Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Wersja dokumentu przed konsultacjami społecznymi

Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności

Spis treści

1. Wstęp ... 5
1.1. Wprowadzenie ... 5
1.2. Definicje zastosowane w diagnozie ... 5
1.3. Dane wykorzystywane w diagnozie ... 6
1.4. Proces badawczy ... 7
2. Podstawowe informacje o obszarze metropolitalnym oraz związku ZIT ... 10
2.1. Członkowie OMGGS i zakres przestrzenny ... 10
2.2. OMGGS na tle innych obszarów metropolitalnych w kraju i na świecie ... 11
2.3. Organizacja i główne zadania metropolii ... 15
2.4. Związek ZIT ... 18
3. Kluczowe wyzwania obszaru metropolitalnego ... 22
3.1. Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu ... 22
3.1.1. Obecna charakterystyka przestrzenna metropolii ... 22
3.1.2. Planowanie przestrzenne na szczeblu metropolitalnym, współpraca międzygminna i regionalna – stan obecny ... 26
3.1.3. Środowisko oraz główne formy ochrony przyrody ... 32
3.1.4. Zmiany klimatu oraz ich wpływ na sytuację obszaru ... 36
3.1.5. Wytwarzanie i gospodarka energią ... 48
3.2. Mobilność i transport ... 54
3.2.1. Infrastruktura transportowa metropolii i główne strumienie ruchu ... 54
3.2.2. Charakter przemieszczeń ... 57
3.2.3. Główne kierunki i wyzwania kształtowania mobilności metropolitalnej ... 59
3.2.4. Infrastruktura węzłów przesiadkowych ... 60
3.2.5. Buspasy ... 62
3.2.6. Infrastruktura rowerowa ... 63
3.2.7. Rower publiczny ... 66
3.2.8. Koncepcja sieci transportu rowerowego OMGGS ... 66
3.2.9. Pozostałe działania związane ze zmianami zachowań transportowych w OMGGS 67
3.3. Potencjał gospodarczy i społeczny ... 68
3.3.1. Struktura i znaczenie gospodarki subregionu ... 68

3.3.2. Potrzeby rynku pracy 85
3.3.3. Ludność metropolii 87
3.3.4. Jakość życia w Obszarze Metropolitalnym 94
3.3.5. Aktywność obywatelska 113
3.4. Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii 115
3.4.1. Wyzwania organizacyjne 115
3.4.2. Współpraca w realizacji zadań komunalnych 116
3.4.3. Współpraca w zakresie informacyjnym 119
4. Podsumowanie 121
4.1. Wprowadzenie 121
4.2. Kontekst globalny i europejski 121
4.3. Środowisko i przestrzeń 123
4.4. Transport i mobilność 127
4.5. Potencjał gospodarczy i społeczny 131
4.6. Organizacja i współpraca w ramach metropolii 137
Słownik, wykaz skrótów 140
Wykaz tabel, rysunków, map i wykresów 141

1

Wstęp

1. Wstęp

1.1. Wprowadzenie

Diagnoza to zestawienie głównych informacji stanowiących podstawę dla wyboru celów działania dla trójmiejskiego obszaru metropolitalnego. Wykonanie diagnozy ma na celu zarówno ocenę aktualności i trafności obowiązujących dokumentów strategicznych, jak i weryfikację danych stanowiących podstawę dla podejmowania decyzji. Dzięki starannemu prowadzeniu analiz danych zastanych można zadać właściwe pytania badawcze oraz lepiej zrozumieć kontekst planów i oczekiwań formułowanych przez OMGGS oraz jego poszczególnych członków. Wynikająca z diagnozy wiedza daje możliwość racjonalnego rozstrzygania możliwych sporów odnośnie zakresu zadań metropolii oraz ich hierarchii. Dobrze przeprowadzona diagnoza pozwala zatem uniknąć błędnych decyzji na etapie formułowania celów strategicznych oraz zadań wspierających ich realizację.

Z kolei diagnoza rozumiana jako dokument będzie obrazować stan wyjściowy OMGGS w momencie przystępowania do formułowania celów strategii obszaru metropolitalnego, strategii ZIT oraz dalszych prac związanych z tworzeniem wspólnych struktur metropolitalnych. Sukcesy i porażki planów rozwojowych porozumienia będą mogły być oceniane przez porównanie nowej rzeczywistości z obrazem utrwalonym w diagnozie.

Dokument diagnozy został zredagowany równolegle do Strategii, dlatego w celu zwiększenia czytelności powiązań między tymi opracowaniami zapisano w nim odniesienia do przyjętych celów strategicznych.

Diagnoza zawiera:

1. Opis metodyczny.
2. Podstawowe informacje o metropolii: zakres przestrzenny i obecny wymiar instytucjonalny metropolii.
3. Określenie głównych wyzwań metropolii - właściwej treści diagnozy.
4. Podsumowanie wniosków z diagnozy z analizą SWOT.

1.2. Definicje zastosowane w diagnozie

Pojęcia **metropolia** i **obszar metropolitalny** są w diagnozie używane wymiennie i odnoszą się do całości OMGGS. Pisząc o metropolii, należy przywołać definicję tego pojęcia. Jest to spójny funkcjonalnie, wielkomiejski układ wielu jednostek osadniczych oraz terenów o wysokim stopniu zurbanizowania, którego charakterystyczną cechą jest występowanie funkcji metropolitalnych oraz powiązań funkcjonalnych i ekonomicznych. Obszar metropolitalny obejmuje strefę silnych codziennych oddziaływań (miejsca pracy i zamieszkania) oraz strefę potencjalnego rozwoju tego typu oddziaływań[1].

[1] Por. Markowski T., Marszał T., Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja – Problemy i pojęcia podstawowe, Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 2006 s. 15

Pojęcie **strategii ponadlokalnej** ujęte zostało w przepisach ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 (Dz. U. Z 2022 r. poz. 559). Opracowywana jest dla potrzeb sąsiadujących ze sobą samorządów, powiązanych ze sobą funkcjonalnie. Strategia OMGGS obejmowała będzie 61 samorządów – członków OMGGS. Zastąpi ona i skonsoliduje dotychczasowe dokumenty strategiczne Metropolii i będzie najważniejszym dokumentem określającym wizję i cele rozwoju OMGGS na najbliższe lata.

Pojęcie **strategii ZIT** zostało określone przez zapisy ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U. 2022 poz. 1079). Przepisy art. 34 tej ustawy odsyłają do postanowień art. 29 rozporządzenia ogólnego, tj. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. (Dz. Urzędowy UE L 231/159), które reguluje zasady przygotowania **strategii terytorialnej**. Strategia dla ZIT obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot powstanie jako część wdrożeniowa do strategii ponadlokalnej, obejmującej elementy wymagane dla strategii ZIT odniesione do obszaru ZIT, czyli 30 gmin objętych ZIT. Część wdrożeniowa nie obejmie więc całego obszaru OMGGS.

1.3. Dane wykorzystywane w diagnozie

Przed przystąpieniem do sporządzania diagnozy przeprowadzono następujące działania:

1. Opracowana została diagnoza w zakresie adaptacji i mitygacji do zmian klimatu (2021 r.).
2. Przeprowadzono warsztaty nt. kierunków rozwoju OMGGS (2021 r.).
3. Przygotowano diagnozę z zakresu mobilności (2022 r.).
4. Opracowano wstępną listę przedsięwzięć strategicznych.
5. Przeprowadzono wstępną diagnozę potrzeb inwestycyjnych JST z obszaru ZIT.

W analizie desk research wykorzystano:

- dokumenty międzynarodowe, krajowe i regionalne, w szczególności opisane w rozdziale 3.;
- opracowania i dane odnoszące się do OMGGS, pozyskane z ogólnodostępnych źródeł (np. GUS) lub przy wsparciu Zamawiającego;
- opracowania, dokumenty i raporty odnoszące się do JST wchodzących w skład OMGGS;
- inne opracowania specjalistyczne, zawierające dane i informacje dotyczące przedmiotu opracowania strategii, pozyskane przez Zamawiającego, w tym opracowania branżowe uwzględniające ocenę pozycji subregionu.

Część diagnozy dotyczącą określenia obecnego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej oparto przede wszystkim na opracowaniu „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej

OMGGS", określony w Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030[2].

1.4. Proces badawczy

W środowisku metropolitalnym, charakteryzującym się złożonością i różnorodnością interesów oraz opinii, proces formułowania wniosków diagnostycznych wymaga rzetelnej analizy. Z tego względu decydujące znaczenie miał przeprowadzenie badań jakościowych, które pozwolą na uzyskanie szczegółowych informacji i poznanie perspektyw różnych grup interesariuszy.

Badania zostały zrealizowane w formule wywiadów w okresie lipiec-wrzesień 2022 r. Zostały przeprowadzone wśród:

- przedstawicieli członków zwyczajnych OMGGS (około 100 osób, członków kadry zarządzającej z 57 JST);
- ekspertów zewnętrznych reprezentujących różne środowiska i posiadających wiedzę w dziedzinach istotnych z punktu widzenia celu projektu (40 osób w ramach 22 wywiadów), takich jak m.in. polityka społeczna, aktywność mieszkanek i mieszkańców, integracja migrantów, kultura, edukacja, rynek pracy, transport, wspieranie rozwoju gospodarczego, turystyka, zdrowie, ochrona środowiska, planowanie przestrzenne, inteligentne zarządzanie, organizacja metropolii);
- przedstawicieli OMGGS.

Dobór uczestników badań miał charakter celowy. Zostali oni wytypowani pod kątem posiadanej wiedzy w zakresie aktualnej sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, planów inwestycyjnych i pozainwestycyjnych poszczególnych JST – członków OMGGS. Znaczenie miały także wzajemne relacje pomiędzy poszczególnymi samorządami oraz pomiędzy samorządami a OMGGS, jak również potencjały, problemy i wyzwania obszaru metropolitalnego z perspektywy szerszej niż punkt widzenia pojedynczego samorządu. Respondenci zostali dobrani w taki sposób, aby możliwe było pozyskanie jak najbardziej rozległej wiedzy w obszarach istotnych z punktu widzenia celu badania.

Badanie przeprowadzono z wykorzystaniem **techniki indywidualnych wywiadów pogłębionych IDI** (ang. *Individual In-depth Interview*). Polega ona na bezpośredniej rozmowie badacza (moderatora) z respondentem, prowadzonej na podstawie scenariusza. Do realizacji badań wykorzystano **scenariusze wywiadu**.

Zdefiniowano następujące problemy badawcze:

[2] Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 przyjęty uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

- **problem główny**: stopień utożsamiania się członków OMGGS z obszarem metropolitalnym, świadomość i wykorzystanie roli poszczególnych JST w całości obszaru metropolitalnego;
- problemy szczegółowe:
    - świadomość znaczenia JST w strukturze obszaru metropolitalnego;
    - ocena dotychczasowej współpracy w ramach obszaru metropolitalnego;
    - główne planowane kierunki rozwoju i podejmowane w ich ramach działania poszczególnych członków OMGGS;
    - ocena wyzwań, celów i zadań, jakie powinien przed sobą stawiać obszar metropolitalny;
    - ocena możliwości rozwoju członków OMGGS oraz całego obszaru dzięki ustanowieniu związku metropolitalnego;
    - ocena potrzebnych zmian w zakresie organizacji obszaru metropolitalnego;
    - obszary tematyczne przewidziane w ZIT szczególnie istotne w poszczególnych JST.

Sporządzenie diagnozy zostało także poprzedzone wykonaniem serii ośmiu warsztatów tematycznych, które odbywały się w październiku-listopadzie 2022 r. Tematyka spotkań obejmowała zagadnienia związane z kierunkami rozwoju metropolii, mobilnością, zielonym rozwojem, spójnością społeczną, nową pracą i edukacją, inteligentnym zarządzaniem i marką metropolii.

Ze względu na zróżnicowaną strukturę administracyjną członków OMGGS dla potrzeb analiz i opracowań mapowych jako nadrzędne wybrano granice powiatów. Sytuacja ta dotyczy np. powiatu lęborskiego i puckiego, gdzie powiat jest członkiem stowarzyszenia, a gminy zlokalizowane w jego granicach już nie. Przyjęcie szerszej perspektywy badawczej pozwala to na całościowe spojrzenie na specyfikę metropolii.

2

Podstawowe informacje o obszarze metropolitalnym oraz związku ZIT

2. Podstawowe informacje o obszarze metropolitalnym oraz związku ZIT

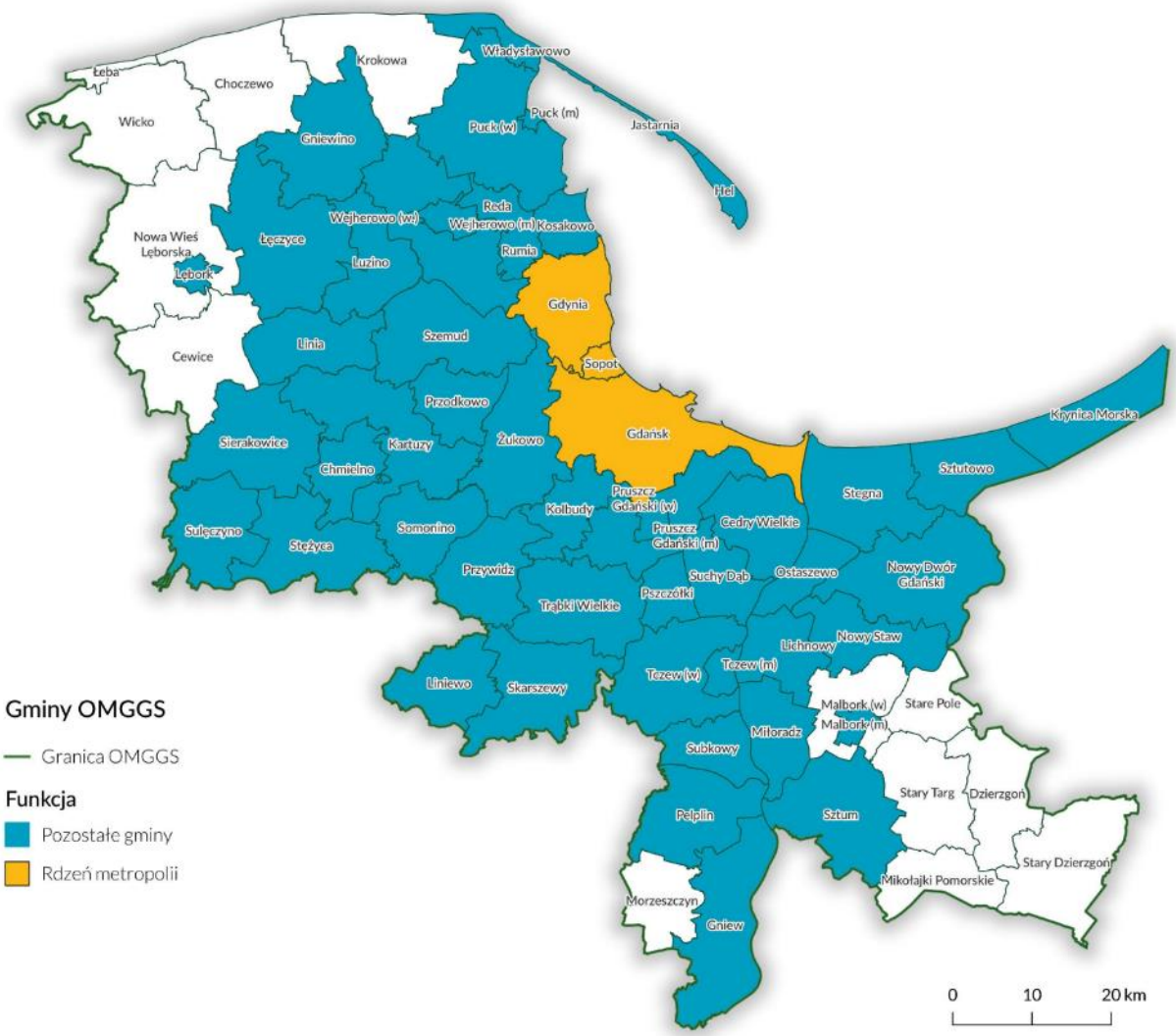
2.1. Członkowie OMGGS i zakres przestrzenny

Metropolia jest ośrodkiem policentrycznym z dominującą rolą Gdańska i z linearną osią rozwoju opartą o główną oś transportową. Jej rdzeń tworzą trzy główne miasta: Gdańsk, Gdynia oraz Sopot.

Podstawą formalną dla współpracy samorządów metropolii jest Stowarzyszenie OMGGS, które współtworzy 61 jednostek samorządu terytorialnego. Poza wymienionymi już miastami na prawach powiatu członkami OMGGS jest 49 gmin miejskich, wiejskich oraz miejsko-wiejskich oraz 9 powiatów ziemskich. Na terenie OMGGS zlokalizowane są trzy miejskie obszary funkcjonalne:

- ośrodka wojewódzkiego (obszaru metropolitalnego Trójmiasta);
- Lęborka;
- Malborka i Sztumu.

Mapa 1: Zasięg terytorialny OMGGS



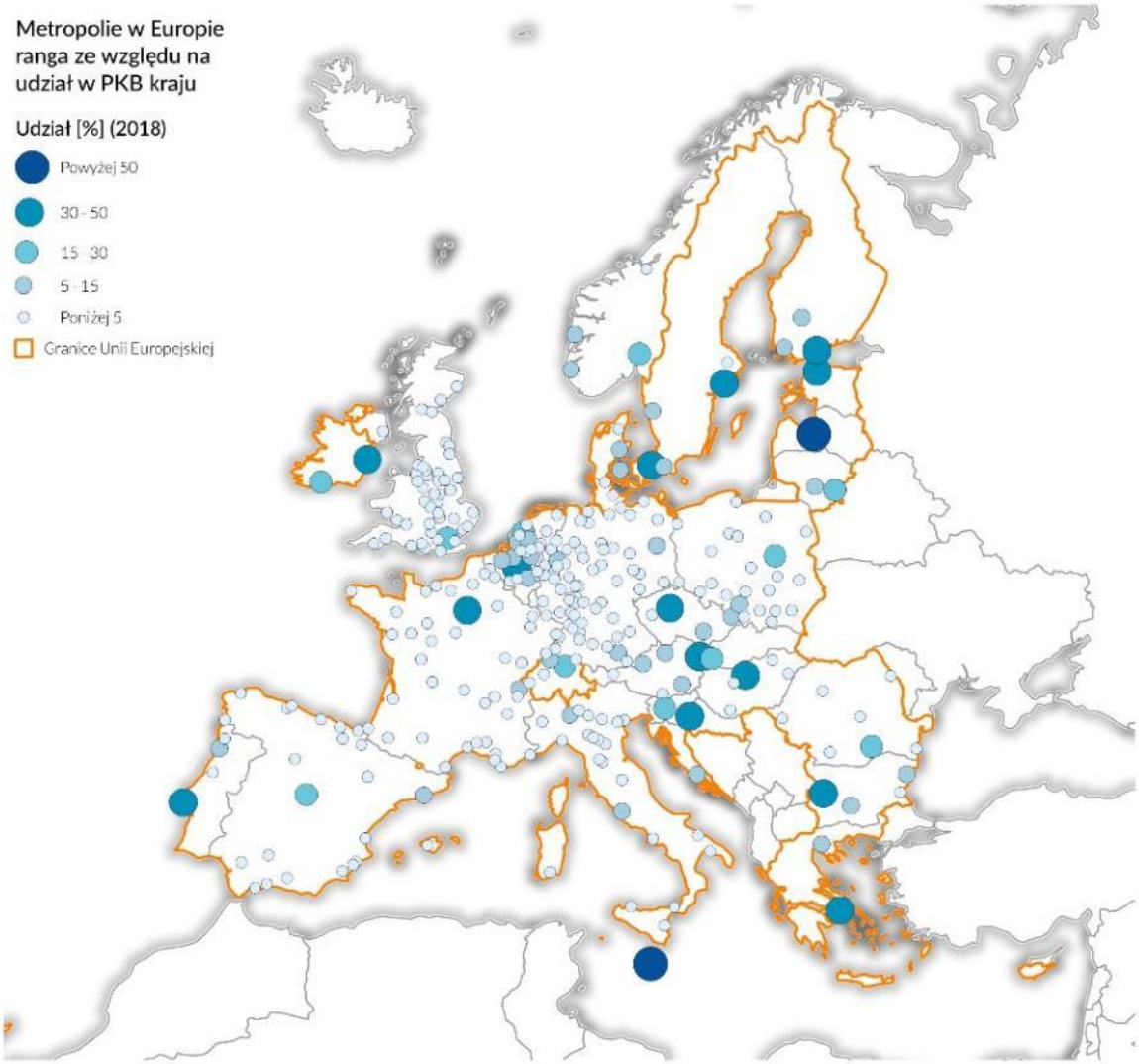
Źródło: Opracowanie własne

2.2. OMGGS na tle innych obszarów metropolitalnych w kraju i na świecie

Trójmiejski obszar metropolitalny to najważniejszy ośrodek miejski w północnej Polsce. O unikatowości OMGGS na tle krajowych aglomeracji miejskich decyduje nadmorskie położenie, tworzące dodatkową oś rozwoju obszaru. W porównaniu z innymi dużymi ośrodkami (nie licząc GZM) OMGGS cechuje również policentryczny charakter, z dominującą rolą gmin rdzenia – Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Określenie pozycji konkurencyjnej OMGGS na tle innych metropolii w Polsce i na świecie nie jest łatwe. W różnych zestawieniach branżowych metropolia uwzględniana jest na tle innych podobnych obszarów, nie jest jednak normą, by autorzy tych opracowań wykorzystywali do swych analiz cały teren Stowarzyszenia. W porównaniach i rankingach uwzględniany jest bowiem albo sam Gdańsk, albo Trójmiasto, albo województwo, lecz niezwykle rzadko obszar metropolitalny.

Mapa 2: Metropolie w Europie – ranga ze względu na udział w PKB kraju



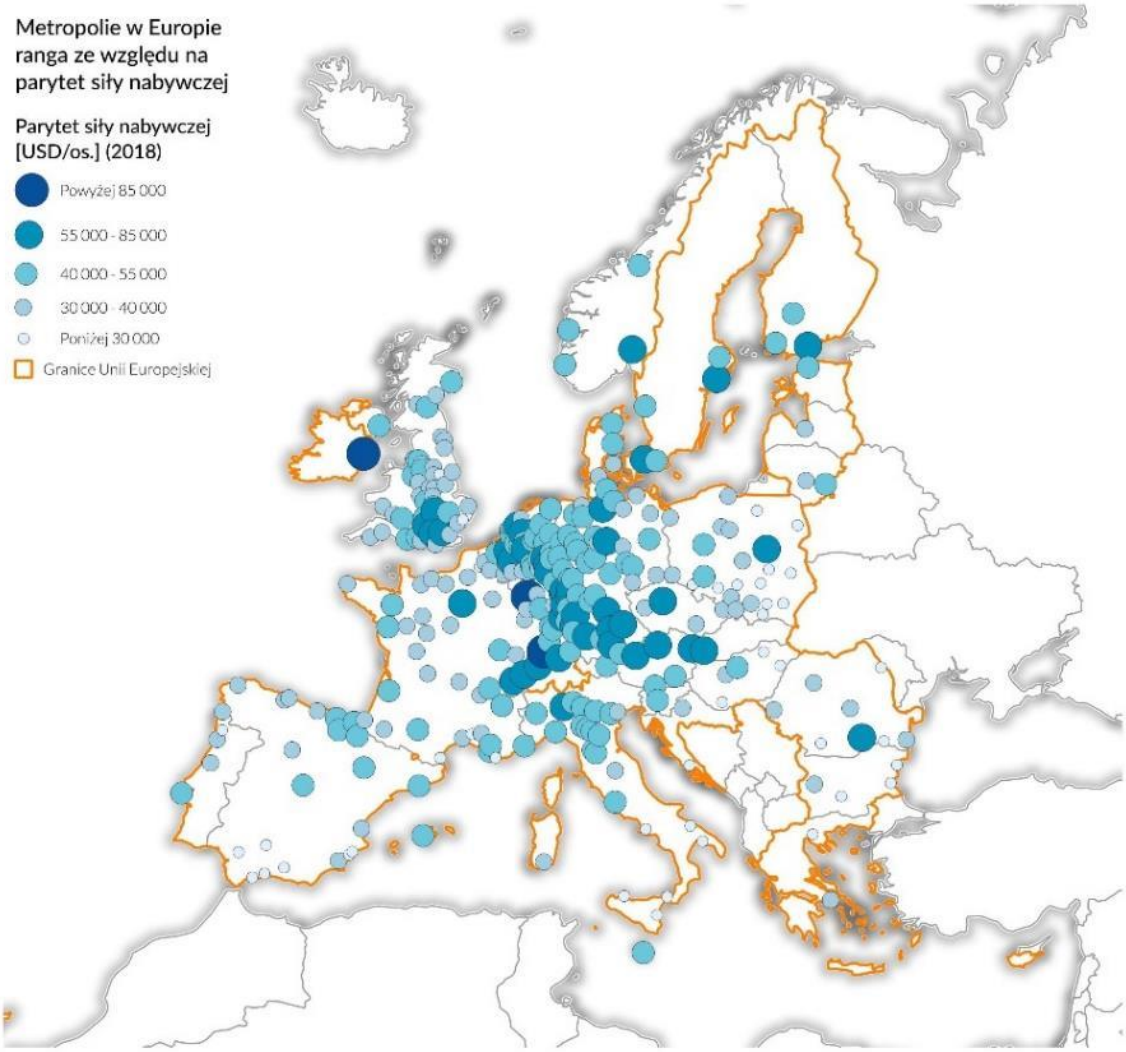
Źródło: OECD, 2018

Liderem wśród krajowych aglomeracji niezmiennie pozostaje Warszawa, zarówno pod kątem potencjału demograficznego oraz pozycji gospodarczej, jak i możliwości, jakie oferuje mieszkankom i mieszkańcom (patrz Mapa 2 i Mapa 3). Kolejne miejsca w rankingach zajmują zazwyczaj takie ośrodki aglomeracyjne jak Kraków, Wrocław, Poznań oraz GZM i to właśnie z nimi konkuruje OMGGS. Na tle metropolii z Europy Zachodniej oraz Północnej OMGGS cechuje się niższymi wynikami pod względem zamożności mieszkańców i pozycji gospodarczej. Wraz z innymi polskimi metropoliami wyróżnia się jednak dużą dynamiką rozwoju.

W kontekście potencjału ekonomicznego, mierzonego jako wynikowa sytuacji demograficznej, liczby zarejestrowanych bezrobotnych, wysokości PKB, a także zmian w obszarze BIZ (Bezpośrednich Inwestycji Zagranicznych), Gdańsk znajduje się w pierwszej

piątce wśród polskich miast. Podobna jest także pozycja Trójmiasta i całego OMGGS w grupie polskich obszarów metropolitalnych.

Mapa 3: Metropolie w Europie – parytet siły nabywczej mieszkańców



Źródło: OECD,2018

Metropolie porównywane są między sobą pod względem ich potencjału przyciągania inwestycji. Ocena konkurencyjna OMGGS jest w tym kontekście niejednoznaczna – np. raport ABSL na temat sektora nowoczesnych usług biznesowych określa Trójmiasto jako najatrakcyjniejszą obecnie lokalizację dla inwestorów tego sektora. Z drugiej strony np. raport fDi Polish Cities of the Future 2019/20 wskazuje niższą atrakcyjność Gdańska w tym zakresie nie tylko w stosunku do Krakowa, Wrocławia, Poznania, ale również Łodzi, podkreślając, że sektor firm opartych na wiedzy, w tym startupów, rozwija się w tych miastach bardziej dynamicznie.

W zakresie potencjału turystycznego OMGGS od lat wyróżnia się na tle całego kraju. Co ważne, jest to potencjał bardzo zróżnicowany, opierający się zarówno na walorach przyrodniczych, jak i zabytkach oraz ofercie kulturalnej i sportowej. Gdańsk niezmiennie

zaliczany jest do grona trzech najchętniej odwiedzanych miast w Polsce. Liczni goście korzystają także z oferty turystycznej Gdyni czy Malborka, a z kolei Sopot i miejscowości nadmorskie przyciągają miłośników odpoczywania nad Bałtykiem.

W Rankingu Polskich Miast Zrównoważonych firmy Arcadis, uwzględniającym aspekty środowiskowe, gospodarcze oraz społeczne, Gdańsk zajął 8., a Gdynia 16. pozycję, plasując się w grupie miast o najlepszych wynikach. Co więcej z zestawienia raportów z 2018 i 2021 roku wynika, że oba miasta podążają w kierunku polepszenia tych wyników. W raporcie doceniono m.in. inicjatywy służące zrównoważonemu rozwojowi, takie jak rozbudowa systemu hydrologiczno-meteorologicznej sieci pomiarowej, wspomagającego właściwe zarządzanie akcją przeciwpowodziową, zielone torowiska tramwajowe, tzw. przystanki wiedeńskie (Gdańsk), a także powołanie stanowiska Ogrodnika Miejskiego oraz opracowanie standardów dostępności przestrzeni miejskich (Gdynia). Gdynia wyróżniła się również jako jedno z pierwszych polskich miast, które uzyskało tytuł Miasta Przyjaznego Starzeniu, nadawanego przez WHO.

Warto zauważyć, że dwa miasta z rdzenia Metropolii – Sopot oraz Gdynia – na tle krajowych ośrodków charakteryzują się szczególnie dużym nasyceniem terenami zielonymi (wliczając lasy, parki, zieleńce oraz zieleń osiedlową). W przypadku Sopotu jest to aż 58% powierzchni, czyli najwięcej spośród wszystkich polskich miast. Gdynia, z terenami zieleni stanowiącymi 45% jej powierzchni, zajmuje w tym rankingu trzecie miejsce.

Pozycja konkurencyjna trójmiejskiej metropolii powinna wzrastać wraz z realizacją kluczowych dla regionu inwestycji publicznych, takich jak:

- elektrownia jądrowa Choczewo;
- Port Zewnętrzny w Gdyni;
- rozbudowa portu DCT w Gdańsku;
- rozbudowa siłowni wiatrowych offshore;
- terminala kontenerowy w Zajączkowie;
- plany rozwojowe Polskiej Agencji Kosmicznej (POLSA) w Gdańsku.

Warta przeanalizowania jest również pozycja OM na tle ośrodków miejskich zlokalizowanych w basenie Morza Bałtyckiego. W tym kontekście na uwagę zasługuje fakt rosnącej roli portów w Gdańsku oraz Gdyni. W 2021 trzy największe polskie porty zanotowały 9% wzrost przeładunków w stosunku do roku wcześniejszego, a biorąc pod uwagę obecną sytuację polityczną, w tym wojnę w Ukrainie oraz kryzys energetyczny, należy zakładać, że tendencja rozwojowa będzie się utrzymywać. Umocnieniu ulega również rola gdańskiego portu jako obiektu strategicznego z perspektywy całego kraju. Liderami w rankingu wolumenu przeładunków wśród nadbałtyckich portów w 2021 były rosyjskie porty: Ust-Ługa, oraz St. Petersburg. Gdańsk uplasował się na trzeciej pozycji, ale zaistniałe okoliczności polityczne mogą wpłynąć na poprawę wyniku w kolejnych latach. Biorąc pod uwagę wszystkie

europejskie porty, Gdańsk znajduje się poza pierwszą dziesiątką (w zależności od specyfiki rankingu jest to miejsce od 13. do 18.).

Kolejnym dynamicznie rozwijającym się elementem infrastruktury transportowej, o znaczeniu daleko wykraczającym poza granice metropolii, jest rozbudowany Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy. Gdańskie lotnisko wraz z portami morskimi w Gdyni i Gdańsku współtworzą podstawową transeuropejską sieć transportową TEN-T dla korytarza Bałtyk-Adriatyk.

W kontekście liczby ludności OMGGS mieści się w pierwszej piątce wszystkich nadbałtyckich aglomeracji, wyprzedzając m.in. Rygę oraz Malmö. Ośrodkiem najbardziej zbliżonym pod tym kątem do OM są Helsinki, natomiast niekwestionowany lider to St. Petersburg. Warto natomiast zwrócić uwagę na fakt, że Gdańsk na tle ośrodków nadbałtyckich wypada bardzo korzystnie, jeśli chodzi o poziom życia w ocenie samych mieszkanek i mieszkańców[3]. Zgodnie z Raportem Komisji Europejskiej miasto osiągnęło ocenę ogólną na takim samym poziomie jak miasta skandynawskie – Kopenhaga i Sztokholm. Gdańszczanie pozytywnie oceniają jakość powietrza, transport publiczny, dostępność infrastruktury sportowej, poziom bezpieczeństwa, a także dostęp do kultury i działanie administracji publicznej. Miasto nie jest jednak postrzegane jako dobre miejsce do życia dla mniejszości seksualnych, narodowych oraz etnicznych. W tych aspektach zdecydowanie lepszą ocenę uzyskały miasta skandynawskie.

Kopenhaga i Sztokholm, jako ośrodki stołeczne o ugruntowanej pozycji, przewyższają również OMGGS w kontekście oferty dla biznesu, w tym całkowitego wolumenu powierzchni biurowych. Aktualnie rynek powierzchni biurowych Trójmiasta obejmuje 1 010 900 m^2 i po okresie zawirowań spowodowanych pandemią powraca na ścieżkę wzrostu. Przewagą OMGGS w tym kontekście może być jednak relatywnie niski koszt wynajmu tego rodzaju przestrzeni, wynoszący w skali roku ok. 166 € za m^2. Dla porównania w Rydze jest to 198 €, w Tallinie 216 €, a w Sztokholmie nawet 711€[4].

2.3. Organizacja i główne zadania metropolii

Podstawą dla współpracy metropolii jest stowarzyszenie OMGGS. Jednocześnie w ramach obszaru funkcjonuje szereg instytucji, które realizują poszczególne zadania metropolitalne. Posiadają one różną formę prawną i organizacyjną oraz podlegają różnym jednostkom administracyjnym.

Stowarzyszenie OMGGS

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot funkcjonuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach oraz w oparciu o Statut

[3] Report on the quality of Life in European Cities, 2020.
[4] Źródło: https://www.statista.com/statistics/431672/commercial-property-prime-rents-europe/

przyjęty w lutym 2023 roku[5]. W jego skład wchodzą gminy i powiaty tworzące jednorodny przestrzennie i funkcjonalnie układ osadniczy (Obszar Metropolitalny).

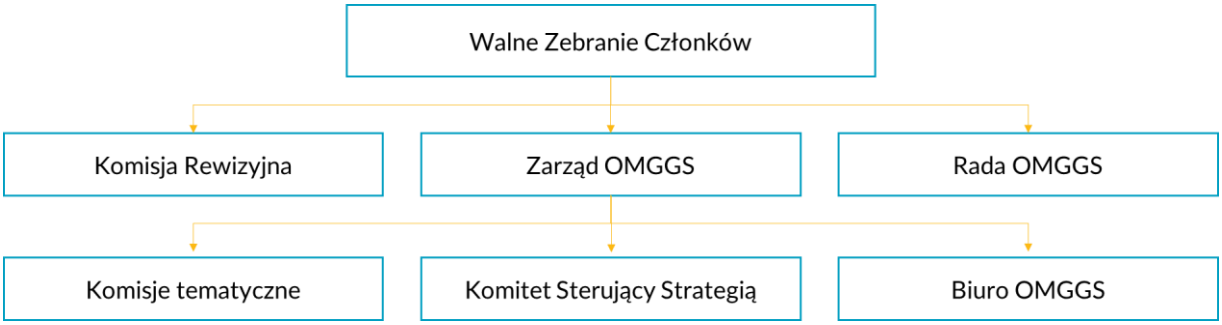
Przed OMGGS postawiono zadania polegające na wspieraniu idei samorządu terytorialnego i ochronie wspólnych interesów członków. Stowarzyszenie ma dbać o szeroko pojęty rozwój gmin i powiatów Obszaru Metropolitalnego, integrację najważniejszych dokumentów i polityk strategicznych, współpracę i wzajemne wsparcie na rzecz rozwoju, prowadzenie działalności w różnego typu dziedzinach wpływających na jakość życia mieszkanek i mieszkańców i rozwój OM, a także utrwalenie pozycji OMGGS w światowej sieci metropolii.

Cele te wypełniane są poprzez szeroko zakrojone działania polegające zarówno na realizacji przedsięwzięć wdrażanych z pozyskanych środków zewnętrznych (w tym jako Związek ZIT), jak i w ramach zakresu funkcjonowania jednostek samorządowych. Ponadto Stowarzyszenie prowadzi na swoim obszarze monitoring stanu środowiska i procesów społeczno-gospodarczych, reprezentuje członków Stowarzyszenia na forum ponadlokalnym, współpracuje z organizacjami pozarządowymi, administracją publiczną, szkołami wyższymi i innymi instytucjami, prowadzi akcje promocyjne w zakresie turystyki, gospodarki i edukacji, koordynuje wymianę informacji i doświadczeń, prowadzi prace nad aktami prawnymi poprawiające działanie administracji publicznej oraz określa potrzeby i uwarunkowania rozwoju gmin i powiatów.

Władzami Stowarzyszenia są:

- Walne Zebranie Członków;
- Rada;
- Zarząd;
- Komisja Rewizyjna.

Rysunek 1: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Najwyższą władzę Stowarzyszenia stanowi **Walne Zebranie Członków (WZC)**, które powołuje Radę, Zarząd i Komisję Rewizyjną. W Walnym Zebraniu Członków uczestniczą członkowie zwyczajni oraz członkowie wspierający i zaproszeni goście – z głosem doradczym,. Każda gmina i powiat należący do Stowarzyszenia reprezentowana jest w WZC przez organ

[5] Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z dn. 22 lutego 2023 r.

zarządzający (wójta, burmistrza, prezydenta miasta, starostę) lub wyznaczonego pełnomocnika.

Rada Stowarzyszenia składa się z 6-12 osób wybieranych przez WZC na okres wspólnej kadencji. Stanowi ona organ doradczy i nie może wydawać żadnych wiążących decyzji. Do jej kompetencji należy m.in. konsultowanie w sprawie strategicznych kierunków rozwoju OMGGS. Członkowie Rady mogą ponadto uczestniczyć w posiedzeniach Zarządu, mając przy tym głos doradczy.

Organem wykonawczym Stowarzyszenia jest **Zarząd**, który kieruje jego działalnością (w tym zatrudnia i zwalnia pracowników Biura), reprezentuje je na zewnątrz i działa w jego imieniu oraz realizuje przyjęte kierunki rozwoju. W skład Zarządu wchodzą maksymalnie 3 osoby – Prezes oraz jeden lub dwóch Wiceprezesów (opcjonalnie). Zarząd OMGGS jest również organem wykonawczym Związku ZIT 2021-2027. Jest on odpowiedzialny za realizację wynikających z pełnienia funkcji Instytucji Pośredniczącej zadań dla FEP 2021-2027. Organizacją bieżącej działalności Stowarzyszenia zajmują się pracownicy **Biura OMGGS,** podległego bezpośrednio Zarządowi.

Komisja Rewizyjna stanowi organ kontroli i nadzoru wewnętrznego. Składa się z 3-5 osób wybieranych przez Walne Zebranie Członków spośród reprezentantów członków Stowarzyszenia: Przewodniczącego, Wiceprzewodniczącego oraz 1-3 członków. Do jej kompetencji należy m.in. kontrola i ocena działalności Stowarzyszenia i Zarządu, w tym w zakresie zgodności ze statutem i uchwałami WZC, czy też prowadzonej gospodarki finansowej. Komisja Rewizyjna składa ponadto wnioski w przedmiocie absolutorium dla członków Zarządu i Rady.

Przy OMGGS działają ponadto **komisje tematyczne**. Są to komórki organizacyjne Stowarzyszenia, pełniące funkcje doradcze i opiniodawcze w zakresie spraw przekazanych przez Zarząd. Składają się z pracowników samorządowych gmin i powiatów należących do Stowarzyszenia, pracowników Stowarzyszenia, a także – w razie uzasadnionej potrzeby – innych osób. Kadencja komisji tematycznych pokrywa się z kadencjami organów gmin i powiatów należących do Stowarzyszenia. Celem działania komisji jest rozwiązywanie lokalnych problemów na poziomie metropolitalnym. Do ich zadań należy przede wszystkim kreowanie współpracy między samorządami i biurem OMGGS, realizacja założeń strategii metropolii, tworzenie wspólnych polityk metropolitalnych a także wypracowywanie standardów postępowania w zakresie administracji publicznej, opiniowanie zmian prawnych oraz realizacja wspólnych projektów.

Inne instytucje metropolitalne

Mówiąc o organizacji metropolii, nie można zapominać o innych podmiotach działających w wybranych obszarach, takich jak transport, usługi komunalne, gospodarka odpadami itp. Do ważniejszych instytucji o znaczeniu metropolitalnym zaliczyć należy:

- Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) – związek międzygminny, utworzony przez 14 gmin. Zadaniem związku jest m.in. emisja biletów metropolitalnych, badania i analizy związane z transportem w metropolii;
- Międzygminny Związek Doliny Redy i Chylonki – związek 8 gmin, założony w celu prowadzenia wspólnej gospodarki wodno-ściekowej oraz edukacji ekologicznej;
- InnoBaltica Sp. z o.o. – spółka z udziałami Miast Gdańska, Gdyni oraz Samorządu Województwa Pomorskiego. Głównym zadaniem spółki kontynuującej działalność Biura Integracji Transportu UMWP jest wdrażanie systemu FALA;
- Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) – jednoosobowa spółka Samorządu Województwa Pomorskiego, której zadaniem jest prowadzenie inwestycji infrastrukturalnych na terenie województwa pomorskiego oraz zarządzanie zrealizowaną przez siebie infrastrukturą kolejową;
- Inicjatywa Invest in Pomerania – inicjatywa regionalna koordynowana przez Agencję Rozwoju Pomorza Sp. Z o.o., realizowana wspólnie przez powiaty i samorządy pomorskie, Marszałka Województwa Pomorskiego, oddziały Specjalnych Stref Ekonomicznych oraz spółki InvestGDA. Zadaniem inicjatywy jest kompleksowe wspieranie zagranicznych podmiotów w procesie inwestycyjnym oraz obsługa podmiotu po przeprowadzeniu inwestycji;
- Agencja Rozwoju Monitoringu Aglomeracji Gdańskiej (ARMAG) – fundacja założona przez gminy Gdańsk, Gdynia, Sopot i Tczew oraz spółkę Nederpol w celu utworzenia regionalnego systemu monitoringu powietrza;
- Związek Uczelni im. Daniela Fahrenheita – związek powołany przez trzy główne gdańskie uczelnie: Politechnikę Gdańską, Uniwersytet Gdański oraz Gdański Uniwersytet Medyczny. Celem związku jest wykorzystanie wspólnych zasobów uczelni w celu prowadzenia badań, promocji oraz polityki rankingowej na arenie międzynarodowej.

Znaczący udział w realizacji zadań metropolitalnych ma samorządowe Województwo Pomorskie, które realizuje szereg zadań związanych m.in. z organizacją transportu, ochrony zdrowia, ochrony środowiska oraz infrastruktury danych. Samorząd jest także instytucją zarządzającą funduszami pomocowymi UE.

2.4. Związek ZIT

Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych działa w formie porozumienia gmin i powiatów tworzących jednorodny przestrzennie i funkcjonalnie obszar funkcjonalny Trójmiasta. Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego (MOF OW) skupia 30 gmin, w tym następujące jednostki administracyjne:

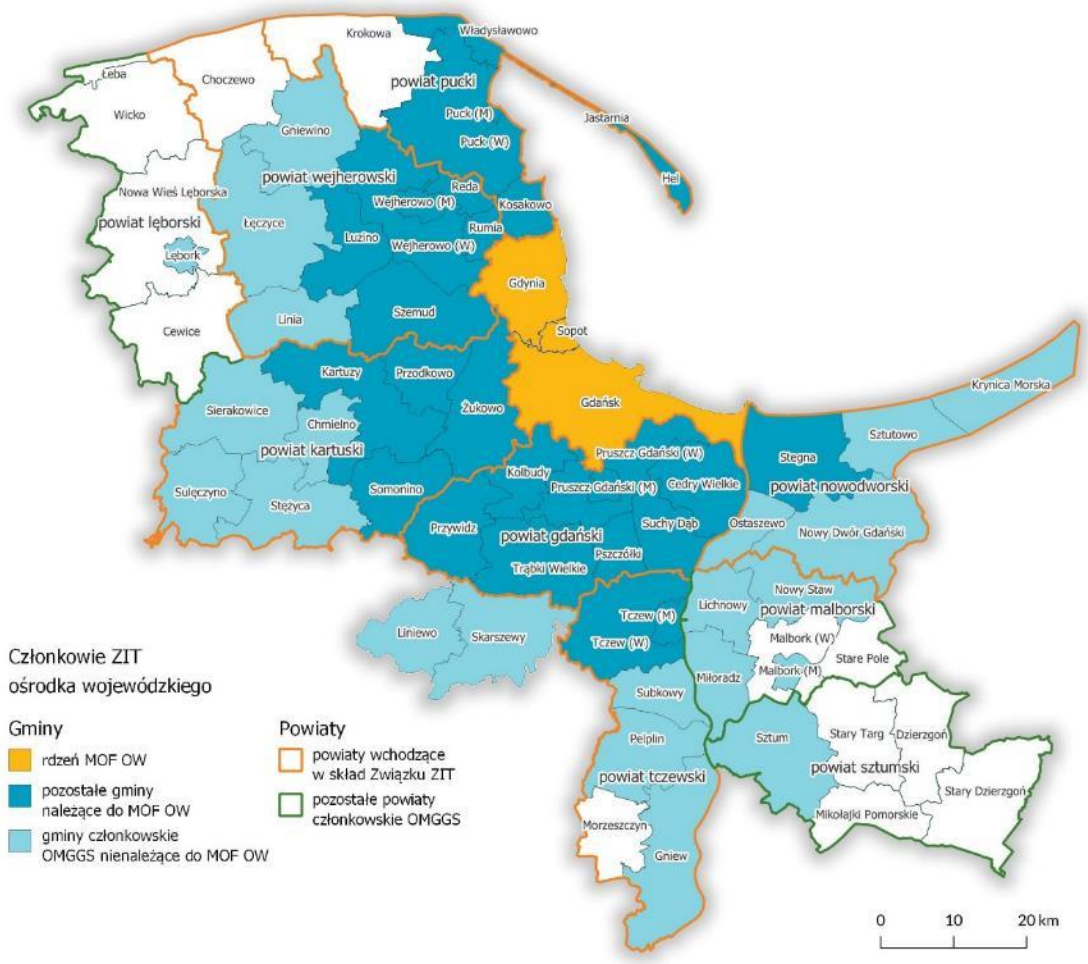
- Miasta: Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Sopot, Tczew, Wejherowo;
- Gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo, Żukowo;
- Gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie i Wejherowo.

Stronami porozumienia są także powiaty: Gdański, Kartuski, Nowodworski, Pucki, Tczewski i Wejherowski.

Szereg innych JST oraz organizacji sygnowało porozumienie ZIT w charakterze obserwatorów.

MOF UW prezentuje poniższa mapa.

Mapa 4: Zasięg terytorialny porozumienia ZIT



Źródło: Opracowanie własne

ZIT jest formą współpracy, w ramach której partnerstwa miast i otaczających je gmin oraz władze województw wspólnie przeprowadzają projekty finansowane z Funduszy Europejskich. Istotą ZIT w perspektywie 2021-2027 jest realizacja projektów zintegrowanych przyczyniających się do rozwiązywania wspólnych problemów i skoordynowanego zaspakajania potrzeb obszaru objętego ZIT.

Dążąc do maksymalnego wykorzystania szans, które niesie ze sobą instrument ZIT, członkowie Związku ZIT podjęli decyzję, że w uzasadnionych przypadkach przedsięwzięcia wynikające ze Strategii ZIT realizowane będą również w sąsiadujących gminach na terenie powiatów: puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, malborskiego a także na terenie Gminy Liniewo

Podstawę do stosowania instrumentu ZIT dla tego obszaru stanowi Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030[6], który wymienia miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta jako jeden z obszarów funkcjonalnych, dla których plan określa kierunki rozwoju i zasady zagospodarowania przestrzennego

[6] Załącznik nr 1 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

3

Kluczowe wyzwania obszaru metropolitalnego

3. Kluczowe wyzwania obszaru metropolitalnego

Rozdział zawiera zasadniczą treść diagnozy w poszczególnych obszarach tematycznych, które leżą w zakresie działania metropolii. Podzielono go na podrozdziały poświęcone kolejno zagadnieniom uznanym za priorytetowe dla obszaru metropolitalnego. Ich układ nawiązuje do układu celów określonych w strategii ponadlokalnej.

3.1. Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu

3.1.1. Obecna charakterystyka przestrzenna metropolii

OM składa się z trzech głównych części, które różnią się zarówno charakterystyką środowiskową, jak i formą zagospodarowania oraz kierunkami rozwoju. Obszar obejmuje powierzchnię blisko 6 tys. km^2 i zamieszkuje go 1,67 mln osób (71% województwa)[7]. Tworzy go obecnie 61 samorządów (powiatów i gmin). Zasięg metropolii jest wynikiem procesu jej konstytuowania w ramach Stowarzyszenia OMGGS – włączenia gmin stowarzyszonych w ramach GOM[8] i NORDA[9], delimitacji w ramach działań województwa oraz rozszerzania obszaru o kolejne gminy. W efekcie obszar metropolitalny jest mocno zróżnicowany funkcjonalnie i przestrzennie. Podstawę struktury stanowi rdzeń metropolii, składający się z samorządów Gdańska, Gdyni i Sopotu. To obszar najsilniej zurbanizowany, o najbardziej zagęszczonej sieci transportowej, wyposażony w usługi o randze metropolitalnej.

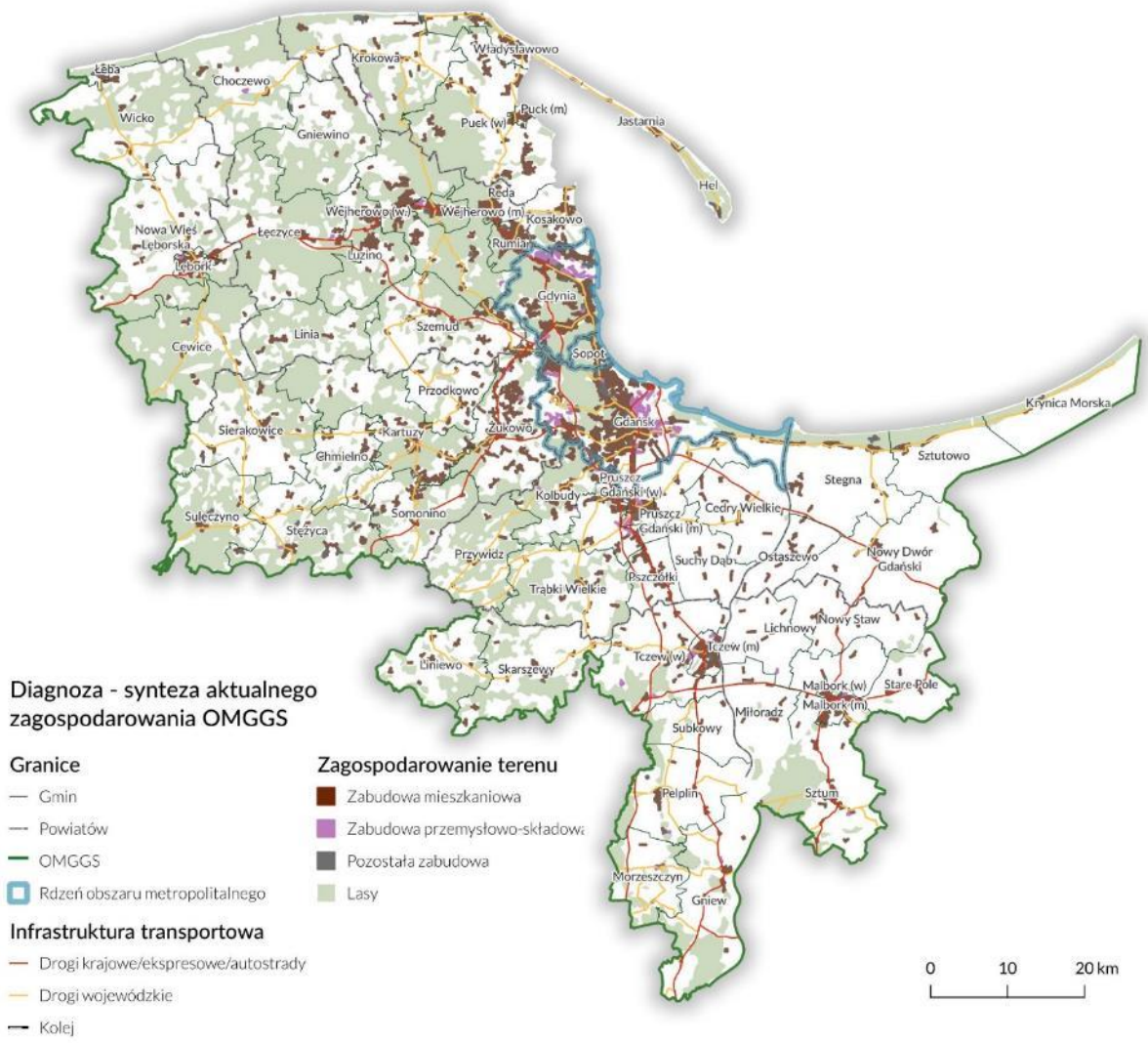
Drugą częścią wyróżniającą się w strukturze obszaru są tereny wyżynne położone na północny-zachód od rdzenia. W jej obrębie skupiają się głównie procesy urbanizacji i suburbanizacji, postępujące wzdłuż ciągów komunikacyjnych (dróg krajowych, ekspresowych oraz linii kolejowych). Obszar charakteryzuje się dużym rozproszeniem i rozdrobnieniem zabudowy w wyżynnym, leśnym krajobrazie.

Trzecią część stanowi nizinny obszar rozciągający się na południowy wschód od rdzenia, obejmujący głównie tereny Żuław oraz Mierzei Wiślanej. Tereny zurbanizowane skupiają się przeważająco wzdłuż korytarzy transportowych autostrady A1, trasy S7 i trasy kolejowej 131 oraz w trzech największych miastach tego obszaru: Tczewie, Malborku i Nowym Dworze Gdańskim.

---

[7] Dane GUS z 2021 r. Podana powierzchnia to suma powierzchni gmin wchodzących w skład OMGGS. Łączna powierzchnia gmin i powiatów wchodzących w skład stowarzyszenia wynosi blisko 7,8 tys. km^2.
[8] Gdański Obszar Metropolitalny – stowarzyszenie utworzone 15 września 2011 roku z inicjatywy Prezydenta Gdańska Pawła Adamowicza.
[9] NORDA Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów – inicjatywa samorządowa powstała w 2011 roku z inicjatywy Prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka.

Mapa 5: Aktualne formy zagospodarowania OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Struktura zagospodarowania jest najbardziej korzystna w gminach położonych w bliskim sąsiedztwie Trójmiasta, zwłaszcza nowych zespołów osiedli budowanych w Rumi, Redzie, Pruszczu Gdańskim i Tczewie. Nowe osiedla powstają na terenach pozwalających na rozwój usług i sprawną obsługę transportową. W najgorszej sytuacji są gminy w pasie urbanizacyjnym przy trasach S-6 i Drodze Krajowej 20, gdzie zagospodarowanie cechuje duże rozproszenie i niska intensywność zabudowy.

Najważniejsze cechy obecnego systemu zarządzania przestrzenią metropolii

Kluczowym dokumentem regulującym ramy rozwoju przestrzennego metropolii na najbliższe kilkanaście lat jest Plan Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS. Powstał on przy współpracy Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego, Biura Rozwoju Gdańska oraz Biura Planowania Przestrzennego Gdyni. Plan dla metropolii stanowi część Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030. Został przyjęty 29

grudnia 2016 r. na sesji Sejmiku Województwa Pomorskiego. To pierwszy w kraju dokument planistyczny dla obszaru metropolitalnego.

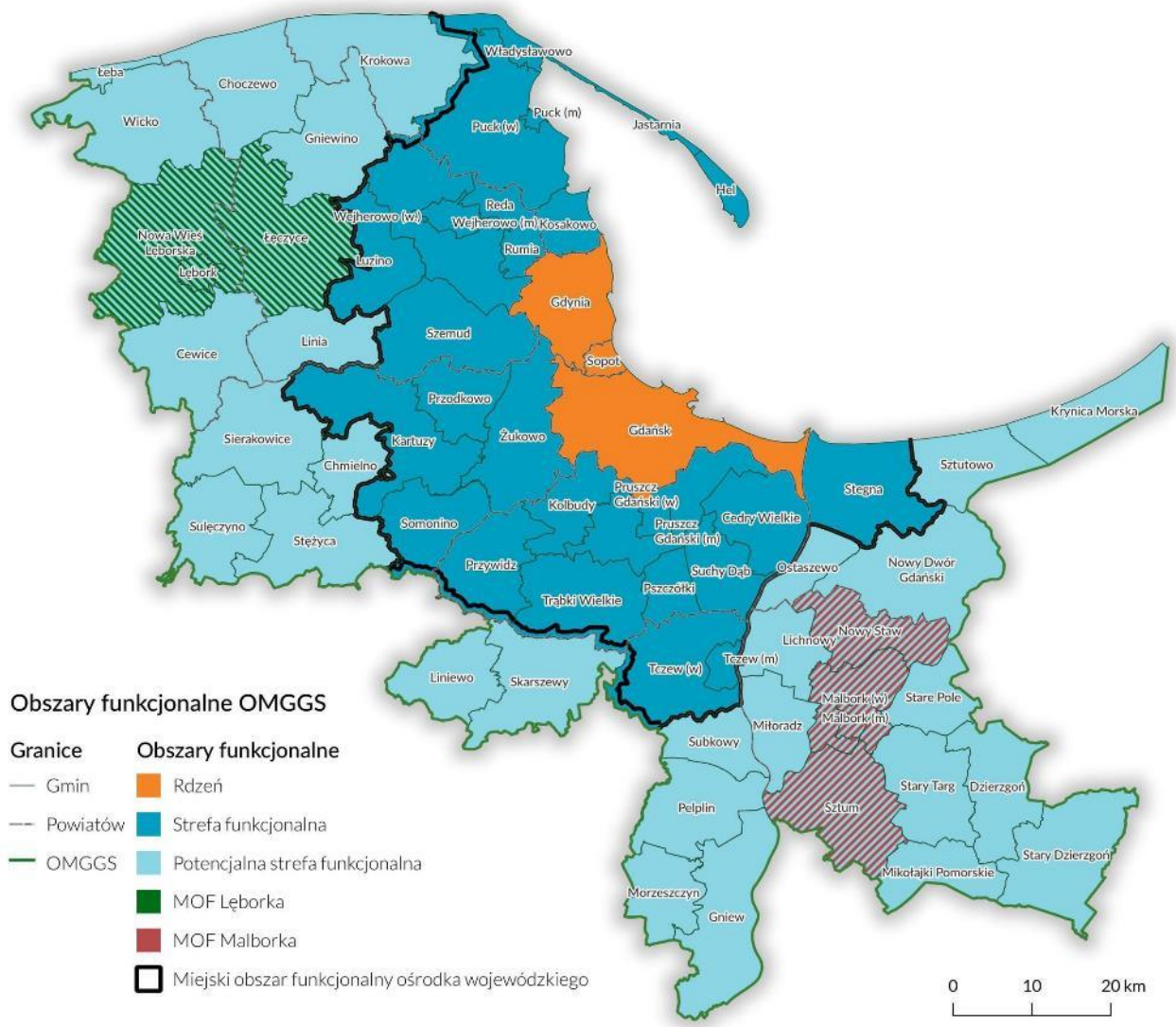
Na strukturę funkcjonalną obszaru metropolitalnego, zgodnie z PZP dla obszaru OMGGS, metropolię tworzą trzy zasadnicze strefy funkcjonalne z ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji:

1) dominujący ośrodek wojewódzki stanowiący rdzeń obszaru metropolitalnego - Gdańsk, Gdynia, Sopot;

2) strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego z pozardzeniowymi ośrodkami policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego, w tym najsilniejszymi, które wyznaczają jego zasięg, czyli Tczewem, Wejherowem, Pruszczem Gdańskim, Redą i Rumią, a także z ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą, położonymi poza tym pasmem – Helem, Jastarnią, Kartuzami, Puckiem, Władysławowem, Żukowem oraz większymi ośrodkami wiejskimi;

3) potencjalna strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego z dwoma ośrodkami tworzącymi własne obszary funkcjonalne w skali regionu – Lęborkiem i Malborkiem – oraz pozostałymi ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji, wzmacniającymi strukturę policentryczną całego obszaru metropolitalnego (w tym: Gniew, Krynica Morska,, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Sierakowice).

Mapa 6: Podział na MOFy na terenie powiatów wchodzących w skład OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie PZP OMGGS

Obszary Strategicznej Interwencji (OSI)

OSI zostały wyznaczone w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR)[10]. Na poziomie krajowym wyznaczono dwa główne typy terytoriów stanowiących OSI: obszary zagrożone trwałą marginalizacją oraz miasta średnie, tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Obszary te wspierane będą z poziomu kraju oraz regionu za pomocą specjalnie przeznaczonych dla nich instrumentów. Lista miast i gmin wchodzących w skład OSI w ramach KSRR może zostać rozszerzona w oparciu o aktualne dane statystyczne.

Zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030[11] ośrodki rdzeniowe miejskiego obszaru funkcjonalnego (MOF) – Lębork i Malbork – należą do grupy krajowych

[10] KSRR została przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.
[11] Załącznik do uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

OSI zdefiniowanych jako miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Wsparcie tych ośrodków oznacza realizację działań uzupełniających i/lub wzmacniających pozytywne oddziaływanie MOF na cały region. Kluczowym aspektem interwencji w stosunku do tych miast będzie odbudowa bazy gospodarczej oraz wzmocnienie ich roli jako centrów aktywności społecznej i gospodarczej. Ze względu na różną wielkość i pełnione przez poszczególne miasta funkcje społeczne, gospodarcze i administracyjne zakres adresowanych do nich działań będzie adekwatny do potrzeb poszczególnych ośrodków miejskich.

KSRR wśród OSI identyfikuje również obszary zagrożone trwałą marginalizacją, leżące w różnych częściach OMGGS i stanowiące w większości obszary wiejskie. Należą do nich gminy wiejskie i miejsko-wiejskie z powiatów: kościerskiego (Liniewo), malborskiego (Lichnowy), tczewskiego (Gniew) oraz wejherowskiego (Łęczyce). Obszary te cechuje koncentracja czynników społeczno-gospodarczych negatywnie wpływających na dynamikę ich rozwoju. Interwencja powinna przełamywać szereg niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych, w tym utrudniony dostęp do usług publicznych. Istotnym czynnikiem ograniczającym ich możliwości rozwojowe jest niska dostępność przestrzenna (transportowa), przede wszystkim do ośrodka wojewódzkiego, ale także ośrodka regionalnego. Przekłada się to na brak możliwości efektywnego korzystania z bodźców rozwojowych, generowanych przez duże ośrodki miejskie. Z uwagi na położenie większości gmin zakwalifikowanych jako obszary zagrożonych trwałą marginalizacją w strefach przygranicznych z województwami sąsiednimi, działania rozwojowe w stosunku do tych obszarów powinny być istotnym elementem współpracy na szczeblu międzyregionalnym, dążącej do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych.

Podział na gminy ZIT oraz pozostałe jest ważnym czynnikiem różnicującym status członków stowarzyszenia. ZIT przydzielane dla obszaru funkcjonalnego ośrodka metropolitalnego są rozdzielane przez stowarzyszenie OMGGS. Pozostałe OF realizują inwestycje ZIT na podstawie własnych strategii. Powoduje to dodatkowe wyzwania związane z koordynacją działań w ramach metropolii.

3.1.2. Planowanie przestrzenne na szczeblu metropolitalnym, współpraca międzygminna i regionalna – stan obecny

Planowanie przestrzenne ma znaczący wpływ na kształtowanie i rozwój OMGGS. Plany zagospodarowania, w zależności od organu, które je sporządza, mogą mieć znaczący wpływ na rozmieszczenie nowej zabudowy, usług publicznych oraz infrastruktury[12]. Głównym wyzwaniem jest brak koordynacji planowania na szczeblu metropolitalnym. Gminy nie posiadają obecnie obowiązku, motywacji finansowych bądź prawnych dla realizacji działań na

[12] Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U.2022.503 ze zm.).

rzecz spójności planowania, a w konsekwencji wyznaczają tereny inwestycyjne na swoich obszarach wyłącznie z myślą o swoich potrzebach.

PZPWP[13] posiada uszczegółowienie dla obszaru metropolii. Istotny jest tu zakres ustaleń planu zagospodarowania województwa[14], ograniczający się do wskazywania struktury osadniczej i powiązań komunikacyjnych, rozmieszczenia inwestycji celu publicznego oraz granic obszarów chronionych. Co prawda PZPWP dla obszaru metropolitalnego posiada szereg trafnych rekomendacji, dotyczących kształtowania racjonalnej polityki przestrzennej, budowania miasta zwartego, ochrony krajobrazu czy zapewnienia dostępu do usług, jednak w praktyce ich wdrożenie zależy od tego, w jakim stopniu samorządy będą honorowały ustalenia tej polityki. Najskuteczniejszym narzędziem wdrożeniowym jest wykaz inwestycji publicznych o charakterze ponadlokalnym, w tym infrastruktury transportowej.

Plan został uszczegółowiony dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego[15] i zawiera szereg istotnych informacji z punktu widzenia rozwoju i funkcjonowania metropolii:

- Określa ogólne wytyczne kształtowania polityki przestrzennej, które wskazują kierunki działań i ich adresatów. Wśród głównych założeń można wymienić ograniczenie niekontrolowanej zabudowy, ochronę płatów zieleni i korytarzy ekologicznych, koncentrację zabudowy na obszarach już zurbanizowanych;
- Wskazuje główne tereny inwestycyjne i lokalizację kluczowych usług ponadlokalnych, co stanowi ważną informację z punktu widzenia koordynacji planowania;
- Wskazuje główne tereny chronione oraz tereny istotne z punktu widzenia kształtowania krajobrazu, tj. krajobrazy priorytetowe. Jest to czynnik ograniczający niekontrolowany rozwój zabudowy, szczególnie w obrębie form objętych ochroną prawną;
- Zawiera wykaz inwestycji ponadlokalnych związanych z transportem i infrastrukturą, wraz ze wskazaniem inwestorów, horyzontów czasowych i planowanego przebiegu. Jest to kluczowy czynnik w kształtowaniu rozwoju przestrzennego, na co wskazują wyniki analiz przestrzennych.

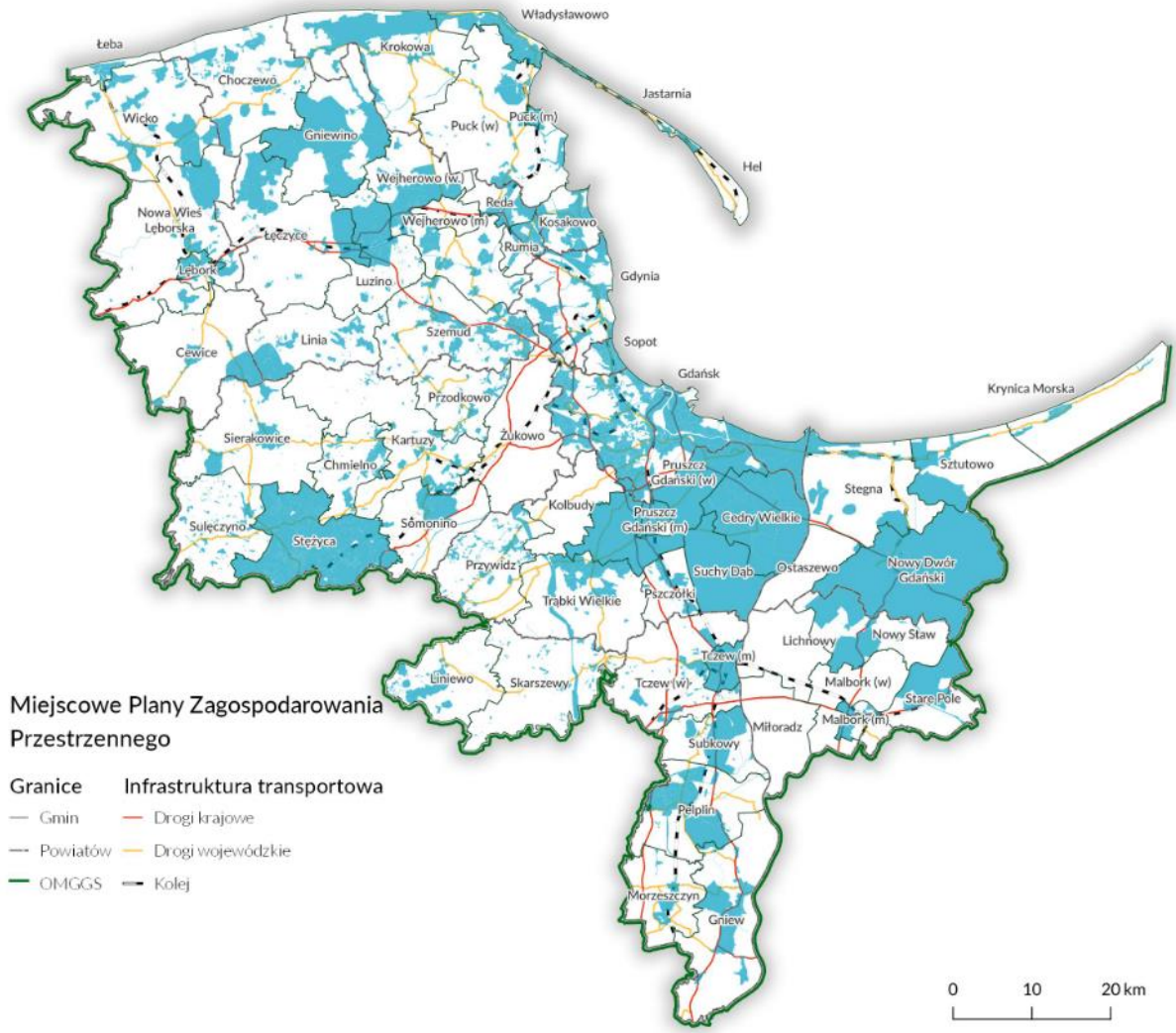
Ze względu na konstrukcję polskiego systemu planowania skuteczność tego dokumentu w kształtowaniu zagospodarowania na szczeblu lokalnym (tj. wskazywania terenów inwestycyjnych) jest w znacznym stopniu ograniczona. Jednak poprzez wskazywanie przebiegu i rozmieszczenia infrastruktury stanowi on ważny dokument koordynacyjny.

---

[13] PZPWP przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.
[14] Art. 39 ust. 3 pkt 1-8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. O planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U.2022.503 ze zm.).
[15] Plan zagospodarowania przestrzennego OMGGS 2030 przyjęty uchwałą nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

W polskim systemie planowania władztwo planistyczne posiadają gminy[16]. Mają one kompetencje ustalania przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów w oparciu o akty wewnętrznego kierownictwa gminy – studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz akty prawa miejscowego, czyli miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP), a w przypadku ich braku – decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego. Stopień pokrycia obszarów gmin MPZP jest zróżnicowany. W największym stopniu zaplanowane są gminy w otoczeniu rdzenia metropolii oraz główne ośrodki miejskie. Wyzwaniem jest nierówny dostęp do wykwalifikowanych służb planistycznych. Duże ośrodki posiadają własne pracownie urbanistyczne, podczas gdy mniejsze gminy muszą polegać na zlecaniu wykonania opracowań na rynku prywatnym.

Mapa 7: Pokrycie przyjętymi MPZP



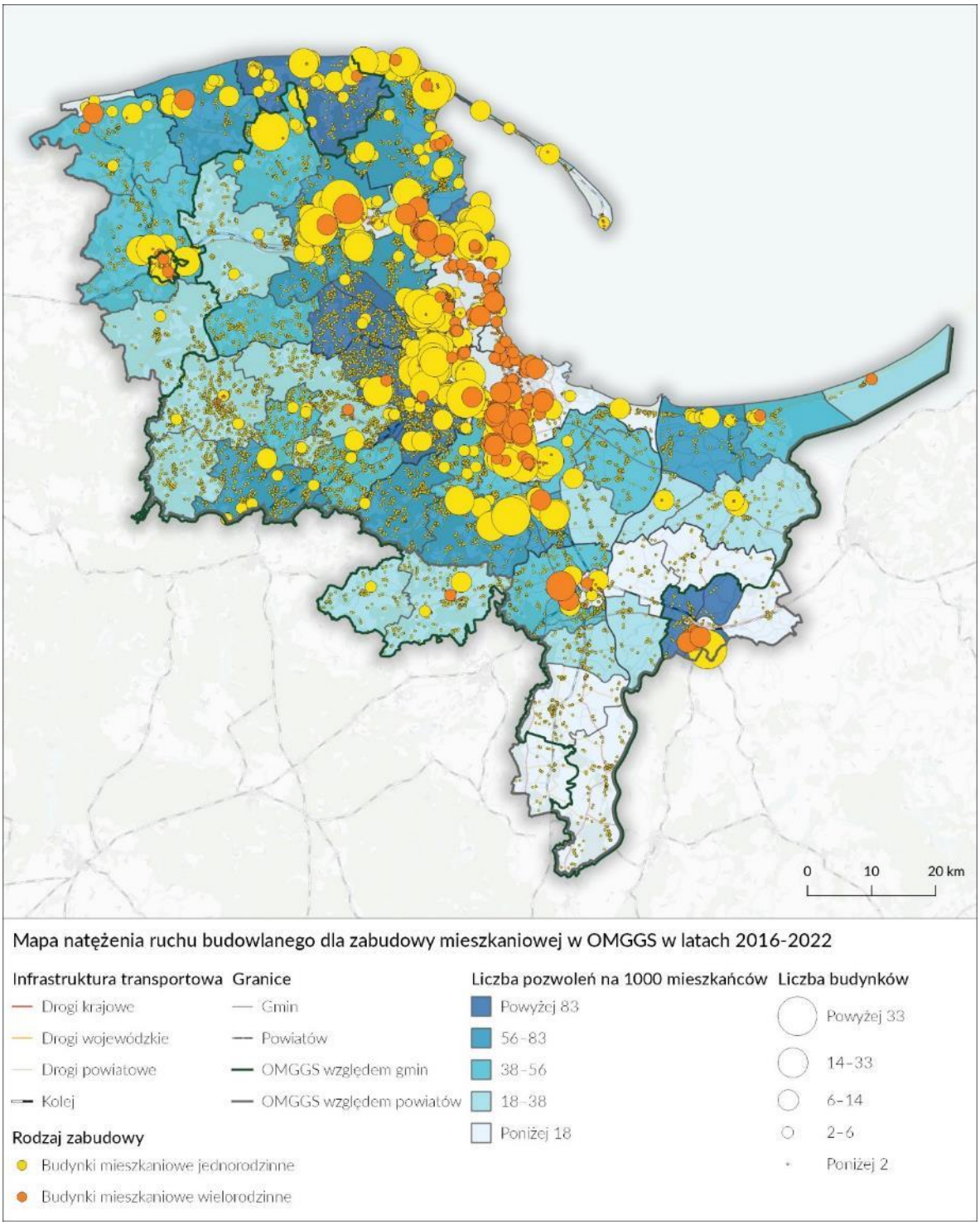
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BIP

[16] Na podstawie art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U.2022.503 ze zm.).

W konsekwencji braku koordynacji rośnie zjawisko suburbanizacji i gwałtownego rozwoju strefy podmiejskiej metropolii. Jest to najbardziej dynamicznie rozwijająca się strefa pod względem zabudowy mieszkaniowej. **Niekontrolowana suburbanizacja niesie ze sobą znaczące koszty, które w skali kraju, według różnych szacunków, sięgają 84,3 mld złotych. Średnio to koszty dodatkowe wynoszące ok. 2 200 złotych na mieszkańca kraju w** skali roku[17]. Wiążą się one m.in. Z konsekwencjami nadmiarowych dojazdów i opóźnień wynikających z kongestii, budowy i utrzymania nadmiarowej infrastruktury na terenach podmiejskich.

[17] Dane wg. raportu Śleszyński, P., Kukołowicz, P. (2021), Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa.

Mapa 8: Natężenie ruchu budowlanego dla zabudowy mieszkaniowej w latach 2016-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUB

Szansą na zmianę może być zmiana ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym[18]. W trakcie sporządzania diagnozy projekt ten był jeszcze procedowany. Proponowane zmiany[19] dotykają

[18] Projekt ustawy nr UD 369 z 25.04.2022 r.
[19] Ibidem.

przede wszystkim gminnego szczebla planowania. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zostanie zastąpione obligatoryjnym planem ogólnym, który ma być wiążącym dokumentem dla gmin przy sporządzaniu planów miejscowych oraz wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Zasięg stosowania decyzji ma być ograniczony do terenów uzupełnienia zabudowy. Wprowadzenie reformy w życie spowoduje konieczność całkowitej aktualizacji wszystkich studiów w gminach i otworzy na nowo możliwość wyznaczania terenów pod zabudowę.

Wynikiem zmiany niekoniecznie musi być prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej, zwłaszcza, że projekt ustawy nie wprowadza narzędzi koordynacji działań na szczeblu ponadlokalnym. Istnieje ryzyko utrzymania negatywnych tendencji rozlewania się zabudowy i konkurowania gmin, o ile nie zostanie to skoordynowane na szczeblu metropolitalnym.

Poprawa sytuacji związanej z koordynacją planowania w obecnym stanie prawnym jest możliwa wyłącznie poprzez oddolną współpracę gmin, co wynika z ustroju prawnego i praktyki działania samorządów. Motywacją dla tych działań może być **dalsza integracja w ramach związków powiatowo-gminnych, nieformalne mechanizmy współpracy bądź powołanie związku metropolitalnego**. Ostatni wariant wymaga zmiany w prawie, czyli przyjęcia ustawy metropolitalnej.

Przy obecnym stanie prawnym, działania te mogą wynikać z poprawy współpracy gminnej. Instytucje samorządu województwa (np. PBPR) bądź stowarzyszenie OMGGS może prowadzić monitoring terenów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzeni w oparciu o systemy informacji przestrzennej oraz wspierać władze gmin w prowadzeniu dialogu na etapie aktualizacji dokumentów gminnych. Przykładami takich działań są większe ośrodki metropolitalne, realizujące zadania koordynujące informację przestrzenną, np. GZM, Poznań czy Wrocław, które mają własne obserwatoria danych. Drugim kluczowym działaniem jest budowa kompetencji służb gminnych lub ewentualnie wykonywanie usług planistycznych na rzecz gmin OM (metropolitalne biuro planowania).

Przy perspektywie zmian prawa związanej ze sformalizowaniem związków metropolitalnych, np. po przyjęciu ustawy metropolitalnej[20], otwierają się dodatkowe możliwości prawne. Art. 12 ust 1 projektu ustawy[21] wskazuje m.in. kształtowanie ładu przestrzennego jako zadanie publiczne realizowane przez związek. Związek uzyskałby wówczas kompetencje związane z tworzeniem aktów prawa miejscowego dla potrzeb realizacji ww. zadań. Możliwym narzędziem mogłyby być wspólne opracowania o charakterze ramowym (np. studium dla obszaru metropolitalnego), wyznaczające m.in. bilanse terenów rozwojowych dla obszarów większych niż gmina i zobowiązujące samorządy do ich stosowania przy sporządzaniu studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

[20] Uchwała Senatu Rzeczpospolitej Polskiej z dnia 10 września 2020 r. W sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim.
[21] Projekt ustawy nr UD 369 z 25.04.2022 r.

3.1.3. Środowisko oraz główne formy ochrony przyrody

OMGGS należy do najbardziej zróżnicowanych przyrodniczo i krajobrazowo metropolii w kraju, obejmując tereny Żuław Wiślanych, Pojezierza Kaszubskiego i Pobrzeża Kaszubskiego, a także Mierzei Wiślanej i Helskiej, Wysoczyzny Żarnowieckiej, Polanowskiej i Damnickiej, Wybrzeża Słowińskiego, Pradoliny Redy i Pojezierza Starogardzkiego. W jego obręb wchodzą tereny nadmorskie, kompleksy leśne, doliny rzeczne, pojezierza polodowcowe czy tereny depresji i nizin w rejonie Żuław. Zróżnicowanie przyrodnicze regionu warunkuje rozwój rolnictwa, osadnictwa, transportu i innych dziedzin gospodarki.

Obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo wymagają szczególnej ochrony prawnej, pozwalającej na zachowanie różnorodności biologicznej oraz stabilności i naturalności niezwykle delikatnych ekosystemów. Szacuje się, że udział przyrodniczych terenów chronionych w powierzchni całego województwa to około 35%, a znaczna część z nich znajduje się na terenie OMGGS.

Wysokie walory przyrodnicze OMGGS przekładają się na różne formy ochrony przyrody, jakimi objęta jest część terenów metropolii (łącznie 48 %). Są to m.in.:

- park narodowy (15 ha) – Słowiński Park Narodowy położony na zachodniej granicy OMGGS;
- parki krajobrazowe (153 ha) – m.in. Trójmiejski Park Krajobrazowy, który stanowi bazę rekreacyjno-wypoczynkową dla mieszkanek i mieszkańców rdzenia OMGGS;

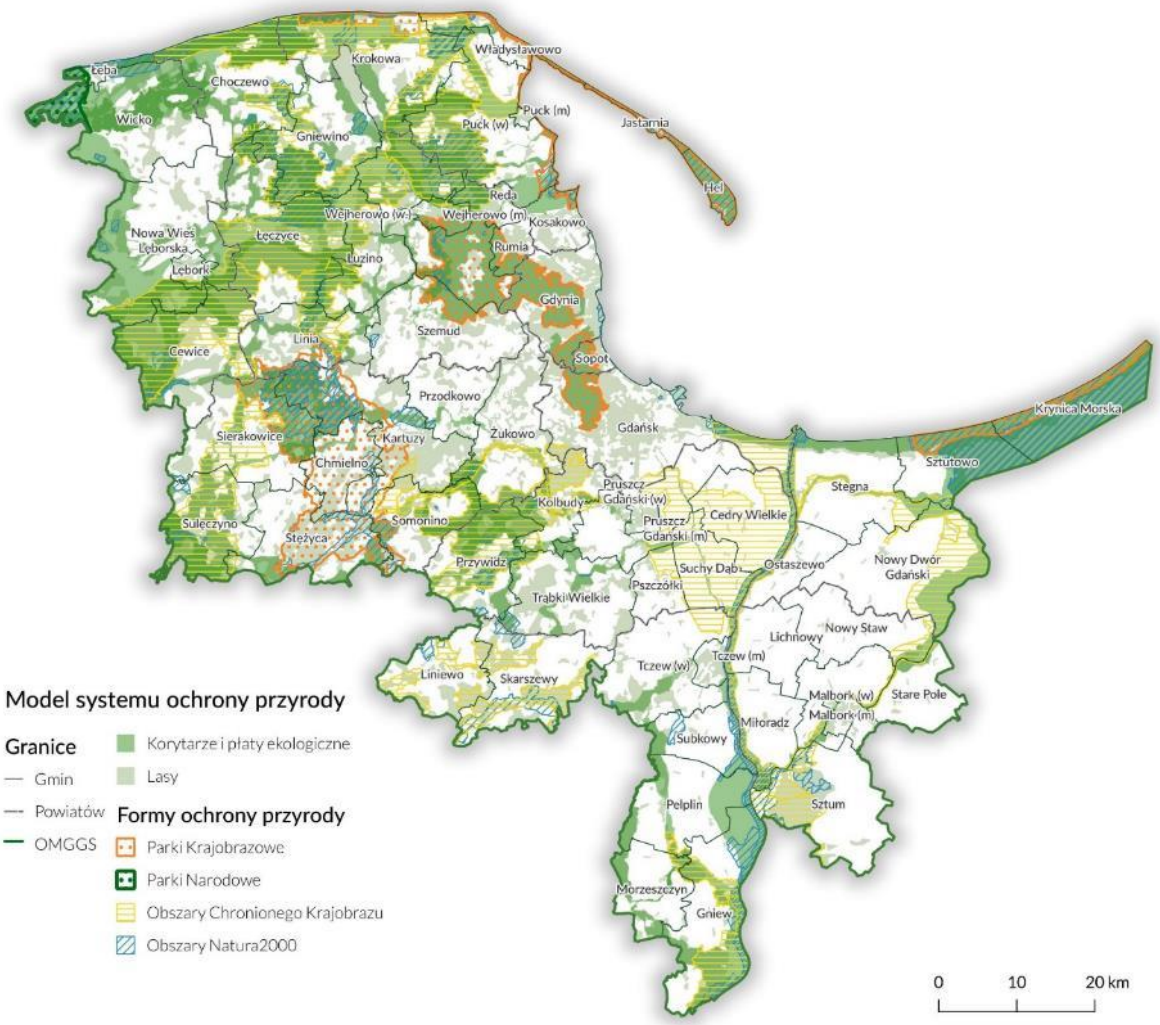
1) obszary chronionego krajobrazu (184 ha);
2) obszary Natura 2000 (111 ha).

Na terenie obszaru metropolitalnego znajdują się ponadto liczne cenne ekologicznie obszary, które nie zostały objęte ochroną, a stanowią kluczowe elementy w funkcjonowaniu ekosystemu całego regionu. Są to przede wszystkim korytarze ekologiczne, wskazane m.in. W PZP OMGGS. Jednym z kluczowych wyzwań, wskazywanych w analizach, jest rosnąca presja na zabudowę tych terenów, wraz z silnie rozwijającym się zjawiskiem suburbanizacji w otoczeniu rdzenia obszaru metropolitalnego.

Nadmierny rozwój terenów w rejonie korytarzy i płatów cennych przyrodniczo może prowadzić do degradacji krajobrazu, środowiska i niszczyć ciągłość tego systemu. Raporty dotyczące środowiska metropolii wskazują to jako stałe ryzyko[22]. **Analiza danych przestrzennych pokazuje, że jedynie 67% korytarzy** i 93% płatów **jest pokrytych prawnymi formami ochrony**. Ochrona tych powiązań może nastąpić m.in. poprzez koordynowanie działań planistycznych gmin, ustanawianie nowych form ochrony w celu łączenia przyrodniczych korytarzy międzygminnych.

[22] M.in. Degórski M., Degórska B., Błażewicz-Stasiak A., 2014, Diagnoza sektorowa: Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko przyrodnicze, Gdańsk, także wstępne wyniki prac nad Audytem Krajobrazowym Województwa Pomorskiego.

Mapa 9: Formy ochrony przyrody na obszarze OMGGS

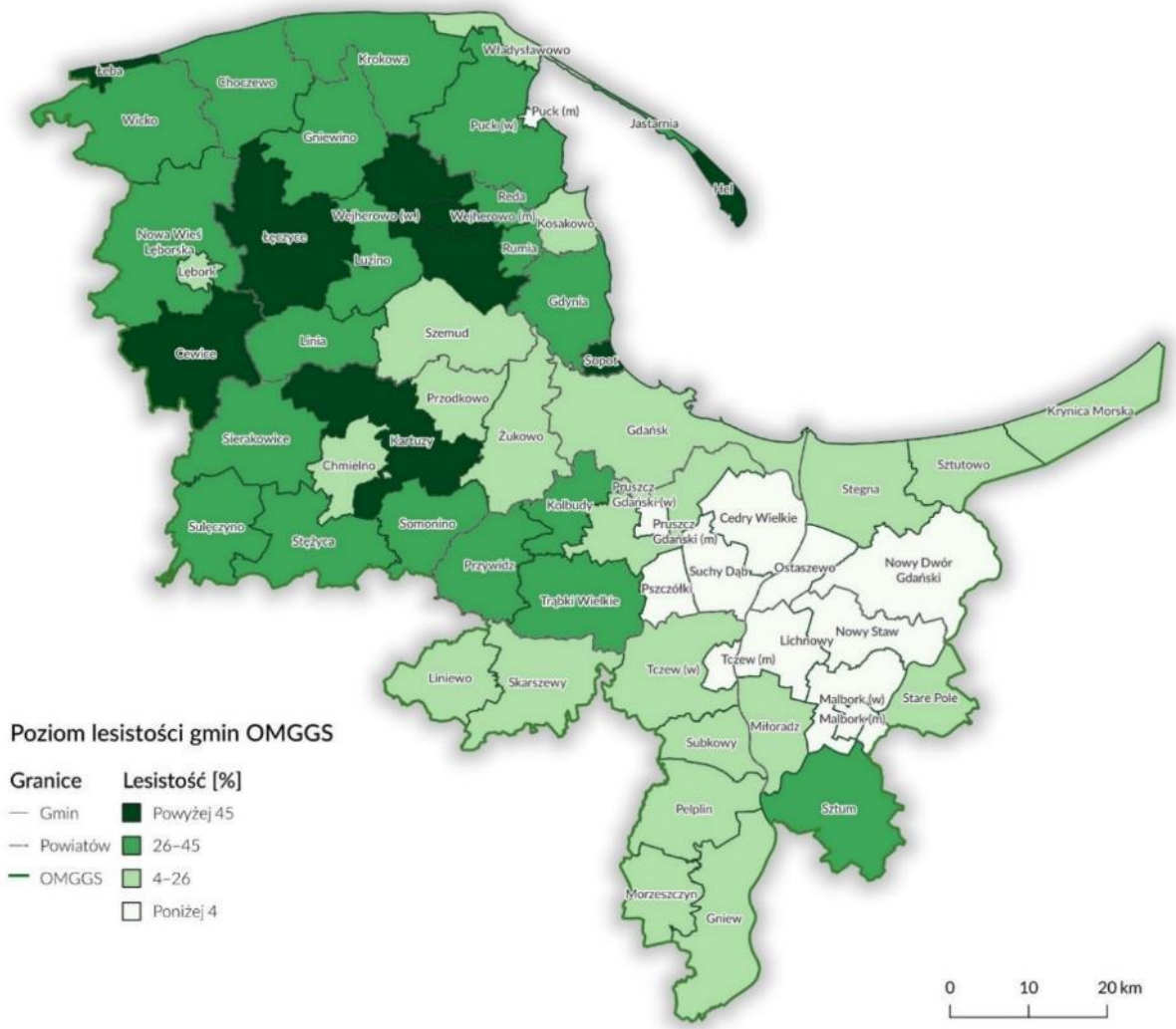


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PBPR

Poziom lesistości

Województwo pomorskie jest trzecim regionem w Polsce pod względem lesistości. Tereny zalesione stanowią ponad 36% jego powierzchni. Lasy stanowią istotny element użytkowania na obszarze metropolitalnym i obejmują około 26% jego powierzchni. Znaczna różnica pomiędzy stopniem lesistości całego województwa a OMGGS wynika z wyraźnego zróżnicowania pomiędzy zachodnią a wschodnią częścią regionu, gdzie udział terenów zalesionych jest niższy, m.in. ze względu na ukształtowanie powierzchni – niziny oraz depresje nadrzeczne i nadmorskie. Z kolei gminy OMGGS o najwyższym stopniu lesistości, tj. pomiędzy 45-60%, to Łęczyce, Wejherowo, Kartuzy oraz m. Sopot.

Mapa 10: Lesistość w OMGGS w 2020 r.



Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2021

Lasy, obok rolnictwa, stanowią ważną podstawę gospodarki regionu. Obszary o wysokim stopniu lesistości są jednocześnie terenami o wysokiej antropopresji. Ryzyka to m.in. otaczanie kompleksów leśnych barierami tworzonymi przez człowieka bądź intensyfikacja zabudowy. W efekcie prowadzi to do przerywania korytarzy ekologicznych, które pozwalają na migrację zwierząt i zachowanie różnorodności kompleksów leśnych. **Głównymi wyzwaniami w tym zakresie, którym może sprostać OMGGS, jest ochrona korytarzy ekologicznych dzięki polityce planistycznej.**

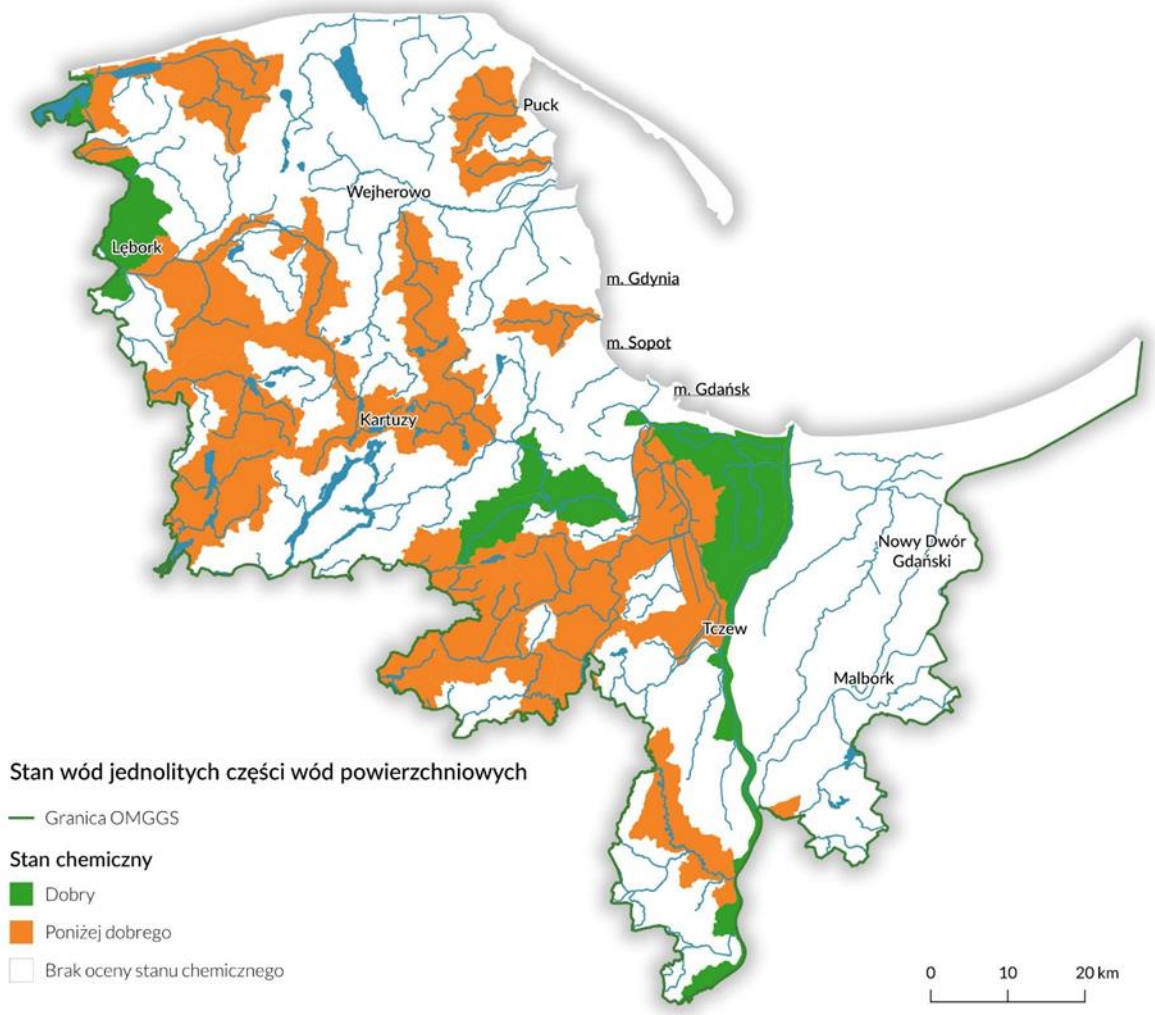
Czystość wód

Województwo pomorskie znajduje się na pierwszym miejscu pod względem jeziorności w Polsce, a zasoby wód płynących województwa również cechują się wysokim wskaźnikiem w skali kraju. Nie powinno zatem dziwić, że kwestie związane z ochroną środowiska oraz kluczowe dla ekosystemów utrzymanie jak najwyższego stopnia czystości wód powinny być uwzględnione w strategii rozwojowej OMGGS. Utrzymanie czystości wód jest ściśle

powiązane zarówno z prowadzeniem gospodarki wodno-kanalizacyjnej przez gminy, ograniczaniem zanieczyszczeń z terenów rolniczych, jak i prowadzeniem działań związanych z ochroną tego zasobu. Do takich działań zalicza się m.in. realizacja błękitno-zielonej infrastruktury. Na podstawie dokonanej w 2017-2018 roku oceny stanu jednolitych części wód płynących (rzek) w 55% wód rzecznych i wód rzecznych odnotowano zły stan chemiczny. Przekroczenia wartości dopuszczalnych we wskaźnikach biogennych odnotowano w 23% wód jeziornych oraz wszystkich wód przybrzeżnych i przejściowych. Stan wód dorzecza Wisły w 2018 r. oceniono w 78% jako zły[23].

Jedną z istotnych przyczyn jest niski poziom skanalizowania gmin wiejskich, podlegających rozwojowi. W OMGGS są to np. takie gminy jak Stężyca (51,2%), Kartuzy – gm. wiejska (45%) oraz Wicko (33,7%).

Mapa 11: Ocena stanu JCWP powierzchniowych w roku 2018



Źródło: Stan środowiska w województwie pomorskim – raport 2020 (GIOŚ)

[23] GIOŚ, Raport o stanie środowiska w Województwie Pomorskim 2020, Gdańsk

Wyniki monitoringu jakości wód pokazują nadal dużą potrzebę wspierania wspólnych działań gmin w zakresie ochrony zasobów wodnych. Na szczeblu metropolii jedyną dotąd inicjatywą związaną z zarządzaniem dolinami rzecznymi jest związek międzygminny "Dolina Redy i Chylonki". **Brakuje jednak struktur, które pomagałyby w rozwoju kompetencji związanych z wdrażaniem błękitno-zielonej infrastruktury.**

Czystość powietrza

Metropolia i województwo pomorskie są postrzegane jako regiony o stosunkowo wysokiej jakości powietrza. Potwierdzają to raporty z monitoringu powietrza, np. wartość wskaźnika średniego narażenia na pył PM2,5 dla aglomeracji trójmiejskiej wynosiła w 2021 roku 12 µg/m^3, co jest wynikiem znacząco niższym niż w przypadku aglomeracji warszawskiej i wrocławskiej (16 µg/m^3), poznańskiej (18 µg/m^3) czy krakowskiej (23 µg/m^3)[24]. Metropolia nie jest jednak obszarem wolnym od zanieczyszczeń. Główne antropogeniczne źródła emisji w aglomeracji trójmiejskiej to[25]:

- Zanieczyszczenia punktowe, związane z emisją tlenku siarki (SOx) wywołanego produkcją przemysłową (5% łącznych emisji) i energii (19% łącznych emisji);
- Emisja tlenków azotu (NOx) w wyniku emisji liniowych (15% łącznych emisji) – w 2018 r. wysoki udział w przypadł drogom o największym natężeniu ruchu: autostradzie A1, drodze ekspresowej S7, drodze krajowej 6 i 22 oraz 91 na odcinku Pruszcz Gdański – Tczew), a także drodze wojewódzkiej na odcinku od Żukowa do Kartuz;
- Wysokim źródłem emisji pyłów zawieszonych (PM 10) oraz benzopirenu B(a)P były procesy ogrzewania w sektorze komunalno-bytowym (49% łącznych emisji). Znacznym źródłem emisji była strefa podmiejska aglomeracji, miasto Gdańsk oraz powiaty wejherowski i kartuski.

Analiza danych wskazuje na kluczową rolę działań **związanych z termomodernizacją, wdrażaniem OZE oraz zrównoważonej mobilności jako tych, które skutecznie wpłyną na poprawę jakości powietrza**. Wszystkie z tych aktywności leżą w domenie metropolitalnej ze względu na ponadlokalny charakter ich oddziaływania oraz potencjały płynące z ich szerokiego wdrażania.

Wyzwanie stanowi niskie pokrycie metropolii sieciami stacji monitorujących i brak wspólnych struktur pozwalających na sprawne monitorowanie stanu powietrza. Obecnie działania te prowadzą różne podmioty (WIOŚ i ARMAAG), jednak sieć stacji monitorowania poza obszarem rdzenia jest słabo rozbudowana.

3.1.4. Zmiany klimatu oraz ich wpływ na sytuację obszaru

Antropogeniczne zmiany klimatu są obecnie jednym z głównych wyzwań cywilizacyjnych w skali globalnej. Raporty IPCC[26] wskazują, że emisja gazów cieplarnianych, wywołanych

[24] Źródło: https://wszystkooemisjach.pl/219/wskazniki-sredniego-narazenia-na-pyl-pm25-w-miastach-polski, (dostęp: 24.03.2023)
[25] GIOŚ, 2020, Raport o stanie środowiska w Województwie Pomorskim, Gdańsk oraz KOBiZE.
[26] IPCC, 2023, Synthesis Report of the IPCC Sixth Assesment Report (AR6).

aktywnością człowieka spowodowała wzrost średnich temperatur do 1,1 st. C w okresie 2011-2020. IPCC alarmuje, że globalne emisje wywoływane transportem, produkcją energii i sposobem zagospodarowania przestrzeni stale rosną. Zagraża to możliwości osiągnięcia celu Porozumień Paryskich, czyli zatrzymaniu wzrostu temperatur na poziomie 1,5 st. C do 2030 r. Wzrost średnich temperatur niesie poważne ryzyka dotykające wszystkich aspektów funkcjonowania miast. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie emisji gazów cieplarnianych należą do zadań, które powinna realizować metropolia.

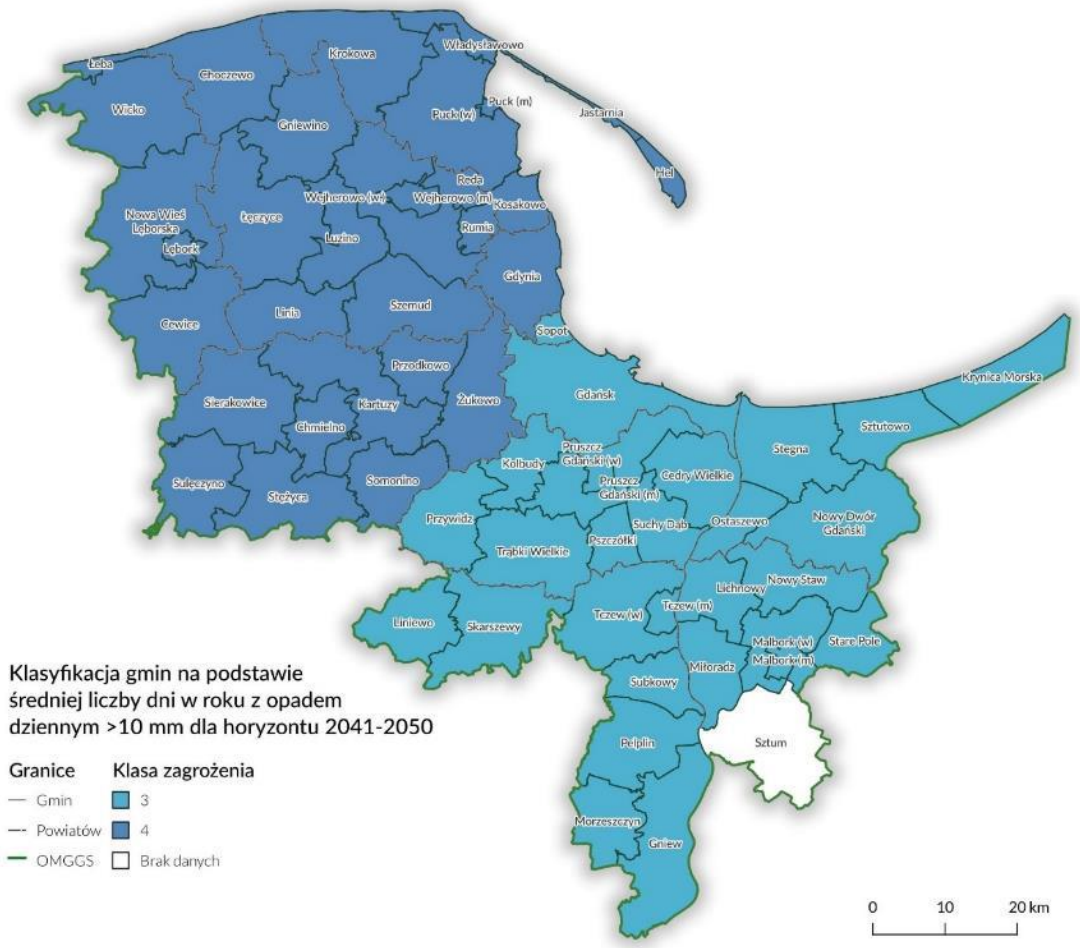
W 2021 roku przeprowadzona została analiza zagrożeń wynikających ze skutków zmian klimatycznych dla funkcjonowania 60 gmin w województwie pomorskim[27]. Określiła wrażliwość poszczególnych sektorów funkcjonowania obszaru metropolitalnego, takich jak ochrona środowiska i klimatu, energetyka, produkcja rolna czy transport oraz wyznaczyła potencjalne działania mitygacyjne i adaptujące do zmian klimatu, które należałoby podjąć w celu zminimalizowania negatywnych konsekwencji globalnego ocieplenia.

Na podstawie analizy stwierdzono, że najbardziej znaczące zagrożenia dla OMGGS, wywoływane zmianami klimatu to częstsze występowanie takich zjawisk jak **deszcze nawalne, upały, powodzie, susze** oraz **silne porywy wiatru**. Bazując na obecnie dostępnych modelach i danych przewiduje się wystąpienie lub intensyfikację powyższych zjawisk atmosferycznych. Poniżej podsumowano główne ryzyka i wrażliwości poszczególnych elementów systemu społeczno-gospodarczego metropolii.

Konsekwencje ryzyka zmian w opadach dla OMGGS

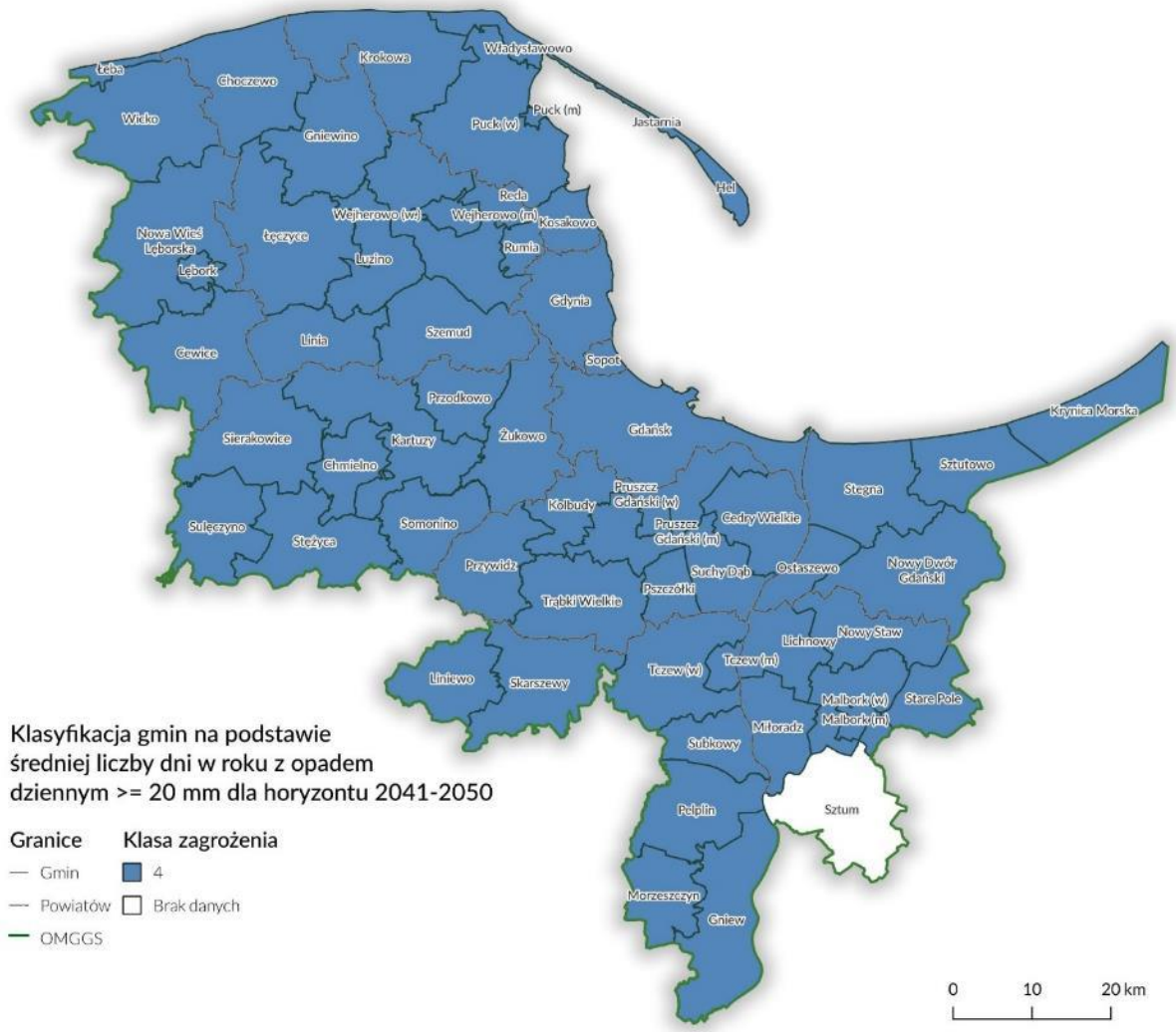
[27] Ekovert, 2021, Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, Gdańsk.

Mapa 12: Klasyfikacja gmin, klasa zagrożenia na podstawie średniej liczby dni z opadem dziennym > 10 mm, horyzont 2041-2050



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 13: Klasyfikacja gmin, klasa zagrożenia na podstawie średniej liczby dni z opadem dziennym > 20 mm, horyzont 2041-2050



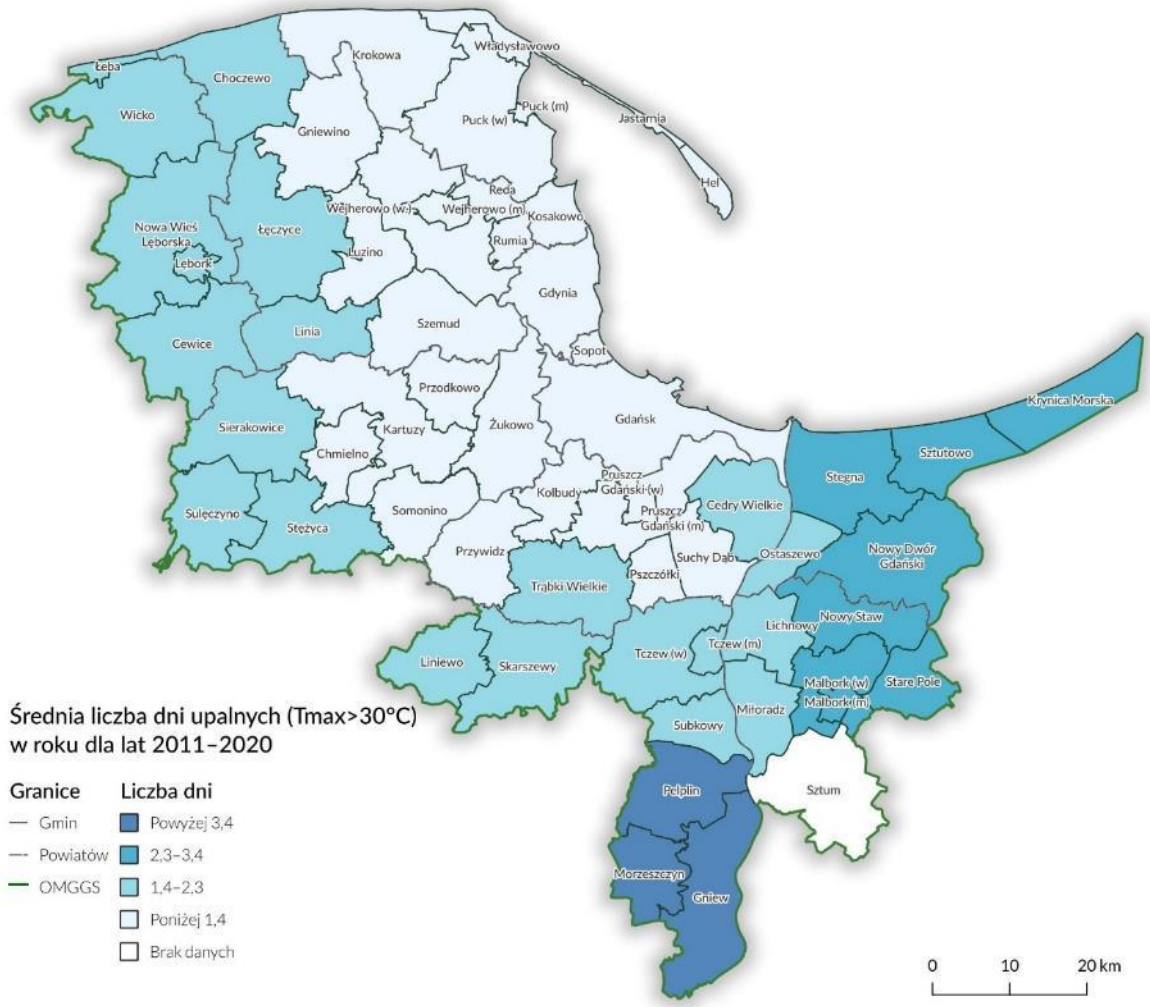
Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Zmiany w częstotliwości i objętości opadów dotykają szerokiego zakresu działalności człowieka. Okresy suszy wpływają na kondycję terenów przyrodniczych, produkcji rolnej i leśnej oraz mikroklimat. Rosną także zagrożenia powodziowe, w tym nagłymi podtopieniami terenów w zlewniach miejskich. Niesie to znaczące zagrożenia dla zdrowia i mienia mieszkanek i mieszkańców. Rosnące opady wiążą się z koniecznością ich zagospodarowania, tj. odprowadzenia bądź spowolnienia spływu oraz minimalizowania ryzyk związanych z powodziami na terenach zurbanizowanych. Obejmuje to zarówno działania związane z **zarządzaniem kryzysowym i prewencją,** jak i budową **błękitno-zielonej infrastruktury. Konsekwencje ryzyka zmian w opadach są szczególnie znaczące dla OMGGS, gdyż dotyczą całego regionu – każda z gmin członkowskich jest objęta 4. klasą zagrożenia występowania deszczów nawalnych w horyzoncie czasowym 2041-2050**.

Konsekwencje ryzyka upałów dla OMGGS

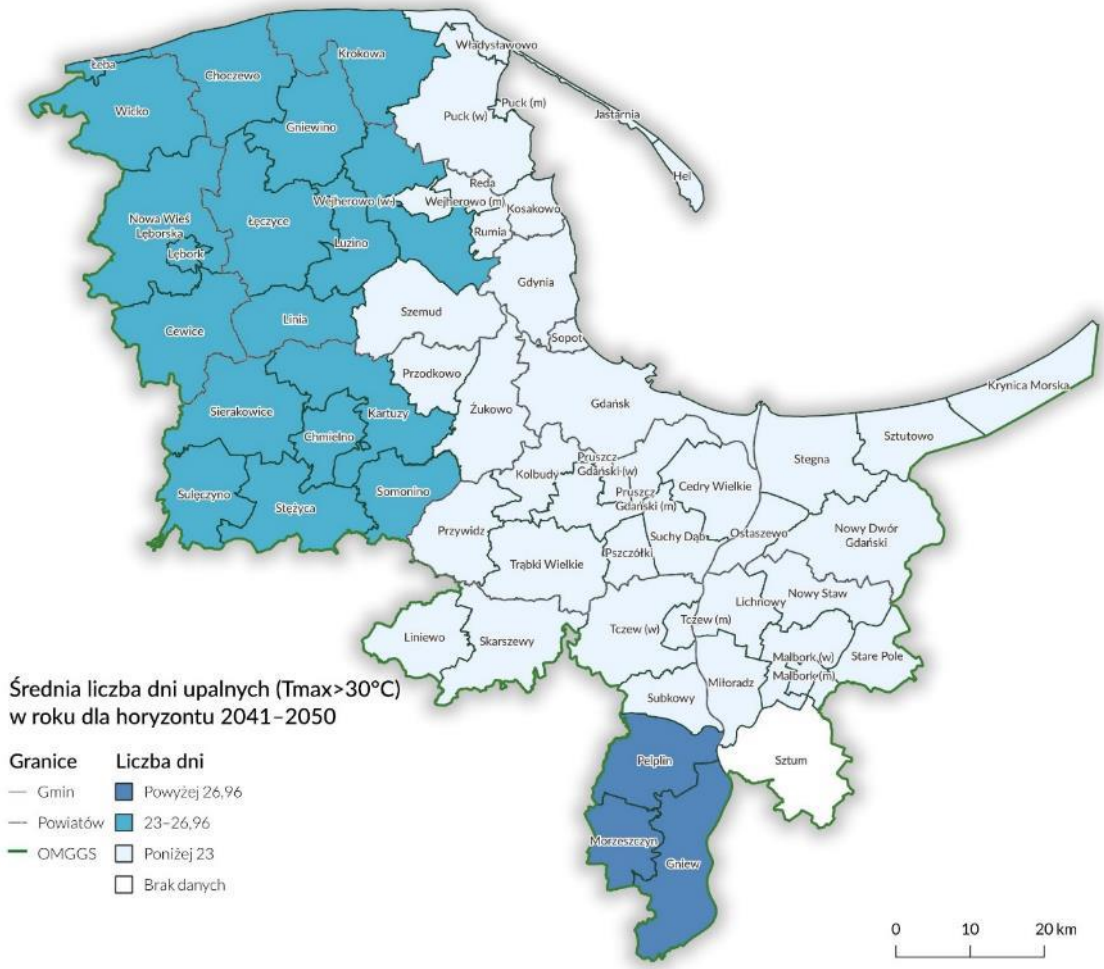
Wzrost częstotliwości dni upalnych niesie znaczące wyzwania dla zdrowia i komfortu mieszkanek i mieszkańców oraz zwiększa presję środowiskową związaną z mikroklimatem. Podwyższone temperatury wpływają na sektor produkcji rolnej i leśnej. Ryzyko dotyka głównie obszarów terenów zachodnich, oddalonych od Zatoki Gdańskiej, położonych poza rdzeniem metropolii, a także regionów znajdujących się w południowej części OMGGS – mieście i gminie Pelplin oraz mieście i gminie Gniew. Są to tereny w większym stopniu zalesione i o większym udziale produkcji rolnej. Upały niosą także ryzyka związane ze zwiększonym zużyciem energii w związku z korzystaniem z klimatyzacji oraz większego obciążenia sieci elektroenergetycznych.

Mapa 14: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2011-2020



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 15: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2041-2050

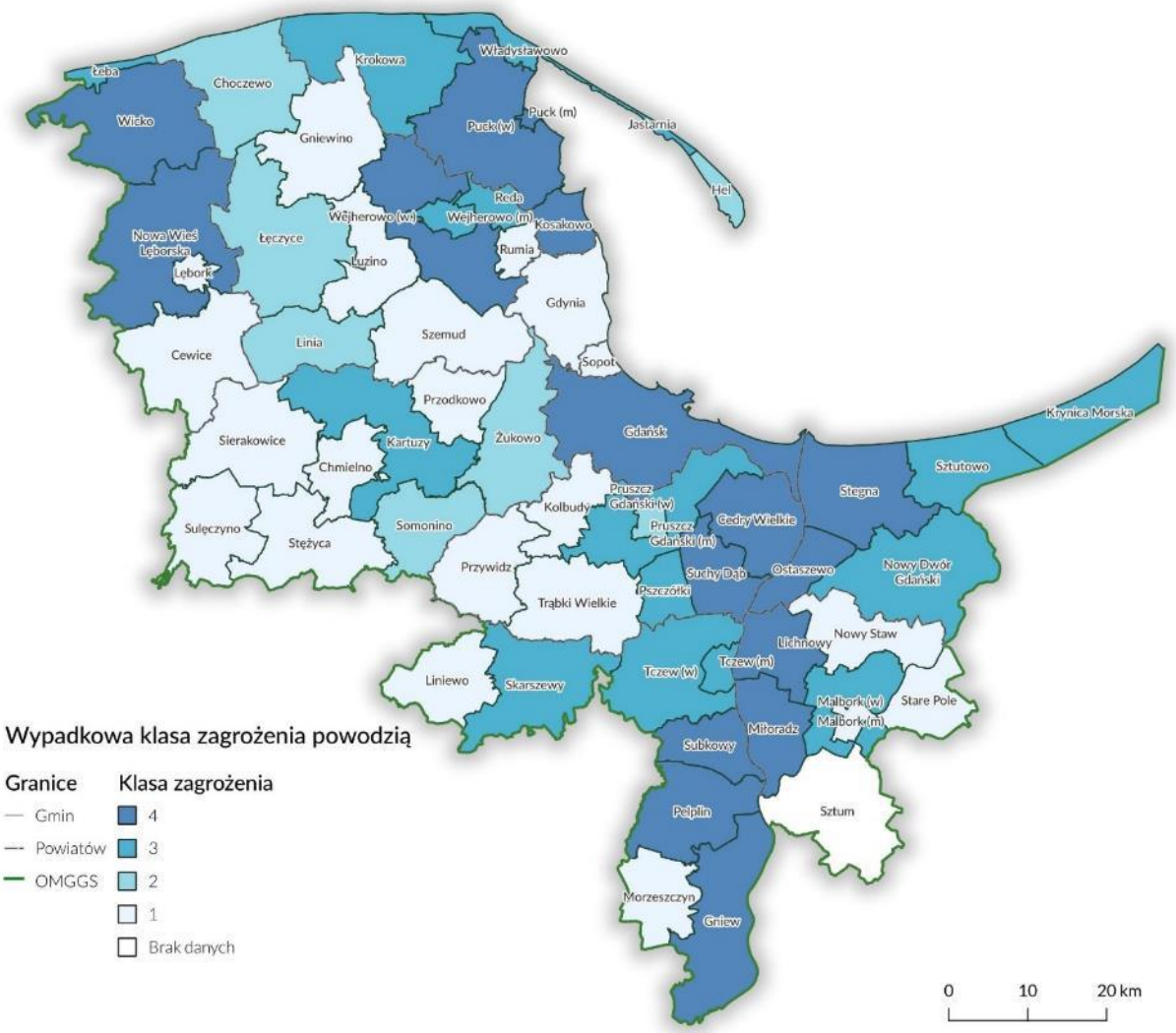


Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Konsekwencje ryzyka powodziowego dla OMGGS

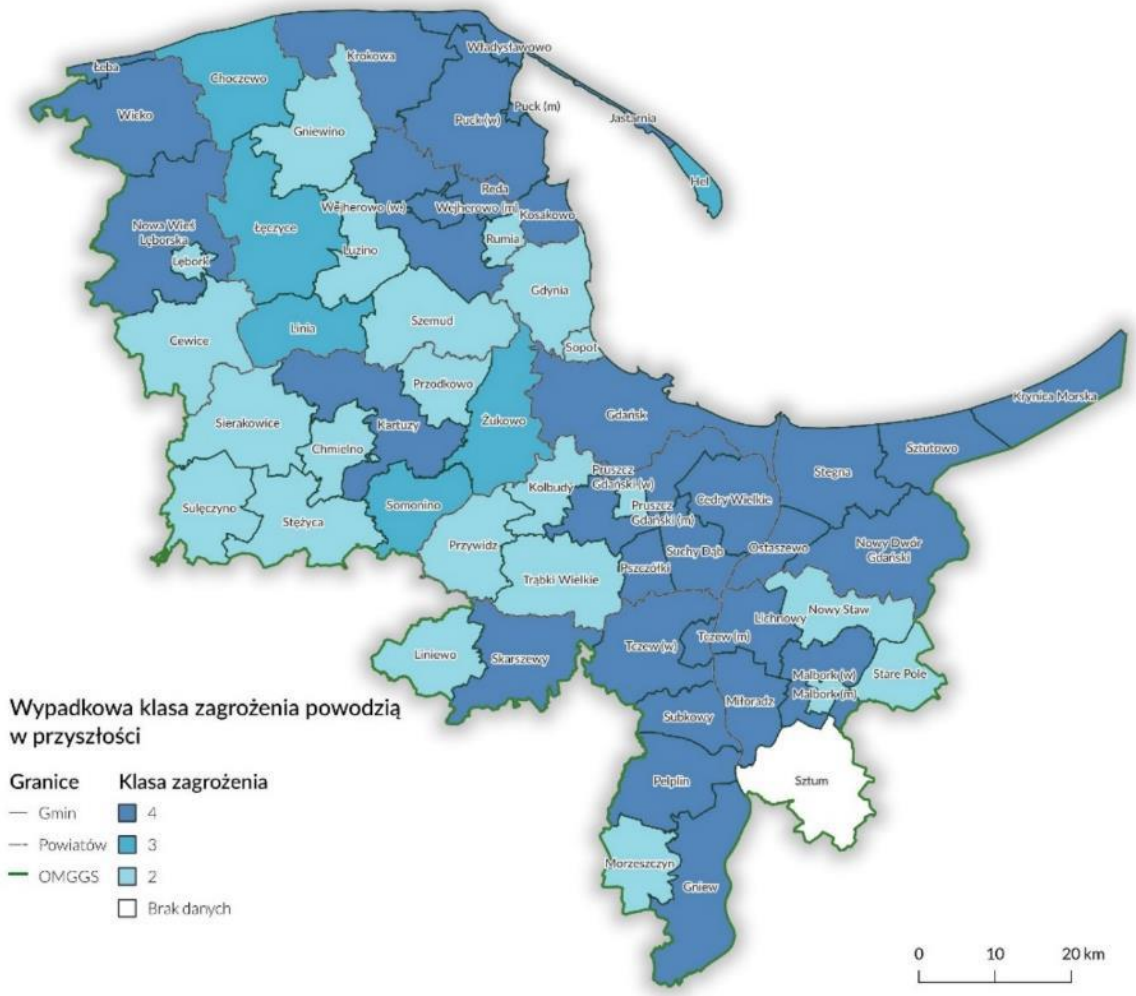
Ryzyka związane z powodziami wiążą się z zagrożeniami dla terenów, które mogą znaleźć się pod wodą. Dotyczy to zwłaszcza terenów zamieszkałych lub elementów strategicznej infrastruktury – dróg, linii kolejowych, portów. Specyficznym ryzykiem jest kwestia zagrożenia dla infrastruktury generowania energii, szczególnie elektrowni wodnych. Obszary te są wskazane w ramach danych ISOK, a ich zagospodarowanie jest zarządzane przez Polskie Wody oraz wskazywane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Dla części z fragmentów metropolii (Żuław) jest to permanentne ryzyko, związane z charakterystyką obszaru. Wspólne działania związane z prewencją (np. ograniczaniem zabudowy na terenach objętych ryzykiem), wczesnym ostrzeganiem oraz współpracą z instytucjami rządowymi to główne kierunki adaptacji.

Mapa 16: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan obecny



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 17: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan prognozowany



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

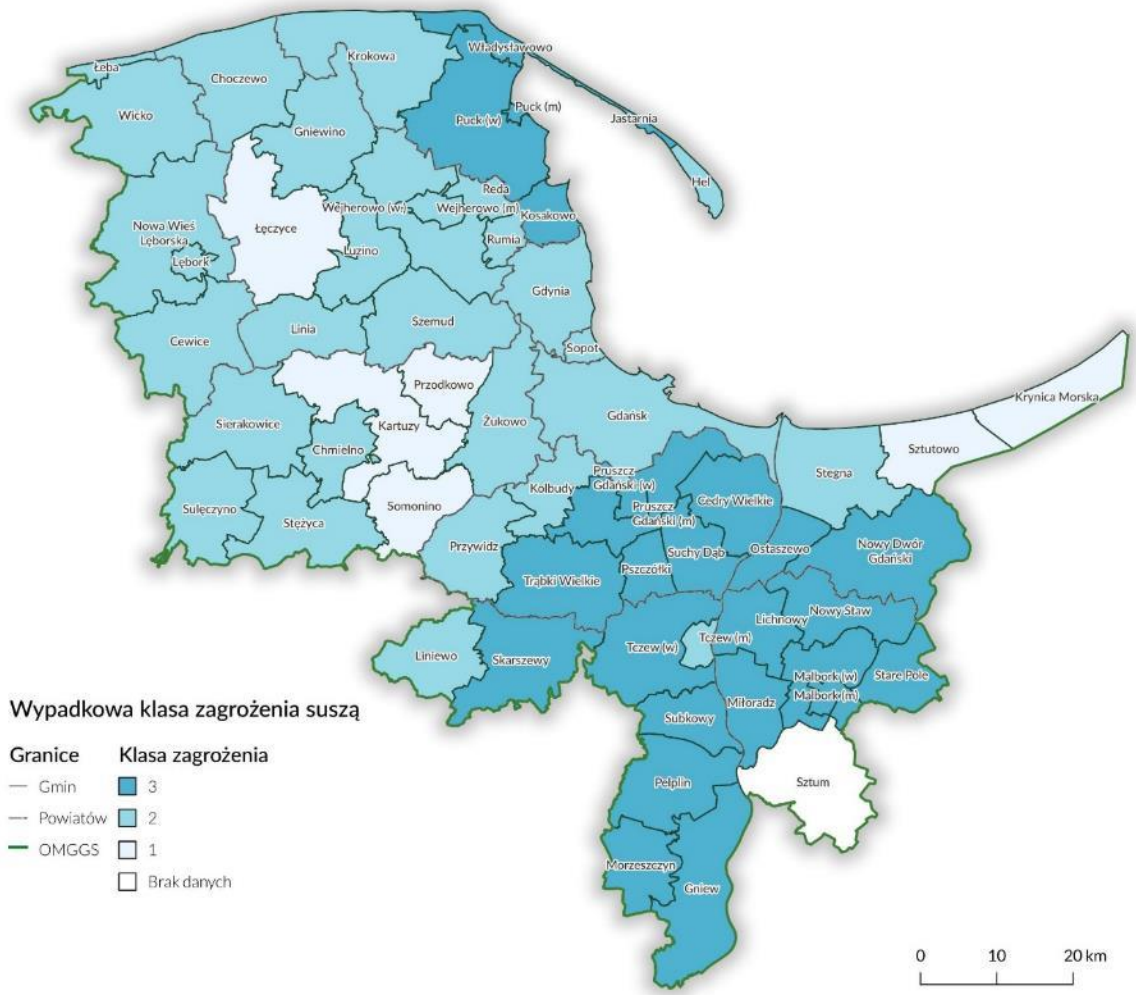
Konsekwencje ryzyka zagrożenia suszą dla OMGGS

Ryzyka związane z suszą dotykają w dużej mierze produkcji rolnej i leśnej. Susza wpływa na zwiększenie ryzyk pożarowych oraz zagraża produkcji żywności. Ma to wpływ na dostępność i ceny artykułów konsumpcyjnych oraz szerzej bezpieczeństwo żywnościowe. W OMGGS zagrożenie suszą dotyka gmin o charakterze rolnym i wysokich klasach bonitacyjnych, co zagraża lokalnej gospodarce. W kontekście gospodarki komunalnej susza wpływa na zaopatrzenie i zużycie wody. Mitygacja ryzyka wiąże się z prowadzeniem racjonalnej polityki wodno-kanalizacyjnej, retencjonowaniem wód, zmianą doboru gatunkowego roślinności miejskiej. Znaczącym ryzykiem sektorowym generowanym przez suszę jest zagrożenie dla funkcjonowania elektrowni konwencjonalnych (ze względu na chłodzenie) oraz hydroelektrycznych.

Największa prognozowana wielkość zmiany zagrożenia suszą występuje w południowej oraz południowo-wschodniej części obszaru metropolitalnego, a także w centralnych i wschodnich regionach nadmorskich. Zgodnie z przyjętą klasyfikacją powiat tczewski, malborski oraz części

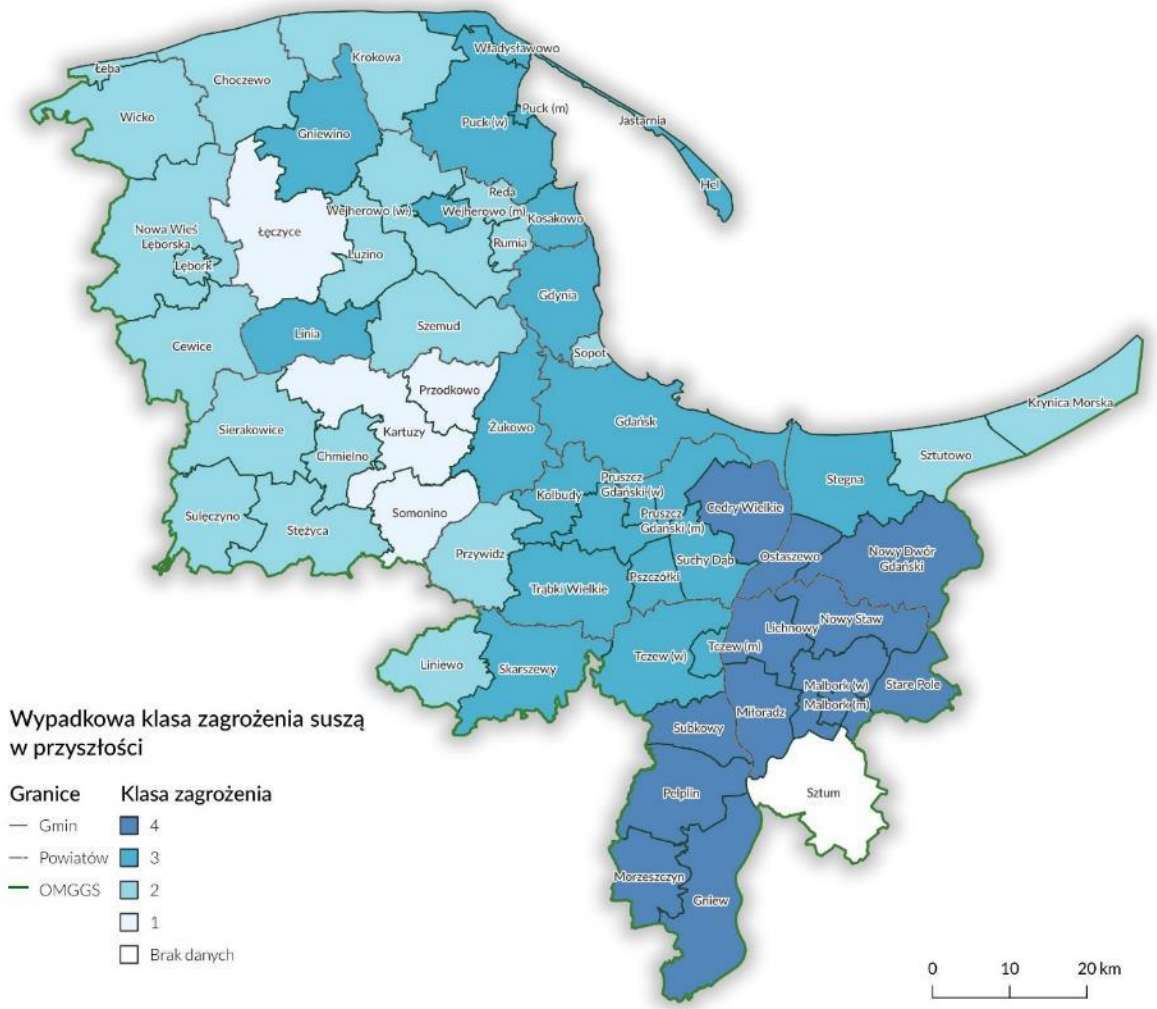
powiatu gdańskiego i nowodworskiego będą w przyszłości ekstremalnie zagrożone występowaniem suszy. Z kolei gminy Łęczyce, Kartuzy, Przodkowo i Somonino w dalszym ciągu będą przynależeć do najniższej klasy zagrożenia.

Mapa 18: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan obecny



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 19: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan prognozowany



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

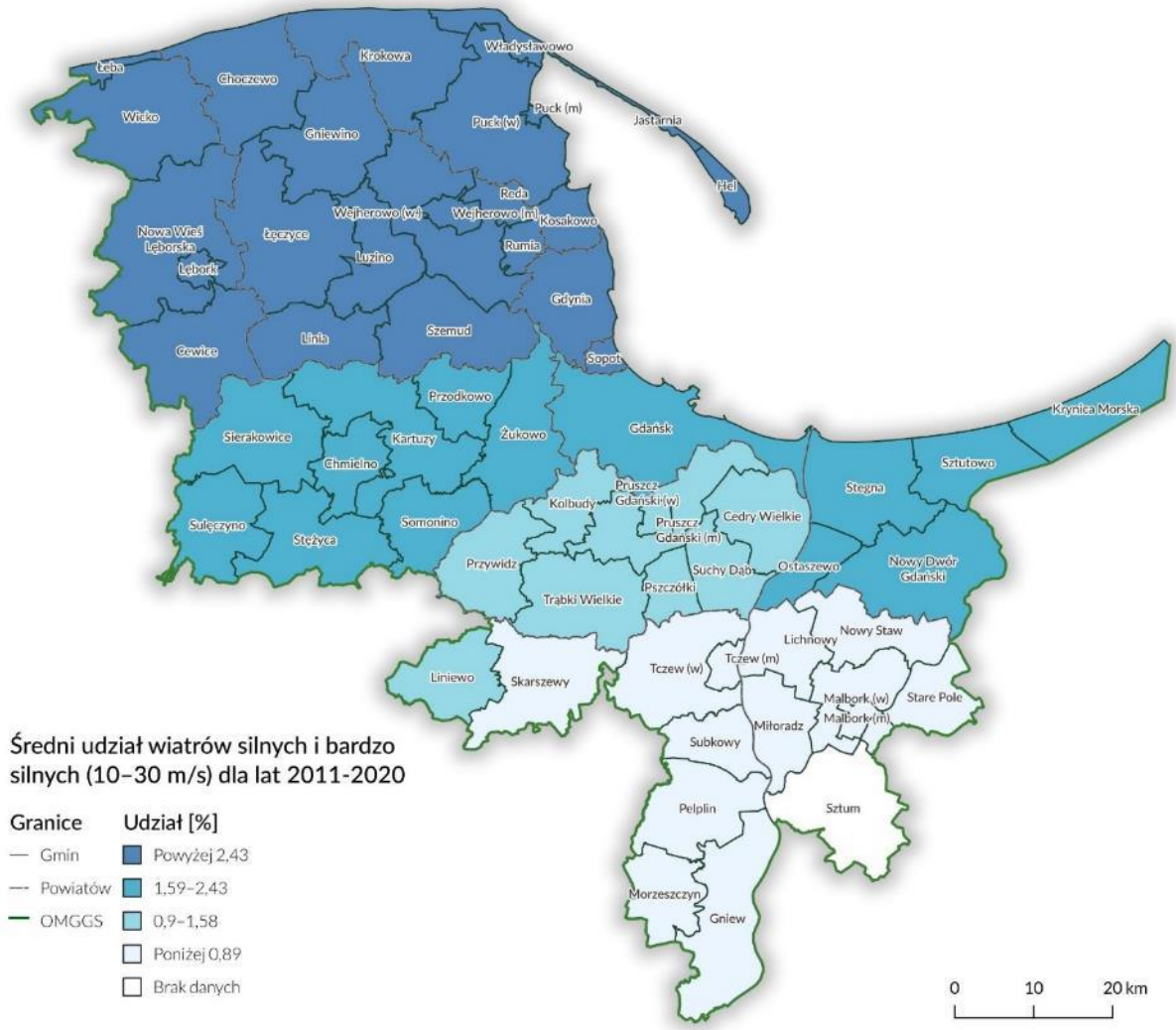
Konsekwencje ryzyka zagrożenia silnymi wiatrami dla OMGGS

Pomimo braku zauważalnych tendencji wzrostowych w średnim udziale silnych porywów wiatru na terenie OMGGS w horyzoncie czasowym 2041-2050, w dalszym ciągu można wyróżnić trzy regiony obszaru metropolitalnego różniące się tym zagrożeniem. Obszar powiatu puckiego jest najbardziej zagrożony występowaniem silnych, porywistych wiatrów, których roczny udział wynosi ponad 5,5%. Zgrupowaniem z drugim najwyższym udziałem silnych wiatrów są powiaty wejherowski, lęborski, Sopot oraz Gdynia. Dużo mniejszym udziałem i zarazem mniejszym zagrożeniem charakteryzują się powiaty kartuski, gdański, nowodworski oraz m. Gdańsk, a najmniejszym – regiony w części południowej OMGGS, znajdujące się w głębi lądu.

Ryzyka związane z tym zagrożeniem odnoszą się przede wszystkim do kwestii bezpieczeństwa życia i mienia oraz gospodarki rolnej i leśnej w regionie w wyniku wiatrołomów, a także dystrybucji energii w wypadku zerwania linii napowietrznych. Rosnące

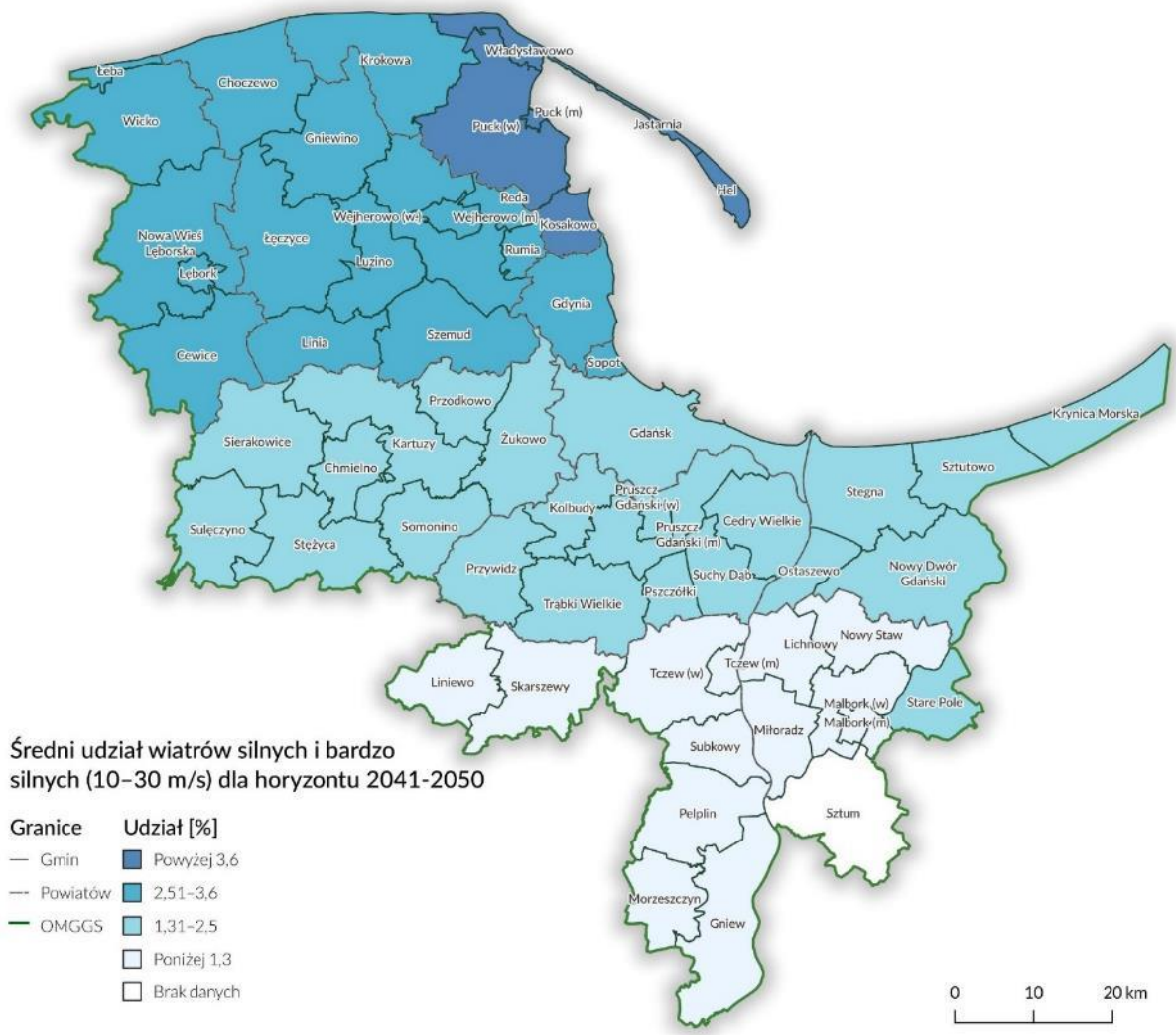
ryzyko nagłych wydarzeń będzie zwiększać straty ponoszone w wyniku nagłych wydarzeń pogodowych (wichur). Specyficznym typem zagrożenia jest zwiększenie okresu bezwietrznego, co wpływa na funkcjonowanie siłowni wiatrowych. Ryzyko to dotyka przede wszystkim gmin Subkowy, Pelplin i Gniew.

Mapa 20: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2011-2020



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 21: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2041-2050



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Zagrożenia priorytetowe - podsumowanie

Przeprowadzona analiza zmian klimatycznych poszczególnych gmin należących do OMGGS wskazuje na konieczność podjęcia natychmiastowych działań, które będą miały na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz adaptację do zmian klimatu. Priorytetem są działania mające na celu zminimalizowanie negatywnych konsekwencji tych zmian i płynących z nich zagrożeń.

Biorąc pod uwagę dużą niepewność modeli oraz prognoz klimatycznych, nie można wykluczyć ziszczenia się zdecydowanie bardziej negatywnych scenariuszy. Odpowiednie przeciwdziałanie zmianom klimatycznym powinno rozpocząć się od włączenia tego typu analiz do strategii rozwojowych na poziomie regionalnym i lokalnym, przy położeniu szczególnego nacisku na sektory najbardziej wrażliwe na zmiany klimatu. Dotyczy to w szczególności: zdrowia, bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego, zapotrzebowania na

wodę i gospodarki wodno-ściekowej, bezpieczeństwa energetycznego, infrastruktury komunikacyjnej, ochrony środowiska i produkcji rolnej.

Wyzwaniem instytucjonalnym jest rozproszenie instytucji i kompetencji zajmujących się kwestiami adaptacji i mitygacji. W kontekście OMGGS są to różne instytucje krajowe (m.in. IMGW/Wody Polskie, GIOŚ (np. Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Gdańsku), trójmiejskie podmioty badawczo-naukowe (UG, PG, instytuty PAN), podmioty działające w skali metropolitalnej (ARMAAG, Związek Gminy Redy i Chylonki) oraz jednostki samorządowe, które mają potencjał dla działania w szerszej skali (Gdańskie Wody). Dotyczy to zarówno rozproszenia sektorowego (różnych gestorów infrastruktury czy podmiotów monitorujących stan środowiska), jak i różnych szczebli kompetencyjnych (gmin, powiatów, związków powiatowo-gminnych, szczebla krajowego). Pod względem zasobów kompetencyjnie rdzeń jest lepiej przygotowany do radzenia sobie z wyzwaniami niż gminy wiejskie, jednak budżetowo, wszystkie gminy mają ograniczone zasoby dla prowadzenia sprawnej adaptacji. W większym stopniu działa w tym zakresie zarządzanie kryzysowe, podlegające szczeblowi krajowemu. Analiza wskazuje na konieczność koordynacji działań, np. w formie polityk i dokumentów adaptacyjnych na szczeblu metropolitalnym.

Wymienione wcześniej priorytetowe zagrożenia, tj. deszcze nawalne, upały, powodzie, susze i silne porywy wiatru, będą miały zróżnicowany wpływ w poszczególnych regionach OMGGS, ale pewne jest, że znacząco wpłyną na funkcjonowanie całego obszaru metropolitalnego zarówno w sferze środowiskowej, jak i społeczno-gospodarczej. Prowadzenie działań adaptacyjnych i mitygacyjnych jest działaniem horyzontalnym, które wymaga współpracy gmin OMGGS i powinno przenikać wszystkie zadania realizowane w ramach strategii.

3.1.5. Wytwarzanie i gospodarka energią

Zaopatrzenie w energię elektryczną i OZE

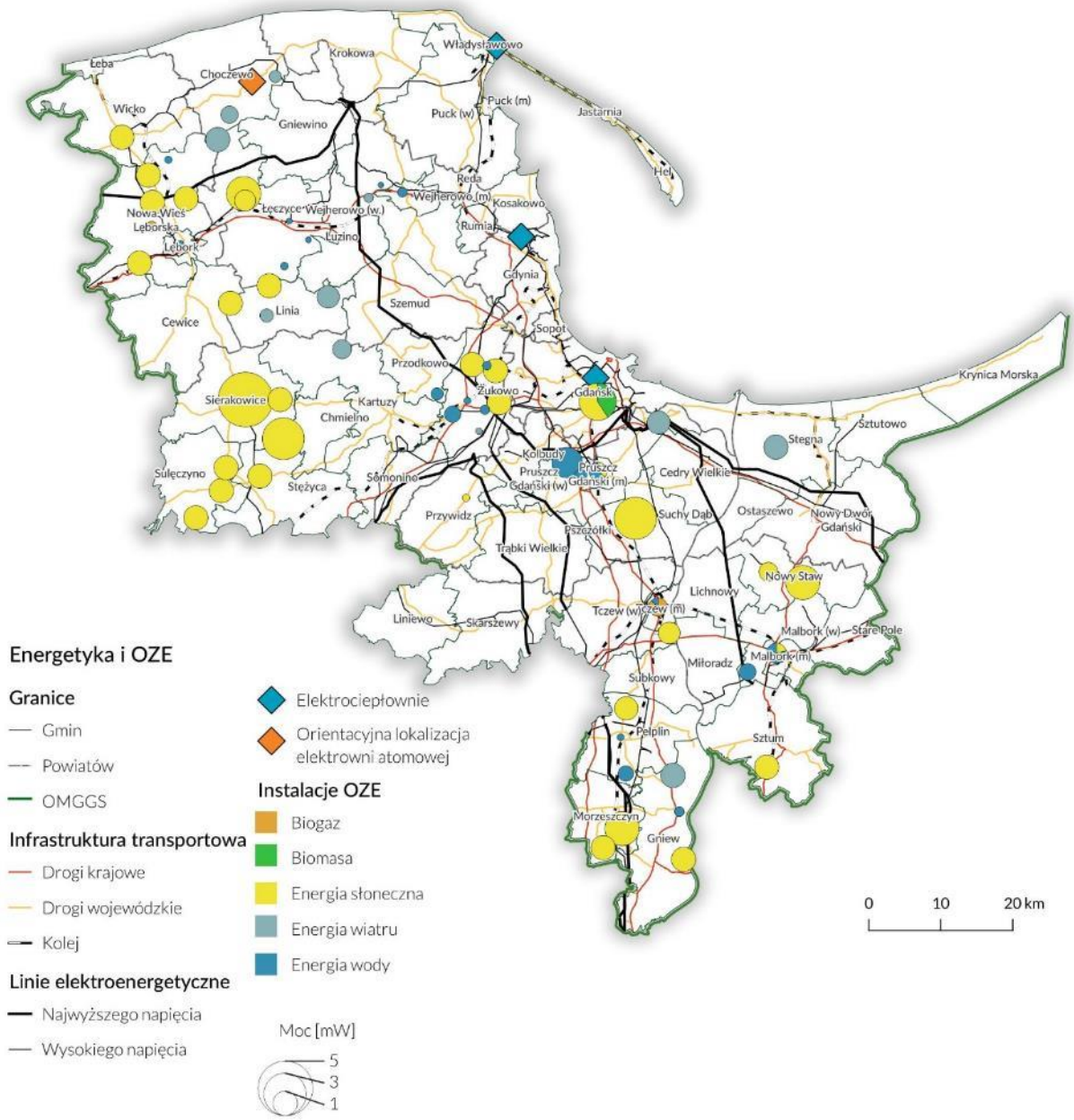
Województwo pomorskie nie jest samowystarczalne pod względem energetycznym. Produkcja energii w regionie zapewnia obecnie 52,8% jej zużycia. W 2019 r. prawie 52% tej wartości pochodziła z OZE, głównie z lądowej energetyki wiatrowej)[28]. Łączna moc zainstalowana w źródłach energii elektrycznej na terenie OM wynosi ok. 1 540 MW[29]. Zainstalowana moc OZE w podziale na źródła na terenie OMGGS wynosi odpowiednio 0.68 MW z biogazu składowiskowego, 0,95 MW z biomasy, 38,73 MW z energii słonecznej, 6,62 MW energii z wiatru i 5,57 MW energii z hydroelektrowni. Łączna zainstalowana moc z OZE to 52,56 MW.[30]

Oznacza to, że udział zainstalowanej mocy OZE jest nadal niewielki i konieczna jest jego znacząca rozbudowa. Potrzeba dywerysfikacji źródeł energii wynika także z obecnego, nadal

[28] Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego, załącznik nr 1 do Uchwały nr 756/271/21 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 29 lipca 2021 r.
[29] Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030
[30] Dane URE, IV kw 2022

niekorzystnego miksu źródeł energii. W 2021 w skali kraju nadal głównym nośnikiem energii pierwotnej pozostaje węgiel kamienny (53,6%), drugim jest węgiel brunatny (17,5%), gaz ziemny (5,6%), ropa naftowa (1,5%). OZE odpowiadało za 24,3%[31].

Mapa 22: Lokalizacja źródeł energii i OZE



Źródło: opracowanie własne

Główne problemy elektroenergetyki to zagrożenia wstrzymania ciągłych dostaw energii elektrycznej z uwagi na:

[31] GUS, Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2020 i 2021

- niską gęstość sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania, uniemożliwiającą budowę i podłączanie nowych źródeł produkcji energii elektrycznej;
- duże straty energii na przesyle (ok. 7%), związane zarówno ze złym stanem technicznym sieci przesyłowych, jak i znacznymi odległościami od krajowych źródeł produkcji energii elektrycznej;
- duży przyrost niestabilnych źródeł produkcji energii elektrycznej (energii ze źródeł odnawialnych), przy braku nowych i znaczących źródeł energii szczytowej; rośnie tym samym problem bilansowania energii elektrycznej;
- niedostateczny zakres modernizacji istniejących linii napowietrznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych oraz głównych punktów zasilania.

Na obszarze OMGGS występuje niedobór dużych, systemowych źródeł energii, a obszar nie jest samowystarczalny w zakresie zapewnienia dostaw energii elektrycznej. Wszystkie te czynniki wpływają na możliwości zachowania bezpieczeństwa energetycznego. Jednocześnie należy pamiętać, że decyzja lokalizacyjna dla nowych źródeł energii powinna być poprzedzona analizą zmian klimatycznych zagrażających ich funkcjonowaniu w dalszej perspektywie[32]. W celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego w 2022 r. została także podjęta decyzja o budowę elektrowni w gminie Choczewo w powiecie wejherowskim. Elektrownia jądrowa zapewni stabilne źródło energii, zabezpieczając produkcję energii na wypadek wahań w zasilaniu z innych źródeł, np. OZE. Planowana moc elektrowni ma wynieść 3750 MWe, według założeń PEP2040, zainstalowana moc elektrowni atomowych ma wynieść od 6-9 GWe. Energetyka atomowa może przyczynić się do wygenerowania ok 25-38 tyś nowych miejsc pracy. Jeden blok atomowy obsługuje średnio 650 osób[33].

Szansą dla wzrostu bezpieczeństwa energetycznego na obszarze OMGGS jest także konsekwentna dywersyfikacja źródeł pozyskiwania energii. Szczególnie istotny jest w tym wypadku zidentyfikowany potencjał obszaru do rozwoju wybranych rodzajów energetyki odnawialnej[34].

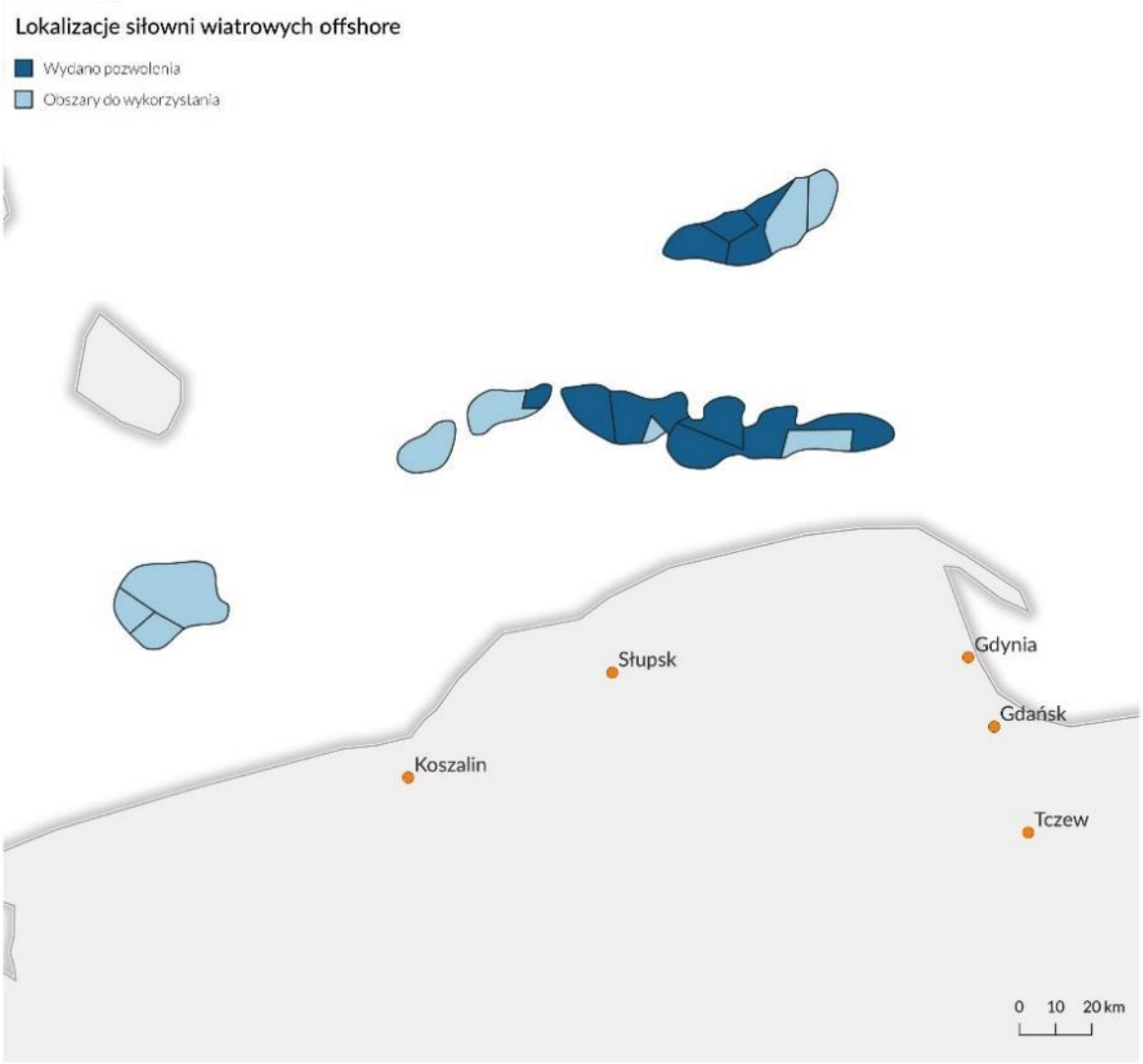
Lokalne warunki klimatyczne a także konsekwencje zmian klimatu wpływają na dostępność danego rodzaju OZE, jego wydajność energetyczną, a także na jego niezawodność i trwałość. Na terenie Obszaru Metropolitalnego występują bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Identyfikuje się wysoki potencjał dla rozwoju energetyki wiatrowej; zauważa się również potencjał do rozwoju energetyki opartej o biomasę[35]. Obszar charakteryzuje się wysokim potencjałem biomasy (zarówno

[32] Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, str. 195.
[33] Polski program energetyki jądrowej 2020, PEP 2040
[34] Tamże, str. 210.
[35] Tamże, str. 210.

produkcyjnej, jak i odpadowej) korzystnymi warunkami wiatrowymi w części północnej i na Bałtyku oraz stosunkowo korzystnymi warunkami solarnymi. W planie zagospodarowania przestrzennego dla wód morskich[36] została uwzględniona lokalizacja farm wiatrowych na Bałtyku, w ramach . Łączny potencjał polskich farm wiatrowych jest oceniany na 28 GW (w perspektywie 2050), do 2040 oczekiwany jest rozwój mocy do ok 11 GW, choć cele te mogą być zaktualizowane[37]. Rozwój tej formy OZE jest możliwy dzięki zapleczu portowemu - m.in. gdyński port oraz mniejsze porty regionalne stanowią bazę dla realizacji i serwisowania morskich farm wiatrowych. Siłownie wiatrowe są dobrym źródłem zatrudnienia, szacunkowo 6 GW energii siłowni wiatrowych przekłada się na ok 77 tyś miejsc pracy[38].

[36] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000.
[37] Źródła PSEW, PEP2040
[38] Szacunki na bazie raportu McKinsey, Rozwój morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Perspektywy i ocena wpływu na lokalną gospodarkę, 2016.

Mapa 23: Lokalizacja siłowni wiatrowych offshore



Źródło: opracowanie własne

Dalszy rozwój OZE wzrost ilości energii otrzymywanej ze źródeł odnawialnych oraz poprawa samowystarczalności energetycznej jest narzędziem realizacji krajowej polityki energetycznej PEP2040 oraz polityki UE w zakresie FIT for 55. Należy zatem dążyć też do dywersyfikacji źródeł energii poprzez rozwój OZE.

Wysokie wahania i wzrost cen energii stanowią zagrożenie dla wzrostu gospodarczego regionu. Jednym z narzędzi wskazywanych m.in. przez dyrektywy europejskie jest wdrażanie społeczności energetycznych i energetyki prosumenckiej. Jest to narzędzie pozwalające na dywersyfikację rynku energii i zwiększanie samowystarczalności. Prowadzi ono do poprawy pozycji negocjacyjnej gmin i lokalnych interesariuszy wobec producentów i dystrybutorów energii.

Innym z dostępnych narzędzi jest tworzenie spółdzielni i klastrów energetycznych. Ze względu na ich eksperymentalny, innowacyjny charakter nie jest to możliwe bez wsparcia wiedzą oraz bez mechanizmów wzajemnego uczenia między ekspertami, gminami

i podmiotami, które już realizują takie przedsięwzięcia. Konieczne jest wzmacnianie tych działań w ramach metropolii.

Przykładem działań w regionie jest Słupski Klaster Bioenergetyczny/Słupska Wyspa BioEnergetyczna, w którym liderem są Wodociągi Słupskie, a produkcja energii odbywa się w oparciu o biogaz, panele fotowoltaiczne i siłownie wiatrowe oraz kogenerację energii z miejskich systemów, Łączny potencjał systemu to 70 GWh. Działanie klastra jest uzupełniane przez zasilanie z sieci dystrybucyjnej (ok 40 GWh, z udziałem OZE na poziomie 56%) oraz wzrost efektywności energetycznej. Korzyści to poprawa bezpieczeństwa energetycznego i oszczędności na poziomie ok. 3 mln PLN rocznie w kosztach zakupu energii[39].

Efektywność energetyczna budynków

Zgodnie z art. 2a ust. 2 dyrektywy 2010/31 każde państwo członkowskie zobowiązane jest do ustalenia planu strategicznego, który zawierać ma listę działań służących osiągnięciu długoterminowego celu zakładającego zredukowanie emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej o 80-95% w porównaniu z 1990 r. do 2050 r. Jednym ze sposobów osiągnięcia tego celu jest przekształcenie istniejących budynków mieszkalnych, użyteczności publicznej i innych w budynki o niemal zerowym zużyciu energii. Jeżeli Polska ma osiągnąć założone wysokie poziomy efektywności energetycznej do 2050 roku, niezbędne jest podjęcie zdecydowanych działań termomodernizacyjnych na szeroką skalę.

Poprawa efektywności energetycznej budynków jest ściśle związana z celami oszczędnego zarządzania zasobami, poprawą jakości powietrza oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Stan techniczny i energochłonność budynków w regionie pomorskim, określony wskaźnikiem rocznego zapotrzebowania na energię zużywaną do ogrzania budynku[40] wynosi ok. 227 kWh/m^2 i znacznie przewyższa obecne standardy[41]. Założenia PEP 2040 wskazują na cel poprawy efektywności energetycznej na poziomie 23% zmniejszenia zużycia energii pierwotnej w odniesieniu do prognoz PRIMES2007.

Scenariusz działań termomodernizacyjnych rekomendowany w rządowej Długoterminowej strategii renowacji budynków[42] zakłada, że do 2027 roku zmodernizowane zostaną wszystkie budynki charakteryzujące się wskaźnikiem EP większym niż 330 kWh/(m^2/rok), a do 2035 budynki charakteryzujące się wskaźnikiem EP większym niż 230 kWh/(m^2/rok). Z kolei w roku 2045 wszystkie budynki będą miały wskaźnik EP nie większy niż 150 kWh/(m^2/rok).

---

[40] Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska. Ekoefektywne Pomorze. (Załącznik do Uchwały Nr 931/274/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z 8 sierpnia 2013 r.).
[41] Zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1225) norma dla nowych budynków użyteczności publicznej (poza bud. opieki zdrowotnej) wynosi 40 kWh/m^2, a dla budynków jednorodzinnych – 70.
[42] Załącznik do uchwały nr 23/2022 Rady Ministrów z dnia 9 lutego 2022 r.

W latach 2014-2020 w województwie pomorskim dokonano termomodernizacji 597 budynków użyteczności publicznej na łączny koszt ok. 700 tys. zł, z których ponad 443 tys. zł pochodziło ze wsparcia RPO. Nakłady te stanowiły aż ponad 91% łącznych nakładów na poprawę efektywności energetycznej wspieranej przez RPO w latach 2014-2020.

Bezpośrednim rezultatem przeprowadzanych prac termomodernizacyjnych jest stale malejące zapotrzebowanie na moc i zużycie ciepła w scentralizowanych systemach ciepłowniczych, pomimo nieustannego przyłączania do nich nowych odbiorców.

Występowanie dużej ilości budynków energochłonnych oraz budynków posiadających indywidualne źródła ciepła w postaci pieców kaflowych, starych kotłów węglowych o niskiej sprawności powoduje nadmierne zużycie węgla do ogrzewania budynków, emisję dużej ilości szkodliwych substancji do atmosfery z kominów (m.in. benzo(A)pirenów, pyłu zawieszonego). Oprócz źródeł ciepła wyzwaniem jest stan techniczny budynków: zły stan okien, dachów, braki w ociepleniu. W szczególności problemem są obiekty zabytkowe, wymagające kosztownych prac modernizacyjnych. Tzw. niska emisja, zanieczyszczanie powietrza z kominów indywidualnych źródeł ciepła, wpływa negatywnie na zdrowie mieszkanek i mieszkańców i na klimat. Poprawa efektywności energetycznej niesie zatem nie tylko oszczędności energii, ale także pozytywne efekty zdrowotne i środowiskowe.

3.2. Mobilność i transport

3.2.1. Infrastruktura transportowa metropolii i główne strumienie ruchu

Obecny system transportowy metropolii w dużym stopniu wpływa na skuteczność i dostępność funkcjonowania powiązań społecznych i gospodarczych w ramach tego obszaru. Zasięg oddziaływania metropolii przede wszystkim opiera się na poziomie dostępności do usług i miejsc pracy. Sposób funkcjonowania tego systemu i perspektywy jego poprawy zostały przeanalizowane w odrębnym dokumencie – planie zrównoważonej mobilności (SUMP) OMGGS[43]. Główne wnioski z tego opracowania podsumowano poniżej.

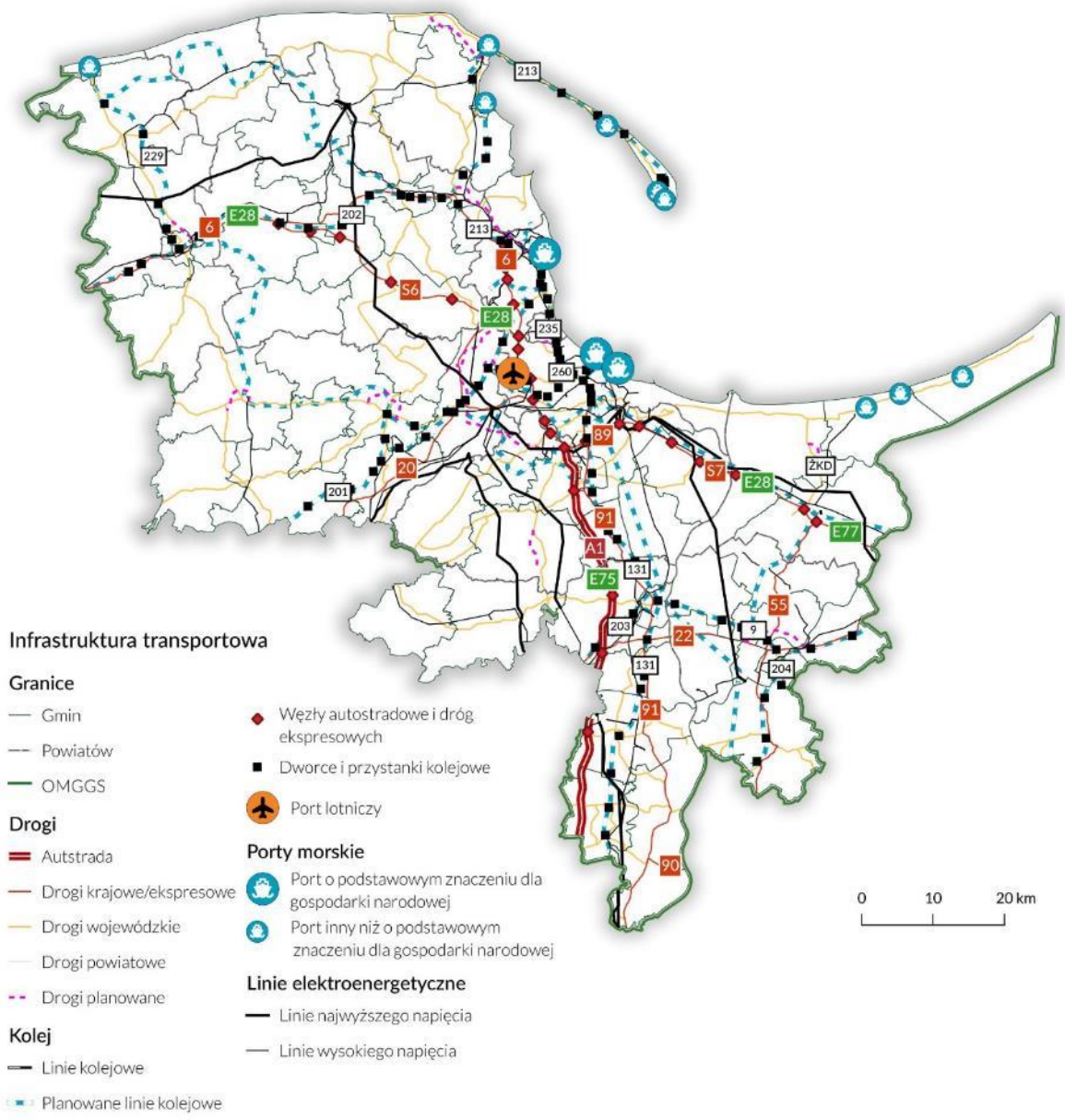
Podstawowe elementy infrastruktury transportowej, kluczowe dla obsługi pasażerskiej i towarowej Obszaru Metropolitalnego to:

- linie kolejowe, w tym linie nr 9, 131, 203, 260, 235, 201, 202 oraz 213 i 229;
- drogi krajowe i wojewódzkie, przede wszystkim autostrada A1, drogi ekspresowe S6 i S7 oraz drogi krajowe i wojewódzkie;
- porty morskie w Gdańsku i Gdyni, stanowiące jedne z głównych portów morskich w Polsce;
- porty lotnicze, przede wszystkim Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, obecnie obsługujący 2,14 mln pasażerów rocznie (przed pandemią COVID-19 5,35 mln pasażerów rocznie).

[43] Źródło: OMGGS, TOR, FRiL, A2P2, 2022, Raport diagnostyczno-strategiczny, Gdańsk.

Na terenie OMGGS przebiega transeuropejski korytarz transportowy BAC Bałtyk-Adriatyk, który łączy porty w Gdańsku i Gdyni z Wenecją, Triestem i Rawenną. Bazowe elementy sieci w zakresie infrastruktury drogowej to autostrada A1 i droga ekspresowa S7. Sieć uzupełniającą stanowią drogi S6 i 6. Linie kolejowe w sieci TEN-T, to linie nr 9, 131, 202, 203 oraz 204.

Mapa 24: Infrastruktura transportowa w OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Infrastruktura transportowa w OM (zarówno całego obszaru jak i rdzenia) jest znacznie bardziej rozwinięta w kierunku północ-południe niż wschód-zachód. Trójmiasto posiada dobre połączenia z większością miast wojewódzkich oraz miastami OM położonymi wzdłuż korytarzy transportowych – z Wejherowem, Pruszczem Gdańskim, Tczewem, Malborkiem itd.

Poprawa spójności transportowej OM nastąpi wraz z realizacją planowanych inwestycji:

- w zakresie infrastruktury kolejowej:
    - elektryfikacja i budowa drugiego toru linii 201 na odcinku Gdynia – Kościerzyna;
    - przebudowa linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk wraz z budową drugiego toru;
    - elektryfikacja linii 248 oraz budowa "bajpasu kartuskiego" (połączenie linii PKM z linią 201);
    - modernizacja linii nr 131 oraz przebudową linii 203;
    - elektryfikacja linii 213 – Reda-Hel;
    - rozwój kolei aglomeracyjnej;
    - przebudowa obecnie nieużytkowanej linii kolejowej nr 229, łączącej Lębork, Sierakowice i Kartuzy;
    - Realizacja nowych połączeń w ramach "szprychy" nr 1 CPK (linia 5 – CPK-Płock-Grudziądz-Gdańsk;
    - Modernizaja dworców i przystanków kolejowych.
- w zakresie infrastruktury drogowej:
    - Realizacja drogi ekspresowej S6 (Słupsk-Gdańsk) oraz realizacja dojazdów do niej;
    - Przebudowy węzłów obwodnicy (Szadółki, Kowale);
    - budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta;
    - budowa tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni do Portu Gdynia;
    - potencjalna budowa Via Maris.

Duże znaczenie w obsłudze transportowej obszaru ma linia kolejowa 213 Reda – Hel, charakteryzująca się wykorzystaniem głównie w sezonie letnim ze względu na położenie na Półwyspie Helskim, jednym z najpopularniejszych miejsc letniego wypoczynku w Polsce. Poza sezonem letnim po tej 62-kilometrowej linii kursują wyłącznie pociągi osobowe relacji Gdynia – Hel. W okresie wakacyjnym w rozkładzie pojawiają się także pociągi relacji krajowych. Funkcjonowanie i modernizacja tej linii są ściśle powiązane z możliwościami zarządzania ruchem turystycznym w rejonie Półwyspu Helskiego[44].

W ostatnich latach podjęto również działania mające na celu integrację różnych środków transportu, poprzez wyznaczanie i realizację sieci węzłów integracyjnych, określonych w Regionalnym Planie Transportowym. Czynnikiem sprzyjającym rozbudowie infrastruktury transportowej w OM będą również planowane inwestycje o znaczeniu krajowym: budowa elektrowni jądrowej w gminie Choczewo, budowa portu zewnętrznego w Gdyni oraz linii kolejowych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym.

[44] Obsługa transportowa Półwyspu Helskiego była przedmiotem analiz i opracowań w ramach Planu Zróżnicowanej Mobilności (SUMP) dla tego obszaru, sporządzanego przez OMGGS.

Poprawa spójności transportowej Obszaru Metropolitalnego postępuje znacznie szybciej w zakresie infrastruktury drogowej niż kolejowej. Ograniczenia przepustowości infrastruktury kolejowej zarówno w rdzeniu, jak i poza nim, znacząco obniżają możliwość pełnego wykorzystania potencjału kolei w ruchu metropolitalnym. Należy się spodziewać, że otwarcie Trasy Kaszubskiej i Obwodnicy Metropolitalnej zwiększy jeszcze bardziej atrakcyjność przemieszczania się własnych samochodem, co negatywnie wpłynie na środowisko oraz zdrowie mieszkanek i mieszkańców metropolii.

3.2.2. Charakter przemieszczeń

Największym generatorem ruchu w obszarze metropolitalnym jest jego rdzeń, czyli Trójmiasto. Zarówno w podróżach związanych z pracą, edukacją jak i rozrywką oraz obsługą ruchu turystycznego wytwarza on największe przemieszczenia w całym OM. Zasięg codziennych dojazdów do rdzenia obejmuje wszystkie gminy OMGGS, przy czym jego część północna posiada silniejsze połączenia z Gdynią, a południowa z Gdańskiem. Istotne generatory ruchu w obszarze to także ośrodki miejskie o charakterze centrów ponadlokalnych i lokalnych. Analizy ruchu[45] wskazują na 5,4 mln dziennych przemieszczeń, 5,1 mln tych podróży wewnętrznych. Dane mówią, iż 54 % stanowią podróże wewnątrz Trójmiasta, 8 % to podróże realizowane do stolic powiatów, podróże międzypowiatowe bez Trójmiasta stanowią około 11 %, a międzygminne 20 %. **Głównym kierunkiem przemieszczeń jest ruch między Trójmiastem a pozostałym obszarem OMGGS. Podróże tego typu wykonuje około 460 tys. osób. W** szczycie porannym dominują przemieszczenia w kierunku Trójmiasta, a w popołudniowym na zewnątrz Trójmiasta.

Na charakter przemieszczeń i wybór środków transportu wpływa zagospodarowanie, Zabudowa terenów gmin ościennych i wiejskich ma charakter ekstensywny, a dostęp do transportu zbiorowego jest słabszy, co wpływa na wybór auta jako środka komunikacji, Dodatkowo, w OMGGS rokrocznie obserwowany jest wzrost wskaźników motoryzacji. W Gdańsku w 2020 wyniósł on 640, 8 poj./1000 os., w 2021 - 664 poj./1000 os. Dla całego obszaru OMGGS według obliczeń na potrzeby SUMP średni wskaźnik motoryzacji wynosi ok. **650 poj./1000 os**. Zgodnie z wynikami Kompleksowych Badań Ruchu[30 z] 2014 roku **przejazdy** wykonywane prywatnym samochodem stanowiły **ok. 41%** wszystkich podróży w całym Obszarze Metropolitalnym.

W okresie wakacyjnym zwiększa się liczba połączeń pomiędzy rdzeniem, a miejscowościami nadmorskimi położonymi na Półwyspie Helskim oraz w pasie nadmorskim od Władysławowa do Łeby i od Krynicy Morskiej do Gdańska. Zwiększa się również zagęszczenie podróży na obszarze Pojezierza Kaszubskiego.

Podział modalny podróży

[45] Analiza Aktywności i potencjału ludnościowego Województwa Pomorskiego, Obszaru Metropolitalnego i Trójmiasta w oparciu o zachowania użytkowników sieci telefonii komórkowych w 2019 r., Gdańsk–Gdynia, 2021 r.

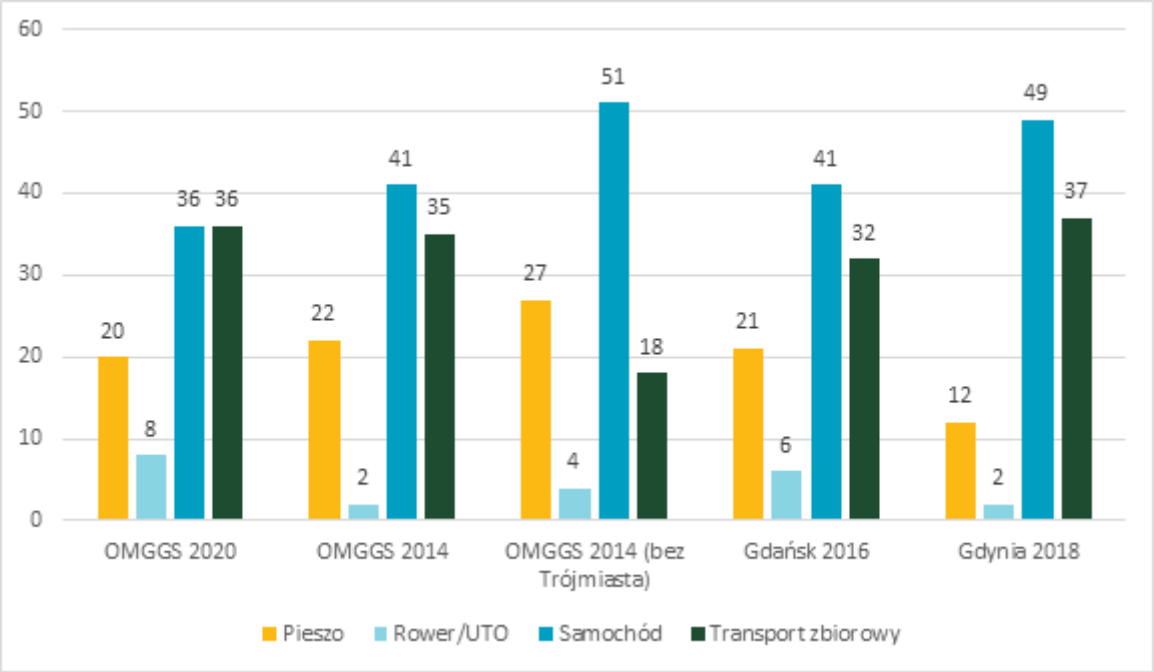
Szacując obecny podział modalny podróży, oparto się na dotychczas przeprowadzonych w OMGGS badaniach oraz aktualnym modelu ruchu dla całego obszaru. Ostatnie kompleksowe badania ruchu zostały wykonane w 2014 roku. Ich poziom aktualności jest niski, szczególnie, że od 2015 roku w OMGGS funkcjonuje Pomorska Kolej Metropolitalna, która w znacznym stopniu może wpływać na udział transportu zbiorowego w codziennych podróżach. Dużym wyzwaniem w planowaniu transportu jest brak regularnych, cyklicznych badań ruchu. Powoduje to duże trudności w wykonywaniu wiarygodnego i rzetelnego modelowaniu ruchu co wpływa negatywnie na planowanie transportu.

Dane z badań dla OMGGS 2020 zostały wykonane metodą CAWI (internetowo), zaś wyniki nie zostały rozszerzone na populację z uwagi na wielkość próby. Dodatkowo badania te zostały przeprowadzone w okresie pandemii COVID-19, która istotnie wpływała na mobilność.

Na podstawie danych można wnioskować, że mieszkanki i mieszkańcy OMGGS przemieszczają się głównie samochodem osobowym. Wartości dla samochodu osobowego i transportu zbiorowego w 2020 r. były równe, jednak może to wynikać z ogólnie mniejszego zapotrzebowania na podróże w tamtym okresie. Co ciekawe, udział podróży pieszych i rowerowych jest wyższy poza rdzeniem, charakteryzującym się na ogół lepiej rozwiniętą infrastrukturą rowerową i dobrym dostępem do usług.

Podane dane należy jednak traktować z rezerwą. Wyzwaniem jest tu uzyskiwanie spójności badań w ramach jednostek je wykonujących jak i metodyk poszczególnych opracowań. Z reguły modelowania ruchu są wykonywane przez duże jednostki samorządowe - większe gminy bądź samorząd województwa. Zwiększenie wiarygodności badań transportowych oraz poprawa ich wiarygodności jest możliwa wyłącznie przy harmonizacji danych i metodyk, co uzasadnia powołanie takich inicjatyw jak Metropolitalne Obserwatorium Transportu.

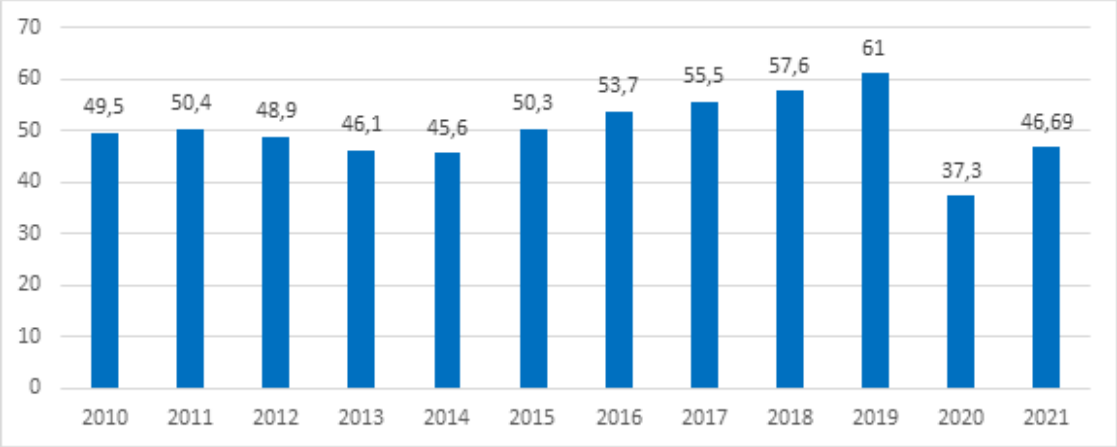
Wykres 1: Podział modalny podróży w OMGGS na podstawie dostępnych opracowań



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Gdańskiego Badania Ruchu 2016 wraz z opracowaniem transportowego modelu symulacyjnego Gdańska; Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Do Roku 2030; Zachowania transportowe mieszkańców OMGGS, Gdańsk 2020; Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych z 2018 r.

Istotnym aspektem wymagającym doprecyzowania jest wydzielenie kwestii przewozów kolejowych i transportu zbiorowego. Zmiany w charakterystyce przemieszczeń cechuje tu zróżnicowana dynamika. Przewozy kolejowe w regionie rosną, w 2021 kolej przewiozła 46,69 mln pasażerów co było drugim wynikiem w kraju. Wynik ten wiąże się m.in. z funkcjonowaniem kolei aglomeracyjnej i wysokiej gęstości zaludnienia obszarów obsługiwanych przez kolej. Wyzwaniem pozostaje nadal komfort podróży, co wiąże się ze stanem technicznym i typem taboru oraz infrastrukturą pasażerską.

Wykres 2: Liczba pasażerów kolei odprawionych na terenie województwa pomorskiego w latach 2010–2021



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Przewozy transportem zbiorowym (autobusy, trolejbusy i tramwaje) wykazują tendencje spadkową. Staje się on coraz mniej konkurencyjny wobec transportu indywidualnego.

3.2.3. Główne kierunki i wyzwania kształtowania mobilności metropolitalnej

Głównym zadaniem metropolitalnego systemu transportu jest zapewnienie możliwości sprawnego przemieszczania się między rdzeniem a otoczeniem. System powinien zapewnić możliwość wykorzystania zrównoważonych środków mobilności. Fundamentem systemu w OMGGS są **systemy kolejowe, w szczególności linie kolei aglomeracyjnej i miejskiej** oraz połączenia autobusowe i trolejbusowe. Powiązania autobusowe mają na celu **skomunikowanie gmin ościennych z rdzeniem (przewozy regionalne), dowożenie między otoczeniem rdzenia a jego centrum (połączenia miejskie**). Ważnym elementem systemu jest **skomunikowanie przewozów z węzłami przesiadkowymi,** w tym z **infrastrukturą park&ride i bike&ride**, aby ułatwić korzystanie z systemu transportu zbiorowego.

Koncepcyjnie założenia tego systemu były określone w 2006 r. przy powołaniu MZKZG. Metropolitalne dokumenty planowania transportu (m.in. STIM 2030[46]) także konsekwentnie wytyczały kierunek działania systemu oraz koniecznych zmian.

Transport w obszarze metropolitalnym opiera się o działanie różnych organizatorów: Urząd Marszałkowski organizuje przewozy kolejowe i autobusowe na szczeblu regionalnym, samorządy gminne organizują przewozy w ramach granic swoich gmin bądź we współpracy z gminami ościennymi. **Na terenie OMGGS nadal nie doszło do pełnej integracji organizacyjnej, rozkładowej, taryfowej i biletowej transportu**. Realizowane są działania mające na celu ułatwienie korzystania z transportu – Taryfa Pomorska, wspólny bilet na PKM, SKM i Polregio, emitowany przez MZKZG Bilet Metropolitalny czy honorowanie biletów ZTM przez przewozy kolejowe Marszałka Województwa. Ważnym krokiem w stronę integracji stało się rozpoczęcie **wdrażania systemu FALA, który stanowi infrastrukturę ułatwiającą cyfrową integrację biletową**. Problem braku integracji i jego skutki dla systemu transportowego metropolii był wielokrotnie identyfikowany w opracowaniach metropolitalnych[47]. Brak integracji wpływa na wysokie koszty operacyjne transportu, brak możliwości dywersyfikacji taryf, problemy z rentownością linii i utrudnienia w skoordynowaniu oferty. Dążenie do integracji transportu, poprzez powołanie nowych (Metropolitalny lub Regionalny Zarząd Transportu) lub wzmocnienie istniejących struktur (MZKZG) jest stale wskazywane jako **główny kierunek ewolucji systemu transportowego metropolii**[48]. Jedną z głównych barier jest koszt integracji, związany m.in. z kwestią rekompensaty ulg ustawowych oraz spadku sprzedaży biletów. Jednym z narzędzi mogących zbilansować koszty jest powołanie związku metropolitalnego.

3.2.4. Infrastruktura węzłów przesiadkowych

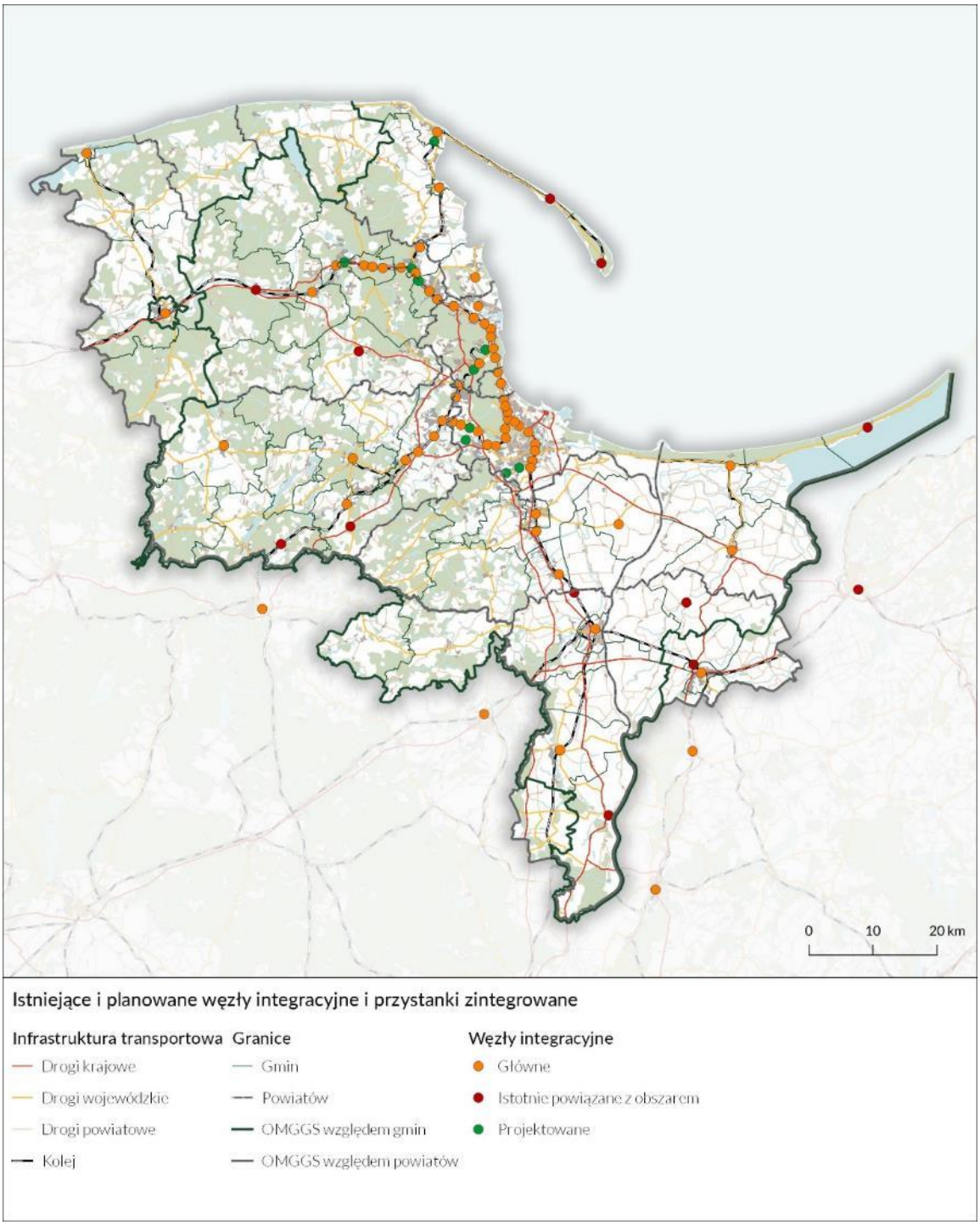
Ważnym elementem systemu transportowego jest infrastruktura przystankowa, w tym węzły przesiadkowe. Są to punkty pozwalające na dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w infrastrukturę, które jest niezbędna dla obsługi podróżnych, w tym: miejsca postojowe (park&ride, bike&ride), przystanki transportu zbiorowego, punkty sprzedaży biletów i systemy informacyjne. **Węzły przesiadkowe są niezbędnym elementem dla efektywności i wydajności działania sieci transportu zbiorowego**. Węzły pełnią różną rolę w zależności od ich lokalizacji:

[46] Komornicki T., Rosik P. 2014, Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych; OMGGS, 2015, Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Gdańsk; OMGGS, TOR, FRiL, A2P2, 2022, Raport diagnostyczno-strategiczny, Gdańsk.
[47] Ibidem.
[48] M.in, Deloitte, 2015, Ekspertyza dotycząca instytucjonalnych modeli funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym w świetle zapisów Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych - Raport końcowy, także STIM 2030.

1. Węzły poza granicami rdzenia - pełnią funkcje punktów ciążenia ruchu i zapewniają dostęp do transportu szynowego (kolei). Węzły pozwalają na poprawę obsługi na terenach o ograniczonej obsłudze transportowej;
2. Węzły na granicy z rdzeniem metropolii - mogące przechwytywać ruch dojazdowy aut do rdzenia i pozwalać na przesiadkę na miejskie systemy transportowe;
3. Węzły w granicach rdzenia pełnią rolę agregującą ruch i wprowadzającą pasażerów do systemu transportu zbiorowego, umożliwiają one także intensyfikację zabudowy w ich otoczeniu.

OMGGS realizuje działania, których celem jest standaryzacja węzłów pod względem oznakowania, informacji pasażerskiej. W poprzednim okresie finansowania w obszarze metropolii zrealizowano 26 węzłów wraz z infrastrukturą towarzyszącą - parkingami samochodowymi (ponad 3023 miejsc P&R i rowerowymi (ponad 2578 miejsc B&R) oraz 161 km dróg rowerowych. Dokumenty operacyjne na szczeblu województwa (m.in. Regionalny Plan Transportowy) wskazują na **konieczność dalszej rozbudowy tego systemu**.

Mapa 25: Węzły przesiadkowe na obszarze powiatów wchodzących w skład OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie RPT

3.2.5. Buspasy

Istotnym elementem infrastruktury transportowej są także odcinki buspasów. Infrastruktura pozwala na sprawne prowadzenie transportu autobusowego i minimalizację problemów związanych z niską przepustowością dróg. Realizacja buspasów pozwala na zwiększenie prędkości handlowej i poprawę atrakcyjności oferty. Obecnie buspasy są realizowane głównie na terenie Gdańska i Gdyni. Realizacja systemu powiązań międzygminnych może wymagać

także zastosowania tego rozwiązania na głównych ciągach dojazdowych do rdzenia metropolii.

Tabela 1: Długości buspasów w Gdańsku i Gdyni w latach 2016-21

Nazwa	**długość buspasów**					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
Miasto Gdańsk	3,4	3,3	4,1	5,4	5,5	7,3
Miasto Gdynia	2,2	3,1	3,2	7,9	8,3	8,5

Źródło: GUS

3.2.6. Infrastruktura rowerowa

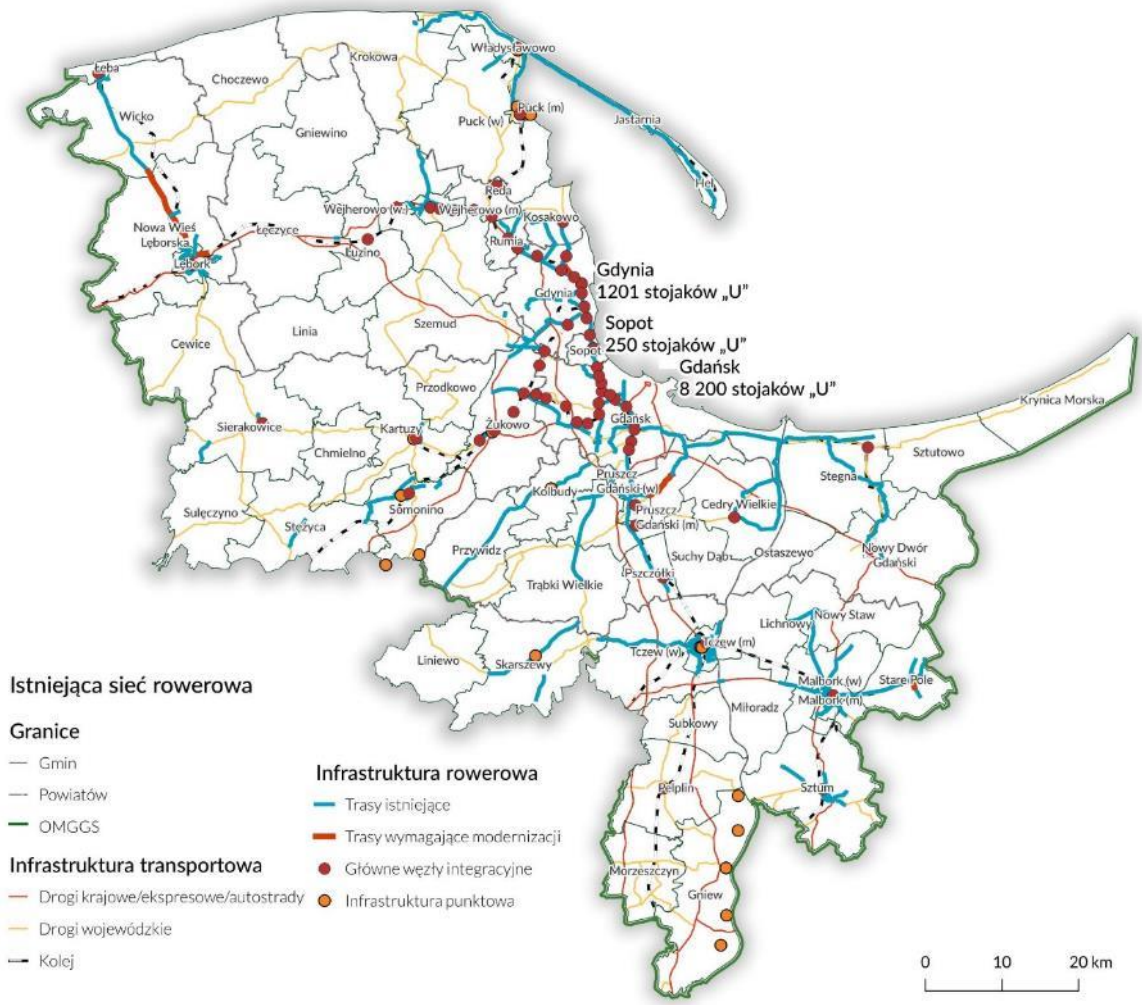
Sieć rowerowa na terenie OMGGS jest niejednorodna, z najwyższą gęstością na obszarach zurbanizowanych. Najdłuższą siecią rowerową może się pochwalić Gdańsk, w którym ta sieć mierzy 851,2 km. Wśród miast o najwyższej długości liniowej infrastruktury rowerowej, poza Gdańskiem, należy wymienić Gdynię, Sopot oraz Tczew. W sumie na terenie OMGGS (poza rdzeniem) znajduje się około 601,8 km tras rowerowych[49].

Liniowa sieć rowerowa uzupełniona jest infrastrukturą punktową. Składają się na nią przede wszystkim parkingi rowerowe oraz stojaki rowerowe, ale także miejsca postojowe dla rowerzystów czy stacje napraw rowerów. Największa liczba stojaków rowerowych znajduje się w Trójmieście oraz w Tczewie. Ponadto na całym OM rozlokowanych jest 26 kluczowych węzłów integracyjnych wybudowanych lub zmodernizowanych w ostatnich latach w ramac programu mającego na celu poprawę integracji transportu publicznego m.in. z transportem rowerowym.

Szlaki rowerowe należą do bardzo istotnych atrakcji turystycznych Obszaru i jednocześnie stanowią sieć dojazdową do innych atrakcji turystycznych.

[49] Dane na podstawie „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim", PBPR 2021 r.

Mapa 26: Aktualna sieć rowerowa (transportowa) na obszarze powiatów tworzących OMGGS.*



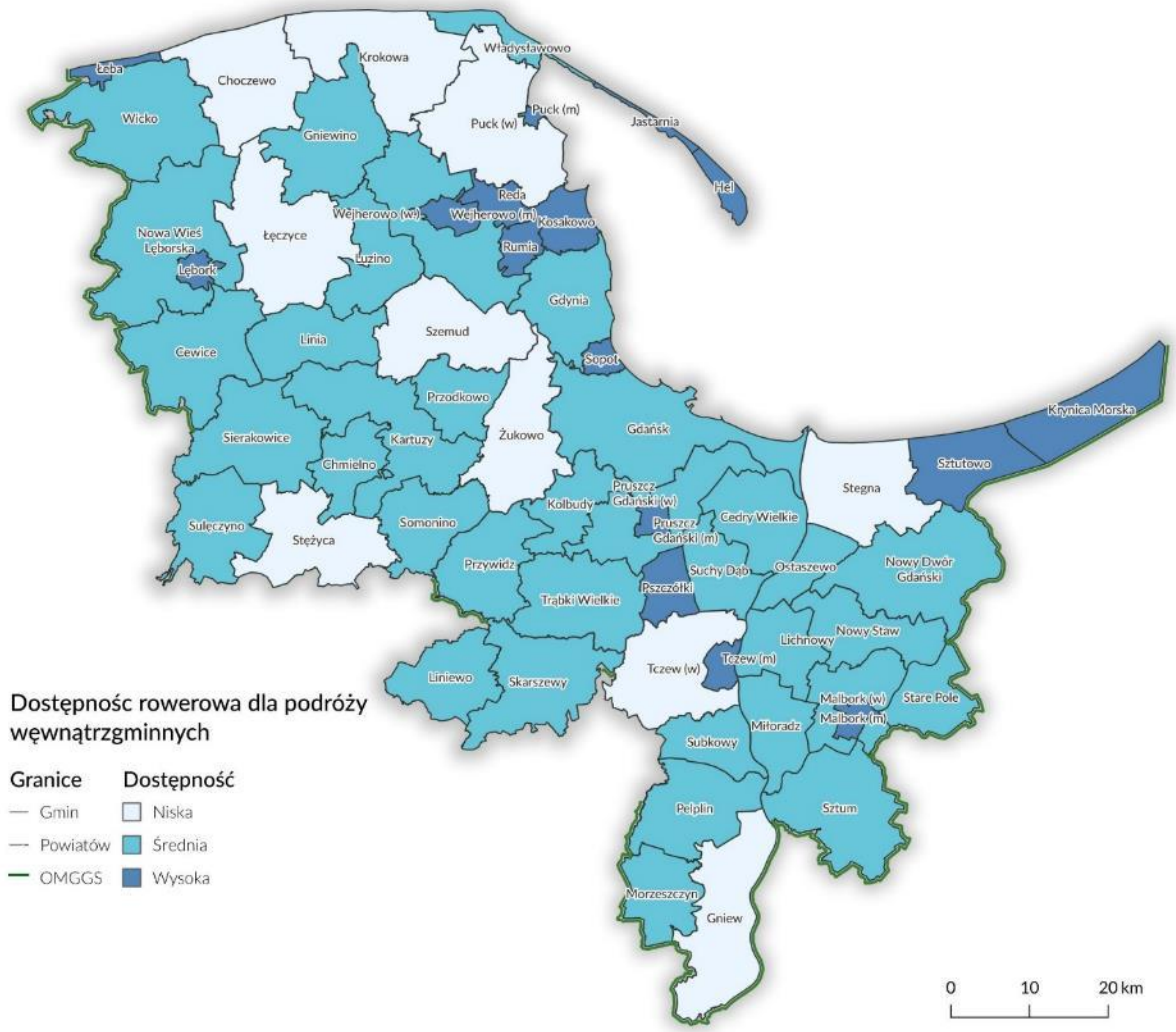
Źródło: opracowanie własne danych z urzędów gmin i miast oraz analizy rynku.

** Na mapie, na obszarach największych miast (Gdańsk, Gdynia, Sopot), uwzględniano jedynie główne trasy rowerowe, aby zachować czytelność układu.*

Jak wynika z badań[50], aż 79% podróży realizowanych w województwie pomorskim odbywa się w obrębie własnej gminy. Zatem przy zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury oraz organizacji ruchu można te podróże w dużej mierze zrealizować rowerem lub UTO. Większość OM to gminy o średniej lub dobrej dostępności rowerowej.

[50] Analiza aktywności i potencjału ludnościowego województwa pomorskiego, obszaru metropolitalnego i Trójmiasta w oparciu o zachowania użytkowników sieci telefonii komórkowych w 2019 r. Gdańsk–Gdynia, 2021 r.

Mapa 27: Dostępność rowerowa poszczególnych gmin i powiatów na terenie OMGGS w podróżach wewnątrzgminnych.



Źródło: opracowanie własne.

Obecnie już 10 gmin ma ponad 90% pokrycie terenu dostępnością rowerową do głównych węzłów transportowych na dystansie 5 km, a 21 gmin na dystansie do 10 km. Średnio na terenie OMGGS mieszkanki i mieszkańcy z 31% obszaru mają możliwość dotarcia rowerem do węzła przesiadkowego w odległości do 5 kilometrów, a 27% w odległości od 5 do 10 kilometrów.

Głównym wyzwaniem pozostaje nadal nieciągłość linii rowerowych jak i ich nierówna dystrybucja. Gminy rdzenia posiadają wyższą gęstość infrastruktury i drogi tworzą spójne elementy sieci. Dużo słabiej funkcjonują powiązania międzygminne bądź elementy infrastruktury na terenach podmiejskich i wiejskich. Brak bezpiecznej infrastruktury w postaci np. wydzielonych dróg i spójnych dróg rowerowych jest istotną barierą dla korzystania

z roweru[51]. Równie ważnym problemem jest nadal niska świadomość funkcjonowania roweru jako równorzędnego środka transportu, na co m.in. wpływa niski dostęp do infrastruktury dla ruchu rowerowego.

3.2.7. Rower publiczny

Bardzo ważnym elementem współczesnego systemu rowerowego są współdzielone formy rowerów i UTO. Szansą dla rozwoju ruchu rowerowego OMGGS miał być System Roweru Metropolitalnego (Mevo). System, planowany od 2016 roku, a uruchomiony w 2019 roku, obejmował 14 gmin. Przez 7 miesięcy jego działania zarejestrowało się w nim ponad 160 tysięcy użytkowników, którzy wypożyczyli rowery łącznie ponad 2,2 mln razy. W szczytowych momentach w wybranych gminach, każdy rower był wypożyczany nawet 20 razy dziennie. Wyniki te świadczą o wysokim zapotrzebowaniu na taki system, ale przede wszystkim chęci mieszkanek i mieszkańców metropolii do korzystania z rowerów współdzielonych, co widoczne jest również w wynikach badań społecznych zrealizowanych na potrzeby planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

W najbliższym czasie nastąpi uruchomienie projektu Mevo 2.0. Ma on być systemem mieszanym z 4 099 rowerami, w tym 1 000 rowerów tradycyjnych i 3 099 z napędem elektrycznym. System będzie składał się z 717 stacji (wcześniej 660). W system włączone zostaną gminy Kosakowo i Kolbudy.

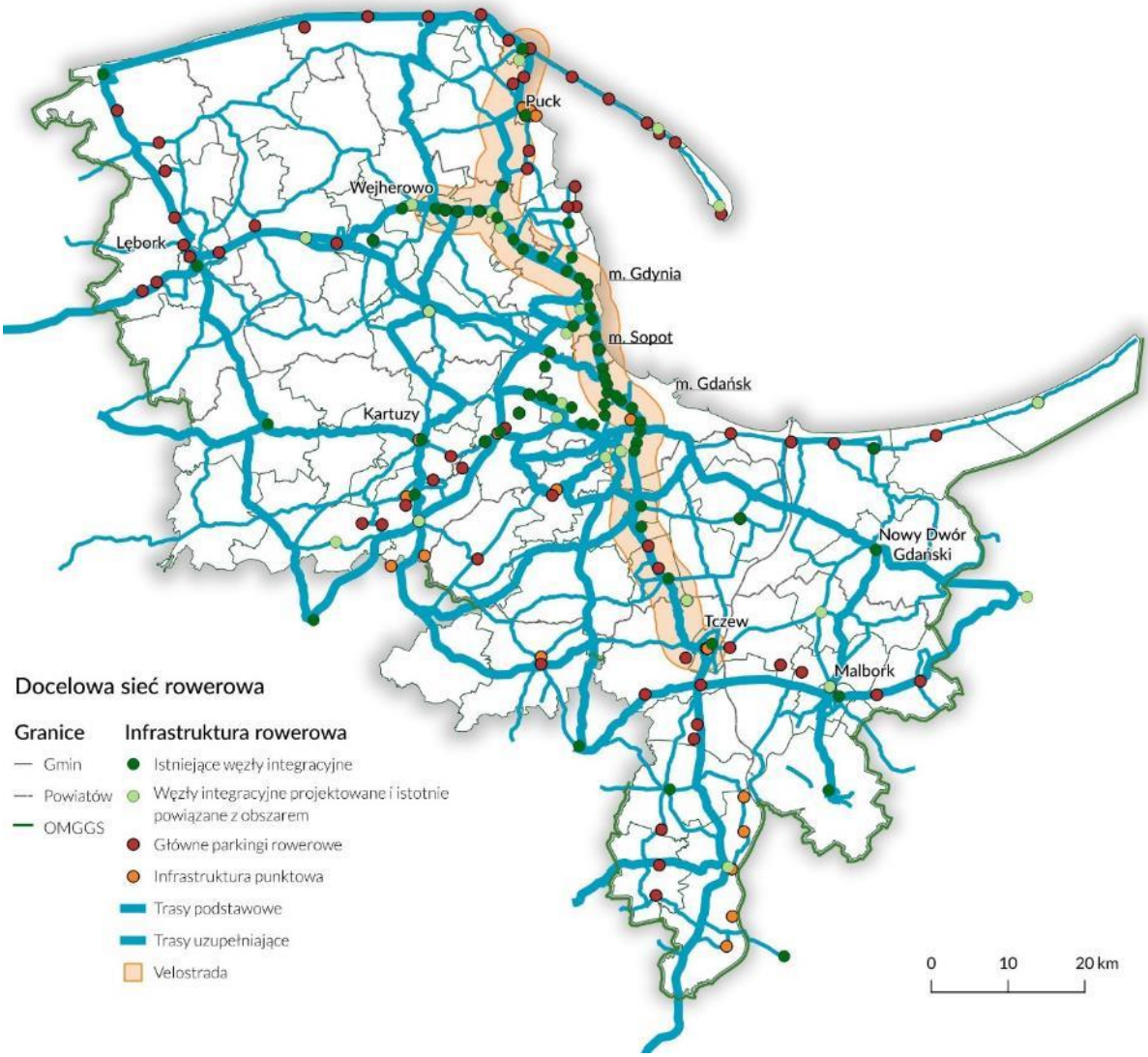
3.2.8. Koncepcja sieci transportu rowerowego OMGGS

W roku 2017 na zlecenie OMGGS zostały opracowane Wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg. Dokument zawiera podstawowe założenia dotyczące planowania, projektowania i oznakowania infrastruktury rowerowej. Wyzwaniem jest brak umocowania formalno-prawnego standardów, co przełożyło się na niską skuteczność ich stosowania. Ważną zmianę formalno-prawną niesie wdrażanie rządowych standardów projektowania dróg rowerowych (WR-D-41-1, WR-D-41-2, WR-D-41-3), które będą wspierały rozwój infrastruktury.

W 2021 na zlecenie PBPR w ramach prac nad Regionalnym Programem Transportowym opracowano dokument pn. „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim", na podstawie którego zakłada się, że w najbliższej perspektywie finansowej UE główny nacisk będzie kładziony na budowę tras o charakterze transportowym międzyregionalnym. Analizy SUMP OMGGS wskazują na niepełny charakter tras wskazywanych w RPS i konieczność uzupełnienia sieci w ramach działań własnych gmin. Działanie to będzie miało znaczenie w budowaniu spójności sieci powiązań rowerowych.

[51] Na problem braku ciągłości wskazywano w badaniach pt. "Diagnoza polityki rowerowej 14 gmin przystępujących do realizacji projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S" w 2017 r. oraz w Raporcie Diagnostyczno-Statystycznym SUMP OMGGS.

Mapa 28: Koncepcja sieci rowerowej gmin i powiatów OMGGS w połączeniu z gminami ościennymi



Źródło: opracowanie własne z uwzględnieniem propozycji odcinków sieci rowerowej zawartych w opracowaniu pt. „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim".

3.2.9. Pozostałe działania związane ze zmianami zachowań transportowych w OMGGS

Oprócz zmian infrastrukturalnych gminy metropolii realizują działania popularyzatorskie, mające na celu zachęcać do skorzystania z innych środków transportu niż auto. Należy wymienić takie flagowe działania jak flagową kampanię Miasta Gdańska, "Rowerowy Maj". Jest ona prowadzona krajowo w 2023 r. wzięło udział 259 474 aktywnych uczestników, zrealizowano 5 849 954 przejazdów, osiągnięto 40% frekwencji rowerowej. W projekt jest już zaangażowanych 41 miast i gmin, 1 323 placówek i 18 663 klas i grup.

W grze „Kręć kilometry dla Gdańska" swoje drużyny utworzyły 443 firmy/zakłady pracy – o 49 więcej niż w 2021 r., zespoły utworzyło też 39 szkół średnich – o 9 więcej niż rok temu, a także 9 uczelni oraz mieszkańcy ze wszystkich (35) dzielnic Gdańska. Łącznie dało to 4631

aktywnych uczestników (o 130 osób więcej niż w roku ubiegłym), którzy wykręcili ponad 2,5 miliona kilometrów, o 307 530 km więcej niż w roku poprzednim. Dzięki tym przejazdom ograniczono emisje CO2 do atmosfery o ponad 632 tony, co stanowiło o 77 ton więcej w stosunku do 2021 roku.

Równie istotnym polem działania jest poprawa bezpieczeństwa ruchu, dzięki poprawie infrastruktury rowerowej, piesze, działaniom prewencyjnym spada liczba ofiar wypadków. Według danych KWP na Pomorzu w 2022 roku doszło do 1596 wypadków drogowych, w wyniku których 1944 osoby zostały ranne, 101 osób zmarło. Odpowiednio w roku 2021 odnotowano 1781 wypadki drogowe, w których 2068 osoby zostały ranne, a 118 zmarło. Według danych GUS i Policji wypadki komunikacyjne stale odpowiadają za 50% śmierci dzieci i młodzieży (do lat 18) w skali kraju.

W obszarze bezpieczeństwa pieszych rok 2022 przyniósł znaczną poprawę. W całym województwie wypadków z udziałem pieszych było 336 (o 48 mniej niż w 2021 r.), 321 pieszych zostało rannych (o 41 mniej niż w 2021 r.), a 24 – zabitych (o 7 mniej niż w 2021 r.). W 2022 r. nastąpił również spadek liczby wypadków na przejściach dla pieszych. W 2022 roku takich zdarzeń było 168 (mniej o 22), w ich wyniku rannych zostało 159 pieszych (o 27 mniej), a zginęło 12 pieszych (ten sam poziom co w roku 2021). Potwierdza to stałą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie oraz sens wprowadzania zmian w tym obszarze.

3.3. Potencjał gospodarczy i społeczny

3.3.1. Struktura i znaczenie gospodarki subregionu

Struktura gospodarki OMGGS

Województwo pomorskie w 2021 roku znalazło się na siódmym miejscu w kraju pod względem wytworzonego PKB oraz na piątym pod względem PKB per capita. Jest także województwem o najwyższym wzroście wskaźnika PKB w Polsce[52]. Województwo od lat znajduje się na czwartym miejscu w kraju pod względem liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, co może świadczyć o wysokim poziomie przedsiębiorczości mieszkańców tego regionu.

OM jest jednym z najlepiej rozwijających się gospodarczo regionów kraju. Rdzeń OMGGS odpowiedzialny jest za wytwarzanie ponad połowy regionalnego PKB. W Trójmieście notowany jest też najwyższy w województwie wskaźnik PKB per capita, a razem z podregionem gdańskim (powiaty gdański, kartuski, nowodworski, pucki, wejherowski) wytwarza ok. 66% regionalnego PKB. Rdzeń skupia również większość inwestycji z udziałem

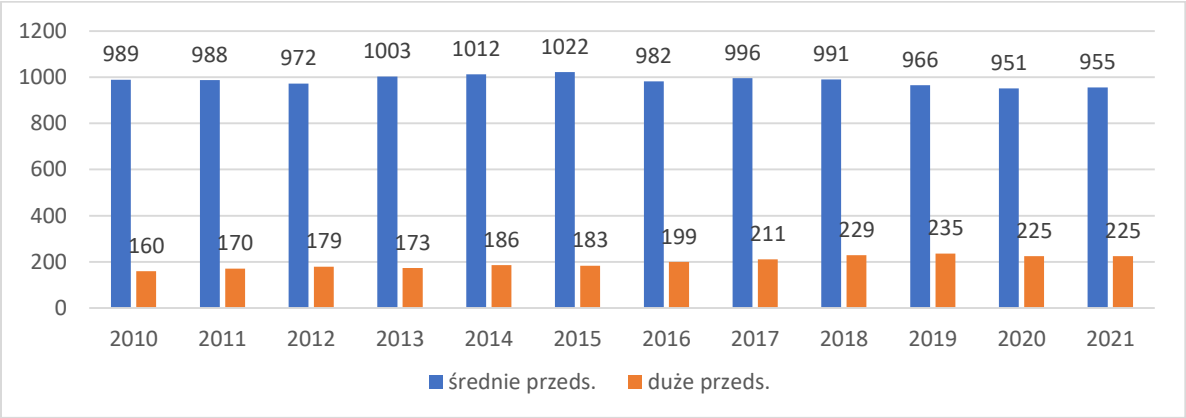
[52] 15,8% nominalnego wzrostu PKB wobec 12,2% dla Polski - por. https://businessinsider.com.pl/gospodarka/oto-gdzie-powstaje-polski-pkb-najszybciej-rozwija-sie-pomorze/fj339dw, (dostęp 24.03.2023 r.)

kapitału zagranicznego w regionie[53]. Wiodąca w regionie rola Trójmiasta jako ośrodka gospodarczego przekłada się na znaczną siłę ciążenia w podróżach do pracy oraz generowanie ruchu ponadregionalnego i międzynarodowego.

Liczba średnich przedsiębiorstw na Pomorzu nieznacznie zmieniła się w ostatniej dekadzie, jednak można zauważyć ich spadek w latach 2019-2021.

Natomiast liczba dużych przedsiębiorstw w województwie pomorskim wzrosła w latach 2010-2021 o 55 podmiotów, co świadczy o znaczących inwestycjach poczynionych przez silne i kluczowe dla poszczególnych sektorów przedsiębiorstwa[54].

Rysunek 2: Liczba średnich i dużych przedsiębiorstw na Pomorzu w latach 2010-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Widoczne są jednak znaczące różnice w strukturze gospodarki obszaru.

Rdzeń OM wykazuje dużą specjalizację w sektorach opartych na wiedzy i technologii (największe w Polsce nasycenie miejscami pracy w sektorze BPO/SSC, dominacja podsektora KPO w sektorze BPO[55], znaczący udział Trójmiasta na rynku przedsiębiorstw wykorzystujących wysokie i średniowysokie technologie), w sektorze stoczniowym oraz logistyce. Ważnymi dla Trójmiasta sektorami są również produkcja biżuterii (bursztynnictwo), turystyka i edukacja, w tym edukacja wyższa.

Z kolei poza rdzeniem metropolii silne są: sektor spożywczy, w tym przetwórstwo ryb (szczególnie w powiecie puckim), przemysł drzewno-meblowy (Kaszuby) oraz budowlany. Na obszarach poza rdzeniem widać przesunięcie w stronę sektorów pracochłonnych, o niższej intensywności technologicznej. Gminy wiejskie oddalone od rdzenia są w dalszym ciągu gminami o dużym znaczeniu rolnictwa, niemniej jednak niewiele jest jednostek, w których ta gałąź gospodarki dominuje.

---

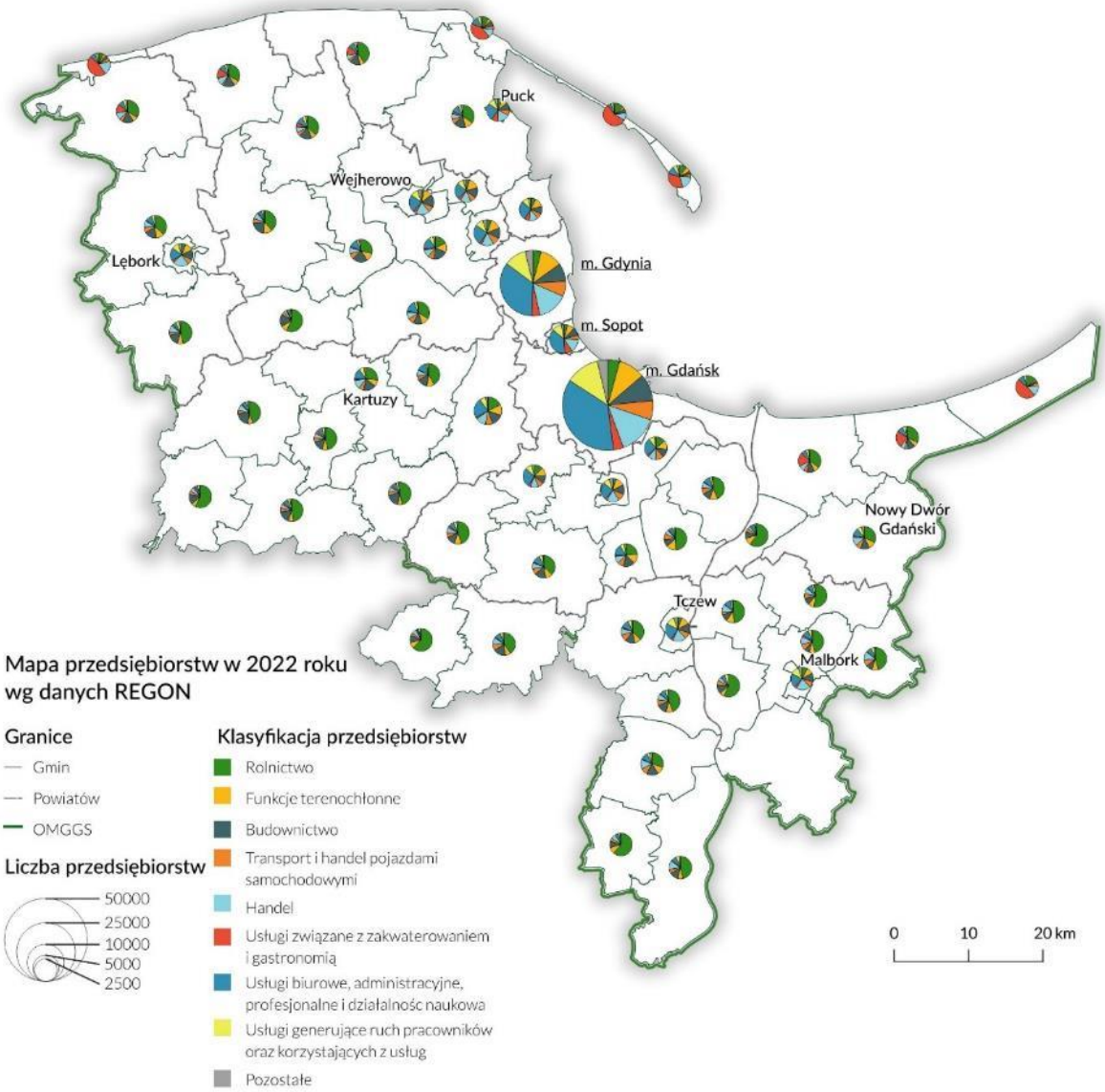
[53] Wg danych GUS za rok 2020 47,6% PKB regionu w podregionie Trójmiejskim, 19% PKB regionu w podregionie Gdańskim. W 2020 PKB *per capita* w Trójmieście wyniosło 84474, w podregionie gdańskim 42662, a w regionie pomorskim 57680.

[54] Bank Danych Lokalnych GUS

[55] Raport „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2022", Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL).

W pasie nadmorskim, w gminach kaszubskich oraz w Malborku duże znaczenie ma turystyka.

Mapa 29: Liczba miejsc pracy w OMGGS w 2021 roku wg danych REGON z podziałem na wielkość przedsiębiorstw.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON

Do branż priorytetowych dla rdzenia metropolii zalicza się sektor ICT, energetykę, branżę farmaceutyczną i kosmetyczną, sektor usług BPO, szeroko rozumianą logistykę oraz branżę motoryzacyjną.

Oprócz tego w województwie pomorskim działa program wsparcia inteligentnych specjalizacji (ISP) w określonych obszarach:

- ISP 1 – Technologie offshore i portowo-logistyczne;
- ISP 2 – Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie;
- ISP 3 – Technologie ekoefektywne w produkcji, przesyle, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie;

- ISP 4 – Technologie medyczne w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia.

Zgodnie z opublikowanym w pierwszym kwartale 2023 roku raportem fDi Intelligence, województwo pomorskie znalazło się na 5 miejscu wśród najlepszych regionów inwestycyjnych w Europie w kategorii regionów średniej wielkości. Świadczy to o niepodważalnym sukcesie w tworzeniu bezpiecznego i atrakcyjnego środowiska dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Pomorze zostało nagrodzone wysokim miejscem w rankingu dzięki wysokiemu potencjałowi ekonomicznemu, kapitale ludzkim o wysokiej jakości, efektywności kosztów dla biznesu, dostępności transportowej oraz otwartości na inwestycje[56].

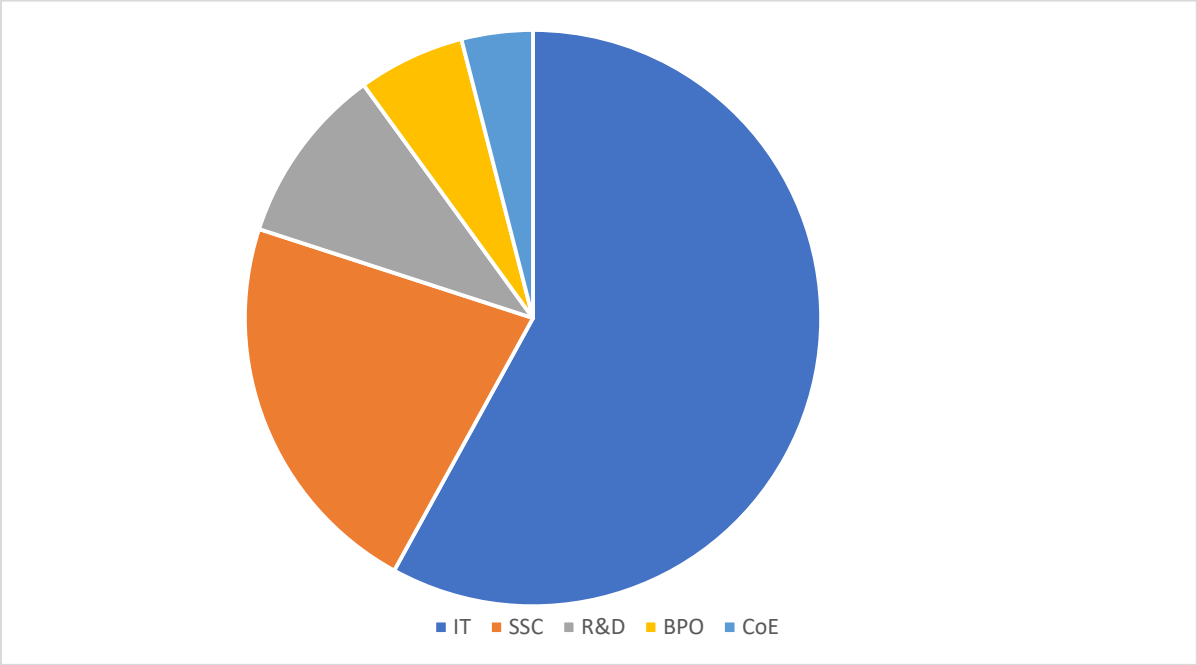
W ciągu ostatniej dekady województwo pomorskie charakteryzowało się silną dynamiką rozwoju – w latach 2010-2019 zanotowano znaczący spadek bezrobocia z 8,5% do 2,8%, a liczba ludności aktywnej zawodowo wzrosła do ponad 1 mln [57]. Duży udział w sukcesie województwa w ostatnich latach miały bezpośrednie inwestycje zagraniczne. W latach 2013-2023 zrealizowano ponad 170 projektów w tej kategorii, które stworzyły ponad 22 tys. miejsc pracy. Inwestycje realizowały takie przedsiębiorstwa jak: Bayer, Epam, Alteams Group, ThyssenKrupp, State Street, Aptiv, PwC, Nordea, Sii, czy Capgemini[58].

Nowoczesne usługi biznesowe

Na szczególną uwagę zasługuje sektor nowoczesnych usług dla biznesu (BSS). W 2020 roku istniały 162 centra BSS, z których ok. 58% należało do branży IT, 22% do branży SSC, a ok. 10% do branży R&D[59], W latach 2021-kolejne 22 centra, co oznacza największą dynamikę w Polsce (23,5% miejsc pracy wygenerowanych w tym okresie przez nowe centra zlokalizowane w Polsce). Obecnie Trójmiasto to czwarta najważniejsza lokalizacja dla tego rynku w Polsce – po Warszawie, Krakowie i Wrocławiu, z wyraźną przewagą nad kolejnymi aglomeracjami[60].

[56] https://investinpomerania.pl/aktualnosci/pomorskie-piatym-najlepszym-regionem-inwestycyjnym-w-europie/
[57] Wkład do strategii BIZ 2021-2027, Invest in Pomerania.
[58] European Cities and Regions of the Future 2023, fDi Intelligence.
[59] Stan Sektora nowoczesnych Usług Dla Biznesu w Trójmieście, 2021.
[60] Raport „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2022", Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL).

Rysunek 3: Typy centrów sektora nowoczesnych usług dla biznesu w 2020 r.

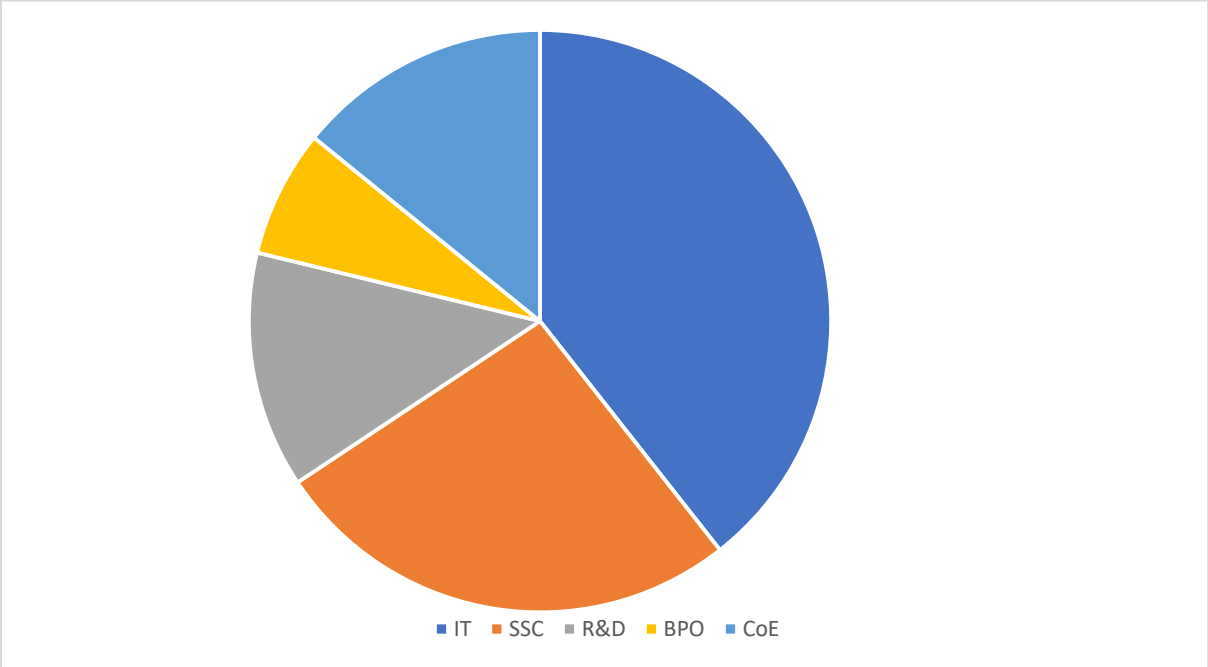


Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu o stanie sektora BSS w Trójmieście 2021

Najwięcej osób z tego sektora zatrudnionych było w branży IT, które stanowiły 39% wszystkich pracowników centrów BSS. Warto natomiast zwrócić uwagę na wielkość zatrudnienia w tzw. Centers of Excellence (np. State Street, PwC), które zatrudniały ok. 14% wszystkich pracowników sektora usług dla biznesu w Trójmieście[61].

[61] Stan Sektora nowoczesnych Usług dla Biznesu w Trójmieście, 2021.

Rysunek 4: Struktura zatrudnienia w centrach BSS w Trójmieście w 2020 r.

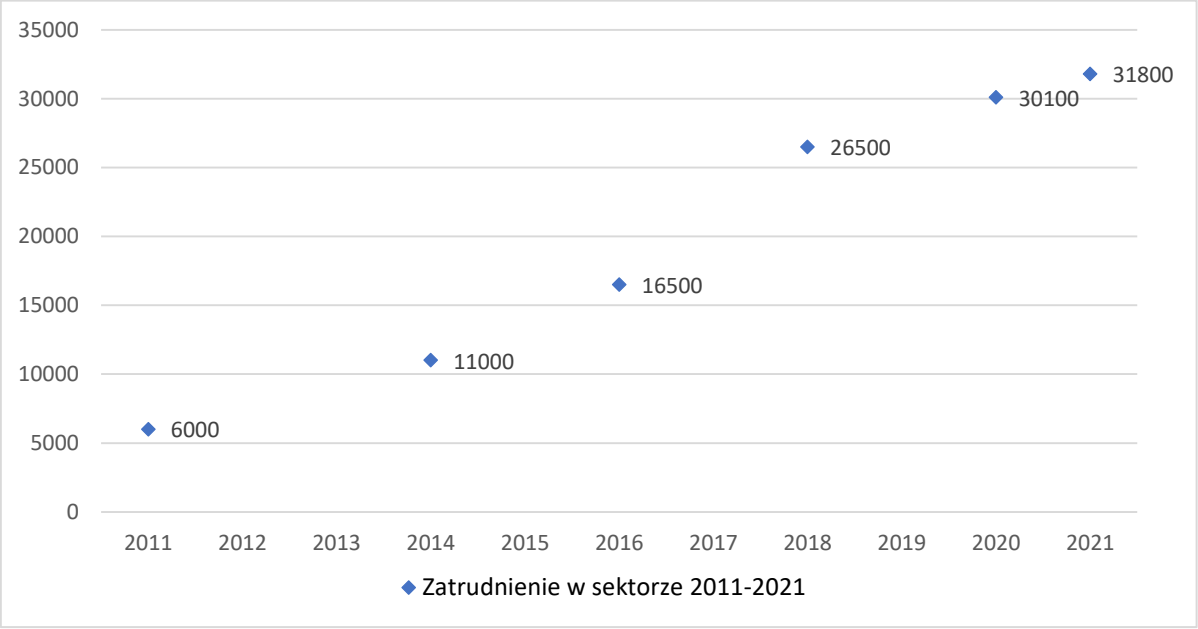


Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu o stanie sektora BSS w Trójmieście 2021

Zatrudnienie w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu rośnie nieprzerwanie od 2011 roku, kiedy wynosiło zaledwie 6 tys., do przeszło 32 tys. w 2022 roku[62]. Świadczy to o stałym rozwoju regionu i jego rosnącej atrakcyjności dla inwestorów oraz dużych przedsiębiorców[63].

[62] Raport „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2022", Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL).
[63] BSS in Tricity 2020 Status report, Invest in Pomerania.

Rysunek 5: Zatrudnienie w sektorze BSS w Trójmieście w latach 2011-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu o stanie sektora BSS w Trójmieście 2021

Znaczenie portów dla gospodarki subregionu

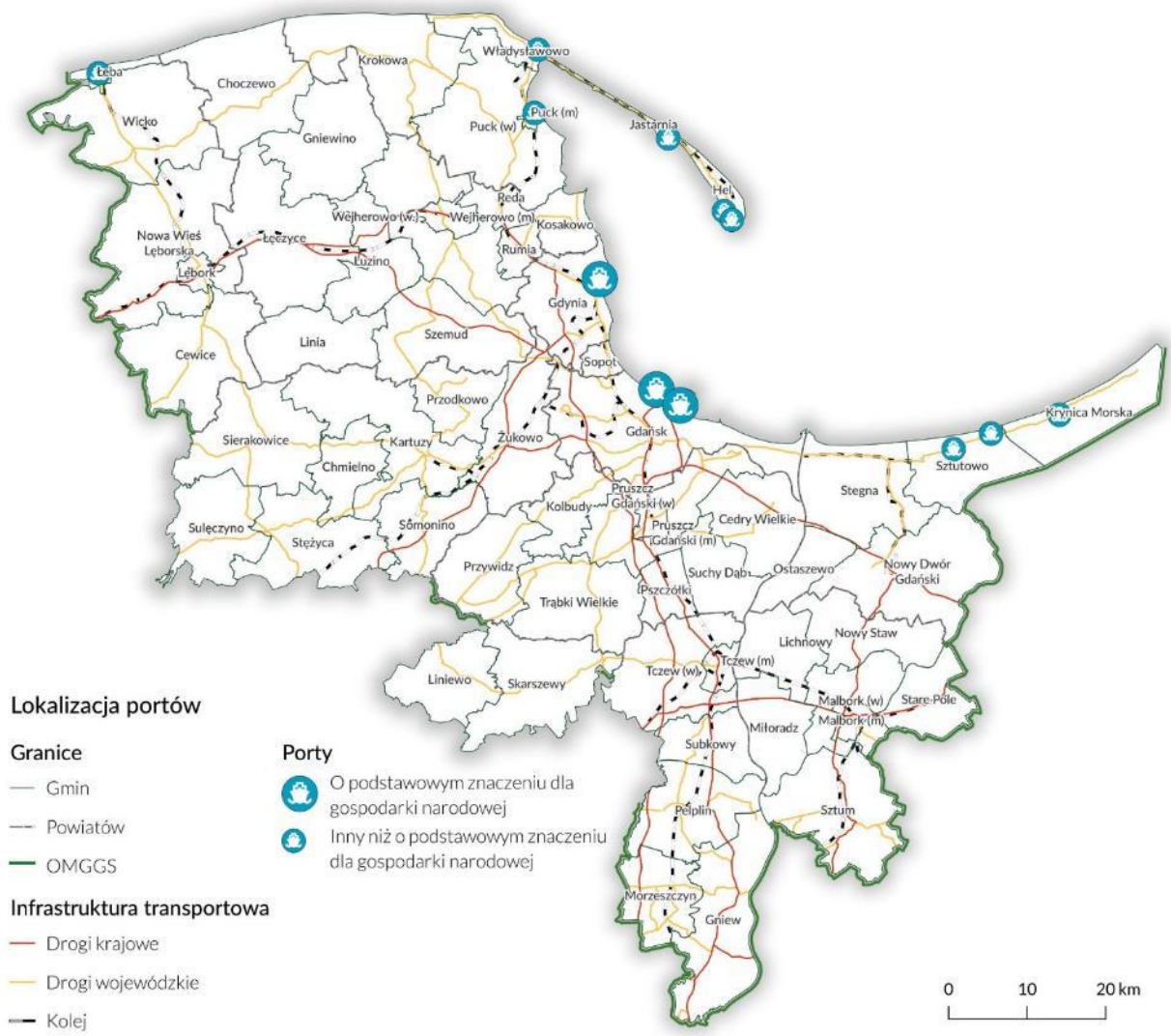
W OM znajdują się porty morskie o dużym znaczeniu dla gospodarki kraju:

- port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – port w Gdańsku oraz port w Gdyni;
- porty inny niż o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – port we Władysławowie, w Jastarni, Hel-Zachód, w Pucku, w Nowym wiecie, w Krynicy Morskiej, w Kątach Rybackich;
- morski port Wojenny Hel-Zachód.

W OM znajdują się dwa porty morskie sieci TEN-T: Port Morski Gdańsk i Port Morski Gdynia. W 2021 r. obroty ładunkowe w portach Gdańsk i Gdynia wyniosły około 61,5 mln. ton, co stanowi o 17% więcej niż w 2017 r. Realizowane były głównie w gdańskim terminalu DCT Gdańsk S.A.[64].

[64] Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Szczecin 2021.

Mapa 30: Lokalizacja portów morskich



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIPAM

Dzięki znacznemu wzrostowi przeładunków kontenerowych porty w Gdańsku i w Gdyni są coraz silniejszym graczem na rynku globalnym, także w porównaniu do portów w Niemczech i w Holandii, co wynika z rozbudowującej się infrastruktury transportowej warunkującej dostęp do portów. Jednakże pomimo wielu inwestycji w ostatnich latach poziom rozwoju tej infrastruktury jest wciąż niewystarczający. Obecnie stan techniczny infrastruktury dostępowej do portów morskich w obrębie ostatniego kilometra („last mile") powoduje ograniczenia w drogowych i kolejowych przewozach ładunków, a w przyszłości mogą się także pojawić ograniczenia w zakresie przepustowości.

W celach zwiększenia obrotu ładunków Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. planuje do realizacji projekty „Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T" oraz „Baltic Hub – załadowanie obszaru morskiego i budowa trzeciego nabrzeża głębokowodnego w Porcie Północnym".

Głównymi priorytetami portu w Gdyni jest budowa **Portu Zewnętrznego** wraz z infrastrukturą do obsługi statków wycieczkowych oraz zagospodarowanie terenów **Doliny Logistycznej**. Realizacja tych projektów przyczyni się do wzrostu konkurencyjności Portów Gdańska i Gdyni, wzmocnienia potencjału przeładunkowego oraz zwiększenia przepustowości, a poprawie ulegną jakość i standard obsługi statków oraz warunki pracy. Porty stanowią także zaplecze infrastrukturalne dla rozbudowy energetyki wiatrowej offshore.

Rozbudowie portów towarzyszy rozbudowa zaplecza logistycznego. Wśród strategicznych inwestycji w tym zakresie należy wymienić budowę tzw. „suchego portu" – **kontenerowego terminala intermodalnego w** Zajączkowie.

Z punktu widzenia obsługi ruchu pasażerskiego kluczową zrealizowaną inwestycją jest modernizacja terminala promowego w Gdyni.

Potencjał rozwoju gospodarczego

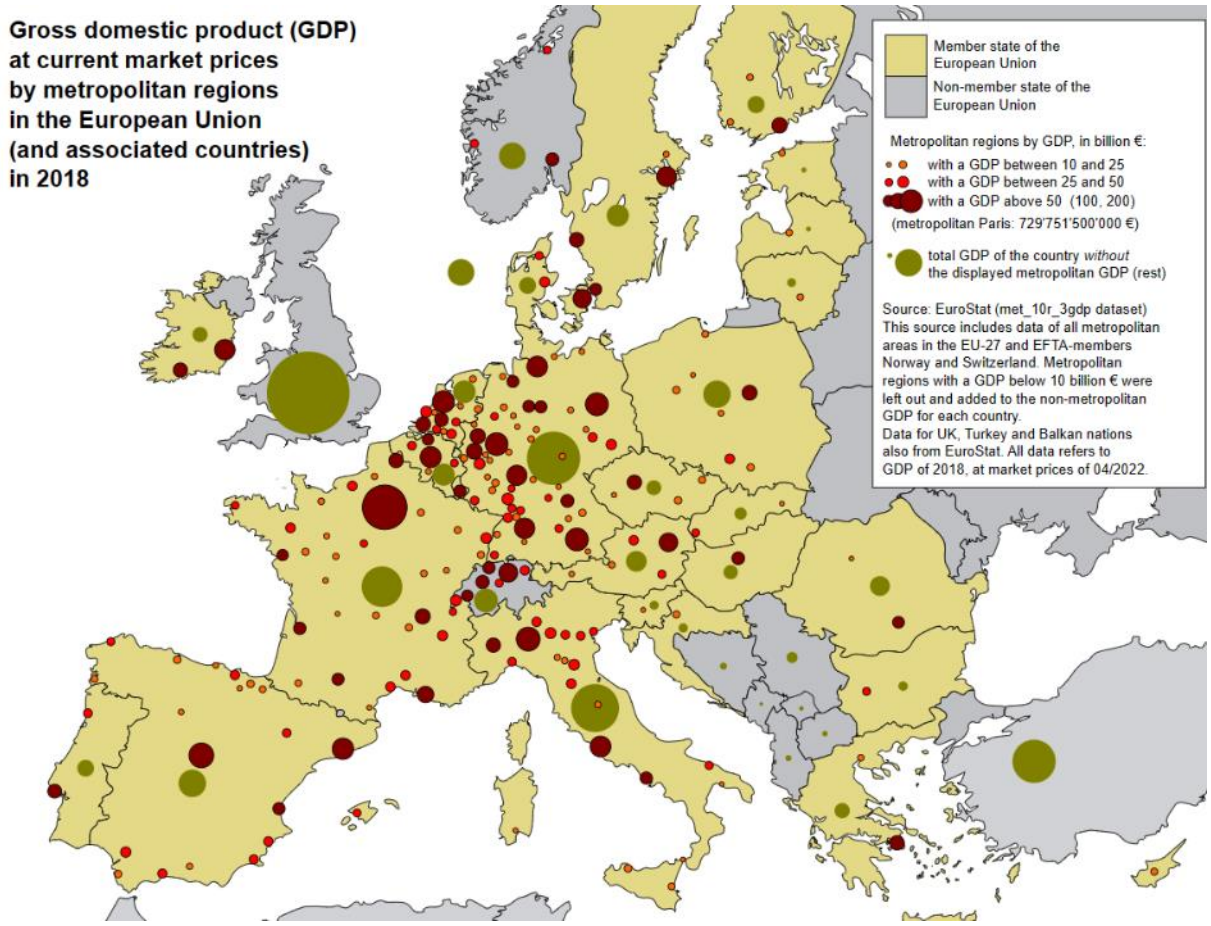
W ostatnich kilkunastu latach polskie metropolie przeżywały swój gwałtowny rozwój mierzony zmianą poziomu PKB czy przyrostem zatrudnienia. Gospodarka zasilana popytem wewnętrznym, rosnącym eksportem oraz transferom ze środków zewnętrznych przeobrażała się w kierunku bardziej efektywnej i innowacyjnej.

Główne kierunki rozwoju gospodarki regionu, w kontekście globalnej i europejskiej pozycji konkurencyjnej, będą wiązały się z dalszą rozbudową zaplecza portowo-logistycznego oraz branż powiązanych z logistyką i szeroko rozumianą branżą morską. Już teraz jest to dziedzina podlegająca znacznej klasteryzacji. Znaczące inwestycje w rozwój infrastruktury energetycznej - siłownie offshore, energetyka atomowa będą czynnikiem kształtującym dalszy rozwój gospodarki – zarówno w samym sektorze wytwarzania energii, jak i w innych branżach zainteresowanych bezpieczeństwem dostaw energii. Na Pomorzu kluczowym projektem będzie budowa elektrowni atomowej w Choczewie oraz rozbudowa jej zaplecza pod względem infrastruktury oraz kadr pracowników.

Równie istotnym obszarem, ze względu na obecność firm IT, uczelni wyższych oraz już funkcjonujących firm zaplecza biznesu jest dalsza cyfryzacja wszystkich branż gospodarki.

Warto jednak pamiętać, że mimo gwałtownego wzrostu produktywności gospodarki OMGGS, jej siła na mapie Europy jest niewielka. W związku z tym, że kończą się atuty, dzięki którym polskie regiony rozwijały się w ostatniej dekadzie (dostępna i tania podaż pracowników, środki unijne na inwestycje), dalszy rozwój możliwy będzie zapewne głównie poprzez wzrost efektywności pracy i zwiększenie innowacyjności, która pozwala przedsiębiorstwom stać wysoko w łańcuchach dostaw. Ze względu na wysokie znaczenie powiązań globalnych i łańcuchów logistycznych, kluczowym czynnikiem warunkującym poprawę produktywności będzie umiejętność internacjonalizacji działań przedsiębiorstw operujących w regionie.

Mapa 31: PKB w cenach rynkowych według regionów metropolitalnych w Unii Europejskiej w 2018 roku



Źródło: Wikimedia Commons na podstawie danych Eurostat

Atrakcyjność rynku pracy

OMGGS jest dynamicznie rozwijającym się rynkiem pracy, z dużą różnorodnością firm i sektorów, takich jak IT, logistyka, przemysł stoczniowy oraz usługi biznesowe. Region ten jest atrakcyjny dla wielu osób poszukujących pracy, zwłaszcza dla tych z wykształceniem technicznym lub naukowym.

Jeśli chodzi o zarobki, metropolia jest jednym z najatrakcyjniejszych regionów w Polsce. Średnie wynagrodzenie w subregionie wynosi około 5 500 złotych brutto miesięcznie. Jednocześnie koszty życia są niższe niż w innych europejskich metropoliach, co oznacza możliwość podwyższenia jakości życia w OM.

Problemem, który warto zauważyć, jest duże zróżnicowanie dochodów na terenie OMGGS. Średnie wynagrodzenie w Gdańsku przekracza 7 tys. brutto (jest to wartość na poziomie Krakowa, Wrocławia czy Poznania, nieznacznie tylko niższa niż w Warszawie), podczas gdy dane dla powiatów pozardzeniowych są znacznie niższe (np. powiat wejherowski – ok. 5 tys. brutto).

Porównując Trójmiasto z innymi europejskimi metropoliami o podobnym potencjale ludnościowym, takimi jak na przykład Helsinki, Tallinn czy Oslo, okazuje się, że zarobki w Trójmieście nie są konkurencyjne w wartościach bezwzględnych. Przykładowo,

w Helsinkach średnie wynagrodzenie wynosi około 4 500 euro brutto miesięcznie. OMGGS jest jednak w stanie konkurować niższymi kosztami życia, co sprawia, że różnica w wynagrodzeniach nie jest aż tak dotkliwa.

Działalność badawczo-rozwojowa

Jak wskazują dane NCBiR[65], Polska pod względem intensywności nakładów na B+R zaczyna osiągać poziom porównywalny z krajami Europy Południowej (Hiszpanii – 1,43%, Włoch – 1,49%, Grecji – 1,44%), w których te nakłady rosną zauważalnie wolniej. Polski wskaźnik jest także wyższy niż w niektórych krajach Europy Zachodniej (Irlandia – 1,06%, Luksemburg – 1,01%), ale nadal lokujemy się znacznie poniżej grupy krajów uchodzących za bardziej innowacyjne (Szwecja – 3,35%, Austria – 3,32%, Belgia – 3,19%, Niemcy – 3,13%).

Od 2010 roku w województwie pomorskim można zaobserwować stały wzrost nakładów wewnętrznych na działalność związaną z badaniami i rozwojem oraz wzrost liczby podmiotów działających w tym sektorze[66].

Tabela 2: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R

		2010	2015	2019	2020
Nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową (w mln zł)	Polska	10 416,2	18 060,7	30 284,8	32 402,1
	woj. pom.	488,4	1 156,1	2 287,9	2 365,5
	%	*4,69*	*6,40*	*7,55*	*7,30*

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

W ciągu 10 lat nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową przedsiębiorstw działających na terenie województwa pomorskiego wzrosły blisko 5-krotnie i stanowiły ponad 7% wszystkich nakładów ponoszonych w całym kraju.

Tabela 3: Relacja nakładów wewnętrznych na działalność B+R do PKB

		2010	2015	2019	2020
Relacja do PKB w %	Polska	0,72	1,00	1,32	-
	woj. pom.	0,6	1,12	1,68	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

W 2010 roku relacja nakładów wewnętrznych do PKB Pomorza była niższa od średniej krajowej, w ciągu 5 lat wartość prac badawczych i rozwojowych w województwie pomorskim przewyższyła średnią krajową o 0,12 p.p., a po 9 latach już o 0,36 p.p., co świadczy o rozwoju sektora B+R w regionie.

[65] Narodowego Centrum Badań i Rozwoju – pochodzą one z raportu Działalność badawcza i rozwojowa
w Polsce w 2021 r.

[66] Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego 2022

Tabela 4: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R w przeliczeniu na 1 mieszkańca

		2010	2015	2019	2020
Nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową (na 1 mieszkańca w zł)	Polska	270	470	789	845
	woj. pom.	215	502	979	1008

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

Wyjątkowy rozwój działalności badawczo-rozwojowej na tle kraju widać również w wysokości nakładów w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Już w 2015 roku na Pomorzu wskaźnik ten przewyższył średnią krajową, a same wydatki na działalność B+R w regionie wzrosły niemal 5-krotnie.

Tabela 5: Liczba podmiotów prowadzących działalność w zakresie B+R

		2010	2015	2019	2020
Liczba podmiotów w działalności badawczo-rozwojowej	Polska	1767	4427	5863	6381
	woj. pom.	102	249	395	425
	%	*5,77*	*5,62*	*6,74*	*6,66*

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

Liczba podmiotów wykazujących prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej wzrosła w województwie pomorskim w latach 2010-2020 ponad 4-krotnie. W 2020 roku ich liczba stanowiła niecałe 7% wszystkich podmiotów tego typu w Polsce.

Ważną cechą procesów B+R prowadzonych na terenie OMGGS jest to, że stosunkowo dużą ich część finansują sami przedsiębiorcy. Pomorze może pochwalić się drugim najlepszym wynikiem w Polsce, jeśli idzie o udział prywatnych nakładów w ogóle nakładów przeznaczanych na działalność rozwojową[67]. To budująca wiadomość, oznacza bowiem wysoki potencjał innowacyjny lokalnych przedsiębiorców i mniejszą zależność od środków dotacyjnych, które w pewnej perspektywie czasowej mogą stać się trudniej dostępne.

Szybki rozwój sektora B+R+I na tle kraju podlega mechanizmom globalnej konkurencji. Światowi i europejscy liderzy innowacji pozostają daleko w przodzie. Polska w dalszym ciągu znajduje się poniżej unijnej średniej, jeśli idzie o relację nakładów na badania i rozwój do PKB[68]. Poziom innowacyjności naszego kraju w dalszym ciągu jest niezadowalający.

[67] Por. Działalność badawcza i rozwojowa w Polsce w 2021 r. GUS, s. 78.
[68] Por. https://www.gov.pl/web/ncbr/polska-dogania-europe-pod-wzgledem-nakladow-na-br

W najnowszym zestawieniu European Innovation Scoreboard[69]nasz kraj został sklasyfikowany wśród najgorszej grupy, tzw. „wschodzących innowatorów", a nasz wynik stawia nas na 24 z 27 miejsc.

Jedną z ważniejszych i rozwojowych branż, która wykorzystuje potencjał B+R+I, a która podlega wsparciu ze strony Unii jest branża cyfrowa. Programy wsparcia dla cyfryzacji (Cyfrowa Europa) mają na celu finansowanie działań w kierunkach takich jak obliczenia wielkiej skali, SI, cyber-bezpieczeństwa, umiejętności cyfrowych, wdrażania i interoperacyjności systemów. OMGGS jest dobrze przygotowany do dalszego rozwoju branży cyfrowej ze względu na obecność globalnych firm (Intel, Amazon), silny potencjał istniejących podmiotów (centra IT & B&R stanowią połowę podmiotów zaplecza biznesu) oraz silne środowisko biznesowe. Produkcja oprogramowania (Software development) oraz badania i rozwój są głównymi działaniami realizowanymi przez branże ICT w Trójmiejście. Nową inicjatywą są badania nad SI (AI Pomorze)70.

Potencjał akademicki

Wpływ na dynamiczny rozwój sektora B+R mają działające na Pomorzu uczelnie – m.in. Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny, Uniwersytet Gdański czy też Uniwersytet Morski w Gdyni[71]. Posiadają one nowoczesną infrastrukturę badawczą oraz kompleksowo wyposażone laboratoria, które umożliwiają prowadzenie zaawansowanych badań naukowych. Dwie z ww. uczelni, posiadające status uczelni badawczych – Politechnika Gdańska oraz Gdański Uniwersytet Medyczny – znalazły się w pierwszej dziesiątce najlepszych ośrodków akademickich w Polsce w rankingu „Perspektyw"[72]. Wykorzystując środki unijne, od lat inwestowano w województwie pomorskim w innowacyjne centra naukowo-badawcze i wpływ tych inwestycji jest coraz bardziej zauważalny[73].

Dobra pozycja uczelni na arenie krajowej nie jest jednoznaczna z uznaniem międzynarodowym. Tylko Politechnika Gdańska znajduje się na liście 1000 najlepszych uniwersytetów na świecie[74], a całkowita liczba studentów w Trójmieście jest relatywnie

---

[69] EIS 2022 - https://research-and-innovation.ec.europa.eu/statistics/performance-indicators/european-innovation-scoreboard_en

[70] Źródło: Invest in Pomerania

[71] Na obszarze OMGGS działa 19 uczelni wyższych i 8 filii, z czego większość z nich mieści się w Trójmieście. Poza tym obszarem znajdują się jedynie lęborska filia Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im.E. Kwiatkowskiego w Gdyni, malborska filia Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, wydział zamiejscowy Gdańskiej Szkoły Wyższej w Tczewie i Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Wejherowie.

[72] PG – 6. miejsce, GUM – 7. miejsce. Por. https://ranking.perspektywy.pl/2022/ranking/ranking-uczelni-akademickich, dostęp 25.03.2023.

[73] Innowacje rodzą się na Pomorzu, Invest in Pomerania, Raport 2022.

[74] Akademicki Ranking Uniwersytetów Świata (ang. Academic Ranking of World Universities), zwyczajowo Lista Szanghajska – PG uplasowała się na pozycji między 800. a 900.

mniejsza niż w przypadku innych polskich metropolii[75] – liczba studentów studiujących na terenie OMGGS w 2021 wynosiła niespełna 79 tys., gdy w tym samym czasie we Wrocławiu studiowało niemal 108 tys., a Poznaniu blisko 114 tys. osób[76]. Jeszcze gorzej akademickość subregionu prezentuje się, jeśli idzie o liczbę osób na studiach stacjonarnych – jest ona porównywalna do Lublina, miasta o znacznie mniejszym potencjale ludnościowym i wynosi w przybliżeniu 50 tys. Trójmiasto i Pomorze odstaje także pod względem internacjonalizacji studiów. W 2021 roku w regionie studiowało łącznie 3750 obcokrajowców, prawie o połowę mniej niż w np. w uczelniach województw lubelskiego czy łódzkiego. Liderem jest tu Mazowsze z 26375 studentami zagranicznymi. Na sytuację w szkolnictwie wyższym wpływa też długotrwały spadek liczby studentów (w skali kraju o 33,8% od 2010/11 roku)[77].Podobna sytuacja ma miejsce jeśli chodzi o liczbę nauczycieli akademickich i profesorów – ich liczba jest zdecydowanie mniejsza od innych porównywalnych województw[78].

Pomorskie uczelnie nie przyciągają znaczącego potencjału talentów do OMGGS. Według informacji pochodzących z badań jakościowych problemem szkół wyższych jest niedostateczna liczba samodzielnych pracowników naukowych – liczba studentów dostosowana jest do możliwości kadrowych.

Tereny inwestycyjne

OMGGS posiada liczne tereny inwestycyjne, które mogą zostać zagospodarowane na potrzeby rozwoju miejscowej gospodarki. Jak wskazywano w 2015 roku, nawet stosunkowo blisko rdzenia możliwe było zdefiniowanie terenów inwestycyjnych z przeznaczeniem na gospodarcze funkcje terenochłonne[79], jednakże dla większości samorządów wyzwaniem okazuje się wskazanie terenów inwestycyjnych o powierzchni przekraczającej 20 hektarów[80]. Analiza informacji udostępnianych o terenach inwestycyjnych przez powołane do tego instytucje sugeruje, że gminy nie mają jednolitego spojrzenia na politykę identyfikowania i udostępniania terenów inwestycyjnych na swoim terenie[81].

Większość obszaru OMGGS znajduje się w zasięgu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), gdzie łączne zatrudnienie na terenie strefy wynosi 17 959 miejsc pracy[82]. Jedynie

---

[75] Por. Akademickość polskich miast, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2019.
[76] Dane pochodzą ze statystyk GUS – kategoria: Szkolnictwo wyższe – studenci i absolwenci.
[77] GUS, Szkolnictwo wyższe w roku akademickim 2021/2022
[78] Profesorowie – Pomorskie 1,77 tys., Dolnośląskie 2,18 tys., Wielkopolskie 2,79 tys.
Nauczyciele akademiccy: Pomorskie 6,1 tys., Dolnośląskie 8,4 tys., Wielkopolskie 8,8 tys.
[79] Por. Dostępność terenów inwestycyjnych oraz możliwości rozwoju mieszkalnictwa w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot, s. 45 i nast.
[80] Tamże, s. 41.
[81] Wskazuje na to na przykład fakt, że w Rankingu terenów inwestycyjnych opracowanym przez Agencję Rozwoju Pomorza S.A. wskazuje się wyłącznie tereny należące do kilku gmin OMGGS – zob. https://www.arp.gda.pl/1360,ranking-terenow-inwestycyjnych, dostęp. 10.04.2023.
[82] Specjalna Strefa Ekonomiczna Pomorska, https://www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/sse/gdansk (dostęp 27.12.22).

powiat lęborski położony jest w obrębie Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSP), która oferuje 5 500 miejsc pracy[83], a same tereny inwestycyjne podstrefy „Lębork" stanowią ok. 2% powierzchni wszystkich terenów inwestycyjnych SSE.

Powierzchnia terenów inwestycyjnych PSSE położonych na terenie OMGGS stanowi ok. 13% powierzchni wszystkich terenów inwestycyjnych PSSE. Funkcjonowanie strefy ze względu na lokalizacje na północy kraju umożliwia nawiązywanie współpracy z krajami nadbałtyckimi i lokalne wykorzystanie portów morskich, a inwestycje związane z SSE realnie wpływają na spadek bezrobocia, budowanie przedsiębiorczości i podniesienia aktywności obszaru.

Instytucje otoczenia biznesu

W 2021 w województwie pomorskim funkcjonowało 15 IOB, w tym 10 ośrodków innowacji i 5 ośrodków przedsiębiorczości[84].

Wśród IOB subregionu warto wymienić:

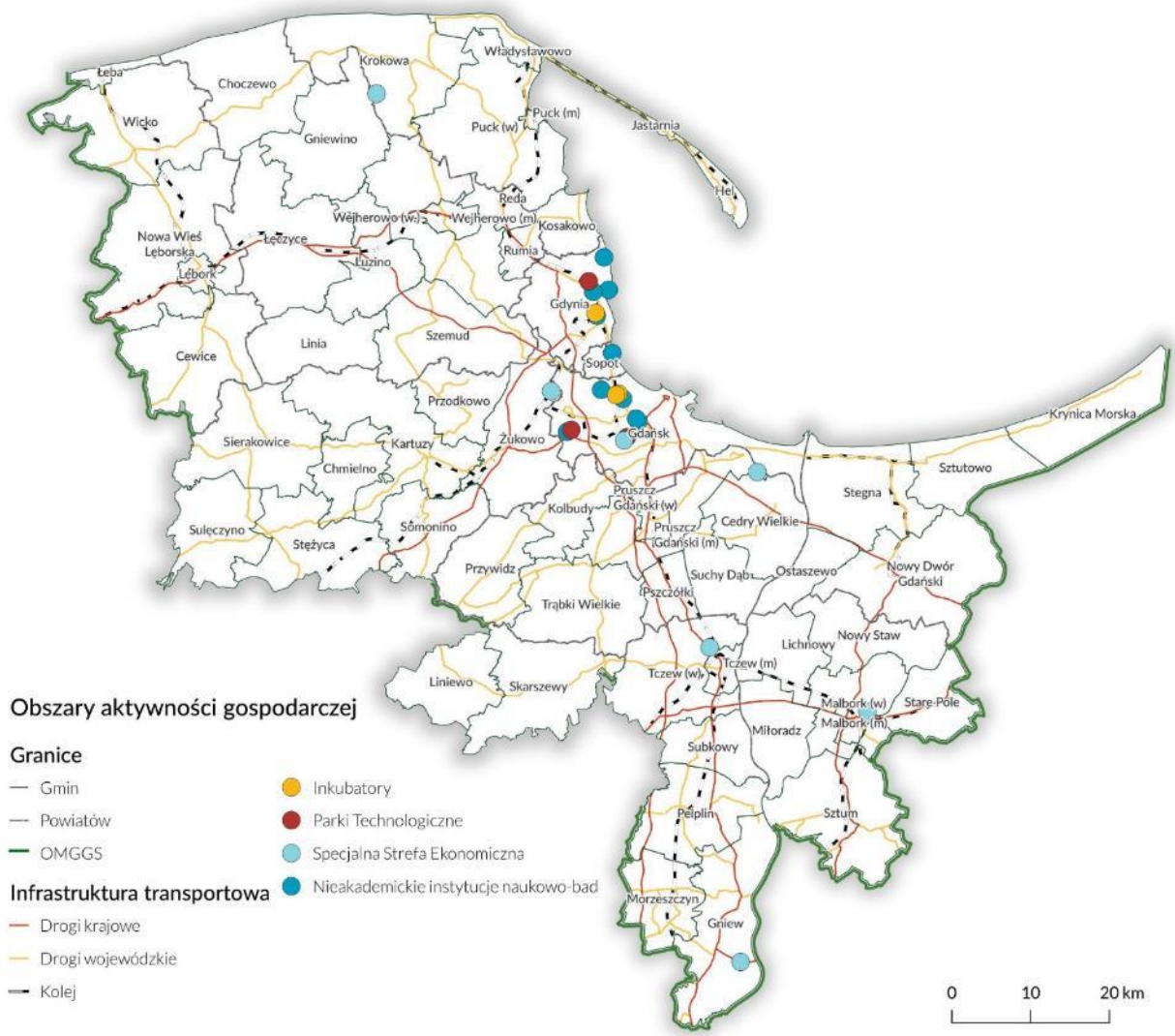
- Gdański Park Naukowo-Technologiczny (GPNT) – park technologiczny, który zrzesza ponad 100 firm z różnych sektorów, takich jak IT, biotechnologia, energetyka czy motoryzacja. GPNT oferuje przestrzenie biurowe oraz laboratoryjne, a także szkolenia i doradztwo biznesowe;
- Pomorski Park Naukowo-Technologiczny (PPNT) – park technologiczny, który skupia się na sektorze IT i technologii przemysłowej. PPNT oferuje przestrzenie biurowe i laboratoryjne, a także szkolenia, konsultacje i wsparcie biznesowe.
- Agencję Rozwoju Pomorza – instytucja wspierająca pomorskich przedsiębiorców i lokalne samorządy w pozyskiwaniu funduszy europejskich, a także zajmująca się promocją gospodarczą regionu i pozyskiwaniu i obsłudze inwestorów zagranicznych.
- Gdyńskie Centrum Wspierania Przedsiębiorczości – powołane do promocji przedsiębiorczości wśród mieszkańców Gdyni. Niesie pomoc w wsparciu zakładania działalności gospodarczej, pozyskiwania źródeł finansowania i podnoszeniu wiedzy.
- Fundację Gospodarczą i Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości - działalność fundacji skierowana jest do mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Skupia się na rozwoju kadr przedsiębiorstw, doradztwie i aktywizacji zawodowej, jak również wparciem lokalowym firm.
- Gdańską Fundację Przedsiębiorczości i Gdański Inkubator Przedsiębiorczości STARTER – w zakresie działalności fundacji znajdują się szkolenia, mentoring, doradztwo obejmujące zakładanie działalności gospodarczej oraz wsparcie przedsiębiorców. Dodatkowo prowadzi startup z możliwością wynajmu powierzchni biurowych.
- Regionalną Izbę Gospodarczą Pomorza – organizacja integrująca firmy regionu w celu wykorzystania możliwości regionu i połączyć je z potrzebami rynku.
- Bałtycki Port Nowych Technologii (BPNT) – projekt przy Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej sp. z o.o. utworzony w celu wparcia przemysłu morskiego

[83] Specjalna Strefa Ekonomiczna Słupsk, https://www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/sse/slupsk (dostęp 27.12.22).
[84] SOOIPP, Ośrodki Innowacji i Przedsiębiorczości w Polsce, raport z Badania 2021

i stoczniowego. Oferuje powierzchnie konferencyjno-biurowe oraz Park Konstruktorów wraz z pracowniami umożliwiającymi prototypowanie produktów i planowanie procesów w branży wysokich technologii.

Wszystkie te instytucje oferują szeroki zakres usług i wsparcia dla przedsiębiorców i inwestorów.

Mapa 32: Lokalizacja SSE oraz instytucji otoczeniu biznesu w powiatach OMGGS.



Źródło: opracowanie własne

Znaczącym problemem jest brak koordynacji oferty instytucji otoczenia biznesu (IOB) działających w Trójmieście. Przedsiębiorca zainteresowany skorzystaniem z oferty tego typu jednostek w Gdańsku lub Gdyni może nie mieć wiedzy na temat tego, która instytucja jest w stanie dostarczyć mu najlepiej dopasowaną ofertę. Dodatkowo, instytucje te są usytuowane w rdzeniu metropolii.

Marki metropolii

Wsparciem dla możliwości zarządzania strategicznego byłaby silna metropolitalna marka. Rozpoznawalna marka ułatwia przyciąganie inwestorów, wzmacnia poczucie tożsamości lokalnej, wspiera tworzenie silnych powiązań pomiędzy partnerami społecznymi.

Badania jakościowe wykazały jednak, że świadomość marki OMGGS jest stosunkowo niska nawet wśród władz samorządowych członków OM. Rozpoznawana jest sama nazwa oraz logo, jednak rozmówcy mieli błędne przekonania co do zawartości tej marki. Więcej znaczyła dla nich marka ZIT Obszaru Metropolitalnego i to z nią wiązali (błędnie) znaczenie marki OMGGS.

Jeszcze niższą świadomość marki reprezentują mieszkańcy OM. Brakuje im punktu odniesienia – skojarzeń, które wiązaliby z marką OMGGS. Najsilniejsze znaczenie markotwórcze miał do tej pory projekt roweru metropolitalnego. Mieszkańcy zainteresowani korzystaniem z publicznego roweru kojarzyli, że Mevo wiąże się z działaniem metropolii.

Barierą do wprowadzenia marki metropolitalnej jest siła marek konkurencyjnych. Miasta rdzeniowe metropolii posiadają szczególnie dobrze rozpoznawalne marki terytorialne w Polsce. Podobną siłę ma marka województwa. Brakuje za to spójnej polityki promocyjnej budowania marki metropolitalnej. Wskazuje na to m.in. plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, w którym, jako konieczność, wskazywana jest "zasada wzmacniania 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"[85].

Siła marek miast-liderów metropolii (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Pomorze/Pomerania) jest jednak również okazją – mogą być wykorzystane w działaniach metropolii, szczególnie tych kierowanych do odbiorców zewnętrznych, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Marketing i lobbing międzynarodowy

Z perspektywy rozwoju regionu i obszaru metropolitalnego szczególną rolę pełni Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, który koordynuje i organizuje szereg mechanizmów współpracy międzynarodowej. Współpraca w wymiarze bałtyckim, europejskim i globalnym dotyczy przede wszystkim turystyki, rybołówstwa, ochrony środowiska, przedsiębiorczości, rozwoju innowacyjności, przewozów pasażerskich i towarowych oraz kwestii migracyjnych. Celem tych działań jest aktywny udział w kształtowaniu polityk publicznych w tym zakresie. Działania te uzupełnia koordynacja projektów prowadzonych przez KE a obejmujące współpracę badawczo-rozwojową, szkolenia i wymiany praktyk dla instytucji publicznych, NGO i przedsiębiorców. Wśród nich są to działania takie jak HORYZONT EUROPA (badania i nauka), CYFROWA EUROPA (cyfryzacja), KREATYWNA EUROPA (rozwój oferty kulturalnej), EU4HEALTH (zdrowie), LIFE (na rzecz

[85] PZPWP, 2030

środowiska naturalnego), CEF (działania transregionalne i łączące), ERASMUS+ (wymiany akademickiej, Single Market Programme (SMP) (wsparcie przedsiębiorców).

Wsparciem w promocji międzynarodowej są również stowarzyszenia: Pomorskie w Unii oraz Pomorskie w Chinach, zajmujące się koordynacją marketingu regionalnego w wybranych kierunkach współpracy. Stowarzyszenie Pomorskie w Unii reprezentuje region w Brukseli.

Członkowie OMGGS samodzielnie prowadzą własne działania w zakresie inicjowania i podtrzymywania współpracy międzynarodowej. W wielu przypadkach są to działania polegające na współpracy dwustronnej z partnerskimi samorządami oraz współpracy projektowej. W kontekście zaplecza rynku pracy programy partnerskie oferują możliwości związane z praktykami i stażami zagranicznymi. Największe JST systematycznie prowadzą również aktywną działalność, promując swoją ofertę na targach, konferencjach, zabiegając o obecność w mediach.

3.3.2. Potrzeby rynku pracy

W corocznym opracowaniu Barometr Zawodów[86] udostępnianą przez Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie wymienia w prognozie na roku 2023 dla województwa pomorskiego aż 49 zawodów o statusie deficytowym. Lista ta obejmuje zarówno specjalistów o konkretnych umiejętnościach (zbrojarz, elektryk, ślusarz, operator obrabiarek, spawacz, kucharz, barman, kosmetyczka, fryzjer), zawody medyczne (lekarz, pielęgniarka, położna, fizjoterapeuta, ratownik medyczny, psycholog i psychoterapeuta), jak i inne takie jak pracownik służb mundurowych czy opiekun osób starszych. Ze względu na bardzo niskie bezrobocie w regionie nie wymienione zostały żadne zawody nadmiarowe. Występują one wyłącznie w pojedynczych przypadkach jak np. ekonomista w Gdańsku i Gdyni czy pracownik biura podróży w Gdyni i Sopocie.

Obecnie rynek pracy nie ogranicza się jedynie do lokalnego wymiaru. Aspiracją młodych pracowników jest wejście globalny rynek pracy, gdzie znaczenie mają konkretne kompetencje. Raport Światowego Forum Ekonomicznego „The Future of Jobs 2020" stara się prognozować, jakie grupy zawodów mogą się w najbliższej przyszłości okazać szczególnie poszukiwane i zbędne na rynku polskim[87] (Rysunek 6).

Na podstawie tych danych można zauważyć, że zawody poszukiwane na rynku lokalnym różnią się od tych, które są deficytowe w skali makro. Różnica ta wynika z charakterystyki i rynku i potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorstwa, a także tego, że dane lokalne opierane są głównie o dostępne oferty pracy, natomiast te międzynarodowe są wynikiem badan ankietowych przeprowadzonych wśród przedsiębiorców.

Wspólnym mianownikiem obu sposobów określania potrzeb rynku pracy mogą być umiejętności pracownika jakie w najnowszym badaniu „The Future of Jobs 2023"[88] określili

[86] Barometr Zawodów, www.barometrzawodow.pl, (dostęp 12.06.2023)
[87] https://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2020.pdf, (dostęp: 12.06.2023)
[88] https://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2023.pdf, (dostęp: 12.06.2023)

pracodawcy jako najważniejsze na stanowisku pracy. Są nimi umiejętności poznawcze, poczucie własnej skuteczności i umiejętności techniczne. Te ostatnie wymieniane były przez tutejsze przedsiębiorstwa częściej niż w średniej wyników z wszystkich badanych krajów.

Rysunek 6: Zawody poszukiwane i zbędne dla Polski według raportu World Economic Forum

Źródło: opracowanie własne na podstawie raporu The Future of Jobs Report 2020

W Obwieszczeniu Ministra Edukacji z 28 stycznia 2022 w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy określono aż 94 zawody o istotnym z i 74 o umiarkowanym zapotrzebowaniu na rynku pracy w województwie pomorskim.

Warto zwrócić uwagę na wyjątkowo niekorzystną sytuację na rynku pracy osób z niepełnosprawnościami. Należy jednak zauważyć, że województwo pomorskie charakteryzuje się dużo wyższym wskaźnikiem zatrudnienia osób niepełnosprawnych na tle innych województw (w 2019 r. wskaźnik ten wyniósł 19,3%), co stanowi 3 wynik w Polsce[89]. Według informacji o wynikach kontroli NIK z 2021 roku pt. *Aktywizacja zawodowa osób niepełnosprawnych przez powiatowe urzędy pracy* tylko 3,1 niesubsydiowanych i 1,2% subsydiowanych ofert pracy w skontrolowanych urzędach pracy skierowanych było do osób z niepełnosprawnościami.

[89] Wojewódzki Program Wyrównywania Szans Osób z Niepełnosprawnościami i Przeciwdziałania ich Wykluczeniu Społecznemu oraz Pomocy w Realizacji Zadań na rzecz Zatrudniania Osób z Niepełnosprawnościami na lata 2021–2030

3.3.3. Ludność metropolii

Ogólne dane o liczbie ludności

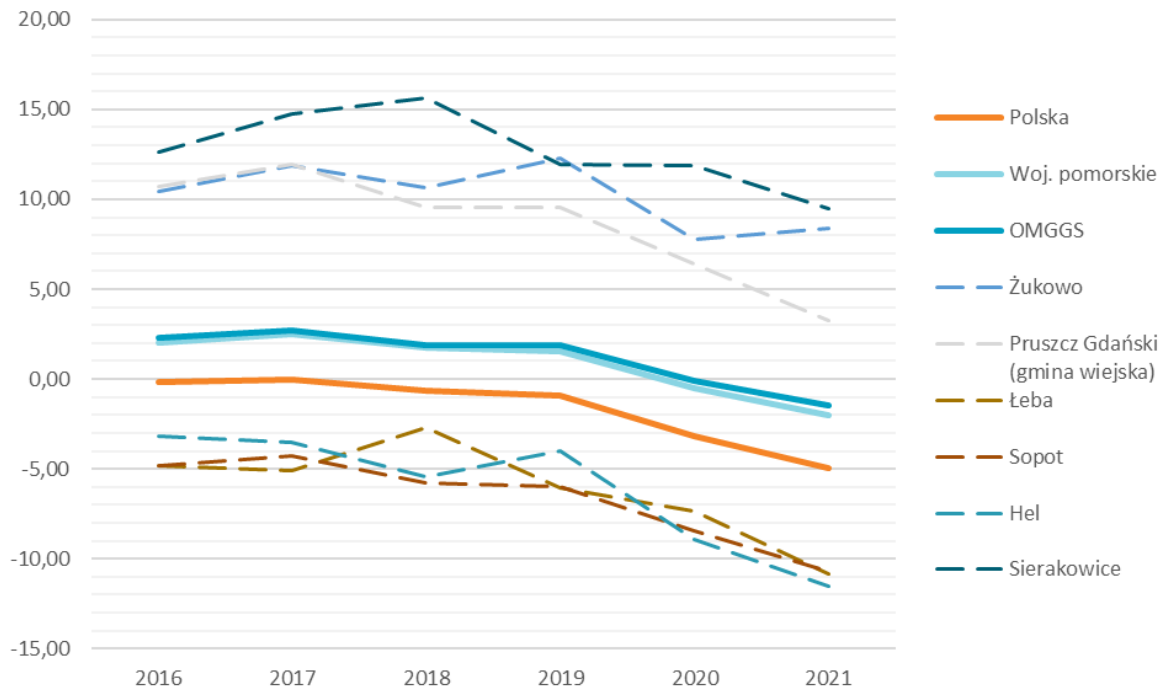
W 52 gminach należących do OMGGS liczba mieszkańców wynosi 1,57 mln osób. Biorąc pod uwagę całe powiaty należące do Stowarzyszenia jest to 1,67 mln mieszkańców. Rdzeń zamieszkuje ponad 760 tys. osób, a więc niemal połowa wszystkich mieszkańców Obszaru Metropolitalnego. Warto podkreślić, że aż 1,1 mln osób OMGGS mieszka w miastach, co stanowi około 70% ogółu.

Główne skupiska ludności w OMGGS zlokalizowane są wzdłuż wielofunkcyjnego pasma osadniczego od Wejherowa, przez Rumię, Redę i Trójmiasto aż do Pruszcza Gdańskiego. Obszarem największej koncentracji ludności jest rdzeń obszaru metropolitalnego. Pozostałe istotne skupiska miejsc zamieszkania to miasta Tczew, Lębork, Malbork oraz mniejsze ośrodki miejskie. Wysoką w skali OMGGS gęstością zaludnienia charakteryzują się też obszary strefy podmiejskiej położone na zachód od Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, które są obecnie najbardziej dynamicznie rozwijającym się obszarem OMGGS pod względem liczby mieszkańców.

Przyrost naturalny

Największym łącznym przyrostem naturalnym w latach 2016-2021 charakteryzowały się dwie grupy gmin. Pierwsza to gminy zlokalizowane najbliżej rdzenia Obszaru Metropolitalnego. Najwyższe wartości osiągnęła gmina Żukowo oraz gmina wiejska Pruszcz Gdański. Istotnym przyrostem naturalnym w tej grupie charakteryzowały się również gmina wiejska Wejherowo, Kartuzy, miasto Pruszcz Gdański, gmina miejska Luzino oraz gminy wiejskie Puck, Kosakowo i Szemud. Druga grupa to gminy Pojezierza Kaszubskiego, charakteryzujące się wysoką dzietnością. To przede wszystkim gmina Sierakowice, Stężyca, Somonino, Przodkowo i Chmielno. Dodatnim bilansem charakteryzuje się również Miasto Gdańsk.

Wykres 3: Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1 tys. mieszkańców

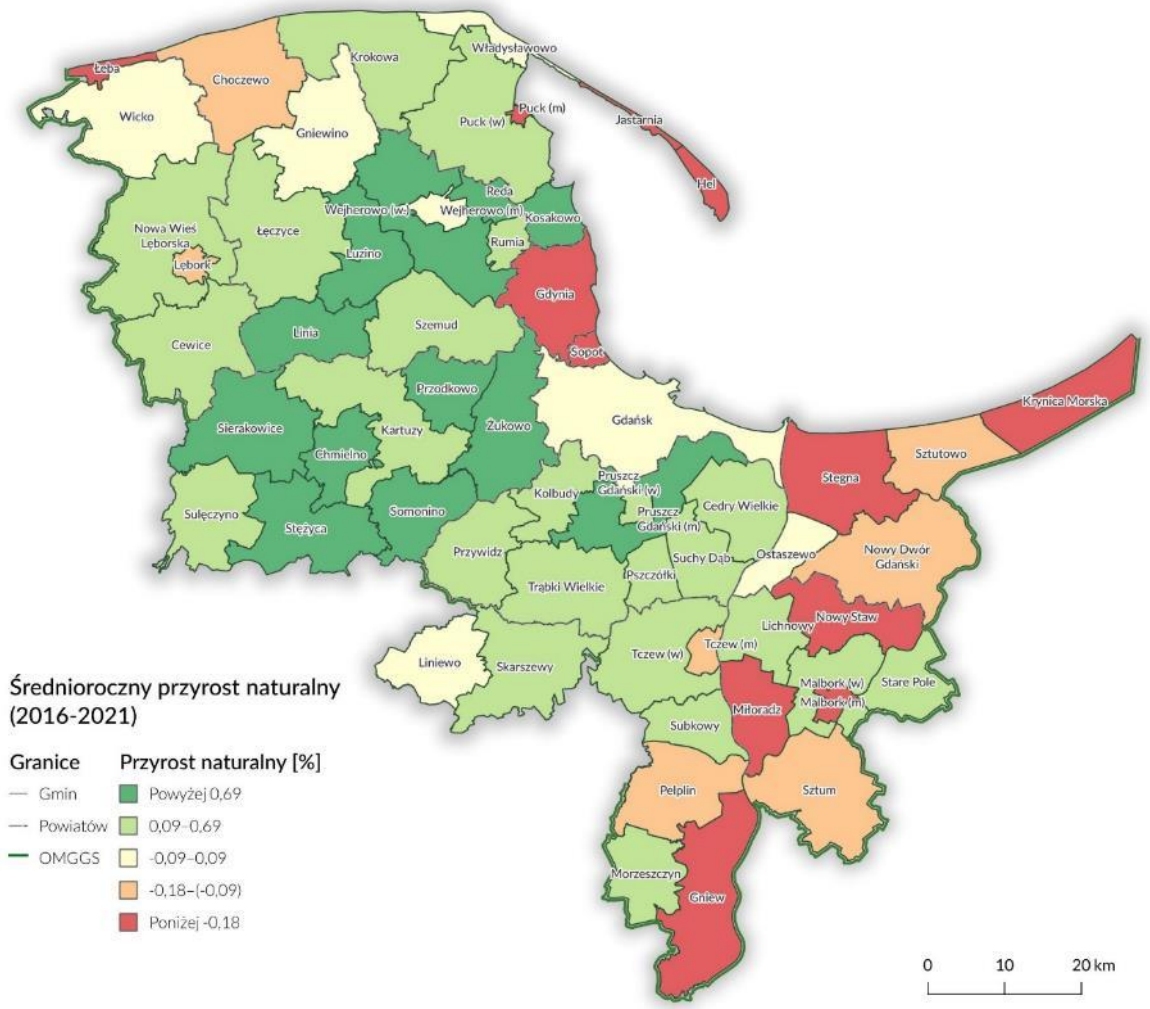


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Zestawienie danych dla gmin, które w latach 2016-2021 osiągnęły najniższe wyniki przyrostu naturalnego, wskazuje dwa szczególne obszary. Pierwszy to większość miast metropolii. Poza Pruszczem Gdańskim, Kartuzami oraz Władysławowem w miastach OM liczba zgonów zdecydowanie przewyższała liczbę urodzeń lub ich bilans był bliski zeru. Najniższy wynik osiągnęła Gdynia, a kolejne pozycje zajmowały Sopot, Lębork, Puck oraz Wejherowo. Sytuacja ta związana jest ze wzrostowym trendem ucieczki młodych ludzi na obrzeża miast lub poza ich granice, spowodowana w dużej mierze rosnącymi cenami mieszkań zarówno na rynku najmu, jak i sprzedaży, a także ogólnym wzrostem kosztów życia, w szczególności w rdzeniu obszaru metropolitalnego. Drugi obszar to gminy i miasta południowo-wschodniej części obszaru metropolitalnego. Najniższe wartości w tym obszarze osiągnęły miasta i gminy miejsko-wiejskie: Malbork, Tczew, Gniew, Nowy Staw i Nowy Dwór Gdański. Najniższe wartości wśród gmin wiejskich osiągnęły Stegna, Sztutowo i Miłoradz. Ujemnym przyrostem naturalnym charakteryzował się również obszar Półwyspu Helskiego.

Obszar Metropolitalny w okresie 2016-2021 charakteryzował się dodatnim przyrostem naturalnym. Analiza danych rocznych z tego okresu wskazuje jednak na stopniowy spadek wartości przyrostu naturalnego w latach 2016-2019 oraz jego drastyczne obniżenie do wartości ujemnych w latach 2020-2021. Nagła zmiana prawdopodobnie spowodowana jest skutkami pandemii COVID-19. Podobne zjawisko zauważalne jest zarówno w danych dla całego województwa, jak i dla całego kraju. Należy również podkreślić, że województwo pomorskie charakteryzuje się jednymi z najwyższych w kraju wartościami przyrostu naturalnego.

Mapa 33: Rozkład średniorocznego przyrostu naturalnego w latach 2016-2021, gminy i powiaty OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Saldo migracji

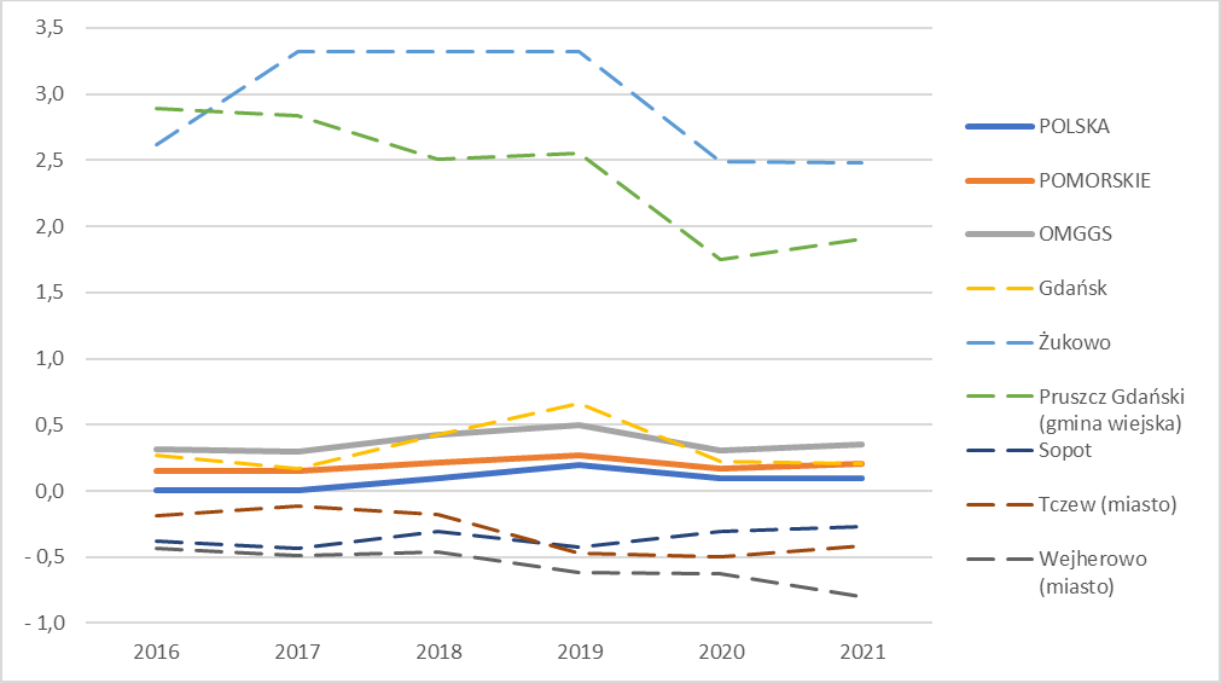
Analiza salda migracji w obszarze OMGGS wskazuje na przeważający kierunek przepływu ludności z miast na tereny podmiejskie. Zjawisko to utrzymuje się już od kilkunastu lat i jest najbardziej zauważalne w gminach bezpośrednio graniczących z Trójmiastem, Wejherowem oraz Tczewem. Ujemne saldo migracji charakteryzuje miasta, w otoczeniu których następuje dynamiczna suburbanizacja oraz obszary peryferyjne, oddalone od prężnie działających ośrodków miejskich. Miasta, w których następuje odpływ mieszkańców, to przede wszystkim Gdynia, Sopot, Wejherowo i Kartuzy oraz wszystkie miasta południowo-wschodniej części Obszaru Metropolitalnego. Gminy wiejskie, w których odpływ mieszkańców jest największy, to gminy Łęczyce, Sierakowice oraz, podobnie jak w przypadku miast, większość gmin południowo-wschodniej części OMGGS.

Bazując na wynikach raportu poświęconego jakości życia[90], można wskazać, że w przypadku:

- napływów do województwa pomorskiego głównym kierunkiem jest miasto Gdańsk, a miasta, z których pochodzą nowi mieszkańcy OMGGS, to przede wszystkim Elbląg, Olsztyn, Warszawa, Bydgoszcz oraz Toruń;
- odpływów – największymi gminami odpływu w OMGGS są miasta Gdańsk, Gdynia i Sopot, dominującym kierunkiem odpływu mieszkańców poza OM jest Warszawa;
- migracji wewnętrznych – głównymi miastami odpływu są miasta rdzenia oraz Tczew i Wejherowo, a największymi beneficjentami gminy wiejskie przyległe do tych miast i miasta okołordzeniowe. Zauważalny jest również istotny przepływ mieszkańców pomiędzy miastami rdzenia.

OMGGS odznaczało się korzystniejszym saldem migracji zarówno w porównaniu z województwem pomorskim, jak i ogólnymi wartościami dla całego kraju.

Wykres 4: Saldo migracji OMGGS na tle wybranych gmin, Polski i województwa

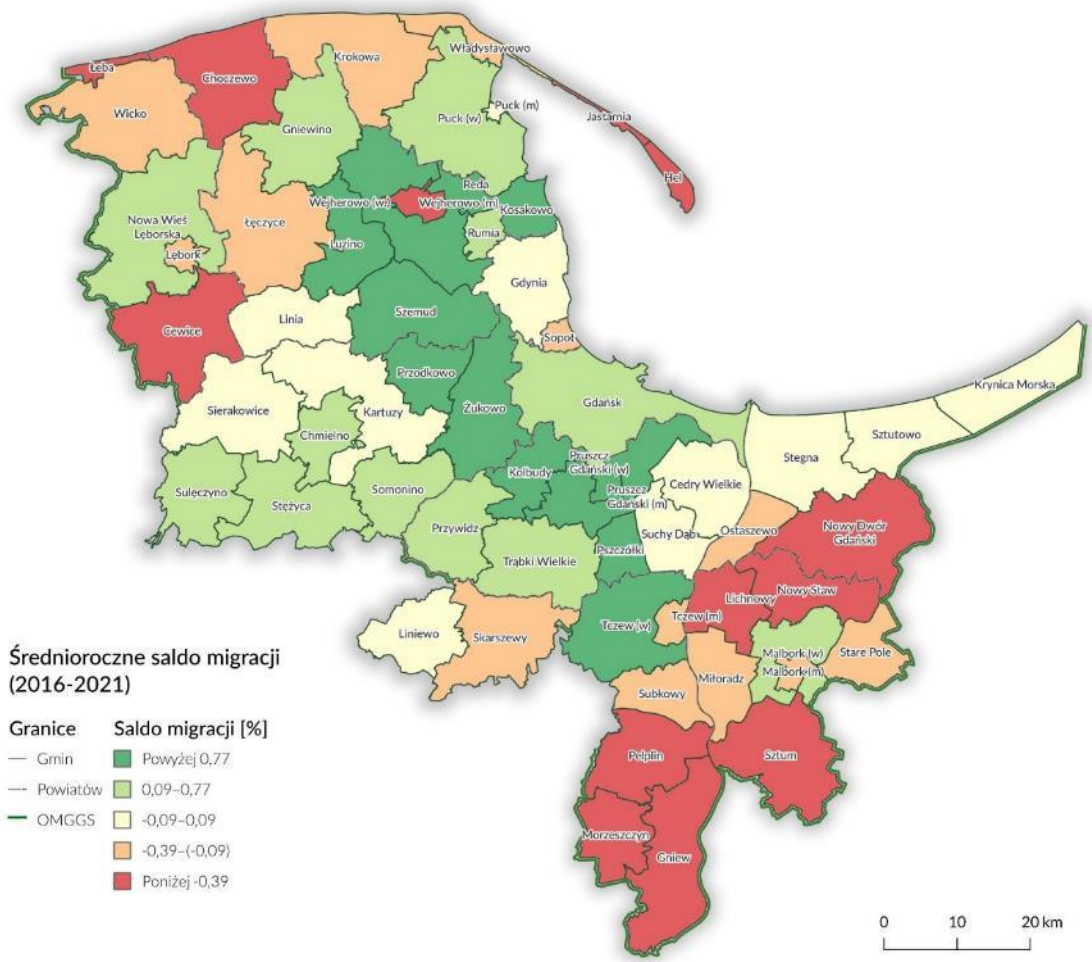


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

Rozkład terytorialny salda migracji pokazano na mapie.

[90] Gmina dobra do życia. Wyniki, https://samorzad.pap.pl/kategoria/gmina-dobra-do-zycia/wyniki (dostęp: 18.01.2023)

Mapa 34: Średnioroczne saldo migracji (lata 2016-2021), gminy i powiaty należące do OMGGS.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przyrost rzeczywisty

Na bazie sumy wskaźników przyrostu naturalnego i salda migracji obliczono średnioroczny przyrost rzeczywisty dla poszczególnych gmin OMGGS w latach 2016-2021. Największe wartości dodatnie osiągnęły gminy znajdujące się w strefie podmiejskiej i położone bezpośrednio w otoczeniu rdzenia metropolii oraz centrów subregionalnych – Wejherowa i Tczewa. Przyrost liczby mieszkańców zauważalny jest również w Gdańsku, gminach sąsiadujących z Lęborkiem i Malborkiem, które zyskują na suburbanizacji tych miast, a także w gminie wiejskiej Puck. Rozłożenie przyrostu rzeczywistego w obszarze metropolitalnym można powiązać bezpośrednio z suburbanizacją rdzenia metropolii oraz jego aglomeryzacją, a więc osiedlanie się nowych mieszkańców w gminach sąsiadujących z Trójmiastem ze względu na większą dostępność mieszkań w tym obszarze, a zarazem korzystających z rynku pracy i usług Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Obszary, które tracą mieszkańców, to przede wszystkim miasta obszaru metropolitalnego (z wyłączeniem Kartuz, Żukowa i Gdańska), gminy Półwyspu Helskiego oraz gminy południowo-wschodniej części obszaru metropolitalnego. W szczególnie niekorzystnej sytuacji znajdują się

miasta, których liczba mieszkańców się zmniejsza, a jednocześnie nie rozwijają się ich tereny podmiejskie, których mieszkańcy wciąż korzystaliby z usług oraz rynku pracy tych miast. Miasta, w których zachodzą takie zjawiska w OMGGS, to Nowy Dwór Gdański, Gniew oraz Pelplin. Postępowanie tych procesów może prowadzić do niekorzystnych i długotrwałych zmian społeczno-gospodarczych w tych miastach.

Intensywny rozwój strefy podmiejskiej oraz zmniejszająca się liczba mieszkańców większości miast OMGGS stanowią wyzwanie w tworzeniu efektywnego transportu zbiorowego. Strefa podmiejska charakteryzuje się znacznie niższą gęstością zaludnienia, a także często chaotyczną i rozproszoną zabudową, co przekłada się na ograniczoną obsługę transportem zbiorowym.

Wyzwaniem dla funkcjonowania OMGGS, a w szczególności systemów transportowych, są trudne do przewidzenia i oszacowania ich skutków wydarzenia, które miały miejsce w ostatnich latach. Pierwsze, to pandemia COVID-19, która rozpoczęła się w 2019 roku. Jej skutki są widoczne w przyroście naturalnym i saldzie migracji z 2019 roku (nagły spadek obu wskaźników). Analizowany przyrost rzeczywisty opiera się jedynie na danych wynikających z zameldowań. Należy więc podkreślić, że prawdziwe zmiany wynikające z mniejszej liczby mieszkańców, głównie studentów i pracowników, mogły być jeszcze większe niż wynika to z analiz.

Drugie wydarzenie to wojna w Ukrainie, która rozpoczęła się w 2022 roku. W jej wyniku w samym Gdańsku we wrześniu 2022 przebywało łącznie ok. 56 tysięcy obywateli Ukrainy, co stanowi ponad 10% mieszkańców miasta[7]. Tak nagły wzrost liczby mieszkańców wiąże się z większym zapotrzebowaniem na usługi transportowe, edukacyjne, opiekuńcze oraz kulturalne. To także konieczność sprostania gwałtownemu wzrostowi popytu na usługi opiekuńcze (żłobki), edukacyjne (miejsce w szkołach, liczba klas, a co za tym idzie – nauczycieli) oraz kulturalne, które stały się jednym z głównych narzędzi integracji. Taka zmiana proporcji mieszkańców wymusza również dostosowanie językowe m.in. oznakowania, komunikatów i nazewnictwa.

Starzenie się społeczeństwa

Jednym z głównych wyzwań demograficznych, niezależnie od prognozowanej, docelowej liczby mieszkańców metropolii, jest kwestia starzenia się społeczeństwa. Zwiększająca się liczba osób w wieku poprodukcyjnym niesie ze sobą wzrost zapotrzebowania na usługi opiekuńcze i zdrowotne oraz wzrost zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego. W gminach podmiejskich, o słabszym poziomie obsługi transportowej może to prowadzić do wykluczenia społecznego. Starzenie się społeczeństwa będzie najsilniej obserwowane w miastach. Gminy „najmłodsze” demograficznie, czyli takie, w których odsetek ludności w wielu poprodukcyjnym jest najniższy, znajdują się w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta.

Tabela 6. Gminy OMGGS o najwyższym i najniższym udziale mieszkańców w wieku poprodukcyjnym

Gmina	Liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w 2021 roku	Procent liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w ogóle mieszkańców w 2021 roku	Zmiana liczby mieszkańców ogółem [2011=100%]	Zmiana udziału mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w ogóle mieszkańców w latach 2011–2021 (w p.p.)
Gminy OMGGS o najwyższym odsetku ludności w wieku poprodukcyjnym				
Sopot	10 585	32,33%	**84,86%**	**6,26%**
Krynica Morska	310	26,20%	**87,44%**	**9,87%**
Gdynia	63 590	25,99%	**98,29%**	**5,39%**
Hel	748	25,71%	**75,36%**	**11,23%**
Miasto Puck	2 759	25,58%	**93,30%**	**7,01%**
Miasto Malbork	9 246	24,76%	**94,95%**	**7,85%**
Sztutowo	826	23,72%	**95,35%**	**9,35%**
Gdańsk	112 717	23,18%	**105,59%**	**3,21%**
Gminy OMGGS o najniższym odsetku ludności w wieku poprodukcyjnym				
Luzino	2 127	12,33%	**119,30%**	**2,99%**
Gmina wiejska Wejherowo	3 678	12,42%	**134,92%**	**2,74%**
Kosakowo	2 511	12,63%	**187,02%**	**2,54%**
Przodkowo	1 358	12,63%	**132,99%**	**1,56%**
Żukowo	6 221	12,82%	**159,05%**	**2,39%**
Gmina wiejska Pruszcz Gdański	4 838	13,14%	**164,73%**	**3,09%**
Sierakowice	2 737	13,29%	**113,37%**	**3,08%**
Szemud	2 820	13,80%	**132,84%**	**3,73%**
Somonino	1 540	13,83%	**112,72%**	**3,17%**
Gmina wiejska Tczew	2 176	13,84%	**120,90%**	**2,99%**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, BDL.

Rosnąca liczba osób w wieku emerytalnym stanowi wyzwanie dla gospodarki. W wyniku procesów demograficznych, w skali kraju, do roku 2030 liczba osób w wieku produkcyjnych zmniejszy się o 1,2 mln, a do 2050 roku – o 5,5 mln[91], przekładając się także na spadek liczby osób pracujących. Zastąpienie deficytów jest możliwe przez mobilizację osób w wieku 50+ bądź zastępowanie migrantami. Polska wykorzystuje potencjał osób w wieku poprodukcyjnym w sposób ograniczony, w 2017 roku 46,2% osób w wieku 55-64 i 9,5% osób w wieku 65+ było zatrudnionych. W rankingach PwC *Golden Age Index*, wskazujących poziom wykorzystania potencjału zatrudnienia osób starszych Polska była na 29 miejscu z 34 monitorowanych krajów OECD. Zwiększenie zatrudnienia osób 50+ do poziomu Szwecji (34%) pozwoliłoby na wydatne [92]

3.3.4. Jakość życia w Obszarze Metropolitalnym

Ocena jakości życia

Uczestnicy wywiadów indywidualnych zgodnie przyznają, że OMGGS jest subregionem o wysokiej jakości życia. Pośrednio potwierdzają to również dane o ruchu ludności – to właśnie ten aspekt decyduje o przyciąganiu do tego obszaru nowych mieszkańców.

Według danych z rankingu "Gmina dobra do Życia"[93] Sopot zajął 1. miejsce w województwie pomorskim i 7. miejsce w skali kraju, a 2. i 3. miejsca w województwie należą do Gdańska i Gdyni, co daje im 20. i 22. pozycję w skali kraju.

Również w tygodniku *Polityka z* 2018 roku ukazał się ranking jakości życia w miastach[94], w którym brano pod uwagę takie aspekty życia jak edukacja, praca, mieszkania, środowisko, zdrowie, bezpieczeństwo, społeczność, czas wolny, samorząd oraz transport i łączność. Miastem, które zwyciężyło w czterech kategoriach oraz zajęło 1. miejsce w całym rankingu, był Sopot. Wysoko sklasyfikowano również Gdańsk (6. miejsce) i Gdynię (9. miejsce). Warto podkreślić, że zwycięzca rankingu zajął ostatnie miejsce wśród wszystkich miast w kategorii bezpieczeństwo, w którym brano pod uwagę m.in. poziom przestępczości i wykrywalność przestępstw.

W 2022 r. serwis *Otodom*[95] opublikował ranking *Szczęśliwy dom, miasto dobre do życia*, zbierając opinie 35 897 respondentów z całej Polski. Ankietowani mieli wyrazić swój subiektywny poziom szczęścia w mieście, w którym mieszkają. Pierwsze dwa miejsca zdobyły Gdynia (wynik 4,03) i Gdańsk (wynik 3,96). W badaniu gdańszczanie i gdynianie ponadto

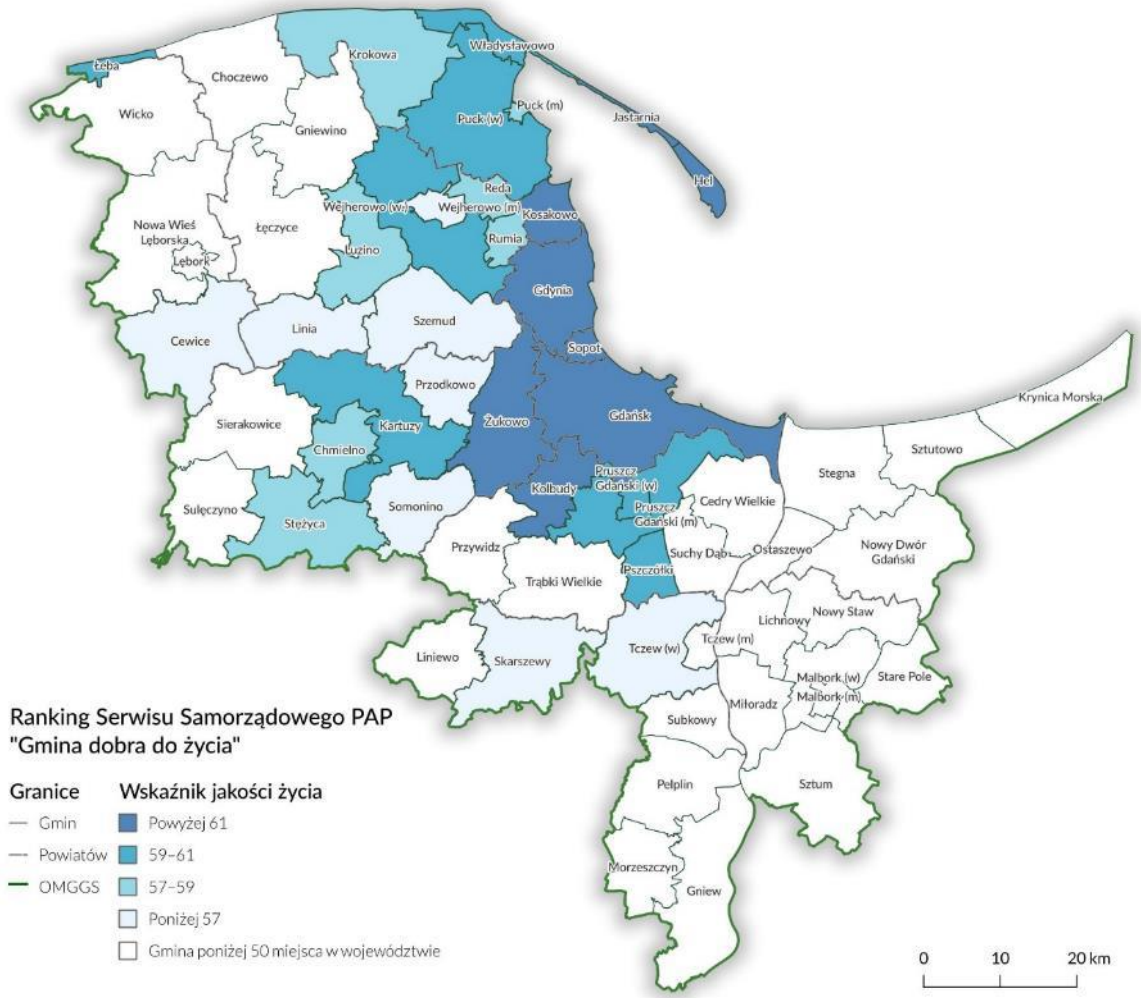
---

[91] Prognozy demograficzne GUS
[92] PwC, Golden Age Index, 2017
[93] Ibidem.
[94] J. Gądecki, Ranking jakości życia, 11.09.2018, https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/mojemiasto/1762774,1,ranking-jakosci-zycia.read (dostęp: 18.01.2023).
[95] T. Bojęć, P. Chimczak-Bratkowski, D. Różewicz, Szczęśliwy dom. Miasto dobre do życia. https://www.otodom.pl/wiadomosci/wp-content/uploads/2022/11/Szczesliwy-dom.-Miasto-dobre-do-zycia_mobile.pdf, (dostęp: 18.01.2023).

wskazali, że największy wpływ na poczucie szczęścia w mieście mają środowisko naturalne (oba miasta), komunikacja miejska i dojazd (Gdynia) oraz dostęp do rozrywki i atrakcji kulturalnych (Gdańsk). Jako negatywny aspekt, który wpływa na szczęście w mieście, mieszkańcy obu miast wskazali koszty życia.

Także z badania GUS Jakość życia i kapitału społecznego w Polsce z 2018 roku[96] wynika, że mieszkańcy województwa pomorskiego są jednymi z najwyżej oceniających swoje zadowolenie, zarówno z poziomu życia ogólnie, jak i z miejscowości zamieszkania.

Mapa 35: Ranking Serwisu Samorządowego PAP "Gmina Dobra do życia", gminy i powiaty OMGGS.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych raportu "Gmina dobra do Życia" (grudzień 2022 r.)

[96] Jakość życia i kapitał społeczny w Polsce. Wyniki badania spójności społecznej 2018, GUS, Warszawa 2020.

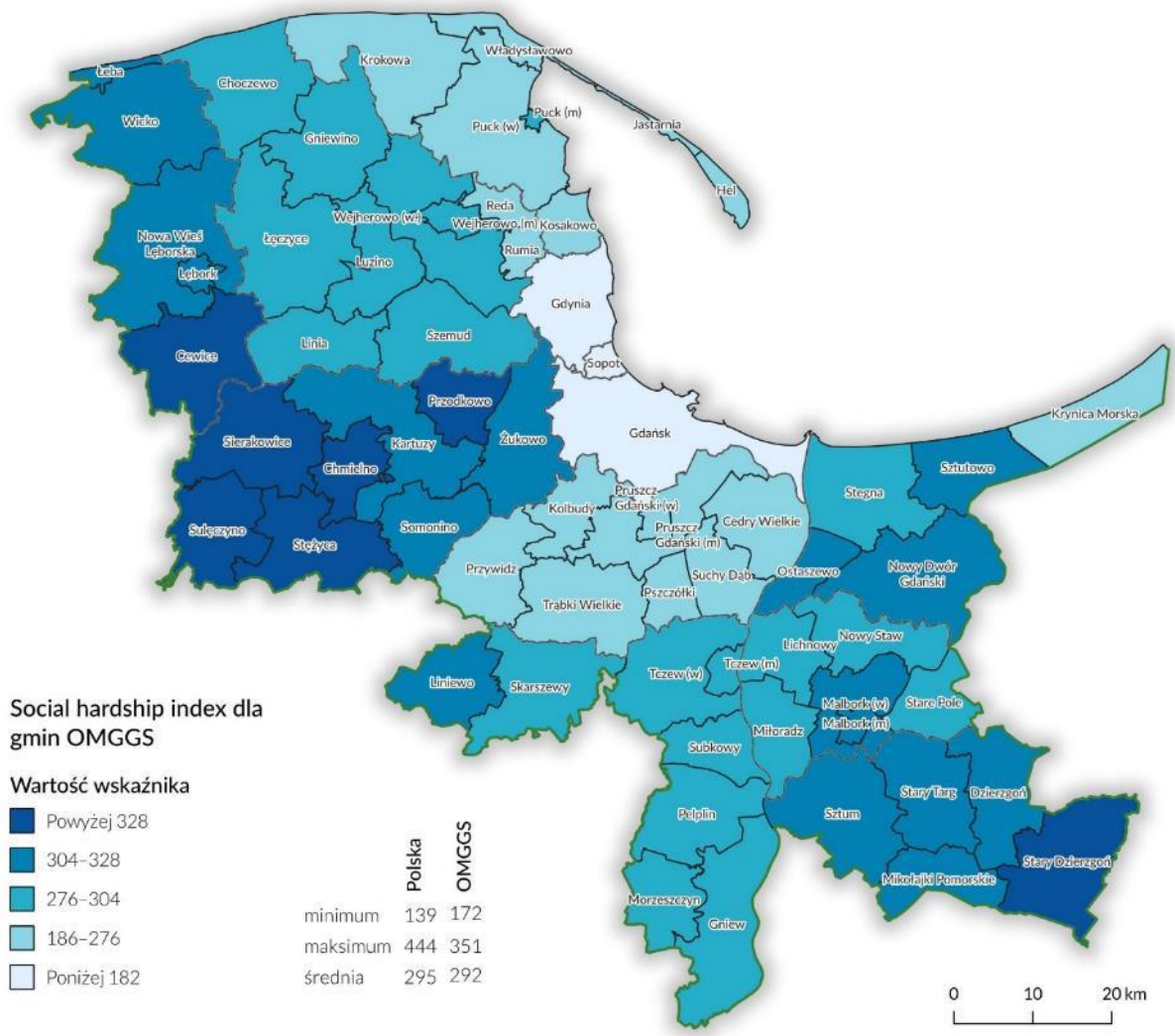
Sytuacja materialna i zawodowa mieszkańców

Sytuacja materialna mieszkańców Pomorza jest lepsza w porównaniu do reszty kraju[97].przy czym zdecydowanie najlepszą mogą pochwalić się mieszkańcy Trójmiasta. Różnica pomiędzy aglomeracją a resztą województwa sukcesywnie postępuje w czasie. Liczba gospodarstw o największych dochodach rośnie. Spada również, choć w niższym tempie, liczba gospodarstw o najniższych dochodach. Sam średni dochód jest wyższy od wartości ogólnopolskiej.

Zauważalny jest proces spadku liczby bezrobotnych, a stosunek biernych zawodowo i niepracujących do liczby pracujących jest jednym z najniższych w kraju. Najwyższą stopą bezrobocia odznacza się powiat nowodworski (13,9%), a najniższą powiaty wchodzące w skład Trójmiasta (od 1,7 do 2,9%). Średnia dla województwa na październik 2021 to 5,2%, przy średniej ogólnopolskiej wynoszącej 5,8%. Jednocześnie wzrósł przeciętny dochód i wydatki oraz spadł wskaźnik ubóstwa. Aby ocenić zróżnicowanie przestrzenne dla obszaru, wykonano analizę *social hardship index*, czyli wskaźnik pozwalający na porównanie sytuacji socjalno-gospodarczej gmin. Wskaźnik jest obliczany na podstawie analizy wskaźników bezrobocia, obciążenia demograficznego, poziomu edukacji, poziomu przychodów per capita, udziału jednostek mieszkaniowych, które są przegęszczone oraz poziomu ubóstwa. Analiza wyników pokazuje dobrą sytuację gmin rdzenia (wskaźnik poniżej 185) oraz gmin powiatu puckiego i gdańskiego. W dużo gorszej sytuacji znajdują się gminy powiatów kartuskiego i lęborskiego. Poziom *social hardship index* dla gmin w tej części województwa osiągają wyniki powyżej 320-350, prawie dwukrotnie więcej niż w rdzeniu. Wyniki wskazują na znaczące dysproporcje rozwojowe między rdzeniem a otoczeniem metropolii.

[97] Warunki i jakość życia w województwie pomorskim, UM Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2016; Warunki życia ludności w województwie pomorskim w latach 2017-2019, US w Gdańsku, Gdańsk 2020; Dochody i warunki życia ludności Polski – raport z badania EU-SILC 2020, GUS, Warszawa 2022.

Mapa 36: Wyniki obliczeń social hardship index dla gmin i powiatów OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, NSP

Jakość życia migrantów, potencjał dla rynku pracy płynący z migracji

Internacjonalizacja metropolii jest jednym z czynników determinujących jej globalny i krajowy wymiar. Jedną z cech umiędzynarodowienia jest otwartość na obcokrajowców i poziom zaawansowania praktyk związanych z umożliwieniem tym osobom sprawnego dostępu do usług publicznych.

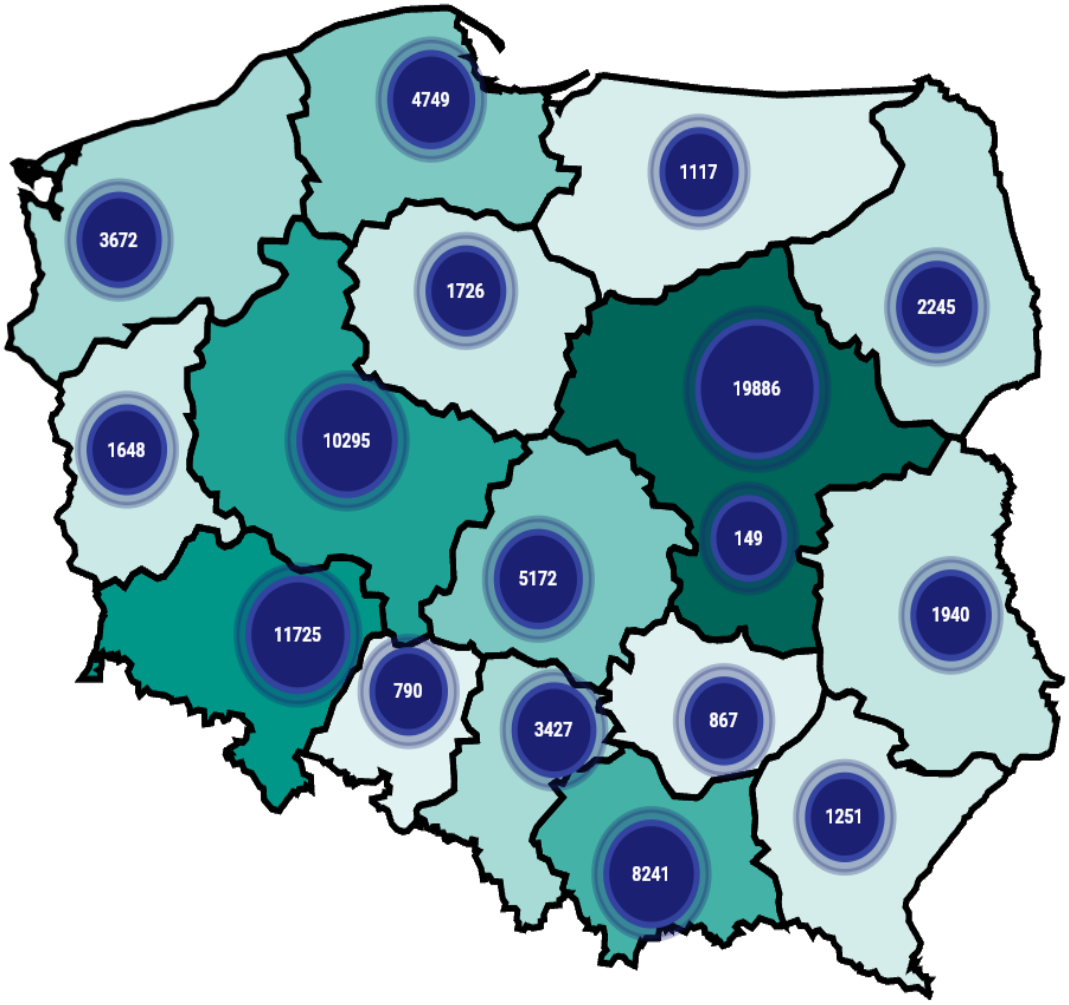
Dane dotyczące obcokrajowców są trudne do jednoznacznego określenia. Liczba pozwoleń na pracę dla obcokrajowców udzielonych w 2019 r. wyniosła 161,4 tys. Wojewoda Pomorski wydał 30,4 tysiące pozwoleń na pracę, powiatowe urzędy pracy – 2,2 tysiące zgód na pracę, a pracodawcy zadeklarowali 128,8 tys. oświadczeń pracodawców o powierzeniu wykonywania pracy bez konieczności uzyskania zezwolenia na pracę. Połowa osób decydujących się na pracę wybierała Gdańsk (64 tys.), a 14% pozwoleń zarejestrowano w Gdyni i Sopocie. Zdecydowana większość osób rejestrujących się do pracy (83%) to obywatelki i obywatele Ukrainy, następnie Białorusi (6%), Mołdawii (6%), Gruzji (3%) i Rosji (2%). Największa liczba

osób rozpoczynała pracę w branżach przetwórstwa przemysłowego i usługach, a najmniej w budownictwie i transporcie. Według danych przedstawionych na stronie *migracje.gov.pl* w 2023 roku liczba imigrantów w województwie pomorskim wyniosła ponad 46 tysięcy, a najliczniejszą grupę stanowią osoby w wieku pomiędzy 20, a 39 lat[98]. Z kolei według danych ZUS w marcu 2021 w Gdańsku zarejestrowano do ubezpieczeń ponad 41 tysięcy obcokrajowców, a liczba osób posiadających umowę o pracę wyniosła 19 tysięcy.

Na wybory migracyjne dodatkowo wpływają wojny i klęski żywiołowe. Wybuch wojny w Ukrainie sprawił, że Pomorze stało się jednym z celów migracji obywateli Ukrainy. Wojewoda Pomorski udzielił pomocy ponad 120 tysięcy Ukrainek i Ukraińców. Uchodźcom z Ukrainy wydano 108 tysięcy numerów PESEL.

Według szacunków PIE Gdańsk był na 5. miejscu jako cel migracji uciekinierów, po Warszawie, Wrocławiu, Krakowie i Poznaniu[99].

Mapa 37: Decyzje pozytywne na pobyt w Polsce 2023 w podziale na województwa, migranci z wszystkich krajów



Źródło: migracje.gov.pl

[98] Migracje.gov.pl (dostęp: 12.06.2023)
[99] Analiza PIE na podstawie danych KPRM, 2023

Migracje stanowią ważny rezerwuar siły roboczej. Według danych cytowanych w raporcie "Gościnna Polska 2022" zgodnie ze statystykami ZUS, w grudniu 2021 roku, ubezpieczeni cudzoziemcy stanowili ok. 5,4% ogółu ubezpieczonych w Polsce, co przekładało się na prawie 900 tys. osób zatrudnionych, w tym 630 tys. obywateli Ukrainy. Autorzy raportu szacowali liczbę cudzoziemców pracujących w Polsce na początku roku 2022, w tym w szarej strefie, na 1,5 mln osób, czyli 8,5% ogółu pracujących. W skali kraju pozwala to na zastępowanie luki generowanej przez starzenie się społeczeństwa, o ile migranci zostaną zintegrowani, a ich kompetencje wykorzystane. Obecnie 50% uciekinierów wojennych (głównie kobiet) wykonuje prace proste, nisko płatne, często w formie "zatrudnienia socjalnego". Głównymi wyzwaniami jest kwestia znajomości języka, uznania kwalifikacji i sprawności migrantów w uczeniu się nowych umiejętności i przekwalifikowywaniu do nowych form pracy. Tylko w przypadku pełnego dostosowania do nowych wymagań będzie można wykorzystać potencjał płynący z migracji. W pesymistycznych scenariuszach, braku wsparcia integracji, potencjał ten będzie malał lub zamknie się w branżach już zdominowanych przez migrantów (transport, branża budowlana, usługi) ograniczając szanse na wypełnienie luk na rynku pracy[100].

Odrębną grupą są studenci zagraniczni. W 2022 w województwie studiowało 3 748 studentek i studentów zagranicznych, w tym 3 119 na uczelniach publicznych. Najbardziej popularną uczelnią był GUMed, gdzie dominowali studenci ze Szwecji, Norwegii i Indii. Ogólnie najliczniejsze grupy zagranicznych studentów pochodzą z Ukrainy i Białorusi.

Główne działania związane z przyjęciem obcokrajowców wiążą się przede wszystkim z poprawą dostępności usług publicznych: mieszkalnictwa, edukacji, zdrowia, transportu i szeroko rozumianych usług świadczonych przez administrację publiczną. OMGGS wprowadził Standard Minimum dla Imigrantów wyznaczający kierunki działań dla samorządów zrzeszonych w ramach metropolii. Obejmują one w pierwszej kolejności dostosowanie szkół, poprawę dostępu do kursów językowych, budowanie oferty informacyjnej i współpracę administracji. Pojawienie się tak znacznej liczby osób z doświadczeniem uchodźczym wpłynęło na przetestowanie tych założeń i znaczące zmiany w funkcjonowaniu samorządów, m.in. zwiększył się udział szkół wielokulturowych, wdrożono dwujęzyczną informację dla mieszkanek i mieszkańców, programy szkoleń dla inkluzywnych bibliotek i domów kultury. Samorządy OMGGS zdobyły zatem pierwsze doświadczenia we wdrażaniu metropolitalnych standardów. W dalszej działania mają budować kompetencje urzędniczek i urzędników i prowadzić od znoszenia barier w usługach publicznych, poprawę dostępu do usług edukacyjnych, społecznych, wsparcie w sytuacjach kryzysowych i integrację przez kulturę.

Przybywający do OMGGS migranci i migrantki nadal jednak potrzebują skutecznego procesu włączenia, wzmocnienia ich podmiotowości i dbania o spójność społeczną. Większość gmin i powiatów OMGGS nie posiada zaplecza organizacyjnego czy polityki służącej włączaniu tych osób w lokalne społeczności, co potwierdza konieczność kontynuowania działań. Wybrane

[100] Fundacja Batorego, Raport "Gościnna Polska 2022+"

samorządy OMGGS tworzą unikatowe w skali kraju rozwiązania w zakresie inkluzji społecznej i aktywności obywatelskiej. Konieczne będzie zadbanie o upowszechnianie ich dorobku i adaptację rozwiązań w tym zakresie przez mniejsze JST, dla których samodzielne działania mogą być mniej efektywne oraz trudne do realizacji. Dlatego obszar ten zasługuje na wsparcie ze strony metropolii.

Warunki mieszkaniowe

Średnia powierzchnia użytkowa mieszkania w 2015 r. W województwie pomorskim wyniosła według danych GUS 73,6 m^2 i wzrosła do 75,1 m^2 w roku 2021. W miastach wartość ta nie ulegała większym zmianom, natomiast na wsi widoczny jest jej wzrost. Najmniejszą powierzchnią charakteryzują się mieszkania w Gdańsku. W przeliczeniu na 1000 ludności w 2019 r. w województwie pomorskim oddano do użytkowania średnio 7,9 mieszkania i jest to drugi najwyższy wynik w kraju.

Dostępność mieszkań na rynku pierwotnym jest na satysfakcjonującym poziomie[101]. Palącym problemem dla mieszkańców staje się jednak dostępność cenowa mieszkań – cena metra kwadratowego mieszkania rośnie na przestrzeni lat, dla części mieszkańców oznacza to brak możliwości posiadania własnego mieszkania lub konieczność osiedlania się na terenach podmiejskich, gdzie ceny są niższe.

Zdrowie i profilaktyka zdrowia

W województwie pomorskim w 2019 r. funkcjonowało 49 szpitali, w tym 30 szpitali w ramach systemu podstawowego szpitalnego zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej - PSZ („sieci szpitali") oraz 3 szpitale tzw. „psychiatryczne". Liczba szpitali zmalała w porównaniu do 2014 r. o 9. W 2019 r. liczba łóżek w szpitalach ogólnych na 10 tys. mieszkańców wyniosła 36,0 (w 2013 r. - 41,2) i była najniższą wartością w kraju – według GUS na każde łóżko w szpitalach ogólnych w 2021 roku przypadało 298 osób w województwie przy 225 dla Polski. Nieco lepiej jest w przypadku opieki w szpitalach psychiatrycznych – w województwie dostęp do łóżek w szpitalach psychiatrycznych jest nieco lepszy niż przeciętnie w Polsce. Notuje się wzrost liczby podmiotów świadczących ambulatoryjną opiekę zdrowotną oraz udzielonych świadczeń. Pracuje przy tym coraz więcej pielęgniarek i położnych, a mniej lekarzy i lekarzy dentystów. Z prywatnej opieki medycznej korzystają częściej kobiety i mieszkańcy miast. W 2015 r. Z tej formy opieki medycznej według deklaracji skorzystało blisko 40% mieszkańców.

Poważnym problemem mieszkańców są choroby cywilizacyjne m.in.: choroby nowotworowe, otyłość, cukrzyca, choroby układu krążenia, choroby i zaburzenia psychiczne, choroby układu oddechowego. Istotnymi problemami stają się także leczenie powikłań po Covid-19 oraz coraz liczniejsze choroby psychiczne, w tym wśród dzieci i młodzieży[102].

---

[101] Lepsze wyniki od Gdańska osiąga jedynie Bydgoszcz – zob. https://rynekpierwotny.pl/wiadomosci-mieszkaniowe/ranking-dostepnosci-mieszkan/12118/, (dostęp 24.03.2023)

[102] Por. Regionalny Program Strategiczny zakresie bezpieczeństwa zdrowotnego i wrażliwości społecznej.

Choroby przewlekłe wykrywane są w zaawansowanym stadium chorobowym, co skutkuje licznymi powikłaniami, w tym prowadzącymi do niepełnosprawności

Pomoc społeczna

Starzenie się społeczeństwa jest istotnym wyzwaniem cywilizacyjnym. W 2019 r. 20,5% województwa mieszkańców było w wieku poprodukcyjnym. Proces ten będzie się pogłębiał, zwłaszcza w miastach i wpływał na malejącą liczbą osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym oraz wzrost obciążeń dla systemu opieki społecznej. Znaczącym wyzwaniem w tym kontekście jest niski poziom publicznych nakładów na świadczenia zdrowotne (4,6% PKB) i rosnące obciążenia prywatne (obecnie w wysokości 1,8% PKB)[103]. Oznacza to, że usługi medyczne i opiekuńcze są niedofinansowane w stosunku do rosnących potrzeb w tym zakresie. Dlatego też zapewnienie usług społecznych, godnego życia oraz jak najdłużej sprawności osób starszych nie tylko poprawia jakość życia tych osób i ich rodzin, ale też wpływa na sytuację gospodarczą regionu.

Ważnym kierunkiem działań jest deinstytucjonalizacja usług publicznych, szczególnie w odniesieniu do usług opiekuńczych. Działanie to ma na celu utrzymanie związku osoby korzystającej z pomocy z rodziną i lokalną społecznością, zamiast zamykania jej w instytucji opiekuńczej, co jest jednym z ważniejszych argumentów za taką formą opieki. Opieka prowadzona poza zakładami sprawia, że osoby żyją w swojej społeczności, zachowują także swoją podmiotowość. Działania te wpływają również na zwiększenie aktywności zawodowej i społecznej osób wymagających wsparcia, zwiększenie ich dobrostanu.

Wdrażanie deinstytucjonalizacji wiąże się także z rosnącą liczbą osób wymagających opieki. Dane NSP 2011 wskazywały na to, że 8,8% mieszkańców Pomorza (199 589 osób) były osobami z niepełnosprawnością, 84 909 osób posiadało niepełnosprawność biologiczną. Osoby niepełnosprawne w wieku przedprodukcyjnym stanowiły odpowiednio 6,0% populacji, w wieku produkcyjnym blisko 54,1%, w wieku poprodukcyjnym to 40,0% ogółu osób z niepełnosprawnościami[104]. Prognozy statystyczne wskazują na systematyczny wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami w stosunku do ogółu społeczeństwa. Wynika to z postępującego procesu starzenia się społeczeństwa, jak i ze znacznego rozwoju medycyny powodującego wydłużanie długości życia. W Europie obecnie prawie 1/4 osób zmaga się z jakąś formą niepełnosprawności.

Ponieważ deinstytucjonalizacja jest działaniem wymagającym koordynacji ponadsektorowej i międzygminnej, istnieje konieczność rozpoznania i budowania dobrych praktyk i modeli współpracy.

Obecnie organizacja tej pomocy jest zapewniona w bardzo ograniczonym stopniu dla dzieci, osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz osób mających problemy ze zdrowiem

[103] Diagnoza FEP 2021-2027

[104] Wojewódzki Program Wyrównywania Szans Osób z Niepełnosprawnościami i Przeciwdziałania ich Wykluczeniu Społecznemu oraz Pomocy w Realizacji Zadań na rzecz Zatrudniania Osób z Niepełnosprawnościami na lata 2021–2030

psychicznym. Brakuje zasobów dla prowadzenia opieki w zakresie: psychiatrii, geriatrii, opieki długoterminowej czy rehabilitacji. Dodatkowe wyzwania to brak wykwalifikowanego personelu, problemy ze współpracą między opieką społeczną a zdrowotną jak i kwestia braku wsparcia dla opiekunów (opieki wytchnieniowej). Potencjałem dla rozwoju opieki jest wdrażanie Dziennych Domów Opieki Medycznej (DDOM).

Poprawa usług opiekuńczych, w szczególności opieki wytchnieniowej, jest ważna ze względu na sytuację ekonomiczną gospodarstw domowych, obciążonych obowiązkami opiekuńczymi. Liczba rodzin wykonujących prace opiekuńcze jest trudna do określenia, statystyki dotyczą wyłącznie OzN. O skali pomocy udzielanej opiekunom OzN świadczą statystyki UMWP – w okresie 2014-2020 liczba rodzin, którym przyznano wsparcie w ramach pomocy społecznej z powodu niepełnosprawności wynosiła odpowiednio: 28 098 (2019) i 33 003 (2014). Liczba mieszkań chronionych wyniosła 59 mieszkania dla 236 osób (2019) w porównaniu do 54 mieszkań dla 155 osób w (2014). Spadła liczba DPS (do 42 w 2019 r. z 43 w 2014 r.) przy utrzymaniu tej samej liczby miejsc. O roli trzeciego sektora w niesieniu pomocy świadczą statystyki - 20 594 OzN uzyskały pomoc niesioną przez trzeci sektor.[105]

Wyzwaniem w kontekście potrzeb OzN są perspektywy pracy dla osób, które są do tego zdolne i mogłyby ją podejmować. Wskaźnik zatrudnienia OzN wynoszący w 2019 roku 19,3% oraz liczba ofert pracy kierowana przez WUP dla OzN na poziomie zaledwie 2% wskazują na niedojrzałość naszego rynku pracy[106].

Wyzwaniem także jest dostęp do opieki psychicznej świadczonej przez CZP (Centra Zdrowia Psychicznego), usługi te są ograniczone ze względu na niski dostęp do kadry, jest to problem dotykający zwłaszcza osób młodych. Jest to szczególnie istotne wyzwanie, ze względu na rosnącą liczbę samobójstw w tej grupie wiekowej.

Istotnym wyzwaniem jest dostosowanie placówek niosących opiekę do potrzeb mieszkańców. W województwie funkcjonuje 189 ośrodków wsparcia o zasięgu lokalnym, 10 o zasięgu ponadlokalnym. Liczba placówek wieloosobowych skierowanych do osób z niepełnosprawnościami, niesamodzielnych, w podeszłym wieku (np. DPS) jest stała. W województwie pomorskim w 2019 r. funkcjonowały 42 domy pomocy społecznej. Jedynie część osób mogących korzystać z pomocy instytucjonalnej z niej korzysta. W 2019 r. w województwie usługami opiekuńczymi objętych było 7 978 osób. W skali województwa około 9% szacowanej populacji osób niesamodzielnych objętych jest usługami społecznymi, a opieką środowiskową jeszcze mniej – 6,6%[107]. W strukturze wsparcia środowiskowego dominują usługi opiekuńcze świadczone w wymiarze kilku godzin tygodniowo. Znacznym problemem jest brak mieszkań chronionych. Równie istotnym problemem jest kwestia dostępności architektonicznej obiektów publicznych jak i mieszkań.

[105] Tamże.
[106] Tamże.
[107] Diagnoza FEP 2021-2027

Podmioty Ekonomii Społecznej

W obliczu zmian demograficznych i wyzwań związanych z zapewnieniem usług społecznych (w tym usług opiekuńczych, usług dla seniorów czy osób z niepełnosprawnością) istotną rolę odgrywają podmioty ekonomii społecznej (PESy). Dają one możliwość wykorzystania potencjału lokalnych społeczności do tworzenia efektywnych rozwiązań, współdzielenia się odpowiedzialnością za jakość tych usług.

Znacznym atutem jest dobrze rozwinięta sieć podmiotów ekonomii społecznej (PES), które prowadzą działalność w zakresie reintegracji społeczno-zawodowej osób najbardziej oddalonych od rynku pracy. W 2019 r. w regionie funkcjonowały 23 centra integracji społecznej, 17 klubów integracji społecznej, 2 zakłady aktywności zawodowej. Na Pomorzu działa także wiele organizacji społecznych (około 9 tysięcy) mogących angażować się w działania opiekuńcze, jednak zaledwie 10% z nich prowadzi działalność gospodarczą. Dużym potencjałem dla ich rozwoju są różne formy ekonomii społecznej. Według danych OWES i KRS na terenie województwa pomorskiego w 2022 r. funkcjonowało 114 przedsiębiorstw społecznych wspieranych przez OWES (49 spółdzielni socjalnych, 44 fundacje, 8 stowarzyszeń, 14 spółek non profit). W samym OMGGS działało 60 podmiotów (29 spółdzielni socjalnych, 22 fundacji, 4 stowarzyszenia, 5 spółek non-profit).

Podmioty te, mogą realizować wspomniane wcześniej zadania związane z realizacją usług opiekuńczych i zdrowotnych, np. realizacji opieki (w modelu zdeinstytucjonalizowanym), opieki wytchnieniowej, wsparcia dla seniorów.

Rozwój OWES jest jednym z celów rozwojowych UMWP, wspieranym w FEP 2021-2027, jednak najważniejszym wyzwaniem jest poprawa samodzielności finansowej i kompetencji biznesowych PES oraz poziomu współpracy PES z JST[108], która jest oceniana jako niska.

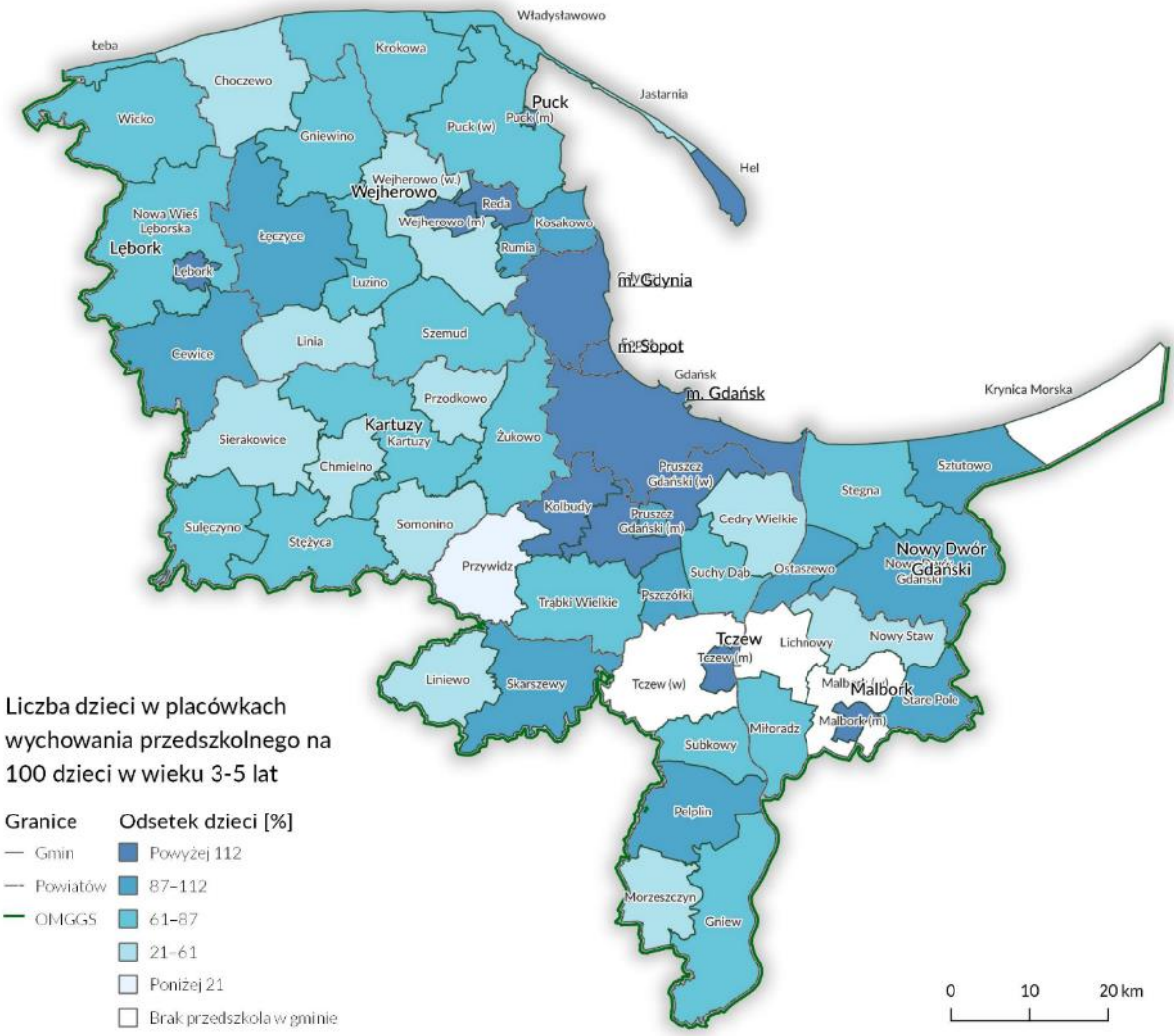
Oświata i wychowanie

Na obszarze województwa rośnie liczba żłobków, przedszkoli, a także szkół podstawowych i uczęszczających do nich uczniów. Zmniejszyła się liczba liceów i techników oraz spada stale liczba studentów i absolwentów uczelni wyższych, przy jednoczesnym wzroście liczby studentów zagranicznych. Zwiększa się liczba osób z wyższym wykształceniem, a lepiej wykształcone od mężczyzn są kobiety. Najwyższym wykształceniem w regionie charakteryzują się mieszkańcy Trójmiasta. Na tle kraju Pomorzanie charakteryzują się lepszą znajomością języków obcych.

Największym odsetkiem dzieci w wieku 3-5 lat korzystających z placówek wychowania przedszkolnego na terenie OMGGS charakteryzuje się rdzeń obszaru metropolitalnego, w gminach (miasto Gdańsk, miasto Gdynia i miasto Sopot), w głównych ośrodkach miejskich w regionie (Tczew, Malbork, Lębork, Wejherowo oraz Puck), a także w gminach w niedalekiej odległości od Trójmiasta (Kolbudy, gmina wiejska Pruszcz Gdański oraz Reda).

[108] Wg danych UMWP, zaledwie 10,6% pomorskich JST prowadzi współpracę z PES.

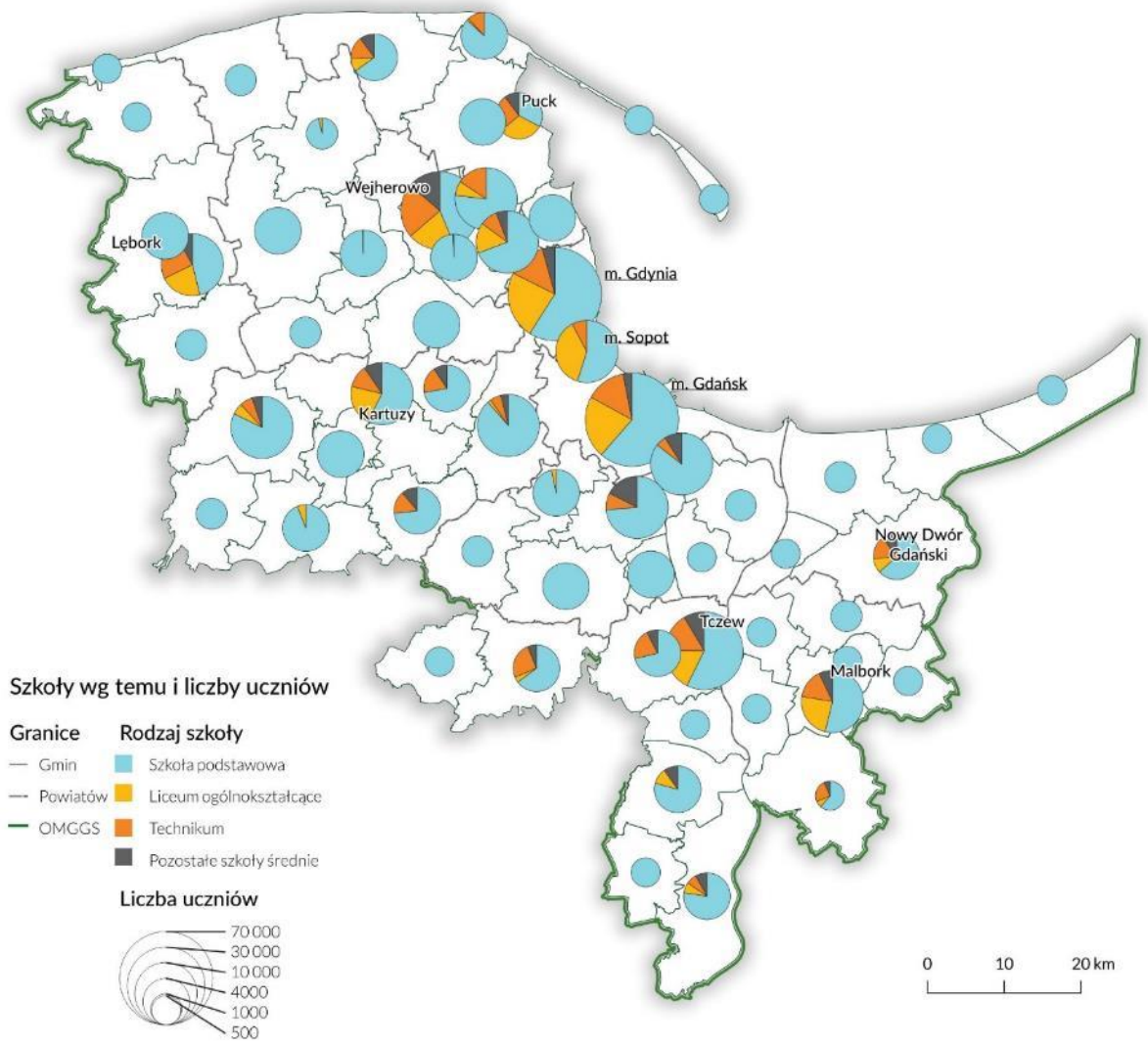
Mapa 38: Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 100 dzieci w wieku 3-5 lat w gminach i powiatach OM



Źródło: opracowanie własne

Największa koncentracja szkół podstawowych i ponadpodstawowych występuje w gminach miejskich: Gdańsk, Gdynia, Tczew i Wejherowo.

Mapa 39: Rozkład przestrzenny szkół podstawowych i ponadpodstawowych według typu na terenie OM



Źródło: opracowanie własne

Z danych CKE wynika, że najwyższe średnie wyniki egzaminów ósmoklasisty oraz matur rejestrowane są w rdzeniu obszaru metropolitalnego, a także w gminach zlokalizowanym w bezpośrednim otoczeniu rdzenia: Rumia, Reda, Kosakowo, Żukowo, Kolbudy, miasto i gmina Pruszcz Gdański. Najniższe średnie wyniki osiągnęli uczniowi z gmin o mniejszym zagęszczeniu ludności, takie jak Lichnowy w powiecie malborskim czy Gniew w powiecie tczewskim.

Najlepszy średni wynik na egzaminie ósmoklasisty z języka polskiego zanotował powiat kartuski (ponad 61%), z kolei najniższy osiągnęli uczniowie z powiatu malborskiego (47%). Ze wszystkich gmin na terenie OMGGS najlepszy wynik egzaminu z języka polskiego osiągnęła gmina Żukowo. Bardzo wysokie średnie wyniki, powyżej 60%, uzyskały również gminy: Kolbudy, Pruszcz Gdański, Sierakowice, Stężyca, Sulęczyno, Krynica Morska, Hel, Jastarnia, Kosakowo, Rumia, Wejherowo, miasto Gdańsk, miasto Gdynia oraz miasto Sopot. Na szczególną uwagę zasługują wyniki miast rdzenia obszaru metropolitalnego ze względu na

znacząco wyższą liczbę uczniów przystępujący do egzaminu względem innych gmin. Najniższy średni wynik z języka polskiego osiągnęła gmina Lichnowy w powiecie malborskim – niecałe 43%.

Najlepszy średni wynik z egzaminu z matematyki osiągnął powiat gdański (ponad 59%), natomiast najniższy zanotowano w powiecie lęborskim (46,5%). Z matematyką najlepiej poradzili sobie uczniowie z miasta Sopotu, zdobywając ponad 74% (jedyny wynik powyżej 70%). Bardzo dobre wyniki z egzaminu z matematyki, powyżej 60%, zanotowano w gminach: miasto Pruszcz Gdański, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Jastarnia, Kosakowo, miasto Gdańsk oraz miasto Gdynia. Z kolei najgorzej poszło uczniom z gmin Lichnowy oraz Gniew, które jako jedyne osiągnęły średni wynik poniżej 40%.

Średnie wyniki z egzaminu z języka angielskiego były znacznie wyższe od średnich wyników z pozostałych przedmiotów we wszystkich powiatach. Najwyższy wynik osiągnęli uczniowie z powiatu gdańskiego – ok. 71%, natomiast najniższy wynik zanotował powiat lęborski (poniżej 60%). Z egzaminem z Języka angielskiego najlepiej poradzili sobie uczniowie w mieście Sopot, zdobywając ponad 85%. Bardzo dobre wyniki, powyżej 70%, zanotowały również gminy: miasto Pruszcz Gdański, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Krynica Morska, Hel, Władysławowo, Kosakowo, Reda, Rumia, miasto Gdańsk oraz miasto Gdynia. Najniższe wyniki, poniżej 50%, osiągnęli uczniowie z gmin: Sulęczyno, Lichnowy, Gniew, Linia i Liniewo.

Najwyższe średnie wyniki z egzaminów maturalnych w szkołach średnich dla młodzieży zanotowano w miastach rdzenia obszaru metropolitalnego – Sopocie, Gdyni i Gdańsku. Bardzo dobre wyniki, powyżej 65%, osiągnęli również uczniowie z gminy Kartuzy oraz gminy miasto Puck. Z kolei najniższe średnie wyniki maturalne zanotowano w gminach: Tczew, Gniew i Pruszcz Gdański.

Z powyższych danych wynika, że w większości lepsze średnie wyniki osiągali uczniowie z obszarów miejskich lub gęściej zaludnionych. Jednakże różnica pomiędzy tymi regionami a mniej gęsto zaludnionymi nie jest aż tak duża jak wyraźna, jak w przypadku egzaminu ósmoklasisty, co może być związane z mniejszą liczbą szkół średnich lub ich brakiem na najmniej zaludnionych terenach OMGGS.

W województwie pomorskim w roku szkolnym 2021/2022 do szkół ponadpodstawowych uczęszczało 101,4 tys. uczniów. 59,5 tysiąca z nich uczyło się w technikach oraz szkołach branżowych I i II stopnia, z czego ponad 37 tysięcy w szkołach zlokalizowanych na terenie OMGGS. W 2023 roku województwie do egzaminu zawodowego przystąpiło 10422 uczniów w 117 różnych kwalifikacjach. 74,7% zdało go w pierwszym podejściu. Najpopularniejszym zawodem wśród zdających był technik informatyk.

Głównymi problemami w systemie oświaty, z którymi województwo pomorskie musi się zmierzyć w najbliższych latach, są:

- niższy od wartości krajowej odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym,

- niższe od wartości krajowych średnie wyniki egzaminów ósmoklasisty z języka polskiego i matematyki,
- oraz niższa od oczekiwanej wartość odsetka uczniów kształcenia zawodowego w ogólnej liczbie uczniów kształcenia ponadpodstawowego.

Powyższe kwestie stanowią nie lada wyzwanie dla OMGGS, ale także prezentują dobrą okazję do przekształcenia istniejącego systemu szkolnictwa na taki, który, poza zapewnieniem dzieciom i młodzieży obszernej wiedzy teoretycznej, będzie się też skupiał na rozwijaniu praktycznych kompetencji, uwzględniających dynamicznie zmieniające się potrzeby gospodarki i rynku pracy. Cele, które region wyznaczy na najbliższe lata, powinny być zbieżne z przyjętym w 2021 r. przez Zarząd Województwa Pomorskiego Regionalnym Programem Strategicznym (RPS) w zakresie edukacji i kapitału społecznego,[1] a zatem powinny priorytetowo skupić się na poprawieniu jakości świadczonych usług edukacyjnych i zapewnieniu uczniom lepszego startu na rynku pracy na początku ich życia zawodowego.

Poprawa fundamentów systemu oświaty zostanie osiągnięta poprzez zwiększenie dostępności i jakości wychowania przedszkolnego oraz dużo silniejszy nacisk na kształtowanie i rozwijanie kluczowych kompetencji i tzw. umiejętności uniwersalnych dzieci i młodzieży na wszystkich etapach kształcenia. Planowane jest poszerzenie oferty zajęć szkolnych, jak i pozaszkolnych, przy wykorzystaniu potencjału różnorodnych instytucji i podmiotów, takich jak instytucje kultury, organizacje pozarządowe, organizacje pracodawców lub szkoły wyższe. Istotne będzie także zwiększenie wsparcia dla uczniów z niepełnosprawnościami, dysfunkcjami rozwojowymi oraz różnymi typami trudności w nauce. Dodatkowo zostaną podjęte działania dążące do zwiększenia kompetencji kadr nauczycielskich systemu szkolnictwa oraz udzielenia większego wsparcia dyrektorom placówek edukacyjnych w zakresie zarządzania organizacją, jak również udzielenia wsparcia finansowego na poprawę i modernizację infrastruktury szkolnej.

Drugim istotnym punktem transformacji systemu oświaty będzie upowszechnienie i zwiększenie skuteczności doradztwa zawodowego w placówkach edukacyjnych na każdym etapie kształcenia oraz poprzez podjęcie działań ukierunkowanych na profesjonalizację szkół w branżach kluczowych dla gospodarki regionu. Planowana jest poprawa atrakcyjności szkolnictwa zawodowego na Pomorzu i dalsze rozbudowywanie sieci szkół zawodowych przy jednoczesnym wsparciu realizacji zadań doradców zawodowych i promowaniu wiedzy o zawodach mających strategiczne znaczenie w województwie pomorskim.

Znaczącym wyzwaniem dla systemu edukacji podstawowej i ponadpodstawowej jest kwestia integracji migrantów, w ostatnim czasie dzieci uchodźców z Ukrainy. Wyniki badań prowadzonych przez Centrum Edukacji Obywatelskiej wskazywało na wyzwania związane z barierami językowymi, przegęszczeniem klas, brak wsparcia psychologiczno-pedagogicznego jak i integracji pozaedukacyjnej[109]. Niepokojącym zjawiskiem w skali kraju

[109] CEO, Wyzwania i potrzeby związane z napływem uczniów z Ukrainy, sierpień 2022.

jest wycofywanie się ukraińskich dzieci z polskich placówek edukacyjnych (ok 56% dzieci) na rzecz ukraińskiej edukacji zdalnej, co będzie osłabiało integrację.

Bezpieczeństwo

W 2019 r. W stosunku do 2017 r. W województwie pomorskim wzrosła liczba przestępstw, natomiast zmniejszyła się liczba wypadków drogowych. Widoczne jest to również w wskaźniku poczucia bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania, który jest niższy niż wśród mieszkańców całego kraju.

Zwiększa się aktywność fizyczna Pomorzan, a za tym procesem idzie również wzrost kadry trenerskiej i instruktorskiej. Jednym z największych w kraju jest zasób miejsc noclegowych oraz stopień jego wykorzystania. Ruch turystyczny odznacza się dużą sezonowością. Wyraźnie poprawia się sytuacja, jeśli chodzi o spędzanie czasu poza domem i zagraniczne podróże turystyczne.

Kultura czasu wolnego

O jakości życia decyduje między innymi sposób spędzania czasu wolnego. O ile mieszkanki i mieszkańcy Trójmiasta korzystają z bardzo bogatej oferty kulturalnej, o tyle dostęp do tej oferty nie jest jednakowy dla wszystkich odbiorców z obszaru metropolitalnego. Nierówności wynikają zarówno z miejsca zamieszkania, jak i z innych czynników (niepełnosprawność, brak wykształcenia, brak znajomości języka polskiego, wykluczenie transportowe). Jednocześnie oferta czasu wolnego jest ważnym aspektem ocenianym przez inwestorów, pracodawców i pracowników.

Obszar metropolitalny charakteryzuje się szeroką ofertą dostępnych form spędzania wolnego czasu, co wynika z niezwykle bogatej historii, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz z dużej atrakcyjności turystycznej regionu. Składają się na nią m.in. liczne kulturalne i sportowe imprezy masowe oraz wydarzenia, różnorodne miejsca uprawiania kultury oraz sportu, wyjątkowe i rozpoznawalne na skalę światową atrakcje turystyczne oraz zabytki czy rozbudowane sieci szlaków turystycznych i rowerowych.

Liczba podmiotów działających w obszarze kultury w województwie pomorskim nieznacznie wzrosła w latach 2016-2019 (z 862 w 2016 roku do 870 w 2019 roku). Natomiast rok 2020 przyniósł znaczny spadek liczby ww. podmiotów do 832, co związane było z ograniczeniem możliwości ich działalności w trakcie pandemii koronawirusa[110]. W 2019 roku w województwie pomorskim najczęściej organizowanymi wydarzeniami kulturalnymi były festiwale, które stanowiły 28% wszystkich wydarzeń w regionie. Drugą najbardziej popularną formą były różnego rodzaju imprezy lub wydarzenia plenerowe (19%), a trzecią – warsztaty (15%).

[110] GUS, Kultura w 2016 r.

W porównaniu z 2017 rokiem nastąpił wyraźny spadek odsetka festiwali (o 8 p.p.), natomiast zanotowano prawie dwukrotny wzrost procentowy warsztatów (z 8% do 15%)[111].

W OMGGS działają obecnie 52 lokalne ośrodki kultury, które w większości zlokalizowane są na obszarze rdzenia metropolitalnego oraz w głównych powiatowych i gminnych ośrodkach miejskich. W regionie zlokalizowanych jest również 27 muzeów i innych ważniejszych atrakcji historycznych a także 1 obiekt wpisany na Listę światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO – Zamek Krzyżacki w Malborku. Największą koncentrację obiektów kultury można zaobserwować w rdzeniu obszaru metropolitalnego i w gminach ościennych.

Największe miasto na obszarze metropolitalnym, Gdańsk, jest jednocześnie jednym z głównych ośrodków kulturalnych w Polsce i charakteryzuje się największą różnorodnością pod względem rodzajów podmiotów działających w obszarze kultury w kraju (ex aequo z Warszawą – po 14 rodzajów, 2019). Na jego terenie działa kilka teatrów, opera, filharmonia, osiem kin oraz wiele innych instytucji kulturalnych, z których 12 jest prowadzonych lub współprowadzonych przez Gminę Miasta Gdańska. Wśród tych 12 instytucji znajdują się tzw. „kulturalne wizytówki miasta", tj. obiekty o ponadregionalnej sławie i rozpoznawalności – Europejskie Centrum Solidarności, Gdański Teatr Szekspirowski oraz Muzeum Gdańska. To ostatnie odwiedziło aż ponad 512 tys. zwiedzających w 2019 roku, wobec 379 tys. w 2017 roku. Gdańsk znany jest również z organizacji różnego rodzaju festiwali i imprez cyklicznych o charakterze teatralnym (np. Festiwal Szekspirowski – jedna z największych międzynarodowych imprez teatralnych poświęconych spektaklom szekspirowskim) i muzycznym (np. międzynarodowy Gdański Festiwal Muzyczny) lub imprez plenerowych.

W ciągu ostatnich 10 lat Gdańsk mocno inwestował w rozwój swojej oferty kulturalnej. Wybudowano kilka nowoczesnych muzeów odwiedzanych przez setki tysięcy gości każdego roku, np. Europejskie Centrum Solidarności czy Muzeum II Wojny Światowej, halę widowiskowo-sportową Ergo Arena (2010) czy stadion piłkarski Polsat Arena Plus (2011), na którym w 2012 odbyła się część meczy Mistrzostw Europy w piłce nożnej. Nic więc dziwnego, że w latach przed pandemią liczba turystów odwiedzających Gdańsk stale rosła i w 2019 roku osiągnęła ponad 1,2 mln osób, co stanowi więcej niż 1/3 wszystkich turystów odwiedzających województwo pomorskie. Działania związane z rozbudową infrastruktury kulturalnej nie są ograniczone wyłącznie do Trójmiasta. Ośrodki powiatowe inwestują w realizację własnego zaplecza, przykładem jest realizacja z 2013 r Wejherowskiego Centrum Kultury: Filharmonii Kaszubskiej – wielofunkcyjnego centrum kulturalnego obsługującego powiat wejherowski.

Ważnym obszarem funkcjonowania lokalnych wspólnot staje się wykorzystanie różnorodnych miejsc spotkań. Takie miejsca integrują społeczności sąsiedzkie i pozwalają na zwiększenie integracji środowisk skupionych wokół wybranych tematów. Samorządy dostrzegają takie potrzeby i aktywnie wspierają powstawanie i organizację miejsc spotkań, takich jak kina

[111] K. Stachura, Oferta i potencjał podmiotów sektora kultury w województwie pomorskim. Analiza kondycji organizacji za rok 2019 oraz zmiany spowodowane pandemią COVID-19 (dostęp: 18.01.2023)

wieczorowe (np. na Molo w Sopocie, na dachu Teatru Szekspirowskiego czy nad Motławą w Gdańsku) i strefy gastronomiczno-imprezowe (np. Ulica Elektryków w Gdańsku).

Na szczególne wyróżnienie zasługuje Ulica Elektryków w Gdańsku, będąca częścią większego kompleksu Stocznia Centrum Gdańsk, zlokalizowanego w poddawanej głębokim przekształceniom dawnej Stoczni Gdańskiej. W jego skład wchodzi kilka miejsc promujących kulturę, sztukę i rozrywkę, skupionych przede wszystkim w dwóch projektach: 100czni i Ulicy Elektryków.

Rysunek 25 Mapa przedstawiająca lokalizację obiektów kultury, giny i powiaty OMGGS

Źródło: opracowanie własne

Istotnym ogniwem w sieci instytucji kultury w metropolii są centra, domy i ośrodki kultury oraz biblioteki. Na Pomorzu w 2021 było ich odpowiednio: 292 i 316[112]. Są to z reguły

[112] Źródło: dane GUS

instytucje finansowane i organizowane odrębnie, jednak z perspektywy rozwoju lokalnego stanowią one istotne ogniwo łączące mieszkańców metropolii z ich najbliższą społecznością. Choć pandemia 2019 ograniczyła aktywność lokalnej kultury, w 2021 aktywność ta wracała do poprzedniego poziomu[113]. Wyjątkową rolę integrującą pełnią biblioteki. W regionie średnio jedna biblioteka obsługuje ok 6574 mieszkańców i ma 127 użytkowników/1000 mieszkańców. Choć poziom czytelnictwa jest niski (średnioroczny poziom wypożyczeń to 1.9 wolumenów)[114], w małych i średnich gminach biblioteki są ważnymi miejscami spotkań mieszkańców, szczególnie młodych i seniorów, dzięki modernizacji, cyfryzacji zasobów oraz programom dodatkowych aktywności. OMGGS prowadzi projekt "Kultura włącza", który ma wesprzeć poprawę dostępności tych obiektów. Jednocześnie domy i kluby sąsiedzkie funkcjonują jedynie w 11% samorządów.

Turystyka

W samym 2019 roku województwo pomorskie odwiedziło blisko 7 mln turystów krajowych oraz ponad 600 tys. turystów zagranicznych. Wartości te związane są nie tylko z korzystnym, nadmorskim położeniem województwa, ale również ze stale rozwijającą się ofertą kulturalną regionu, w tym z organizacją dużej liczby imprez masowych oraz cyklicznych wydarzeń i festiwali o randze międzynarodowej. Szczególny potencjał w tej materii, będący zarazem jednym z największych atutów obszaru, wykazują miasta należące do rdzenia obszaru metropolitalnego. Posiadają one wieloletnie doświadczenie w zakresie tworzenia atrakcyjnej oferty, a także od lat inwestują znaczne środki w jej rozwój i poprawę towarzyszącej infrastruktury. W okresie przed ogłoszeniem pandemii koronawirusa liczba uczestników sportowych oraz artystyczno-rozrywkowych imprez masowych w województwie pomorskim wzrosła do ponad 2,6 mln (wobec 2,4 mln w 2016 roku), z których ponad 70% bawiło się na terenie Gdańska, Gdyni i Sopotu. W związku z wybuchem pandemii oraz z licznymi obostrzeniami epidemicznymi w 2020 roku wartość ta spadła do niespełna 387 tys., a w 2021 roku nieznacznie wzrosła do niecałych 992 tys.[115].

Zróżnicowanie środowiska i krajobrazu, nadmorskie położenie, bogata oferta kulturalna i sportowo-rozrywkowa, wiele zabytków oraz walory przyrodnicze i uzdrowiskowe Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot sprawiają, że region ten cechuje się jednym z największych i najbardziej zróżnicowanych w Polsce potencjałów turystycznych, sportowych oraz rekreacyjnych.

Przed wybuchem pandemii koronawirusa w 2020 roku popularność województwa pomorskiego stale wzrastała, zarówno wśród turystów krajowych, jak i zagranicznych, a dynamika wzrostu sprzedaży usług hotelarskich i gastronomicznych w regionie przekraczała dynamikę tego parametru dla całego kraju. Turyści szczególnie docenili potencjał turystyczny

---

[113] W skali kraju w 2021 odnotowano 29.5% wzrost aktywności w stosunku do 2020, pomimo trudnej sytuacji finansowej samorządów i cięć w wydatkach. źródło: GUS, 2022,

[114] Stachura K., Zbieranek P., 2022, Biblioteki, bibliotekarze i czytelnictwo w województwie pomorskim. Diagnoza problemów. WBP, Instytut Kaszubski, Gdańsk

[115] GUS, Bank Danych Lokalnych.

Trójmiasta, a zwłaszcza Gdańska, który od lat był jednym z trzech najchętniej odwiedzanych miast w Polsce, każdego roku goszczącym coraz więcej turystów. W roku 2021 zarówno w Polsce, jak i w Europie, obostrzenia związane z pandemią dalej negatywnie wpływały na ruch turystyczny, ograniczając swobodę przemieszczania się (w szczególności pomiędzy państwowymi granicami) i możliwości korzystania z bazy noclegowej.

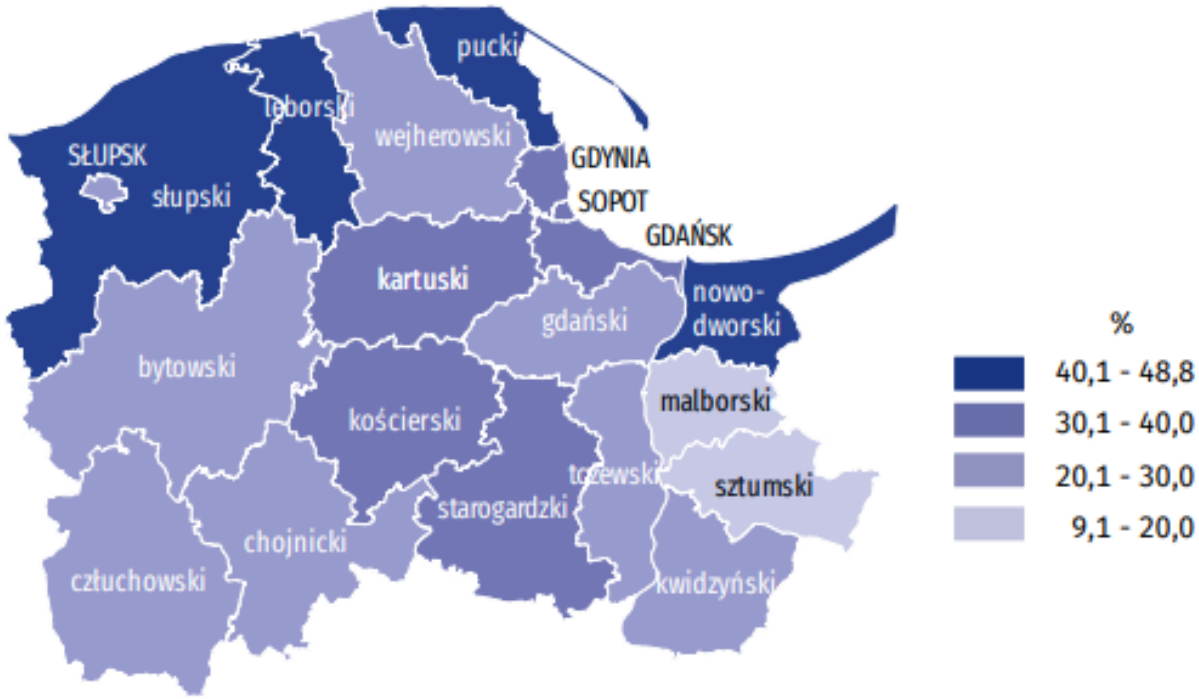
Pomimo licznych ograniczeń i mniejszej ilości funkcjonujących turystycznych obiektów noclegowych (o 10,6% mniej niż rok wcześniej), sytuacja w branży zaczęła się stopniowo poprawiać. W 2021 roku w województwie pomorskim zanotowano wzrost liczby turystów korzystających z obiektów noclegowych o 20,2% względem 2020 roku (poniżej średniej krajowej - 22%), natomiast liczba turystów zagranicznych w skali roku zwiększyła się o 13,9% (powyżej średniej krajowej – 11,5%). Dodatkowo województwo pomorskie było drugim (po zachodniopomorskim) regionem w kraju, w którym w przeliczeniu na 100 mieszkańców najwięcej turystów skorzystało z noclegów (101 turystów). Pomorskie było także jednym z tylko 3 województw, które zanotowało wyższy od średniej krajowej stopień wykorzystania miejsc noclegowych w obiektach posiadających 10 lub więcej miejsc[116].

Dzięki bogatej ofercie turystycznej, rozwiniętej bazie konferencyjnej i hotelowej, a także stale polepszającej się dostępności komunikacyjnej, w szczególności w rdzeniu obszaru metropolitalnego, sam Gdańsk odwiedziło ponad 1,7 mln turystów w 2021 roku (wzrost o blisko 400 tys. w porównaniu z 2020 rokiem), co przewyższyło liczbę turystów z 2017 roku, sugerując, że sytuacja w krótkim czasie wróci do stanu sprzed pandemii. Warto tutaj również zwrócić uwagę, że pomimo spadku liczby funkcjonujących turystycznych obiektów noclegowych w województwie pomorskim, Gdańsk zanotował ich wzrost o łącznie ponad 400 obiektów (ponad 37%) w porównaniu z 2020 rokiem[117].

Silnie rozwinięta oferta kulturalna obszaru metropolitalnego, a w szczególności rdzenia OMGGS, zawsze spotykała się z dużym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. Pomimo drastycznego spadku odwiedzających muzea i wystawy w roku 2020, rok później liczba ta wzrosła o blisko 30% w samym Gdańsku, zbliżając się do wartości osiągniętej w 2016 roku. Potencjał kulturalny obszaru metropolitalnego jest również zauważalny w organizowanych na jego terenie różnego rodzaju imprez masowych. W 2021 roku do samego Gdańska zjechało się około 3% wszystkich uczestników imprez masowych organizowanych w całym kraju. Biorąc pod uwagę, że na terenie OMGGS odbywają się również większe cykliczne imprezy masowe, jak np. Open'er Festival czy Festiwal Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni, potencjał kulturowy obszaru metropolitalnego jest jednym z najwyższych w całym kraju.

[116] Turystyka w 2021 r., GUS.
[117] Gdańsk w liczbach, https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/turystyka,a,108063 (dostęp: 18.01.2023)

Mapa 40: Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w powiatach województwa pomorskiego



Źródło: Turystyka w województwie pomorskim w 2021 r.

Biorąc pod uwagę stopień wykorzystania miejsc noclegowych oraz stale rosnącą liczbę obiektów, potencjał regionu OMGGS do przyjmowania turystów jest ogromny. Najwyższy stopień wykorzystania miejsc noclegowych osiągają gminy nadmorskie – pomiędzy 40-49% w 2021 roku. Najwięcej noclegów w 2021 roku udzielono w mieście Gdańsk (1 984 227), a także w powiecie puckim (1 436 507).

Łącznie obszar metropolitalny (z wyłączeniem w całości powiatu lęborskiego) odpowiada za ponad 70% wszystkich udzielonych noclegów w województwie pomorskim, w tym około 85% ruchu turystycznego z zagranicy. Na terenie OMGGS znajduje się ponad 74 tys. miejsc noclegowych, co stanowi 67% całego województwa, a najwięcej można ich znaleźć w powiecie puckim (23 417), mieście Gdańsk (19 506) oraz powiecie nowodworskim (12 167).

3.3.5. Aktywność obywatelska

Obszar trójmiejskiej metropolii posiada bogate tradycje wolnościowe i solidarnościowe, a także wysoki poziom aktywności obywatelskiej jego mieszkańców. O zaangażowaniu publicznym świadczyć może frekwencja wyborcza. Jest ona tutaj zwykle jedną z najwyższych w kraju – m.in.. w wyborach samorządowych w 2018 r., województwo pomorskie posiadało najwyższy wskaźnik w kraju.

Gminy metropolii angażują się w zwiększanie zaangażowania mieszkańców w sprawy publiczne. Liderem prospołecznych rozwiązań w dziedzinie partycypacji i tworzenia społeczeństwa obywatelskiego jest Miasto Gdynia. Powstało tu nowatorskie Laboratorium

Innowacji Społecznych (LIS), od 2016 roku działające jako samodzielna jednostka budżetowa. W LIS realizowanych jest 5 programów:

- *Gdynia OdNowa* skupiający się na procesie rewitalizacji;
- *Budżet Obywatelski Gdynia*, gdzie mieszkańcy decydują o wydatkowaniu środków na konkretne cele;
- *Wymiennikownia Młodzieżowe Centrum Innowacji Społecznych i Designu* – miejsce, gdzie głos należy do młodzieży;
- *Przystań Gdynia* sieć lokalnych miejsc rozwoju zainteresowań obywateli;
- *UrbanLab Gdynia*, stanowiący forum rozwoju jakości życia poprzez dialog i dyskusje o mieście.

Działanie samorządu Miasta Gdynia poprzez Laboratorium Innowacji Społecznych jest wzorcowym przykładem dobrze przeprowadzanego procesu partycypacji społecznej. Gdynia została nagrodzona za swoją działalność wieloma nagrodami, w tym międzynarodowymi.

Podobnie jak Gdynia, Miasto Gdańsk realizuje politykę angażującą społeczność lokalną. W samym Urzędzie Miasta funkcjonują m.in. Referat Współpracy z mieszkańcami oraz Referat Współpracy Lokalnej i Innowacji Społecznych. Wśród realizowanych zadań są te dotyczące organizowania i koordynowania procesów partycypacyjnych.

Ciekawym przykładem może być przeprowadzony w 2022 roku proces konsultacji przy sporządzeniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Oprócz tradycyjnych sposobów składania wniosków do planu, wprowadzone zostało nowe narzędzie geoankiety online. Za pomocą Internetu można było wprowadzić swoje uwagi dla dowolnego obszaru lub punktu na mapie Gdańska. Miała ona również funkcję informacyjną i zawierała szczegółowe informacje dotyczące m.in. konkretnych działek, autorów planu czy planowanych zmian.

Każdemu mieszkańcowi Gdańska, który chciałby decydować i uczestniczyć w życiu miasta, zadedykowany został narzędziownik *Aktywator Obywatelski. Szybka pomoc techniczna.* Jest to pozycja wydana przez Urząd Miejski w Gdańsku, która przedstawia szereg możliwości zaangażowania się w aktywność obywatelską. W prosty sposób odpowiada na pytania, kto, w jakim terminie i w jaki sposób może skorzystać z danego sposobu partycypacji społecznej. Podaje również przykłady realizacji inwestycji rozwiązań i zmian osiągniętych w ramach konkretnej inicjatywy.

Samorządy mniejszych miejscowości również angażują swoich obywateli w lokalne działania. Ilustracją tego postępowania mogą być przeprowadzone na przestrzeni lat konsultacje społeczne w Tczewie. Konsultacje te dotyczyły rewitalizacji miasta, koncepcji i adaptacji parku miejskiego czy też budżetu miasta. Innym przykładem zaangażowania społeczeństwa było uruchomienie w 2013 roku w Kosakowie narzędzia, jakim jest referendum. Obywatele w sposób bezpośredni mieli wypowiedzieć się na ważny dla gminy temat, jakim była budowa zbiornika z gazem. Innym referendum było przeprowadzone w 2017 roku w Krynicy Morskiej

głosowanie nad statusem miasta jako uzdrowiska. Oba głosowania spełniły 30-procentowe kryterium ważności.

Pomorzu to miejsce wielu innych inicjatyw związanych z aktywnością obywatelską. Warte odnotowania jest istnienie i działalność na tym terenie już od 1982 r. Kaszubskiego Uniwersytetu Ludowego. Jednym z jego wielu celów jest budowanie społeczeństwa obywatelskiego.

Aktualnie na terenie województwa pomorskiego istnieje 9 087 działających organizacji pozarządowych. W Gdańsku znajduje się ich 2 270, w Gdyni 1 052, a w Sopocie 370. Na realizację zadań publicznych zlecanych organizacjom w 2022 roku Miasto Gdańsk przeznaczyło ponad 91 milionów złotych, Gdynia ponad 17 milionów złotych, a Sopot ok. 12 milionów złotych.

Pomimo wielu inicjatyw opisanych powyżej, trudne do oceny jest to, czy aktywność urzędów wprost przekłada się na aktywność społeczną. Brak jest szeroko zakrojonych badań, mogących odpowiedzieć na tak postawione pytanie.

3.4. Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii

3.4.1. Wyzwania organizacyjne

Właściwie skonstruowana struktura zarządcza jest niezbędna, by optymalnie kierować zachodzącymi zmianami, niwelować ich negatywne skutki oraz maksymalizować szanse, które wynikają z tych zmian. Raporty OECD[118]wskazują, że w metropoliach, w których stworzono struktury zarządcze, widoczne jest zmniejszenie procesu suburbanizacji oraz wzrost zadowolenia mieszkańców z transportu zbiorowego, podczas gdy w tym samym czasie w metropoliach bez sformalizowanych ciał zarządczych zadowolenie z transportu publicznego spada, a niekontrolowana suburbanizacja wzrasta.

Zjawiska te zauważane są również w trójmiejskim obszarze metropolitalnym. Podejmowane dotychczas próby integracji zarządzania metropolią doprowadziły do powołania stowarzyszenia samorządowego, jednakże ograniczone pole jego działania sprawia, że nie można w tym przypadku mówić o zintegrowanym zarządzaniu metropolią. Stowarzyszenie koordynuje wiele inicjatyw i projektów metropolitalnych, odpowiada także za omawianie i ocenę realizowanych projektów, sprawdza się również jako forum wymiany doświadczeń i dobrych praktyk. Takie rozumienie jego roli nie może być jeszcze traktowane jako realne przywództwo.

Z tego powodu zarządzanie procesami ponadlokalnymi zależy w pierwszej mierze od dobrej woli władz poszczególnych jednostek samorządowych. Cierpią na tym takie obszary życia jak transport, planowanie przestrzenne czy adaptacja do zmian klimatu. Rozwiązaniem tego ograniczenia miało być powołanie Związku metropolitalnego w województwie pomorskim w kształcie zbliżonym do związku metropolitalnego w województwie śląskim (GZM).

[118] Tamże, s. 59.

Inicjatywę w tym zakresie podjęły w 2016 roku samorządy OMGGS. Na skutek ich działań oraz szerokiego poparcia społecznego 10 września 2020 r. Senat RP uchwalił projekt ustawy metropolitalnej w województwie pomorskim. Projekt ten, jako senacka inicjatywa ustawodawcza, skierowano do Sejmu, lecz został odrzucony. Dalszy los tej inicjatywy zależy od rozstrzygnięć politycznych.

Wobec braku rozwiązania ustawowego samorządowcy deklarują chęć dalszego integrowania się, jednakże deklaracje te nie zamieniają się w konkretne rozwiązania organizacyjne, np. związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a. ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. O samorządzie powiatowym (Dz.U. 2022 poz. 1526). W tym samym czasie głosy części członków stowarzyszenia kwestionują uprawnienie i potrzebę przyjmowania przez OMGGS rozszerzonych funkcji w zakresie kreowania polityki OM.

Przeprowadzone we wrześniu 2021 roku warsztaty na temat kierunków rozwoju OMGGS jasno wskazały, że obszar metropolitalny potrzebuje silnego wspólnego zarządu, którego funkcje powinny obejmować:

- Przywództwo w inicjowaniu i wdrażaniu zmian;
- Inicjowanie i pielęgnowanie współpracy między JST;
- Wdrażanie i upowszechnianie przetestowanych rozwiązań.

Trójmiejski obszar metropolitalny swoją dobrą sytuację zawdzięcza przede wszystkim sukcesowi tworzących go samorządów. Diagnoza pokazuje, że potencjał porozumienia nie jest obecnie w pełni wykorzystywany. Brak rozwiązań prawnych w postaci związku metropolitalnego oraz ochrona przede wszystkim lokalnych interesów ograniczają możliwości konkurowania metropolii na arenie polskiej oraz międzynarodowej. Dla podtrzymania pozytywnego kierunku zmian społeczno-gospodarczych niezbędna jest dalsza integracja działań.

3.4.2. Współpraca w realizacji zadań komunalnych

Gminy obszaru metropolitalnego podejmują współpracę w obszarze usług komunalnych. Współpraca ta podejmowana jest jednak w oparciu o lokalne powiązania funkcjonalne i nie ma wymiaru metropolitalnego.

W zarządzaniu transportem głównym wyzwaniem jest rozproszona struktura zarządzania oraz realizacji połączeń. Samorządy samodzielnie organizują transport, jedynie największe samorządy OMGGS (Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, Tczew, Malbork) posiadają własne zakłady transportowe. Konsekwencją tego stanu jest brak jednolitej polityki biletowej, brakuje wspólnych mechanizmów finansowania transportu w skali metropolii oraz systemowego planowania i koordynacji połączeń w skali metropolii. Samorządy finansują działalność transportową oddzielnie i ewentualne działania związane z integrowaniem taryf bądź finansowania są regulowane indywidualnymi porozumieniami. Dotyczy to zarówno powiązań autobusowych między gminami jak i porozumień między gminami a Samorządem Województwa Pomorskiego. OMGGS nie korzysta zatem z efektów synergii i korzyści

płynących ze wspólnego finansowania transportu. Konsekwencją jest nierównomierny dostęp do usług transportowych dla metropolii.

Podobnym wyzwaniem jest planowanie przestrzenne jest traktowane jako element władztwa planistycznego gminy i jest ono realizowane na szczeblu samorządowym bądź wojewódzkim. Przy braku zachęt i podstaw prawnych dla wspólnego planowania a szczeblu metropolii brakuje poparcia dla takich działań ze strony JST. Obecnie planowanie dla potrzeb dużych samorządów jest realizowane przez własne jednostki planistyczne (BRG, BPPMG). UMWP dysponuje własnymi służbami planistycznymi (PBPR), możliwości prowadzenia koordynacji na tym szczeblu są jednak ograniczone do dialogu na etapie przygotowania studium bądź formalnych uzgodnień międzygminnych. Brak koordynacji wpływa na znaczny rozwój rezerw terenów mieszkaniowych oraz turystycznych w gminach ościennych, w tym na terenach cennych krajobrazowo lub nie objętych ochroną prawną. Wyzwaniem jest brak wspólnych baz danych, które pozwalałyby na prowadzenie bardziej świadomej polityki przestrzennej. Obecnie samorządy prowadzą indywidualne portale mapowe prezentujące podstawowe, wymagane dane przestrzenne. Brakuje także systemowego podejścia do zarządzania terenami inwestycyjnymi w OM, np. poprzez aktualizację danych przestrzennych o tym zasobie.

Efektywność zarządzania podmiotami odpowiedzialnymi za zmiany klimatu jest także ograniczona ze względu na rozproszenie ich zakresów działania i różne formy organizacji i kompetencji. Obecnie za proces ten odpowiadają zarówno podmioty krajowe (GDOŚ, Polskie Wody), regionalne (podmioty Samorządu Województwa Pomorskiego), jak i samorządowe (ARMAAG, Związek Redy i Chylonii).

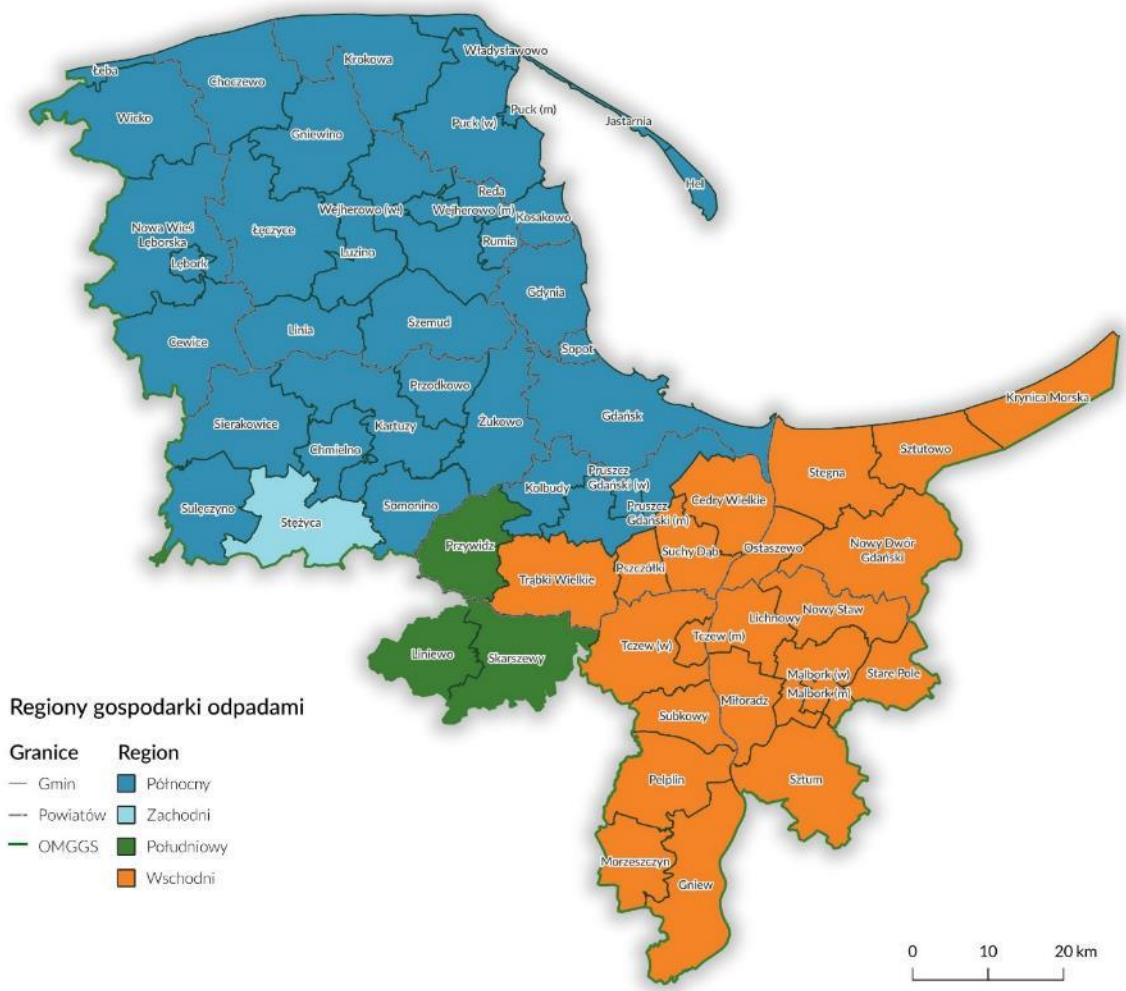
Na terenie województwa pomorskiego znajduje się 10 regionalnych instalacji komunalnych, z których 3 leżą na terenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot: Eko Dolina, Zakład Utylizacji Odpadów Stałych (RIPOK Tczew) oraz Zakład Utylizacyjny w Gdańsku (RIPOK Szadółki). Zbierają one znaczną większość wytwarzanych przez mieszkańców OMGGS odpadów komunalnych, natomiast pozostała część tych odpadów trafia do 6 instalacji położonych w przylegających powiatach, zgodnie z podziałem gmin w województwie pomorskim na poszczególne regiony gospodarki odpadami (PGOWP 2022).

Obecny system gospodarowania odpadami komunalnymi posiada rozproszony charakter. Gminy realizują to zadanie niezależnie od siebie, nierzadko decydując się na współpracę w tym zakresie na podstawie porozumień międzygminnych. Przykładowo, ZU w Gdańsku przyjmuje odpady komunalne także z gmin Pruszcz Gdański, m. Pruszcz Gdański oraz Kolbudy, ZUOS w Tczewie z gmin Tczew, m. Tczew, Pszczółki oraz Suchy Dąb, a Eko Dolina przyjmuje odpady od mieszkańców Gdyni, Redy oraz gminy wiejskiej Wejherowo.

Sieć PSZOK działa w sposób mało efektywny, co skutkuje niskim udziałem masy odpadów zbieranych w sposób selektywny (ok 13%). W efekcie wpływa to na niski udział recyklingu i przygotowania frakcji do ponownego użytkowania. Zwiększenie efektywności PSZOKów wymaga zintegrowanych działań związanych z edukacją, zwiększeniem świadomości

mieszkańców. W 2018 r. 40% poziom recyklingu osiągnęło 47 gmin w województwie, 30% ok 100 gmin. Wynikające z zobowiązań unijnych obowiązki osiągnięcia poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia całego strumienia odpadów komunalnych, w 2030 roku muszą osiągnąć 60%, natomiast w 2035 r. - 65%. Niezrealizowanie tych celów wiąże się z karami finansowymi. Dlatego też osiąganie celów GOZ są krytycznym wyzwaniem dla gmin, które może być realizowane poprzez wspólne działania promocyjne, informacyjne na szczeblu metropolitalnym.

Mapa 41: Podział województwa pomorskiego na regiony gospodarki odpadami



Źródło: Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022

W województwie pomorskim znajduje się ponad 180 oczyszczalni ścieków, z których zaledwie 5 charakteryzuje się przepustowością większą niż 100 000 RLM. Aż 4 z nich zlokalizowane są w regionie OMGGS – OS Gdańsk-Wschód, OS Dębogórze, OS Swarzewo oraz OS Tczew.

Systemy wodno-kanalizacyjne na terenie OMGGS są bardzo słabo zintegrowane, a poszczególne gminy współpracują ze sobą co najwyżej na poziomie lokalnym. W efekcie pozostałe 45 oczyszczalni w obszarze ma znacznie niższą przepustowość od największych instalacji, w większości poniżej 15 000 RLM.

Dla ochrony zasobów wodnych, przeciwdziałaniu suszy oraz ograniczaniem ryzyk związanych z powodzią miejską ważnym działaniem jest prowadzenie retencji wodnej. W skali kraju efektywna retencja jest znaczącym wyzwaniem. Wody Polskie podają, obecnie w Polsce retencja utrzymuje się na poziomie około 6,5 proc, co oznacza, że gromadzone jest ok. 4 mld m^3 wody. Dla porównania w Hiszpanii poziom retencji sięga ok. 40%[119].

Działania te mogą być powiązane z kształtowaniem terenów aktywnych biologicznie w ramach tzw. błękitno-zielonej infrastruktury (BZI) - tworzenia ogrodów deszczowych, niecek retencyjnych, trawników absorbujących wody. Realizacja BZI wymaga podejścia interdyscyplinarnego łączącego działania związane z projektowanie infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i zieleni, co wymaga odpowiednich kompetencji i wiedzy. OMGGS już realizuje programy edukacji szkolnej w tym zakresie, znaczące kompetencje miast-liderów (Gdańskie Wody) pozwalają na prowadzenie działań w zakresie pracy JST obszaru metropolitalnego.

3.4.3. Współpraca w zakresie informacyjnym

Samorządy OMGGS realizują szeroki zakres zadań gminnych i powiatowych, działając dla dobra swoich mieszkańców. Za pozytywne należy uznać inicjatywy służące zawiązywaniu współpracy przy realizacji projektów partnerskich, szczególnie tam, gdzie beneficjentami są mieszkańcy więcej niż jednej JST. Warto jednak zauważyć, że procesy współpracy przy realizacji bardziej bieżących zadań samorządów nie są dostatecznie realizowane. Pojedyncze gminy i powiaty wytwarzają na własne potrzeby niezależne rozwiązania, powielając często działania prowadzone przez ich sąsiadów. Dotyczy to w szczególności działań o charakterze informacyjnym i edukacyjnym. Samorządy OMGGS skorzystałyby i oszczędziłyby, współpracując ze sobą. Respondenci wywiadów indywidualnych wskazywali, że np. działania z zakresu edukacji ekologicznej lub edukacji bezpieczeństwa, polityka informacyjna w zakresie kultury czy turystyki, systemy informowania o zagrożeniach, systemy wspierające prowadzenie dialogu społecznego mogłyby być skalowane na obszar całego OMGGS. Dzięki takiej współpracy wzmacniana byłaby także rozpoznawalność metropolii wśród mieszkańców.

[119] Projekt programu "Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce"

4

Podsumowanie

4. Podsumowanie

4.1. Wprowadzenie

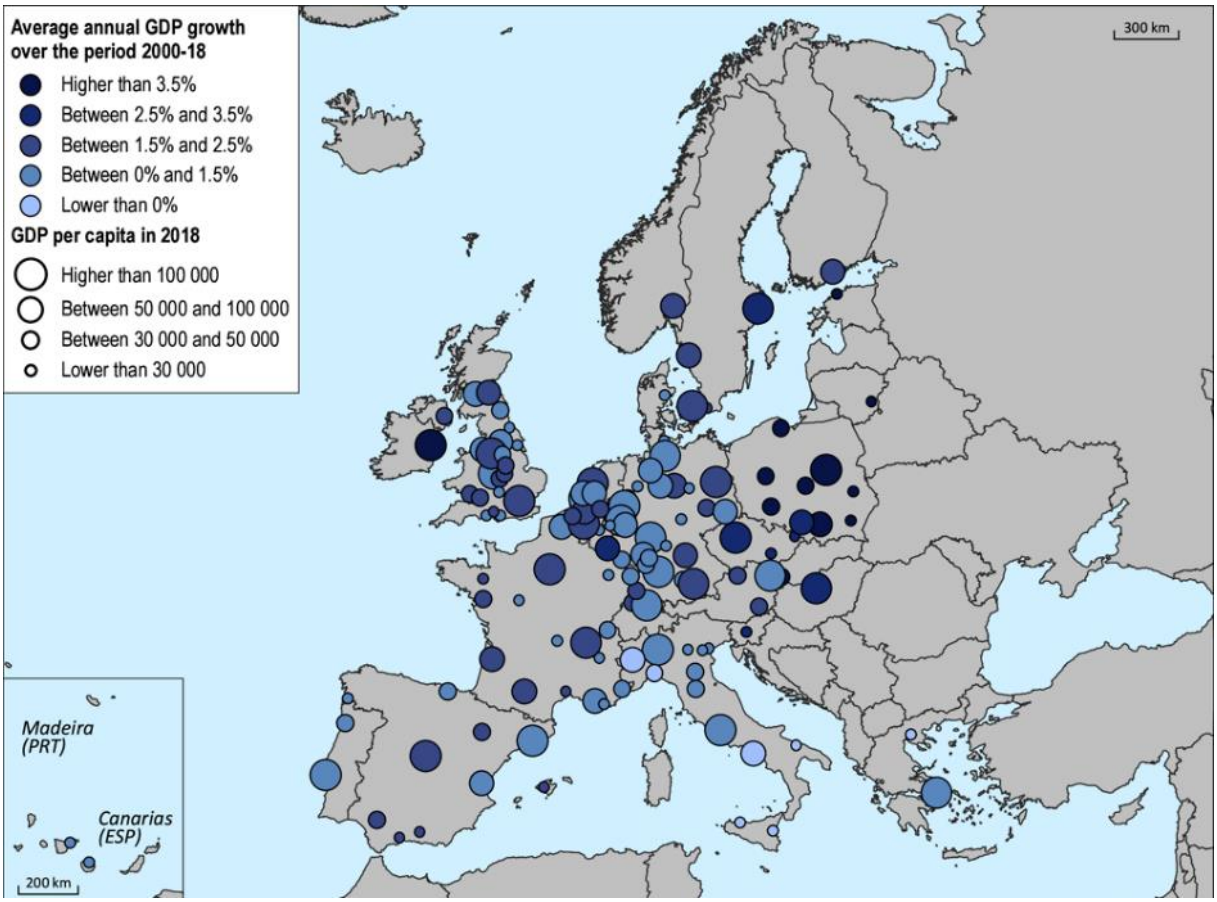
Główne wnioski z diagnozy zostały podsumowane w poniższym rozdziale, zawierającym syntezę informacji, przywołanie kluczowych danych oraz wskazanie dla wyboru celów strategicznych. Podsumowanie obejmuje najważniejsze wątki, które wiążą się z funkcjonowaniem metropolii:

- wymiar globalny - pozycja metropolii w Europie i na świecie;
- środowisko i przestrzeń;
- mobilność mieszkańców i transport;
- potencjał gospodarczy i społeczny;
- organizacja i współpraca w ramach metropolii.

4.2. Kontekst globalny i europejski

Metropolie są głównym miejscem generowania rozwoju społeczno-gospodarczego we współczesnym świecie. W skali Europy największe tempo wzrostu miały m.in. metropolie zlokalizowane w krajach Polski i Europy Środkowo Wschodniej.

Mapa 42: Wzrost gospodarczy w obszarach metropolitalnych w okresie 2000-2018



Źródło: OECD (2020), Regions ad Cities at Glance

Na skok rozwojowy OMGGS wpływało wiele czynników, m.in. efekt transformacji i włączenia w globalne sieci przepływów kapitału dzięki internacjonalizacji po 1989, akcesja do Unii Europejskiej oraz efekty pomocy rozwojowej UE kierowanej do regionu. Jednocześnie metropolia OMGGS jest korzystnie położona w strukturze kraju. Gdańsk i Gdynia to główne porty kraju, największe miasta na północy Polski i ośrodki ściśle powiązane z rozwojem regionu bałtyckiego. Metropolia może budować swoją pozycję i siłę na niszach rozwojowych, które **wynikają z lokalizacji i roli w regionie oraz portowego charakteru miast**. Oznacza to potencjały wynikające z kontaktów ze Skandynawią, Niemcami czy Wschodem. Szanse stwarzają branża morska, logistyka czy usługi biznesowe.

Wykorzystanie potencjałów wymaga jednak mobilizacji i wzmocnienia współpracy w skali metropolitalnej różnych instytucji. Wspólne działania obejmują łączenie zasobów publicznych w celu poprawy efektywności i kosztów utrzymania wspólnej infrastruktury oraz uruchomienia mechanizmów wspólnego finansowania działań metropolitalnych. Wybrane regiony Polski przestaną być beneficjentem pełnej pomocy unijnej. Ponadto samorządy stają przed rosnącymi wyzwaniami finansowymi.

Drugim aspektem jest **wykorzystanie i wzmocnienie zasobów pozaurzędowych, które działają w metropolii ze względu na jej zglobalizowany charakter, oparty na potencjale dużych ośrodków miejskich**. Działania obejmują budowanie sieci współpracy z uczelniami i biznesem w celu wspólnej promocji, łączenia działań, wzmacniania globalnej marki regionu i przyciągania inwestycji.

Etap łatwego rozwoju kończy się, więc region będzie musiał na równych prawach konkurować o wiedzę (innowacje), kapitał oraz talenty. Tymczasem województwo pomorskie, podobnie jak i cała Polska to obszar o stosunkowo niskim poziomie nakładów na badania i rozwój. W europejskim rankingu innowacji województwo pomorskie osiąga niższe notowania niż pozostałe regiony Morza Bałtyckiego[120]. Trójmiasto posiada też stosunkowo wąską bazę talentową, do czego przyczynia się ograniczony potencjał akademicki – liczba studentów w Trójmieście jest znacznie niższa niż w innych polskich metropoliach o podobnym potencjale ludnościowym. Mimo to zasób kadr branż innowacyjnych (m.in. IT) i aplikacje wdrożeniowe są głównymi atutami w rankingach innowacyjności.

Relatywnie nisko oceniany jest potencjał akademicki OMGGS – w rankingu 1000 najlepszych uczelni świata[1] jedyną uczelnią z Pomorza jest Politechnika Gdańska, zajmuje jednak na tej liście miejsce w przedziale 801-900). Dwie z uczelni – GUMed i PG – mają jednak status uczelni badawczych, których w Polsce jest tylko 10, a utworzony w 2020 roku Związek Uczelni Fahrenheita, w którego skład wchodzi także Uniwersytet Gdański, ma na celu budowanie pozycji Gdańska jako silnego ośrodka akademickiego w kraju i za granicą. Tworzy to duży **atut dla współpracy metropolitalnej.**

[120] W rankingu European Innbvation Scoreboard (EIS) województwo pomorskie jest wskazane jako 'Emerging Innovator' z wynikiem rankingowym 73.03 (Polska kwalifikuje się z wynikiem 66.4)

O pozycję międzynarodową regionu dbają Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, poszczególne samorządy oraz organizacje przez nie powoływane. Obszar metropolitalny nie pełni do tej pory samodzielnej roli przy organizacji współpracy międzynarodowej metropolii.

Niski poziom innowacyjności gospodarki będzie sprawiał, że metropolię znacznie silniej dotkną takie megatrendy jak automatyzacja gospodarki. Miejsca pracy, które do niedawna uznawane były za bezpieczne i atrakcyjne, zostaną zlikwidowane lub zredukowane w związku z wykorzystaniem sztucznej inteligencji. Bez zmiany modelu gospodarki i zwiększenia jej elastyczności region może podlegać stopniowej marginalizacji na światowej i europejskiej mapie rozwoju gospodarczego.

4.3. Środowisko i przestrzeń[121]

Polityka przestrzenna

OMGGS należy do jednych z najbardziej zróżnicowanych przyrodniczo i geograficznie regionów metropolitalnych w Europie, obejmując teren kilkunastu krain geograficznych o zróżnicowanym krajobrazie i wysokich walorach przyrodniczych. Ta różnorodność jest źródłem atrakcyjności osadniczej i turystycznej regionu, ale stanowi też wyzwanie. Wiąże się ono z brakiem **koordynacji polityki planistycznej** prowadzącej do nierównomiernego rozwoju przestrzeni metropolii.

Niski poziom współpracy międzygminnej w planowaniu wpływa na występowanie negatywnych zjawisk przestrzennych. Główną konsekwencją jest suburbanizacja – **rozlewanie się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo**, a także **konflikty między potrzebami zapewnienia przestrzeni dla zabudowy mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych**. Nadmierne rozpraszanie zabudowy utrudnia sprawną obsługę tych terenów transportem zbiorowym oraz zwiększa potrzeby budowy infrastruktury transportowej. Wyzwaniem staje się zapewnienie wszelkiej infrastruktury i usług publicznych dla terenów podmiejskich. Koszty chaosu przestrzennego niosą zatem konsekwencje finansowe dla samorządów. **Każda poprawa sytuacji na tym polu niesie możliwość polepszenia sytuacji budżetowej gmin.** Kluczowym dokumentem regulującym ramy rozwoju przestrzennego metropolii jest **Plan Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS** przyjęty 29 grudnia 2016 r. Skuteczność tego dokumentu w kształtowaniu zagospodarowania na szczeblu lokalnym (tj. wskazywania terenów inwestycyjnych) jest w znacznym stopniu ograniczona, bowiem władztwo planistyczne posiadają gminy. Może on jednak pełnić funkcję koordynacyjną.

Gminy obszaru metropolitalnego prowadzą swoją **politykę przestrzenną** niezależnie od siebie, więc od ich dobrej woli zależy możliwość uwzględniania w decyzjach planistycznych interesów szerszych niż lokalne. Podejmowane w przeszłości rozmowy na temat powołania metropolitalnego organu odpowiedzialnego za takie działania spotykało się z obawami i krytyką ze strony przedstawicieli poszczególnych JST. Nie oznacza to jednak, że nie ma potrzeby wsparcia prac planistycznych prowadzonych przez poszczególne gminy OMGGS.

[121] Zagadnienia te wiążą się z celem strategicznym 1. Klimat i przestrzeń

Prowadzi to do wniosku, że **wprowadzanie koordynacji działań planistycznych powinno być podejmowane w sposób stopniowy i doceniający podmiotowość oraz władztwo planistyczne wspólnot lokalnych**.

Obecnie **brakuje zachęt prawnych, politycznych i finansowych dla prowadzenia wspólnej polityki planistycznej.** Jednak już teraz, bez powoływania nowych struktur metropolitalnych możliwe jest podejmowanie działań w celu wspólnej inwentaryzacji terenów cennych z punktu widzenia interesów metropolii oraz ich ochronę poprzez standaryzację i uzgadnianie działań planistycznych. Wsparciem dla gmin okazałoby się również wspólne bazy danych oraz wspólne narzędzia informatyczne (GIS) dla zarządzania rozwojem przestrzennym, czego przykładem są inne metropolie krajowe.

Istotne dla organizacji planowania przestrzennego może być **nadchodząca reforma systemu planowania**. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego ma zostać zastąpione obligatoryjnym planem ogólnym, wiążącym gminy przy sporządzaniu planów miejscowych i wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Przy okazji tej zmiany można realizować rozwiązania służące skoordynowaniu prac z poziomu metropolii.

Wyzwania środowiskowe

Na przyszłość trójmiejskiego obszaru metropolitalnego coraz większy wpływ będą miały **zmiany klimatu**. Obecnie **redukcja emisji gazów cieplarnianych** jest jednym z głównych wyzwań cywilizacyjnych. **Znaczna część działań metropolitalnych** w zakresie planowania, gospodarki komunalnej, efektywności energetycznej, transportu **może przyczynić się do osiągnięcia tego celu**.

Prowadzenie działań adaptacyjnych i mitygacyjnych ma wpływ na jakość życia w OMGGS. Główne obszary ryzyk środowiskowych, wskazanych w opracowywanym dla OMGGS „Planie adaptacji do diagnozy adaptacji i mitygacji do zmian klimatu", do których trzeba się przygotować, zmianę częstotliwości i natężenia opadów (intensywnych opadów w sezonie jesiennym i zimowym, rzadszych i intensywniejszych opadów w sezonie letnim), fal susz i upałów, występowania powodzi oraz podmuchów wiatru.

Mitygacja ryzyk dotyczy zarówno **długofalowej zmiany,** np. budowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, retencjonowania wód opadowych, dywersyfikacji źródeł energii jak i **wspólnego zarządzania kryzysowego w zakresie ryzyk środowiskowych (powodzi, bezpieczeństwa zaopatrzenia w energię, bezpieczeństwa ruchu transportu zbiorowego)**. Raporty środowiskowe wskazują na istotny problem z **jakością powietrza.** Choć rdzeń Trójmiasta jest mniej zagrożony zanieczyszczeniami niż pozostała część obszarów zurbanizowanych metropolii, wyzwaniem są problemy z tzw. niską emisją. Jej źródłem jest ogrzewanie budynków, szczególnie na terenach podmiejskich i wiejskich, a także transport i produkcja energii. Oddziaływanie ma charakter ponadlokalny. Główne, możliwe działania związane są z **poprawą efektywności energetycznej**, **poprawą mobilności zrównoważonej i** zwiększeniem skali wykorzystania **OZE**.

Innym wyzwaniem jest **niska jakość wód powierzchniowych,** na co wskazują raporty o stanie środowiska. Na stan wód wpływa szereg czynników, w tym gospodarka wodno-kanalizacyjna gmin, liniowe źródła zanieczyszczeń i produkcja rolna. Zadania metropolitalne powinny obejmować współpracę w zakresie **wspólnego monitoringu stanu środowiska i budowania kompetencji w zakresie ochrony zasobów wodnych, poprawy efektywności systemów gospodarki wodno-ściekowej oraz działania edukacyjne**. Powiązany temat stanowią działania w obszarze poprawy polityki wodnej: przeciwdziałanie suszy i minimalizowanie efektów nagłych wydarzeń pogodowych dzięki rozwojowi kompetencji w tworzeniu **błękitno-zielonej infrastruktury, ochrony terenów zieleni i poprawy zarządzania nimi dzięki rozwoju kompetencji gmin w tym zakresie**.

Wielkim zasobem OMGGS są jego tereny zielone. Blisko połowa powierzchni OM pokryta jest różnymi **formami ochrony przyrody**. Niestety tylko ok. 73% korytarzy ekologicznych jest chronionych prawnie, pozostawiając luki w metropolitalnym systemie ekologicznym. Głównymi czynnikami zagrażającymi terenom ochrony przyrody, krajobrazowi oraz korytarzom ekologicznym jest chaotyczny rozwój zabudowy, głównie w strefie podmiejskiej oraz rozbudowa infrastruktury transportowej. Analizy wskazują także na potrzebę ochrona **ciągłości i trwałości płatów i korytarzy ekologicznych, dolin rzecznych** dzięki **koordynacji planowania tych terenów**.

Konieczna jest większa koordynacja działań, gdyż obecnie **podmioty zajmujące się problematyką klimatyczną są rozproszone. Gminy** rdzenia posiadają większe zasoby kompetencyjne niż tereny wiejskie. Na ich terenie funkcjonuje szereg organizacji i podmiotów zajmujących się różnymi zagadnieniami, ale nie działają one w sposób **pozwalający na uzyskanie synergii działań**. Zasięg działania i możliwości części z podmiotów odpowiedzialnych za monitorowanie stanu środowiska są ograniczone zasobowo i przestrzennie (ARMAAG). Rozwiązaniem może być doposażanie i łączenie zasobów i kompetencji tych organizacji w ramach metropolii.

Tabela 7: Analiza SWOT – spójność przestrzenna i zrównoważony rozwój

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Bogate i zróżnicowane zasoby przyrodnicze i krajobrazowe (40% obszaru OMGGS jest pokryte formami ochrony przyrody)	Słabe mechanizmy współpracy w planowaniu na szczebli metropolitalnym. Polityka planistyczna gmin oparta o konkurowanie.	Wzmocnienie roli służb Marszałka województwa w koordynacji planowania, Zmiany prawie wzmacniające rolę planowania	Brak zachęt prawnych i finansowych dla integracji planowania przestrzennego
Wyjątkowe w skali kraju atuty środowiskowe (strefa nadmorska)	Znaczne tempo zabudowy terenów podmiejskich i suburbanizacja.	Rozbudowa baz danych, rozwój narzędzi informacji przestrzennej (GIS).	Pogarszająca się kondycja finansowa samorządów ograniczająca

stanowiące znaczący atut gospodarczy turystyczny.			możliwości budowania metropolitalnych zasobów informatycznych i planistycznych
Wysoki poziom urbanizacji w miejscowościach rdzenia metropolii	Mniejsze zasoby planistyczne gmin ościennych, w szczególności podlegające procesom urbanizacyjnym	Wzrastające świadomość ekologiczna mieszkańców metropolii	Negatywne konsekwencje działalności człowieka na środowisko OMGGS - zagrożenie ciągłości korytarzy, utrata walorów krajobrazowych
Zasoby kadrowe i kompetencyjne w zakresie planowania i ochrony środowiska w rdzeniu metropolii	Postępujący rozwój budownictwa mieszkaniowego powodujący zmniejszanie powierzchni terenów cennych przyrodniczo	Rosnące zasoby zewnętrzne (granty, pomoc unijna) ukierunkowane na działania adaptacyjne i mitygacyjne, w tym tworzenie planów adaptacyjnych na szczeblu metropolitalnym	Wysokie ryzyko wystąpienia ekstremalnych zjawisk naturalnych, w szczególności deszczy nawalnych, okresów suszy, wichur
Dobre warunki dla rozwoju OZE w obszarze OMGGS, w tym energii słonecznej, wiatrowej	Brak wspólnych struktur monitorowania stanu środowiska oraz rozproszone kompetencje dotyczące zarządzania środowiskiem na szczeblu metropolii	Realizacja projektów rozwojowych w zakresie infrastruktury energetycznej OZE w tym w strefie przybrzeżnej. Zaplecze portowe pozwalające na realizację tych projektów.	Ryzyko wystąpienia sytuacji kryzysowych o zasięgu masowym (pandemie, migracje)

Kompetencje samorządowe oraz techniczne związane z rozwojem zielono-niebieskiej infrastruktury (klaster w Trójmieście) oraz prowadzenie wspólnych działań w zakresie gospodarki komunalnej.	Słabość infrastrukturalne, związane z ryzykami środowiskowymi - podatność infrastruktury zasilania w energię na ryzyka związane z suszą, wichurami	Realizacja projektów związanych z rozbudową infrastruktury energetycznej (EJ w Gminie Choczewo) oraz rozbudowa infrastruktury przesyłowej	Możliwość wystąpienia niekorzystnych zmian przestrzennych (ograniczenia w wykorzystaniu terenów) w związku z planowaną budową elektrowni atomowej w Gminie Choczewo
	Zbyt wysoka energochłonność budynków, w tym budynków publicznych oraz obiektów o walorach kulturowych	Impuls dla rozwoju OZE oraz dywersyfikacji źródeł energii i wzrostu bezpieczeństwa energetycznego w związku ze zmianami sytuacji geopolitycznej	
	Zły stan wód rzecznych, jeziornych oraz przybrzeżnych na większości OM		

4.4. Transport i mobilność[122]

Układ transportowy obszaru metropolitalnego opiera się na sieci połączeń kolejowych - łączących główne ośrodki metropolii oraz powiązań drogowych, bazujących na układach autostrad (A1) oraz dróg krajowych. System powiązań drogowych jest rozbudowywany, m.in. dzięki budowie „Trasy Kaszubskiej" czyli drogi S6, planowanej przebudowie obwodnicy Trójmiasta (drodze S7) czy rozpatrywanej trasie Via Maris. Za wyróżnik można uznać obecność na tym obszarze portów morskich, a także dużego lotniska, obsługującego znaczną liczbę pasażerów. Nagromadzenie usług i miejsc pracy na terenie rdzenia powoduje dużą liczbę przemieszczeń koncentrycznych względem Gdańska, Gdyni i Sopotu. **Liczba tych podróży osiąga 450 tysięcy skali doby**. Analizy podziału zadań przewozowych wskazuje jednak na to, że na terenie Gdańska w 2018 r. **najczęściej wybieranym środkiem transportu jest nadal samochód – 41%**, na drugim miejscu transport publiczny – 32%, dalej ruch pieszy – 20%, transport rowerowy – 6%, w Gdyni w 2016 odpowiednio: **samochód – 49%**, transport publiczny – 37%, dalej ruch pieszy – 12%, transport rowerowy – 2%. Lepiej prezentują się

[122] Zapisy łączą się z ustaleniami celu strategicznego 2. Sprawny Transport

wyniki dla OMGGS w 2020 r.: **samochód – 36%**, transport publiczny – 36%, ruch pieszy – 20% rower – 8%. **Wykorzystanie roweru zarówno w dużych miastach, jak i w skali metropolii, znacząco odstaje od europejskich standardów**[123], które rekomendują udział ruchu na poziomie minimum 15%.

Transport zbiorowy opiera się o kolejowe połączenia aglomeracyjne (Polregio), kolei metropolitalnej (PKM) i miejskie (SKM) i system ten jest stale rozbudowywany. Uzupełnieniem systemu jest transport autobusowy regionalny, organizowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego oraz poszczególne gminy, w tym wiodące zakłady transportowe w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie, które obsługują linie miejskie, w tym obsługę przyległych gmin na podstawie porozumień międzygminnych. **Dostęp do transportu autobusowego jest nierównomierny**: jakość usługi jest lepsza na terenie rdzenia i części z gmin ościennych, dużo gorsza na terenie gmin poza rdzeniem.

Głównym wyzwaniem dla metropolii od lat jest **integracja transportu**. Pomimo istnienia struktur takich jak MZKZG organizatorzy transportu nie współpracują ze sobą skutecznie w obszarze integracji biletowej w skali całości metropolii. Dużym wyzwaniem, ze względu na rosnące koszty ponoszone przez poszczególne samorządy jest b**rak wspólnych mechanizmów finansowania transportu autobusowego i kolejowego**. Wyzwaniami jest także brak integracji organizacyjnej na poziomie koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich przewoźników (synchronizacja rozkładów jazdy i ich spójna cyfryzacja). Dostęp do systemów zarządzania flotami jest także nierównomierny. Brak integracji wpływa także na większe ryzyko kanibalizacji przewozów i konkurowania między przewoźnikami. Wpływa to na ograniczoną skuteczność systemów. Nie ma również unifikacji systemu informacji pasażerskiej i przystankowej w obszarze metropolitalnym.

Analizy systemu transportowego wskazuje na **kierunek zmiany w stronę łatwiejszego łączenie podróży różnymi środkami transportu**. Narzędziem jest integracja zarządzania transportem w ramach OMGGS w ramach wspólnej instytucji i zbudowanie mechanizmów współfinansowania dla transportu. Możliwym rozwiązaniem jest **wspólny, metropolitalny zarząd transportu** oraz organizowane przez niego przewozy metropolitalne – linie kolejowe i autobusowe, które są finansowane wspólnie przez samorządy i poprawiają dostęp do transportu zbiorowego.

Główne komponenty infrastruktury, które wymagają rozbudowy obejmują **budowę buspasów**. Obecnie funkcjonują one jedynie w dużych miastach – Gdańsku (7,3 km) i Gdyni (8,5 km), podczas gdy konieczna jest rozbudowa ich w szerszej skali.

By ułatwić przekształcenie dotychczasowego modelu komunikacji, konieczna jest budowa **kolejnych węzłów przesiadkowych** łączących różne systemy. Umożliwi to lepszą integrację systemów transportowych, przyczyniając się do usprawnienia organizacji całej sieci metropolitalnej. OMGGS już posiada doświadczenie w koordynacji rozbudowy infrastruktury

[123] M.in. cele Karty Brukselskiej, które zakładały cel udziału podróży na poziomie 15% w 2020 r.

węzłowej – w perspektywie 2014 – 2020 zrealizowano 26 węzłów z infrastrukturą P&R i B&R. **Konieczna jest dalsza rozbudowa węzłów na obrzeżach rdzenia OMGGS**, aby przechwytywać część z ruchu dojazdowego.

Równie istotnym zadaniem jest **tworzenie nowych połączeń rowerowych i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do węzłów**. Obecnie zaledwie 10 gmin OMGGS jest w 90% pokryta 5-minutowym zasięgiem dojazdu do węzła, a 21 gmin – 10-minutowym. Średnio mieszkańcy 31% powierzchni OMGGS są w zasięgu 5 minut dojazdu do węzłów a 27% powierzchni w zasięgu 10 minut dojazdu. Celem działań infrastrukturalnych powinna być znacząca poprawa dostępu do węzłów jak i ważnych punktów docelowych - szkół, urzędów. Równorzędnym celem jest wzmacnianie spójności układu istniejącego dla uzyskania możliwie długich, ciągłych odcinków infrastruktury rowerowej.

Poniżej przedstawiono najważniejsze zdiagnozowane mocne i słabe strony dla obszaru mobilność i transport oraz zestawiono je z zewnętrznymi szansami i zagrożeniami.

Tabela 8: SWOT dla zagadnienia – mobilność i transport

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Mobilność i transport			
Duże znaczenie transportu publicznego, w tym kolejowego dla struktury podróży w OM oraz rozwinięta sieć kolejowa	Malejący udział transportu zbiorowego (autobusy, tramwaje, trolejbusy) w przewozach pasażerskich. Nadal wysoki poziom podróży samochodem w ogóle podróży w metropolii	Inicjatywy związane z integracją transportu (wspólne zakupy taboru, wspólne oferty biletowe z UMWP) i rosnąca świadomość potrzeby tego procesu u decydentów	Suburbanizacja zwiększająca potrzeby transportowe i utrudniająca obsługę transportem zbiorowym, utrzymanie się tendencji spadkowej w liczbie przejazdów pasażerskich transportem zbiorowym
Planowane i realizowane metropolitalne projekty rozbudowy infrastruktury kolejowej	Nierównomiernie rozwinięta sieć połączeń w komunikacji zbiorowej, marginalizacja terenów wiejskich i podmiejskich	Realizacja rządowych i regionalnych projektów rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz wsparcie finansowe dla ruchu międzygminnego	Podzielona struktura właścicielska i zarządcza w zakresie transportu kolejowego, szczególnie w odniesieniu do kolei miejskiej
Funkcjonowanie związku powiatowo-gminnego MZKZG, doświadczenie we	Brak jednolitego zarządzania transportem zbiorowym na terenie	Rosnąca świadomość polityczna potrzeby zmian i integracji, działania legislacyjne	Zmniejszenie wpływów budżetowych JST i ograniczenia wynikające z braku

wdrażaniu działań związanych z integracją taryfową	metropolii, brak pełnej integracji taryfowej oraz wspólnej oferty biletowej, brak integracji powodujący konkurowanie między sobą przewoźników publicznych lub nierównomierne pokrycie dostępnością transportową	na rzecz powołania związku metropolitalnego	możliwości finansowania transportu i integracji oraz skomplikowana sytuacja prawna w zakresie polityki taryfowej utrudniająca integrację polityki biletowej i transportowej
Skuteczne wdrożenia rozwiązań infrastrukturalnych w zakresie integracji różnych środków transportu (rozwiązania węzłowe, infrastruktura P&R, B&R)	Niewystarczający poziom integracji transportu publicznego z transportem indywidualnym, w tym transportem rowerowym	Wysoka dostępność rowerem do wielu miejsc podróży i stopniowa rozbudowa infrastruktury	Rozwój indywidualnego ruchu samochodowego w połączeniach dojazdowych do rdzenia
Rosnące zainteresowanie wykorzystaniem roweru jako środka transportu wśród mieszkańców OMGGS	Brak spójności sieci rowerowej w ramach OMGGS, niski udział ruchu rowerowego w ogóle podróży	Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców	Brak nakładów na rozwój infrastruktury
Wdrożenie systemu FALA, funkcjonowanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą transportu zbiorowego (TRISTAR) i rosnący poziom cyfryzacji transportu.	Tworzenie się zatorów komunikacyjnych na kluczowych dla obszaru trasach wynikające z nadmiernego wykorzystania przejazdów indywidualnych, niski udział buspasów	Cyfryzacja transportu i wdrażanie systemów planowania podróży	Brak zainteresowania i wysokie koszty cyfryzacji
Wysoki poziom kompetencyjny służb planowania i zarządzania transportem na szczeblu gminnym i regionalnym	Niski poziom współpracy służb, brak wsparcia kompetencyjnego dla mniejszych samorządów	Dobre przygotowanie planistyczne i merytoryczne gmin rdzenia do planowania i finansowania dużych inwestycji transportowych	Niepewność legislacyjna i braki w finansowaniu działań służb

Działania na rzecz wdrażania taboru niskoemisyjnego w tym inicjatywy wspólnych zakupów (tabor kolejowy)	Nadal zbyt wysoka emisyjność taboru w komunikacji publicznej, niski dostęp do infrastruktury ładowania, zasilania	Polityka klimatyczna UE i środki kierowane na zmniejszenie emisyjności transportu	Wzrost kosztów paliw i kosztów pracy wpływających na rentowność transportu zbiorowego
Rozbudowana infrastruktura transportu międzynarodowego – porty morskie, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Wysoka emisyjność transportu lotniczego	Rozbudowa infrastruktury portów morskich wraz z elementami sieci TEN-T obsługi portów	Ograniczenia legislacyjne i techniczne dla emisji w transporcie lotniczym

Źródło: opracowanie własne

4.5. Potencjał gospodarczy i społeczny[124]

Gospodarka OMGGS wytwarza 2/3 regionalnego PKB. Rdzeń skupia również większość inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego w regionie. Wiodącą gospodarcza rola Trójmiasta w regionie przekłada się na znaczną siłę ciążenia w podróżach do pracy oraz generowanie ruchu ponadregionalnego i międzynarodowego. Dynamika rozwoju gospodarki jest znacząca – według danych GUS w 2021 roku region zanotował najwyższy wskaźnik wzrostu PKB w Polsce.

Rdzeń OM wykazuje dużą specjalizację w sektorach opartych na wiedzy i technologii (największy w Polsce stosunek miejsc pracy w sektorze BPO/SSC do ogółu miejsc pracy w gospodarce), postrzeganie Trójmiasta jako najlepszej lokalizacji dla nowych inwestycji sektora BPO/SSC[1], dominację podsektora usług wiedzochłonnych (KPO) w sektorze BPO, znaczący udział Trójmiasta na rynku przedsiębiorstw wykorzystujących wysokie i średniowysokie technologie), w sektorze stoczniowym oraz w logistyce. Z kolei poza rdzeniem widać przesunięcie w stronę sektorów pracochłonnych, o niższej intensywności technologicznej (np. sektor spożywczy, meblowy oraz budowlany). Duże znaczenie dla większości gmin obszaru ma również turystyka.

Obszar metropolitalny nie prowadzi wspólnej **polityki wspierania rozwoju gospodarczego**, choć razem z całym województwem korzysta z aktywności Agencji Rozwoju Pomorza, koordynatora Invest in Pomerania - regionalnej inicjatywy non-profit, której celem jest pozyskiwanie inwestycji zagranicznych. Równolegle poszczególne samorządy prowadzą w tym zakresie odrębne polityki. Przykładowo InvestGDA stawia sobie za cel tworzenie optymalnych warunków rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności na terenie miasta

[124] Zagadnienia te powiązane są z celem strategicznym 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego

Gdańska, a Centrum Obsługi Inwestora 'Invest in Gdynia' zabiega o inwestorów dla drugiego największego miasta obszaru.

Jak wskazują opinie samorządowców oraz ekspertów, współpraca przy **tworzeniu spójnej oferty inwestycyjnej** całego obszaru ma szansę stać się kołem zamachowym dalszego rozwoju. Miasta rdzeniowe mają ważne dla inwestorów atuty związane z potencjałem ludzkim i biznesowym, wyczerpują się im jednak zasoby terenów inwestycyjnych. Te ostatnie z kolei są dostępne w miejscowościach obszaru funkcjonalnego. Dzięki wykorzystaniu tych potencjałów istnieje szansa na przyciągniecie do subregionu kapitału o wartości i trwałości przewyższającej środki, jakimi OMGGS będzie dysponował w ramach ZIT.

Środowiska biznesowe oraz akademickie doceniły już potencjał metropolii, na co wskazują fora współpracy utworzone pomiędzy nimi a OMGGS. Dla tych sektorów współpraca przekraczająca ramy poszczególnych JST jest pożądana i naturalna, a potencjał terytorialny i ludzki całego OM stanowi dla nich atrakcyjne forum rozwoju.

Warto, aby metropolia w dalszym ciągu budowała **sieci współpracy** z biznesem i nauką. Polskie doświadczenia pokazują, że w długiej perspektywie to najbardziej skuteczny sposób eksponowania endogenicznych potencjałów gospodarki. Współpraca na tym polu powinna umocnić przedsiębiorców subregionu oraz wesprzeć trójmiejskie uczelnie, które w chwili obecnej nie generują jeszcze dostatecznie silnego wsparcia dla metropolitalnych aspiracji aglomeracji. Marka Gdańska i Gdyni nie jest dostatecznie silna w kontekście potencjału uczelni, by przyciągać do subregionu w stopniu zgodnym z oczekiwaniami.

Region sam w sobie **przyciąga** jednak **potencjał ludzki**. Dzięki migracjom z zewnątrz OMGGS jest jednym z niewielu rejonów na mapie Polski, które powiększają liczbę mieszkańców. Osiedlający się tu wskazują na takie magnesy jak bliskość morza i atrakcyjnych środowiskowo obszarów, atrakcyjne miejsca pracy, dostępność licznych atrakcji kulturalnych, sportowych i turystycznych oraz szeroko pojęta wysoka jakość życia.

Główne skupiska ludności w OMGGS zlokalizowane są wzdłuż wielofunkcyjnego pasma osadniczego od Wejherowa, przez Rumię, Redę i Trójmiasto aż do Pruszcza Gdańskiego. Obszarem największej koncentracji ludności jest rdzeń obszaru metropolitalnego: miasta Gdańsk, Gdynia i Sopot.

Nowych mieszkańców zyskują najszybciej gminy przylegające do granic Gdańska (z uwagi na migracje młodych rodzin z miejscowości rdzenia) oraz gminy kaszubskie (tradycyjny model wielodzietnej rodziny). Liczbę mieszkańców zwiększa również sam Gdańsk.

Jednocześnie jednak widać, że najbardziej **oddalone od rdzenia miejscowości stopniowo się wyludniają**, a co więcej – wyjeżdżają stamtąd głównie ludzie młodzi. Takie migracje prowadziły będą do nawarstwiania się problemów społecznych w jednych miejscowościach oraz do gwałtownego rozwoju innych (budowa nowych osiedli oraz konieczność dostarczania usług publicznych dla ich mieszkańców). Równie znaczącym wyzwaniem jest ***starzenie się społeczeństwa,*** które obecnie najsilniej dotyka rdzenia metropolii. W przyszłości wyzwanie to będzie dotykało całości obszaru metropolitalnego.

Obszar metropolitalny charakteryzuje się bardzo szerokim wachlarzem dostępnych **form spędzania wolnego czasu**, co wynika z niezwykle bogatej historii, ogromnego dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz z dużej atrakcyjności turystycznej regionu. Liczne imprezy masowe oraz wydarzenia, różnorodne miejsca uprawiania kultury oraz sportu, wyjątkowe i rozpoznawalne atrakcje turystyczne czy rozbudowane sieci szlaków turystycznych i rowerowych to jedne z przewag konkurencyjnych OMGGS.

Kultura czasu wolnego to domena gmin oraz podmiotów prywatnych. Warto jednak podkreślić, że również metropolitalne inicjatywy mogą mieć tu swoją wartość. Istniejącą przestrzenią współpracy gmin jest działalność instytucji kultury, które na poziomie metropolitalnym dzielą się między sobą doświadczeniami. W długiej perspektywie warto rozważać korzyści z tworzenia i promocji metropolitalnych produktów kulturalnych, np. łączących ze sobą ofertę wielu jednostek.

Edukacja szczebla podstawowego i ponadpodstawowego jest sprawnie zarządzana przez lokalne samorządy, lecz boryka się z podobnymi wyzwaniami jak w innych regionach. Problemem jest m.in. niedostateczna podaż nauczycieli niektórych przedmiotów. Zachodzi również zjawisko charakterystyczne dla obszarów o silnych ruchach migracyjnych – w gminach z rosnącą populacją pojawia się potrzeba rozbudowy potencjału edukacyjnego, natomiast w tych, które tracą mieszkańców, konieczne staje się monitorowanie stanu sieci szkół. Ciekawą inicjatywą jest powołanie metropolitalnej szkoły w Kowalach – wspólnego projektu Gdańska, Kolbud i Pruszcza Gdańskiego.

Znacznym wyzwaniem pozostaje integracja migrantów. Dotyczy to zarówno zatroszczenia się o nich na poziomie edukacji, stworzenia warunków do znalezienia wartościowej pracy i włączenia się w lokalną kulturę. Przywiązanie migrantów do regionu będzie miało kluczowe znaczenie dla utrzymania potencjału ludnościowego OMGGS i przełoży się na możliwość utrzymania rozwoju gospodarczego.

OMGGS ambitnie podchodzi do trudnych **wyzwań społecznych**. Wyrazem tego są inicjatywy wdrożenia na terenie porozumienia standardów działania samorządów w zakresie wybranych zagadnień z tej dziedziny. Jako pierwsza metropolia w kraju przyjął Standard Minimum na Rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i Otoczenia oraz Standard Minimum w Integracji Imigrantów. Duży nacisk kładziony jest na potrzebę deinstytucjonalizacji usług społecznych. Standardy wdrażane są z entuzjazmem, warto jednak zauważyć, że tylko w części JST. Mniejsze gminy narzekają na to, że w związku z niską specjalizacją własnych pracowników (w niewielkich urzędach pracownicy muszą dzielić swój czas między wiele funkcji) mają trudność w implementacji tych rozwiązań. Z tego powodu wydaje się potrzebne wsparcie tych mniejszych samorządów w tym zakresie.

Poniżej przedstawiono najważniejsze zdiagnozowane mocne i słabe strony dla obszaru konkurencyjności gospodarczej i osiedleńczej obszaru oraz zestawiono je z zewnętrznymi szansami i zagrożeniami.

Tabela 9: SWOT dla zagadnienia – potencjał społeczno-gospodarczy obszaru

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Potencjał gospodarczy i społeczny			
Silne marki miast Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz regionu	Brak wspólnej oferty inwestycyjnej obszaru metropolitalnego, brak wspólnej reprezentacji całego obszaru w promocji inwestycyjnej OM	Wzrost aktywności inwestorów zewnętrznych, w szczególności w branżach o największym potencjale rozwoju (np. IT, sektor BSS)	Silna konkurencja dla marki metropolitalnej w postaci Wrocławia, Krakowa i Poznania
Dynamiczny rozwój gospodarczy metropolii w ciągu ostatnich dekad	Niski poziom nakładów na innowacje	Rozwój powiązań klastrowych w rozwojowych branżach (np. IT, sektor BSS, branża kosmiczna)	Ryzyko stagnacji gospodarczej regionu, utrzymanie peryferyjnej roli OM w skali europejskiej
Dobra sytuacja demograficzna regionu.	Niedostateczna podaż pracowników. Zauważalne bezrobocie w gminach obwodowych.	Potencjał ludzki związany z napływem emigrantów,	Wyzwanie związane ze starzeniem się społeczeństwa. Brak sprawnej integracji migrantów.
Rozwinięta infrastruktura portowa i logistyczna w OM	Ograniczona podaż terenów inwestycyjnych dla zaplecza portów w ramach rdzenia metropolii.	Wzrost znaczenia portów morskich, Wzrost znaczenia transportu nośników energii przez Bałtyk, Rozwój bazy logistycznej w OM	Ograniczenia w rozwoju kluczowej infrastruktury dostępowej do terenów portowych (TEN-T)
Instytucje szkolnictwa wyższego oraz procesy współpracy między nimi (Uniwersytet Fahrenheita)	Niewielka konkurencyjność trójmiejskich uczelni, Niski poziom internacjonalizacji uczelni, niskie pozycje trójmiejskich uczelni wyższych w uznanych rankingach szkół wyższych	Wzmacnianie współpracy biznes-uczelnia-gminy	Niż demograficzny i spadek liczby studentów, niska atrakcyjność części kierunków studiów dla studentów międzynarodowych
Rozwinięte centra biznesowe i sektor usługowy, około 1 mln	Słabe skomunikowanie obszarów poza rdzeniem OM	Plany rozwoju na terenie OM przedsięwzięć	Automatyzacja pracy biurowej, zmniejszenie zapotrzebowania na

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
m2 nowoczesnej powierzchni biurowej	przekładające się na dostępność do rynku pracy	w zakresie przyszłościowych branż, np. branży kosmicznej	nowoczesną powierzchnię biurową
Synergie sektora B&R i specjalizacji regionu (energetyka, gospodarka morska, medycyna)	Nadal niewystarczający udział OZE w miksie energetycznym, konieczność poprawy efektywności energetycznej budynków	Rozwój sektora energetycznego dzięki inwestycjom rządowym (elektrownia atomowa, offshore)	Ograniczenia prawne i finansowe dla rozwoju OZE
Obecność zagranicznych inwestorów oraz Wysoki poziom internacjonalizacji gospodarki (duża liczba przedsiębiorstw zajmujących się działalnością eksportową)	Nadal niewystarczający potencjał innowacyjny i globalizacyjny lokalnych przedsiębiorstw bazujących w OMGGS	Programy wsparcia kredytowego dla przedsiębiorców, wykorzystanie potencjału sieciowania przedsiębiorców	Fiskalne, prawne i systemowe bariery rozwoju gospodarki, w tym zahamowanie ważnych inwestycji finansowanych ze źródeł UE, zmiany w globalnej sytuacji politycznej
Duży udział miejsc pracy opartych o wysokie kompetencje. Niski poziom bezrobocia.	Wysokie wskaźniki obciążenia demograficznego na terenie niektórych gmin. Migracje z miejscowości obwodowych do miejscowości rdzenia	Integracja migrantów, aktywizacja seniorów dla potrzeb wzmocnienia rynku pracy	Ograniczenia podaży pracowników ze względu na negatywne czynniki demograficzne (starzenie się)
Duże rezerwy terenów inwestycyjnych na terenie gmin pozardzeniowych	Ograniczona dostępność terenów inwestycyjnych w rdzeniu OM, szczególnie dla produkcji	Integracja oferty inwestycyjnej, wykorzystanie mechanizmów współpracy (Invest in Pomerania) oraz PARP	Konkurencja innych ośrodków metropolitalnych w kraju
Dobrze rozwinięta branża turystyczna, Silne zaplecze hotelowe. Atrakcyjność turystyczna, zapewniona zarówno przez walory naturalne	Rosnące koszty pobytu turystów zmniejszający atrakcyjność regionu w skali europejskiej	Zróżnicowanie bazy pobytowej i rozwój atrakcji turystycznych w regionie, integracja oferty turystycznej	Ograniczenia w podróży wywoływane zagrożeniami zewnętrznymi

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
(tereny nadmorskie, Kaszuby, Żuławy), jak i atrakcje miejskie			
Wzrastająca świadomość mieszkańców w zakresie zdrowego stylu życia, potencjał B&R w zakresie zdrowia (GuMED), rozbudowana baza lecznicza	Niedostateczna dostępność miejsc w placówkach medycznych, szczególnie w zakresie opieki długoterminowej i rehabilitacji, niski poziom finansowania służby zdrowia	rozbudowa zaplecza szpitalnego (nowe łóżka, modernizacja obiektów)	Dalszy rozwój chorób cywilizacyjnych – m.in. nowotworowych, wymagający zaawansowanej opieki medycznej. Negatywne trendy demograficzne
Metropolitalny standard minimum na rzecz OzN	Znaczny udział OzN (8,8% mieszkańców pomorza), niska aktywizacja gospodarcza tych osób	Rozwój opieki deinstytucjonalnej	Braki personelu opiekuńczego
Innowacyjne rozwiązania w zakresie polityki społecznej, w szczególności w obszarze polityki integracyjnej	Wyzwania związane z integracją migrantów w miejscu pracy i edukacji	Wdrażanie standardów OMGGS w zakresie integracji migrantów	Konkurencja innych, lepiej przygotowanych ośrodków metropolitalnych w zatrzymywaniu migrantów
Instytucje kultury o międzynarodowej renomie	Wyzwania finansowe związane z funkcjonowaniem instytucji kultury	Wzmocnienie potencjału i kompetencji kadr kultury	Wykorzystanie potencjału kultury dla wzmacniania tożsamości regionu
Rozwinięta sieć NGO, rozbudowująca się sieć PES	Niesatysfakcjonujący poziom współpracy JST w obszarze usług komunalnych	Zwiększenie się szans dla realizacji zadań przez PESy (np. w sektorze usług medycznych, opiekuńczych)	Zmniejszająca się pula środków JST na wsparcie dla PES

Źródło: opracowanie własne

4.6. Organizacja i współpraca w ramach metropolii[125]

Jak wskazują szacunki OECD, przyszłość świata leży w obszarach miejskich. Przez kolejne dziesięciolecia udział mieszkańców miast w ogóle światowej populacji będzie rósł. Właściwie skonstruowana struktura zarządcza jest niezbędna do tego, by optymalnie kierować zachodzącymi zmianami, niwelować ich negatywne skutki oraz maksymalizować szanse, które wynikają z tych zmian.

Podejmowane dotychczas próby integracji zarządzania metropolią doprowadziły do powołania stowarzyszenia samorządowego, jednakże ograniczone pole jego działania sprawia, że nie można w tym przypadku mówić o zintegrowanym zarządzaniu metropolią. Stowarzyszenie koordynuje wiele inicjatyw i projektów metropolitalnych, odpowiada także za omawianie i ocenę realizowanych projektów, sprawdza się również jako forum wymiany doświadczeń i dobrych praktyk. Takie rozumienie jego roli nie może być jeszcze traktowane jako realne przywództwo.

Z tego powodu zarządzanie procesami ponadlokalnymi zależy w pierwszej mierze od dobrej woli władz poszczególnych jednostek samorządowych. Cierpią na tym takie obszary życia jak transport (rozproszona struktura zarządzania nim, brak jednolitej polityki biletowej oraz koordynacji połączeń) oraz planowanie przestrzenne (krytyka idei powołania metropolitalnego biura planowania przestrzennego ze strony JST, niekontrolowany rozwój inwestycji mieszkaniowych oraz turystycznych w terenach cennych przyrodniczo i krajobrazowo, brak systemowego podejścia do zarządzania terenami inwestycyjnymi w OM).

Rozwiązaniem tego ograniczenia miało być powołanie Związku metropolitalnego w województwie pomorskim w kształcie zbliżonym do związku metropolitalnego w województwie śląskim (GZM).

Dalszy los tej inicjatywy zależy od rozstrzygnięć politycznych. Trudno prognozować, jaka będzie wola władz centralnych po kolejnych wyborach parlamentarnych.

Wobec braku rozwiązania ustawowego samorządowcy deklarują chęć dalszego integrowania się, jednakże deklaracje te nie zamieniają się w konkretne rozwiązania organizacyjne, np. związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a. ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2022 poz. 1526). W tym samym czasie głosy części członków stowarzyszenia kwestionują uprawnienie i potrzebę przyjmowania przez OMGGS rozszerzonych funkcji w zakresie kreowania polityki OM.

Najważniejsze wnioski z przeprowadzonej diagnozy przedstawione zostały w postaci analizy SWOT.

[125] Zagadnieniom organizacji OMGGS poświęcony jest cel strategiczny 4. Efektywna współpraca metropolitalna

Tabela 10: Analiza SWOT – zarządzanie metropolią

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Umiejętność budowania konsensusu przy wprowadzaniu standaryzacji działań JST w oparciu o najlepsze wzory (np. W postaci standardów integracji imigrantów i OzN)	Niedostateczna integracja zarządzania metropolią i jej funkcjami	Trwający proces ustawodawczy w zakresie powołania związku metropolitalnego w województwie pomorskim	Niska rozpoznawalność obszaru metropolitalnego oraz Gdańska na świecie
Deklarowana przez samorządowców gotowość dalszej integracji	Niska rozpoznawalność marki metropolii wśród mieszkańców	Nowa perspektywa finansowa UE	Podwójna rola Stowarzyszenia OMGGS jako integratora metropolii oraz instytucji pośredniczącej dla środków ZIT
Pozytywny odbiór działań metropolitalnych przez samorządowców OM	Brak przekonania części samorządowców co do znaczenia działań metropolitalnych dla rozwoju gmin-członków OMGGS	Wsparcie dla rozwoju obszaru metropolitalnego ze strony samorządu województwa	Pogarszanie sytuacji finansowej samorządów wynikające ze zmian fiskalnych oraz kosztów usuwania skutków kryzysów
	Brak dostatecznego zaangażowania członków OMGGS we wdrażanie wypracowanych przez metropolię standardów działania	Wspieranie idei sprawnie zarządzanej metropolii przez opiniotwórcze środowiska (m.in. akademickie i biznesowe)	Ryzyko zablokowania środków z nowej perspektywy środków UE (programów regionalnych i krajowych) na skutek kryzysu politycznego
	Niedostateczne monitorowanie skuteczności podejmowanych działań metropolitalnych (np. przyjętych standardów)		

5. Słownik, wykaz skrótów

BIZ – Bezpośrednie inwestycje zagraniczne
BPO – Business Process Outsourcing – sektor usług outsourcingowych skierowanych do biznesu
CKE – Centralna Komisja Egzaminacyjna
FEP– Fundusze Europejskie dla Pomorza
GOZ – Gospodarka o obiegu zamkniętym
GUS – Główny Urząd Statystyczny
GZM – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
ICT – Sektor teleinformatyczny
IDI – Indywidualne wywiady pogłębione
JST – Jednostka Samorządu Terytorialnego
KPO – Knowledge process outsourcing – część sektora BPO obejmująca outsourcing usług opartych na wiedzy, zwykle bardzo specjalistycznych i nietypowych
KSRR – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030MOF -
MZKZG – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
OM – Obszar Metropolitalny
OMGGS – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OZE – Odnawialne Źródła Energii
OSI – Obszary Strategicznej Interwencji
PBPR – Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego
PES – Podmiot(y) ekonomii społecznej
PKB – Produkt Krajowy Brutto
PSZOK – Punkt selektywnej zbiórki odpadów komunalnych
PZP OMGGS – Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
SSC – Shared Services Centers
Strategia (pisana wielką literą) – Strategia ponadlokalna dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030
TEN-T –Transeuropejska sieć transportowa
UE – Unia Europejska
UTO – Urządzenie transportu osobistego
WHO –Światowa Organizacja Zdrowia
WZC – Walne Zebranie Członków
ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

6. Wykaz tabel, rysunków, map i wykresów

Tabela 1: Długości buspasów w Gdańsku i Gdyni w latach 2016-21 63
Tabela 2: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R 78
Tabela 3: Relacja nakładów wewnętrznych na działalność B+R do PKB 78
Tabela 4: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R w przeliczeniu na 1 mieszkańca 79
Tabela 5: Liczba podmiotów prowadzących działalność w zakresie B+R 79
Tabela 6. Gminy OMGGS o najwyższym i najniższym udziale mieszkańców w wieku poprodukcyjnym 93
Tabela 7: Analiza SWOT – spójność przestrzenna i zrównoważony rozwój 125
Tabela 8: SWOT dla zagadnienia – mobilność i transport 129
Tabela 9: SWOT dla zagadnienia – potencjał społeczno-gospodarczy obszaru 134
Tabela 10: Analiza SWOT – zarządzanie metropolią 138

Rysunek 1: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS 16
Rysunek 2: Liczba średnich i dużych przedsiębiorstw na Pomorzu w latach 2010-2021 69
Rysunek 3: Typy centrów sektora nowoczesnych usług dla biznesu w 2020 r. 72
Rysunek 4: Struktura zatrudnienia w centrach BSS w Trójmieście w 2020 r. 73
Rysunek 5: Zatrudnienie w sektorze BSS w Trójmieście w latach 2011-2021 74
Rysunek 6: Zawody poszukiwane i zbędne dla Polski według raportu World Economic Forum 86

Mapa 1: Zasięg terytorialny OMGGS 11
Mapa 2: Metropolie w Europie – ranga ze względu na udział w PKB kraju 12
Mapa 3: Metropolie w Europie – parytet siły nabywczej mieszkańców 13
Mapa 4: Zasięg terytorialny porozumienia ZIT 19
Mapa 5: Aktualne formy zagospodarowania OMGGS 23
Mapa 6: Podział na MOFy na terenie powiatów wchodzących w skład OMGGS 25
Mapa 7: Pokrycie przyjętymi MPZP 28
Mapa 8: Natężenie ruchu budowlanego dla zabudowy mieszkaniowej w latach 2016-2022 30
Mapa 9: Formy ochrony przyrody na obszarze OMGGS 33
Mapa 10: Lesistość w OMGGS w 2020 r. 34
Mapa 11: Ocena stanu JCWP powierzchniowych w roku 2018 35
Mapa 12: Klasyfikacja gmin, klasa zagrożenia na podstawie średniej liczby dni z opadem dziennym > 10 mm, horyzont 2041-2050 38
Mapa 13: Klasyfikacja gmin, klasa zagrożenia na podstawie średniej liczby dni z opadem dziennym > 20 mm, horyzont 2041-2050 39
Mapa 14: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2011-2020 40
Mapa 15: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2041-2050 41
Mapa 16: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan obecny 42
Mapa 17: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan prognozowany 43

Mapa 18: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan obecny 44
Mapa 19: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan prognozowany 45
Mapa 20: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2011-2020 46
Mapa 21: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2041-2050 47
Mapa 22: Lokalizacja źródeł energii i OZE 49
Mapa 23: Lokalizacja siłowni wiatrowych offshore 52
Mapa 24: Infrastruktura transportowa w OMGGS 55
Mapa 25: Węzły przesiadkowe na obszarze powiatów wchodzących w skład OMGGS 62
Mapa 26: Aktualna sieć rowerowa (transportowa) na obszarze powiatów tworzących OMGGS* 64
Mapa 27: Dostępność rowerowa poszczególnych gmin i powiatów na terenie OMGGS w podróżach wewnątrzgminnych 65
Mapa 28: Koncepcja sieci rowerowej gmin i powiatów OMGGS w połączeniu z gminami ościennymi 67
Mapa 29: Liczba miejsc pracy w OMGGS w 2021 roku wg danych REGON z podziałem na wielkość przedsiębiorstw. 70
Mapa 30: Lokalizacja portów morskich 75
Mapa 31: PKB w cenach rynkowych według regionów metropolitalnych w Unii Europejskiej w 2018 roku 77
Mapa 32: Lokalizacja SSE oraz instytucji otoczeniu biznesu w powiatach OMGGS. 83
Mapa 33: Rozkład średniorocznego przyrostu naturalnego w latach 2016-2021, gminy i powiaty OMGGS 89
Mapa 34: Średnioroczne saldo migracji (lata 2016-2021), gminy i powiaty należące do OMGGS. 91
Mapa 35: Ranking Serwisu Samorządowego PAP "Gmina Dobra do życia", gminy i powiaty OMGGS. 95
Mapa 36: Wyniki obliczeń social hardship index dla gmin i powiatów OMGGS 97
Mapa 37: Decyzje pozytywne na pobyt w Polsce 2023 w podziale na województwa, migranci z wszystkich krajów 98
Mapa 38: Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 100 dzieci w wieku 3-5 lat w gminach i powiatach OM 104
Mapa 39: Rozkład przestrzenny szkół podstawowych i ponadpodstawowych według typu na terenie OM 105
Mapa 40: Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w powiatach województwa pomorskiego 113
Mapa 41: Podział województwa pomorskiego na regiony gospodarki odpadami 118
Mapa 42: Wzrost gospodarczy w obszarach metropolitalnych w okresie 2000-2018 121

Wykres 1: Podział modalny podróży w OMGGS na podstawie dostępnych opracowań 58
Wykres 2: Liczba pasażerów kolei odprawionych na terenie województwa pomorskiego w latach 2010–2021 59

Wykres 3: Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1 tys. mieszkańców.....88
Wykres 4: Saldo migracji OMGGS na tle wybranych gmin, Polski i województwa.....90

Dokument został opracowany ze środków Programu Pomoc Techniczna 2014-2020