznego);

W„AB”
 - 2) ciężarów komunikacyjnych (istniejących i możliwych do wzmocnienia), w szczególności w transporcie zbiorowym, zarówno w relacjach wewnątrz województwa, jak i w powiązaniach międzywojewódzkich;

W„AB”
 - 3) komplementarności oferty (m.in. w ramach współpracy w obszarach funkcjonalnych) w dostosowaniu do potrzeb i możliwości danego obszaru;

W„AB”
 - 4) lokalizacji całodobowych lądowisk śmigłowcowych sanitarnych przy szpitalach specjalistycznych, w szczególności posiadających szpitalne oddziały ratunkowe¹⁸¹;

U
 - 5) standardów i zaleceń światowych federacji sportowych w odniesieniu do lokalizacji obiektów i urzędów sportowych i możliwości wykorzystania ich do organizacji wydarzeń sportowych o znaczeniu międzynarodowym.

W„AB”
- 1.3.4. Zasada lokalizacji podstawowych usług publicznych z uwzględnieniem:
- W„AB”
- 1) zapewnienia możliwie najmniejszych odległości pomiędzy infrastrukturą podstawowych usług publicznych a miejscem zamieszkania, warunkujących bezpieczeństwo i wysoką jakość środowiska mieszkaniowego;
 - 2) zapewnienia dostępu do infrastruktury podstawowych usług publicznych, jako jednego z podstawowych warunków dla otwierania nowych terenów mieszkaniowych;
 - 3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych (w tym struktury wieku) oraz wielkości i rozmieszczenia jednostek mieszkaniowych;
 - 4) współpracy międzygminnej w obszarach położonych na styku gmin.

¹⁷⁹ 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.

¹⁸⁰ W tym bieżącego finansowania.

¹⁸¹ Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dn. 15 marca 2007 r. w sprawie szpitalnych oddziałów ratunkowych (Dz.U. 2007 nr 55, poz. 365).

- | | | |
|--------|---|---|
| 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. | R |
| 1.3.6. | 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 uniwersalnego ¹⁸² . | U |
| 1.3.7. | Zasada kształtowania placówek edukacyjnych jako przestrzeni kompleksowych, o funkcjach: dydaktycznych, kulturalnych i sportowych, a w przypadku szkół średnich i uczelni wyższych – również mieszkalnych (internaty i domy studenckie). | R |
| 1.3.8. | Zasada włączania technologii informacyjno-komunikacyjnych 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. | R |

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.3.¹⁸³:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
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.	uczelnie wyższe JST	W„AB”
2.	Budowa, rozbudowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa średniego, 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.	JST placówki edukacyjne pracodawcy	W„AB”
3.	Racjonalizacja sieci placówek szkół podstawowych, w tym modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury ¹⁸⁴ .	samorządy gminne	R
4.	Rozwój infrastruktury warunkującej zwiększenie dostępności i upowszechnienie wychowania przedszkolnego oraz zorganizowanych form opieki nad dziećmi do lat trzech.	samorządy gminne SWP	W„AB”
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.	JST placówki edukacyjne	R
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.	uczelnie wyższe placówki edukacyjne instytucje kultury NGO	R
7.	Rozwój infrastruktury edukacyjnej popularyzującej wiedzę i naukę poprzez samodzielne przeprowadzanie doświadczeń.	JST	W„AB”

¹⁸² 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).

¹⁸³ Większość działań uszczegółowiona w kierunku 2.1. dotyczącym rozwoju funkcji metropolitalnych.

¹⁸⁴ Z uwzględnieniem koniecznych zmian wynikających z planowanej reformy systemu oświaty (likwidacji gimnazjów i wprowadzenia ośmioklasowej szkoły podstawowej).

w zakresie ochrony zdrowia¹⁸⁵:			
8.	Rozwój ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia chorób nowotworowych, układu krążenia, kostno-stawowo-mięśniowego i oddechowego, psychicznych, chorób okresu starzenia oraz usług leczniczych w zakresie ginekologii, położnictwa, neonatologii, pediatrii, a także innych oddziałów dedykowanych dzieciom.	JST podmioty lecznicze	W„AB”
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.	JST podmioty lecznicze	W„AB”
10.	Rozwój szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) wpisujących się w regionalny system ratownictwa medycznego oraz budowa i modernizacja całodobowych ładowisk przyszpitalnych, przy szpitalach posiadających oddziały ratunkowe, w tym: 1) realizacja ładowisk dla śmigłowców przy SOR w Gdańsku (Szpital M. Kopernika) i Gdyni (Szpital Św. Wincentego a Paulo) (Tabl. 9, poz. 4); 2) rozbudowa i wyposażenie SOR w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie (Tabl. 9, poz. 3, 4).	JST Wojewoda Pomorski podmioty lecznicze	W„AB” U U
12.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów stacjonarnej opieki długoterminowej, w tym hospicyjnej.	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty lecznicze	R
13.	Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej.	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty lecznicze	R
w zakresie kultury:			
14.	Wzmacnianie rangi Trójmiasta i Malborka – jako głównych ośrodków animujących wydarzenia kulturalne oraz prezentujących dziedzictwo historyczne o znaczeniu europejskim.	JST instytucje kultury	W„AB”
15.	Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej (np. opera) w Trójmieście oraz instytucji o randze i zasięgu regionalnym i subregionalnym w dostosowaniu do rangi poszczególnych ośrodków.	JST instytucje kultury	W„AB”
17.	Rozwijanie ośrodków upowszechniających kulturę oraz dziedzictwo kulturowe Pomorza o znaczeniu krajowym i regionalnym: Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Lębork, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Sztutowo, Tczew, Wejherowo, Władysławowo.	JST instytucje kultury	W„AB”
18.	Poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury na poziomie lokalnym.	samorządy gminne samorządy powiatowe instytucje kultury	R
w zakresie sportu i rekreacji:			

¹⁸⁵ 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 *Polityką papier dla ochrony zdrowia na lata 2014–2020. Krajowe ramy strategiczne*, uzgodnionego z Komisją Europejską w lipcu 2015 r. Mapy potrzeb zdrowotnych stanowiąc będą podstawę do określenia sieci Szpital (w tym docelowej rangi i specjalizacji poszczególnych placówek ujętych w sieci).

19.	Budowa, rozbudowa i modernizacja ponadregionalnej bazy sportowej, w tym obiektów i urządzeń umożliwiających organizację międzynarodowych i krajowych wydarzeń sportowych w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Władysławowie.	JST instytucje sportu	W„AB”
19.	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.	JST instytucje sportu	W„A”
20.	Rozwój bazy sportowo-rekreacyjnej powiązanej z infrastrukturą szkolną, poprzez budowę, rozbudowę i modernizację obiektów sportowych przy placówkach edukacyjnych, w tym przy szkołach wyższych.	placówki edukacyjne uczelnie wyższe	R
21.	Upowszechnianie prozdrowotnych postaw związanych z aktywnością fizyczną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację urządzeń rekreacyjno-sportowych, służących codziennej rekreacji.	samorządy gminne	R

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.4.

K.1.4. ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROŻEŃ NATURALNYCH

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.4. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Dążeniu do zapewnienia bezpieczeństwa powodziowego przez budowę i rozbudowę infrastruktury przeciwpowodziowej, w tym zwiększanie pojemności retencyjnej



Maksymalnym zagospodarowaniu i zatrzymywaniu wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu i ochronie ekosystemów istotnych dla retencji naturalnej



Utrzymaniu brzegu morskiego na całej długości w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.4.:

- | | | |
|---------|---|------|
| 1.4.1. | Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania terenu na obszarach występowania do charakteru, skali i rodzaju zagrożeń naturalnych, w szczególności powodziowych. | W„A” |
| 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. | W„A” |
| 1.4.3. | Zasada dostosowywania stopnia i sposobu zabezpieczenia przeciwpowodziowego do charakteru, funkcji, przeznaczenia oraz istniejącego zagospodarowania terenu. | W„A” |
| 1.4.4. | Zasada realizacji nowej infrastruktury przeciwpowodziowej wówczas, gdy zagrożenia powodziowego nie można ograniczyć przez działania nietechniczne. | W„A” |
| 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. | R |
| 1.4.6. | Zasada wyprzedzającej lub równoległej budowy na terenach zabudowywanych urządzeń odbierających lub retencjonujących wody opadowe i roztopowe. | W„A” |
| 1.4.7. | Zasada uwzględniania i określania w lokalnych dokumentach planistycznych rozwiązań opartych na zintegrowanym gospodarowaniu zasobami wodnymi w obrębie zlewni - w oparciu o działy wodne (naturalne granice zlewni niezależnie od podziałów administracyjnych); brak uwzględnienia tej zasady w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy wymaga indywidualnego uzasadnienia w tym dokumencie. | U |
| 1.4.8. | 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. | W„A” |
| 1.4.9. | Zasada wskazywania w gminnych dokumentach planistycznych sposobów podnoszenia retencyjnej pojemności zlewni, jako elementów ochrony przed powodzią i suszą, a w szczególności:
1) zwiększenia retencji wodnej w drodze wyznaczenia powierzchni pod budowę zbiorników retencyjnych, a także terenów mikroretencji obszarowej i przyobiektowej;
2) maksymalnego zatrzymywania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu;
3) przeciwdziałania nadmiernemu uszczelnianiu terenów zurbanizowanych. | U |
| 1.4.10. | Zasada ochrony ekosystemów wodnych i innych istotnych dla retencji naturalnej – przez zachowanie i odtwarzanie naturalnych ekosystemów (w tym mokradł i torfowisk, łąk i lasów nadrzecznych, śródleśnych zbiorników wodnych, starorzeczy), renaturalizację cieków i wód stojących. | W„A” |

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.4.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
------	-----------------------------	---------------------------------------	---------------

1.	<p>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 <i>Programu działań dla Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły</i> (Tabl. 7, poz. 1–46), w tym m.in.:</p> <p>do 2020 roku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – przebudowa ostróg na rzece Wiśle w km 933–847; 2) przebudowa stopnia Przegalina na Martwej Wiśle; 3) przebudowa ujścia Wisły etap II; 4) budowa nowych wrót sztormowych na rzece Tuga; 5) podwyższenie prawego (km 0+300 - 3+500) wału przeciwpowodziowego rzeki Piaśnicy na wysokości Dębek; 6) przebudowa urządzeń rozrządu wody w Karwieńskich Błotach (gm. Krokowa i m. Władysławowo); 7) zwiększenie przepustowości rzeki Cedron poprzez pogłębienie koryta rzeki oraz przebudowę budowli (km 1+117, 1+430, 1+508) ograniczających bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych; 8) 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; 9) przebudowa brzegów rzeki Radunia: brzeg lewy (w km 8+500 – 11+000), brzeg prawy (w km 9+700 – 11+000); 10) przebudowa stacji pomp Olszanica (gm. Sadlinki) oraz Koszwały 7 i 13 (gm. Cedry Wielkie); 11) 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); 12) przebudowa lewego (km 0+000 - 9+000, gm. Sztutowo) i prawego (km 0+000 - 9+100, gm. Stegna, Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Szkarpawy; 13) 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); 14) 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; 15) przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański); 16) przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki; 17) budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki (gm. Subkowy); 18) budowa stacji pomp Międzyłęż wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny; 19) odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000); 20) przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego; 	<p>Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej Gdańsk</p> <p>Zarząd Melioracji i Urząd. Wodnych</p>	<p>U</p>
----	---	--	----------

- 21) przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki;
- 22) przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna;
- 23) budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo);
- 24) umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb;
- 25) przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie);
- 26) budowa obiektu odcinającego na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie);
- 27) przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki);
- 28) przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego (gm. Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie);
- 29) odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork);
- 30) odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk);
- 31) przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych;
- 32) 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;
- 33) budowa prawego wału Optywu Motławy od ulicy Zawodników do ulicy Elbląskiej (m. Gdańsk);
- 34) budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy (m. Gdańsk);
- 35) przebudowa pompowni polder Płonia (m. Gdańsk);
- 36) przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku;
- 37) wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka;
- 38) 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;
- 39) podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych;
- 40) odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego do parametrów wynikających z map zagrożenia powodziowego;
- 41) przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno (km 0+000 - 3+100, m. Krynica Morska);
- 42) przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno" (m. Krynica Morska);
- 43) przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu,

Urząd Morski w Gdyni

Urząd Morski w Gdyni

Urząd Morski w Gdyni

Urząd Morski w Gdyni

	44) przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich; 45) budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25); po 2020 roku: 46) zadania przewidziane do realizacji w ramach <i>Programu Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030</i> - etap III i IV.	Urząd Morski w Gdyni Urząd Morski w Gdyni	
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: 1) budowa 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 Demptowski, 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;	JST	W„A”
3.	Budowa, przebudowa systemów kanalizacji opadowej oraz zastosowanie w obszarze ich obsługi rozwiązań i urządzeń technicznych, które przyczynią się do zatrzymania i/lub spowolnienia spływu wód opadowych i roztopowych do odbiornika oraz doczyszczania (rozwiązania przestrzenne i techniczne, wspomagające retencję powierzchniową i podziemną, infiltrację wód do gruntu itp.): do 2020 roku: 1) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych (Malbork); 2) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Wejherowo, Reda, Rumia, Pruszcz Gdański, Kosakowo, gm. Pruszcz Gdański, gm. Wejherowo).	samorządy gminne	W„A”
4.	Budowa lokalnych i indywidualnych systemów do zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich opadu, które przyczynią się do zatrzymania i/lub wykorzystania wód opadowych (rozszczanie powierzchniowe i podziemne do gruntu, retencjonowanie powierzchniowe i podziemne, wykorzystanie wody do celów domowych i gospodarczych).	samorządy gminne	W„A”
5.	Upowszechnianie rozwiązań technicznych w zakresie instalacji umożliwiających wykorzystanie wody opadowej i wody szarej – przede wszystkim w obiektach zbiorowego zakwaterowania, zakładach przemysłowych oraz centrach rekreacji i sportu.	samorządy gminne	R
6.	Renaturyzacja koryt cieków i ich brzegów.	JST	R
7.	Opracowanie ponadlokalnych programów (koncepcji) zlewniowego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych dla intensywnie urbanizujących się terenów miejskich i podmiejskich.	samorządy gminne związki międzygminne	W„A”
8.	Redukowanie uciążliwości silnych wiatrów przez nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż miedz śródpolnych, w szczególności na Żuławach (wiatrochrony).	samorządy gminne	R

9.	Stabilizacja i zabezpieczanie terenów osuwiskowych z zachowaniem ich wartości przyrodniczo-krajobrazowych.	urzędy morskie samorządy gminne	R
10.	<p>Utrzymanie brzegu morskiego na całej długości w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w tym: określonych odcinków wybrzeża w rejonach Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego, Zalewu Wiślanego i otwartego morza, realizowane w ramach przedsięwzięć określonych w <i>Programie Ochrony Brzegów Morskich</i> (Tabl. 7, poz. 47–81).</p> <p>1) utrzymanie i odtworzenie wydm i plaż;</p> <p>2) utrzymanie i budowa systemów ochrony brzegu morskiego;</p> <p>3) przebudowa i modernizacja nabrzeży portowych i dostosowanie ich do zmian wynikających z podnoszenia się poziomu morza.</p>	Urząd Morski w Gdyni	U

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.

C.2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO

Opis i uzasadnienie Celu 2.:

Istotnym problemem rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa jest niedostateczna wielofunkcyjność struktury funkcjonalno-przestrzennej i jej niewystarczające oddziaływanie na konkurencyjność poszczególnych obszarów województwa. Liczne bariery rozwojowe ograniczają możliwości wykorzystania wewnętrznych potencjałów związanych z zasobami przestrzeni (np. kopaliny, wody, lasy, powietrze czy istniejące zainwestowanie) jako czynnikami rozwoju regionalnej i lokalnej gospodarki, np. w zakresie turystyki, produkcji OZE, przetwórstwa rolno-spożywczego, leśnego itp. Przełamanie tych barier utrudnia niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa, zarówno drogowa, jak i kolejowa, co ogranicza podaż dobrych terenów inwestycyjnych, przepływ *know-how* i idei, hamując przy tym rozwój struktur wielofunkcyjnych – odpornych na zawirowania koniunkturalne w gospodarce. W wielu miejscach nie w pełni wykorzystywane są predyspozycje wynikające z renty nadmorskiego położenia, sąsiedztwa infrastruktury transportowej i energetycznej, co ogranicza 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.

Potrzeby obronne państwa wymagają niezakłóconego funkcjonowania systemu obiektów i kompleksów wojskowych oraz sprawnej realizacji inwestycji obronnych. Liczne przedsięwzięcia w tym zakresie rodzą konflikty przestrzenne, które nie pozwalają należycie zabezpieczyć potrzeb bezpieczeństwa i obronności państwa.

Przesłanki sformułowania Celu 2.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

- 1) słaba oferta atrakcyjnych terenów inwestycyjnych pod rozwój funkcji metropolitalnych, w tym zwłaszcza gospodarczych;
- 2) słaba oferta turystyczna całoroczna, lub co najmniej wydłużająca sezon turystyczny;
- 3) rozwijający się węzeł transportowo-logistyczny, niska spójność transportowa, obniżająca konkurencyjność całego regionu i stanowiąca barierę rozwojową jego części;
- 4) potencjalne nowe systemowe źródła energii w regionie, potencjał dla ukształtowania hubu paliwowo-energetycznego oraz stan infrastruktury elektroenergetycznej, ograniczający rozwój odnawialnych źródeł energii;
- 5) 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.

Osiąganie celu będzie możliwe 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 2.:

- 1) ponownie zagospodarowane pod działalność gospodarczą obszary przemysłowe, postoczniove, popegeerowskie i inne;

- 2) możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o zachowane w dobrym stanie zasoby kopalin, wód, gleb o najwyższej przydatności rolniczej, lasów i powietrza;
- 3) atrakcyjnie zlokalizowane i uzbrojone tereny inwestycyjne przyciągające inwestorów zewnętrznych i tworzących trwałe miejsca pracy, w szczególności w branżach o największym potencjale rozwoju;
- 4) ukształtowana w oparciu o zasoby i walory przestrzeni oraz dziedzictwo historyczne całoroczna i kompleksowa oferta turystyczna;
- 5) racjonalna regionalna sieć transportowa województwa, zintegrowana z transeuropejską siecią transportową;
- 6) racjonalnie rozmieszczone nowe źródła energii, w tym OZE, sprawnie funkcjonująca sieć przesyłowa i dystrybucyjna energii elektrycznej i ciepłej;
- 7) zlokalizowany w regionie hub paliwowo-energetyczny, wykorzystujący potencjał nadmorskiego położenia;
- 8) warunki zapewniające wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie zagrożeń militarnych i cywilizacyjnych.

Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 2.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010–2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia ponownie zagospodarowanych terenów przemysłowych (ha)	zostanie oszacowana w 2017 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 2017 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	1.481 (2015)	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 (%)	46,1 (2013)	100	GUS
Udział energii elektrycznej wytwarzanej z OZE, w tym z mikroźródeł, w ogólnym jej zużyciu w województwie (%)	19,5 (2014)	30	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.1.

K.2.1. ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Identyfikacji strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych oraz określeniu zasad ich zagospodarowania i priorytetowych działań odpowiadających ich zróżnicowanej specyfice



Tworzeniu warunków dla wzmocnienia istniejących i rozwoju nowych funkcji metropolitalnych



Kształtowaniu wysokiej jakości przestrzeni publicznych o randze metropolitalnej

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 funkcjonalną¹⁸⁶, 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 grup¹⁸⁷, z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji:
- WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA (I W)¹⁸⁸,
USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU (II B),
BADANIA, NAUKA I INNOWACJE (III N),
SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA (IV R),
TERENOCHŁONNE FUNKCJE GOSPODARCZE (V G).
- Brak uwzględnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych oraz specyficznych typów działań dla tych obszarów wymaga indywidualnego uzasadnienia.
- 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 rozwijającym 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.

U

W„A”

W„A”

W„A”

R

R

¹⁸⁶ 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.

¹⁸⁷ Dla każdej grupy określone zostały specyficzne działania i przedsięwzięcia (tabela: numery 5–27).

¹⁸⁸ Oznaczenia stosowane na rysunku i w tabeli z działaniami i przedsięwzięciami.

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

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
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).	wszystkie podmioty mające wpływ na rozwój funkcji metropolitalnych oraz kształtowanie metropolitalnych przestrzeni publicznych	W„AB”
2.	Wzmacnianie potencjału w otoczeniu integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych poprzez: <ol style="list-style-type: none"> 1) budowę, przebudowę i modernizację węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych; 2) lokalizację w pobliżu integracyjnych węzłów transportowych obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery: <ol style="list-style-type: none"> a) badań, nauki i innowacji (głównie w strefie śródmiejskiej i w paśmie rozwoju związanym z oddziaływaniem PKM), b) terenochłonnych funkcji gospodarczych (poza strefą śródmiejską); 3) stworzenie „bram metropolii” – standaryzowanego systemu punktów obsługi ruchu turystycznego, integrujących obsługę informacyjną oraz komunikacyjną turystów w: portach lotniczych (Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Gdynia-Kosakowo), terminalach promowych (Gdańsk-Westerplatte, Gdynia-Port), dworcach kolejowych (Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Sopot). 	JST PKP SKM w Trójmieście samorządy gminne podmioty gospodarcze uczelnie wyższe samorządy gminne zarządcy terminali portowych (promowych i lotniczych) oraz dworców	W„AB” W„AB” R
3.	Kompleksowa modernizacja i podnoszenie jakości przestrzeni publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem: <ol style="list-style-type: none"> 1) stref 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; 2) kampusów uczelni wyższych i ich połączenia ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną w ich bezpośrednim otoczeniu; 3) terenów rekreacji o randze metropolitalnej; 4) terenów organizacji prestiżowych imprez o randze metropolitalnej; 5) terenów wokół integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych. 	samorządy gminne samorządy gminne uczelnie wyższe samorządy gminne samorządy gminne samorządy gminne samorządy gminne zarządcy infrastruktury	R W„A” W„A” W„A” W„A” W„A”

4.	Kompleksowe 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 Portu Lotniczego im. Lecha Lecha Wałęsy – Airport City).	samorządy gminne podmioty zarządzające obszarami rozwoju funkcji metropolitalnych o dużych powierzchniach	W„A”
Specyficzne działania i przedsięwzięcia ukierunkowane na tworzenie warunków do wzmacniania istniejących i rozwoju nowych strategicznych obszarów funkcji metropolitalnych, z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji (I–V):			
WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA (IW)			
Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w wielofunkcyjnych śródmieściach:			
<u>Ukształtowane struktury śródmiejskie w rdzeniu metropolii</u>			
Gdańsk:			
<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), 			
Gdynia:			
<ul style="list-style-type: none"> • Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje Forum Kultury oraz Skwer Kościuszki wraz z Molem 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), 			
Sopot:			
<ul style="list-style-type: none"> • wielofunkcyjne centrum obejmujące obszary wzdłuż osi ulicy Bohaterów Monte Cassino (oś kultury i rozrywki), zakończonej na wschodzie molem i na zachodzie Operą Leśną, oraz obszar przybrzeżny Zatoki Gdańskiej z zabudową kuracyjną, plażami i parkami (W3). 			
<u>Struktury śródmiejskie miast rdzenia metropolii – ukształtowane w głównych zarysach, wymagające przekształceń i/lub posiadające rezerwy terenowe</u>			
Gdańsk:			
<ul style="list-style-type: none"> • 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 Opływem 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:			
<ul style="list-style-type: none"> • 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 pirsem Dalmoru (W7). 			
<u>Strefy śródmiejskie miast o potencjale do rozwoju funkcji metropolitalnych, poza rdzeniem obszaru metropolitalnego</u>			
Tczew:			
<ul style="list-style-type: none"> • Stare Miasto z Nadwiślańską Strefą Usług Turystycznych (front wodny) (W9), • teren byłej jednostki wojskowej – docelowe tzw. Nowe Centrum Tczewa (B7), 			
Malbork:			
<ul style="list-style-type: none"> • Stare Miasto z Zespołem Zamkowym oraz rozszerzeniem w stronę terenów rekreacyjnych (na północ) i terenów śródmieścia (na południe) oraz wzdłuż bulwarów rzeki Nogat – waterfront (R14), 			
Wejherowo:			

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

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych w WIELOFUNKCYJNYCH ŚRÓDMIEŚCIACH (IW):

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
5. IW1	<p>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:</p> <p><i>wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego</i> (instytucje kultury, centra wystawiennicze, centra kongresowe, śródmiejskie tereny rekreacyjne, sportowe i rozrywkowe),</p> <p><i>działalności gospodarczej</i> (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),</p> <p><i>zarządzania i organizacji</i> (placówki dyplomatyczne, instytucje polityki międzynarodowej, urzędy i agencje administracji samorządowej, rządowej i kościelnej, przedstawicielstwa organizacji międzynarodowych oraz organizacji sektora non-profit),</p> <p><i>nauki, badań i innowacji</i> (uczelnie wyższe, instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe),</p> <p><i>zielonej infrastruktury</i> (parki, zieleńce, zielone pierścienie miast),</p> <p>w tym:</p>	<p>JST instytucje kultury podmioty gospodarcze uczelnie wyższe</p>	W„AB”
	1) budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku (Tabl. 8, poz.4);	Muzeum II WŚ	U
	2) podniesienie atrakcyjności infrastruktury Teatru Wybrzeże w Gdańsku (modernizacja Dużej Sceny i Sceny Malarnia wraz z podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w otoczeniu obiektu) (Tabl. 8, poz. 7);	Teatr Wybrzeże w Gdańsku	U
	3) podniesienie atrakcyjności siedziby głównej Muzeum Narodowego w Gdańsku (działania rewaloryzacyjne historycznego zespołu pofranciszkańskiego);	Muzeum Narodowe w Gdańsku	W„B”
	4) modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu Zbrojownia Sztuki Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku (Tabl. 8, poz. 5);	Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku	U
	5) rewaloryzacja i adaptacja kościoła św. Jana w Gdańsku na Centrum św. Jana – Etap II (Tabl. 8, poz. 6);	Nadbałtyckie Centrum Kultury	U
	6) 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 wzmacniającej jego wizerunek);	Miasto Gdańsk	W„A”
	7) utworzenie siedziby Oddziału Afrykanistycznego Muzeum Archeologicznego w Gdańsku (adaptacja budynku przy Kanale na Stępcze);	Muzeum Archeologiczne w Gdańsku	W„AB”
	8) utworzenie Muzeum Günтера Grassa (adaptacja Domu Dobroczynności – dawnego Sierocińca w Gdańsku);	Miasto Gdańsk	W„A”
	9) utworzenie oddziału sztuki współczesnej Muzeum Narodowego w Gdańsku (adaptacja zabudowy postoczniowej na terenie Młodego Miasta w Gdańsku);	Muzeum Narodowe w Gdańsku	W„AB”

	<p>10) ukształtowanie kompleksowej oferty kulturalnej bazującej na dziedzictwie kulturowym Zamku w Malborku;</p> <p>11) utworzenie Muzeum Historii Mostownictwa w Tczewie (w ramach kompleksowej rewitalizacji zabytkowego mostu w Tczewie);</p> <p>12) budowa Muzeum Żeglarstwa na Molo Rybackim w Gdyni;</p> <p>13) realizacja Forum Kultury w Gdyni, obejmującego nową siedzibę Teatru Miejskiego, Multitekę i Galerię Sztuki;</p> <p>14) nowa lokalizacja Opery Bałtyckiej.</p>	<p>Muzeum Zamkowe w Malborku Miasto Malbork</p> <p>JST</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>JST Opera Bałtycka</p>	<p>W„AB”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„AB”</p>
<p>6. IW2</p>	<p>Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym:</p> <p>1) 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, m.in.:</p> <p>a) realizacja biegnącego od terenów Młodego Miasta do Optywu 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,</p> <p>b) 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;</p> <p>2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (np. w drodze konkursu), następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych);</p> <p>3) podniesienie jakości priorytetowych przestrzeni publicznych, w tym w zakresie:</p> <p>a) nawierzchni, zieleni, małej architektury (np. Droga Królewska w Gdańsku, otoczenie Zespołu Zamkowego oraz Szkoły Łacińskiej w Malborku),</p> <p>b) nawierzchni, zieleni, małej architektury oraz ograniczenia ruchu samochodowego, w tym funkcji parkingowej (np. plac przed katedrą w Oliwie, Targ Węglowy w Gdańsku);</p> <p>4) wprowadzenie regulacji w zakresie estetyki sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, w szczególności w miejscach o największym prestiżu (m.in. Długie Pobrzeże w Gdańsku, Skwer Kościuszki w Gdyni wraz z otoczeniem);</p> <p>5) 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 oraz poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnątrzmijskich (m.in. Młode Miasto jako miejsce cumowania jednostek pływających).</p>	<p>samorządy gminne</p> <p>Miasto Gdańsk Urząd Morski w Gdyni</p> <p>Miasto Gdynia Urząd Morski w Gdyni</p> <p>samorządy gminne</p> <p>samorządy gminne</p> <p>samorządy gminne</p> <p>samorządy gminne Zarząd Portu Gdańsk Urząd Morski w Gdyni</p>	<p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
<p>7. IW3</p>	<p>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 wyłączzonego lub ograniczonego ruchu samochodowego, m.in.:</p>	<p>samorządy gminne zarządcy dróg</p>	<p>W„A”</p>

	1) zmiany układu komunikacyjnego, umożliwiające ograniczenie lub wyłączenie ruchu samochodowego na ulicach Opata Jacka Rybińskiego i Stary Rynek Oliwski w Gdańsku.	Miasto Gdańsk	W„A”
8. IW4	Wprowadzanie ograniczeń dostępności miejsc parkingowych w przestrzeniach publicznych, z jednoczesnym wprowadzaniem rozwiązań alternatywnych (parkingi podziemne, wielopoziomowe oraz relokacja parkingów na obrzeża śródmieść – w szczególności w bezpośrednie sąsiedztwo integracyjnych węzłów i przystanków transportu zbiorowego).	samorządy gminne	W„A”
9. IW5	Zwiększenie wykorzystania potencjału artystycznych uczelni wyższych (również ich zaplecza infrastrukturalnego) do udziału w kreowaniu wydarzeń artystycznych, a także do zagospodarowania przestrzeni publicznych w ich sąsiedztwie.	uczelnie wyższe samorządy gminne	R

USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU (IIB)

Strategiczne obszary rozwoju usług otoczenia biznesu:

Strefy śródmiejskie

Gdańsk:

- 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 Zaspą-Gdańsk Oliwa oraz kompleksy biurowe Olivia Bussines Centre, okolice skrzyżowania ul. Abrahama i al. Grunwaldzkiej (część NB2),
- teren po byłych ogródkach działkowych przy skrzyżowaniu ulic Opackiej i Grunwaldzkiej,

Gdynia:

- tereny pomiędzy al. Zwycięstwa i linią kolejową na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana w kierunku Orłowa,

Sopot:

- pas terenu pomiędzy Al. Niepodległości i terenami kolejowymi (oś administracji i biznesu) w Sopocie (B5),

Tczew:

- teren byłej jednostki wojskowej – docelowe tzw. Nowe Centrum Tczewa (B7).

Rejony istotnych obiektów generujących potencjał dla rozwoju usług otoczenia biznesu

- rejony parków naukowo-technologicznych: Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (część N1) w Gdańsku, Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadującego z nim obszaru Redłowa Przemysłowego wraz z 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, Obtuże (B6),
- Bałtycki Port Nowych Technologii zlokalizowany na terenach po Stoczni Gdynia,
- otoczenie potencjalnego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo – rejon ul. Derdowskiego w gminie Kosakowo.

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju USŁUG OTOCZENIA BIZNESU (IIB):

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
------	-----------------------------	---------------------------------------	---------------

10. IIB1	<p>Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:</p> <p><i>instytucji otoczenia biznesu</i> (centra finansowe, banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości),</p> <p><i>wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego</i> (centra kongresowe),</p> <p><i>działalności gospodarczej</i> (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),</p> <p><i>badań i innowacji</i> (instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości).</p>	<p>JST podmioty gospodarcze jednostki naukowo-badawcze uczelnie wyższe</p>	<p>W„AB”</p>
11. IIB2	<p>Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych tworzących spójne ciągi łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne; 2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze (m.in.: plac przy Hali Olivia) poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (np. w drodze konkursu), następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych). 	<p>samorządy gminne podmioty gospodarcze</p>	<p>W„A”</p>
12. IIB3	<p>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, m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) opracowanie całościowej koncepcji zagospodarowania przestrzennego otoczenia Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy (Airport City), 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. 	<p>samorządy gminne podmioty gospodarcze</p> <p>Zarząd Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy SWP</p> <p>Miasto Gdańsk Gmina Żukowo Powiat kartuski podmioty gospodarcze</p>	<p>W„A”</p> <p>W„AB”</p>
13. IIB4	<p>Wykorzystanie bezpośredniego sąsiedztwa strefy rozwoju usług biznesu i nauki do intensyfikacji współpracy pomiędzy środowiskiem naukowym i biznesowym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sąsiedztwa kompleksów biurowych w Oliwie i Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego (np. wspólna infrastruktura rekreacyjno- sportowa realizowana w formule ppp); 2) sąsiedztwa Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego i kampusów Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego. 	<p>samorządy gminne uczelnie wyższe podmioty gospodarcze</p>	<p>W„A”</p>
14. IIB5	<p>Wspieranie działań związanych z wdrażaniem rozwiązań typu smart (w tym energooszczędnych) w realizacji nowych i modernizowanych struktur.</p>	<p>podmioty gospodarcze</p>	<p>R</p>

15. IIB6	Zwiększenie wykorzystania potencjału przestrzeni publicznych w sąsiedztwie obiektów w kompleksach biurowych po godzinach ich funkcjonowania.	podmioty gospodarcze	R
BADANIA, NAUKA I INNOWACJE (IIIN)			
<p>Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w zakresie badań, nauki i innowacji:</p> <p><u>Tereny istniejących kampusów uczelni wyższych wraz z terenami rozwojowymi w ich bezpośrednim sąsiedztwie</u></p> <p>Gdańsk:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tereny Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego z rozwinięciem w kierunku Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (N1), • tereny Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego wraz z otoczeniem oraz teren pomiędzy al. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku pomiędzy przystankami SKM Gdańsk Zaspą–Gdańsk Oliwa oraz kompleksy biurowe Olivia Bussines Centre i okolice Szpitala Marynarki Wojennej (NB2), • tereny Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu wraz z obszarem ograniczonym ulicami Wiejską, Czyżewskiego, Opacką i Grunwaldzką (NB3), <p>Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kampus uniwersytecki Akademii Morskiej (N5), • kampus Akademii Marynarki Wojennej (N6), • kampus Uniwersytetu Gdańskiego, • Międzywydziałowy Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego, <p>Sopot:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kampus Uniwersytetu Gdańskiego (N4). <p><u>Tereny o potencjale do lokalizacji nowych placówek naukowo-badawczych</u></p> <p>Gdynia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rejon Chwarzno-Wiczlino, stanowiący potencjalną rezerwę 62 ha dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym, np. kampus uniwersytecki (N7). 			
Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji związanych z NAUKĄ, BADANIAMI I INNOWACJAMI (IIIN):			
L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
16. IIIN1	<p>Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:</p> <p><i>nauki, badań i innowacji</i> (uczelnie wyższe, instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości),</p> <p><i>wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego</i> (centra kongresowe, urzędnia sportowe i rekreacyjne),</p> <p><i>instytucji otoczenia biznesu</i> (wspieranie przedsiębiorczości),</p> <p><i>działalności gospodarczej</i> (biura, hotele, usługi gastronomii),</p> <p>w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) utworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej w Gdańsku w ramach projektu Radioteleskop 90m – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej; 2) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Uniwersytetu Gdańskiego (UG): <ol style="list-style-type: none"> a) rozbudowa budynku Wydziału Matematyki, Fizyki i Informatyki UG, 	<p>JST uczelnie wyższe jednostki naukowo-badawcze podmioty gospodarcze</p> <p>uczelnie wyższe</p> <p>Uniwersytet Gdański</p>	<p>W„AB”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>

<p>b) rozbudowa budynku Wydziału Oceanografii i Geografii UG;</p> <p>3) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Politechniki Gdańskiej (PG), budowa:</p> <p>a) <i>Centrum Ekoinnowacji PG wraz z Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich,</i></p> <p>b) Pawilonu Technologicznego Wydziału Chemicznego,</p> <p>c) Zespołu Laboratoriów Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki - <i>Technologia dla Społeczeństwa Wiedzy,</i></p> <p>d) Laboratorium Technologii Drogowych wraz z zespołem laboratoriów ciężkich,</p> <p>e) drugiego budynku dla Wydziału Zarządzania i Ekonomii II,</p> <p>f) laboratorium i prototypowni robotyki podwodnej przy Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa,</p> <p>g) Regionalnego Laboratorium ITS – <i>Regionalne Laboratorium Naukowo-Badawcze i Dydaktyczne Inteligentnych Systemów Transportu,</i></p> <p>h) <i>Design Factory</i> – budynku na potrzeby realizacji interdyscyplinarnych projektów zespołowych studentów i doktorantów PG;</p>	<p>Politechnika Gdańska</p>	<p>W„A”</p>
<p>4) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (GUMed):</p> <p>a) budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego GUMed (Tabl. 9, poz. 2),</p> <p>b) utworzenie Centrum Badawczego Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego GUMed,</p> <p>c) utworzenie Centrum Medycyny Pediatricznej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego GUMed;</p>	<p>Gdański Uniwersytet Medyczny</p>	<p>W„A”</p> <p>U</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
<p>5) utworzenie Pomorskiego Centrum Symulacji Morskich i Centrum Edukacji Morskiej przy Akademii Morskiej;</p>	<p>Akademia Morska w Gdyni</p>	<p>W„A”</p>
<p>6) rozbudowa akademickiego zaplecza sportowo-rekreacyjnego:</p> <p>a) budowa <i>Centrum Sportowego Uniwersytetu Gdańskiego,</i></p> <p>b) budowa <i>Centrum sportowo-rekreacyjnego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego,</i></p> <p>c) budowa <i>Centrum Sportowo-Rekreacyjnego Akademii Morskiej,</i></p> <p>d) rozbudowa <i>Centrum Sportu Akademickiego Politechniki Gdańskiej,</i></p> <p>e) rozbudowa <i>Akademickiego Centrum Sportowego</i> przy Akademii Marynarki Wojennej (kryty basen pływacki i stadion lekkoatletyczny wraz z zapleczem);</p>	<p>uczelnie wyższe</p>	<p>W„A”</p>
<p>7) rozbudowa akademickiego zaplecza socjalnego:</p> <p>a) budowa domu studenckiego mieszkalnego Uniwersytetu Gdańskiego,</p> <p>b) budowa domu studenckiego wraz z zapleczem przy Akademii Marynarki Wojennej,</p> <p>c) budowa <i>Studenckiego Domu Marynarza Akademii Morskiej.</i></p>	<p>uczelnie wyższe</p>	<p>W„A”</p>

17. IIIN2	<p>Przygotowanie całościowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego kampusów uczelni wyższych (wraz z założeniem kolejnych etapów ich 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, w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 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; 2) opracowanie koncepcji rozwoju kampusu Politechniki Gdańskiej z uwzględnieniem planowanych zmian układu komunikacyjnego w jego bezpośrednim otoczeniu oraz wypracowanie nowego reprezentacyjnego wejścia na teren Kampusu Politechniki Gdańskiej ze strony obszaru obecnego skrzyżowania ul. Do Studzienki i Fiszera; 3) opracowanie koncepcji rozwoju kampusu Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego z uwzględnieniem planowanych zmian układu komunikacyjnego w jego bezpośrednim otoczeniu; 4) opracowanie koncepcji rozwoju kampusu uniwersyteckiego Akademii Morskiej w Gdyni. 	uczelnie wyższe samorządy gminne	W„A”
18. IIIN3	Podniesienie jakości istniejących przestrzeni publicznych wewnątrz kampusów, a także stref w ich bezpośrednim otoczeniu, w tym dojść do węzłów i przystanków transportu zbiorowego.	uczelnie wyższe samorządy gminne	W„A”
19. IIIN4	Wspieranie działań związanych z wdrażaniem rozwiązań typu <i>smart</i> (w tym energooszczędnych) w realizacji nowych i modernizowanych struktur.	uczelnie wyższe	R
20. IIIN5	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.	uczelnie wyższe NGO	R
21. IIIN6	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).	uczelnie wyższe instytucje kultury jednostki naukowo- badawcze NGO	R
SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA (IVR)			
<p>Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych z zakresu sportu i rekreacji: <u>Tereny zieleni rekreacyjnej – w większości urządzonej – o znaczeniu ponadlokalnym</u> Gdańsk-Sopot-Gdynia</p> <ul style="list-style-type: none"> • nadmorska przestrzeń przyrodniczo-rekreacyjna, rozciągająca się od terenów Parku Brzeźnińskiego 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), <p>Gdańsk:</p>			

- 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 brzegiem Zatoki od portu rybackiego, w powiązaniu z obiektami Muzeum Obrony Wybrzeża (R5).

Otwarte tereny zieleni rekreacyjnej o znaczeniu ponadlokalnym, mające 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 wokół zbiornika "Jasień" z rozwinięciem w kierunku Matemblewa na północ od trasy PKM i wokół zbiornika Wróbla Staw (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 Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Oliwie,
 - Stadion Lechia,
 - Stadion 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 Sopotkiego Klubu Tenisowego,
- Władysławowo:
- tereny Centralnego Ośrodka Sportu OPO *Cetniewo* we Władysławowie z rozszerzeniem w kierunku portu (R17).

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju FUNKCJI SPORTU I REKREACJI O ZNACZENIU PONADLOKALNYM (IVR):

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
22. IVR1	<p>Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów oraz kształtowanie przestrzeni publicznych o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:</p> <p><i>wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego</i> (obiekty i urządzenia sportowe i rekreacyjne, elementy małej architektury, rekreacyjne trasy piesze i rowerowe), <i>zielonej infrastruktury</i> (parki, zieleńce, zielone pierścienie miast),</p> <p>w tym:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) budowa basenu olimpijskiego w ramach Gdyńskiego Centrum Sportu; 2) budowa stadionu lekkoatletycznego spełniającego standardy i zalecenia światowej federacji lekkoatletycznej (IAAF); 3) budowa Narodowego Centrum Sportów Motorowych w Gdańsku; 4) rozbudowa Miejskiego Ogrodu Zoologicznego Wybrzeże w Gdańsku; 5) rozbudowa Akwarium Gdyńskiego; 6) rozbudowa Leśnego Ogrodu Botanicznego Marszewo w Gdyni; 7) realizacja Nadmorskiego Ogrodu Botanicznego w Parku Kolibki w Gdyni; 8) modernizacja Opływu Motławy w Gdańsku; 9) realizacja ośrodka sportów zimowych w Gdyni; 10) budowa otwartego kąpieliska „Wodne Ogrody” w Wejherowie. 	<p>samorządy gminne instytucje sportu podmioty gospodarcze jednostki naukowo-badawcze</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Wejherowo</p>	W„A”
23. IVR2	Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym m.in.:	JST podmioty gospodarcze i inne	W„A”

	<p>1) 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;</p> <p>2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (np. w drodze konkursu), następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych);</p> <p>3) 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 – wyznaczenie i oznakowanie wejść i szlaków, zagospodarowanie wybranych przestrzeni, m.in. w ramach projektów dotyczących: zagospodarowania Wyspy Sobieszewskiej (Pas Nadmorski Wschodni), zrównoważonego zagospodarowania strefy buforowej lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, uprządkowania Doliny Radości;</p> <p>4) podniesienie funkcjonalności oraz estetyki miejsc stanowiących zaplecze obsługi ruchu turystycznego oraz rekreacji mieszkańców metropolii, w tym sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, przede wszystkim w rejonach plaż oraz marin, a także w miejscach symbolicznych o największym prestiżu (np. teren w otoczeniu Pomnika Westerplatte i Twierdzy Wisłoujście);</p> <p>5) opracowanie i wprowadzenie przez gminy nadmorskie standardów funkcjonalno-estetycznych zagospodarowania pasa nadmorskiego, uwzględniających wytyczne ilościowe i jakościowe dotyczące lokalizacji obiektów, jak również standardy estetyczne;</p> <p>6) 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, oraz poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnątrzmięjskich.</p>	<p>samorządy gminne</p> <p>samorządy gminne</p> <p>samorządy gminne Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych RDLP Gdańsk Urząd Morski w Gdyni</p> <p>samorządy gminne RDLP Gdańsk Urząd Morski w Gdyni PWKZ w Gdańsku</p> <p>samorządy gminne</p> <p>samorządy gminne Zarząd Portu Gdańsk Urząd Morski w Gdyni</p>	
24. IVR3	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.: Dolina Świemirowska w Sopocie, Gdynia Mały Kack, Orłowo i Redłowo, Gdańsk Przymorze, Zaspą, Nowy Port oraz północna część miasta Malbork) w celu ich integracji funkcjonalnej z obszarami otaczającymi i wykorzystania rekreacyjnego, do czasu ich zagospodarowania zgodnego z przeznaczeniem, określonym w planach miejscowych.	samorządy gminne ROD	R
25. IVR4	Przygotowanie planistyczne (w tym zabezpieczenie przed przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją) obszarów o zidentyfikowanym potencjale dotyczącym możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji metropolitalnych (parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne) poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów w dokumentach planistycznych, opracowanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennych i przygotowanie oferty inwestycyjnej.	samorządy gminne	W „A”
TERENOCHŁONNE FUNKCJE GOSPODARCZE (VG)			
Strategiczne obszary rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych ¹⁸⁹:			

¹⁸⁹ 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),

Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług¹⁹⁰ w otoczeniu Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku

Gdańsk:

- 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**),

Żukowo:

- teren o powierzchni 60 ha (obszary działek w obrębie Czaple) (**G8**),
- teren o powierzchni 143 ha (obszary działek w obrębie Barniewice) (**G4**).

Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług¹⁹¹ w sąsiedztwie portów morskich oraz pod kluczową infrastrukturę logistyczną

Gdańsk:

- w granicach portu morskiego w Gdańsku w dzielnicach Stogi i Przeróbka – teren o powierzchni 444 ha (Pomorskie Centrum Logistyczne) (**G22**),

Gdynia:

- w granicach portu morskiego w Gdyni oraz w jego zapleczu (tereny w miastach: Gdynia, Reda, Rumia, Wejherowo i gminach: Kosakowo, Wejherowo) jako Dolina Logistyczna - kompleks (około 2.015 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie lądu i wód portowych,

Tczew (miasto i gmina):

- 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**).

Inne tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług¹⁹²

Gdynia:

- teren w dzielnicy Wielki Kack wzdłuż ulicy Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta oraz sąsiadująca część obszaru Kaczych 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 (przezielone drogą) tereny o powierzchni 38 i 105 ha w miejscowości Przejazdowo (**G23**) i (**G24**), które zlokalizowane są w granicach potencjalnego kompleksu (około 1.190 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie 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**),

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, magazynowe i składowe.

¹⁹⁰ Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

¹⁹¹ Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

¹⁹² Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

- teren w miejscowości Rusocin o powierzchni 80 ha (**G26**), zlokalizowany 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 Cieplewo o powierzchni 43 ha (**G27**),

Rumia:

- teren o powierzchni 110 ha (**G16**),

Szemud:

- dwa tereny przy projektowanym węźle na S6 Koleczkowo: o powierzchni 52 ha (**G37**) i o powierzchni 52 ha (**G38**),

Tczew (miasto):

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

Tczew (gmina):

- teren w miejscowości Swarozyn o powierzchni 120 ha (**G30**),
- teren w miejscowości Gniszewo 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 uciążliwego¹⁹³

Gdańsk:

- teren w granicach portu morskiego w Gdańsku w dzielnicach Stogi i Przeróbka (Pomorskie Centrum Logistyczne) o powierzchni 478 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 Zajączkowo i Tczewskie Łąki Tczew) o powierzchni 129 ha (Terminal intermodalny w Zajączkowie Tczewskim) (**G13**),

Tczew (miasto):

- 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 Obłuże, 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 i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju TERENOCHŁONNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH (VG):

¹⁹³ Inwestycje z zakresu przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko i zakładów stwarzających ryzyko poważnej awarii przemysłowej.

Lp.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
26. VG1	Wykorzystanie (w tym zabezpieczenie przed innym przeznaczeniem i zainwestowaniem) rezerw terenowych w bezpośrednim sąsiedztwie portów w Gdańsku i Gdyni do rozwoju i wzmocnienia sektora portowo- logistycznego:	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	W„A”
	do 2020 roku: 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 Tczew;		W„AB”
	po 2020 roku: 2) 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; 3) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązanie z terminalem intermodalnym w Zajączkowie.		W„A” W„A”
27. VG2	Przygotowanie planistyczne (w tym zabezpieczenie przed przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją) obszarów o zidentyfikowanym potencjale dotyczącym możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych, mogących mieć strategiczny wpływ na pozycję konkurencyjną obszaru metropolitalnego (w tym przemysłu uciążliwego oraz baz, składów i lekkiej produkcji) oraz przygotowanie dla nich oferty inwestycyjnej; w przypadku obszarów obejmujących zasięgiem kilka gmin konieczne jest podjęcie współpracy w celu zapewnienia spójności planowania, a następnie realizacji zainwestowania tych terenów.	samorządy gminne	W„A”
Działania i przedsięwzięcia dla terenów położonych poza rdzeniem metropolii oraz zidentyfikowanymi strategicznymi obszarami rozwoju funkcji metropolitalnych:			
L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
28.	Rozwój stref śródmiejskich w miastach, w tym lokalizowanie w nich usług współtworzących ofertę metropolitalną oraz podnoszenie jakości związanych z nimi przestrzeni publicznych, m.in.:	samorządy gminne	R
	1) wykorzystanie potencjału dziedzictwa kulturowego miast i miasteczek do kształtowania oferty kulturalnej i turystycznej, np.	samorządy gminne	W„A”
	a) na bazie średniowiecznego pocysterskiego zespołu zabytkowego w Pelplinie,	Diecezja Pelplińska Gmina Pelplin	W„A”
	b) średniowiecznego zespołu miejskiego i zamku Krzyżackiego w Gniewie;	Gmina Gniew	W„A”
	2) utworzenie w Pruszczu Gdańskim placówki <i>Pruszcz Gdański mieszczański – Muzeum Historii Miasta</i> ;	Miasto Pruszcz Gdański	W„A”
29.	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, w tym:	samorządy gminne	R

	1) wykorzystanie potencjału Zespołu klasztornego Zakonu Kartuzów z Parkiem Jana Pawła II, Parkiem Solidarności i rozwinięciem w kierunku Promenady Filozofów wzdłuż zachodniego brzegu jeziora Klasztorne Małego w Kartuzach.	Gmina Kartuzy	W„A”
30.	Rozwój funkcji turystycznych, uzupełniających metropolitalną ofertę czasu wolnego w miejscach o szczególnym potencjale do włączenia w markowy, sieciowy produkt o randze co najmniej ponadregionalnej, w tym: 1) utworzenie nowego oddziału Narodowego Muzeum Morskiego – Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego w Łebie; 2) wykorzystanie dziedzictwa kulturowego Żuław do kształtowania sieciowej oferty turystycznej Pętli Żuławskiej (np. poprzez utworzenie parku etnograficznego).	samorządy gminne Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku JST instytucje kultury NGO	R W„A” W„AB”
31.	Kontynuacja, rozwój i promocja 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.	samorządy gminne NGO	R

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.2.

K.2.2. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Zwiększaniu potencjału gospodarczego i podnoszeniu atrakcyjności inwestycyjnej województwa



Ukształtowaniu warunków przestrzennych rozwoju największego węzła transportowo-logistycznego w Regionie Morza Bałtyckiego



Wzmacnianiu i rozwijaniu funkcji małych portów i przystani morskich



Rozwijaniu infrastruktury sieci szerokopasmowej umożliwiającej rozwój usług cyfrowych

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.2.:

- | | | |
|--------|---|------|
| 2.2.1. | Zasada wielofunkcyjnego kształtowania struktur przestrzeni gospodarczej w sposób minimalizujący występowanie konfliktów przestrzennych. | R |
| 2.2.2. | Zasada rozwoju terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą, w tym usługową): | |
| | 1) wykorzystujących w pierwszej kolejności tereny zainwestowane gospodarczo (<i>brown field</i>), w tym poprzemysłowe, pokolejowe, powojenne oraz popegeerowskiej zabudowy gospodarczej; | W„A” |
| | 2) w nowych lokalizacjach (<i>green field</i>) dopiero w przypadku wyczerpania zasobów przestrzeni możliwych do ponownego zagospodarowania (<i>brown field</i>), szczególnie terenów zdegradowanych, lub w sytuacji braku terenów o odpowiednich parametrach i uwarunkowaniach formalno-prawnych, przy czym zainwestowanie to musi uwzględnić wymogi ładu przestrzennego i wynikać z uzasadnionej potrzeby ¹⁹⁴ ; | W„A” |
| | 3) w bezpośrednim zasięgu oddziaływania istniejących kompleksów przemysłowych; | W„A” |
| | 4) odpowiednio powiązanych z układem drogowym i kolejowym; | W„A” |
| | 5) posiadających możliwości obsługi przez transport zbiorowy; | R |
| | 6) posiadających odpowiednią powierzchnię umożliwiającą wyznaczenie terenów zieleni buforowej, minimalizującej negatywne oddziaływanie tych terenów na obszary sąsiednie (np. w celu zmniejszenia zagrożenia hałasem). | W„A” |
| 2.2.3. | Zasada planowania strategicznych terenów inwestycyjnych ¹⁹⁵ (pod działalność gospodarczą i usługową), co oznacza, że powinny one: | W„A” |
| | 1) mieć co najmniej 20 ha powierzchni jako zwarty teren (z możliwością przyłączania obszarów sąsiednich w przyszłości), umożliwiając lokalizację różnorodnych funkcji gospodarczych; | |
| | 2) dla zwiększania potencjału inwestycyjnego i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej w miarę możliwości tworzyć komplementarną całość w powiązaniu z istniejącymi terenami zabudowy produkcyjnej lub usługowej; | |
| | 3) być korzystnie położone względem infrastruktury transportowej, przez ich zlokalizowanie: | |
| | a) w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi ekspresowej (S), | |

¹⁹⁴ Na podstawie przeprowadzonych bilansów potrzeb (wynikających m.in. z prognoz ekonomicznych) oraz istniejących i potencjalnych możliwości i ograniczeń.

¹⁹⁵ Strategiczny teren inwestycyjny – obszar predysponowany z punktu widzenia regionu do rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych znacząco wpływających na rozwój gospodarczy obszaru metropolitalnego. Jest to obszar dobrze skomunikowany z układem transportowym, na którym nie występują bądź występują w zakresie łatwym do zniwelowania ograniczenia m.in. fizjograficzne, infrastrukturalne, prawne i planistyczne. Delimitacja strategicznych terenów inwestycyjnych służy rekomendowaniu zachowania lub ustanawiania przeznaczenia produkcyjno-usługowego w lokalnych dokumentach planistycznych. Katalog terenów jest otwarty.

- b) w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi,
 - c) w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych,
 - d) bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych;
- 4) być kompleksowo wyposażone w infrastrukturę techniczną (systemy wodno-kanalizacyjne, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), lub z możliwością jej rozbudowy i przyłączenia do istniejących sieci (przy założeniu jej odpowiedniej przepustowości i parametrów zasilania), a także z możliwością powiązania z systemem dróg publicznych;
- 5) mieć 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. R
- 2.2.5.** Zasada zapewnienia równomiernego dostępu do szerokopasmowego Internetu o parametrach co najmniej 30 Mb/s. R

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.2.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	<p>Tworzenie strategicznych obszarów do zainwestowania produkcyjnego i usługowego, w tym wyznaczanie kluczowych stref aktywności gospodarczej:</p> <p>1) uruchamiających i wykorzystujących endogeniczne potencjały społeczne i środowiskowe (inteligentne specjalizacje¹⁹⁶) jako optymalnych warunków rozwoju regionu, które będą decydujące o jego przyszłej pozycji konkurencyjnej, a w szczególności innowacyjnych rozwiązań, w zakresie:</p> <p>a) 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,</p> <p>b) technologii informatycznych oraz inżynierii kosmicznej i satelitarnej,</p> <p>c) efektywności energetycznej gospodarki,</p> <p>d) 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 (<i>silver economy</i>);</p>	<p>Agencja Rozwoju Pomorza</p> <p>JST</p>	W „A”
	<p>2) usprawniających i tworzących warunki do rozwoju turystyki biznesowej, medycznej i profilaktyczno-relaksacyjnej oraz wykorzystującej drogi wodne, zwłaszcza w obszarze zespołów portowych i na ich zapleczu;</p> <p>3) związanych z rozwijaniem oferty na rynki zagraniczne (działalność proeksportowa).</p>		
2.	Wypełnianie zainwestowania istniejących wolnych terenów inwestycyjnych, w szczególności Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE).	specjalne strefy ekonomiczne	W „B”

¹⁹⁶ 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 oraz zmieniającą ją Uchwałą Nr 71/110/16 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2016 r.

3.	Uzbrajanie terenów inwestycyjnych w infrastrukturę techniczną (wodociągi, kanalizację, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), w tym drogową.	samorządy gminne	W„A”
4.	<p>Rozwój portów morskich w Gdańsku i Gdyni jako stref aktywności gospodarczej, łączących w sobie funkcje industrialne z kompleksową obsługą transportu intermodalnego oraz centrami dystrybucji ładunków, poprzez m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdańsku na leżących w granicach administracyjnych portu akwenach, przyległych od północnego zachodu do istniejącej głębokowodnej infrastruktury portowej (np. planowany Port Westerplatte); 2) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdyni na obszarach okołoportowych (sąsiadujące z obszarem administrowanym przez ZMPG SA), m.in. tereny niewielkich enklaw zlokalizowane w granicach administracyjnych Portu Gdynia, obszar Doliny Logistycznej (zachodnia część Portu Gdynia i jego sąsiedztwo) oraz obszar rozwoju terminali głębokowodnych na załadowanych akwenach Zatoki Gdańskiej; 3) rozbudowę Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku; 4) rozbudowę Centrum Logistycznego w Porcie Morskim w Gdyni. 	zarządy portów morskich	W„A”
5.	<p>Integrowanie strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni poprzez kształtowanie warunków do poprawy efektywności i sprawności przewozów <i>door to door</i> 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:</p> <p>do 2020 roku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajęczkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 Tczew; <p>po 2020 roku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązanie z terminalem intermodalnym w Zajęczkowie Tczewskim. 	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	W„A” W„AB” W„A”
6.	Podejmowanie działań wzmacniających i rozwijających funkcje małych portów i przystani morskich:	zarządy portów morskich	R
	<ol style="list-style-type: none"> 1) Hel - w oparciu o funkcje wiodące (rybołówstwa i turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej, przetwórstwa rybnego) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie: <ol style="list-style-type: none"> a) rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem, b) przekształcenia zachodniej części portu na funkcje miejskie (<i>waterfronty</i>), c) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego); 2) Łeba - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (rybołówstwa i przemysłu), co wymagać będzie: <ol style="list-style-type: none"> a) zachowania rezerwy terenowej pod przyszłą działalność przemysłową związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. pod centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obługowe morskich farm wiatrowych), a także na potrzeby przeładunkowe materiałów, konstrukcji i 		

	<p>urządzeń do potencjalnej budowy elektrowni jądrowej,</p> <p>b) poprawy dostępu drogowego do zachodniej części portu oraz od strony morza,</p> <p>c) otwarcia kolejnych terenów portowych na funkcje miejskie i przekształcenie ich w obszary reprezentacyjne (<i>waterfronty</i>);</p> <p>3) Władysławowo - w oparciu o funkcje wiodące (przemysłu stocznioowego, rybołówstwa oraz przetwórstwa rybnego), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej i turystycznej) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie:</p> <p>a) zachowania potencjału produkcyjnego oraz aktywizacji produkcyjnej terenów stocznioowych pod działalność związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obslugowe morskich farm wiatrowych, platform wydobywczych gazu i ropy naftowej),</p> <p>b) rozwoju infrastruktury oraz zaplecza do obsługi jednostek turystycznych;</p> <p>4) Krynica Morska - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej pasażerskiej i rybołówstwa), co wymagać będzie:</p> <p>a) rozbudowy portu jachtowego oraz zaplecza socjalno-sanitarnego do obsługi funkcji żeglarskiej,</p> <p>b) zagospodarowania terenów portowych zgodnie z wiodącymi funkcjami – rozwój części reprezentacyjnej (<i>waterfronty</i>),</p> <p>c) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym gmin nadzalewowych);</p> <p>5) 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:</p> <p>a) rozwoju infrastruktury oraz zaplecza do obsługi funkcji żeglarskiej,</p> <p>b) rozbudowy infrastruktury dostępowej (tor podejściowy) wraz z elementami zabezpieczającymi akweny portowe (falochrony),</p> <p>c) zagospodarowania terenów przyportowych, tworzących miejsko-portowe obszary reprezentacyjne (otwarcie portu na miasto);</p> <p>6) Kąty Rybackie - zachowanie funkcji portowych (turystycznej i rybołówstwa), co wymagać będzie:</p> <p>a) poprawy parametrów toru podejściowego do portu w celu obsługi większych jednostek pływających,</p> <p>b) rozwój Kątów Rybackich jako ośrodka żeglarskiego – „bramy” Zalewu Wiślanego;</p> <p>7) Jastarnia - w oparciu o funkcję wiodącą (transportową pasażerską i towarową), a także zachowanie funkcji komplementarnych (przemysłowej, turystycznej i rybołówstwa), co wymagać będzie:</p> <p>a) rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem,</p> <p>b) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego).</p>		
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.:		

	<p>po 2020 roku:</p> <p>1) budowa kompleksu petrochemicznego po wschodniej stronie terenów rafinerii Grupy LOTOS S.A. w mieście Gdańsk wraz z infrastrukturą towarzyszącą (instalacje petrochemiczne, obiekty kubaturowe).</p>	<p>konsorcjum firm, w tym m.in. Grupa LOTOS S.A.</p>	<p>R</p>
8.	<p>Generowanie bodźców rozwojowych i wspieranie funkcji gospodarczych, zwłaszcza w Nowym Stawie jako ośrodka o niskim poziomie rozwoju oraz umiarkowanym potencjale rozwojowym.</p>	<p>JST</p>	<p>R</p>
9.	<p>Dywersyfikacja struktur zatrudnienia poprzez wspieranie rozwoju usług rynkowych, zapewniających nowe i trwałe miejsca pracy zwłaszcza w miastach o dużym udziale zatrudnionych w:</p> <ul style="list-style-type: none"> – usługach nierynkowych (publicznych): Kartuzy i Puck, – sektorze przemysłowym: Tczew i Żukowo, – rolnictwie: Nowy Staw. 	<p>JST</p>	<p>R</p>
10.	<p>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.</p>	<p>JST</p>	<p>R</p>
11.	<p>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 budynkowej¹⁹⁷ jest niższy od 50%.</p>	<p>samorządy gminne podmioty gospodarcze</p>	<p>W„AB”</p>

¹⁹⁷ Wskaźnik penetracji budynkowej określa dostępność usług dostępnych w budynkach, dla których przedsiębiorcy telekomunikacyjni zadeklarowali występowanie zakończeń własnych sieci kablowych lub obecność zainstalowanych stacjonarnych bezprzewodowych terminali dostępnych dla usług szerokopasmowych.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.3.

K.2.3. WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WALORY PRZYRODNICZO-KULTUROWE, KRAJOBRAZOWE I FUNKCJE METROPOLITALNE

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Zrównoważonym wykorzystaniu zasobów i walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych dla rozwoju oferty turystycznej



Kształtowaniu zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych

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. | R |
| 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. | R |
| 2.3.3. | Zasada przeciwdziałania nadkoncentracji zainwestowania, prowadzącej do dewaloryzacji środowiska. | W„A” |
| 2.3.4. | Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania rekreacyjnego i wypoczynkowego, realizowana między innymi przez:
1) uzależnienie rozwoju nowych terenów budownictwa lotniskowego od ich wyposażenia w infrastrukturę ochrony środowiska;
2) uwzględnianie naturalnych właściwości terenu i ograniczanie negatywnego oddziaływania zagospodarowania rekreacyjnego i jego następstw na zasoby przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe;
3) 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;
4) unikanie zainwestowania przeciwległych brzegów jezior;
5) unikanie zainwestowania na osiach widokowych i innych eksponowanych punktach w krajobrazie;
6) ochronę atrakcyjnych form krajobrazowych przed zainwestowaniem;
7) zapewnienie wizualno-akustycznych stref buforowych między jednostkami zainwestowania rekreacyjnego;
8) udostępnianie turystyczne cennych struktur przyrodniczych (tam, gdzie to nie koliduje z celami ochrony przyrody) przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury o charakterze informacyjno-educacyjnym. | W„A”
U
W„A”
W„A”
W„A”
W„A”
W„A”
W„AB” |
| 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. | R |
| 2.3.6. | Zasada poszanowania funkcji ekosystemowych i przestrzegania reżimów formalnej ochrony obszarów leśnych lub akwenów wodnych przy ich przeznaczaniu i wykorzystaniu na cele rekreacyjne, w szczególności w obszarach funkcjonalnych miast. | W„A” |
| 2.3.7. | Zasada kształtowania zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych:
1) integrujących obszary przyrodniczo-krajobrazowe, kulturowe i wypoczynkowe województwa;
2) wyposażonych w infrastrukturę turystyczną (np. mariny, przystanie jachtowe, porty jachtowe, punkty odpoczynku) oraz zaplecze (np. bazę noclegową, miejsca parkingowe); | W„A”
W„AB”
W„A” |

- | | |
|--|-------|
| 3) posiadających strukturę hierarchiczną i łączących się w sieć o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym jeśli warunki naturalne na to pozwalają (szlaki rowerowe); | W„AB” |
| 4) zaspokajających potrzeby różnych grup użytkowników niezależnie od stopnia ich sprawności fizycznej; | W„A” |
| 5) ograniczających negatywne oddziaływanie niezorganizowanego i masowego ruchu turystycznego na zasoby i walory środowiska; | W„A” |
| 6) wpisujących się w ideę regionalnych i sieciowych produktów turystycznych; | W„AB” |
| 7) ukształtowanych z wykorzystaniem spójnego sposobu zagospodarowania na szlakach znajdujących się na obszarach dwóch lub więcej województw. | W„AB” |

2.3.8. Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, na które składają się:

U

1) międzynarodowe:

- a) nr 2 (*R-9 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*),
- b) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1 (zgodny z trasą *Euro Velo EV 9*),
- c) nr 3 (*R-10 Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): Wicko (z kierunku Główczyce) - 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*),
- d) nr 4 (*Trasa Tysiąca Jezior*): Sulęcyno (z kierunku Parchowo) - Stężyca - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Kaliska - Lubichowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Morzeszczyn - Gniew - Gniew (m.) (w kierunku Kwidzyn);

2) międzyregionalne:

- a) 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) - Malbork (m.) - Lichnowy - Tczew (m.) - Tczew (w kierunku Starogard Gdański) - Skarszewy - Skarszewy (m.) - Stara Kiszewa - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stężyca - Sulęcyno (w kierunku Parchowo),
na odcinku: *Lichnowy - Tczew*, przebieg tożsamy z trasą nr 2 *WTR Prawobrzeżna*,
- b) nr 15 (*Trasa Pałaców i Zamków*): z kierunku Cewice - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Łęczycze - Choczewo - Lubiatowo (gm. Choczewo) - Białogóra (gm. Krokowa) - Puck - Puck (m.) - Wejherowo - Wejherowo (m.) - Szemud - Przodkowo - Kartuzy - Kartuzy (m.) - Stężyca - Sulęcyno - Parchowo,
na odcinku: *Kołczygłowy - Bytów*, przebieg tożsamy z trasą nr 14, na odcinku *Bytów - Węsiory* przebieg tożsamy z trasą nr 4, na odcinku *Choczewo - Białogóra* przebieg tożsamy z trasą nr 3,
- c) nr 17 (*Szlak Menonitów*): Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański - Trutnowy (gm. Cedry Wielkie) - Drewnica Mikoszewo (gm. Stegna) - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Ostaszewo - Lichnowy - Nowy Staw - Nowy Staw (m.) - Stogi Malborskie (gm. Malbork) - Malbork (m.) - Stare Pole - Szaleniec (gm. Stare Pole) - woj. warmińsko-mazurskie oraz odgańczenie Malbork (m.) - Stary Targ,
na odcinku: Trutnowy - Mikoszewo przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku Mikoszewo - Nowy Dwór Gdański przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku Ostaszewo - Lichnowy przebieg tożsamy z trasą nr 2 oraz na odcinku Stogi Malborskie - Malbork przebieg tożsamy z trasą nr 12;

3) regionalne:

- a) nr 111: Przetoczyno (gm. Szemud) - Przodkowo - Kartuzy - Kartuzy (m.) - Somonino (w kierunku Nowa Karczma),

- b) nr 112: Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - Władysławowo - Jastarnia - Hel,
- c) nr 113: Rumia (m.) - Reda (m.) - Wejherowo - Gniewino - Brzyno (gm. Krokowa),
- d) nr 114: Wejherowo (m.) - Wejherowo - Luzino - Łęczycze - Lębork (m.) - Nowa Wieś Lęborska - Wicko - Łeba (m.),
- e) nr 115: Przewóz (gm. Stężycza, w kierunku Kościerzyna),
- f) nr 116: Gdańsk (m.) - Kolbudy - Przywidz (w kierunku Nowa Karczma),
- g) nr 117: Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański (m.) - Pruszcz Gdański - Pszczółki - Trąbki Wielkie (w kierunku Skarszewy) - Pelplin (z kierunku Starogard Gdański) - Pelplin (m.) - Gniew - Gniew (m.),
- h) nr 118: Malbork (m.) - Malbork - Miłoradz - Tczew (m.) - Tczew - Pszczółki - Suchy Dąb - Cedry Wielkie - Przegalina (m. Gdańsk),
- i) nr 119: Malbork (z kierunku Sztum) - Malbork (m.) - Nowy Staw - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Stegna - Żuławki (gm. Stegna),
- j) nr 120: Jantar (gm. Stegna) - Sztutowo - Krynica Morska - Piaski (m. Krynica Morska),
- k) nr 125: Kartuzy (m.) - Kartuzy - Chmielno - Sierakowice (w kierunku Czarna Dąbrówka),
- l) nr 130 (*Na Kolejowym Szlaku*): Cewice (z kierunku: Czarna Dąbrówka) - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) – Wicko - Łeba (m.),
- m) nr 133: Gdańsk (m.) - Sopot - Gdynia - Chwaszczyno (gm. Żukowo) - Żukowo (m.) - Kobysewo (gm. Przdokowo),
- n) nr 137 (*Kaszubska Trasa Rowerowa*): Żukowo (m.) - Przdokowo - Kartuzy - Sierakowice – w kierunku Ceromin (gm. Czarna Dąbrówka) - Sulęczyno (z kierunku Parchowo) - Stężycza - Somonino - Żukowo - Żukowo (m.),
- o) nr 139: Luzino - Linia - Kamienica Młyn (gm. Sierakowice),
- p) nr 141: Nowa Karczma (gm. Szemud) - Żukowo – Gdańsk,
- q) nr 142 (*Grzymistawa*): Gniew (z kierunku Lalkowy, gm. Smętowo Graniczne) - Gniew (m.) - Morzeszczyn - Pelplin - Pelplin (m.) - Subkowy - Tczew - Tczew (m.);
- r) nr 145 (*Trasa Wschód-Zachód*, wzdłuż obecnej DK nr 6) –Pogorzelice (gm. Nowa Wieś Lęborska, z kierunku Chlewnica gm. Potęgowo) – Bąkowo (gm. Nowa Wieś Lęborska) – Lębork.

Ustalenie stanowi lista gmin, przez obszar których przebiega dana trasa rowerowa. Miejscowości graniczne przebiegu trasy w gminie należy uzgadniać z sąsiednimi gminami. Ewentualne przebiegi w pasie drogowym należy uzgodnić z odpowiednim zarządcą drogi.

2.3.9. Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych szlaków wodnych:

- 1) śródlądowych kajakowych na systemach rzecznych:
 - a) Łęby: Łeba¹⁹⁸,
 - b) Piaśnicy: Piaśnica i jezioro Żarnowieckie,
 - c) prawobrzeżnych ramion delty Wisły: Nogat, Szarpawa, Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga,
 - d) Martwej Wisły i Motławy,
 - e) Raduni: Radunia, Zespół Jezior Raduńskich¹⁹⁹,
 - f) Redy: Reda²⁰⁰,

¹⁹⁸ Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

¹⁹⁹ Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

²⁰⁰ zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

g) Wierzyca: Wierzyca, Wietcisa;	
2) śródlądowych żeglarskich w oparciu o:	W„AB”
a) Międzynarodowe Drogi Wodne E-40 i E-70 oraz inne rzeki Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława),	U
b) jeziora: Gowidlińskie, Mausz, Radolne, Zespół Jezior Raduńskich i Żarnowiec wraz z ich systemami rzecznyymi;	W„AB”
3) morskich żeglarskich w oparciu o Bałtyk oraz Zalew Wiślany.	U

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.3.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	<p>Rozwijanie całorocznej infrastruktury turystyki prozdrowotnej i uzdrowiskowej w oparciu m.in. o właściwości lecznicze zasobów środowiska (np. korzystny mikroklimat oraz zasoby wód mineralnych i termalnych), w tym:</p> <p>1) w istniejącym ośrodku uzdrowiskowym - Sopot;</p> <p>2) 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), Krynica Morska, Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna).</p>	<p>samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty gospodarcze</p>	<p style="text-align: center;">W„A”</p> <p style="text-align: center;">W„A”</p> <p style="text-align: center;">W„AB”</p>
2.	<p>Wyznaczanie, budowa i modernizacja ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, w tym:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-9 wraz z trasami dojazdowymi (Tabl. 8, pkt. 2):</p> <p style="padding-left: 20px;">a) nr 2 (<i>Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa</i>): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie,</p> <p style="padding-left: 20px;">b) nr 2 (<i>Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa</i>): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1;</p> <p>2) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 wraz z trasami dojazdowymi (Tabl. 8, pkt. 2):</p> <p style="padding-left: 20px;">a) nr 3 (<i>Hanzeatycka Trasa Rowerowa</i>): 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 <i>EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny</i>).</p>	<p style="text-align: center;">JST NGO</p>	<p style="text-align: center;">U</p> <p style="text-align: center;">U</p>
3.	<p>Rozwijanie zagospodarowania turystycznego szlaków kajakowych przez budowę i modernizację pól biwakowych (m.in. urządzenie i wyposażenie 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 i dojazdów do przystani, przede wszystkim:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) na rzekach objętych przedsięwzięciem <i>Kajakiem przez Pomorze (Pomorskie Szlaki Kajakowe)</i>: Łeba, Nogat, Martwa Wisła, Motława, Piaśnica, Radunia, Reda, Wielka Święta – Tuga, Wierzyca, Wisła Królewiecka (Tabl. 8, pkt. 1).</p>	<p style="text-align: center;">JST NGO</p>	<p style="text-align: center;">U</p> <p style="text-align: center;">U</p>





4.	<p>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:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława) wraz z likwidacją barier technicznych (np. zastępowanie mostów drogowych mostami zwodzonymi) oraz sieci marinbałtyckich, w tym (Tabl. 8, pkt. 3):</p> <p>a) budowa i rozbudowa portów żeglarskich: Błotnik (gm. Cedry Wielkie), Górki Zachodnie (m. Gdańsk), <i>Jacht Klub im. Conrada</i> (m. Gdańsk), <i>Akademicki Klub Morski</i> (m. Gdańsk), Krynica Morska, Puck, Jastarnia,</p> <p>b) budowa i rozbudowa przystani żeglarskich: <i>Wzgórze Zamkowe</i> (m. Gniew), Przegalina (m. Gdańsk), Sobieszewo Nadwiślańska (m. Gdańsk), <i>Kanał na Stępce</i> (m. Gdańsk), Świbno (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Nowa Karczma (m. Krynica Morska), Mikoszewo (gm. Stegna), Mechelinki (gm. Mechelinki), Park Północny (m. Malbork), Wiślinka (gm. Pruszcz Gdański), Mosty,</p> <p>c) budowa i rozbudowa miejsc cumowania: Korzeniewo (gm. Kwidzyn), Przebrno (m. Krynica Morska),</p> <p>d) przebudowa mostów na zwodzone: Gdańsk Sobieszewo (w ciągu DW nr 501), Kanał Na Stępce - Most Kamieniarski (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Tujsk (gm. Stegna), Rybina (gm. Stegna), Żelichowo (gm. Nowy Dwór Gdański);</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>2) międzynarodowego szlaku żeglarskiego przebiegającego wzdłuż południowych wybrzeży Morza Północnego i całego Bałtyku poprzez budowę i modernizację infrastruktury żeglarskiej, w szczególności w:</p> <p>a) Helu, Krynicy Morskiej, Łebie, Pucku i przystaniach Gdańska, Gdyni i Sopotu - z uwagi na aktualne zagospodarowania 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,</p> <p>b) Rowach, Władysławowie, Jastarni, Juracie, Kuźnicy (m. Jastarnia), Rewie (gm. Kosakowo), Osłoninie (gm. Puck), Rzucewie (gm. Puck), w których wskazany jest rozwój infrastruktury zapewniającej bezpieczny postój dla jednostek pływających, a także niezbędne zaplecze socjalno-sanitarne dla ich załóg,</p> <p>c) na odcinku Łeba - Władysławowo (odległość 33 Mm) z uwagi na niebezpieczeństwo braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych należy rozważyć lokalizacje marin uzupełniających;</p> <p>3) innych potencjalnych szlaków żeglarskich, opartych o systemy rzeczno-jeziorne regionu (Gowidlińskie, Mausz, Zespół Jezior Raduńskich – <i>Kółko Raduńskie</i> i Żarnowiec) wraz z likwidacją barier technicznych (np. przebudowa mostów na zwodzone) na odcinkach szlaków wodnych łączących duże akweny.</p>	<p>JST NGO podmioty gospodarcze</p>	<p>U</p> <p>U</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>U</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
5.	<p>Wykorzystanie turystyczne zasobów i walorów kulturowych regionu przez rozwój infrastruktury turystycznej w miejscowościach położonych na szlakach kulturowych:</p> <p>1) <i>Szlak dworów i pałaców</i>: Sasino, Ciekocinko (gm. Choczewo), Prusewo, Krokowa, Kłanino (gm. Krokowa), Rzucewo, Żelistrzewo, Sławutówko, Rekowo</p>	<p>JST NGO podmioty gospodarcze</p>	<p>W„AB”</p>

	<p>Górne (gm. Puck), Rumia, Wejherowo, Gościcino (gm. Wejherowo), Godętowo (gm. Łęczyce), Salino (gm. Gniewino), Zwartowo, Gościęcino, Starbienino (gm. Choczewo), Lisewo, Bychowo (gm. Gniewino), Starbienino (gm. Choczewo), jednocześnie rekomenduje się jego rozwinięcie w kierunku zachodniej części województwa;</p> <p>2) <i>Europejska Droga Św. Jakuba - Szlak Jakubowy</i>: Tuja (m. i gm. Nowy Dwór Gdański), Niedźwiedzica (gm. Stegna), Gdańsk Sobieszewo, Gdańsk Oliwa, Żukowo, Sianowo (gm. Kartuzy), Lębork, Łebień (gm. Nowa Wieś Lęborska), Łeba;</p> <p>3) <i>Szlak historii Żuław</i> obejmujący dwa szlaki: Menonitów i Domów podcieniowych ukazujący wyjątkowe walory krajobrazowe Żuław; obejmuje szereg miejscowości: Kiezmark, 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);</p> <p>4) <i>Pomorski Szlak Cysterski</i>: Gdańsk Oliwa, Mechowo (gm. Puck), Morzeszczyn, Pelplin, Puck, Rajkowy (gm. Pelplin), Starzyno (gm. Puck), Żarnowiec (gm. Krokowa);</p> <p>5) <i>Szlak zamków gotyckich</i>: Gniew, Malbork, Lębork;</p> <p>6) <i>Szlak zabytków hydrotechniki</i>: Gdańsk; Czymanowo (gm. Gniewino); Bielkowo, Łapino (gm. Kolbudy); Malbork; Międzyłęż, Stocki Młyn (gm. Pelplin), Prabuty; Pruszcz Gdański; Juszkowo, Przędziszyn, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański); Czarnocin (gm. Skarszewy); Drewnica, Mikoszewo, Rybina (gm. Stegna); Polder Przebrno (gm. Krynica Morska); Sulęczyno; Sztutowo; Tczew; Rutki (gm. Żukowo);</p> <p>7) <i>Szlak latarni morskich</i>: Gdańsk Nowy Port, Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Stilo (gm. Choczewo), Sopot, Rozewie (gm. Władysławowo);</p> <p>8) <i>Szlak bursztynowy</i>: Bąkowo (gm. Kolbudy), Chłapowo (gm. Władysławowo), Gdańsk (w tym Wyspa Sobieszewska), Malbork, Jantar, Niedźwiedziówka (gm. Stegna), Sopot, Pruszcz Gdański, Stegna;</p> <p>9) <i>Szlak Żuławskiej Kolei Dojazdowej</i>: Mikoszewo, Jantar, Stegna (gm. Stegna), Sztutowo (gm. Sztutowo), Rybina, Żelichowo, Nowy Dwór Gdański, Tuja (gm. Nowy Dwór Gdański);</p> <p>10) <i>Szlak kaszubskiej granicy</i>: powiaty wejherowski, kartuski;</p> <p>11) <i>Szlak wodny im. Stefana Batorego</i>: Nogat i Wisła – w kierunku Bydgoszczy.</p>		
6)	Modernizacja i rozwój oferty instytucji kultury oraz rozwój infrastruktury dla plenerowych imprez kulturalnych, w tym amfiteatrów i estrad sezonowych, targowisk eksponujących regionalne produkty.	JST NGO podmioty gospodarcze	R

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.4.

K.2.4. KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.4. KONCENTRUJE SIĘ NA:

-  Poprawie zewnętrznej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego
-  Wzmacnianiu wewnętrznych powiązań transportowych obszaru metropolitalnego poprawiających jego spójność przestrzenną
-  Kształtowaniu warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego
-  Usprawnieniu powiązań węzłów multimodalnych z infrastrukturą dostępności zewnętrznej warunkującej rozwój węzła transportowo-logistycznego w obszarze metropolitalnym

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

- 2.4.1. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w pasmach rozwojowych metropolitalnych korytarzy transportowych (*puckim, lęborskim, kartusko-kościerskim, tczewskim, elbląskim*), obejmująca priorytetowe działania służące poprawie powiązań rdzenia obszaru metropolitalnego z jego otoczeniem funkcjonalnym oraz tworzeniu warunków rozwoju wielomodalnych przewozów osób i towarów. W „AB”
- 2.4.2. Zasada kształtowania podstawowego układu drogowego w rdzeniu obszaru metropolitalnego w oparciu o rusztowy układ tras przebiegających: U
- 1) 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);
 - 2) równoleżnikowo (na kierunku wschód-zachód), który tworzą: Obwodnica Południowa Gdańska (droga nr S7), ciąg ulic: ul. Armii Krajowej (droga nr 501) i ul. Kartuska w Gdańsku, Trasa Słowackiego (droga nr 472) w Gdańsku, ciąg ulic: Nowa Spacerowa i Nowa Kielnieńska (droga nr 218) w Gdańsku, ciąg ulic: ul. Wielkopolska i ul. Chwaszczyńska (droga nr 474) w Gdyni, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni;
- z zachowaniem funkcji tych połączeń dostosowanych do ich bezpośredniego otoczenia.
- 2.4.3. Zasada hierarchizacji węzłów i połączeń w sieci transportowej według jej ważności dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa²⁰¹: W „B”
- 1) połączenia szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują:
 - a) drogi²⁰²: nr A1 (Rusocin – Toruń – Łódź – Gliwice – gr. państwa), nr S6 (gr. państwa – Kołbaskowo - Koszalin – Słupsk – Chwaszczyno – Gdynia - Gdańsk – Rusocin), nr S7 (Gdynia – Gdańsk - Elbląg – Warszawa – Kraków – gr. państwa), nr 22 (gr. państwa – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – gr. państwa), nr 89 (droga nr S7 – Port Gdańsk), nr 91 (odcinek: droga nr S7 węzeł „Gdańsk Lipce” – Tczew – Gniew – Nowe), połączenie od drogi nr S7 do Portu Gdynia poprzez Drogę Czerwoną,
 - b) 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), nr 204 (Malbork - Braniewo) i nr 226 Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański),
 - c) drogi wodne: E-40 (z Gdańska poprzez Wisłę - Bug - Dniestr do Chersonia) i E-70 (z Rotterdamu poprzez śluzę Hohensaaten - Odrę - Wartę - Noteć - Brdę - Wisłę - Nogat lub Szkarpawę - Zalew Wiślany do Kłajpedy);
 - 2) węzły szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują:
 - a) porty morskie: Port Morski Gdańsk, Port Morski Gdynia

²⁰¹ Infrastrukturę transportową należącą do sieci TEN-T wskazano w *Uwarunkowaniach*.

²⁰² Według numeracji obowiązującej od dnia 30 września 2016 r.

- b) porty lotnicze: Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo,
 - c) terminale intermodalne i centra logistyczne na zapleczu portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz w Zajączkowie Tczewskim;
- 3) połączenia drogowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej²⁰³ obszaru metropolitalnego obejmują drogi²⁰⁴:
- a) nr 7 (Żukowo – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Karczemki”)
 - b) nr 20 (Kościerzyna – droga nr S7 [OMT] węzeł „Żukowo”),
 - c) nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański - Malbork),
 - d) nr 211 (odcinek: Sierakowice - Kartuzy - Żukowo),
 - e) nr 213 (odcinek: Wicko - Celbowo),
 - f) nr 214 (odcinek: Łeba - Lębork - Sierakowice),
 - g) nr 215 (odcinek: Władysławowo - Jastrzębia Góra),
 - h) nr 216 (Reda - Władysławowo - Hel),
 - i) nr 218 (odcinki: Krokowa – Wejherowo – droga nr 224 i Chwaszczyno – Gdańsk – droga nr 468 Gdańsk),
 - j) nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – Kowale - Przywidz - Kościerzyna),
 - k) nr 222 (odcinek: droga nr S6 [OZT] Gdańsk – Trąbki Wielkie),
 - l) nr 224 (droga nr 218 Kartuzy - Skarszewy - Tczew),
 - m) nr 226 (odcinek: droga nr 222 – droga nr S6 węzeł „Pruszcz Gdański” i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr S7 węzeł „Gdańsk Wschód” - droga nr 501 Przejazdowo),
 - n) nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo - droga nr A1 węzeł „Pelplin” – droga nr 91 Rudno),
 - o) nr 468 (droga nr S7 [OZT] Gdynia - Sopot - droga nr 91 Gdańsk) wraz z drogami nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino” - Wejherowo - droga nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia”) i nr 91 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - droga nr S7 [OPG] węzeł „Gdańsk Lipce”),
 - p) nr 472 (droga nr 468 Gdańsk - Gdańsk Port Lotniczy) wraz jej przedłużeniem do drogi nr S7 (OMT) węzeł „Miszewo” i dalej do drogi nr 224 w Przodkowie,
 - q) nr 474 (droga nr S6/S7 [OZT] węzeł „Gdynia Wielki Kack” - droga nr 468 Gdynia),
 - r) nr 501 (odcinki: drogi nr S6 [OZT] węzeł „Gdańsk Karczemki” – Przejazdowo i Stegna - Krynica Morska),
 - s) nr 502 (Stegna - Nowy Dwór Gdański),
 - t) droga łącząca intermodalny terminal kontenerowy w Zajączkowie z drogą nr A1 węzeł „Tczew”;
- 4) połączenia kolejowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują linie:
- a) nr 9 (odcinek: Malbork – Tczew - Gdańsk Główny),
 - b) nr 131 (odcinek: Smętowo - Tczew),
 - c) nr 201 (odcinek: Somonino – Gdynia Port),
 - d) nr 202 (Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Lębork),
 - e) nr 203 (odcinek: Tczew – Starogard Gdański),
 - f) nr 213 (Reda - Hel),

²⁰³ Dotyczy powiązań wewnątrzregionalnych i bliskich powiązań transgranicznych.

²⁰⁴ 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.

- g) nr 214 (Somonino - Kartuzy),
- h) nr 226 (Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny),
- i) nr 227 (Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspas Towarowa),
- j) nr 228 (Gdynia Port – Gdynia Port Oksywie) wraz z połączeniem do Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo,
- k) nr 229 (Pruszcz Gdański - Glińczę - Kartuzy - Lębork - Łeba),
- l) nr 230 (Wejherowo – Choczewo),
- m) nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa) wraz z łącznicą nr 253 (Gdańsk Rębiechowo - Rębiechowo),
- n) nr 249 Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port
- o) nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia Janowo z planowanym przedłużeniem linii do Wejherowa i Tczewa),
- p) nr 746 (Gdynia Główna Osobowa - Gdynia Port).

2.4.4. Zasada hierarchizacji sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych:

U

- 1) według klas określających minimalne wymagania techniczne i przestrzenne usytuowania drogi:
 - a) autostrady (A) – droga nr A1,
 - b) drogi ekspresowe (S) – drogi nr S6 i S7,
 - c) drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) – nr 6 (odcinek: droga nr S6 – droga nr 91 Łęgowo), nr 20 (obwodnica Żukowa), nr 22 (gr. woj. - Chojnice - Tczew - Malbork - gr. woj.), droga nr 89 (odcinek Trasy Sucharskiego: droga nr S7 węzeł „Gdańsk Port” – węzeł „Ku Ujściu”) wraz z tunelem pod Martwą Wisłą, nr 91 (odcinek: Łęgowo - gr. woj.), połączenie drogowe od drogi nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia” poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia, nowe obwodnice w ciągu dróg krajowych klasy G,
 - d) drogi główne (G)²⁰⁵ - nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Redzikowo” i odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino” - Wejherowo - droga nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia”), nr 7 (odcinek: droga nr S7 (OMT) węzeł „Żukowo” – droga nr S6 [OZT] węzeł „Gdańsk Karczemki”), nr 20 (odcinek: Kościerzyna – Żukowo (obwodnica Żukowa), nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański – Malbork), nr 91 (odcinek: Gdańsk ul. Wyzwolenia – droga nr 6 Łęgowo), nr 211, nr 214, nr 216 (odcinek: Reda - Władysławowo), nr 218 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa” - droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno”), nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Kowale” – droga nr S7 węzeł „Lublewo”), nr 222 (odcinek: droga nr S6 [OZT] węzeł „Gdańsk Południe” – Trąbki Wielkie - Jabłowo), nr 224 (odcinki: Godziszewo - droga nr A1 węzeł „Tczew”- droga nr 91 Tczew), nr 226 (odcinek: Jagatowo - droga nr A1 węzeł „Pruszcz Gdański” i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo), nr 231, nr 468, nr 472 wraz z jej przedłużeniem do drogi nr S7 [OMT] i drogi nr 224 w Przodkowie, nr 474, nr 501 (odcinek: droga nr S6 [OZT] – droga nr 468 Gdańsk), Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta – OPAT (odcinek od węzła „Droga Czerwona” w Gdyni do Redy), nowe odcinki dróg wojewódzkich,
 - e) drogi zbiorcze (Z) - pozostałe odcinki dróg wojewódzkich w granicach województwa;
- 2) z zachowaniem następujących zasad szczegółowych:
 - a) dla dróg klasy G i Z na wniosek zarządcy drogi można przyjąć wyższą klasę²⁰⁶,
 - b) w przypadku zmiany przebiegu drogi (np. po wybudowaniu obwodnicy) ważność połączenia należy przenieść na odcinek o nowym przebiegu, a na odcinku o dotychczasowym przebiegu

²⁰⁵ Na odcinkach tych dróg zlokalizowanych w miejscowościach, dla których planowana jest budowa obwodnic, dopuszcza się minimalne wymagania jak dla dróg klasy Z.

²⁰⁶ W celu uzyskania zgodności z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 lutego 2015 r. (Dz.U. z 2015 r., poz. 329).

dokonać korekty klasy drogi w dostosowaniu do jej rzeczywistego charakteru i standardu technicznego (np. zmiana klasy G na Z),

- c) dla dróg wojewódzkich położonych na granicy dwóch województw obowiązuje klasa drogi ustalona w województwie, na terenie którego znajduje się dłuższy odcinek tej drogi.

2.4.5. Zasada technicznej i funkcjonalnej – eksploatacyjnej hierarchizacji sieci kolejowej:

W„B”

- 1) 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, 213, 214, 250, 405,
 - c) $v_{\max} \leq 90$ – pozostałe linie kolejowe;
- 2) według rodzaju przewozów pasażerskich:
 - a) metropolitalne - linie kolejowe nr: 213, 214, 227, 228, 248, 249, 250, 253, 746,
 - b) regionalne - linie kolejowe nr 201, 204, 207, 229, 230,
 - c) dalekobieżne – linie kolejowe nr 9, 131, 202, 203.

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

W„AB”

- 1) hierarchizacji sieci drogowej, wynikającej z dopasowania do siebie kategorii i klas łączących się dróg;
- 2) regulacji dostępu do drogi, w tym normatywnych odległości węzłów drogowych przy lokalizacji dodatkowych węzłów w ciągach dróg klasy A, S, GP i G;
- 3) użytkowania drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, głównie poprzez oddzielanie od siebie ruchu lokalnego i tranzytowego;
- 4) ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacji przyrodniczej;
- 5) minimalizacji kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń w przypadku obsługi terenów rozwoju osadnictwa;
- 6) oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego²⁰⁷.

2.4.7. Zasada hierarchizacji węzłowej infrastruktury służącej integracji transportu pasażerskiego w rejonie stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych i portów lotniczych, wyróżniając:

U

- 1) węzły integracyjne krajowe (K): Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i Tczew; obsługują cały obszar metropolitalny w powiązaniach krajowych i międzynarodowych oraz integrują transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy;
- 2) węzły integracyjne regionalne (R): Gdańsk-Wrzeszcz, Lębork, Malbork, Wejherowo, obsługują kilka powiatów i integrują transport kolejowy, autobusowy regionalny i miejski oraz transport indywidualny;
- 3) węzły integracyjne metropolitalne (M): Gdańsk-Oliwa, Gdańsk-Osowa, Gdańsk-Rębiechowo, Gdańsk-Śródmieście, Gdynia-Chylonia, Gdynia-Karwiny, Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Luzino, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia i Sopot; obsługują co najmniej dwie linie dowożące pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 2.000 pasażerów w dobie, lub jedną linię dowożącą pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 1.000 pasażerów dojeżdżających transportem indywidualnym z innych gmin;
- 4) węzły integracyjne lokalne (L): Gdańsk-Brętowo, Gdańsk-Czerwony Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Kielnieńska, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk-Strzyża, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Żabianka-AWFIS, Gdynia-Cisowa, Gdynia-Grabówek,

²⁰⁷ 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.).

	<p>Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia, Gdynia-Obłuże, Kosakowo, Łeba, Pelplin, Pszczółki, Puck, Rumia-Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wyścigi, Wejherowo-Śmiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie: obejmują przyległe gminy i umożliwiają integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym;</p>	
	<p>5) przystanki zintegrowane (PZ): Babi Dół, Borkowo, Bożepole Wielkie, Chałupy, Cieplewo, Czarlin, Garcz, Garczegorze, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Lipce, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Nowe Szkoty, Gdańsk Stadion Expo, Gdańsk Stocznia, Gdynia Leszczynki, Gdynia Oksywie, Gdynia Stadion, Glinicz, Godętowo, Gołubie Kaszubskie, Gościcino Wejherowskie, Hel, Jastarnia, Jastarnia Wczasy, Jurata, Kiełpino Kartuskie, Królewo Malborskie, Krzeszna, Kulice Tczewskie, Lędziechowo, Lębork Nowy Świat, Lisewo, Majewo, Malbork Kałdowo, Miechucino, Miłobądz, Mojusz, Morzeszczyn, Mrzezino, Nowa Wieś Lęborska, Pępowo, Prokowo, Reda Pieleszewo, Reda Rekowo, Reskowo, Rewa, Rębiechowo, Rokitki Tczewskie, Różyny, Rumia Biała Rzeka, Skowarcz, Sławki, Stare Pole, Steknica, Strzebielino Morskie, Subkowy, Swarozyn, Swarzewo, Szymankowo, Wejherowo Nanice, Wieżyca, Władysławowo Port, Wrzeście, Żelistrzewo, przy czym wykaz węzłów może zostać poszerzony o węzły i przystanki zintegrowane na liniach kolejowych wskazanych w Działaniach i przedsięwzięciach polityki przestrzennej służących realizacji kierunku 2.4, punkt 5.</p>	
2.4.8.	<p>Zasada kształtowania infrastruktury transportowej wspierającej rozwój transportu niezmotoryzowanego i integracji transportu w ośrodkach lokalnych i subregionalnych oraz węzłach integracyjnych poprzez budowę:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) dojazdowych tras rowerowych (2–5 km) w obrębie obszarów funkcjonalnych tych ośrodków i węzłów; 2) parkingów w systemie P&R i B&R przy węzłach integracyjnych, przy czym lokalizacja parkingów P&R powinna znajdować się poza strefami o ograniczonej dostępności dla pojazdów samochodowych; 3) infrastruktury drogowej, w tym przystankowej, dla obsługi linii lokalnego transportu autobusowego. 	W„AB”
2.4.9.	<p>Zasada kształtowania struktury regionalnego zespołu lotnisk i lądowisk w oparciu o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) metropolitalny węzeł lotniczy, obejmujący: <ol style="list-style-type: none"> a) port lotniczy w sieci TEN-T: Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku, a) pozostałe porty lotnicze: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo; 2) lotniska i obiekty lotniskowe: Jastarnia, Pruszcz Gdański; 3) pozostałe lądowiska. 	W„AB”
2.4.10.	<p>Zasada kształtowania regionalnej struktury sieci portów morskich i rzecznych w oparciu o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni; 2) regionalne porty morskie ważne dla gospodarki morskiej w Helu, Łebie i Władysławowie; 3) lokalne porty morskie o funkcjach rybackich i turystycznych: Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Puck; 4) porty rzeczne w Tczewie (Wisła, km 909), Malborku (Nogat, km 22,8) i Gdańsku (Martwa Wisła). 	W„AB”
2.4.11.	<p>Zasada minimalizacji konfliktów ograniczających funkcjonowanie i rozwój transportu poprzez:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnienie właściwych parametrów obiektów mostowych (drogowych i kolejowych) zlokalizowanych w ciągu dróg wodnych, umożliwiających właściwe funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej; 2) wprowadzanie 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; 	W„A” W„AB” W„A”

- 3) wprowadzanie ograniczeń zabudowy chronionej akustycznie w bezpośrednim sąsiedztwie terenów kolejowych, w celu zmniejszenia uciążliwości związanej z emisją hałasu. W„A”

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego :

- 2.4.12. Zasada zróżnicowania zintegrowanej polityki transportowej w stosunku do rdzenia i pozostałych stref obszaru metropolitalnego w zakresie: W„A”

- 1) roli transportu zbiorowego;
- 2) 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;
- 3) lokalizacji określonych elementów infrastruktury transportowej (węzłów i przystanków przesiadkowych transportu zbiorowego, parkingów P&R, B&R, K&R, centrów logistycznych).

- 2.4.13. 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. W„A”

- 2.4.14. Zasada priorytetu rozwoju sieci transportowej obszaru metropolitalnego w zakresie: W„AB”

- 1) 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;
- 2) budowy i modernizacji transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, umożliwiających integrację transportu regionalnego i metropolitalnego, z zapewnieniem odpowiednich standardów;
- 3) budowy parkingów buforowych dla samochodów ciężarowych do obsługi portów w Gdańsku i w Gdyni;
- 4) budowy lub modernizacji brakujących elementów sieci tras rowerowych i ciągów pieszych, zapewniających dobrą obsługę węzłów integracyjnych lub przystanków zintegrowanych;
- 5) wdrażania Inteligentnych Systemów Transportu, umożliwiających stosowanie nowoczesnych, innowacyjnych i zaawansowanych metod zarządzania ruchem i przewozami;
- 6) zapewnienia odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko budowanych lub modernizowanych elementów infrastruktury transportowej.

- 2.4.15 Zasada kształtowania sieci przystani morskich w obszarze metropolitalnym w oparciu o przystanie morskie: Dębki, Chałupy I, Chałupy II, Chłapowo, Karwia, Jastarnia I, Jastarnia III, Kuźnica I, Kuźnica II, Swarzewo, Osłonino, Mechelinki, Rewa I, Rewa II, Oksywie, Obłuże, Orłowo, Marina Gdynia, Górkі Zachodnie, Górkі Wschodnie, Świbno, Jelitkowo, Sopot, Molo Sopot, Jantar, Stegna, Kąty Rybackie II, Krynica Morska, Piaski (Nowa Karczma). W„A”

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Podjęcie procesu przekształceń istniejącej sieci dróg krajowych, wojewódzkich i niektórych powiatowych w dostosowaniu do ich rzeczywistej funkcji, możliwości rozbudowy, z uwzględnieniem zmian wynikających z budowy nowych odcinków dróg krajowych, głównie dróg nr S6 i S7.	GDDKiA Gdańsk JST	W„B”

2.	<p>Budowa nowej i dostosowywanie istniejącej priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej i węzłowej, w tym należącej do sieci TEN-T i obejmującej transportową infrastrukturę dostępową portów w strefie „ostatniej mili”; w tym zakresie do podstawowych inwestycji należą:</p> <p>1) w zakresie rozwoju sieci drogowej i jej wyposażenia w środki ITS:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) budowa drogi nr S6 (Słupsk - Gdańsk) wraz z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta (Tabl. 1, poz.1-4),</p> <p>b) budowa drogi nr S7 (odcinek: Koszwały - Elbląg) (Tabl. 1, poz. 5),</p> <p>c) budowa nowego połączenia drogowego od drogi nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia” poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia,</p> <p>d) budowa alternatywnego do ul. Wyzwolenia i ul. Oliwskiej połączenia drogowego do zachodniej części Portu Gdańsk,</p> <p>e) przebudowa ul. J. Wiśniewskiego w Gdyni,</p> <p>f) rozbudowa ul. Kartuskiej (odcinek drogi krajowej nr 7) do węzła „Karczemki” w Gdańsku,</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>g) budowa nowego połączenia Portu Lotniczego Gdańsk z Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (węzeł „Miszewo”) w ciągu drogi nr 472,</p> <p>h) budowa ulicy nowej Kielnieńskiej i ulicy nowej Spacerowej (z tunelem pod Pachołkiem) w ciągu drogi nr 218 oraz tzw. Zielonego Bulwaru z ograniczeniami dla ruchu ciężarowego;</p> <p>2) w zakresie linii kolejowych (w tym wdrożenie systemu ERTMS):</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) przebudowa linii kolejowej nr 131 (Tczew - Chorzów Batory) (Tabl. 2, poz. 7),</p> <p>b) przebudowa linii kolejowej nr 201 (Gdynia Port - Bydgoszcz) wraz z budową drugiego toru i elektryfikacją całej linii (Tabl. 2, poz. 1) i trzeciego toru na odcinku Gdynia Port – Żukowo,</p> <p>c) przebudowa linii kolejowej nr 202 (Gdynia Główna - Stargard) wraz z budową drugiego toru (Tabl. 2, poz. 6),</p> <p>d) przebudowa linii kolejowej nr 203 (na odcinku Tczew - Łąg Wschód) wraz z elektryfikacją i budową łącznicy (Łąg Południe - Łąg Wschód) z linią kolejową nr 201 (Tabl. 2, poz. 1),</p> <p>e) przebudowa linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego (Tabl. 2. poz. 4),</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>f) przebudowa (budowa dodatkowego toru) linii nr 226 (Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański) i nr 9 (odcinek: Tczew – Pruszcz Gdański).</p>	<p>zarządcy dróg i linii kolejowych</p> <p>GDDKiA Gdańsk</p> <p>GDDKiA Gdańsk</p> <p>GDDKiA Gdańsk Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>Miasto Gdynia</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>JST</p> <p>Miasto Gdańsk ZDW Gdańsk</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A. JST</p>	<p>U</p> <p>U</p> <p>W„AB”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„A”</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>W„AB”</p>
3.	<p>Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej, koncentrujący się na budowie i modernizacji dróg w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego:</p> <p>1) służących powiązaniom z węzłami autostrady A1 i nowymi węzłami na drogach nr S6 i S7 oraz prowadzeniu nowych linii transportu zbiorowego, w tym m.in.:</p> <p>do 2020 roku:</p>		

a) rozbudowa dróg nr 222 i nr 229 na odcinku Starogard Gdański – Jabłowo – autostrada A1 węzeł „Pelplin” (Tabl. 1, poz. 8),	ZDW Gdańsk	U
b) rozbudowa drogi nr 224 na odcinku Godziszewo – droga nr A1 węzeł „Tczew” (Tabl. 1, poz. 9),	ZDW Gdańsk	U
c) rozbudowa drogi nr 226 na odcinkach: droga nr A1 węzeł „Pruszcz Gdański” - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo (Tabl. 1, poz. 14),	ZDW Gdańsk	U
d) budowa nowego przebiegu drogi nr 231 na odcinku od Skórcza do autostrady A1 węzeł „Gniew”,		W„B”
po 2020 roku:		
e) rozbudowa drogi nr 22 na odcinku Malbork – autostrada A1 węzeł „Swarożyn”,	GDDKiA Gdańsk	W„B”
f) budowa nowego połączenia „Nowa Kielnieńska” w ciągu drogi nr 218 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa” – droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno”),	Miasto Gdańsk	W„B”
g) budowa nowego połączenia Przodkowo – droga nr S7 węzeł „Miszewo” jako przedłużenia drogi nr 472,	JST	W„AB”
h) budowa połączenia między drogą nr 211 a drogą nr 20 jako nowego przebiegu drogi nr 211 (obejście Żukowa);	JST	W„AB”
2) redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane przez budowę obwodnic:		
do 2020 roku:		
a) Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta w ciągu drogi nr S7 wraz z obwodnicą Żukowa w ciągu drogi nr 20 (Tabl. 1, poz. 4),	GDDKiA Gdańsk	U
b) Kartuz w ciągu drogi nr 211 – I etap (Tabl. 1, poz. 12),	ZDW Gdańsk	U
po 2020 roku:		
c) Malborka w ciągu drogi krajowej nr 22,	GDDKiA Gdańsk	W„AB”
d) Żukowa, Sierakowic i Kartuz (II etap) w ciągu drogi nr 211,	ZDW Gdańsk	W„AB”
e) Lęborka i Mściszewic w ciągu drogi nr 214,	ZDW Gdańsk	W„AB”
f) Wicka w ciągu drogi nr 214 (Tabl. 1, poz. 13),	ZDW Gdańsk	U
g) Władysławowa w ciągu drogi nr 215,	ZDW Gdańsk	W„AB”
h) Wejherowa w ciągu drogi nr 218,	ZDW Gdańsk	W„AB”
i) Trąbek Wielkich w ciągu drogi nr 222,	ZDW Gdańsk	W„AB”
j) Szemudu w ciągu drogi nr 224,	ZDW Gdańsk	W„AB”
k) Gdyni Chyloni, Rumi i Redy jako Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,	GDDKiA Gdańsk JST	W„AB”
l) Rybiny w ciągu drogi nr 502;	ZDW Gdańsk	W„AB”
3) usprawniających połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi a Trójmiastem, a także pomiędzy nimi a ich zapleczem funkcjonalnym, w tym:		
do 2020 roku:		
a) rozbudowa drogi nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański (Tabl. 1, poz. 8),	ZDW Gdańsk	U
b) rozbudowa i przebudowa drogi nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Mojusz – Kartuzy,	ZDW Gdańsk	W„B”
c) budowa i rozbudowa drogi nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda wraz z budową obwodnicy w m. Wicko (Tabl. 1, poz. 13),	ZDW Gdańsk	U

	<p>d) rozbudowa drogi nr 216 na odcinku Kuźnica - Jastarnia i Jastarnia – Jurata,</p> <p>e) rozbudowa i przebudowa drogi nr 221 na odcinku granica Gdańsk - Nowa Karczma,</p> <p>f) rozbudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,</p> <p>g) rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,</p> <p>h) rozbudowa drogi nr 515 od granicy Malborka do granicy województwa,</p> <p>i) rozbudowa ul. Kartuskiej (odcinek drogi krajowej nr 7) do węzła „Karczemki” w Gdańsku,</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>j) przebudowa dróg powiatowych nr 2340G (odcinek Nowy Staw - Tczew) i połączenia Nowy Staw – droga nr 55 (uwarunkowana stanem technicznym mostu drogowego przez rz. Wisłę),</p> <p>k) przebudowa drogi nr 218 na odcinku od drogi nr 468 (Gdańsk Oliwa) do drogi nr S6/S7 (węzeł „Chwaszczyno”), w tym budowa ulicy Nowa Spacerowa (z tunelem pod Pachołkiem) i ulicy nowej Kielnieńskiej;</p> <p>4) budowa dróg do bezpośredniej obsługi strategicznych terenów inwestycyjnych, w tym:</p> <p>a) Drogi Popiołowej, łączącej drogę wojewódzką nr 100 (ulica I Dywizji Wojska Polskiego) w Rumi z drogą powiatową nr 1605 G (ulicą Pucką) w Gdyni,</p> <p>b) dojazdu tranzytowego do terminalu intermodalnego w Zajączkowie Tczewskim.</p>	<p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>ZDW Gdańsk</p> <p>Miasto Gdańsk</p> <p>samorządy powiatowe</p> <p>Miasto Gdańsk ZDW Gdańsk</p> <p>JST</p> <p>JST</p>	<p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„AB”</p>
4.	<p>Rewitalizacja i przebudowa sieci kolejowej, koncentrująca się na podnoszeniu standardów technicznych i funkcjonalnych linii kolejowych o szczególnym znaczeniu dla rozwoju i obsługi województwa, zwłaszcza w zakresie:</p> <p>1) powiązań ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz ich otoczenia z Trójmiastem, w tym linii:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) nr 207 (na odcinku Kwidzyn – Malbork) (Tabl. 2, poz. 9),</p> <p>b) nr 214 (na odcinku Somonino – Kartuzy) wraz z rozbudową układu linii w Kartuzach (obwodnica kolejowa Kartuzy),</p> <p>c) nr 229 (na odcinku Lębork – Łeba (Tabl. 2, poz. 10) oraz Kartuzy – Sierakowice),</p> <p>d) nr 250 w zakresie modernizacji istniejących odcinków i wydłużenia linii na odcinku Rumia – Wejherowo (Tabl. 2, poz. 11),</p> <p>e) nr 248 (Gdańsk-Wrzeszcz – Gdańsk-Osowa) wraz z linią nr 253 (łącznica w kierunku Kościerzyny) w zakresie jej elektryfikacji (Tabl. 2, poz. 11);</p> <p>2) poprawy dostępu i obsługi terenów portowych w Gdańsku i Gdyni, w tym:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) 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),</p> <p>b) 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),</p> <p>po 2020 roku:</p>	<p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>SKM w Trójmieście</p> <p>PKM S.A.</p> <p>PKP PLK S.A. ZMP Gdańsk S.A.</p> <p>PKP PLK S.A. ZMP Gdynia S.A.</p>	<p>U</p> <p>W„B”</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p> <p>U</p>

	<p>c) nr 227 (Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspas Towarowa),</p> <p>d) nr 249 (Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port);</p> <p>3) redukcji emisji spalin i hałasu w obszarach cennych przyrodniczo i turystycznie, w tym:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) elektryfikacja linii kolejowej nr 213 (na odcinku Reda – Hel),</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>b) modernizacja Żuławskiej Kolei Dojazdowej (Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz na odcinku prawy brzeg Wisły - Sztutowo).</p>	<p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>PKP PLK S.A.</p> <p>ŻKD JST</p>	<p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„B”</p> <p>W„AB”</p>
5.	<p>Dokonanie analizy celowości i podjęcie kierunkowej decyzji w sprawie wprowadzenia transportu szynowego wraz z węzłami integracyjnymi lub przystankami zintegrowanymi do obsługi terenów o silnej presji suburbanizacyjnej, w tym:</p> <p>1) budowy trasy lekkiego transportu szynowego na odcinku: linia kolejowa nr 201 - Gdynia Chwarzno-Wiczlino - Bojano - Koleczkowo - Szemud – Luzino;</p> <p>2) modernizacji i wydłużenia linii kolejowej nr 228 do Kosakowa i Rewy w ciągu PKM;</p> <p>3) rewitalizacji linii kolejowej nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański – Lębork oraz nr 234 Kokoszki – Stara Piła;</p> <p>4) rewitalizacji linii kolejowych nr 230 (Wejherowo – Garczegorze) i 230A (Rybno Kaszubskie – Żarnowiec) na odcinkach poprawiających dostępność planowanej elektrowni jądrowej;</p> <p>5) rewitalizacji linii kolejowej nr 234 (Kokoszki – Stara Piła);</p> <p>6) rozbudowy układu linii kolejowych w Kartuzach dla usprawnienia powiązań kolejowych z Trójmiastem;</p> <p>7) rewitalizacji linii kolejowej nr 256 (Szymankowo – Nowy Dwór Gdański);</p> <p>8) rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa.</p>	<p>JST</p>	<p>W„AB”</p>
6.	<p>Budowa i rozbudowa infrastruktury obsługi transportu zbiorowego (w tym P&R i B&R) w węzłach integracyjnych i przystankach zintegrowanych, w tym w szczególności:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) w Kartuzach, Lęborku;</p> <p>2) rozważenie lokalizacji dodatkowego, regionalnego dworca autobusowego w okolicach węzłów integracyjnych Gdańsk-Rębiechowo lub Żukowo Wschód.</p>	<p>samorządy</p> <p>SWP</p>	<p>W„AB”</p>
7.	<p>Modernizacja infrastruktury i zwiększanie bezpośredniego dostępu do portów morskich od strony morza i lądu:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - etap III (Tabl. 3, poz. 1);</p> <p>2) modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego (Tabl. 3, poz. 2);</p> <p>3) modernizacja toru wodnego do Portu Północnego (Tabl. 3, poz. 3);</p> <p>4) modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku (Tabl. 3, poz. 4);</p> <p>5) budowa terminalu promowego w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 5);</p>	<p>Urząd Morski w Gdyni zarządy portów morskich</p>	<p>U</p>

	<p>6) pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 6);</p> <p>7) rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk (Tabl. 3, poz. 7);</p> <p>8) przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 8);</p> <p>9) rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 11);</p> <p>10) przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni;</p> <p>11) budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną;</p> <p>12) 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);</p> <p>13) rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 10);</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>14) rozbudowa Portu Gdańsk na nowo załadowanych terenach.</p>		<p style="text-align: center;">R</p> <p style="text-align: center;">R</p> <p style="text-align: center;">U</p> <p style="text-align: center;">R</p>
<p>8.</p>	<p>Kształtowanie warunków do integracji strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz poprawy efektywności i sprawności przewozów <i>door to door</i> poprzez:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 Tczew;</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>2) rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny na linii kolejowej nr 201, jako suchego portu oraz parkingów buforowych w otoczeniu Trójmiasta do obsługi portów morskich;</p> <p>3) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązań z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim.</p>	<p>zarządy portów morskich podmioty gospodarcze</p> <p>JST</p>	<p>W„A”</p> <p>W„AB”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
<p>9.</p>	<p>Rozwój funkcji małych portów w zakresie działalności przeładunkowej i obsługi regularnego ruchu pasażerskiego:</p> <p>1) w portach o największym potencjale w tym zakresie (Łeba, Władysławowo), posiadających infrastrukturę portową i potencjalne zaplecze właściwe do obsługi potoków ładunków w portach, w tym związanych z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. morskie farmy wiatrowe lub wydobywanie podmorskich kopalin) oraz z potencjalną budową elektrowni jądrowej;</p> <p>2) w portach już obsługujących regularny ruch pasażerski: Jastarnia, Hel oraz Krynica Morska.</p>	<p>Urząd Morski w Gdyni zarządy portów morskich</p>	<p style="text-align: center;">R</p>
<p>10.</p>	<p>Podejmowanie działań związanych z rozwojem żeglugi śródlądowej, w tym mających na celu poprawę powiązań portu w Elblągu z morzem, polegających m. in. na:</p> <p>1) modernizacji dróg wodnych śródlądowych:</p> <p>a) Martwa Wisła od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi,</p> <p>b) Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego,</p>	<p>Urząd Morski w Gdyni RZGW Gdańsk</p>	<p>W„B”</p>

	<p>c) Szkarpawa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego,</p> <p>d) 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;</p> <p>2) pogłębieniu torów wodnych na Zalewie Wiślanym;</p> <p>3) zapewnieniu warunków do zachowania i rozwoju infrastruktury żeglugi śródlądowej przez:</p> <p>a) budowę systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych wraz z jednolitym systemem identyfikacji wizualnej,</p> <p>b) 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.</p>		
11.	<p>Podjęmowanie skoordynowanych działań utrzymujących potencjał rozwojowy sieci lotnisk i lądowisk województwa:</p> <p>1) Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy - rozwój portu jako centralnego elementu regionalnego węzła lotniczego wymagać będzie:</p> <p>a) dalszego rozwoju komercyjnych usług na trasach międzynarodowych oraz krajowych,</p> <p>b) rozbudowy pozwalającej na zaspokojenie prognozowanego popytu, a także związane z tym pozyskania niezbędnych gruntów,</p> <p>c) usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy portem lotniczym i Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta;</p> <p>2) Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - rozwój portu do obsługi lotnictwa ogólnego i biznesowego, a docelowo jako drugiego portu lotniczego obsługującego komercyjne loty pasażerskie, wymagać będzie:</p> <p>a) poprawy dostępu drogowego do terminala pasażerskiego,</p> <p>b) rozważenia celowości i wykonalności budowy dwutorowej linii kolejowej na odcinku Gdynia Główna – Gdynia Pogórze – Gdynia Port Lotniczy, z jej ewentualnym przedłużeniem do Kosakowa;</p> <p>3) 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:</p> <p>a) rozbudową i modernizacją płyty lotniskowej i dróg kołowania,</p> <p>b) poprawą warunków parkowania samochodów oraz usprawnieniem dostępu do strefy aeroklubu;</p> <p>4) utrzymanie dla lotnictwa cywilnego i ratownictwa medycznego lotnisk i lądowisk: Jastarnia;</p> <p>5) wyznaczenie lokalizacji pod nowe lądowiska w rejonie lokalizacji elektrowni jądrowej (EJ1), na Mierzei Wiślanej i w Malborku.</p>	zarządy portów lotniczych i obiektów lotniskowych	R
12.	<p>Budowa systemu zarządzania ruchem drogowym (ITS, w tym informacji parkingowej), obejmującej zarządzanie ruchem drogowych na drogach krajowych i wojewódzkich, w szczególności na drogach dojazdowych do Trójmiasta, ośrodków regionalnego i potencjalnego ośrodka regionalnego oraz do obszarów turystycznych (Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana).</p>	JST	W„AB”

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.5.

K.2.5. ZWIĘKSZANIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO I SPRAWNOŚCI SYSTEMÓW PRODUKCJI, PRZESYŁU I DYSTRYBUCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPLNEJ, GAZU, ROPY NAFTOWEJ ORAZ PRODUKTÓW ROPOPOCHODNYCH

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.5. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Ukształtowaniu w regionie hubu paliwowo-energetycznego



Wzroście produkcji energii elektrycznej ze źródeł zlokalizowanych na obszarze metropolitalnym



Wzroście udziału zielonej energii w bilansie energetycznym obszaru metropolitalnego



Rozwoju sieci przesyłowych i dystrybucyjnych elektroenergetycznych



Zwiększeniu możliwości i zdolności przesyłowych i magazynowych gazu ziemnego i produktów naftowych



Zwiększeniu możliwości i efektywności wykorzystania infrastruktury ciepłowniczej

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:

- 2.5.1.** Zasada rozmieszczenia infrastruktury energetycznej, gwarantująca zrównoważony rozwój regionu i oszczędne gospodarowanie zasobami przestrzeni, przez koncentrację przedsięwzięć liniowych i węzłowych, w szczególności w korytarzach infrastrukturalnych: **W,,AB”**
- 1) *Nadwiślańsko-zatokowym*, w którym zlokalizowane i planowane są liczne liniowe i węzłowe przedsięwzięcia infrastrukturalne różnych sektorów energetycznych, kształtujące podstawy rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego;
 - 2) *Północnym*, 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; przy jednoczesnym koncentrowaniu nowej infrastruktury liniowej wzdłuż istniejących ciągów infrastrukturalnych transportowych i energetycznych.
- 2.5.2.** Zasada wyboru lokalizacji elektrowni systemowych w oparciu o studium lokalizacyjne²⁰⁸, 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. **U**
- 2.5.3.** Zasada preferowania lokalizacji instalacji do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na obszarach i w miejscach o największym potencjale zasobowym, przy uwzględnieniu konieczności eliminowania lub maksymalnego ograniczania zagrożeń i negatywnego oddziaływania tej infrastruktury na środowisko, w tym na bioróżnorodność, powiązania przyrodnicze, walory krajobrazowe oraz zdrowie ludzi, w tym: **W,,A”**
- 1) małych elektrowni wodnych na już istniejących obiektach piętrzących;

²⁰⁸ W przypadku inwestycji związanych z lokalizacją elektrowni jądrowej, niezbędne będzie stworzenie osobnego, dedykowanego przedsięwzięciu, studium Obszaru Funkcjonalnego Rozwoju Energetyki Jądrowej, które stanowić będzie istotne narzędzie służące opracowaniu spójnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego tej części województwa, z uwzględnieniem wpływu realizacji ww. inwestycji wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz innymi przedsięwzięciami powiązanymi z powstaniem tej elektrowni.

- 2) siłowni wiatrowych wszędzie tam, gdzie brak przeciwwskazań wynikających z potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego, krajobrazu kulturowego oraz bezpieczeństwa i obronności państwa, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów odrębnych;
 - 3) instalacji na biomasę i biogaz na terenach wiejskich, w tym:
 - a) drewno odpadowe - w powiatach: kartuskim, lęborskim, wejherowskim,
 - b) słomy odpadowej z rolnictwa - w powiecie tczewskim,
 - c) siana odpadowego z rolnictwa: w powiatach: gdańskim, kartuskim, lęborskim, puckim i wejherowskim,
 - d) odpadów z hodowli i przetwórstwa rolno-spożywczego - w powiatach: kartuskim, tczewskim i wejherowskim,
 - e) z plantacji roślin energetycznych - w powiatach: kartuskim i wejherowskim;
 - 4) instalacji na biomasę i biogaz w oparciu o składowiska odpadów komunalnych oraz duże oczyszczalnie ścieków;
 - 5) instalacji słonecznych, w tym:
 - a) z kolektorów słonecznych - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa,
 - b) 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) z systemów fotowoltaicznych (instalacje na budynkach) – na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa, na potrzeby własne;
 - 6) instalacji geotermalnych w południowym fragmencie powiatu tczewskiego oraz w rejonie Ustka – Słupsk – Łeba.
- 2.5.4.** 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, z uwzględnieniem warunków wietrznych. Każde odstępstwo (*in minus*) od wyżej określonej odległości wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.
- 2.5.5.** Zasada minimalizacji oddziaływania budowli elektroenergetycznych, w tym przebiegu linii 400 i 110 kV, na krajobraz i środowisko – poprzez:
- 1) harmonizację projektowanych budowli z cechami środowiska oraz minimalizację dominacji infrastruktury w krajobrazie, w oparciu o każdorazowe wariantowe analizy krajobrazowe;
 - 2) rozważenie możliwości stosowania konstrukcji nadleśnych, w przypadku konieczności przebiegu linii przez zwarte kompleksy leśne, w celu uniknięcia fragmentacji płatów ekologicznych.
- 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 zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej poprzez zapewnienie co najmniej dwustronnego zasilania wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze.
- 2.5.8.** 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.
- 2.5.9.** Zasada okablowania linii elektroenergetycznych 110 kV i sieci średniego napięcia na terenach silnie zurbanizowanych, o wysokiej wartości historycznej, krajobrazowej i turystycznej.
- 2.5.10.** 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.

U

R

W„A”

W„A”

W„A”

R

W„A”

- 2.5.11.** Zasada uwzględniania w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym potrzeb bezpieczeństwa energetycznego przez m.in.: W„A”
- 1) 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;
 - 2) określanie ograniczeń w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu w pobliżu projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej oraz źródeł produkcji energii elektrycznej i ciepłej.
- 2.5.12.** Zasada optymalizacji obsługi jednostek osadniczych w zakresie zaopatrzenia w ciepło przez: R
- 1) budowę, modernizację i przebudowę źródeł ciepła, umożliwiającą dostosowanie produkcji i dostaw energii cieplnej do rzeczywistych i prognozowanych potrzeb;
 - 2) 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;
 - 3) rozwój sieci ciepłowniczej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	<p>Rozbudowa istniejących i wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych systemowych źródeł energii elektrycznej:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) elektrowni węglowej (ok. 2.000 MW) lub gazowej w rejonie dolnej Wisły - między Tczewem a południową granicą województwa; 2) źródła wytwórczego energii elektrycznej opartego o paliwo gazowe o mocy do ok. 500 MW w Gdańsku-Rudnikach; 3) elektrowni jądrowej (ok. 2000–3750 MW) w wybranej lokalizacji w strefie wschodniej Pobrzeża Słowińskiego i Wysoczyzny Żarnowieckiej; rozpatrywane lokalizacje Żarnowiec (gm. Gniewino i Krokowa) i Lubiatowo - Kopalino (gm. Choczewo); 4) elektrociepłowni (ok. 100 MWe) na potrzeby technologiczne Grupy LOTOS w Gdańsku (rejon ulic Benzynowej i Płońskiej); <p>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.</p>	<p>inwestorzy, w tym:</p> <p>Kulczyk Investments</p> <p>ENERGA S.A.</p> <p>PGE EJ1</p> <p>Grupa LOTOS S.A.</p>	W„A”
2.	Budowa, rozbudowa oraz przebudowa instalacji do wytwarzania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych.	podmioty gospodarcze osoby prywatne	R
3.	<p>Rozbudowa, przebudowa i budowa sieci przesyłowych, dystrybucyjnych oraz stacji energetycznych dla wyprowadzenia mocy z nowych systemowych i odnawialnych źródeł energii (farm wiatrowych, w tym <i>offshore</i> i fotowoltaicznych) projektowanych na obszarze województwa, uwzględniając potrzebę ograniczenia strat energii elektrycznej w przesyśle i w dystrybucji, w tym m.in.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) w zakresie sieci przesyłowych: do 2020 roku: <ol style="list-style-type: none"> a) budowa dwutorowej linii 400 kV: <i>Żydowo Kierzkowo – Gdańsk Przyjaźń</i> i likwidacja linii 220 kV o równoległym przebiegu (Tabl. 5, poz. 2), 	<p>Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.</p>	<p>W„A”</p> <p style="background-color: #cccccc; text-align: center;">U</p>

<p>b) budowa dwutorowej linii 400 kV: <i>Grudziądz Węgrowo – Pelplin - Gdańsk Przyjaźń</i> i likwidacja linii 220 kV <i>Bydgoszcz Jasiniec – Gdańsk Leżno</i> (Tabl. 5, poz. 1),</p> <p>c) budowa stacji elektroenergetycznej 400(220)/110 kV: <i>Gdańsk Przyjaźń wraz z wprowadzeniem linii elektroenergetycznej 2x400 kV+110 kV w istniejącą linię elektroenergetyczną 2x400 kV Żarnowiec-Gdańsk Błonia</i> (Tabl. 5, poz. 4),</p> <p>d) budowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV <i>Pelplin</i> (Tabl. 5, poz. 5),</p> <p>e) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV: <i>Gdańsk Błonia</i> m.in. w celu przyłączenia farm wiatrowych (<i>Jasna, Pelplin, Wierzbęcino oraz bloków EC Wybrzeże i G-P EC Gdańsk</i>) (Tabl. 5, poz. 6),</p> <p>f) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV <i>Żarnowiec</i> dla przyłączenia farm wiatrowych: <i>Choczewo, Osieki i Zwartowo</i>,</p>		
po 2020 roku:		
<p>g) budowa dwutorowej linii 400 kV: <i>Żarnowiec – Gdańsk Przyjaźń</i> (Tabl. 5, poz. 7),</p> <p>h) modernizacja linii 400 kV: <i>Dunowo - Słupsk - Żarnowiec</i>,</p> <p>i) modernizacja linii 400 kV: <i>Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń – Gdańsk Błonia</i>,</p> <p>j) modernizacja linii 400 kV: <i>Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki</i>,</p> <p>k) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV: <i>Gdańsk I</i>,</p> <p>l) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV <i>Żarnowiec</i> dla uzyskania możliwości przyłączenia do KSE morskich farm wiatrowych (m.in. <i>Baltica 3</i>) oraz potencjalnej elektrowni jądrowej,</p> <p>m) budowa stacji elektroenergetycznej w okolicach wybrzeża, w pobliżu miejsc wejścia na ląd kabli z morskiej farmy wiatrowej <i>Baltica 3</i>,</p> <p>n) budowa linii kablowych na potrzeby wyprowadzenia mocy z morskiej farmy wiatrowej <i>Baltica 3</i> do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV <i>Żarnowiec</i>,</p> <p>o) lokalizacja i budowa od 4 do 8 linii 400 kV (w korytarzach infrastrukturalnych), wyprowadzających moc z potencjalnej elektrowni jądrowej do planowanej stacji elektroenergetycznej pomiędzy stacją elektroenergetyczną <i>Żarnowiec 400 kV</i>, a stacją <i>Słupsk 400 kV</i> i dalej w kierunku południowym do stacji <i>Gdańsk-Przyjaźń 400 kV</i> i stacji <i>Jasieniec 400 kV (Bydgoszcz)</i>, związanej ze zwiększeniem przesyłów mocy z elektrowni jądrowej;</p>		<p>W„A”</p> <p>U</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
2) w zakresie sieci dystrybucyjnych:		
<p>a) budowa linii elektroenergetycznej 110 kV: (<i>Brętowo - Kokoszeki</i>), (<i>Chełm - Śródmieście</i>), (<i>Chylonia - Dębogórze - Reda</i>), (<i>Gdańsk Błonia - Maćkowy (Orunia) - Pruszcz Gdański</i>), (<i>Gdańsk Błonia - EC Elbląg</i>), (<i>Gdynia Południe - Gdynia Centrum - Gdynia Port</i>), (<i>Młode Miasto - Śródmieście</i>), (<i>Nowy Dwór Gdański - Kąty Rybackie</i>), (<i>Nowy Dwór Gdański - Nowy Staw</i>), (<i>Nowy Staw - Malbork Rakowiec</i>), (<i>Pelplin - Gniew - Grudziądz</i>), (<i>Pelplin - Lignowy</i>), (<i>Pelplin - Sztum - kierunek Malbork/Kwidzyn</i>), (<i>Pelplin - Starogard Gdański</i>), (<i>Pelplin - Subkowy</i>), (<i>Pruszcz Południe - Gdańsk I – Miłobądz</i>), (<i>Szadółki - Gdańsk I - Piecki</i>), (<i>Żarnowiec - Łebno - Sierakowice</i>), (<i>Żarnowiec - Gdynia Zielenisz</i>),</p> <p>b) przebudowa linii 110 kV: (<i>Żarnowiec – Opalino – Jackowo – Wicko – Łębork</i>),</p> <p>c) modernizacja istniejących linii 110 kV: (<i>Gdynia Grabówek – Gdynia Chylonia</i>),</p>	<p>ENERGA S.A. ENEA S.A.</p>	<p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>

	<p>d) 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,</p> <p>e) budowa stacji elektroenergetycznych 110/SN 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 Stężyca, FW Werblinia (Sulicice), FW Wiszka-Grochowo, FW Żeliszewki,</p> <p>f) budowa stacji elektroenergetycznych SN/nn kV dedykowanych farmom fotowoltaicznym.</p>		W„A”
4.	Budowa punktów ładowania samochodów elektrycznych, przede wszystkim w Gdańsku, Gdyni, Lęborku, Sopocie i Tczewie.	podmioty gospodarcze	W„A”
5.	Przebudowa systemów oświetlenia ulicznego w kierunku energooszczędnych, inteligentnych układów, wykorzystujących źródła odnawialne.	samorządy gminne	R
6.	<p>Budowa nowych gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych, wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą węzłową (stacje redukcyjno-pomiarowe, instalacje obróbki gazu itp.), w tym m.in.:</p> <p>1) w zakresie gazociągów wysokiego ciśnienia:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) budowa gazociągu DN 700 Szczecin – Gdańsk (etap VI - Wiczlino – Reszki) (Tabl. 5, poz. 12),</p> <p>b) budowa gazociągu DN 500/300 Kosakowo - Władysławowo wraz z budową 2 stacji gazowych wysokiego ciśnienia (Kosakowo i Władysławowo) oraz stacji separacji węglowodorów w Swarzewie,</p> <p>c) 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,</p> <p>d) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500/300 Pszczółki (Żeliszewki) - Kolnik, celem połączenia gazociągów wysokiego ciśnienia relacji Pszczółki - Bytów z gazociągiem Kolnik – Przejazdowo,</p> <p>e) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 do obszarów portowych w Gdańsku,</p> <p>f) budowa drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia Kolnik - Gdańsk,</p> <p>g) przyłączenie do sieci przesyłowej sieci dystrybucyjnej PSG Sp. z o.o. w miejscowości Kolnik, zasilającej w paliwo gazowe odbiorców z obszaru miasta Gdańska;</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>h) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 do EC II Gdańsk,</p> <p>i) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji Lębork - Łeba wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Łebie,</p> <p>j) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia Kościerzyna - Olsztyn oraz Reszki – Gustorzyn w przypadku uruchomienia wydobycia gazu z łupków,</p> <p>k) budowa gazociągu DN 500 w relacji Łeba – Lębork, jeśli lokalizacją instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego będzie Łeba;</p> <p>2) w zakresie instalacji obróbki gazu:</p> <p>do 2020 roku:</p>	operatorzy gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych	<p>W„A”</p> <p>U</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>

	<p>a) budowa instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego w lokalizacji Władysławowo lub Łeba;</p> <p>3) w zakresie rozwoju sieci dystrybucyjnej gazu wskazana jest gazyfikacja miejscowości wypoczynkowych predysponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych, w tym na Mierzei Wiślanej.</p>		<p>W„A”</p> <p>W„AB”</p>
7.	<p>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:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) rozbudowę Terminala Naftowego w Gdańsku do magazynowania i przeładunku ropy naftowej, produktów naftowych i chemikaliów do łącznej pojemności 700 tys. m³;</p> <p>2) budowę baz przeładunkowo-magazynowych w Gdańsku (rejon Portu Północnego i Siarkopolu²⁰⁹) wraz z rurociągami łączącymi bazy z Naftoportem i rafinerią Grupy LOTOS S.A. oraz rozbudowa Bazy Naftowej PERN na Gdańsku Stogach-Krakowcu;</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>3) 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).</p>	<p>Grupa PERN S.A.</p>	<p>W„A”</p> <p>R</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
8.	<p>Budowa nowej infrastruktury przesyłowej (rurociągów) ropy naftowej i produktów naftowych z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym m.in.:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>1) budowa drugiej nitki Ropociągu Pomorskiego (surowcowego) <i>Gdańsk - Płock</i> wzdłuż istniejącego rurociągu (Tabl. 5, poz. 10);</p> <p>po 2020 roku:</p> <p>2) budowa rurociągu paliwowego (produktowego) relacji <i>Dębogórze - Gdańsk - Nowa Wieś Wielka - Płock</i>, częściowo wzdłuż istniejącego rurociągu (rozważany jest także częściowy przebieg przez morskie wody wewnętrzne);</p> <p>3) budowa dwóch nitek rurociągu <i>terminal GASPOL - Lotos, Lotos - Naftoport</i>.</p>	<p>Grupa PERN S.A.</p>	<p>W„A”</p> <p>U</p> <p>W„A”</p> <p>W„A”</p>
9.	<p>Wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych magazynów gazu ziemnego, paliw płynnych, wodoru i powietrza w strukturach solnych w województwie (w paśmie Puck – Łeba i na południe od Gdańska) w celu zwiększenia strategicznych rezerw surowców energetycznych i bezpieczeństwa energetycznego kraju:</p> <p>1) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w gminie Kosakowo w złożu Mechelinki (inwestycja w realizacji) (Tabl. 5, poz. 11);</p> <p>2) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w złożu Białogarda.</p>	<p>Grupa PGNiG S.A.</p> <p>Grupa PGNiG S.A.</p> <p>Gaz SYSTEM S.A.</p>	<p>R</p> <p>U</p> <p>R</p>
10.	<p>Rozważenie wykorzystania (budowa rurociągu paliwowego – produktowego – relacji <i>Gdańsk – Dębogórze – Nowa Wieś Wielka – Płock</i> częściowo wzdłuż istniejącego; rozważany jest także przebieg przez morskie wody wewnętrzne w powiązaniu z morskimi lub lądowymi farmami wiatrowymi dużej mocy) ww. struktur solnych do podziemnego magazynowania sprężonego powietrza, w celu</p>	<p>podmioty gospodarcze</p>	<p>W„B”</p>

²⁰⁹ Plany inwestycyjne Grupy Kapitałowej PERN *Przyjaźń S.A.* zakładają rozbudowę infrastruktury magazynowej Siarkopolu do 700.000 m³ dla paliw, produktów chemicznych lub ropy naftowej, wraz z infrastrukturą przeładunkową z tankowców na kolej i z kolei na statki.

	magazynowania energii, możliwej do wykorzystania na zasadzie zbliżonej do wodnych elektrowni szczytowo-pompowych.		
11.	Podejmowanie działań mających na celu wykorzystanie nadmorskiego położenia oraz istniejących i projektowanych systemów przesyłu oraz dystrybucji 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 i gazociągów. przeładunku gazu	Grupa PGNIG S.A. Grupa LOTOS S.A.	R
12.	Przebudowa, rozbudowa, budowa systemów ciepłowniczych, w tym m.in.: 1) budowa instalacji do termicznego przetwarzania – odzysk z frakcji energetycznej odpadów w Gdańsku-Szadółkach; wraz z rozbudową i budową sieci ciepłowniczej, umożliwiającej zasilanie funkcjonujących systemów ciepłowniczych na terenie Gdańska i Gdyni poprzez budowę m.in. tzw. interkolektora ciepłowniczego; 2) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych dotyczących modernizacji źródeł ciepła oraz rozbudowy i modernizacji sieci ciepłowniczych (Lębork, Malbork); 3) rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych na pozostałych obszarach m.in.: Gdynia, Nowy Dwór Gdański, Rumia (połączenia systemu Gdynia – Rumia z miejską siecią ciepłowniczą Redy), Reda, Sopot; 4) budowa źródła szczytowego w Gdyni na górnym tarasie, pomiędzy ulicą Chwaszczyńską a Rdestową; 5) budowa źródła szczytowego w Wejherowie wraz z rozwojem sieci ciepłowniczej na terenie Starego Miasta; 6) budowa systemów ogrzewania i chłodzenia opartych na pompach ciepła.	samorządy gminne ZU Sp. z o.o. Gdańsk	R W„AB” R R R R R
13.	Podejmowanie działań mających na celu określenie realnych potrzeb, możliwości i kosztów wykorzystania Wisły do celów hydroenergetycznych w powiązaniu z rozwojem transportu śródlądowego.	SWP	R

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.6.

K.2.6. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.6. KONCENTRUJE SIĘ NA:



Kształtowaniu struktur przestrzennych zapewniających wysoką sprawność działania oraz ciągłość funkcjonowania państwa w czasie wojny



Rozwoju infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.6.:

- | | | |
|---------------|--|-------------|
| 2.6.1. | Zasada kształtowania infrastruktury transportowej i technicznej w sposób zwiększający zdolności obronne i bezpieczeństwo państwa w czasie konfliktu zbrojnego, zagrożeń naturalnych, awarii oraz katastrof przemysłowych. | R |
| 2.6.2. | Zasada bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych przez uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym stref ochronnych i ograniczeń wokół tych terenów, zgodnie z decyzjami właściwych organów. | W„A” |
| 2.6.3. | Zasada bezwzględnego zachowania i ochrony terenów i obiektów służących potrzebom obronności i bezpieczeństwa państwa, na które składają się w szczególności: <ol style="list-style-type: none"> 1) 4 wojskowe obiekty lotnicze: Gdynia Oksywie, Pruszcz Gdański, Królewó Malborskie oraz Siemirowice Cewice; 2) 2 obiekty Marynarki Wojennej: Baza Logistyczna Marynarki Wojennej RP (Port Wojenny w Gdyni), Punkt Bazowania (Hel); 3) 1 poligon dla specjalistycznych rodzajów wojsk: <i>Strzecz</i> - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej; 4) pozostałe tereny zamknięte oraz elementy infrastruktury transportowej; 5) 3 poligony morskie zlokalizowane w rejonach na Zatoce Gdańskiej na wysokości Gdyni, Mierzei Wiślanej oraz otwartym morzu na wysokości Półwyspu Helskiego, przeznaczone do wsparcia wykonywania zadań przez różne typy okrętów nawodnych i podwodnych oraz lotnictwo morskie. | U |

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.6.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym sieci dróg, pozwalających na szybkie przegrupowywanie wojsk w przewidywany rejon zagrożenia.	zarządcy dróg	R
2.	Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym wszystkich ciągów kolejowych i szczególnie ważnych obiektów kolejowych, umożliwiających szybkie przegrupowywanie wojsk i przewóz uzbrojenia.	zarządcy infrastruktury kolejowej	R
3.	Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę lotniczą do potrzeb wojskowych w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> 1) parametrów techniczno-eksploatacyjnych; 2) odpowiedniego powiązania z systemem drogowym i kolejowym; 3) pozostawienia w dotychczasowym użytkowaniu istniejących obiektów lotniczych, nieużytkowanych przez wojsko. 	MON	R
4.	Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę portów morskich do potrzeb wojskowych, w tym wynikających z członkostwa Polski w NATO, w zakresie: <ol style="list-style-type: none"> 1) systemów tankowania paliwa i wody; 2) sieci energetycznej i zaopatrzenia w energię; 	MON	R

	<p>3) przeładunku ciężkiego sprzętu wojskowego na drogowe i kolejowe środki transportu;</p> <p>4) wyposażenia nabrzeży w łącza teleinformatyczne.</p>		
5.	<p>Realizacja inwestycji w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, w tym:</p> <p>1) 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:</p> <p>do 2020 roku:</p> <p>a) infrastruktury dla sił wzmocnionych NATO – modernizacja lotniska Malbork (Tabl. 10, poz. 1),</p> <p>b) modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli miasta: Gdynia i Rumia, Władysławowo oraz gminy Wejherowo (Tabl. 10, poz. 2),</p> <p>c) modernizacja Portu Wojennego Gdynia (Tabl. 10, poz. 3),</p> <p>d) rozbudowa paliwowego systemu zaopatrywania w paliwo Portu Wojennego Gdynia (rurociąg paliwowy relacji Dębogórze – Gdynia Oksywie – Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych Port Gdynia).</p>	MON	<p>U</p> <p>U</p> <p>W„A”</p>

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.

C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA

Opis i uzasadnienie Celu 3.:

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 *Solidarność*. Są one nie w pełni wykorzystywane jako czynniki aktywizacji gospodarczej, w tym tworzenia nowych miejsc pracy oraz kreowania oryginalnego wizerunku.

Przestanki sformułowania Celu 3.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przestanki:

- 1) nieracjonalna struktura przestrzenna obszarów chronionych oraz niewystarczająca spójność tych obszarów, zagrażająca utrzymaniu ich różnorodności biologicznej;
- 2) wzrastająca presja inwestycyjna na obszarach o szczególnym znaczeniu dla zachowania zasobów przyrodniczych i ciągłości korytarzy ekologicznych;
- 3) niedostateczna ochrona zasobów i walorów krajobrazu kulturowego, zagrażająca utratą tożsamości kulturowej oraz ich atutu jako czynnika rozwojowego;
- 4) niewystarczający rozwój sieci kanalizacji sanitarnej w niektórych aglomeracjach ściekowych oraz systemów zbierania i oczyszczania ścieków poza aglomeracjami ściekowymi, w szczególności na obszarach wiejskich;
- 5) niewystarczająco rozwinięty system zagospodarowania odpadów, w tym w zakresie wykorzystania potencjału frakcji energetycznej odpadów, w szczególności komunalnych;
- 6) niedotrzymywanie wymogów formalno-prawnych ochrony środowiska (m.in. w zakresie parametrów oczyszczonych ścieków odprowadzanych do wód lub do ziemi, ograniczania składowania odpadów komunalnych ulegających biodegradacji, lub poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia frakcji materiałowych), określonych w licznych aktach prawa międzynarodowego, krajowego i regionalnego.

Osiągnięcie 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.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu 3.:

- 1) ustanowiony i funkcjonujący regionalny system ekologiczny (system zielonej infrastruktury), ukształtowany w oparciu o przyrodnicze obszary chronione, korytarze ekologiczne, tereny zieleni w otoczeniu obszarów miejskich (zielone pierścienie) oraz ekosystemy wodne i leśne, będące elementem systemu infrastruktur służących trwałemu i stabilnemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu regionu;
- 2) racjonalna struktura przestrzenna obszarów chronionych i mniejsza presja inwestycyjna na obszarach o szczególnym znaczeniu dla zachowania zasobów przyrodniczych i kulturowych;
- 3) zachowane zasoby i walory dziedzictwa kulturowego, wykorzystywane w rozwoju społeczno-gospodarczym;
- 4) skuteczna ochrona przestrzeni o wyjątkowych cechach symbolicznych, świadczących o tożsamości kulturowej i historycznej regionu, pozwalająca na zachowanie najcenniejszych zasobów i walorów dziedzictwa kulturowego;
- 5) dobry stan zasobów środowiska, w szczególności w odniesieniu do jakości wód i gleb pozwalający zapewnić bezpieczeństwo ekologiczne i rozwój gospodarczy dzięki racjonalnie zorganizowanym systemom gospodarki wodno-ściekowej i odpadowej.






Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 3.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia lasów (ha)	665.810 (2015)	695.000	GUS
Powierzchnia terenów zabudowanych w granicach ponadregionalnych i regionalnych korytarzy ekologicznych określonych w Planie	(2015)	utrzymanie	BDOT
Odsetek JCWP płynących, nie osiągniętych 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 (parki narodowe i parki krajobrazowe) (%)	10,6 (2016)	wzrost	RDOŚ Gdańsk
Liczba utworzonych parków kulturowych	3 (2016)	10	PBPR
Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków (%)	83,2 (2015)	90	GUS
Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej	0,7 (2015)	0,85	GUS
Niezrekultywowane tereny składowania odpadów (ha)	81,7 (2014)	20	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.1.

K.3.1. ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I JEGO SPÓJNOŚCI

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:

	Utrzymaniu i polepszaniu stanu i właściwości komponentów środowiska (hydrosfery, pedosfery, atmosfery i biosfery)
	Ochronie obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo
	Ochronie, rewitalizacji, pielęgnacji i odtwarzaniu zasobów biosfery o charakterze cennym, unikatowym i zagrożonym
	Utrzymaniu i odtwarzaniu łączności przestrzennej ekosystemów, umożliwiającej stabilność procesów przyrodniczych, migrację organizmów i spójność wyznaczonego systemu osnowy ekologicznej regionu
	Promocji i dydaktyce ochrony przyrody, ukierunkowanej na zachowanie cennych charakterystycznych dla regionu walorów

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:

U

1) korytarze ponadregionalne:

- a) Nadzalewowo-mierzejowy (wzdłuż Mierzei Wiślanej i jej wybrzeża - powiaty: nowodworski i m. Gdańsk),
- b) Nadmorski (wzdłuż Półwyspu Helskiego i wybrzeża morskiego Bałtyku - powiaty: pucki, wejherowski, lęborski, słupski),
- c) Doliny Wisły (styk powiatów: m. Gdańsk, nowodworskiego, gdańskiego, malborskiego, tczewskiego, sztumskiego, kwidzyńskiego),

2) korytarze regionalne:

- a) Doliny Nogatu (powiaty: nowodworski i malborski),
- b) Dolin Raduni i Motławy (powiaty kartuski i gdański),
- c) Doliny Szkarpawy (powiat nowodworski),
- d) Doliny Wierzycy (powiaty: tczewski),
- e) Pradoliny Redy-Łeby (powiaty: lęborski, wejherowski, pucki);

3) korytarze subregionalne:

- a) Doliny Płutnicy (powiat pucki),
- b) Doliny Gizdepi (powiat pucki),
- c) Doliny Czarnej Wody (powiat pucki),
- d) Północnego pasa leśnego Lasów Darżlubskich (powiat pucki)
- e) Górnego odcinka Doliny Piaśnicy (powiaty pucki, wejherowski),
- f) Rynny Jeziora Żarnowieckiego (powiaty pucki, wejherowski),
- g) Doliny Bychowskiej Strugi (powiaty wejherowski, pucki),
- h) Doliny Chełstu (powiat wejherowski),
- i) otoczenia Doliny Bolszewki (powiat wejherowski),

- j) Doliny Gościciny i jej otoczenia (powiat wejherowski),
 - k) Doliny Choczewki i lasów k. Choczewa (powiat wejherowski),
 - l) Pasa leśnego Puszczy Wierchucińskiej (powiat wejherowski),
 - m) Zachodniego pasa leśnego Lasów Wejherowskich (powiat wejherowski),
 - n) Północnego otoczenia Nowej Wsi Lęborskiej (powiat lęborski),
 - o) otoczenie Dolin Janki, Bielicy i Strugi Młyńskiej (powiat tczewski),
 - p) otoczenia Doliny rzeki Słupiny i lasów na zach. od niej (powiat kartuski),
 - q) leśnego łącznika dolin Łeby i Bukowiny (powiaty kartuski, wejherowski),
 - r) górnego odcinka doliny Słupi (powiaty wejherowski, kartuski),
 - s) Doliny Bukowiny (powiaty lęborski, kartuski),
 - t) Leśnego łącznika dolin Raduni i Reknicy (powiaty kartuski, gdański),
 - u) Leśnego łącznika dolin Łeby i Łupawy (powiat lęborski),
 - v) Doliny Wietcisy (powiat gdański),
 - w) Doliny Reknicy (powiat gdański),
 - x) Doliny Kłodawy (powiat gdański),
 - y) Doliny Czerwonej (powiat gdański),
 - z) Doliny Rutkownicy (powiaty gdański),
- 4) płaty ekologiczne:
- a) Lubiatowski,
 - b) Słowiński,
 - c) Darżlubski,
 - d) Łęczycki,
 - e) Trójmiejski,
 - f) Lęborski,
 - g) Kaszubski,
 - h) Marszewski,
 - i) Zalewu Wiślanego.

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:

- 1) formami ochrony przyrody – należy stosować zasady wynikające z dokumentów je ustanawiających oraz planów zadań ochronnych i planów ochrony (jeśli takie obowiązują) dla obszarów: Natura 2000, rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu;
- 2) lasami - należy stosować zasady wynikające z planów urządzania lasów;
- 3) dolinami rzek - należy uwzględnić 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);
- 4) 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

W„A”

U

	transportową o charakterze barier antropogenicznych – w szczególności dróg klas: A, S i GP oraz linii kolejowych – za pomocą wyznaczenia i budowy przejść dla zwierząt oraz stosowania nietransparentnych ekranów osłonowych na trasach migracji ptaków.	
3.1.4.	Zasada bezwzględnego zachowania trwałości gruntów leśnych oraz naturalnych cieków i zbiorników wodnych, w granicach korytarzy ekologicznych, przy zachowaniu ich dotychczasowego gospodarczego wykorzystania, z uwzględnieniem uzasadnionej potrzeby ich przeznaczenia na cele publiczne.	U
3.1.5.	Zasada priorytetu ekologicznego – polegająca na stosowaniu rozwiązań techniczno-przestrzennych służących zachowaniu i podwyższeniu przyrodniczej, w tym krajobrazowej jakości przestrzeni i zapobiegania przekształceniom przestrzennym skutkującym utratą bądź istotnym obniżeniem walorów przyrodniczo-krajobrazowych, fragmentacją terenów przyrodniczo cennych oraz utratą łączności przestrzennej ekosystemów.	W„A”
3.1.6.	Zasada zachowywania w stanie naturalnym terenów podmokłych - jako regulatorów warunków hydrologicznych, klimatycznych i ekologicznych środowiska oraz elementów naturalnej retencji wód.	W„A”
3.1.7.	Zasada trwałości istnienia lasów, kształtowania ich właściwej struktury gatunkowej i wiekowej oraz zachowania bogactwa biologicznego.	W„AB”
3.1.8.	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.	W„A”
3.1.9.	Zasada zachowania pozostałości naturalnych ekosystemów i ich ochrony planistycznej, jako cennych obiektów ochrony różnorodności biologicznej, zapewniających trwałość ekosystemów (w szczególności terenów podmokłych, łąk dolinnych i śródleśnych, zadrzewień śródpolnych, starorzeczy i oczek wodnych) – nie objętych dotychczas ochroną prawną - w tym wskazanych w <i>Planie</i> .	W„AB”

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Ochrona regionalnego systemu ekologicznego przez:	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	W„AB”
	1) identyfikowanie, dokumentowanie i waloryzację przyrodniczą (m.in. w ramach sporządzania opracowań ekofizjograficznych dla gmin) terenów pełniących funkcję ekologiczną;	JST	W„AB”
	2) 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;	JST	W„AB”
	3) zalesianie, wprowadzanie zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych, ekstensywne wykorzystanie użytków zielonych;	samorządy gminne	R
	4) zapobieganie rozlewaniu się zabudowy na tereny otwarte niezabudowane, poprzez ochronę ekosystemów naturalnych i gruntów rolnych;	samorządy gminne	W„A”
	5) zachowanie ciągłości przestrzennej powiązań ekologicznych na poziomie krajowym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym, z utrzymywaniem przestrzeni wolnej od zabudowy lub ograniczenie intensywności zabudowy w ich przebiegu;	samorządy gminne	W„A”
	6) 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	samorządy gminne zarządcy infrastruktury	W„A”

	liniami kolejowymi, ale także w ciągach dróg wojewódzkich i przebiegach rurociągów).		
2.	Tworzenie koncepcji, planów i programów rozwoju zielonej infrastruktury oraz wyznaczanie, zachowanie i kształtowanie terenów biologicznie czynnych - tzw. zielonych pierścieni, wokół ośrodków miejskich i metropolitalnych.	samorząd województwa samorządy lokalne	W„AB”
3.	Uwzględnianie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin korytarzy ekologicznych - ponadregionalnych, regionalnych i subregionalnych oraz uszczegóławianie ich granic i wyznaczenie korytarzy rangi lokalnej, stosownie do skali dokumentu planistycznego.	samorządy gminne	U
4.	Określanie w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym zapisów/wytycznych/wskaźników gwarantujących zachowanie ciągłości przestrzennej korytarzy ekologicznych.	samorządy gminne	U
5.	Przywracanie cech naturalnych, poprawa kondycji jakościowej elementów środowiska, odtwarzanie obszarów przyrodniczych i ekosystemów zdegradowanych – w tym wodnych, podmokłych, leśnych, łąkowych, a w szczególności: 1) rekultywacja jezior i przeciwdziałanie procesom ich eutrofizacji antropogennej; 2) renaturyzacja rzek i dolin rzecznych, przywracanie dolinom rzecznych funkcji korytarzy ekologicznych; 3) zwiększanie zdolności retencyjnej ekosystemów i terenów.	JST	W„A”
6.	Tworzenie warunków do zwiększania powierzchni lasów i zadrzewień, zwłaszcza: 1) na terenach leśnej potencjalnej roślinności naturalnej, cechujących się aktualną niską lesistością; 2) w obrębie gruntów rolnych o najniższej przydatności rolniczej; 3) na obszarach objętych potencjalnymi i czynnymi procesami erozyjnymi; 4) na obszarach porolnych, objętych sukcesją naturalną.	regionalne dyrekcje Lasów Państwowych samorządy gminne	W„A”
7.	Zachowywanie, odtwarzanie, rewitalizacja i kształtowanie elementów przyrodniczych charakterystycznych dla krajobrazu wiejskiego: miedz, pasów zadrzewień śródpolnych, małych cieków i dróg śródpolnych, śródpolnych oczek wodnych, ekosystemów brzegowych wód śródlądowych, żywoplotów etc., w szczególności w rejonach wielkoobszarowej gospodarki rolnej.	samorządy gminne	W„A”
8.	Wprowadzanie i utrzymanie reżimów zagospodarowania służących ochronie cennych ekosystemów jezior lobeliowych, torfowisk wysokich oraz żyznych mechowisk.	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska samorządy gminne	W„A”
9.	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.	samorządy gminne urzędy morskie	W„A”
10.	Zapewnienie w dokumentach planowania przestrzennego warunków utrzymania potencjału przyrodniczego lasów, starodrzewów, zadrzewień śródpolnych, oczek wodnych, terenów bagiennych i torfowiskowych, łąk śródleśnych – szczególnie w obszarach korytarzy ekologicznych.	samorządy gminne	W„AB”
11.	Optimalizacja regionalnego systemu obszarów chronionych, z założeniem wykonania oceny stopnia zachowania walorów przyrodniczo-krajobrazowych i weryfikacji granic oraz zwiększenia w nim udziału obszarów, obiektów przyrodniczych i krajobrazów szczególnie cennych (priorytetowych, unikatowych, reprezentatywnych) i terenów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych, w tym: do 2020 roku:	SWP	W„B”

	1) weryfikacja sieci obszarów chronionego krajobrazu.																																																																																																																									
12.	<p>Powiększenie lub uzupełnienie sieci parków krajobrazowych, chroniących cenne obszary przyrodniczo-krajobrazowe, mających znaczenie dla ochrony dziedzictwa kulturowego i ochrony funkcji łączności ekologicznej, przez:</p> <p>1) powiększenie obszarów parków krajobrazowych: Mierzei Wiślanej;</p> <p>2) podejmowanie działań zmierzających do utworzenia nowych parków krajobrazowych: Doliny Wisły (nadwiślański).</p>	SWP	W„B”																																																																																																																							
13.	<p>Podejmowanie działań na rzecz powiększenia obszaru Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery (celem spełnienia kryteriów zawartych w Ramowym Statucie Światowej Sieci Rezerwatów Biosfery) optymalnie o powierzchnię przyległych do niego gmin, a minimalnie do granicy otuliny Słowińskiego Parku Narodowego.</p>	Słowiński Park Narodowy SWP	W„B”																																																																																																																							
14.	<p>Uwzględnianie w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym obszarów cennych przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną prawną (wymienionych poniżej) do ochrony, w postaci obiektów ochrony indywidualnej, z zagwarantowaniem zachowania dotychczasowego użytkowania i ich trwałości lub w uzasadnionych przypadkach odstępstwo od ich wykazywania – pod warunkiem jego indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin.</p> <p>Obszary cenne przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną prawną i wskazane do ochrony indywidualnej:</p> <table border="0"> <thead> <tr> <th>nazwa własna obiektu</th> <th>proponowana forma ochrony</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1) Szuwary Martwej Wisły koło Przegaliny</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Cedry Wielkie</td><td rowspan="38">W„A”</td></tr> <tr><td>2) Przełom Łęby Dolny Młyn - Górny Młyn</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Chmielno</td></tr> <tr><td>3) Torfowisko w Cieszeniu</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Chmielno</td></tr> <tr><td>4) Jezioro Reskowo</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Chmielno</td></tr> <tr><td>5) Kożczkowo</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Chmielno</td></tr> <tr><td>6) Garcz</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Chmielno</td></tr> <tr><td>7) Borzestowska Huta</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Chmielno</td></tr> <tr><td>8) Bór w Stilo</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Choczewo</td></tr> <tr><td>9) Lubiatowskie Bluszcze</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Gmina Choczewo</td></tr> <tr><td>10) Torfowisko koło Owczarni</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>11) Dolina Radości</td><td>zespół przyrodniczo-krajobrazowy</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>12) Dolina Samborowo i Dolina Zielona</td><td>zespół przyrodniczo-krajobrazowy</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>13) Skarpy nad Strzyżą</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>14) Jańskowe Parowy</td><td>zespół przyrodniczo-krajobrazowy</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>15) Jańskowe Bluszcze na Górze Sobótka</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>16) Morena</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>17) Bastion Św. Gertrudy</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>18) Torfowisko w Kiełpinie Dolnym</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>19) Międzywale Raduni i Motławy</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>20) Głogowa skarpa k/w. Wojciecha</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>21) Torfowisko śródleśne</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>22) Trzciniwisko nad Potokiem Kowalskim</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>23) Bunkry leśne przy Gaspolu</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>24) Wróbla Staw</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>25) Uroczysko na Pd. od Smęgorzyna</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>26) Liliowy Jar</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>27) Skarpa w Krzyżownikach</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>28) Flora Cygańskiej Górki</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>29) Żebrowiec Doliny Radości</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>30) Żabi staw w Owczarni</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>31) Wąwóz Huzarów</td><td>użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>32) Leśne bagno na Stogach</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>33) Szuwar przy Rafinerii</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>34) Szuwar przy Płoni</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>35) Sobieszewska Pastwa i szuwary</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>36) Szuwary Wyspy Sobieszewskiej</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>37) Szuwary w Przegalinie</td><td>użytek ekologiczny</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> <tr><td>38) Dolina Czystej Wody</td><td>powiększenie użytku ekologicznego</td><td>Miasto Gdańsk</td></tr> </tbody> </table>	nazwa własna obiektu	proponowana forma ochrony			1) Szuwary Martwej Wisły koło Przegaliny	użytek ekologiczny	Gmina Cedry Wielkie	W„A”	2) Przełom Łęby Dolny Młyn - Górny Młyn	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	3) Torfowisko w Cieszeniu	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	4) Jezioro Reskowo	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	5) Kożczkowo	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	6) Garcz	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	7) Borzestowska Huta	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	8) Bór w Stilo	użytek ekologiczny	Gmina Choczewo	9) Lubiatowskie Bluszcze	użytek ekologiczny	Gmina Choczewo	10) Torfowisko koło Owczarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	11) Dolina Radości	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk	12) Dolina Samborowo i Dolina Zielona	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk	13) Skarpy nad Strzyżą	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	14) Jańskowe Parowy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk	15) Jańskowe Bluszcze na Górze Sobótka	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	16) Morena	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	17) Bastion Św. Gertrudy	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	18) Torfowisko w Kiełpinie Dolnym	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	19) Międzywale Raduni i Motławy	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	20) Głogowa skarpa k/w. Wojciecha	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	21) Torfowisko śródleśne	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	22) Trzciniwisko nad Potokiem Kowalskim	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	23) Bunkry leśne przy Gaspolu	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	24) Wróbla Staw	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	25) Uroczysko na Pd. od Smęgorzyna	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	26) Liliowy Jar	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	27) Skarpa w Krzyżownikach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	28) Flora Cygańskiej Górki	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	29) Żebrowiec Doliny Radości	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	30) Żabi staw w Owczarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	31) Wąwóz Huzarów	użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody	Miasto Gdańsk	32) Leśne bagno na Stogach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	33) Szuwar przy Rafinerii	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	34) Szuwar przy Płoni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	35) Sobieszewska Pastwa i szuwary	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	36) Szuwary Wyspy Sobieszewskiej	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	37) Szuwary w Przegalinie	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	38) Dolina Czystej Wody	powiększenie użytku ekologicznego	Miasto Gdańsk	samorządy gminne	U
nazwa własna obiektu	proponowana forma ochrony																																																																																																																									
1) Szuwary Martwej Wisły koło Przegaliny	użytek ekologiczny	Gmina Cedry Wielkie	W„A”																																																																																																																							
2) Przełom Łęby Dolny Młyn - Górny Młyn	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno																																																																																																																								
3) Torfowisko w Cieszeniu	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno																																																																																																																								
4) Jezioro Reskowo	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno																																																																																																																								
5) Kożczkowo	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno																																																																																																																								
6) Garcz	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno																																																																																																																								
7) Borzestowska Huta	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno																																																																																																																								
8) Bór w Stilo	użytek ekologiczny	Gmina Choczewo																																																																																																																								
9) Lubiatowskie Bluszcze	użytek ekologiczny	Gmina Choczewo																																																																																																																								
10) Torfowisko koło Owczarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
11) Dolina Radości	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
12) Dolina Samborowo i Dolina Zielona	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
13) Skarpy nad Strzyżą	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
14) Jańskowe Parowy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
15) Jańskowe Bluszcze na Górze Sobótka	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
16) Morena	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
17) Bastion Św. Gertrudy	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
18) Torfowisko w Kiełpinie Dolnym	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
19) Międzywale Raduni i Motławy	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
20) Głogowa skarpa k/w. Wojciecha	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
21) Torfowisko śródleśne	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
22) Trzciniwisko nad Potokiem Kowalskim	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
23) Bunkry leśne przy Gaspolu	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
24) Wróbla Staw	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
25) Uroczysko na Pd. od Smęgorzyna	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
26) Liliowy Jar	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
27) Skarpa w Krzyżownikach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
28) Flora Cygańskiej Górki	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
29) Żebrowiec Doliny Radości	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
30) Żabi staw w Owczarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
31) Wąwóz Huzarów	użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
32) Leśne bagno na Stogach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
33) Szuwar przy Rafinerii	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
34) Szuwar przy Płoni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
35) Sobieszewska Pastwa i szuwary	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
36) Szuwary Wyspy Sobieszewskiej	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
37) Szuwary w Przegalinie	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk																																																																																																																								
38) Dolina Czystej Wody	powiększenie użytku ekologicznego	Miasto Gdańsk																																																																																																																								

39)	Jezioro Jasień	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
40)	Jasieńskie Oczko	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
41)	Jasieńskie Bagno	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
42)	Małe oczko w Szadółkach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
43)	Turzykowa Dolinka	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
44)	Łozowe oczko w Szadółkach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
45)	Grąd w Dolinie Potoku Oruńskiego	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
46)	Łęg i grąd na Potoku Oruńskim	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
47)	Grąd w Jarze	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
48)	Kozi Jar na Strzyży	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
49)	Kozi Jar w Matarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
50)	Torfowisko Klukowo	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
51)	Młaka i bagno Smęgorzyńskie	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
52)	Mały Pusty Staw	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
53)	Zbiornik na Oruni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk
54)	Wielka Rola	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
55)	Polany za Krykulcem	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
56)	Kocie Bagno	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
57)	Folwarczna	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdynia
58)	Łęg nad Sweliną	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
59)	Torfowisko w oddz. 41h obr. Oliwa	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
60)	Łąka śródleśna w oddz. 27b,f obr. Oliwa	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
61)	Brzezina bagienna i torfowisko	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
62)	Oksywskie Nocki	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
63)	Święta Góra	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
64)	Krowie Łąki	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
65)	Dwa torfowiska	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
66)	Bagno przy Rozstaju	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
67)	Młaka przy Źródle Marii	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
68)	Dwa Bagienka	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
69)	Torfowisko w osowskim lesie	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
70)	Torfowisko skraje	użytek ekologiczny	Miasto Gdynia
71)	Jezioro Salino	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Gniewino
72)	Źródlika w Nadolu	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Gniewino
73)	Łęgi w Rybnie	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Gniewino
74)	Malina Moroszka w Dąbrówce	użytek ekologiczny	Gmina Gniewino
75)	Śluszewskie Źródlika	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Gniewino
76)	Młaka nad Jez. Żarnowieckim	użytek ekologiczny	Gmina Gniewino
77)	Bory Bażynowe Helu	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Hel
78)	Góra Lubek	użytek ekologiczny	Miasto Jastarnia
79)	Zmieraczek Zatokowy	użytek ekologiczny	Miasto Jastarnia
80)	Każa	użytek ekologiczny	Miasto Jastarnia
81)	Dolina Mirachowskiej Strugi	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Kartuzy
82)	Smolne Błoto	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
83)	Jezioro Okuniewko	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
84)	Łapalice	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
85)	Kartuskie buczyny i grądy	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
86)	Zdroje	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
87)	Jezioro Ciche	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
88)	Torfowisko w Kosach	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
89)	Osokowe Jeziorko	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
90)	Jezioro Karlikowskie	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
91)	Mezowo	użytek ekologiczny	Gmina Kartuzy
92)	Jezioro Otomińskie	użytek ekologiczny	Gmina Kolbudy Górne
93)	Rewskie Błota	użytek ekologiczny	Gmina Kosakowo
94)	Wąwóz Kalkucz	użytek ekologiczny	Gmina Kosakowo
95)	Źródło Roztoka	użytek ekologiczny	Gmina Krokowa
96)	Dolina Bychowskiej Strugi	użytek ekologiczny	Gmina Krokowa
97)	Łęg w Krokowej	użytek ekologiczny	Gmina Krokowa
98)	Łąka w Dol. Czarnej Wody	użytek ekologiczny	Gmina Krokowa
99)	Lisewskie Łęgi	powiększenie użytku ekologicznego przy rezerwacie przyrody	Gmina Krokowa
100)	Widowo	użytek ekologiczny	Gmina Krokowa
101)	Bory Mierzei	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Krynica Morska
102)	Wielbłądzi Garb	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Krynica Morska
103)	Plucnicowa Łysia	użytek ekologiczny	Miasto Krynica Morska

104)	Mikołajkowe Wydmy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Krynica Morska
105)	Kętrzyno	użytek ekologiczny	Gmina Linia
106)	Torfowisko Miłoszewo - Głodnica	użytek ekologiczny	Gmina Linia
107)	Mokradła na Pd od Niepocołowic	użytek ekologiczny	Gmina Linia
108)	Pióropusznik nad Bolszewką	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Luzino
109)	Jeziro Białe	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
110)	Bielawa koło Zelewa	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
111)	Robakowo	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
112)	Kębłowo	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
113)	Źródliko koło Kisewa	użytek ekologiczny	Gmina Łęczycze
114)	Łęgi w Bożympołu	użytek ekologiczny	Gmina Łęczycze
115)	Łęg na Jeziolem Lubowidzkim	użytek ekologiczny	Gmina Łęczycze
116)	Paraszyńskie Buczyny	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Łęczycze
117)	Torfowisko w Załężu	użytek ekologiczny	Gmina Przdokowo
118)	Trzy rzeki koło Bursztywnika	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Przdokowo
119)	Ryina Kczewsko-Tuchomska	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Przdokowo
120)	Turzyca w Załężu	użytek ekologiczny	Gmina Przdokowo
121)	Piekielne Łąki	użytek ekologiczny	Gmina Przywidz
122)	Darżlubskie Wąwozy	użytek ekologiczny	Gmina Puck
123)	Klif Rzucewski	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Puck
124)	Klif Osłoniński	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Puck
125)	Śmiechowskie Wąwozy	użytek ekologiczny	Miasto Reda
126)	Załakowo	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
127)	Czapliniec	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
128)	Przygiełkowy Mszar koło Skrzyszewa	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
129)	Ujście Bukowiny do Jez. Kamienieckiego	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
130)	Mokradła na pn. od jez. Junno	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
131)	Dolina Bukowiny	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Sierakowice
132)	Załakowo Wybudowanie	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
133)	Jeziro Miemino	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
134)	Jeziro Trzcino	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
135)	Jeziro Długie	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
136)	Dolina Czarnej Wody koło Sierakowic	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Sierakowice
137)	Torfowisko na zach. od Żurawich Chrustów	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
138)	Torfowiska w Mojszu	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
139)	Jeziro Ostrowickie	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
140)	Łęgowski k. Mojszewskiej Huty	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
141)	Łęgowski na pd. od Mojszewskiej Hut	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
142)	Tuchlino	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
143)	Nowy Dwór	użytek ekologiczny	Gmina Somonino
144)	Jeziro Rąty	użytek ekologiczny	Gmina Somonino
145)	Wzgórze Szymbarskie	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Somonino
146)	Cisowe Zbocza	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
147)	Konwaliowe Wzgórze	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
148)	Kokoryczowe Zbocze	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
149)	Wąwozy Grodowe II	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
150)	Łąki zalewowe w Dolinie Wisły	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
151)	Jantarowe Oczko	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
152)	Junoszyńskie Starorzecze	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
153)	Stegnieńskie Nenufary	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
154)	Dolina Borucinki	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
155)	Ujście Borucinki	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
156)	Grodzisko	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
157)	Południowa wyspa na Jez. Raduńskim Górnym	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
158)	Dolina Czarnej Wody koło Gostomia	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Stężycza
159)	Przemuszewo	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
160)	Torfowisko w Starych Czaplach	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
161)	Zgorzałe	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
162)	Zamkowisko	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
163)	Uniradze	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
164)	Mestwin	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
165)	Potuły	użytek ekologiczny	Gmina Stężycza
166)	Jeziro Warleńskie	użytek ekologiczny	Gmina Sulęczy
167)	Kistowski Moczar	użytek ekologiczny	Gmina Sulęczy
168)	Kołodzieje	użytek ekologiczny	Gmina Sulęczy

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

235)	Lisi Jar	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Władysławowo
236)	Zbocza doliny Strzelenki	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Żukowo
237)	Pępowskie Grądy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Żukowo
238)	Żukowski Grąd	użytek ekologiczny	Gmina Żukowo
239)	Dolina Strzelenki	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Żukowo
240)	Przyjaźń	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Żukowo

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.2.

K.3.2. OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM



Zachowaniu, ochronie tożsamości historyczno-kulturowej oraz promocji zasobów i walorów kulturowych obszaru, a w szczególności obiektów zabytkowych i założeń przestrzennych



Rewaloryzacji zdegradowanych przestrzeni o bogatej tradycji historycznej oraz obiektów zabytkowych



Rozwijaniu i promowaniu szlaków kulturowych ukształtowanych w oparciu o zasoby kulturowe

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:

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 oraz wojewódzkiej ewidencji zabytków, uznanych za pomniki historii i parków kulturowych. | W„A” |
| 3.2.2. | Zasada ochrony walorów widokowych, w tym panoram oraz przedpoli ekspozycyjnych zabytkowych wsi i miast, obiektów zabytkowych oraz dóbr kultury współczesnej, stanowiących dominanty architektoniczne. | W„A” |
| 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. | R |
| 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. | W„AB” |
| 3.2.5. | Zasada kształtowania otoczenia obiektów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej, w sposób kreujący przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców, z poszanowaniem wartości kulturowych i krajobrazowych. | W„A” |
| 3.2.6. | Zasada stosowania tradycyjnych dla poszczególnych części regionu form architektury wiejskiej (w zakresie bryły, kształtu dachu, detalu architektonicznego i materiałów wykończeniowych). | R |
| 3.2.7. | Zasada zachowania wartościowych drewnianych obiektów dziedzictwa kulturowego <i>in situ</i> , a w sytuacjach, które tego wymagają, przenoszenia najwartościowszych obiektów do parków lub muzeów etnograficznych. | W„AB” |
| 3.2.8. | Zasada obejmowania ochroną planistyczną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obiektów ujętych w gminnych ewidencjach zabytków oraz wartościowych obiektów historyczno-kulturowych nie objętych dotychczas żadną prawną formą ochrony. | W„A” |
| 3.2.9. | Zasada określania w treści studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obszarów i obiektów o wysokich wartościach kulturowych proponowanych w <i>Planie</i> do objęcia ochroną w postaci pomników historii i parków kulturowych. Brak woli określenia tych obszarów wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. | U |
| 3.2.10. | Zasada uwzględniania w gminnych dokumentach planistycznych programów opieki nad zabytkami, sporządzanych w oparciu o aktualne gminne ewidencje zabytków, a w przypadku braku programów opieki nad zabytkami i ewidencji gminnej, uwzględnianie ewidencji wojewódzkiej. | R |

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Utrzymanie w dobrym stanie zasobów dziedzictwa kulturowego objętych ochroną konserwatorską prawną – rejestr zabytków oraz ustawową – ewidencja zabytków, w szczególności zabytkowych układów urbanistycznych, urbanistyczno-krajobrazowych i ruralistycznych oraz licznych zamków, zespołów pałacowo-parkowych, dworskich, kościołów i założeń klasztornych, obiektów budownictwa przemysłowego i obronnego, obiektów militarnych i fortyfikacyjnych.	właściciele zabytków	W„AB”
2.	Kompleksowa odnowa i rewaloryzacja definiujących tożsamość regionu zdegradowanych zabytkowych założeń przestrzennych obszarów historycznych, obiektów i zespołów zabytkowych (zwłaszcza zespołów pałacowo-parkowych i dworskich), historycznych (zwłaszcza średniowiecznych) układów ruralistycznych, zarówno wpisanych do rejestru, jak i uwzględnionych w ewidencji zabytków oraz pozostających poza nimi, z uwzględnieniem wymogów konserwatorskich oraz lokalnego charakteru zabudowy.	JST właściciele Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków	W„AB”
3.	Zachowanie, odtwarzanie dawnych układów terenów zielonych: cmentarzy historycznych, alei, szpalerów, założeń parkowych.	samorządy gminne	R
4.	Sporządzenie audytu krajobrazowego województwa pomorskiego, w tym określenie m.in. krajobrazów priorytetowych oraz wniosków i rekomendacji m.in. w zakresie określenia stref przekształceń krajobrazu, stref ochrony krajobrazu (np. ochrony przedpola ekspozycji zabytkowych miast i wsi) i stref szczególnej ochrony krajobrazowej.	SWP	W„B”
5.	Zachowanie i eksponowanie miejsc pamięci narodowej, w tym miejsc kaźni, wydarzeń oraz walk historycznych, w szczególności: 1) Pomnika zaślubin Polski z morzem w Pucku; 2) Pomnika Obrońców Wybrzeża na Westerplatte w Gdańsku; 3) Pomnika zagłady - Muzeum "Stutthof" w Sztutowie; 4) Lasów Piaśnickich - miejsca kaźni ludności polskiej na Pomorzu w okresie II wojny światowej; 5) Placu Solidarności w Gdańsku z Pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970.	samorządy gminne	U
6.	Dążenie do uznania za pomniki historii zabytków nieruchomości o ponadregionalnym znaczeniu, wysokich wartościach historycznych, naukowych i artystycznych, mających znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego, utrwalonych w świadomości społecznej i stanowiących źródło inspiracji dla kolejnych pokoleń: 1) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny; 2) Gdańsk Twierdza Wisłoujście - zespół unikatowych warowni morskich; 3) Gniew – Zamek Krzyżacki oraz zespół miejski lokowany po 1297 r. (Pałac Marysienki, Pałac Myśliwski, pozostałości murów miejskich, ratusz, kościół parafialny pw. św. Mikołaja, kamienice podcieniowe z XIV–XV w.); 4) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy).	samorządy gminne SWP	W„AB”

7.	<p>Obejmowanie ochroną w formie parków kulturowych miejsc o wysokich i wyjątkowych wartościach, gdzie została zachowana historyczna struktura przestrzeni i szczególne walory przyrodniczo-krajobrazowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Babi Dół - Borcz (gm. Somonino) – cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi; 2) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespól Klasztorny; 3) Gdańsk – tereny postoczniowe; 4) Gdańsk Święty Wojciech - Sanktuarium Świętego Wojciecha; 5) Gdańsk i Pruszcz Gdański - Kanał Raduni - średniowieczny zespól hydrotechniczny; 6) Hel – Cypel Helski – blisko 40 obiektów militarnych o różnej wartości historycznej; 7) Jastarnia-Bór - unikatowa osada rybacka typu wyspowego; 8) Kartuzy - zespól klasztorny z 1391 r. i założenie krajobrazowe z cennym drzewostanem (buczyna pomorska), torfowiskami, jedyna kartuzja w Polsce północnej, relikty krajobrazu manierystycznego; 9) 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; 10) Krokowa - założenie rezydencjonalno-krajobrazowe, pałac z XIV w., ciągłość tradycji miejsca od późnego średniowiecza i wielka kompozycja krajobrazowa; 11) Kuźnica (gm. Jastarnia) - unikatowa osada rybacka typu wyspowego; 12) Łeba - osada rybacka i ruiny gotyckiego miasta Starej Łeby (rezerwat archeologiczny); 13) Niedźwiedzica - Niedźwiedziówka (gm. Stegna) - zespól pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespól neolitycznych pracowni bursztynu; 14) Paraszyno (gm. Łęczyce) - zespól dworski i założenie krajobrazowe doliny Łeby, XVIII-wieczna rezydencja; 15) Rewa (gm. Kosakowo) - wieś rybacka i letniskowa, tradycje tzw. żeglugi rewskiej; 16) Rzucewo (gm. Puck) - relikty neogotyckiego pałacu von Belowów; 17) Rzeka Tuga (gm. Nowy Dwór Gdański) - ochrona krajobrazu kulturowego Żuław; 18) Sopot - zespól urbanistyczny z XIX w. (ulica Bohaterów Monte Cassino, moło, dworek z XVIII w., ratusz, dom kuracyjny, Opera Leśna, hotel-kasyno), najślawniejszy nad Bałtykiem kurort morski; 19) Trzcńska i Błotnik (gm. Cedry Wielkie) - Park Kulturowy „Szerzewa”; 20) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy); 	samorządy gminne SWP	W„AB”
----	--	-------------------------	-------

	<p>21) Węsiory (gm. Sulęczyno) - 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);</p> <p>22) 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;</p> <p>23) Żarnowiec (gm. Krokowa) - zespół klasztorny benedyktynek (ok. 1279 r.), średniowieczna tradycja miejsca i kompozycja krajobrazowa;</p> <p>24) Żuławki Drewnica oraz Gdańska Głowa – unikatowy układ dwóch średniowiecznych wsi (z XIV w.) na obu brzegach Szkarpawy, powiązanych historycznie i funkcjonalnie wraz z dawną fortecą (z XVII w.).</p>		
8.	Uwzględnianie w dokumentach planistycznych oraz decyzjach administracyjnych (miasta Malbork oraz gmin Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Nowy Staw, Stare Pole, Subkowy) priorytetu ochrony walorów krajobrazu kulturowego ekspozycji i otoczenia obiektu UNESCO – Zamku Krzyżackiego w Malborku (projektowane strefy ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego).	samorządy gminne	W„A”
9.	Eliminowanie funkcji użytkowych obniżających wartości historyczne obiektów zabytkowych oraz obiektów kolidujących z walorami kulturowymi obszarów zabytkowych.	samorządy gminne	R
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.	właściciele	W„A”
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.	JST	W„AB”
12.	<p>Identyfikowanie dóbr kultury współczesnej w oparciu o:</p> <p>1) kryteria obligatoryjne:</p> <p>a) obiekt niebędący zabytkiem,</p> <p>b) obiekt jest uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń,</p> <p>c) obiekt posiada wysokie wartości artystyczne lub historyczne,</p> <p>d) obiekt powstał po 1945 r.;</p> <p>2) kryteria dodatkowe:</p> <p>a) unikatowość – np. jedyny obiekt zachowany w formie pierwotnej,</p> <p>b) nowatorstwo – zarówno w kontekście rozwiązań architektonicznych, technicznych, jak i materiałowych,</p> <p>c) symboliczność – symbol dla mieszkańców i przyjezdnych,</p> <p>d) uznanie – obiekt otrzymał nagrody, wyróżnienia,</p> <p>e) próba czasu - zachowanie walorów przestrzennych i estetycznych pomimo degradacji, będącej efektem technicznego zużycia lub zaniedbania zarządcy, lub też spontanicznego rozwoju zagospodarowania terenów przyległych.</p>	samorządy gminne	W„A”
13.	Wpisanie najcenniejszych obiektów, zespołów zabudowy i układów przestrzennych stanowiących dobra kultury współczesnej do rejestru zabytków, w celu objęcia ich ochroną konserwatorską.	Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków	R

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.3.

K.3.3. OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA



Rozwoju zbiorczych i indywidualnych systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków w celu zmniejszenia ładunku zanieczyszczeń odprowadzonego ze ściekami do wód i ziemi



Zmniejszeniu i utrzymaniu poziomów substancji w powietrzu poniżej poziomów dopuszczalnych przez właściwe kształtowanie terenów zieleni oraz działania techniczne



Kształtowaniu odpowiednich warunków przestrzennych dla poprawy jakości klimatu akustycznego



Zapewnieniu dostępnego i sprawnie funkcjonującego systemu gospodarki odpadami

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:

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. | U |
| 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. | W„A” |
| 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). | W„A” |
| 3.3.4. | Zasada uwzględniania ograniczeń związanych z położeniem na obszarach szczególnie narażonych (OSN) na zanieczyszczenie wód związkami azotu. | R |
| 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. | R |

w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu:

- | | | |
|--------|--|------|
| 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. | W„A” |
| 3.3.7. | Zasada zachowania w granicach miast wszystkich istniejących zbiorników wodnych i cieków, kształtujących lokalne warunki topoklimatu, w tym aerosanitarnie. | W„A” |
| 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. | W„A” |
| 3.3.9. | Zasada zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przez:
1) kształtowanie miejskiej infrastruktury komunikacyjnej w sposób sprzyjający zwiększaniu płynności ruchu;
2) wyprowadzanie ruchu o charakterze tranzytowym poza tereny miast i innych obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy mieszkaniowej;
3) tworzenie stref buforowych i obudowy biologicznej wzdłuż dróg wysokich klas technicznych, ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń motoryzacyjnych; | W„A” |

- 4) 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 predestynowanych do rozwoju tych funkcji.

W„A”

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.

U

3.3.12. Zasada uwzględniania w planowaniu zagospodarowania przestrzennego uciążliwości wynikających z funkcjonowania i oddziaływania istniejących i planowanych instalacji do przetwarzania odpadów.

W„A”

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

Lp.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Kontynuacja weryfikacji obszarów i granic oraz wyznaczanie nowych aglomeracji ściekowych.	samorządy gminne	W„AB”
2.	Poprawa dostępności do systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych przez: <ol style="list-style-type: none"> 1) realizację przedsięwzięć wynikających z Aktualizacji <i>Master Planu dla realizacji dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych</i> (Tabl. 6, poz. 1–2): <p>do 2020 roku:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) 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, Sobowidz, Stare Pole, Suchy Dąb, Władysławowo, b) budowę i modernizację kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM²¹⁰, w tym: Bożepole Wielkie, Cedry Wielkie, Choczewo, Gdańsk, Gdynia, Gniewino, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Luzino, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Sobowidz, Somonino, Stare Pole, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Tczew, Władysławowo, Żarnowiec; 2) budowę i modernizację systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczalni ścieków na pozostałych obszarach, w tym na obszarach potencjalnej realizacji przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadregionalnym: <ol style="list-style-type: none"> a) budowa zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnej obejmującego miejscowości Kopalino, Lubiatowo, Osieki Lęborskie, Kierzkowo Małe, Kierzkowo Duże, Jackowo, Sasino, Ciekocino, Ciekocinko, Słajszewo, wraz z oczyszczalnią ścieków w Jackowie na terenie gm. Choczewo; 3) upowszechnianie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków bytowych na terenach zabudowy rozproszonej. 	samorządy gminne	U U R R W„A”
3.	Poprawa sprawności wytwarzania energii cieplnej w lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła.	samorządy gminne	R
4.	Budowa, przebudowa i rozbudowa sieci ciepłowniczych w celu:	samorządy gminne	R

²¹⁰ Wg *Master Planu dla dyrektywy Rady 91/271/EWG*, zatwierdzonego przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska – 15.05.2015.

	<p>1) zwiększenia zasięgu dostaw energii cieplnej ze scentralizowanych systemów, szczególnie na obszarach o przekroczonych dopuszczalnych poziomach zanieczyszczeń w powietrzu;</p> <p>2) ograniczenia strat energii cieplnej na przesyle.</p>		
5.	Uwzględnianie w treści dokumentów planistycznych na poziomie lokalnym zasad lokalizacji i ochrony zielonej infrastruktury, spełniającej funkcje korytarzy przewietrzających na obszarach zurbanizowanych.	samorządy gminne	W„A”
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.	samorządy gminne	R
7.	Wyznaczenie obszarów cichych w aglomeracjach i obszarów cichych poza aglomeracjami – w celu utrzymania standardów klimatu akustycznego.	samorządy gminne	W„A”
8.	Tworzenie właściwych warunków funkcjonowania systemu gospodarki odpadami, w tym przez realizację inwestycji, wynikających z obowiązującego <i>Planu gospodarki odpadami</i> oraz dokumentów go realizujących.	samorządy gminne	U

Załącznik nr 1. Wykaz zadań²¹¹

Poniższy wykaz ma jednolite brzmienie z wykazem załączonym do *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* i uwzględnia zadania z całego obszaru województwa pomorskiego.

Nie zostały wyszczególnione w nim przedsięwzięcia identyfikowane w ramach *Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych* (zakres porozumień podlega zmianom, w wyniku ich kolejnych renegocjacji), ani *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (na dzień uchwalenia *Planu* przedsięwzięcia nie zostały ostatecznie zidentyfikowane), przy czym część z tych przedsięwzięć znajduje swoje odzwierciedlenie w treści kierunkowej *Planu*.

A. ZADANIA WYNIKAJĄCE Z PROGRAMÓW RZĄDOWYCH, SŁUŻĄCYCH REALIZACJI INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM

Na terenie województwa nie zlokalizowano zadań spełniających warunki art. 48 *ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*.

B. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM, UWZGLĘDNIONE W DOKUMENTACH PRZYJĘTYCH PRZEZ SEJM RP, RADĘ MINISTRÓW, WŁAŚCIWEGO MINISTRA I SEJMIK WOJEWÓDZTWA

Inwestycje celu publicznego zostały określone w art. 6 *ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami* (t.j. Dz.U. 2015 poz. 782 z późn. zm.). O ich charakterze ponadlokalnym decyduje fakt, że zostały uwzględnione w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa. Wykaz zawiera tylko inwestycje o charakterze infrastrukturalnym. Wykaz poniższych inwestycji, które dotyczą głównie perspektywy średniookresowej do 2020 r., będzie uzupełniany w wyniku okresowej aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa. Ustalenia dotyczące inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym są wiążące dla wójta, burmistrza, prezydenta przy sporządzaniu dokumentów planistycznych, wynikających z *ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Uwzględnienie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w *Planie* nie przesądza o finansowaniu ich z budżetu państwa czy z budżetu województwa.

Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg publicznych

Tabl. 1. Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg krajowych i wojewódzkich - inwestycje umieszczone w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* oraz w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
1.1.	Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat słupski
1.2.	Budowa drogi S6 Słupsk – Lębork	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat słupski i lęborski
1.3.	Budowa drogi S6 Lębork - Obwodnica Trójmiasta	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat lęborski, wejherowski i kartuski
1.4.	Budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat kartuski, gdański
1.5.	Budowa drogi S7 Gdańsk - Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) - Elbląg (w. Kazimierzewo)	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat gdański, nowodworski
1.6.	Budowa obwodnicy Kościerzyny DK nr 20	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat kościerski
	Budowa obwodnic Czarska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu DK nr 22	GDDKiA	KT (lista warunkowa)	powiat chojnicki, malborski i starogardzki
	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	do określenia	KT (lista warunkowa)	powiat wejherowski, m. Gdynia
1.7.	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 222 i DW nr 229 na odcinku Starogard Gdański - Jabłowo - węzeł Pelplin autostrady A1	ZDW	WPF	powiat starogardzki, tczewski
1.8.	Pakiet działań związanych z dostępem do A1 - rozbudowa DW nr 222 na odcinku Gdańsk - Starogard Gdański	ZDW	WPF	powiat starogardzki, gdański

²¹¹ Inwestycje wymienione w tabelach, a nieposiadające przyporządkowanej numeracji, mimo iż są wymienione w odpowiednich dokumentach, nie mają sprezyonanych źródeł ich finansowania (na dzień uchwalenia *Planu*).

1.9.	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 224 na odcinku węzeł Stanisławie autostrady A1 - Godziszewo	ZDW	WPF	powiat tczewski
1.10.	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 521 na odcinku Kwidzyn - Prabuty	ZDW	WPF	powiat kwidzyński
1.11.	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy południowy - rozbudowa DW nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno	ZDW	WPF	powiat człuchowski
1.12.	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny - Budowa Obwodnicy Kartuz w ciągu DW nr 211 - etap I	ZDW	WPF	powiat kartuski
1.13.	Pakiet działań wzmacniających korytarz transportowy północny - rozbudowa DW nr 214 na odcinku Łeba - Białogarda wraz z obwodnicą w m. Wicko	ZDW	WPF	powiat lęborski
1.14.	Pakiet działań wzmacniający korytarz transportowy północny - rozbudowa DW nr 226 na odcinku węzeł Rusocin autostrady A1 - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo	ZDW	WPF	powiat gdański
1.15.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa	ZDW	WPF	powiat słupski
1.16.	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 532 – ul. Hallera w Kwidzynie	ZDW	WPF	powiat kwidzyński

Budowa, rozbudowa i przebudowa linii kolejowych

Tabl. 2. Budowa, rozbudowa i przebudowa linii kolejowych - inwestycje umieszczone *Master planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. oraz w Krajowym Programie Kolejowym do roku 2023.*

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
2.1.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz - Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II- wraz z elektryfikacją wraz z budową łącznicy Łąg Południe - Łąg Wschód pomiędzy liniami kolejowymi nr 201 i 203	PKP PLK	KPK, KT	powiat: kartuski, kościerski, chojnicki, tczewski, starogardzki, M. Gdynia
2.2.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdynia
2.3.	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdańsk
2.4.	Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/ GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego	PKP PLK	KPK, KT	powiat: m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia, gdański, tczewski, malborski, sztumski
2.5.	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa nr 226)	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański
2.6.	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	PKP PLK	KPK, KT	m. Gdynia, m. Rumia, m. Reda, m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Łęczycze, gm. Nowa Wieś Lęborska, m. Lębork, gm. Potęgowo, gm. Damnica, gm. Słupsk, m. Słupsk, gm. Kobylnica
2.7.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew, odcinek Bydgoszcz Główna - Tczew	PKP PLK	KPK, KT	m. Tczew, gm. Tczew, gm. Subkowy, m. Pelplin, gm. Pelplin, gm. Morzeszczyn, gm. Smętowo Graniczne
2.8.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 na odcinku granica województwa – Słupsk – Ustka	PKP PLK	KPK, KT	powiat: bytowski, słupski, m. Słupsk
2.9.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku granica województwa – Kwidzyn – Malbork	PKP PLK	KPK, KT	powiat: kwidzyński, sztumski, malborski
2.10.	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Lębork - Łeba	PKP PLK	KPK, KT (lista warunkowa)	powiat lęborski
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 211 odcinek Lipusz - Kościerzyna i Nr 212 Lipusz-Bytów	PKP PLK	KPK, KT (lista warunkowa)	powiat: bytowski, kościerski

2.11.	Rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM)	PKP SKM Trójmiasto, PKM SA	KT	M. Gdańsk, M. Gdynia, powiat wejherowski
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Kartuzy - Sierakowice	PKP PLK	KPK	m. i gm. Kartuzy, gm. Chmielno, gm. Sierakowice

Budowa, rozbudowa i przebudowa urządzeń i infrastruktury portowej

Tabl. 3. Budowa, rozbudowa i przebudowa urządzeń i infrastruktury portowej - inwestycje umieszczone w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
3.1.	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - etap III	Urząd Morski Gdynia	KT	m. Gdańsk
3.2.	Modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego	Urząd Morski Gdynia	KT	m. Gdańsk
3.3.	Modernizacja toru wodnego do Portu Północnego	Urząd Morski Gdynia	KT	m. Gdańsk
3.4.	Modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.5.	Budowa terminalu promowego w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.6.	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.7.	Rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk	ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.8.	Przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.9.	Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrzlewową	Urząd Morski Gdynia ZMP Gdańsk	KT	m. Gdańsk
3.10.	Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia	ZMP Gdynia	KT	m. Gdynia
3.11.	Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	ZMP Gdynia, PKP PLK	KT	m. Gdynia
	Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną		KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk
	Przebudowa wejścia do Portu Ustka	ZMP Ustka	KT (lista warunkowa)	m. Ustka
	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	ZMP Gdynia	KT (lista warunkowa)	m. Gdynia

Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury dróg wodnych

Tabl. 4. Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury dróg wodnych - inwestycje umieszczone w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
	Odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle w km 933 – 847	RZGW Gdańsk	KT (lista warunkowa)	powiaty: gdański, kwidzyński, malborski, nowodworski, sztumski, tczewski,
	Modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy i Martwej Wiśły	RZGW Gdańsk	KT (lista warunkowa)	powiaty: malborski, nowodworski

Budowa i rozbudowa przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, gazów i energii elektrycznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą

Tabl. 5. Budowa i rozbudowa przewodów i urządzeń służących do przesyłania lub dystrybucji płynów, gazów i energii elektrycznej wraz z infrastrukturą towarzyszącą - inwestycje umieszczone w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
5.1.	Budowa linii dwutorowej 400 kV Gdańsk Przyjaźń – Pelplin - Grudziądz	PSE	KPZK, UwZSP	powiat gdański, kartuski, starogardzki, tczewski
5.2.	Budowa linii dwutorowej 400 kV Gdańsk Przyjaźń – Żydowo Kierzkowo	PSE	KPZK, UwZSP	powiat bytowski, kartuski, kościerski
5.3.	Budowa linii dwutorowej 400 kV Żydowo Kierzkowo - Słupsk	PSE	KPZK, UwZSP	powiat bytowski, słupski
5.4.	Budowa stacji transformatorowej 400(220)/110 kV Gdańsk Przyjaźń	PSE	KPZK	m. i gm. Żukowo
5.5.	Budowa stacji transformatorowej 400/110 kV Pelplin	PSE	KPZK	gm. Pelplin
5.6.	Rozbudowa stacji transformatorowej Gdańsk Błonia	PSE	KPZK	m. Gdańsk
5.7.	Linia dwutorowa 400 kV Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń	PSE	KPZK	powiat kartuski, pucki, wejherowski
5.8.	Budowa źródła rezerwy interwencyjnej w stacji transformatorowej Gdańsk Błonia	PSE	KPZK	m. Gdańsk
5.9.	Rozbudowa stacji transformatorowej Słupsk Wierzbęcino	PSE	KPZK	m. Słupsk
5.10.	II nitka Rurociągu Północnego (Płock – Gdańsk)	OLPP	KPZK	powiat gdański, malborski,
5.11.	Budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu Kosakowo (inwestycja w trakcie realizacji)	OSM	KPZK, UoTRS	gm. Kosakowo
5.12.	Budowa gazociągu DN 700 Szczecin – Gdańsk	OGP „Gaz System”	KPZK, UoTRS	powiat słupski, lęborski, wejherowski, m. Gdynia

UwZSP - ustawa z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych

UoTRS - ustawa z dnia 24 kwietnia 2009 r. o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu

Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń zaopatrzenia w wodę, odprowadzania i oczyszczania ścieków oraz odzysku i unieszkodliwiania odpadów, w tym ich składowania

Tabl. 6. Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń zaopatrzenia w wodę, odprowadzania i oczyszczania ścieków oraz odzysku i unieszkodliwiania odpadów, w tym ich składowania - inwestycje w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego, Master Planie dla wdrażania dyrektywy EWG 91/271/EWG, Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018.*

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
	Budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w ramach kontynuacji programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej	samorządy gminne	KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia, m. Wejherowo, m. Rumia, m. Reda
	Zarządzanie wodami opadowymi na terenie zlewni rzeki Słupi		KT (lista warunkowa)	
6.1.	Budowa, rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Bytów, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Czernik, Człuchów, Dziemiany, Gdynia, Jastarnia, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krynica Morska, Lipusz, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Prabuty, Przechlewo, Przywidz, Pszczółki, Rowy, Ryjewo, Sierakowice, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Stara Kiszewa, Stare Pole, Studzienice, Suchy Dąb, Upiłka, Ustka, Wieszyno, Władysławowo, Zblewo,	samorządy gminne	Master Plan dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG	Bytów, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Czernik, Człuchów, Dziemiany, Gdynia, Jastarnia, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krynica Morska, Lipusz, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Prabuty, Przechlewo, Przywidz, Pszczółki, Rowy, Ryjewo, Sierakowice, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Stara Kiszewa, Stare Pole, Studzienice, Suchy Dąb, Upiłka, Ustka, Wieszyno, Władysławowo, Zblewo,
6.2.	Budowa i modernizacja kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Borzytuchom, Bożepole Wielkie, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Chojnice, Czernik, Człuchów, Debrzno, Dziemiany, Dzierżgoń, Gdańsk, Gdynia, Główny, Gniewino, Jabłowo, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Lina, Lipnica, Lipusz, Luzino, Łeba, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Potęgowo,	samorządy gminne	Master Plan dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG	Borzytuchom, Bożepole Wielkie, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Chojnice, Czernik, Człuchów, Debrzno, Dziemiany, Dzierżgoń, Gdańsk, Gdynia, Główny, Gniewino, Jabłowo, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Lina, Lipnica, Lipusz, Luzino, Łeba, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór

	Przechlewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Rowy, Ryjewo, Rzeczenica, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Somonino, Stara Kiszewa, Stare Pole, Starogard Gdański, Stężycza, Studzienice, Suchy Dąb, Sztum, Tczew, Ustka, Władysławowo, Zblewo, Żarnowiec,			Gdański, Pelplin, Potęgowo, Przechlewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Rowy, Ryjewo, Rzeczenica, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Somonino, Stara Kiszewa, Stare Pole, Starogard Gdański, Stężycza, Studzienice, Suchy Dąb, Sztum, Tczew, Ustka, Władysławowo, Zblewo, Żarnowiec
6.3.	Inwestycje, wynikające z Planu gospodarki odpadami	samorządy gminne	PGO	województwo pomorskie

Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń regulacji przepływów, ochrony przed powodzią, a także regulacja i utrzymywanie wód i urządzeń melioracji wodnych oraz ochrony brzegu morskiego

Tabl. 7. Budowa, rozbudowa i modernizacja urządzeń regulacji przepływów, ochrony przed powodzią, a także regulacja i utrzymywanie wód i urządzeń melioracji wodnych oraz ochrony brzegu morskiego - inwestycje umieszczone w projekcie *Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły oraz w Programie Ochrony Brzegów Morskich.*

L.p.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
7.1.	Ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – przebudowa ostróg na rzece Wiśle w km 933-847,	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.2.	Przebudowa stopnia wodnego Przegalina na rzece Martwa Wisła	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.3.	Przebudowa ujścia Wisły etap II. Realizacja	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.4.	Budowa nowych wrót sztormowych na rzece Tuga	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.5.	Podwyższenie prawego (km 0+300 - 3+500) wału przeciwpowodziowego rzeki Piaśnicy na wysokości Dębek	ZMiUW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.6.	Przebudowa urządzeń rozrzędu wody w Karwieńskich Błotach	ZMiUW w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Krokowa i m. Władysławowo
7.7.	Zwiększenie przepustowości rzeki Cedron poprzez pogłębienie koryta rzeki oraz przebudowę budowli ograniczających bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych w km 1+117, 1+430, 1+508	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.8.	Przebudowa wałów cofkowych na Strudze Gęś w odcinku ujściowym do Raduni na terenie miasta Pruszcz Gdański oraz rzędnej prawego wału rzeki Raduni w km 9+100 na odcinku ok. 30 m	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański
7.9.	Przebudowa brzegów rzeki Radunia: brzeg lewy w km 8+500 – 11+000, brzeg prawy w km 9+700 – 11+000.	RZGW w Gdańsku	PZRPdRWDW	
7.10.	Przebudowa stacji pomp Olszanica (gm. Sadlinki) oraz Koszwały 7 i 13 (gm. Cedry Wielkie)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Sadlinki, gm. Cedry Wielkie
7.11.	Odbudowa kanału Korzeniewskiego w km 0+000 do 6+300	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Kwidzyn
7.12.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 7+600) i prawego (km 0+000 - 7+000) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły Królewieckiej oraz budowa nowego odcinka prawego wału (km 7+000 - 9+800, gm. Sztutowo i Stegna),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Sztutowo i Stegna
7.13.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 9+000, gm. Sztutowo) i prawego (km 0+000 - 9+100, gm. Stegna, Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Szkarpany	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Sztutowo
7.14.	Przebudowa lewego (km 2+100 - 4+600) i prawego (km 2+650 - 3+400 i 3+600 - 4+550) wału przeciwpowodziowego Kanału Juranda oraz renowacja kanału Juranda i kanału Ulgi (gm. i m. Malbork)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Malbork i m. Malbork
7.15.	Przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm.	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański

	Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi			
7.16.	Przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański
7.17.	Przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.18.	Budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Subkowy
7.19.	Budowa stacji pomp Międzyżęz wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pelplin
7.20.	Odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew i gm. Pelplin oraz gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.21.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.22.	Przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.23.	Przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.24.	Budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Ostaszewo
7.25.	Umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Suchy Dąb
7.26.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Cedry Wielkie
7.27.	Budowa obiektu odcinającej na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Cedry Wielkie, gm. Pruszcz Gdański
7.28.	przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk i m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Pszczółki
7.29.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pruszcz Gdański, gm. Cedry Wielkie
7.30.	Odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.31.	Odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Nowy Staw i gm. Malbork
7.32.	Przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych	RZGW Gdańsk	PZRPdRWDW	
7.33.	Budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowskim, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Strudze Jagatowskiej	Miasto Pruszcz Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański
7.34.	Budowa prawego wału Optywu Motławy od ul. Zawodników do ul. Elbląskiej	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.35.	Budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.36.	Przebudowa pompowni polder Płonia	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.37.	Przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.38.	Wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka	Powiat Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański

7.39.	Odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 - 54+200, 57+300 - 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew, gm. Miłoradz, gm. Sadlinki, gm. Kwidzyn, gm. Ryjewo, gm. Sztum
7.40.	Podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.41.	Odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego terenów przyległych w celu dostosowania parametrów do wymagań wynikających z map zagrożenia	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	
7.42.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno w km 0+000-3+100,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.43.	Przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno"	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.44.	Przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.45.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.46.	Budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25)	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
Zalew Wiślany				
7.47.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe; monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zalew Wiślany
Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska				
7.48.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 56,9-59,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Górki Wschodnie
7.49.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 60,1-63,05)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	ujście Wisły Śmiałej - Stogi
7.50.	Umocnienia brzegowe (km 67,45-69,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Westerplatte
7.51.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 69,2-81,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Nowy Port - Orłowo
7.52.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 83,5-85,3)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Redłowo - Kamienna Góra
7.53.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 89,1-96,6)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Oksywie - Mechelinki
7.54.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 99,9-101,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rewa
7.55.	Umocnienia brzegowe (km 109,4-109,8)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 1
7.56.	Sztuczne zasilanie (km 109,8-110,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 2
7.57.	Sztuczne zasilanie (km 114,0-114,7)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 1
7.58.	Umocnienia brzegowe (km 115,37-115,58)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 2
7.59.	Umocnienia brzegowe (km 116,7-117,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 3
7.60.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 0,0-47,9)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Mierzeja Wiślana
7.61.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 48,5-124)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zatoka Gdańska
Półwysep Helski				
7.62.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (od nasady półwyspu do km 9,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo - Kuźnica
7.63.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 9,5-23,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Kuźnica - Jurata

7.64.	Umocnienia brzegowe (km 36,0-38,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Cypel półwyspu - miasto Hel (z wyłączeniem portu)
7.65.	Sztuczne zasilanie (km 44,4-46,4)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jurata 1
7.66.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 46,4-48,3)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jurata 2
7.67.	Umocnienia brzegowe (km 50,9-52,2)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jastarnia - Chałupy 1
7.68.	Umocnienia brzegowe (km 54,5-62,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jastarnia - Chałupy 2
7.69.	Umocnienia brzegowe (km 63,55-65,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Jastarnia - Chałupy 3
7.70.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Półwysep Helski od nasady półwyspu do km 71,5
Otwarte morze				
7.71.	Sztuczne zasilanie; odwodnienie klifu; umocnienia brzegowe (km 126,0-128,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo – Jastrzębia Góra 1
7.72.	Sztuczne zasilanie; odwodnienie klifu; umocnienia brzegowe (km 128,5-134,6)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo – Jastrzębia Góra 2
7.73.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 134,6-143,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Karwia
7.74.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 180,5-183,0)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Łeba
7.75.	Sztuczne zasilanie (km 217,2-217,5)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Rowy 1
7.76.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 217,5-219,0)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Rowy 2
7.77.	Sztuczne zasilanie; remont umocnień brzegowych (km 229,23-229,38)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Ustka 1
7.78.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 231,0-233,5)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Ustka 2
7.79.	Sztuczne zasilanie z budowlami wspomagającymi; umocnienia brzegowe (km 238,5-240,3)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Jarosławiec 1
7.80.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 125,0-175,33 – zachodnia granica województwa)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Otwarte morze
7.81.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 175,33 - granica województwa)	Urząd Morski w Słupsku	POBMor	Otwarte morze

PZRPdRWDW - Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły
POBMor – Program Ochrony Brzegów Morskich

Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów państwowych szkół wyższych, państwowych lub samorządowych instytucji kultury, a także publicznych: obiektów ochrony zdrowia, opieka nad nieruchomościami stanowiącymi zabytki w rozumieniu przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami

Tabl. 8. Budowa infrastruktury w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej - inwestycje umieszczone w *Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego*, *Programie wieloletnim „Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku”*, *Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego* oraz w *Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego*.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
8.1.	Kajakiem przez Pomorze - zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – Poprawa bezpieczeństwa na szlakach kajakowych poprzez rozbudowę i poprawę standardu infrastruktury turystycznej, w szczególności kajakowej oraz działania promujące tę formę aktywnej turystyki	gminy	WPF	województwo

8.2.	Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i WTR R-9 - wybudowanie dwóch oznakowanych szlaków rowerowych z dedykowaną infrastrukturą o międzynarodowych standardach	gminy	WPF	
8.3.	Rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej - Rozbudowa i rozwój markowego i zintegrowanego produktu turystycznego charakteryzującego się wysoką konkurencyjnością w kraju i zagranicą	gminy	WPF	
8.4.	Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku	Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku	PW „MIIWŚ”	m. Gdańsk
8.5.	Modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu Zbrojownia Sztuki	Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku	KT	m. Gdańsk
	Remont kapitalny i prace konserwatorskie wraz z adaptacją do nowych funkcji i wyposażeniem Domu Dobroczynności/ Sierocińca (Spendhaus) Guntera Grassa	Gmina Miasta Gdańsk	KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk
	Rewaloryzacja i adaptacja historycznego kompleksu pałacowo-folwarczno-parkowego na cele muzealne, turystyczne i rekreacyjne w Waplewie Wielkim – Muzeum Tradycji Szlacheckiej, Oddział Muzeum Narodowego Gdańsk	Muzeum Narodowe w Gdańsku	KT (lista warunkowa)	gm. Stary Targ
	Dziedzictwo kulturowe Zamku w Malborku i Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie	Gmina Sztum	KT (lista warunkowa)	m. i gm. Sztum
	Dziedzictwo kulturowe Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego w Pelplinie	Diecezja Pelplińska	KT (lista warunkowa)	m. i gm. Pelplin
8.6.	Rewaloryzacja i adaptacja kościoła św. Jana w Gdańsku na Centrum św. Jana - Etap II	Nadbałtyckie Centrum Kultury	WPF	m. Gdańsk
8.7.	Rozwój zasobów kultury poprzez modernizację Dużej Sceny Teatru Wybrzeże w Gdańsku	Teatr Wybrzeże	WPF	m. Gdańsk
8.8.	Rewitalizacja i adaptacja dwóch XIX - wiecznych zabytkowych spichlerzy i ich otoczenia na cele kulturalne i społeczne	Muzeum Pomorza Środkowego	WPF	m. Słupsk

PW „MIIWŚ” - Program wieloletni „Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku

Tabl. 9. Budowa i rozwój infrastruktury w zakresie ochrony zdrowia oraz innych obiektów użyteczności publicznej - inwestycje umieszczone w Programie wieloletnim „Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego”, Wieloletniej Prognozie Finansowej Województwa Pomorskiego oraz w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego.

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
9.1.	Przekształcenie istniejącej Izby Przyjęć w Szpitalny Oddział Ratunkowy poprzez doposażenie w sprzęt i aparaturę oraz modernizację istniejącej płyty lądowiska dla helikopterów zgodnie z wymogami w szpitalu w Sztumie	Powiat Sztumski	KT	m. Sztum
9.2.	Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego	GUM	PW „CMN”	m. Gdańsk
9.3.	Rozbudowa i wyposażenie SOR w Szpitalu Specjalistycznym im. F. Ceynowy sp. z o.o. w Wejherowie	Szpital Specjalistyczny w Wejherowie	WPF	m. Wejherowo
9.4.	Rozbudowa i wyposażenie SOR wraz z budową lądowiska dla śmigłowców ratunkowych w Szpitalach Wojewódzkich w Gdyni Sp. z o.o.	Szpital Wojewódzkie w Gdyni	WPF	m. Gdynia
9.5.	Adaptacja budynku UMWP przy ul. Augustyńskiego w Gdańsku na cele biurowe wraz z budową wielopoziomowego parkingu	UMWP	WPF	m. Gdańsk
9.6.	Rozbudowa i przebudowa Archiwum Państwowego w Gdańsku	Archiwum Państwowe	Program wieloletni MKiDN	m. Gdańsk

	Utworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej w Gdańsku w ramach projektu <i>Radioteleskop 90m – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej</i>	Politechnika Gdańska	KT (lista warunkowa)	m. Gdańsk
9.7.	Stworzenie warunków do rozwoju edukacji ekologicznej na terenie województwa pomorskiego (<i>Edukacja dla przyrody</i>)	Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych	WPF	m. Gdańsk, m. Władysławowo, Charzykowy, m. Słupsk
9.8.	Budowa hali sportowej Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego Nr 2 dla Niesłyszących i Słabosłyszących w Wejherowie	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy Nr 2 w Wejherowie	WPF	m. Wejherowo

PW „CMN” - Program wieloletni „Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego”

Budowa i utrzymywanie obiektów oraz urządzeń niezbędnych na potrzeby obronności państwa i ochrony granicy państwowej

Tabl. 10. Budowa infrastruktury obronności i bezpieczeństwa publicznego - inwestycje umieszczone w *Programie Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP)* oraz *ustawie z dnia 25 września 2015 r. o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed raketami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed raketami balistycznymi, podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r.*

Lp.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
10.1.	Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja lotniska Malbork	MON	NSIP	gm. Stare Pole
10.2.	Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli	MON	NSIP	m. Władysławowo, m. Rumia, gm. Wejherowo, m. Gdynia
10.3.	Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja Portu Morskiego Gdynia	MON	NSIP	m. Gdynia
10.4.	Budowa instalacji obrony przed raketami balistycznymi w Redzikowie	MON	TARCZA	gm. Słupsk

ZAŁĄCZNIK nr 2. Plansze Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego 2030 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