

PROJEKT

ROZPORZĄDZENIE

RADY MINISTRÓW

z dnia 2016 r.

w sprawie utworzenia oraz ustalania granic związku metropolitalnego w województwie pomorskim

Na podstawie art. 5 ust. 1 pkt 1) i 2) ustawy z dnia 2016 r. o związku metropolitalnym w województwie pomorskim (Dz. U. z ... r. poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. Z dniem 1 stycznia 2017 r. na terenie obszaru metropolitalnego w województwie pomorskim tworzy się związek metropolitalny o nazwie: Związek Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.

§ 2. Siedzibą Związku Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jest miasto na prawach powiatu Gdańsk.

§ 3. Związek metropolitalny wskazany w § 1 obejmować będzie obszar:

- 1) Powiatów grodzkich: Gdańska, Gdyni i Sopotu.
- 2) Powiatów ziemskich: gdańskiego, kartuskiego, lęborskiego, malborskiego, nowodworskiego, puckiego, tczewskiego i wejherowskiego.
- 3) Gmin: Miasto Gdańsk, Miasto Gdynia, Miasto Sopot, Cedry Wielkie, Chmielno, Gniew, Gniewino, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Lichnowy, Linia, Luzino, Łęczyce, Malbork (gmina miejska), , Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Pelplin, Pruszcz Gdański (gmina miejska), Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Pszczółki, Przodkowo, Przywidz, Puck (gmina miejska), Puck (gmina wiejska), Reda, Rumia, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Szemud, Sztutowo, Tczew (gmina miejska), Tczew (gmina wiejska), Trąbki Wielkie, Wejherowo (gmina miejska), Wejherowo (gmina wiejska), Władysławowo, Żukowo.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

UZASADNIENIE

do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia..... 2016 r. w sprawie ustalenia utworzenia oraz ustalanie granic związku metropolitalnego w województwie pomorskim

Na mocy projektowanego rozporządzenia w województwie pomorskim tworzy się oraz ustala granice związku metropolitalnego w województwie pomorskim. W jego skład wchodzi: obszar

- Powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopot.
- Powiaty ziemskie: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski.
- 4) Gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniew, Gniewino, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Lichnowy, Linia, Luzino, Łęczyce, Malbork (gmina miejska), , Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Pelplin, Pruszcz Gdański (gmina miejska), Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Pszczółki, Przodkowo, Przywidz, Puck (gmina miejska), Puck (gmina wiejska), Reda, Rumia, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Szemud, Sztutowo, Tczew (gmina miejska), Tczew (gmina wiejska), Trąbki Wielkie, Wejherowo (gmina miejska), Wejherowo (gmina wiejska), Władysławowo, Żukowo.

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia dla Rady Ministrów do tworzenia oraz ustalenia granic związków metropolitalnych – zawartego w art. 5 ust. 1 pkt 1) i 2) ustawy z dnia o związku metropolitalnym w województwie śląskim (Dz. U., zwaną dalej: „ustawą”).

- 1. Utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, a wymogi ustawowe z art. 2 ustawy z dnia**

Stosownie do treści art. 2 ustawy z dnia tworzony przez Radę Ministrów Związek metropolitalny obejmuje spójny pod względem przestrzennym obszar oddziaływania miasta na prawach powiatu Gdańsk, charakteryzujący się istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych, zamieszkały przez co najmniej 1 000 000 mieszkańców.

Do podstawowych elementów struktury przestrzennej kraju, będących przedmiotem analiz i oddziaływania polityki publicznej, zalicza się:

- elementy systemu gospodarczego i społecznego,
- infrastrukturę techniczną,
- sieć osadniczą,
- krajobraz (przyrodniczy i kulturowy) oraz
- powiązania funkcjonalne.

Obecnie strategię przestrzennego zagospodarowania kraju reguluje koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (zwana dalej: „KPZK 2030”), przy czym należy mieć również na uwadze następujące dokumenty:

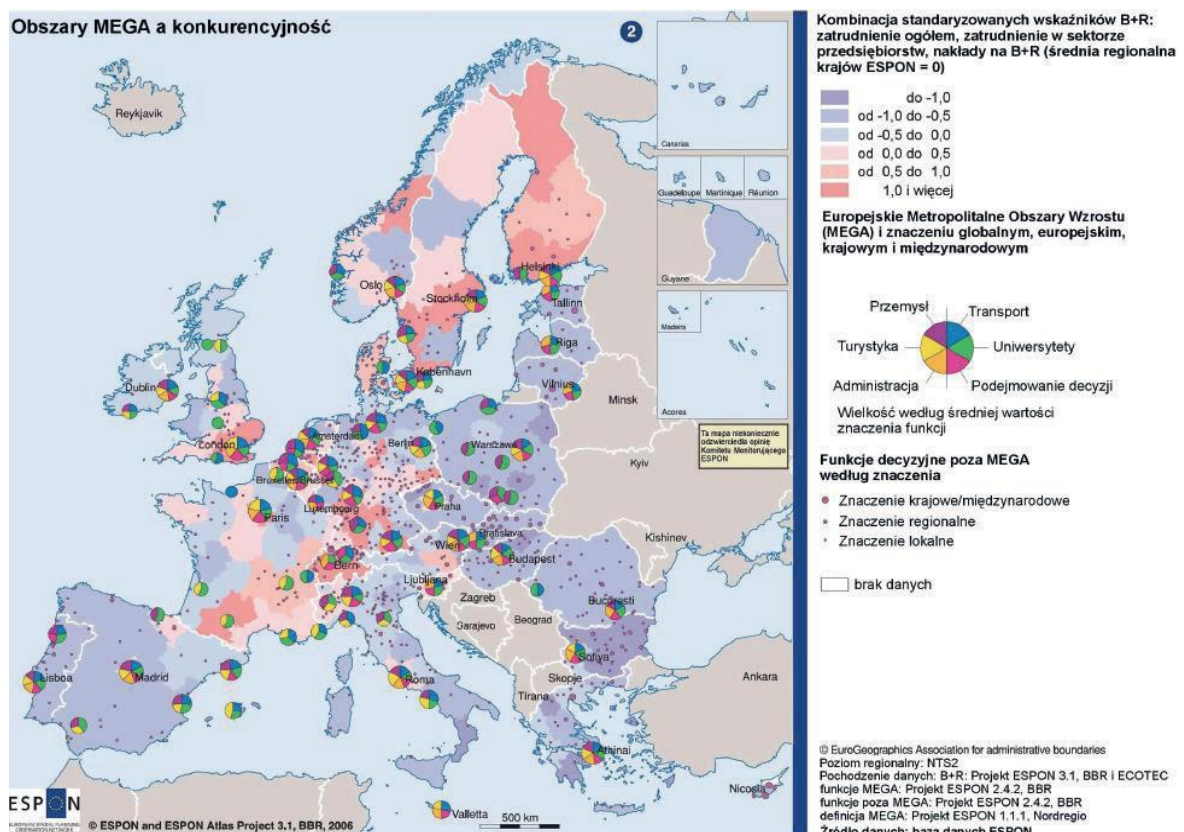
- Polska 2030 Trzecia Fala Nowoczesności Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju z dnia 11 stycznia 2013 r. (zwana dalej: „Długookresową Strategią Rozwoju Kraju”),
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (zwana dalej: „Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju”).

Jednocześnie planowanie przestrzenne na poziomie województwa pomorskiego opiera się na założeniach wynikających z tworzonych Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 (dalej: PZPWP 2030)¹. Warto także podkreślić, że szczegółowe uwarunkowania dotyczące planowania przestrzennego na poziomie utworzonego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot ze szczególnym naciskiem na uwypuklenie powiązań funkcjonalnych zawiera Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot (zwany dalej: „Planem zagospodarowania przestrzennego OMG-G-S”)².

¹ Uchwała nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta.

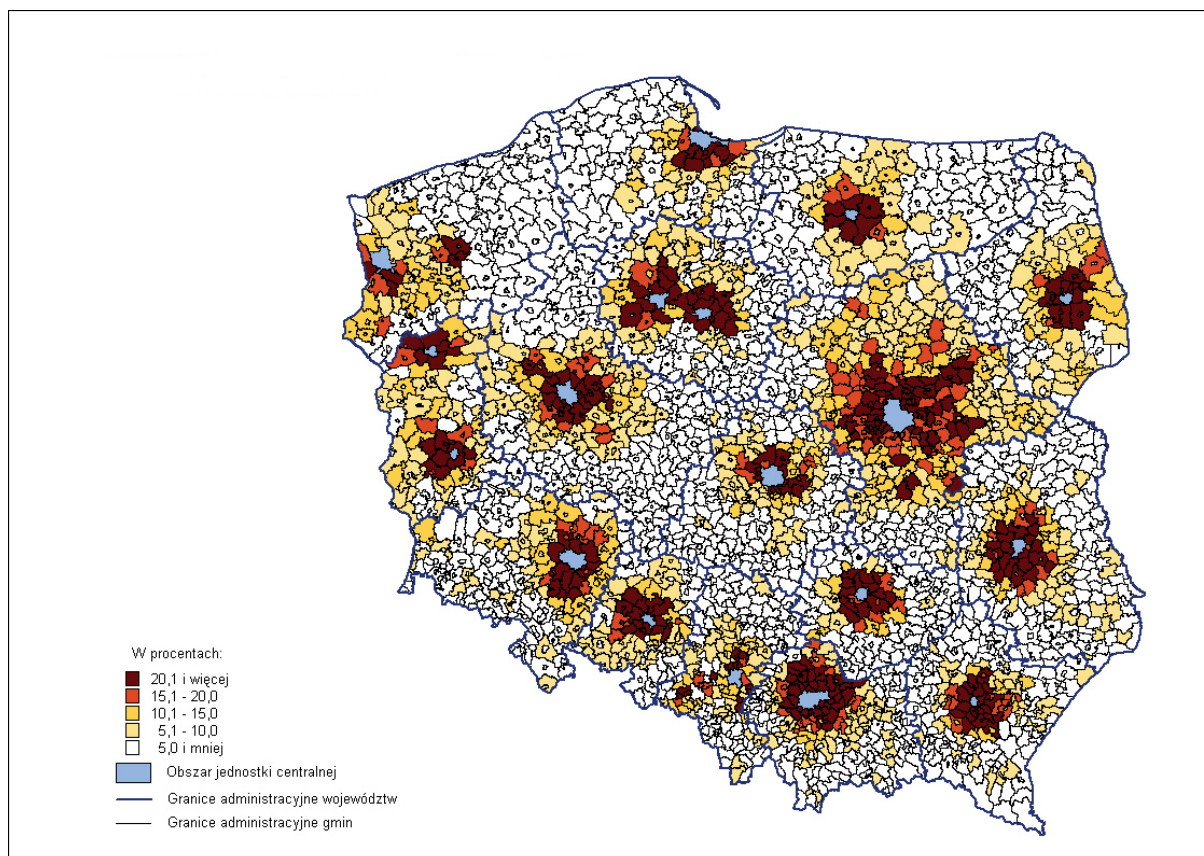
² Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia - Sopot, sporządzony został na podstawie Uchwały Nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. i uszczegółowia treść (tam, gdzie to konieczne) Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, przyjętego Uchwałą Nr / / 2016 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 2016

Podkreślić należy, że utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w projektowanym kształcie wynika również ze statusu Trójmiasta jako obszaru metropolitalnego o charakterze europejskim co ilustruje poniższa mapa przedstawiająca Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (MEGA) o znaczeniu globalnym, europejskim, krajowym i międzynarodowym (2006 r.) w której Trójmiasto nadano najwyższą możliwą rangę uznając je za obszar o znaczeniu krajowym/międzynarodowym.



Źródło: Atlas Europejskiej Sieci Obserwacyjnej Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej (ESPON) - Struktura terytorium Europy, Październik 2006 r.

Jednocześnie Polska notuje dodatnie tempo wzrostu gospodarczego, charakteryzując się wyraźną koncentracją w najsilniejszych pod względem ekonomicznym aglomeracjach i w największych miastach, które stały się motorami wzrostu gospodarki krajowej i tworzenia nowych miejsc pracy, a tym samym głównymi obszarami promocji zmian strukturalnych. Wpływ Trójmiasta i silne oddziaływanie tego obszaru na okoliczny rynek pracy dokładnie ilustruje poniższa grafika ukazująca udział przyjeżdżających do pracy do miast wojewódzkich w liczbie zatrudnionych w gminie w 2006 r. w %:



Źródło: GUS - Ośrodek Statystyki Miast w Poznaniu, na zlecenie MRR, 2006 r.

KPZK 2030 jest najważniejszym krajowym dokumentem strategicznym dotyczącym zagospodarowania przestrzennego kraju. Została opracowana zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 roku (Dz. U. z 2003 r., Nr 80, poz. 717). W dokumencie tym przedstawiono wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych 15 lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Tym samym KPZK 2030 ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego.

Jak wynika z tego dokumentu w 2030 r. Polska przestrzeń będzie bardziej zintegrowana w układach międzynarodowych. Warszawa i pozostałe ośrodki metropolitalne (w tym obszar obejmujący teren obecnego Trójmiasta) będą lepiej powiązane funkcjonalnie (głównie gospodarczo) między sobą, a także z podobnymi obszarami UE. Polska 2030 r. będzie krajem o ugruntowanych warunkach trwałego i zrównoważonego rozwoju, dobrze zagospodarowanym, sprawnie zarządzanym i bezpiecznym. **Nie powinno ulegać wątpliwości,**

że ranga instytucjonalna tego dokumentu oraz jego strategiczne założenia oznaczają, że KPZK 2030 pełni kluczową rolę dla delimitacji obszarów funkcjonalnych i wdrożenia działań o charakterze planistycznym w formie opracowania strategii, planów i studiów zagospodarowania przestrzennego. Podkreślić należy, że KPZK 2030 wskazuje kierunki działań o charakterze inwestycyjnym, nie przesądzając o strukturze wydatków i nie określając nakładów finansowych, co pozostaje domeną dokumentów strategicznych, takich jak Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju oraz inne strategie zintegrowane, programy realizacyjne i wieloletnie plany finansowe. KPZK stanowi, wspólnie z Długookresową Strategią Rozwoju Kraju, ramę dla innych dokumentów strategicznych. Wskazuje przesłanki i pożądane kierunki inwestycji dla podejmowanych decyzji w ramach dziewięciu strategii zintegrowanych oraz innych dokumentów strategicznych i operacyjnych.

Jednocześnie zgodnie z art. 4 ust. 2 pkt 2)-3) ustawy z dnia 9 października 2015 r. warunkiem utworzenia przez Radę Ministrów obszaru metropolitalnego jest uwzględnienie powiązań funkcjonalnych, zaawansowania procesów urbanizacyjnych oraz jednorodność układu osadniczego i przestrzennego uwzględniającego więzi społeczne, gospodarcze i kulturowe.

A. Założenia koncepcji przestrzennej kraju w KPZK 2030:

Jak wynika z treści KPZK 2030 przedstawiona w tym dokumencie problematyka zagospodarowania przestrzennego kraju polega na zmianie podejścia do roli polityki przestrzennej państwa w osiągnięciu nakreślonych wizji rozwojowych. KPZK 2030 proponuje zerwanie z dotychczasową dychotomią planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym oraz w odniesieniu do obszarów funkcjonalnych, wprowadza współzależność celów polityki przestrzennej z celami polityki regionalnej, wiąże planowanie strategiczne z programowaniem działań w ramach programów rozwoju i programów operacyjnych współfinansowanych ze środków UE, określa działania państwa w sferze legislacyjnej i instytucjonalnej dla wzmocnienia efektywności systemu planowania przestrzennego i działań rozwojowych (w tym inwestycyjnych) ukierunkowanych terytorialnie. W związku z próbą wprowadzenia efektywnej polityki przestrzennej, dokonano w KPZK 2030 próby uporządkowania i usystematyzowania wielu pojęć, które odnoszą się do zagospodarowania przestrzennego kraju i polityki przestrzennej, takich jak zagospodarowanie przestrzenne, obszary funkcjonalne, w tym obszary wiejskie i

miejskie, obszary koncentracji problemów o charakterze społeczno-gospodarczym i inne. W sferze wdrożeniowej KPZK 2030 proponuje:

- sukcesywne dokonanie w ciągu kilku najbliższych lat zasadniczego przeorganizowania systemu i wprowadzenie szeregu nowych rozwiązań prawnych i instytucjonalnych pozwalających na budowę spójnego, hierarchicznego układu planowania i zarządzania przestrzennego ukierunkowanego na realizację celów społeczno-gospodarczych wyznaczanych w odniesieniu do przestrzeni;
- wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych i podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację;
- nadanie polityce przestrzennej bardziej europejskiego wymiaru;
- zwiększenie roli koordynacyjnej polityki przestrzennej w stosunku do polityk sektorowych mających największy wpływ na sytuację przestrzenną kraju i poszczególnych terytoriów.

Ideą projektowanych zmian systemowych ujętych w tym dokumencie jest zbudowanie zintegrowanego, wieloszczeblowego skoordynowanego systemu planowania rozwoju, zerwanie z dualizmem planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego, zapewnienie przeniesienia celów rozwojowych określonych na poziomie strategicznym docelowo na poziom realizacyjny oraz ochrona interesu publicznego. Obok działań o charakterze prawnym i instytucjonalnym polityka przestrzenna zmierzająca do osiągnięcia celów nakreślonych w KPZK 2030 będzie angażowała środki finansowe (krajowe i zagraniczne) przeznaczone na działania o charakterze inwestycyjnym w ramach innych polityk, w tym w szczególności tych mających wymiar terytorialny. Przede wszystkim w ramach polityki regionalnej i powiązanych z nią działań na rzecz miast czy obszarów wiejskich oraz polityk o charakterze sektorowym, które mają szczególne znaczenie dla zagospodarowania przestrzennego kraju, takich jak: polityka transportowa, morska, energetyczna, ekologiczna, klimatyczna itp.

KPZK 2030 zakłada, że polską przestrzeń za sprawą postępującej integracji europejskiej czekają istotne wyzwania, bowiem: *„wyzwania te związane są przede wszystkim z procesami globalnymi, w których Polska uczestniczy jako kraj UE o coraz bardziej otwartej gospodarce i społeczeństwie. Mają one charakter polityczny, gospodarczy (budowa konkurencyjności, zapewnienie energii), środowiskowy (zachowanie bioróżnorodności), demograficzny (depopulacja, migracje, starzenie się społeczeństwa), społeczny (budowa kapitału społecznego), a także kulturowy (zmiany wzorców zachowań). Wyzwania te będą miały wpływ*

na kształtowanie się kierunków i tempa przemian polskiej przestrzeni – tylko na niektóre z tych procesów będzie można wpływać za pomocą krajowej polityki przestrzennej. KPZK 2030 formułuje tezę o przyspieszeniu zmian w polskiej przestrzeni w ciągu najbliższych kilkunastu lat. Przyspieszenie rozwoju i modernizacji Polski spowoduje poważne konsekwencje dla zagospodarowania przestrzennego kraju. Znaczne zwiększenie skali i przyspieszenie procesów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury (m.in. dzięki środkom UE), podniesienie konkurencyjności polskiej gospodarki (poprzez zwiększenie zatrudnienia w sektorach o większej wydajności i wartości dodanej) przy wykorzystaniu potencjału intelektualnego i społecznego oraz zmiana modelu życia i konsumpcji (zwiększenie dochodów, zmniejszenie jednostkowego zapotrzebowania na energię, troska o środowisko) objawi się w sferze przestrzennej bardzo szybkimi (w porównaniu z ostatnimi 20 latami) zmianami struktur przestrzennych i relacji między nimi.”

Realizacja wyzwań będzie wymagać tworzenia nowych, adekwatnych struktur, gdyż w dalszej perspektywie czasu nastąpi koncentracja funkcji ośrodków krajowych i europejskich zlokalizowanych w podstawowej sieci ośrodków wzrostu oraz intensyfikacja powiązań funkcjonalnych między nimi. Zdaniem autorów KPZK 2030: *„przy założeniu stabilizacji zaludnienia Polski można przypuszczać, że będzie następować koncentracja ludności w ośrodkach rozwijających się i jednocześnie będzie następował odpływ ludności z pewnych obszarów obejmujących zarówno niektóre tereny wiejskie, jak i małe ośrodki miejskie. Procesy te będą wywoływać presję na wsparcie procesów restrukturyzacyjnych i sanacyjnych w różnych skalach: krajowej, regionalnej i lokalnej (duże miasta, obszary depopulacji)”. W tym kontekście KPZK 2030 wprost zakłada, że osiągnięcie celów i właściwe przygotowanie do nadchodzących wyzwań będzie polegać na tworzeniu warunków do dalszego rozwoju sieci największych miast – motorów wzrostu i procesów rozwojowych w skali kraju, w tym zrównoważonego rozwoju obszarów wiejskich, i wprowadzeniu mechanizmów zapewniających spójność i udział w procesach rozwojowych całej przestrzeni Polski, poprzez sprzyjanie procesom dyfuzji rozwojowej w skali kraju oraz w skali regionalnej (wokół miast wojewódzkich i powiatowych). Wynika to z założeń koncepcyjnych KPZK 2030, że „(...)obszary miejskie i obszary wiejskie są więc postrzegane jako elementy dynamicznego układu dopełniające się nawzajem i stanowiące integralną całość społeczno-gospodarczą i przestrzenną.” Tym samym utworzenie silnego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wpisuje się w te założenia.*

Projekt rozporządzenia o utworzeniu obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot realizuje również założenie z KPZK 2030 zgodnie z którym w roku 2030 we wszystkich województwach postępują procesy integracji regionalnej. *„Integracja ta przebiega w oparciu o wykorzystanie dla rozwoju pozostałych obszarów województwa potencjału miast wojewódzkich (w wyniku procesów dyfuzji rozwoju) oraz specyficznych czynników rozwojowych (przyrodniczych, klimatycznych, kulturowych, związanych z wykorzystaniem surowców energetycznych itp.) poszczególnych terytoriów położonych poza obszarami funkcjonalnymi miast wojewódzkich. Przestrzeń województw staje się przestrzenią zintegrowaną i współzależną – funkcjonują w niej regionalne rynki pracy oraz usług i dóbr wyższego rzędu. Procesy integracji regionalnej przebiegają silniej w województwach, w których znajdują się najsilniejsze ośrodki miejskie.”* Do takich ośrodków należą właśnie miasta nadmorskie – Gdańsk, Gdynia, Sopot, które poszerzając krąg oddziaływania, lepiej wykorzystują czynniki aglomeracji, przyczyniając się tym samym do modernizacji i przyspieszenia procesów rozwojowych na swoim zapleczu geograficznym. Co istotne generowany przez te miasta wzrost gospodarczy jest wykorzystany przez inne obszary, a korzyści z rozwoju największych miast są przenoszone dzięki przenikaniu zasobów z ich obszaru nie tylko na obszar innych miast, ale przede wszystkim na sąsiednie obszary zurbanizowane i o charakterze rolniczym.

Autorzy KPZK 2030 wskazują również na daleko idącą różnorodność terytorium kraju w zakresie rozmieszczenia sił wytwórczych oraz podstawowych wskaźników makroekonomicznych (takich jak PKB i dochód na mieszkańca) pomiędzy poszczególnymi województwami, także w układzie miasto. Jednak ich zdaniem: *„różnice te nie wpływają na perspektywy rozwojowe mieszkańców poszczególnych regionów kraju. Wszystkie obszary miejskie i wiejskie, także te tracące miejsca pracy i zmniejszające liczbę mieszkańców, zapewniają dostęp do podstawowych dóbr (infrastruktura telekomunikacyjna, transportowa, otoczenia biznesu) i podstawowych usług publicznych (edukacja, zdrowie, kultura, sport, turystyka)”. Tym samym utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot nie niesie ze sobą zagrożeń związanych z pogłębieniem dystrybucji dochodów w ramach województwa pomorskiego oraz sąsiednich województw.* Jednocześnie, stosownie do KPZK 2030: *„Gwarantuje to stałe podnoszenie jakości kapitału społecznego oraz umożliwia włączenie się mieszkańców w procesy rozwojowe – w miejscu zamieszkania bądź w głównych ośrodkach miejskich oddalonych maksymalnie dwie godziny od miejsca zamieszkania. Jest to*

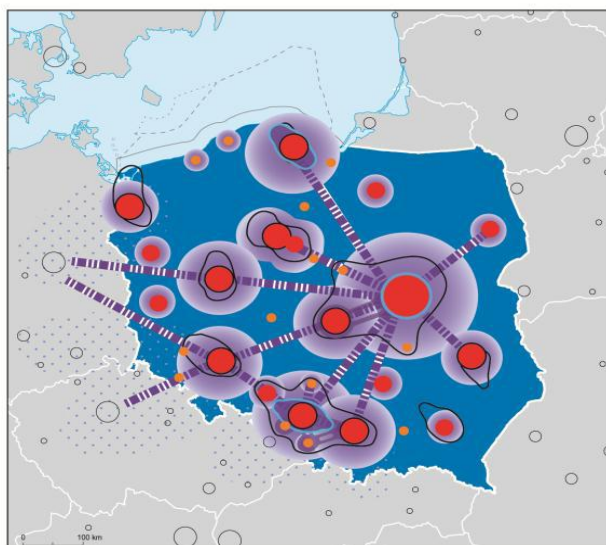
osiągane dzięki systemowi aktywnej polityki regionalnej i systemowi wyrównywania szans w ramach polityk sektorowych. Równoczesna koncentracja działalności gospodarczej w największych miastach sieci metropolii oraz wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich wpływa korzystnie na przyspieszenie zmian strukturalnych oraz zwiększenie możliwości kreowania wzrostu i zatrudnienia na tych obszarach.” Jednocześnie utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w sposób pozytywny wpłynie na obszary słabiej rozwinięte gospodarczo, bowiem dzięki efektywnemu połączeniu siecią transportową z głównymi węzłami życia gospodarczego w kraju i za granicą stymuluje wzrost możliwości inwestycyjnych na tych obszarach oraz wykształcenie nowych funkcji gospodarczych, turystycznych, edukacyjnych i kulturalnych.

Należy zwrócić również uwagę na postępujący trend zgodnie z którym rola regionów i władz publicznych w regionach w procesach rozwojowych ewaluować będzie od zarządzania środkami unijnymi do kierowania procesami rozwoju regionalnego oraz aktywnego zarządzania polityką rozwoju, a tym samym zwiększenia odpowiedzialności za decyzje podejmowane w zakresie rozwoju regionu. Stworzenie warunków sprzyjających sieciowaniu relacji między samorządem województwa a szeroką gamą parterów zaangażowanych w grę o rozwój wpłynie na zwiększenie udziału społeczności regionalnej w podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju danego regionu. Prowadzić to będzie do większej identyfikacji społeczności regionalnej z celami rozwojowymi, a w konsekwencji do rozwoju kapitału społecznego w regionie oraz do kształtowania silnej tożsamości regionalnej. Procesy te doprowadzą do takiej sytuacji, w której rozwój danego regionu, traktowany będzie jako wspólne dobro przez społeczność regionalną. Główne polskie ośrodki miejskie zwiększą swoje międzynarodowe znaczenie przez wieloaspektową współpracę z głównymi miastami europejskimi. Najważniejsze ośrodki miejskie, w tym w szczególności ośrodki wojewódzkie, stanowiąc będą węzły sieci współpracy gospodarczej, społecznej, naukowej, kulturalnej, turystycznej i instytucjonalnej, oddziaływujące na rozwój całego regionu dzięki rozwojowi i wspieraniu w tych obszarach funkcji metropolitalnych. W ten sposób ośrodki wojewódzkie i obszary pozostające pod wpływem ich oddziaływania stanowiąc będą zwartą, wewnątrznie zintegrowaną przestrzeń charakteryzującą się wysoką dynamiką wzrostu. Ośrodki miejskie będą wzajemnie powiązane połączeniami komunikacyjnymi i funkcjonalnymi, co nie tylko wpłynie na znaczącą poprawę spójności terytorialnej kraju, ale umożliwi także przepływ wiedzy i innowacji wpływając na wzrost konkurencyjności gospodarki w skali kraju. Rozwój

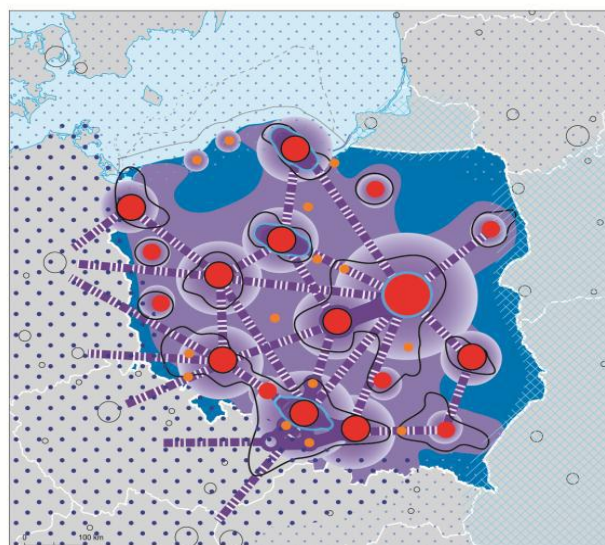
sieci kooperacyjnej między województwami i między ich głównymi ośrodkami miejskimi wpłynie na budowanie potencjału do absorpcji rozwiązań zewnętrznych i kreowania własnych innowacji w regionach słabiej rozwijających się. Silne ośrodki miejskie mają stać się przestrzenią dla rozwoju kapitału intelektualnego i społecznego dzięki wysokiej jakości systemowi kształcenia, przystosowanemu do współczesnych wyzwań, bogatej ofercie kulturalnej oraz zapewnieniu wysokiego standardu życia. W najważniejszych ośrodkach miejskich w większym stopniu wykorzystywany będzie potencjał wiedzy, nauki, gospodarki i kultury dla tworzenia i wykorzystywania rozwiązań innowacyjnych w wyniku szerokiej współpracy między najważniejszymi ośrodkami naukowymi w kraju, a także dzięki ścisłej współpracy uczelni z regionalnymi przedsiębiorstwami i klastrami. Doprowadzi to do znaczącego zwiększenia do 2030 roku w każdym województwie odsetka przedsiębiorstw wprowadzających innowacje oraz wzrostu całkowitych wydatków na B+R, dokonujący się przez koncentrację tych wydatków w obszarach metropolitalnych. Ważnym elementem wsparcia dla wzmocnienia funkcji metropolitalnych jest też promocja współpracy pomiędzy największymi ośrodkami, zarówno w układzie międzynarodowym jak i krajowym, we wszystkich kategoriach opisanych powyżej a warunkujących perspektywy rozwojowe także całych regionów. Promocja takiej współpracy (w różnych formach) może mieć bardzo duże znaczenie, w szczególności na takich kierunkach, w których obecne związki gospodarcze, polityczne, czy kulturowe i społeczne są zbyt mało rozwinięte w stosunku do istniejącego potencjału. Taka sytuacja występuje w obrębie sieci miast wokół Bałtyku oraz w przypadku współpracy z miastami położonymi poza granicami UE.

Utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot uzasadnia również wskazany w KPZK 2030 utrzymany policentryczny charakter struktury osadniczej, który równocześnie ma być wzmocniony i sprzyjać rozwojowi społecznemu, gospodarczemu oraz spójności terytorialnej całego kraju. Autorzy tego dokumentu zwracają uwagę, że na skutek postępującej urbanizacji w granicach administracyjnych miast oraz w strefach położonych wokół dużych ośrodków mieszka 75-80% ludności Polski, przy czym koncentracja ludności będzie następować zarówno w dużych ośrodkach miejskich kraju, jak i w ich obszarach funkcjonalnych, a najwyższe tempo przyrostu wystąpi na obszarach metropolitalnych. Do dużych ośrodków miejskich napłyne ludność z obszarów wiejskich, osiedlając się w ich obszarach funkcjonalnych – metropolitalnych i regionalnych, rzadziej w centrach. Ilustruje to poniższa grafika:

Rysunek 10. Kierunki integracji polskiej przestrzeni 2010 i 2030
2010



2030



Źródło: KPZK 2030 s. 52.

Projektowane rozporządzenie uwzględni również powiązania funkcjonalne oraz jednorodność układu osadniczego i przestrzennego o których mowa w art. 4 ust. 2 pkt 2) i 3) ustawy z dnia 9 października 2015 r. W świetle treści KPZK 2030 koncentracji ludności towarzyszyć będzie dalsza koncentracja potencjału rozwojowego, w tym gospodarczego. Rdzeniem krajowego systemu gospodarczego i ważnym elementem systemu europejskiego jest, ukształtowana na bazie dużych ośrodków miejskich, sieć współpracy miast. Stanowi ona współzależny, otwarty układ sieciowy obszarów funkcjonalnych najważniejszych polskich miast, które są zintegrowane w przestrzeni krajowej i międzynarodowej za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych w zakresie funkcji gospodarczych, społecznych, edukacyjnych, kulturalnych oraz sektora badawczo-rozwojowego. Wszystkie ośrodki miejskie stanowiące węzły sieci są połączone efektywną (na poziomie co najmniej średnim w skali UE) siecią transportową i teleinformatyczną. **Jednocześnie dokument ten wprost stwierdza, że obszar Trójmiasta wchodzi w skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030 tworząc jednocześnie jednolitą sieć osadniczą.**

Utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wpisuje się również w założenia KPZK 2030, że w następstwie postępującego procesu metropolizacji gospodarki w

głównych węzłach systemu osadniczego oraz na ich obszarach funkcjonalnych skupiają się inwestycje oraz nowoczesna działalność gospodarcza, wspierana potencjałem ośrodków uniwersyteckich i badawczych. Przyczynia się to do kumulacji na tych obszarach najbardziej konkurencyjnych zasobów kapitału ludzkiego (migracje wewnętrzne i zewnętrzne, szczególnie do największych ośrodków miejskich), czego konsekwencją jest poprawa jakościowa i ilościowa zasobów kapitału ludzkiego oraz wzrost poziomu konkurencyjności miast w skali europejskiej. Podkreślić należy, że w ocenie autorów KPZK 2030: *„funkcjonowanie i rozwój policentrycznej sieci metropolii wzmacniają rolę poszczególnych jej ośrodków w sieciach międzynarodowych, bazując na ich specyficznych walorach i funkcjach symbolicznych. Główne węzły metropolii wykorzystują relacje synergiczne, co prowadzi do wzmocnienia konkurencyjności i innowacyjności polskiej przestrzeni w skali europejskiej i globalnej. Silne powiązania policentrycznej sieci metropolii w skali międzynarodowej pozwalają na przeniesienie impulsów rozwojowych wynikających z tych powiązań z ośrodków metropolitalnych na otaczające regiony.”* Powstanie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jest o tyle istotne, że siła powiązań funkcjonalnych między węzłami sieci w roku 2030 nie zależeć ma wyłącznie od rangi administracyjnej i społeczno-gospodarczej ośrodków, powiązań transportowych między nimi czy też od warunków geograficznych. W warunkach decentralizacji (faworyzującej z jednej strony regiony i ich stolice, a z drugiej obszary metropolitalne) i zmian profilu gospodarczego Polski (przejście w kierunku wysoko wydajnej gospodarki opartej na wiedzy, innowacjach w przemyśle, który jest przyjazny dla środowiska przyrodniczego, przy jednoczesnym zwiększeniu roli usług rynkowych) duże znaczenie mają takie czynniki, jak jakość zasobów ludzkich oraz potencjału naukowo- -badawczego i edukacyjnego oraz system zarządzania w układach terytorialnych. Jak zakłada KPZK 2030: *„Największe miasta są motorem rozwoju kraju, a równocześnie dobrym miejscem do życia, co jest wspomagane aktywną wielowymiarową polityką miejską.”*

Ponadto powiązania funkcjonalne między największymi miastami umożliwiają wykształcenie się wspólnego rynku inwestycyjnego, opartego na codziennych bezpośrednich kontaktach gospodarczych, intensywną współpracę ośrodków uniwersyteckich i badawczych oraz znaczne rozszerzenie zasięgu rynku dóbr kultury.

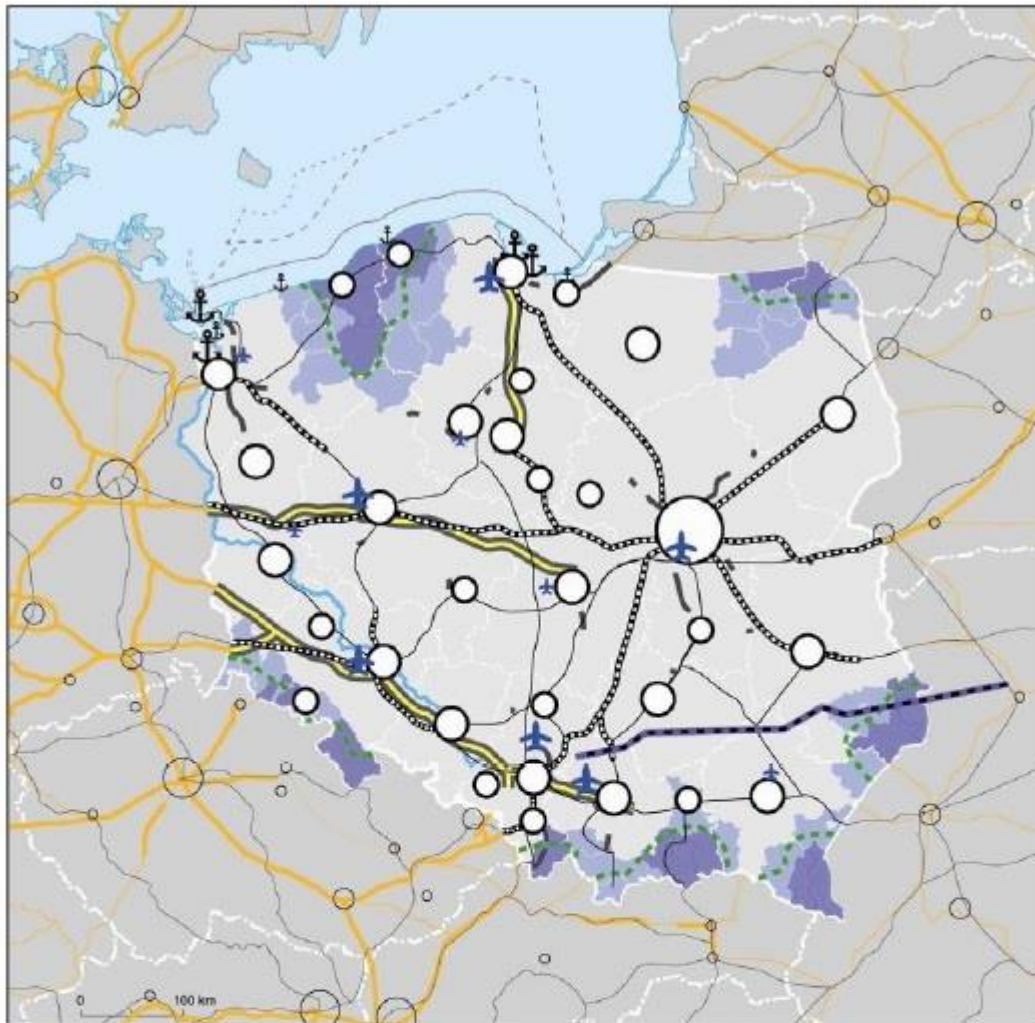
Stworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia Sopot uzasadnia również, że w roku 2030 największe miasta sieci metropolii w roku są połączone efektywnymi, wielomodalnymi, spójnymi i zintegrowanymi systemami infrastruktury transportowej.

Największe miasta są połączone siecią nowoczesnych linii kolejowych, a niektóre z nich także systemem kolei o wysokim standardzie, rozbudowanym i zmodernizowanym systemem dróg w tym standardzie obecnych autostrad lub tras ekspresowych. Metropolia sieciowa jest ponadto połączona z siecią europejską w kierunku berlińskim, drezdeńskim, praskim i wiedeńskim oraz z regionem Øresundu, a autostradami morskimi z pozostałymi miastami Skandynawii i bałtyckimi (Kaliningrad, Kłajpeda, Sankt Petersburg, Ryga). Ruch drogowy, kolejowy, lotniczy i żegluga są efektywne dzięki zintegrowaniu różnych rodzajów transportu zastosowaniu systemów multimodalnych w transporcie towarów czy też rozpowszechnieniu systemu *parkuj i jedź (park and ride)* w przewozach pasażerskich. Efektywność systemu drogowego opiera się na wysokiej jakości połączeniach szybkiego ruchu, łączących wszystkie największe miasta, miasta wojewódzkie i większość ośrodków subregionalnych, uwzględniających ich pełne obwodnice. Udział transportu kolejowego w rynku przewozów towarowych i pasażerskich stopniowo się zwiększa. W przewozach pasażerskich dominują przewozy międzyaglomeracyjne oraz aglomeracyjne, zintegrowane funkcjonalnie i taryfowo z systemami transportu miejskiego.

Zgodnie z KPZK 2030 do roku 2030 obszar Trójmiasta jest w sposób efektywny połączony nowoczesną linią kolejową z innymi głównymi miastami kraju. W przewozach towarowych, oprócz przewozów międzykontynentalnych, ważne są przede wszystkim przewozy intermodalne, zapewniające bezpieczny, sprawny i efektywny transport ładunków pomiędzy obszarami metropolitalnymi, przejściami granicznymi, portami morskimi oraz pozostałymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi. Obszary metropolitalne największych miast są obsługiwane przez porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym, co umożliwia rozwój i intensyfikację powiązań z miastami Europy i świata.

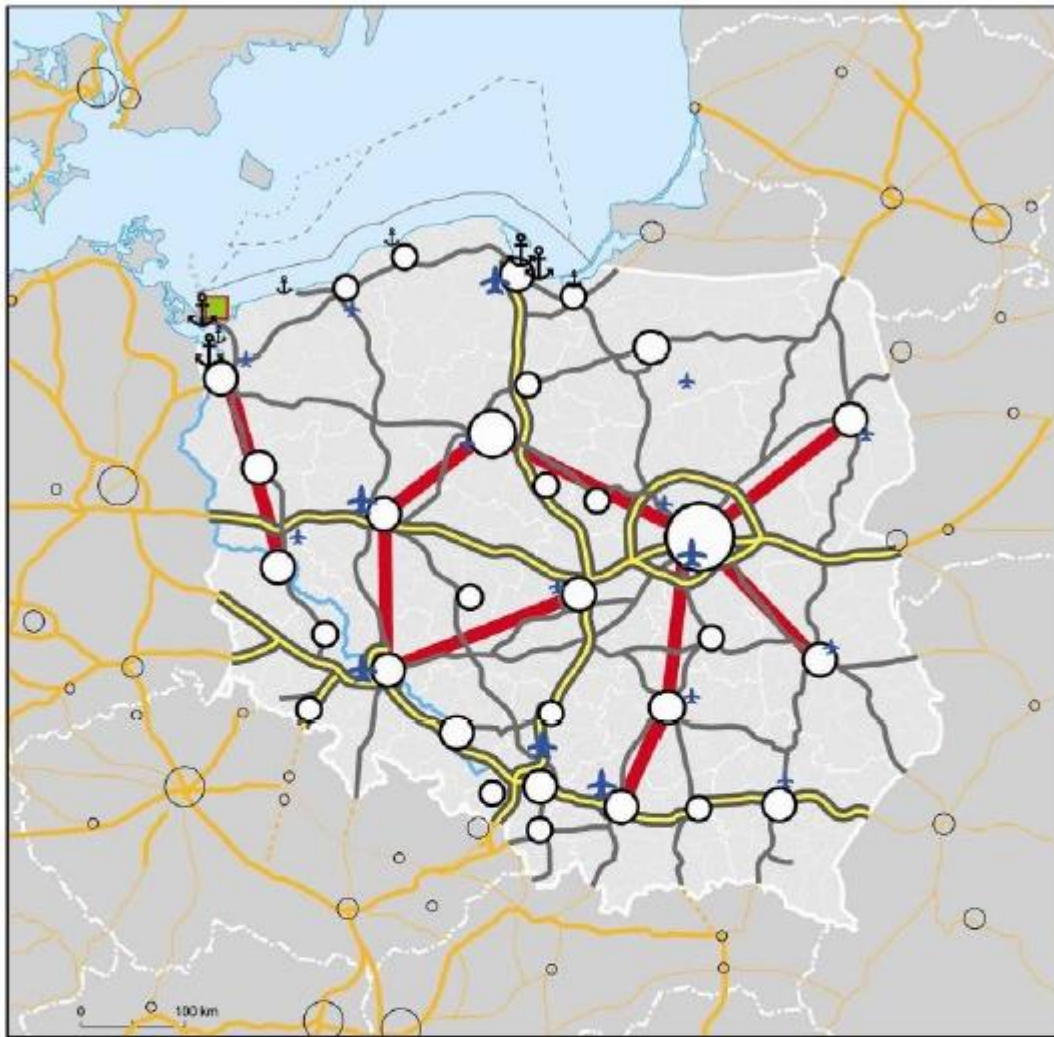
Powiązania funkcjonalne pomiędzy utworzonym obszarem metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot a resztą kraju oraz powiązania infrastrukturalne pomiędzy tym obszarem a największymi miastami Polski do roku 2030 prezentują poniższe grafiki:

Główne elementy sieci transportowej 2011 oraz obszary o najgorszej dostępności czasowej



Źródło: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, (M.P. z 2012, poz. 252.

Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci drogowej 2030: autostrady i drogi ekspresowe, lotniska, porty morskie, Odrzańska Droga Wodna.



Sieć głównych miast

- stolica
- wojewódzkie
- najważniejsze regionalne

Sieć drogowa 2030

- autostrady
- drogi ekspresowe
- kierunki, na których zwiększono przepustowość dróg ekspresowych lub wybudowano nowe autostrady
- sieć autostrad i dróg ekspresowych poza Polską w UE i inne główne poza UE
- brakujące powiązania zagraniczne

Sieć lotnisk 2030

- podstawowa
- uzupełniająca

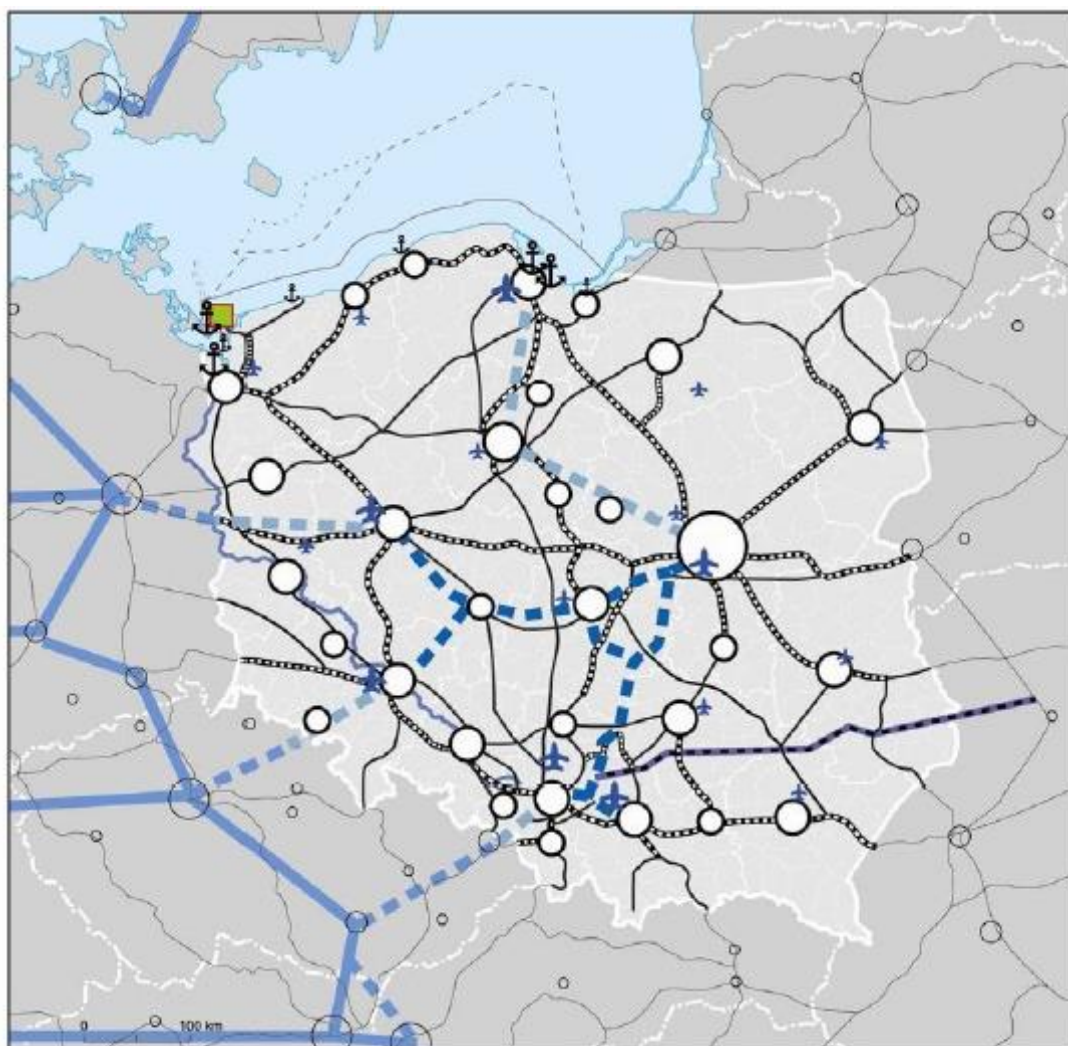
Porty morskie

- o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne
- Odrzańska Droga Wodna
- Terminal LNG

* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależeć od polityki transportowej Rządu

Źródło: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, (M.P. z 2012, poz. 252.

Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej 2030*: koleje dużych prędkości, kolej konwencjonalna, lotniska, porty morskie, Odrzańska Droga Wodna.



Sieć głównych miast

- stolica
- wojewódzkie
- najważniejsze regionalne

Sieć kolejowa 2030 - linie

- dużych prędkości - w fazie rozważania przebiegu
- dużych prędkości - wstępne analizy
- konwencjonalne 120-200 km/h
- konwencjonalne 100-120 km/h
- LHS (Hutnicza Szerokotorowa)
- dużych prędkości poza Polską
- dużych prędkości - brakujące połączenia
- ważniejsze konwencjonalne poza Polską

Sieć lotnisk 2030

- podstawowa
- uzupełniająca

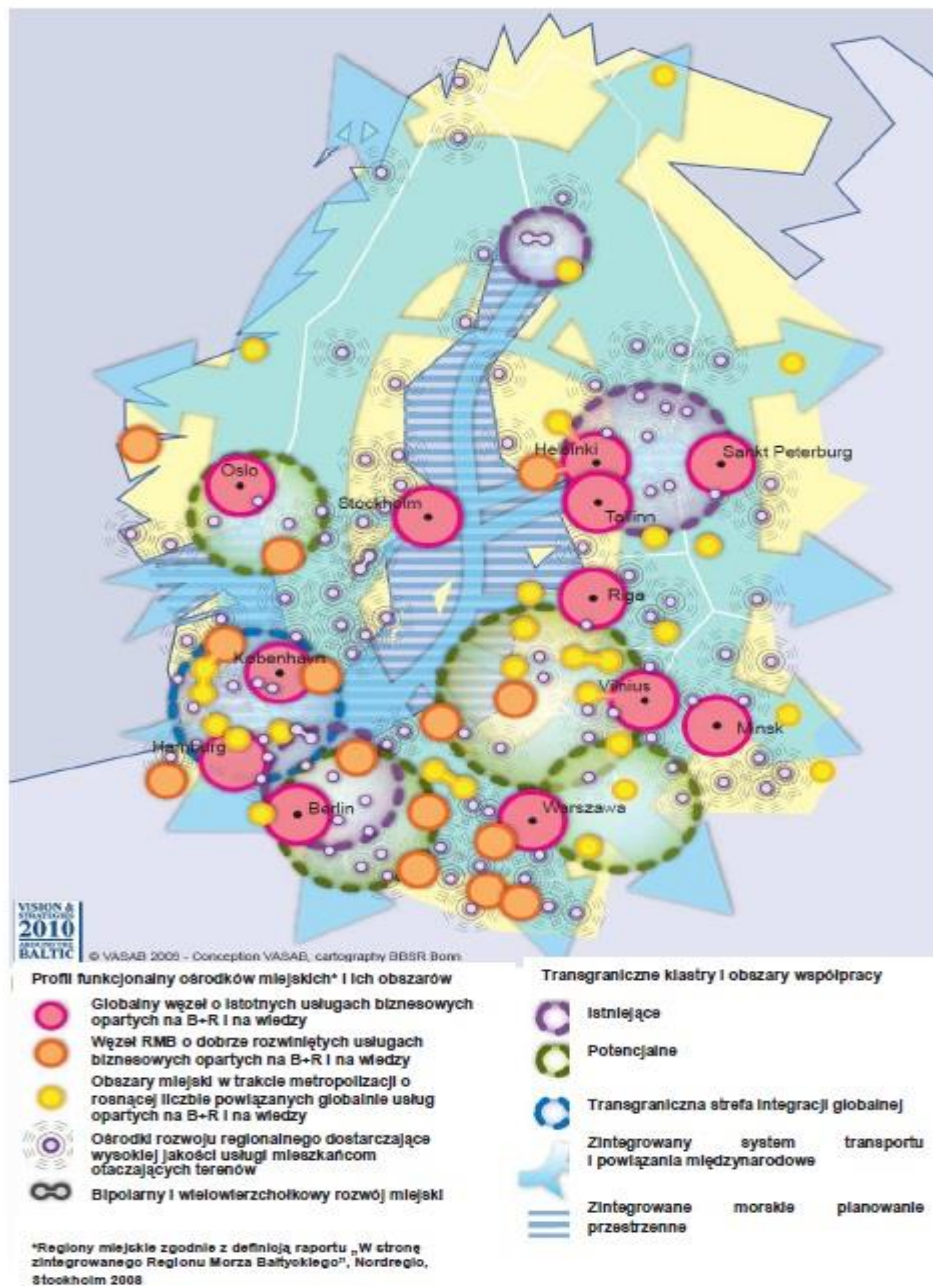
Porty morskie

- o podstawowym znaczeniu dla gospodarki i inne
- Odrzańska Droga Wodna
- Terminal LNG

* realizacja poszczególnych inwestycji będzie zależać od polityki transportowej Rządu

Źródło: Opracowanie MRR przy współpracy IGiPZ PAN, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, (M.P. z 2012, poz. 252).

Utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wpisuje się również w założenie, że do roku 2030 w całym basenie Morza Bałtyckiego, dzięki komplementarności funkcji, będą kształtować się intensywne powiązania funkcjonalne obszarów metropolitalnych których główne węzły stanowią następujące ośrodki: Kopenhaga, Malmö, Sztokholm, Helsinki, Ryga, Wilno, Kłajpeda, Tallin, Trójmiasto, Warszawa, Poznań, Szczecin, Berlin, Hamburg. Ta ścisła relacja będzie również jednym z głównych motorów napędowych polskiej gospodarki. Związek ten prezentuje poniższa grafika:



Źródło: VASAB Long-Term Perspective for the Territorial Development of the Baltic Sea Region, Ryga, październik 2009.

Utworzony obszar metropolitalny jest jednocześnie obszarem o jednorodnym układzie osadniczym i przestrzennym a jego kształt uwzględnia więzi społeczne, gospodarcze i kulturowe. Jeszcze raz podkreślenia wymaga, że powstanie na obszarze województwa pomorskiego obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot ma na celu przede wszystkim zacieśnienie współpracy i doprowadzenie do harmonijnego rozwoju całego obszaru metropolitalnego wokół Gdańska, poprzez jak najlepsze wykorzystanie potencjału miast i gmin członkowskich, z poszanowaniem ich odrębności i specyfiki. Objawiać się to będzie m. in. poprzez np. wspólne zakupy towarów i usług, czy przygotowywanie planów rozwojowych i inwestycyjnych, obejmujących teren kilku samorządów.

Wskazać należy, że utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk Gdynia-Sopot umożliwi i ułatwi również realizację zadań przez związki metropolitalne tworzone na tym obszarze a wynikających z przepisów ustawy z dnia 9 października 2015 r. Stosownie do art. 12 tej ustawy w ramach utworzonych związków metropolitalnych samorzady mają podjąć współpracę w zakresie: kształtowania ładu przestrzennego, rozwoju obszaru związku, publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku, współdziałania w ustalaniu przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku, promocji obszaru metropolitalnego. Utworzenie związku metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot należy zatem traktować jako doskonałą platformę i bazę nie tylko ułatwiającą ale również zapewniającą odpowiednią realizację ww. zadań przez poszczególne samorzady na poziomie związku metropolitalnego. Ponadto znaczącym elementem współpracy pomiędzy zrzeszonymi samorządami będzie wymiana doświadczeń i **dobrych praktyk** w zakresie przedsięwzięć wykonywanych przez samorzady, zasad udzielania zamówień publicznych, dyscypliny finansowej, itp.

Powstanie takiego obszaru będzie miało znaczący wpływ na kształtowanie wspólnej polityki komunikacyjnej i zapewnienie warunków właściwego funkcjonowania zintegrowanego systemu biletowego w postaci biletu metropolitalnego, co obejmować będzie przede wszystkim emitowanie i dystrybucję wspólnych biletów metropolitalnych, uchwalanie cen i taryf dotyczących biletów metropolitalnych, podejmowanie z właściwymi organizatorami, operatorami, przewoźnikami, współpracy dotyczącej wprowadzenia i funkcjonowania biletów metropolitalnych w publicznym transporcie zbiorowym, rozliczanie przychodów z biletów metropolitalnych, badanie rynku, prognozowanie i planowanie publicznego transportu zbiorowego w kontekście funkcjonowania biletów metropolitalnych.

B. Założenia koncepcji przestrzennej województwa pomorskiego w PZPWP 2030.

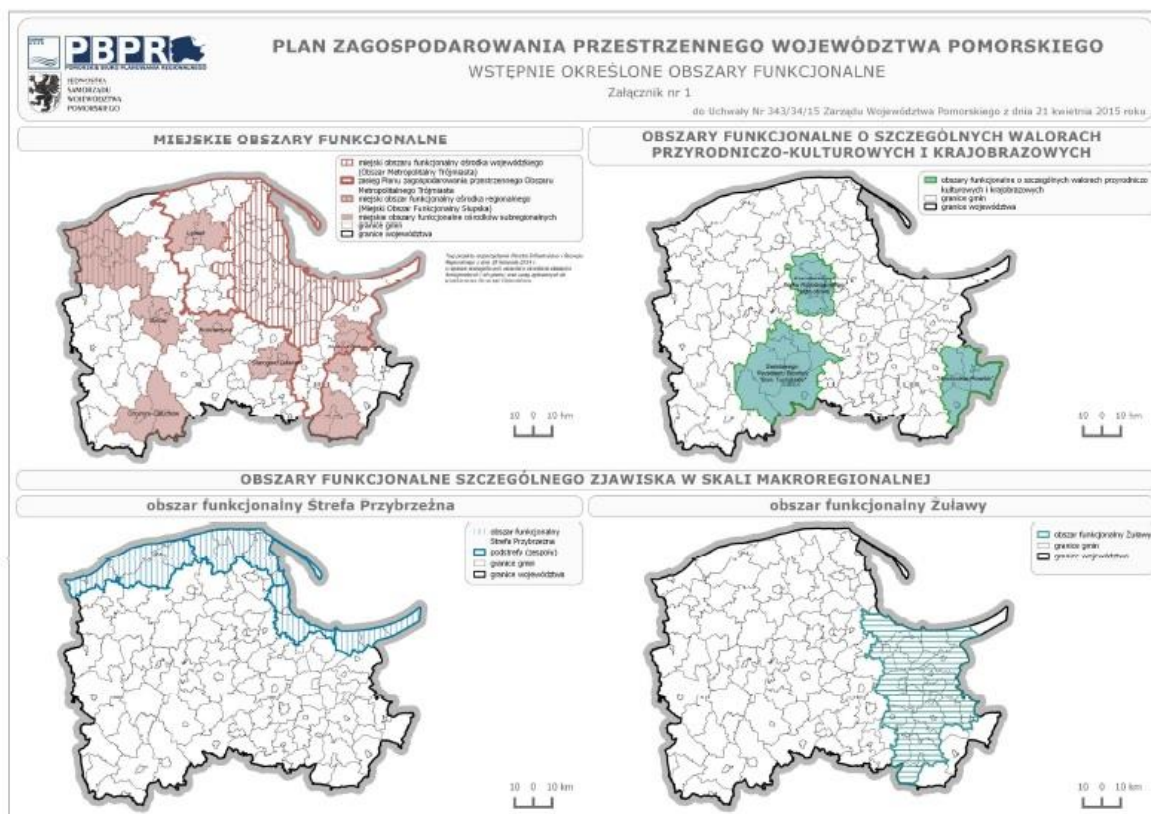
KPZK 2030, w stosunku do planów zagospodarowania przestrzennego województw, nakłada obowiązek określenia polityki rozwoju i zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych. Zgodnie z art. 39 ust. 3 pkt. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity: Dz.U. z 2015 poz. 199), granice i zasady zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym określa się w planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Zgodnie z § 1 uchwały nr 343/34/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 21 kwietnia 2015 r. w sprawie określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, a także akceptacji wytycznych do ich planowania w ramach prac nad nowym Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego określono miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta, jako obszar funkcjonalny o znaczeniu ponadregionalnym, w skład którego wchodzi miasta: Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Sopot, Tczew, Wejherowo oraz gminy: Cedry Wielkie, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie, Wejherowo, Władysławowo i Żukowo.

Powyższe stanowi prawie taki sam obszar, jak obszar metropolitalny, który obejmować będzie:

- Powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopotu.
- Powiaty ziemskie: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski.
- Gminy: Miasto Gdańsk, Miasto Gdynia, Miasto Sopot, Cedry Wielkie, Cewice, Chmielno, Choczewo, Gniew, Gniewino, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kolbudy, Kosakowo, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Lichnowy, Linia, Luzino, Łęczyce, Malbork (gmina miejska), Malbork (gmina wiejska), Miłoradz, Morzeszczyn, Nowa Wieś Lęborska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Pelplin, Pruszcz Gdański (gmina miejska), Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Pszczółki, Przodkowo, Przywidz, Puck (gmina miejska), Puck (gmina wiejska), Reda, Rumia, Sierakowice, Somonino, Stegna, Stężycza, Subkowy, Suchy Dąb, Stare Pole, Sulęczyno, Szemud, Sztutowo, Tczew (gmina miejska), Tczew (gmina wiejska), Trąbki Wielkie, Wejherowo (gmina miejska), Wejherowo (gmina wiejska), Wicko, Władysławowo, Żukowo.

Ponadto, jak wynika z załącznika nr 2 do ww. uchwały celem planowania obszarów funkcjonalnych są przede wszystkim:

- potrzeba tworzenia warunków dla prowadzenia długofalowej, uzgodnionej i kompleksowej polityki rozwoju obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym w województwie, polegającej na zdiagnozowaniu sytuacji wyjściowej (m.in. identyfikacja barier i potencjałów rozwojowych), a następnie zaplanowaniu i określeniu kierunków rozwoju i zasad zagospodarowania przestrzennego;
- wzmacnianie zdolności do współpracy pomiędzy podmiotami odpowiedzialnymi za różne aspekty rozwoju terytorialnego prowadzące do określenia głównych – specyficznych kierunków rozwoju i zasad zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych;
- potrzeba aktywnej współpracy samorządu województwa z partnerami w regionie, służąca harmonizowaniu lokalnych polityk przestrzennych z polityką przestrzenną województwa, prowadzona przy pełnym zaangażowaniu poszczególnych jednostek składających się na obszar funkcjonalny oraz poszanowaniu kompetencji innych organów istotnych dla rozwoju danego obszaru;
- minimalizowanie konfliktów przestrzennych w obszarach funkcjonalnych.



Źródło: Załącznik nr 1 do uchwały Nr 343/34/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 21 kwietnia 2015 r.

Tym samym należy uznać, że utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot odpowiada założeniom wynikającym z PZPWP 2030. Projektowany obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot uwzględnia również powiązanie elementów zagospodarowania przestrzennego województwa z zagospodarowaniem przestrzennym istniejącym i planowanym przez jednostki samorządu terytorialnego sąsiadujące z województwem oraz powiązania z przestrzenią krajową i europejską, szczególnie w Regionie Bałtyckim. Tym samym projektowane rozporządzenie spełnia warunku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 r.

C. Utworzenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot a założenia Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMG-G-S.

Utworzony obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot wpisuje się również w wizję zagospodarowania przestrzennego wynikającą z Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMG-G-S, zgodnie z którym obszar ten będzie najważniejszym ośrodkiem miejskim położonym w północnej Polsce i południowej części basenu Morza Bałtyckiego. Jego położenie będzie peryferyjne w układzie europejskim, lecz centralne w Regionie Morza Bałtyckiego. Powierzchnia obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot obejmować ma obszar 6.755

km² (36,9% powierzchni województwa pomorskiego). W latach 1999-2014 liczba ludności na tym obszarze wzrosła o ponad 93,4 tys. mieszkańców, przy czym wzrost ten nie jest równomierny na całym obszarze. W strukturze przestrzennej obszaru da się wyróżnić obszary dynamicznego wzrostu i spadku liczby ludności. Ujemne wartości wskaźnika, obserwowane są głównie w miastach, z których mieszkańcy uciekają, zazwyczaj na ich bezpośrednie zaplecze. Najwyższym wzrostem liczby mieszkańców charakteryzują się gminy podmiejskie, otaczające Trójmiasto, gdzie w analizowanym okresie liczba ludności zwiększyła się od 1,5 do 2 razy (w gminie Kosakowo nawet ponad 2-krotnie). Preferowanym kierunkiem rozwoju są wyraźnie obszary rozciągające się coraz bardziej w kierunku zachodnim. Także inne miasta, poza rdzeniem metropolii, wykształcają swoje strefy suburbanne (np. Tczew).

Jak podkreśla się w Planie Zagospodarowania Przestrzennego OMG-G-S rozwój i zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w perspektywie roku 2030 wynikać będą w równej mierze z wykorzystania wewnętrznych czynników, zależnych od regionalnych i lokalnych uwarunkowań, jak i zewnętrznych - krajowych i globalnych trendów oraz nadarzających się szans. Do zasadniczych wyzwań rozwojowych obszaru metropolitalnego w perspektywie roku 2030 będą należeć:

- a) stały wzrost pozycji obszaru w europejskiej i krajowej grze konkurencyjnej, pozwalający na osiągnięcie pozycji trzeciego centrum społeczno-gospodarczego kraju, którego rozwój powinien opierać się na:
 - sektorze B+R, kształtującym warunki dalszego, dynamicznego rozwoju sektora nowoczesnych technologii, generującego wzrost nowych, dobrze płatnych, trwałych miejsc pracy i przyciągającego kapitał ludzki z zewnątrz;
 - największym hubie paliwowo-energetycznym i transportowo-logistycznym w Regionie Morza Bałtyckiego, ukształtowanym w oparciu o sprawnie skomunikowane systemami transportu drogowego i kolejowego (w tym TEN-T) porty morskie Gdańska i Gdyni oraz instalacje do przeładunku, magazynowania i przesyłu gazu, ropy naftowej;
 - największej w południowej części basenu Morza Bałtyckiego koncentracji funkcji metropolitalnych w sferach gospodarki, wydarzeń i twórczości, nauki, sportu oraz turystyki, wykorzystującej potencjał przyrodniczy, kulturowy i krajobrazowy obszaru;

- b) zrównoważone wykorzystanie potencjałów policentrycznej i węzłowo-pasmowej struktury sieci osadniczej, oznaczające zarówno potrzebę wzmocnienia usług publicznych w średnich i małych ośrodkach rozwoju, jak również efektywne zarządzania rozwojem przestrzennym stref objętych suburbanizacją;
- c) poprawa stanu środowiska, w szczególności w zakresie stanu jakościowego wód (systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków), powietrza atmosferycznego (wdrażanie technologii niskoemisyjnych) i dostosowanie ich do wymagań wspólnotowych;
- d) ochrona i zachowanie właściwych warunków funkcjonowania środowiska przyrodniczego, w tym wdrażania idei korytarzy ekologicznych, a zwłaszcza tzw. zielonego pierścienia wokół Trójmiasta;
- e) tworzenie atrakcyjnego, przyjaznego i zintegrowanego systemu transportu zbiorowego opartego na sprawnie funkcjonujących połączeniach kolejowych, dobrze funkcjonujących węzłach integracyjnych (integrujących podsystemy transportu szynowego, autobusowego, rowerowego oraz pieszych) z równoczesnym zmniejszaniem zapotrzebowania na drogowy transport indywidualny;
- f) wykorzystanie predyspozycji naturalnych oraz szans płynących z potencjalnych lokalizacji nowych źródeł energii elektrycznej - elektrowni jądrowej w północnej części obszaru oraz elektrowni węglowej w Dolinie Dolnej Wisły.

Autorzy Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMG-G-S akcentują również fakt, że polityka przestrzenna utworzonego obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będzie podporządkowana **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.

W stosunku do utworzonego obszaru metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot będą obowiązywać wszystkie zasady zagospodarowania przestrzennego określone w PZPWP 2030. Jednocześnie, z uwagi na jego specyfikę, określone zostały dodatkowe zasady odnoszących się do kształtowania jego struktury funkcjonalno-przestrzennej. Mają one charakter stały oraz są podstawą kształtowania ładu przestrzennego zapewniającego utrzymanie właściwych relacji

estetycznych i funkcjonalnych zarówno pomiędzy różnymi sposobami zagospodarowania terenów zurbanizowanych, jak i w relacjach do struktur przyrodniczych. Wymaga to konsekwentnego harmonizowania zagospodarowania w układzie regionalnym, metropolitalnym i gminnym.

2. Obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, a przepis art. 2 ustawy z dnia

Utworzony obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot spełnia definicję legalną obszaru metropolitalnego zawartą w art. 2 ustawy, bowiem obejmuje on obszar charakteryzujący się nie tylko istnieniem silnych powiązań funkcjonalnych oraz zaawansowaniem procesów urbanizacyjnych. Projektowany obszar spełnia również kryterium liczby mieszkańców, ponieważ będzie w nim zamieszkiwać 1,507 miliona osób.

3. Wejście w życie oraz notyfikacja.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) Przedmiot regulacji nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.