DZIENNIK URZĘDOWY
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 14 lutego 2017 r.

Poz. 603

Elektronicznie podpisany przez:
Jacek Zbigniew Karpiński
Data: 2017-02-14 09:51:20

UCHWAŁA NR 318/XXX/16
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

z dnia 29 grudnia 2016 r.

w sprawie uchwalenia nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz stanowiącego jego część planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta

Na podstawie art. 18 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (t.j. Dz.U. z 2016 r. poz. 486), art. 42 ust 1, 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2016, poz. 778 z późn. zm.[1)]), w związku z uchwałą Nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia nowego planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta; uwzględniając ustalenia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020[2)]oraz ustalenia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030[3)]

Sejmik Województwa Pomorskiego uchwala co następuje:

§ 1. Uchwala się nowy Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, zwany Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, stanowiący Załącznik nr 1 do niniejszej uchwały oraz stanowiący jego część Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta, zwany Planem zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot 2030, w brzmieniu stanowiącym Załącznik nr 2 do uchwały.

§ 2. Z dniem wejścia w życie niniejszej uchwały traci moc uchwała Nr 639/XLVI/02 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 30 września 2002 roku w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2002 roku Nr 81, poz.1773), zmieniona uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 roku w sprawie zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2009 roku Nr 172, poz.3361).

§ 3. Powierza się Marszałkowi Województwa Pomorskiego przekazanie uchwały wraz z dokumentacją prac planistycznych Wojewodzie Pomorskiemu w celu oceny zgodności z przepisami prawnymi oraz ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

§ 4. Powierza się Zarządowi Województwa Pomorskiego koordynowanie prac nad wdrażaniem i popularyzacją Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, w tym Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot 2030, zwanego dalej łącznie Planem. W tym celu Zarząd m.in.:

1) udostępni Plan w formie elektronicznej oraz na stronie internetowej województwa pomorskiego;

2) dwukrotnie w ciągu roku będzie organizował seminaria dla gmin i powiatów dotyczące wdrażania Planu oraz problemów gospodarki przestrzennej w województwie,

3) będzie organizował doroczne konkursy na „Najlepszą Przestrzeń Publiczną Województwa Pomorskiego”.

§ 5. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Pomorskiego.

§ 6. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodniczący Sejmiku
Województwa Pomorskiego

Jan Kleinszmidt

[1)] t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 904, 961, 1250.

[2)] Uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

[3)] M.P. z 2012 r. poz. 252

Załącznik nr 1 do Uchwały Nr 318/XXX/16

Sejmiku Województwa Pomorskiego

z dnia 29 grudnia 2016 roku

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

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

Generalny Projektant Planu

Jakub Pietruszewski – POIU nr G-318

Zastępca Generalnego Projektanta Planu

Anna Łoziak

Zespół projektowy Planu:

Kamilla Bezubik, Jarosław Czochański, Anna Golędzinowska, Anna Gralewska, Mirosława Hałuzo, Grażyna Kubicz, Anna Łoziak, Lech Michalski, Hanna Obracht-Prondzyńska, Elżbieta Pomierski, Jolanta Rekowska, Mateusz Richert, Izabela Siłkowska, Krzysztof Wojcieszyk

Koordynacja grafiki i baz danych:

Bartosz Pępek, Aleksandra Rudzińska

Opracowanie grafiki i baz danych:

Kamilla Bezubik, Jarosław Czochański, Anna Golędzinowska, Mirosława Hałuzo, Grażyna Kubicz, Anna Łoziak, Anna Mazur, Barbara Mazurkiewicz, Hanna Obracht-Prondzyńska, Jakub Olech, Bartosz Pępek, Elżbieta Pomierski, Grażyna Radziszewska, Jolanta Rekowska, Maciej Radzikowski, Mateusz Richert, Aleksandra Rudzińska, Izabela Siłkowska, Agnieszka Żebiałowicz-Łach

Współpraca:

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

Z wykorzystaniem opracowania eksperckiego:

Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem
R. Guzik (red.), Centrum Studiów Regionalnych UNIREGIO Sp. j., Kraków, 2015

WYKAZ SKRÓTÓW:

ATUE	Agenda Terytorialna Unii Europejskiej
B&R	system Bike and Ride
CNG	*Compressed Natural Gas* – gaz ziemny w postaci sprężonej
CWŻ	Centralny Wodociąg Żuławski
DK	droga krajowa
DSRK 2030	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPZ	główny punkt zasilania
GUS BDL	Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych
GZWP	główny zbiornik wód podziemnych
HELCOM	Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
KPOSK	Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
KPZK 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
LNG	*Liquefied Natural Gas* – gaz ziemny w postaci ciekłej
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
MRP	mapy ryzyka powodziowego
mpzp	miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NSIP	Program Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa
OM	obszar metropolitalny
OMG-G-S	Obszar Metropolitalny Gdańsk - Gdynia - Sopot
OZE	odnawialne źródła energii
P&R	system Park and Ride
PERN	Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna SA
PZPOM	Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego
PZPWP	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego
RIPOK	regionalna instalacja przetwarzania odpadów komunalnych
RPS	Regionalny Program Strategiczny
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRWP 2020	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
SSSE	Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna
SWP	Samorząd Województwa Pomorskiego
SZ	Siły Zbrojne
TEN-E	Transeuropejska Sieć Energetyczna
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
UE	Unia Europejska
UMWP	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
UNESCO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury
WODGiK	Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej
VTMIS	Europejski System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZIT/ZPT	Zintegrowane Inwestycje/Porozumienia Terytorialne

ZDW Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku

SPIS TREŚCI:

WPROWADZENIE **6**

1. **UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO** **11**
   - 1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego **11**
   - 1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego **14**
   - 1.3. Międzywojewódzkie uwarunkowania rozwoju przestrzennego **15**
   - 1.4. Uwarunkowania położenia nad Morzem Bałtyckim **16**
2. **PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I SFERA SPOŁECZNA** **19**
   - 2.1. Procesy demograficzne **19**
   - 2.2. Procesy społeczne **20**
3. **UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO** **23**
   - 3.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna **23**
   - 3.2. Charakterystyka sieci osadniczej **24**
   - 3.3. Główne przekształcenia sieci osadniczej **27**
   - 3.4. Ranga usługowa ośrodków oraz rozmieszczenie i dostępność usług publicznych **29**
   - 3.5. Sfera gospodarcza **35**
   - 3.6. Rolnictwo **38**
   - 3.7. Turystyka i rekreacja **38**
   - 3.8. Powiązania transportowe i infrastrukturalne **40**
   - 3.9. Zaopatrzenie w wodę i infrastruktura ochrony środowiska **46**
   - 3.10. Energetyka **49**
   - 3.11. Telekomunikacja **55**
   - 3.12. System ochrony środowiska **56**
   - 3.13. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych **62**
   - 3.14. Środowisko kulturowe i jego ochrona **64**
   - 3.15. Obszary zagrożone powodzią **67**
   - 3.16. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne **69**
   - 3.17. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin **71**
4. **IDENTYFIKACJA OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH** **73**
5. **WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA** **78**
   - 5.1. Założenia wizji zagospodarowania przestrzennego województwa **78**
   - 5.2. Dylematy kształtowania przestrzeni województwa wobec pożądanego scenariusza rozwoju **79**
   - 5.3. Wizja i odpowiadający jej model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa **82**
6. **POLITYKA PRZESTRZENNA** **86**
   - 6.1. Struktura części kierunkowej Planu **86**
   - 6.2. Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania województwa **88**
   - 6.3. Cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa **89**
   - **C.1.** WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY **89**
     - **K.1.1.** KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO **91**
     - **K.1.2.** KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO **99**
     - **K.1.3.** RACJONALIZACJA ROZMIESZCZENIA ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE **103**
     - **K.1.4.** ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROŻEŃ NATURALNYCH **114**
   - **C.2.** KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO. **119**
     - **K.2.1.** EFEKTYWNE I BEZPIECZNE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW PRZESTRZENI PRZEZ GOSPODARKĘ **121**
     - **K.2.2.** KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY **123**
     - **K.2.3.** WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WALORY PRZYRODNICZO-KULTUROWE, KRAJOBRAZOWE I FUNKCJE METROPOLITALNE **129**
     - **K.2.4.** KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ **137**
     - **K.2.5.** ZWIĘKSZANIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO I SPRAWNOŚCI SYSTEMÓW PRODUKCJI, PRZESYŁU I DYSTRYBUCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPLNEJ, GAZU, ROPY NAFTOWEJ ORAZ PRODUKTÓW ROPOPOCHODNYCH **151**
     - **K.2.6.** KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA .. **159**

C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA **162**
K.3.1. ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I JEGO SPÓJNOŚCI **164**
K.3.2. OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM **170**
K.3.3. OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA **176**
C.4. URUCHOMIONE POTENCJAŁY ROZWOJOWE OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH **179**
K.4.1. WZMACNIANIE RELACJI FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH MIEJSKICH OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH Z WYKORZYSTANIEM ICH ZRÓŻNICOWANYCH POTENCJAŁÓW **180**
K.4.2. KOORDYNACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARACH SZCZEGÓLNYCH ZJAWISK W SKALI MAKROREGIONALNEJ **197**
K.4.3. WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO ZWIĄZANEGO ZE SZCZEGÓLNYMI WALORAMI PRZYRODNICZO-KULTUROWYMI I KRAJOBRAZOWYMI **205**
K.4.4. PRZECIWDZIAŁANIE POSTĘPUJĄCEJ MARGINALIZACJI PRZEZ POPRAWĘ DOSTĘPU DO DÓBR I USŁUG I ROZWIJANIE NOWYCH FUNKCJI **209**
K.4.5. KSZTAŁTOWANIE WARUNKÓW PRZESTRZENNYCH DLA ROZWOJU STRATEGICZNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH **215**
7. SYSTEM REALIZACJI POLITYKI PRZESTRZENNEJ **219**
7.1. Założenia systemowe realizacji polityki przestrzennej **219**
7.2. Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym **221**
7.3. Rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i dokumentów o wymiarze terytorialnym **223**
8. SYSTEM MONITORINGU PLANU **225**
ZAŁĄCZNIK nr 1. Wykaz zadań **227**
ZAŁĄCZNIK nr 2. Plansze Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 236
ZAŁĄCZNIK nr 3. Rysunki poglądowe Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 ..... **237**

WPROWADZENIE

Przesłanki uchwalenia Planu

1. Dokonane przez zarząd województwa, zgodnie z art. 45 *ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*:
   1) okresowa ocena dotychczas obowiązującego Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjętego uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.;
   2) przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym;
   3) ocena realizacji inwestycji w latach 2009-2012

   umożliwiły szeroką diagnozę procesów zachodzących w przestrzeni regionu i tendencji zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.
2. Zasadniczy wniosek z tej diagnozy wskazał na potrzebę przystąpienia do prac nad sporządzeniem nowego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, w tym ze względu na konieczność jego powiązania z obowiązującymi dokumentami określającymi kierunki rozwoju kraju i regionu, przede wszystkim z *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK 2030)[1] oraz regionalnymi dokumentami strategicznymi, zwłaszcza *Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* (SRWP 2020)[2].
3. Niniejszy *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* (PZPWP, Plan), sporządzony został na podstawie uchwały nr 894/XLII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 lipca 2014 r. w sprawie *przystąpienia do sporządzenia nowego Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta*.

Podstawy prawne

4. Podstawę prawną sporządzenia *Planu* stanowią w szczególności:
   1) *ustawa* z dnia 5 czerwca 1998 r. *o samorządzie województwa (t.j. Dz.U. 2016, poz. 486)*;
   2) *ustawa* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. 2016, poz. 778).*
5. *Plan* spełnia wymogi, określone w art. 39 ust. 3 ustawy *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* i określa:
   1) podstawowe elementy sieci osadniczej województwa, ich powiązania komunikacyjne oraz infrastrukturalne, w tym kierunki powiązań transgranicznych;
   2) system obszarów chronionych, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk, dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej;
   3) rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (np. obiektów infrastruktury społecznej, technicznej, transportu, turystyki oraz gospodarki morskiej i gospodarki wodnej);
   4) granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym oraz granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym;
   5) obszary szczególnego zagrożenia powodzią;
   6) granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
   7) obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla.
6. *Plan* uwzględnia, zgodnie z *ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*:
   1) ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (art. 39, ust. 4);
   2) ustalenia strategii rozwoju województwa (SRWP 2020), w zakresie, w jakim dotyczy ona spójności dokumentów oraz sytuacji przestrzennej województwa (art. 39a);
   3) zapisy programów zawierających zadania rządowe[3], służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym, o których mowa w art. 48 (art. 39, ust. 4);

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

[2] Przyjęta uchwałą Nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

[3] Na dzień 31 grudnia 2015 r. nie obowiązywał żaden program rządowy sporządzany w trybie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

4) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa zgodnie z ich właściwością, służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych, a także wskazanie obszarów przewidzianych do ich realizacji (art. 39, ust.5).

7. *Plan* został opracowany dla obszaru województwa pomorskiego, w granicach określonych *ustawą* z 24 lipca 1998 r. *o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa* (tj. Dz.U. Nr 96, poz. 603 z późn. zm.).
8. *Plan* sporządzono w oparciu o stan prawny obowiązujący na dzień jego uchwalania, przy uwzględnieniu przepisów prawa miejscowego, w szczególności w zakresie obszarów chronionych, obszarów ochrony środowiska i zabytków.
9. Do zadań samorządu województwa należy również sporządzenie i uchwalenie *planu zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* jako części *planu zagospodarowania przestrzennego województwa* (art. 39, ust. 6). Zgodnie z ustaleniami KPZK 2030, za ośrodek wojewódzki przyjmuje się Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia, Sopot), zaś sam dokument nosi nazwę *Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot* (PZPOM)[4].
10. Plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego może obejmować również obszary leżące poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (art. 39, ust. 7). W tym zakresie obszar ten definiowany jest jako: trzy powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz osiem powiatów ziemskich: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski.
11. Do Projektu *Planu*, zgodnie z przepisami art. 46, art. 50 i 51 *ustawy* z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.), przeprowadzona została strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, w ramach której opracowana została Prognoza oddziaływania na środowisko.
12. Do Projektu *Planu*, zgodnie z wymogiem art. 72 ust. 6 *ustawy* z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.), zostało wykonane także przedprojektowe studium: *Aktualizacja opracowania ekofizjograficznego do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*.
13. Ustawa nie określa perspektywy czasowej *Planu*, jednakże jako akt polityki przestrzennej, a zarazem dokument strategicznego planowania rozwoju, musi on uwzględniać perspektywę realnie ograniczoną możliwościami prognostycznymi, którą określa obowiązująca *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*. Z tego względu przyjęto, że horyzont czasowy PZPWP będzie ograniczony rokiem 2030.

Podstawowe pojęcia

14. Do podstawowych pojęć związanych z *Planem* i jego realizacją zaliczają się: polityka przestrzenna województwa i narzędzia realizacji polityki przestrzennej.
15. Polityka przestrzenna województwa to sposób realizacji wizji zagospodarowania przestrzennego województwa w odniesieniu do jego terytorium w perspektywie długookresowej (do roku 2030), polegający na oddziaływaniu na główne elementy zagospodarowania przestrzennego województwa i zapewniający koordynację instrumentów realizacyjnych, będąc przy tym integralną częścią polityki rozwoju, polityka przestrzenna województwa:
    1) określa ramy kształtowania przestrzeni województwa w perspektywie długookresowej;
    2) łączy i koordynuje działania podejmowane w perspektywie długookresowej na poziomie krajowym (w oparciu o *Długookresową Strategię Rozwoju Kraju 2030* (DSRK 2030) oraz *Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*) z regionalnymi wyzwaniami i oczekiwaniami wynikającymi z wizji zagospodarowania przestrzennego województwa określonej w *Planie*;
    3) łączy i koordynuje działania podejmowane w perspektywie średniookresowej na poziomie krajowym (w oparciu o średniookresową *Strategię Rozwoju Kraju 2020* – SRK 2020) z działaniami realizowanymi na poziomie województwa (w oparciu o SRWP 2020).

[4] Z uwagi na utworzenie wspólnej dla miast i gmin obszaru metropolitalnego struktury organizacyjnej - Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk- Gdynia-Sopot (OMGGS), zrezygnowano z nazwy „Obszar Metropolitalny Trójmiasta" - dotychczas stosowanej w dokumentach strategicznych województwa pomorskiego. Szczegółowo uwarunkowania prawne tego Planu zostały przedstawione w *Planie zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego*.

16. Polityka przestrzenna prowadzona przez władze województwa, organy i instytucje centralne oraz inne podmioty, wyraża się w działaniach polegających na:
    1) planowaniu i realizacji inwestycji zmieniających zagospodarowanie przestrzenne;
    2) określaniu regulacji dotyczących sposobów użytkowania przestrzeni;
    3) innych formach oddziaływania na podmioty gospodarki przestrzennej, wpływających na rozmieszczenie inwestycji i różnicowanie przestrzenne zjawisk (procesów) społeczno-gospodarczych.
17. Narzędzia realizacji polityki przestrzennej województwa – to system powiązanych wzajemnie:
    1) obowiązujących dokumentów strategicznych i programowych, powstających m.in. na podstawie przepisów *ustawy* z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (tj. Dz.U. z 2014 r. poz. 1649 z późn. zm.), w tym szczególnie wynikających z systemu realizacji SRK 2020 oraz SRWP 2020, które determinują zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w perspektywie roku 2020 i określają zestaw inwestycji celu publicznego, które są wiążące dla *Planu*;
    2) obowiązujących dokumentów strategicznych i programowych długookresowych – wykraczających perspektywą poza rok 2020, które zostały przyjęte przez rząd i inne organy centralne; część z nich określa inwestycje celu publicznego, które są wiążące dla *Planu*;
    3) krajowych dokumentów strategicznych i programowych, odnoszących się do okresu po roku 2020, w stosunku do których zapisy *Planu* są podstawą do wyrażania oczekiwań samorządu województwa wobec strony rządowej;
    4) regionalnych dokumentów strategicznych i programowych, odnoszących się do okresu po roku 2020, dla których zapisy *Planu* są wiążące.

Rola i funkcje *Planu*

18. Punktem wyjścia dla określenia polityki przestrzennej województwa było zdefiniowanie zasadniczej roli i funkcji *Planu*, jako dokumentu długookresowego w systemie planowania strategicznego i programowania rozwoju województwa.
19. Analiza roli obowiązującego PZPWP (2009) wskazała, że w nowych uwarunkowaniach systemowych programowania rozwoju, w ciągłej grze o przestrzeń, której celem jest osiąganie rozwoju zrównoważonego, prowadzącego do spójnego i jednoczesnego tworzenia ładów: społecznego, ekonomicznego, środowiskowego (przyrodniczo-kulturowego) i przestrzennego, konieczne jest przyjęcie odmiennej od dotychczasowej roli *Planu*, jako *Plan rzeczywistej realizacji i koordynacji*.
20. PZWP, jako *Plan rzeczywistej realizacji i koordynacji* wyróżnia się tym, że:
    1) określa:
        a) **wizję zagospodarowania przestrzennego województwa** - pożądaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa, z punktu widzenia strategicznych, długofalowych celów rozwoju kraju, określonych w DSRK 2030 i KPZK 2030 oraz celów rozwoju województwa określonych w SRWP 2020,
        b) **politykę przestrzenną** – poprzez przyjęte cele, kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, zasady zagospodarowania przestrzennego (określające sposób realizacji kierunków) oraz działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej służące realizacji kierunków, podporządkowane wizji zagospodarowania przestrzennego województwa,
        c) **realny** z punktu widzenia uwarunkowań prawnych, **partnerski** z punktu widzenia zaangażowania samorządu województwa w proces kształtowania polityki przestrzennej na poziomie lokalnym, **innowacyjny** z punktu widzenia metod i technik kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej oraz **skuteczny i efektywny** z punktu widzenia problemów i wyzwań kształtowania przestrzeni województwa **system jego realizacji**;
    2) polityka przestrzenna w nim zawarta pełni 2 nadrzędne w stosunku do programów rozwoju[5] funkcje:
        a) informacyjna – polegająca na uwzględnianiu wynikających ze zobiektywizowanej analizy i oceny cech, właściwości i rozmieszczenia potencjałów terytorialnych, przestrzennych uwarunkowań prowadzenia polityki rozwoju,

[5] Nie dotyczy to programów przewidzianych w systemie realizacji SRWP 2020 – regionalnych programów strategicznych.

b) ukierunkowująca – polegająca na dążeniu do optymalizacji rozmieszczenia w przestrzeni inwestycji strukturalnych, w tym inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym w sposób zgodny z zasadami zagospodarowania przestrzennego województwa;

3) określa etapy realizacji wizji zagospodarowania przestrzennego województwa[6]:

a) uwzględniając zdeterminowane przedsięwzięcia polityki przestrzennej (do 2020) – wynikające z przesądzeń dokonanych w dokumentach rządowych i regionalnych (SRWP 2020, w tym przedsięwzięcia strategiczne określone w regionalnych programach strategicznych i uwzględnione w Wieloletniej Prognozie Finansowej, Kontrakcie Terytorialnym) oraz dokumentach zarządców sieci i urządzeń infrastruktury,

b) uwzględniając indykatywną listę przedsięwzięć[7] (do 2020) wynikających ze Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych, jednak bez przesądzeń co do ich realizacji,

c) uwzględniając przedsięwzięcia polityki przestrzennej (po roku 2020) - wynikające z dokumentów krajowych długookresowych (np. KPZK 2030),

d) formułując pożądane (o charakterze postulatywnym) ponadlokalne przedsięwzięcia polityki przestrzennej (po roku 2020), których realizacja wpisuje się w osiąganie wizji zagospodarowania przestrzennego województwa w perspektywie roku 2030, jednak przesądzenia co do ich realizacji nie zapadły;

4) wyraża długookresowe interesy rozwojowe województwa dotąd niesprecyzowane w SRWP 2020 i systemie jej realizacji (regionalnych programach strategicznych) np. w zakresie infrastruktury lotniczej i małych portów morskich;

5) poprzez przyjęty system realizacji wzmocniona jest rola tego dokumentu jako aktu kierownictwa wewnętrznego.

21. *Plan* pełni funkcje:

1) **kreacyjną** – określa wizję rozwoju przestrzennego województwa;

2) **stanowiącą** - wynika z roli dokumentu w zakresie kształtowania przestrzeni województwa w oparciu o jego zapisy zawarte w tekście i uwzględnione w części graficznej będące:

a) ustaleniami – ściśle obowiązującymi, oznaczonymi w tekście Planu symbolem „U" i zaznaczonymi tłem szarym, wiążącymi gminy przy sporządzaniu *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* oraz *miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* i zarząd województwa przy uzgodnienie projektu wymienionego dokumentu; należą do nich m.in. inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym zgodnie z art. 39, ust. 5[8] *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*;

b) wytycznymi typu:

– A, oznaczonymi w tekście Planu symbolem *W„A"*, wymagającymi rozważenia (jako problem planistyczny) i zaproponowania właściwego indywidualnego rozwiązania planistycznego w trakcie prac nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,

– B, oznaczonymi w tekście Planu symbolem *W„B"*, do stosowania (uwzględniania) w działaniach prowadzonych w strukturach SWP,

– AB, oznaczonymi w tekście Planu symbolem *W„AB"*, spełniającymi oba powyższe założenia.

c) rekomendacjami („R") – stanowiącymi zapisy nie będące ustaleniami i wytycznymi, których uwzględnienie w dokumentach planistycznych jest wskazane, ale brak ich uwzględnienia nie może stanowić o odmowie uzgodnienia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;

d) lokalizacje elementów, o których mowa w tekście *Planu*, na rysunkach Planu (to jest planszach i rysunkach poglądowych), nie stanowią ustaleń *Planu* i ze względu na regionalną skalę nie mogą być bezpośrednio przenoszone do części graficznej opracowań planistycznych w skalach bardziej szczegółowych (np. do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), o charakterze:

[6] Określone w *Planie* etapy nie są zobowiązaniem ze strony samorządu województwa.

[7] Ich realizacja wymaga określenia warunków zabudowy i uzyskania pozwolenia na budowę.

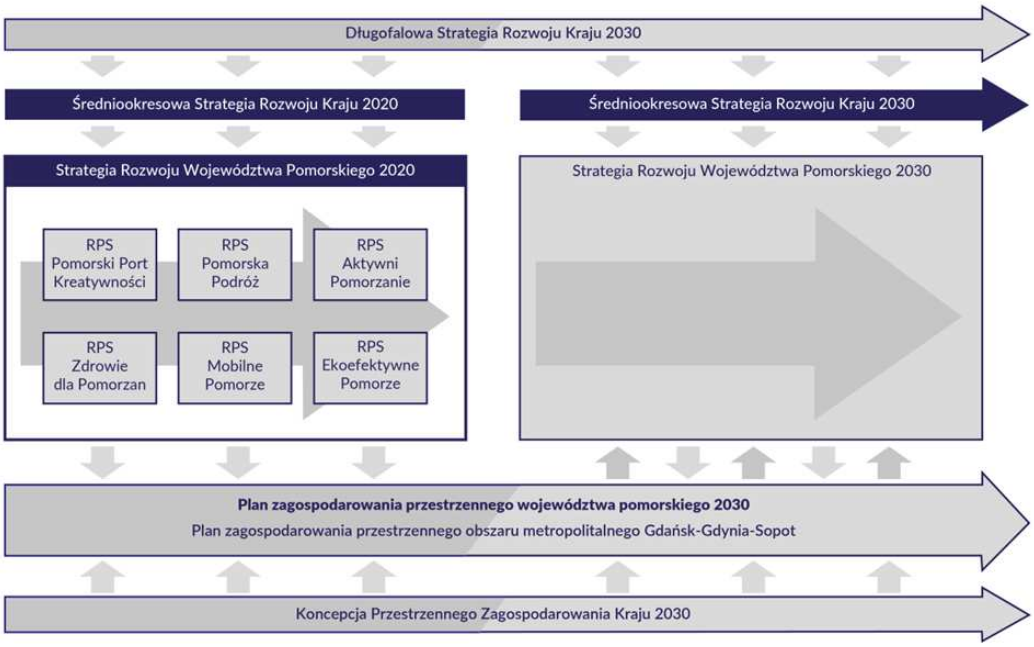
[8] Uwzględnienie w *Planie* inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie przesądza o finansowaniu ich z budżetu państwa czy z budżetu województwa. Inwestycje te będą finansowane zgodnie z ustawowymi kompetencjami przez tych, którzy je ustanowili lub wnioskowali o ich ustanowienie w programach,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

- punktowym – wskazują tylko lokalizację ogólną na terenie danej gminy lub rejonu,
- liniowym – dotyczą generalnych kierunków, powiązania punktu początkowego z końcowym, o charakterze struktury,
- powierzchniowym – poza elementami określonymi w przepisach prawa, odnoszą się tylko do wskazań rejonu występowania zjawiska, procesu lub pożądanych kierunków rozwoju, ale wymagają uszczegółowienia na poziomie powiatu lub gminy bądź określenia szczegółowych granic przez właściwy organ (np. proponowane nowe obszary ochrony przyrody),

e) **koordynacyjno-regulacyjną** w zakresie:
- integrowania krajowej, regionalnej i lokalnej polityki przestrzennej (integracja pionowa),
- integrowania działań wynikających ze strategii i programów rozwojowych województwa (integracja pozioma),
- wskazania rozwiązań planistycznych zapewniających możliwość realizacji działań i przedsięwzięć inwestycyjnych niezbędnych do osiągnięciu celów rozwojowych województwa, związanych z kształtowaniem struktury funkcjonalno-przestrzennej oraz minimalizowaniem kolizji i konfliktów przestrzennych,

f) **informacyjno-edukacyjną** - służy wzbogacaniu wiedzy poszczególnych mieszkańców, pracowników administracji publicznej, inwestorów o przestrzeni województwa w zakresie wielowymiarowych uwarunkowań rozwoju województwa, obejmujących przede wszystkim specyfikę przestrzeni województwa i relacje zewnętrzne,

g) **promocyjno-marketingową** - określa wartości przestrzeni w zakresie wskazywania optymalnych przestrzeni dla inicjatyw kapitału prywatnego, publicznego i społecznego.



RYC. 1. FUNKCJE PZPWP 2030 W ZARZĄDZANIU ROZWOJEM WOJEWÓDZTWA W PERSPEKTYWIE ROKU 2030

1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Międzynarodowe czynniki kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej

1. Do podstawowych zewnętrznych determinant zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa w perspektywie roku 2030 należą czynniki o charakterze:
   1) globalnym:
      a) postępująca koncentracja potencjału gospodarczego i ludnościowego w obszarach metropolitalnych oraz wzrost ich międzynarodowych powiązań,
      b) niestabilna sytuacja polityczna w krajach wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego (Bliski Wschód), powodująca skokowe zmiany ich cen, a także wprowadzanie nowych technologii energooszczędnych i poszukiwanie alternatywnych źródeł energii,
      c) wzrost aktywności o charakterze militarnym i terrorystycznym, niestabilna i mało przewidywalna sytuacja na Wschodzie Europy i Bliskim Wschodzie, uruchamiająca masowe ruchy migracyjne,
      d) postępujące zmiany klimatu, w tym wzrost intensywności i zasięgu zjawisk ekstremalnych;
   2) europejskim:
      a) utrzymująca się słaba koniunktura i niekorzystne perspektywy wzrostu gospodarczego w krajach UE oraz kryzys w strefie euro i związane z tym nasilające się nastroje antyunijne,
      b) niekontrolowana fala migracji, zwłaszcza z Europy Wschodniej, Bliskiego Wschodu i Północnej Afryki,
      c) nasilająca się, zwłaszcza w państwach postsocjalistycznych, suburbanizacja i wyludnianie się centrów dużych miast,
      d) polityka gospodarcza UE, podejmująca wyzwania związane z reindustrializacją,
      e) polityka UE (w tym legislacja) na rzecz zwiększenia efektywności wykorzystania zasobów oraz energii, zmniejszenia emisji CO_2 i zwiększenia udziału energii odnawialnej,
      f) uzależnienie UE od dostaw surowców energetycznych,
      g) rozwój transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, w ramach której na terenie województwa przebiegają lub są planowane do realizacji elementy sieci bazowej i kompleksowej,
      h) aktywna polityka ekologiczna w stosunku do Morza Bałtyckiego oraz Morskich Obszarów Chronionych (HELCOM – MPA), Europejskiej Sieci Obszarów Chronionych NATURA 2000, Ostoi ptasich IBA oraz wdrażanie koncepcji zielonej infrastruktur.

Agenda Terytorialna Unii Europejskiej 2020

2. Istotnym uwarunkowaniem rozwoju przestrzennego regionu jest *Agenda Terytorialna Unii Europejskiej* 2020 (ATUE). Celem ATUE jest określenie strategicznych rekomendacji rozwoju terytorialnego zgodnie z zasadami spójności terytorialnej[9], do których należą:
   1) *wspieranie policentrycznego i zrównoważonego rozwoju terytorialnego*;
   2) *wspieranie zintegrowanego rozwoju w miastach oraz regionach wiejskich i na obszarach o szczególnych uwarunkowaniach*;
   3) *integracja terytorialna w transgranicznych i ponadnarodowych regionach funkcjonalnych*;
   4) *zapewnienie globalnej konkurencyjności regionów w oparciu o silne gospodarki lokalne*;
   5) *usprawnienie powiązań terytorialnych na rzecz obywateli, społeczności i przedsiębiorstw*;
   6) *kształtowanie powiązań między ekologicznymi, krajobrazowymi i kulturowymi walorami regionów*.
3. Dla *Planu* ATUE oznacza konieczność:
   1) określenia roli i funkcji obszaru metropolitalnego mającego szansę uczestniczyć w globalnej konkurencji;

[9] Spójność terytorialna stanowi jakościowe dopełnienie mechanizmów solidarności oraz pokazuje, że najlepszym rozwiązaniem jest dostosowanie możliwości rozwojowych do uwarunkowań danego obszaru.

2) kształtowania otwartego systemu przestrzennego województwa, uwzględniającego w większym niż dotychczas stopniu uwarunkowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województw sąsiednich i relacje funkcjonalno-przestrzenne zachodzące między ośrodkami przygranicznymi (np. relacje Słupsk - Koszalin, Kwidzyn - Grudziądz, Malbork - Elbląg czy Chojnice - Tuchola);

3) wzmacniania procesów rozwojowych w ośrodku regionalnym (Słupsk) i kilku ośrodkach subregionalnych (układ bipolarny Chojnice-Człuchów, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Starogard Gdański), jako elementów równoważenia w obliczu narastającej koncentracji procesów rozwojowych w Trójmieście;

4) określenia granic miejskich obszarów funkcjonalnych oraz zasad ich zagospodarowania wynikających z lokalnych uwarunkowań, w tym zdefiniowanie najważniejszych kierunków rozwojowych tych obszarów;

5) zastosowania indywidualnego podejścia do ścieżek rozwoju obszarów wiejskich, tak aby w oparciu o ich położenie, zróżnicowanie terytorialne i zidentyfikowane potencjały rozwojowe, właściwie ukierunkować wsparcie;

6) uwzględnienia w zagospodarowaniu przestrzennym województwa istotnych aspektów zagospodarowania obszarów morskich, podlegających także planowaniu przestrzennemu;

7) uwzględnienia aspektów położenia i powiązań z przestrzenią Regionu Morza Bałtyckiego;

8) rozpoznania warunków kształtowania transgranicznego obszaru metropolitalnego Trójmiasto – Kaliningrad.

Wytyczne sieci TEN-T

4. Do istotnych uwarunkowań rozwoju przestrzennego należą wytyczne sieci TEN-T[10]. Na terenie województwa wyznaczono korytarz sieci bazowej[11] *Bałtyk - Adriatyk* (BAC - *Baltic-Adriatic Corridor*) prowadzący z portów Gdańska i Gdyni[12] przez Katowice i dalej Czechy, Słowację i Austrię do portów Morza Adriatyckiego: Koper (*Słowenia*) oraz Wenecja, Triest i Rawenna (*Włochy*), a w ramach korytarza BAC utworzony został także towarowy korytarz kolejowy[13] RFC 5.

5. Na terenie województwa położone są następujące liniowe i węzłowe elementy infrastruktury transportowej TEN-T:

   1) sieć bazowa, do której należą:

      a) porty morskie w Gdańsku i Gdyni,

      b) Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku,

      c) linie kolejowe (towarowe): nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 204 (Malbork - Braniewo),

      d) linie kolejowe (pasażerskie): nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 204 (Malbork - Braniewo),

      e) autostrada A1 (Gdańsk - Łódź - Katowice) oraz droga ekspresowa S7 (Gdańsk - Warszawa),

      f) droga nr A1 (Rusocin – Goryczki – gr. państwa) i nr S7 (Gdynia - Gdańsk – Warszawa – Rabka Zdrój),

      g) węzeł miejski Gdańsk/Gdynia;

   2) sieć kompleksowa, do której należą:

      a) linie kolejowe (towarowe): nr 201 (Gdynia Port - Kościerzyna - Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard), nr 203 (odcinek Tczew - Łąg Wschód),

      b) linie kolejowe (pasażerskie): nr 131 (Tczew - Chorzów Batory), nr 201 (Gdynia Port - Kościerzyna - Maksymilianowo), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard), nr 203 (odcinek Tczew - Łąg Wschód),

      c) droga nr S6 (Gdańsk - Szczecin).

Wytyczne sieci TEN-E

[10] Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. *w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE* oraz Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. *ustanawiające instrument „Łącząc Europę", zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.*

[11] Każdy korytarz sieci bazowej obejmuje wszystkie rodzaje transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski i lotniczy), a w szczególności platformy połączeń między różnymi rodzajami transportu (porty morskie, porty śródlądowe, porty lotnicze, terminale kolejowe), co ułatwi świadczenie efektywnych i zrównoważonych usług transportu towarowego.

[12] Korytarz posiada także odgałęzienie z zespołu portów Szczecin – Świnoujście do Katowic.

[13] Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy.

6. Do zewnętrznych uwarunkowań energetycznych należy zaliczyć wytyczne sieci TEN-E[14], w ramach których wymienia się wybrane projekty priorytetowe, w tym projekty leżące w interesie Europy:
   1) sieci elektroenergetyczne EL.7 Pierścień Bałtycki (obejmujący Norwegię - Szwecję - Finlandię - Danię - Niemcy - Polskę – Litwę – Łotwę - Estonię - Rosję), służący zwiększaniu zdolności przesyłowych elektroenergetycznych połączeń wzajemnych oraz integracji zlokalizowanych na morzu elektrowni wiatrowych;
   2) sieci gazowe NG.1 - Zjednoczone Królestwo – Holandia – Belgia – Dania – Szwecja – Niemcy – Polska - Litwa - Łotwa - Estonia - Finlandia - Rosja: gazociągi mające połączyć niektóre z głównych źródeł dostaw gazu w Europie, poprawić współdziałanie sieci oraz zwiększyć bezpieczeństwo dostaw, w tym gazociągi przeprowadzone drogą lądową z Rosji do Polski i Niemiec, nowe gazociągi zwiększające zdolności przesyłowe sieci w Polsce;
   3) sieci gazowe NG.4 - terminale skroplonego gazu ziemnego (LNG) m.in. w Polsce, służące dywersyfikacji źródeł dostaw i punktów wejściowych, łącznie z podłączeniami terminali LNG do sieci przesyłowych;
   4) sieci gazowe NG.5 – obiekty zwiększające pojemność podziemnych magazynów gazu ziemnego m.in. w regionie Morza Bałtyckiego.

Europejskie uwarunkowania środowiskowe

7. Do zewnętrznych uwarunkowań środowiskowych należy zaliczyć:
   1) zachowanie i ochronę obszarów chronionych:
      a) korytarzy ekologicznych, łączących większe naturalne struktury przyrodnicze i stanowiących korytarze migracyjne o randze europejskiej, w tym w szczególności pas przybrzeżny Bałtyku, Dolinę Wisły oraz lasy i doliny rzeczne strefy Pojezierzy Południowobałtyckich,
      b) o znaczeniu międzynarodowym, w tym Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery, Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie, obszarów wodno-błotnych konwencji RAMSAR, Morskich Obszarów Chronionych - MPA (d. BSPA) - tworzących tzw. Zielony Pierścień Bałtyku, oraz obszarów Natura 2000 (ostoje ptasie i siedliskowe), a także tworzenie nowych - zabezpieczających cenne dla przyrody europejskiej zasoby biotyczne,
      c) dziedzictwa kulturowego, w tym Zespołu Zamkowego w Malborku, wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO oraz innych potencjalnych obiektów o takim charakterze;
   2) ramy polityki energetyczno-klimatycznej UE do 2030 r., z których wynikają trzy cele do realizacji:
      a) ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 40% do 2030 r. względem 1990 r.,
      b) osiągnięcie do 2030 r. 27% udziału energii odnawialnej w konsumpcji energii dla wszystkich państw UE (obecnie udział ten wynosi ok. 14%),
      c) zwiększenie efektywności energetycznej o co najmniej 27% (w oparciu m.in. o *sieci inteligentne*);
   3) *Ramową Dyrektywę Wodną*[15], ustanawiającą ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej; zobowiązującą państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych; celem jej jest osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód do 2015 r. i dotyczy:
      a) zaspokojenia zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu,
      b) promowania zrównoważonego korzystania z wód,
      c) ochrony wód i ekosystemów znajdujących się w dobrym stanie ekologicznym,
      d) poprawy jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka,
      e) zmniejszenia zanieczyszczenia wód podziemnych,
      f) zmniejszenia skutków powodzi i suszy.
   4) *Dyrektywę Powodziową*[16], będącą uzupełnieniem prawodawstwa wspólnotowego w zakresie gospodarowania wodami; nadrzędnym jej celem jest ograniczanie ryzyka powodziowego i zmniejszanie następstw powodzi poprzez

[14] Decyzja nr 1364/2006/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 września 2006 r. *ustanawiająca wytyczne dla transeuropejskich sieci energetycznych oraz uchylająca decyzję 96/391/WE i decyzję nr 1229/2003/WE.*

[15] Dyrektywa 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r.

[16] Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dn. 23 października 2007 r. *w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim.*

dążenie do właściwego zarządzania ryzykiem, jakie może stwarzać powódź dla zdrowia, środowiska, działalności gospodarczej i dziedzictwa kulturowego;

5) *Dyrektywę w sprawie Strategii Morskiej*[17], w której określone zostały niezbędne działania na rzecz osiągnięcia lub utrzymania dobrego stanu ekologicznego środowiska morskiego najpóźniej do 2020 r.;

6) *Dyrektywę w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*[18] (CAFE); jej najważniejszym celem jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń i dostosowanie stężeń do odpowiednich standardów poprzez realizację programów naprawczych;

7) *Europejską Konwencję Krajobrazową*[19], której celem jest promowanie działań na rzecz krajobrazu, jego ochrony, zarządzania i planowania oraz organizowania europejskiej współpracy w tym zakresie.

1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Krajowe czynniki kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej

8. Do podstawowych krajowych determinant zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa w perspektywie roku 2030 należą:

1) chaos przestrzenny w strefach podmiejskich;

2) wzrost zapotrzebowania na rozwój kolejowych przewozów pasażerskich w relacjach między- i wewnątrz-aglomeracyjnych oraz rozwój miejskiego transportu zbiorowego;

3) pakiet zasadniczych publicznych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych przez UE w perspektywie 2014-2020, określonych w Kontrakcie Terytorialnym dla województwa, oraz spadek poziomu zaangażowania UE w rozwój infrastruktury publicznej po roku 2020;

4) skala inwestycji publicznych, zwłaszcza infrastrukturalnych, w perspektywie następnych kilkunastu lat będzie zależna od wielkości obciążeń budżetów publicznych (państwa, samorządów terytorialnych i innych podmiotów) wydatkami stałymi (np. spłaty zobowiązań na wkład własny do projektów unijnych);

5) wydłużanie okresu aktywności zawodowej jako pochodna wzrostu długości życia i starzenia się społeczeństwa;

6) potencjalna realizacja w regionie przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadregionalnym, np. kanał przez Mierzeję Wiślaną, elektrownia jądrowa, baza systemu obrony przeciwrakietowej, eksploatacja niekonwencjonalnych złóż węglowodorów (gaz z łupków).

Cele wynikające z Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

9. Dokumentem strategicznym wyrażającym politykę zagospodarowania przestrzennego kraju jest *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK). Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju sformułowana w KPZK realizuje cele rozwoju kraju w odniesieniu do całości polskiej przestrzeni – cel strategiczny KPZK został sformułowany, jako: *Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.*

10. Drogą do zapewnienia realizacji celu strategicznego polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest koncentracja działań podmiotów publicznych w wybranych obszarach tematycznych i na wyodrębnionych terytoriach.

11. Cel strategiczny sformułowany w KPZK został uszczegółowiony przez sześć następujących, odnoszących się do elementów struktury przestrzennej kraju, celów polityki przestrzennego zagospodarowania, ściśle powiązanych i dopełniających się wzajemnie, które należy traktować łącznie:

1) *Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;*

[17] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/56/WE z dnia 17 czerwca 2008 r., *ustanawiająca ramy działań Wspólnoty w dziedzinie polityki środowiska morskiego.*

[18] Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21 maja 2008 r.

[19] sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 r. i ratyfikowana przez Prezydenta RP w dniu 24 czerwca 2004 r. (Dz.U. 2006, nr 14, poz. 98).

2) *Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;*

3) *Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej;*

4) *Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski;*

5) *Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utratę bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa;*

6) *Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.*

Obszary funkcjonalne w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

12. W stosunku do planów zagospodarowania przestrzennego województw KPZK nakłada obowiązek wdrożenia ustaleń i zaleceń odnoszących się do obszarów funkcjonalnych i podjęcia wobec nich działań o charakterze planistycznym - opracowania strategii, planów i studiów zagospodarowania przestrzennego. KPZK wprowadza dwie kategorie obszarów funkcjonalnych:

    1) obligatoryjne, będące ustaleniami KPZK, które muszą być wprowadzone do *Planu* i objęte zaprogramowanymi działaniami, co jest warunkiem uzgodnienia *Planu* z KPZK przez ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego (szczegółowo omówione w Rozdziale 4);

    2) fakultatywne (zalecane) do ujęcia w *Planie* jako realizacja ogólnych wskazań celów polityki przestrzennej państwa, pomocnych przy formułowaniu zapisów *Planu*.

    KPZK nie przesądza o szczegółowej delimitacji poszczególnych obszarów funkcjonalnych, pozostawiając to zadanie odpowiednim organom państwa (np. ministrowi ds. rozwoju regionalnego, prezesowi KZGW) oraz samorządom województw.

1.3. Międzywojewódzkie uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Międzywojewódzkie powiązania przestrzenne

13. Województwo pomorskie sąsiaduje z 4 województwami: kujawsko-pomorskim, warmińsko-mazurskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim, oraz na niewielkim odcinku z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej. Z sąsiedztwa województw wynika szereg istotnych uwarunkowań, wymagających współpracy w zakresie rozwoju przestrzennego. Zakres możliwej i pożądanej współpracy na poziomie województw obejmuje:

    1) **obszary chronione,** w tym:

        a) zintegrowanie form i działań ochrony przyrody Zalewu Wiślanego i jego otoczenia (parki krajobrazowe: Mierzei Wiślanej i Wysoczyzny Elbląskiej) (woj. warmińsko-mazurskie), z uwzględnieniem perspektyw współpracy międzynarodowej z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej,

        b) wdrażanie zasad zagospodarowania, określonych w planach ochrony parków krajobrazowych położonych na obszarze obu województw (Tucholski i Pojezierza Iławskiego) (woj. kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie),

        c) ukształtowanie powiązań przyrodniczych obszarów chronionych w ramach korytarzy ekologicznych (wszystkie województwa),

    2) **ochronę zasobów,** w tym:

        a) poprawę stanu czystości wód rzek, zwłaszcza Wisły i Zalewu Wiślanego (województwa w zlewni Wisły),

        b) Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) (woj.: zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie);

    3) **system transportowy,** w tym:

        a) rozwój infrastruktury sieci TEN-T (woj. warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie i zachodniopomorskie),

        b) wersyfikacja struktury funkcjonalno-technicznej sieci dróg wojewódzkich (kategoryzacja i klasyfikacja techniczna),

        c) rewitalizacja dróg wodnych E-40 i E-70 (woj. warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie, zachodniopomorskie i wielkopolskie),

d) wypracowanie wspólnych strategii działań w zakresie reaktywacji linii kolejowych (wszystkie województwa);

4) **systemy infrastruktury technicznej,** w tym wykorzystanie potencjału gospodarczego (transportowego i hydroenergetycznego) rzeki Wisły;

5) **turystykę,** w tym:

a) ukształtowanie spójnej sieci międzynarodowych i międzyregionalnych tras rowerowych jako produktów turystycznych (wszystkie województwa),

b) ukształtowanie międzynarodowego szlaku morskiego wzdłuż Bałtyku (woj. warmińsko-mazurskie i zachodniopomorskie),

c) wykorzystanie potencjału Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie (woj. kujawsko-pomorskie).

1.4. Uwarunkowania położenia nad Morzem Bałtyckim

Powiązania regionu z polskimi obszarami morskimi

14. W aspekcie rozwoju przestrzennego bardzo istotne są uwarunkowania wynikające z położenia województwa nad Morzem Bałtyckim - północną granicę województwa stanowi bowiem linia brzegowa Bałtyku o długości 316 km (z Półwyspem Helskim), a ogólna długość wybrzeża - morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego, wynosi - 358 km.

15. Na obecne i potencjalne powiązania województwa z polskimi obszarami morskimi składają się:

1) **przyrodnicze obszary objęte ochroną:**

a) parki narodowe – Słowiński Park Narodowy,

b) specjalne obszary ochrony ptaków Natura 2000 – PLB 990002 *Przybrzeżne wody Bałtyku*, PLB220005 *Zatoka Pucka,* PLC 990001 *Ławica Słupska,* PLB 280010 *Zalew Wiślany*; obszary Natura 2000 mające znaczenie dla Wspólnoty: PLC 990001 *Ławica Słupska*, PLH 220023 *Ostoja Słowińska*, PLH 220032 *Zatoka Pucka i Półwysep Helski*, PLH 280007 *Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana*, PLH220105 *Klify i Rafy Kamienne Orłowa*,

c) parki krajobrazowe – Nadmorski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy „Mierzeja Wiślana”;

2) **udokumentowane i potencjalne zasoby złóż kopalin, w tym:**

a) wstępnie rozpoznane złoża gazu ziemnego – B4 i B6,

b) zagospodarowane złoża ropy naftowej – B3 i B8,

c) złoża ropy naftowej i współwystępującego gazu, objęte koncesjami na wydobycie – *Gotlandia*, *Gaz Północ*, *Gaz Południe*, *Rozewie*, *Łeba*, *Sambia W*, *Sambia E*,

d) potencjalne złoża gazu z łupków;

3) **krajobrazy kulturowe,** w postaci sieci latarni morskich oraz wraków archeologicznych licznych na Zatoce Gdańskiej i Zatoce Puckiej;

4) **infrastruktura transportu morskiego:**

a) 11 portów morskich – Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Łeba, Puck, Rowy, Ustka, Władysławowo,

b) 34 przystanie morskie – Chałupy I, Chałupy II, Chłapowo, Dębki, Dalmor w Gdyni, Górki Wschodnie, Górki Zachodnie, Jantar, Jastarnia I, Jastarnia II, Jastarnia III, Jelitkowo, Karwia, Kąty Rybackie I, Kąty Rybackie II, Kąty Rybackie III, Kuźnica I, Kuźnica II, „Leśniczówka” w Krynicy Morskiej, Marina Gdynia, Mechelinki, Molo Sopot, Nowa Karczma, Obłuże, Oksywie, Orłowo, Osłonino, Piaski, Rewa I, Rewa II, Sopot, Stegna, Swarzewo, „Żegluga Gdańska” w Gdyni,

c) tory podejściowe do portów morskich;

5) **system infrastruktury energetycznej:**

a) kable elektroenergetyczne – 450 kV (GPZ Słupsk Wierzbięcino – Karlshamn Szwecja),

b) gazociągi – podmorski gazociąg z platformy wydobywczej *Baltic Beta*, wydobywającej węglowodory ze złoża B3 do elektrociepłowni we Władysławowie,

c) rurociąg - DN 500 (złoże ropy naftowej B3 – Władysławowo),

d) planowane/realizowane morskie farmy wiatrowe – *Baltica* o mocy 1.045,5 MW[20] oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW[21] (na północ od Łeby),

e) planowane sieci przesyłowe, pozwalające na wykorzystanie możliwości produkcji energii elektrycznej w związku z budową nowych źródeł energii na polskich obszarach morskich, w tym trzy mające planowane wyjście na ląd w okolicy Ustki i jedna w okolicy Lubiatowa, dla których w planie zagospodarowania przestrzennego województwa należy wyznaczyć korytarze przesyłowe;

6) **inne systemy infrastruktury technicznej,** w tym:

a) kanał zrzutowy oczyszczonych ścieków komunalnych z Grupowej Oczyszczalni Ścieków *Dębogórze* do Zatoki Puckiej w m. Mechelinki (gm. Kosakowo) – kolektorem głębokowodnym 2,3 km od linii brzegowej,

b) rurociąg tłoczny o długości 2,5 km, odprowadzający oczyszczone ścieki z Oczyszczalni Gdańsk Wschód w głąb Zatoki Gdańskiej poprzez przepompownię ścieków Bogatka;

7) **strefy ograniczeń związane z potrzebami obronności i bezpieczeństwa państwa:**

a) poligony morskie Marynarki Wojennej RP – *na wysokości Zatoki Gdańskiej*, *Mierzei Wiślanej*, *półwyspu Helskiego* oraz *Ustki*, przeznaczone do wsparcia wykonywania zadań przez różne typy okrętów nawodnych i podwodnych oraz lotnictwo morskie; stanowią je akweny, tory wodne i kotwicowiska, okresowo zamykane dla żeglugi i rybołówstwa na czas prowadzonych ćwiczeń i strzelań z użyciem środków bojowych, uwarunkowanych także uczestnictwem Polski w NATO.

Potencjalne konflikty przestrzenne na styku ląd - morze

16. Zagospodarowanie obszarów morskich może generować określone konflikty przestrzenne - kolizje funkcji planowanych na morzu z funkcjami planowanymi na lądzie zachodzić mogą np. w relacjach:

1) rozwój akwakultury służącej ochronie środowiska morskiego (np. doświadczalne hodowle małż redukujących zawartość fosforu i azotu w wodzie - w rejonie ujścia Wisły) i rozwój funkcji transportowych dróg wodnych śródlądowych (MDW E-70 i E-40);

2) rozwój funkcji związanych z czerpaniem pożytków z morza (np. energetyki wiatrowej, górnictwa morskiego) i budowa odpowiedniej infrastruktury na lądzie (np. do odbioru mocy z morskich farm wiatrowych, odbioru wydobywanych kopalin), gdzie rozwijają się funkcje turystyczne.

Celowe rezerwy w obrębie morskiej i lądowej przestrzeni

17. Analizy zagospodarowania przestrzennego[22] wskazują, iż w perspektywie do 2030 r. można spodziewać się potrzeb zabezpieczenia przestrzeni morskiej na cele związane z:

1) rozbudową potencjału gospodarki morskiej, opartej na funkcjach sieci portów morskich;

2) turystycznym wykorzystaniem zasobów naturalnych i kulturowych wybrzeża morskiego;

3) przemysłowym i energetycznym wykorzystaniem zasobów morza, w tym na potrzeby układu chłodzenia dla przyszłej elektrowni jądrowej;

4) zrównoważonym rozwojem turystyki nadmorskiej (obszary kąpieliskowe) i morskiej (np. żeglarstwo, windsurfing i kitesurfing), pozwalającym na zachowanie rybołówstwa jako istotnej funkcji miejscowości nadmorskich;

[20] Farma *Batlica* będzie powstawała w pięciu etapach na północ od Władysławowa, z których ostatni etap zakończy się w 2030 r. Obiekt zostanie podłączony do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Żarnowiec*.

[21] Umowa przyłączeniowa obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Słupsk Wierzbięcino*.

[22] *Studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego polskich obszarów morskich*, sporządzone przez Instytut Morski w Gdańsku na zlecenie konsorcjum urzędów morskich, 2015.

5) zapewnieniem warunków bezpiecznej migracji ryb dwuśrodowiskowych oraz zachowaniem spójności systemu ekologicznego i jego powiązań z systemem lądowym oraz trwałości szczególnie cennych przyrodniczych obszarów chronionych;

6) występowaniem potencjalnych źródeł poważnych awarii infrastruktury związanej z bezpieczeństwem państwa, skoncentrowanych w rejonie Trójmiasta oraz w obszarze nadmorskim.

18. W związku z przewidywanym rozwojem zainwestowania na morzu, przy projektowaniu zagospodarowania przestrzennego strefy lądowej należy uwzględniać, w ścisłej współpracy z odpowiednim urzędem morskim, potrzeby zabezpieczenia przestrzeni lądowej (jeśli jest to konieczne) pod rozwój niezbędnej infrastruktury wynikającej ze sposobów zagospodarowania przestrzeni morskiej (morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej).

2. PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I SFERA SPOŁECZNA

2.1. Procesy demograficzne

Wzrost liczby ludności

1. Województwo w 2014 r. zamieszkiwało 2.307.710 osób, co stanowiło 6% ogółu populacji Polski i pod względem liczby ludności plasowało je na 6. pozycji w kraju, przy średniej gęstości zaludnienia 126 os/km^2. Ludność zamieszkała w miastach stanowi 64,4% populacji województwa, co lokuje region pomorski na 4. pozycji – za województwami śląskim, dolnośląskim i zachodniopomorskim.
2. Dodatni i wysoki na tle kraju przyrost rzeczywisty, utrzymujący się w województwie od kilkunastu lat (w 2015 r. wyniósł 2,95‰), jest wynikiem utrzymujących się od wielu lat: dodatniego salda migracji (w 2015 r. 1,45‰ - 2. pozycja po województwie mazowieckim) oraz wysokiego przyrostu naturalnego (w 2015 r. 1,5‰ - najwyższy w całym kraju, przy średniej -0,7% dla Polski).

Zróżnicowanie salda ludności w gminach

3. Na przestrzeni ostatnich 15 lat zauważalne jest jednak znaczne zróżnicowanie przestrzenne sytuacji demograficznej, przy czym należy podkreślić wzrastającą liczbę gmin o rzeczywistym ubytku liczby ludności. Wyróżnia się 2 grupy gmin, o skrajnie zróżnicowanym saldzie ludności:
   1) gminy regresji demograficznej lub braku większych zmian w ujemnym saldzie ludności, do których należą m.in.:
      a) gminy Pobrzeża (Choczewo, Damnica, Główczyce, Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Potęgowo),
      b) gminy graniczące z województwami sąsiednimi (np. Czarne, Debrzno, Dzierzgoń, Gardeja, Miastko, Osieczna, Sadlinki i Stary Dzierzgoń),
      c) miasta (poza Brusami, Gdańskiem, Pruszczem Gdańskim, Redą, Rumią, Skarszewami, Skórczem, Władysławowem i Żukowem),
      d) gminy wschodniej części Żuław (od linii Wisły) (Lichnowy, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Stare Pole, Stegna i Sztutowo);
   2) gminy progresji demograficznej lub braku większych zmian w dodatnim saldzie ludności, do których należą m.in.:
      a) gminy objęte procesami suburbanizacji w sąsiedztwie Trójmiasta oraz stref przedmiejskich większych miast (Bytów, Chojnice, Człuchów, Kartuzy, Kościerzyna, Malbork, Puck, Starogard Gdański i Tczew),
      b) gminy o silnych tradycjach Kaszubskich (np. Sierakowice, Stężyca, Sulęczyno),
      c) miasto Gdańsk, gdzie dodatnie saldo migracji z nadwyżką rekompensuje ubytek naturalny.

PZP.WP.2030

Struktura wiekowa ludności

4. Społeczeństwo Pomorza należy do młodych – średni wiek mieszkańca województwa wynosi 37 lat (w kraju 38,7 lat). Potencjał ludnościowy regionu, mierzony udziałem osób w wieku produkcyjnym w całości populacji, odpowiada średniej wartości dla Polski, co świadczy o stosunkowo stabilnej kondycji demograficznej regionu.
5. Korzystnie prezentuje się województwo pod względem wartości współczynnika obciążenia demograficznego, która wynosi 59,2% i plasuje województwo na 6. pozycji w kraju. Wynika to bezpośrednio z najwyższego na tle kraju udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym (19,5%) i jednego z najniższych ludności w wieku poprodukcyjnym (17,7%). Na 100 osób w wieku produkcyjnym przypada 60,7 osób w wieku nieprodukcyjnym w miastach i 56,5 osób na wsi i jest to najbardziej progresywna na tle kraju struktura wieku mieszkańców, choć widoczne są symptomy starzenia się ludności.
6. Wraz z postępującym procesem starzenia się społeczeństwa i spadkiem liczby ludzi młodych zmniejsza się również wskaźnik dzietności. W województwie, na przestrzeni ostatnich lat, spadek wskaźnika dzietności nie jest znaczący, jednak w podziale na podregiony niepokojąco wypada podregion starogardzki, w którym od 2002 r. liczba urodzeń przypadająca na 100 kobiet w wieku produkcyjnym spadła ze 149 do 136, co jest wartością porównywalną dla obszarów o silnej tendencji depopulacji. Utrzymywanie się w długim okresie dzietności na niskim poziomie, wymuszonej przez czynniki ekonomiczne, grozi wpadnięciem w pułapkę strukturalną, gdyż może doprowadzić do utrwalenia w społeczeństwie nowego modelu rodziny bezdzietnej bądź jednodzietnej, a to w rezultacie w pośredni sposób wpłynie destabilizująco na aspekty gospodarcze.

Prognoza demograficzna

7. Prognoza demograficzna GUS do 2030 dla województwa przewiduje wzrost liczby ludności do 2030 r. o 1,4%, czyli do poziomu prawie 2.334 tys. osób. Migracje ludności z miast na obszary wiejskie spowodują obniżenie poziomu urbanizacji z 64,9% w 2013 r. do 61,3% w 2030. Do 2030 r. w województwie występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności, kreujące popyt na dobra i usługi jak też warunkujące procesy na rynku pracy, w tym szacuje się, że:
   1) liczba dzieci w wieku przedszkolnym (3-6 lat) będzie obniżać się ze 107,4 tys. w 2015 r. do 88,0 tys. w 2030 r., przy czym w latach 2015-2020 spadek będzie gwałtowny i wyniesie ponad 12 tys.;
   2) liczba dzieci w wieku szkolnym (szkoły podstawowe 7-12 lat) do roku 2020 będzie rosnąć ze 150 tys. w 2015 r. do 160 tys. w 2020 r., po czym zacznie gwałtownie spadać, osiągając w 2030 r. około 140,6 tys.;
   3) liczba młodzieży w wieku szkolnym (gimnazja 13-15 lat) będzie rosnąć od 69,4 tys. w 2015 r. do 78,7 tys. w 2025 r., po czym zacznie spadać do 71 tys. w 2030 r.;
   4) liczba młodzieży w wieku szkolnym ponadgimnazjalnym (16–18 lat) do 2020 r. będzie spadać do poziomu 67,8 tys. w 2020 r. po czym do 2025 r. zacznie rosnąć osiągając 83,6 tys., a następnie spadnie o prawie 10 tys. osiągając w roku 2030 poziom 73,5 tys. – porównywalnym z wyjściowym w 2015 r. (73,3 tys.);
   5) liczba młodzieży w wieku akademickim (19–24 lat) do 2025 r. spadnie o 31 tys. ze 171 tys. 2015 r. do 140,0 tys. w 2015 r.), po czym będzie wzrastać do poziomu 11,6 tys. w 2030 r.;
   6) liczba osób w wieku produkcyjnym, tj. potencjalne zasoby pracy (kobiety w wieku 15-59 lat i mężczyźni w wieku 15-64 lata) będzie spadać z 1.508,2 tys. w 2015 r. do 1.426,4 tys. w 2030 r.,
   7) liczba osób w wieku emerytalnym (kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni 65 lat i więcej) będzie wzrastać z poziomu 423 tys. w 2015 r. do poziomu 570 tys. w 2030 r. – w związku z powyższymi danymi, w wyniku procesów demograficznych i wydłużania się przeciętnego dalszego trwania życia, ludność tej grupy wiekowej będzie zdecydowanie wyższa niż obecnie - o prawie 150 tys. osób.
8. W układzie powiatów przewiduje się, że do 2030 r:
   1) w 12 powiatach przewidywany jest spadek liczby ludności – największy, powyżej 10%, wystąpi w Sopocie i Słupsku, w przedziale między 5-10% w Gdyni oraz powiatach człuchowskim i sztumskim oraz do 5% w powiatach: malborskim, nowodworskim, Gdańsku, lęborskim, bytowskim, tczewskim i kwidzyńskim;
   2) w pozostałych powiatach należy oczekiwać wzrostu liczby mieszkańców, przy czym największy przyrost 10% wystąpi w powiatach otaczających Trójmiasto: gdańskim, kartuskim, wejherowskim i puckim zaś w powiatach: kościerskim, słupskim, starogardzkim i chojnickim przyrost liczby ludności będzie minimalny – do 2%.
9. Rezultatem procesów demograficznych w województwie w perspektywie 2030 r. będzie:
   1) utrzymanie się relatywnie korzystnej na tle kraju struktury wieku mieszkańców oraz opóźnienie niekorzystnych procesów w stosunku do całego kraju;
   2) wydłużenie się przeciętnej długości życia, a w związku z tym wzrost wydatków socjalnych na różne usługi dla ludności w wieku emerytalnym;
   3) widoczna (podobnie jak w całym kraju) tendencja spadku liczby osób w wieku przedprodukcyjnym oraz stały wzrost ludności w wieku poprodukcyjnym;
   4) wzrost obciążenia demograficznego ludności.

2.2. Procesy społeczne

Kondycja oraz stan zdrowia mieszkańców

10. Wskaźnikiem pośrednio odzwierciadlającym kondycję oraz stan zdrowia mieszkańców i będącym jednocześnie częściową wartością oceny jakości życia jest przeciętna długość życia. W latach 2000-2014 przeciętna długość życia w województwie wydłużyła się o 3,8 roku wśród mężczyzn (74,4 lat) oraz o 3,4 roku wśród kobiet (81,5 lat). Zgodnie z założeniami *Prognozy demograficznej GUS 2050*[23], w perspektywie 2030 r. przeciętne trwanie życia w województwie będzie nadal wydłużało się, osiągając w 2030 r. wartości wyższe o 3,5 roku dla mężczyzn (77,9 lat) i 2,6 roku dla kobiet (84,1 lat).

[23] *Prognoza demograficzna na lata 2014 – 2050*, GUS, Warszawa, 2014.

11. Od szeregu lat jednostką chorobową najczęściej występującą wśród mieszkańców regionu są choroby układu krążenia, stanowiące w 2013 r. 42,1% przyczyn wszystkich zgonów (o 3,7 p. proc. niższe od średniej krajowej). Kolejną grupą chorób są nowotwory, które w 2013 r. spowodowały 28,9% wszystkich zgonów mieszkańców województwa (o 3,4 p. proc. więcej od średniej dla całego kraju), przy czym wartości te w ciągu ostatnich lat utrzymują się na zbliżonym poziomie. Wzrost przeciętnego trwania życia w perspektywie 2030 r. oraz obserwowane generalne pozytywne zmiany w zachowaniach prozdrowotnych ludności (zmiany w sposobie odżywiania, spożywania alkoholu, wzrost aktywności fizycznej) i coraz powszechniejsze badania profilaktyczne, pozwalają prognozować tendencje spadkowe umieralności na powyższe choroby cywilizacyjne.

Poziom wykształcenia mieszkańców

12. Według danych Narodowego Spisu Powszechnego z 2011 r. 70,8% społeczeństwa województwa legitymowało się wykształceniem ponadgimnazjalnym, z czego 17,6% wykształceniem na poziomie wyższym (o 0,6 p. proc. więcej w odniesieniu do całej Polski) i plasuje województwo pod tym względem na 2. pozycji, zaraz za woj. mazowieckim.
13. Poziom wykształcenia w województwie jest wyraźnie zróżnicowany terytorialnie, w tym:
    1) odsetek osób z wykształceniem ponadgimnazjalnym waha się od 59,5% w powiecie sztumskim i 61,1% w powiecie bytowskim do 78,9% i 79,8% odpowiednio w Gdyni i Sopocie;
    2) największe różnice pomiędzy poszczególnymi powiatami województwa zaobserwować można pod względem liczby osób posiadających wykształcenie wyższe - od 9,7% w powiatach bytowskim i nowodworskim do 26,8% w Gdyni, 27,0% w Gdańsku i 33,4% w Sopocie.
14. Prognozowane zmiany w zakresie poziomu wykształcenia w perspektywie 2030 r. będą raczej wskazywały na wzrost poziomu wykształcenia na poziomie średnim zawodowym, w tym technicznym oraz wyższym. Dalsze przekształcenia struktury bazy ekonomicznej na poziomach lokalnym i regionalnym będą generowały wzrost zapotrzebowania rynku pracy na absolwentów szkół średnich zawodowych i wyższych, co będzie szansą na dalszą modernizację regionu.

Aktywność zawodowa mieszkańców

15. Aktywność zawodowa mieszkańców w latach 1999-2014 utrzymuje się na porównywalnym poziomie – w 2014 r. współczynnik aktywności zawodowej osób w wieku powyżej 15 roku życia wyniósł 56,5%. Zasadniczym wyzwaniem rozwojowym jest problem bierności zawodowej, dotyczący znacznej grupy osób, przede wszystkim kobiet, stanowiących ponad 60% ogółu osób biernych zawodowo w województwie. Z uwagi na trendy demograficzne w perspektywie 2030 r. w wartościach bezwzględnych odnotowany zostanie wzrost liczby osób biernych zawodowo (przede wszystkim wzrost liczby emerytów).
16. W województwie obserwowane są pozytywne zmiany, jeśli chodzi o poziom zatrudnienia: w latach 1999-2014 wskaźnik zatrudnienia dla osób w wieku powyżej 15 roku życia wzrósł z 47,5% do 50,9%, co dało województwu 4. pozycję w Polsce. W perspektywie 2030 r., niezależnie od wieku emerytalnego, wartość wskaźnika zatrudnienia dla osób w wieku powyżej 15 roku życia powinna wzrastać.
17. Rok 2016 jest czwartym z rzędu, w którym odnotowywany jest spadek bezrobocia i zdecydowana poprawa sytuacji na rynku pracy – według stanu na koniec czerwca 2016 r. stopa bezrobocia w województwie wyniosła 7,8%.
18. Od lat najniższą stopę bezrobocia odnotowuje się w Sopocie, najwyższą w powiecie nowodworskim. Wśród podstawowych zróżnicowań na rynku pracy należy podkreślić, że:
    1) w odniesieniu do kraju:
        a) sytuacja jest bardzo dobra i dobra w strefie centralnej województwa, która obejmuje Trójmiasto wraz z powiatem gdańskim – najniższą wartość stopy bezrobocia na koniec czerwca 2016 r. odnotowano w Sopocie (3,0%), Gdańsku (3,8%), Gdyni (4,4%),
        b) najtrudniejsza sytuacja jest w powiecie człuchowskim (17,6%), malborskim (17,5%), sztumskim (16,7%), nowodworskim (16,3%) i bytowskim (15,2%), które należą do grupy 10% powiatów o najwyższym bezrobociu w Polsce, w których w stosunku do pozostałej części kraju, zależnie od tendencji krajowych towarzyszy zazwyczaj wyższy od średniej jego wzrost i najniższy spadek;
    2) w skali województwa zauważalna jest zależność wynikająca bezpośrednio z odległości od Trójmiasta - udział bezrobotnych zarejestrowanych wśród ludności w wieku produkcyjnym wzrasta wraz ze zmniejszającą się dostępnością transportową do rdzenia metropolii - Miastko (17,8%), Czarna Dąbrówka (17,3%), Debrzno (16,7%),

Kępice (16,4%) i Dębnica Kaszubska (16,3%) i utrzymuje się w województwie zachodniopomorskim w powiatach koszalińskim i szczecineckim.

Pomoc społeczna

19. Wskaźnik deprywacji społecznej[24] w województwie wyniósł w 2013 r. 50,2 os./1000 mieszkańców, przy czym wartości relatywnie wysokie zanotowały powiaty: słupski (85,7), kwidzyński (83) oraz sztumski, człuchowski, lęborski i malborski (w przedziale 75-80). Istotną barierą społeczną, warunkującą kierunki polityki przestrzennej, jest skala zagrożenia ubóstwem (w regionie poniżej średniej krajowej).
20. Ubóstwo jest głównym powodem korzystania z pomocy społecznej dla 70% świadczeniobiorców w województwie, w układzie powiatów tą przyczynę wymieniają najczęściej świadczeniobiorcy w Słupsku (85%) oraz powiatach lęborskim, kwidzyńskim i sztumskim (po 77%). Dwie kolejne przyczyny korzystania z pomocy społecznej to:
    1) bezrobocie deklarowane przez 47% świadczeniobiorców w województwie, najwięcej w powiatach sztumskim (69%), malborskim (64%) i człuchowskim (62%);
    2) niepełnosprawność deklarowana przez 45% świadczeniobiorców w województwie, najwięcej w Gdyni i Słupsku (po 57%) oraz w Sopocie (56%) i Gdańsku (55%).

[24] Mierzony liczbą osób, którym przyznano świadczenia pomocy społecznej w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców.

3. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

3.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna

1. Główną determinantą struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa są warunki przyrodnicze, wpływające na historyczne ukształtowanie jej powiązanych elementów. Struktura przestrzenna i funkcjonalna oparta o warunki przyrodnicze wykazuje znaczną trwałość i będzie wywierała zasadniczy wpływ na dalszy rozwój regionu.

Struktura węzłowa

2. Strukturę węzłową przestrzeni województwa tworzy zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków osadniczych. Poszczególne elementy systemu osadniczego, relacje zachodzące pomiędzy ośrodkami a ich bezpośrednim (funkcjonalnym) otoczeniem, jak też relacje w powiązaniach zewnętrznych są wypadkową tej struktury.
3. Struktura węzłowa przestrzeni województwa obejmuje:
   1) ośrodki położne w strefie funkcjonalnej obszaru metropolitalnego (OM)[25]:
      a) dominujący ośrodek wojewódzki stanowiący rdzeń obszaru metropolitalnego - Gdańsk, Gdynia, Sopot,
      b) silne ośrodki wyznaczające zasięg policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego - Tczew i Wejherowo,
      c) pozostałe ośrodki o zróżnicowanej randze i funkcji;
   2) ośrodki kształtujące układy bipolarne: Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów i Malbork-Sztum;
   3) pozostałe ośrodki o zróżnicowanej randze i funkcji, w tym: Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork i Starogard Gdański.
4. Największa koncentracja ośrodków charakterystyczna jest dla północno-wschodniej części województwa.
5. Wokół głównych ośrodków węzłowych obserwowany jest intensywny rozwój osadnictwa, obszary podmiejskie zaludniane są przez mieszkańców znajdujących zatrudnienie w działalnościach pozarolniczych, w dużej mierze w oparciu o miejsca pracy oferowane w miastach, zmienia się sposób zagospodarowania tych obszarów, jak również zasięg oddziaływania ośrodka węzłowego oraz charakter relacji łączących go z bezpośrednim otoczeniem.
6. Miejskie obszary funkcjonalne kształtują się zarówno wokół Trójmiasta (zgodnie z KPZK, rozumianego jako szersze ujęcie ośrodka wojewódzkiego), Słupska, jak i innych większych ośrodków miejskich.

Układy węzłowo-pasmowe

7. Układy węzłowo-pasmowe kształtują się w nawiązaniu do przebiegu i rangi elementów systemów transportowego i infrastruktury technicznej, na które składają się:
   1) węzły transportowe zapewniające powiązania międzynarodowe oraz umożliwiające przeładunek towarów i przesiadanie się pasażerów na (pasmowy) układ lądowych dróg komunikacyjnych:
      a) porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
      b) Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku;
   2) podstawowe korytarze infrastrukturalne, których zasięg związany jest w szczególności z infrastrukturą sieci TEN-T i TEN-E:
      a) nadwiślańsko-zatokowy, obejmujący: drogę nr A1 (odcinek: Rusocin–Toruń), drogę nr 91 (odcinek: Gdańsk–Toruń), linię kolejową nr 9 (odcinek: Gdańsk Główny - Prabuty), nr 131 (odcinek: Tczew–Smętowo), nr 207 (odcinek: Malbork–Kwidzyn–Gardeja), rzekę Wisłę oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazu i produktów naftowych,
      b) północny, obejmujący: drogę nr 6 (odcinek: Słupsk – Gdańsk – Rusocin), nr 7 (odcinek: Gdańsk - Elbląg) oraz linię kolejową nr 9 (odcinek: Gdańsk Główny–Prabuty) i nr 202 (odcinek: Gdańsk Główny–Gdynia Główna - Słupsk) oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej i gazociąg wysokiego ciśnienia, prowadzący z terminalu regazyfikacyjnego w Świnoujściu,
      c) południowy, obejmujący: drogę nr 22 (odcinek: Elbląg–Malbork–Tczew–Starogard Gdański–Chojnice–Człuchów) oraz linii kolejowej nr 203 (odcinek: Tczew–Starogard Gdański–Chojnice–Człuchów),
      d) środkowo-pojezierny, obejmujący: drogę nr 20 (odcinek: Gdynia–Kościerzyna - Miastko) oraz linię kolejową nr

[25] W *Planie* tożsama z zasięgiem miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego.

201 (odcinek: Gdynia Główna–Kościerzyna - Łąg).

8. Przygotowane do realizacji projekty drogowo-kolejowe (budowa drogi S11, modernizacja linii kolejowej nr 405) wskazują na możliwość ukształtowania w przyszłości południkowego pasma infrastrukturalnego Środkowego Pomorza, domykającego po stronie zachodniej ruszt transportowy regionu.
9. Układ pasmowo-węzłowy obejmuje także sieć powiązań ekologicznych, warunkujących zachowanie równowagi środowiska, w tym jego bioróżnorodności (pasma korytarzy ekologicznych łączą i przenikają przyrodnicze „węzłowe" obszary).

Układy strefowe

10. Podstawowy układ strefowy województwa obejmuje 6 stref zróżnicowanych funkcjonalnie:
    1) strefa nadmorska o charakterze turystyczno-rekreacyjnym, z miejscowościami turystycznymi oraz licznymi obszarami przyrodniczymi o różnych reżimach ochronnych, obejmująca również zespoły portowo-przemysłowo-usługowe Gdańska i Gdyni;
    2) strefa bezpośredniego odziaływania wielofunkcyjnego pasma osadniczego[26];
    3) strefa pobrzeża o charakterze rolno-leśnym, obejmująca Lębork i Słupsk;
    4) strefa pojezierna o charakterze rolno-leśnym (Pojezierze Kaszubskie i Iławskie) i leśno-rolnym (Bory Tucholskie) oraz rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi, związanym z zespołami jezior;
    5) strefa Żuław i Doliny Wisły o charakterze rolnym;
    6) strefa zaborsko-krajeńska o charakterze rolno-leśnym (na południe od Chojnic i Człuchowa) oraz leśnym (okolice Czerska i Czarnego).

    Strefy, mimo zróżnicowania, są ze sobą częściowo powiązane korytarzami ekologicznymi, wymagającymi dalszej ochrony i wzmocnienia oraz kształtowania nowych powiązań ekologicznych, zwłaszcza w rejonach ich przecinania się z elementami antropogenicznymi.
11. Wysoki stopień zainwestowania rekreacyjnego i intensywności użytkowania przestrzeni cechuje Mierzeję Helską, Mierzeję Wiślaną, Trójmiasto oraz tereny Pojezierza Kaszubskiego, mniejszy – pas nadmorski na zachód od Nadmorskiego Parku Krajobrazowego oraz obszar Borów Tucholskich. Szybko narasta zainwestowanie stref położonych blisko aglomeracji na cele mieszkaniowe i rekreacyjne – pobyt weekendowy, świąteczny, urlopowy.

3.2. Charakterystyka sieci osadniczej

Ujęcia struktury i elementów sieci osadniczej

12. Struktura sieci osadniczej województwa rozpatrywana jest w czterech zasadniczych ujęciach:
    1) ponadregionalnym, odnoszącym się do Gdańska, Gdyni i Sopotu, jako ośrodków uczestniczących w strukturze funkcjonalnej całego kraju oraz wymianie międzynarodowej, skupiających większość funkcji ponadregionalnych; jest to złożona pasmowa struktura rdzeniowa kształtującej się metropolii;
    2) regionalnym, dotyczącym Słupska, byłego miasta wojewódzkiego, obsługującego potrzeby i zadania na obszarze województwa i w swoim obszarze ciążenia, w tym w zakresie funkcji wyższego rzędu, stanowiącego wraz z Ustką kształtujący się układ;
    3) subregionalnym, dotyczącym ośrodków i układów równoważących procesy rozwojowe w różnych częściach województwa (Bytów, Chojnice-Człuchów, Kwidzyn, Kościerzyna, Lębork, Malbork-Sztum, Starogard Gdański), oferujących usługi wynikające w szczególności z ich rangi powiatowej;
    4) lokalnym, obejmującym jednostki obsługujące potrzeby lokalne, ale wpływające również na procesy w skali województwa lub jego części.
13. Hierarchia ośrodków położonych w OM wymaga odrębnego ujęcia, w tym w szczególności dla Tczewa[27] i Wejherowa. Rola i znaczenie obydwu - położonych na końcach wielofunkcyjnego pasma osadniczego miast - dla obsługi obszarów otaczających jest zdecydowanie większa niż pozostałych ośrodków w obszarze pozardzeniowym OM,

[26] Rozciągającego się od Wejherowa do Tczewa.

[27] Transportowy węzeł integracyjny o znaczeniu krajowym.

co predestynuje je do miana ośrodków regionalnych. Jednocześnie bezpośrednie sąsiedztwo Trójmiasta, jako najważniejszego ośrodka usługowego, o największym rynku pracy w regionie, wpływa na zmniejszenie ich roli w ujęciu wojewódzkim.

Podział administracyjny

14. W styczniu 2015 r. podział administracyjny województwa pomorskiego uwzględniał 20 powiatów, w tym 4 miasta na prawach powiatu (gminy o statusie miasta wykonującego zadania powiatu: Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Sopot) oraz 16 powiatów skupiających od 5 do 13 gmin. Łącznie w granicach województwa pomorskiego funkcjonowały 123 gminy, w tym:
    1) 23 miejskie;
    2) 19 miejsko-wiejskich;
    3) 81 wiejskich.
15. Średnio każdy z 16 powiatów ziemskich województwa pomorskiego zamieszkiwany jest przez ok. 91 tys. mieszkańców. Największą liczbę mieszkańców skupiają powiaty: wejherowski (206 tys.), starogardzki (128 tys.) i kartuski (125 tys.), najmniejszą: nowodworski (36 tys.), sztumski (43 tys.) i człuchowski (57 tys.).
16. W granicach powiatów ziemskich znajduje się od 1 do 4 miast różnej wielkości. Miasta koncentrują niewiele poniżej połowy wszystkich mieszkańców tych powiatów. Najmniejszy udział ludności miast w ogólnej liczbie mieszkańców powiatów ziemskich w 2013 r. charakteryzował powiaty: kartuski (17%), słupski (21%) i gdański (27%). Dysproporcje uwarunkowane są ilością i wielkością miast zlokalizowanych na obszarze poszczególnych powiatów.
17. Przeciętna powierzchnia powiatu ziemskiego to 1.116 km^2, grodzkiego 114 km^2. Najmniejszym powiatem ziemskim jest pucki (572 km2). Największe położone są w zachodniej części województwa: słupski (2.304 km^2) i bytowski (2.192 km^2).
18. Przeciętna liczba mieszkańców w gminie kształtuje się na poziomie 16,4 tys. mieszkańców. Najliczniej zaludnione są gminy miejskie. Wśród gmin wiejskich i wiejskich obszarów gmin miejsko-wiejskich, największą liczbą mieszkańców cechują się obszary położone w bezpośrednim sąsiedztwie największych miast i wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Gminami wiejskimi skupiającymi największą liczbę mieszkańców (przewyższającą średnią dla wszystkich gmin) pod koniec 2013 r. były: Puck (24,9 tys.), Pruszcz Gdański (24,7 tys.), Wejherowo (23 tys.), Sierakowice (18,6 tys.) i Chojnice (18 tys.).

Główne parametry urbanizacji

19. Sieć osadniczą województwa na początku 2015 r. tworzyły 42 miasta oraz 2.861 miejscowości wiejskich.
20. Wskaźnik urbanizacji, tzn. udział ludności miast w ogólnej liczbie mieszkańców, ulega nieznacznemu, choć systematycznemu zmniejszaniu, osiągając w końcówce 2015 r. poziom 64,4% (1995 r. – 69,1%, 2000 r. – 68, 4%, 2005 r. – 67,3%, 2010 r. – 66,0%)[28].
21. Pod względem liczby mieszkańców w 2014 r. struktura wielkości ośrodków miejskich przedstawiała się następująco:
    1) powyżej 100 tys. mieszkańców: Gdańsk (461,5), Gdynia (247,8), w których koncentrowało się ok. 31% ogółu mieszkańców województwa;
    2) w przedziale od 50–100 tys. mieszkańców: Słupsk (93,2), Tczew (60,6) i Wejherowo (50,3);
    3) w przedziale od 20–50 tys. – 7 miast powiatowych: Starogard Gdański (48,3), Chojnice (40,1), Malbork (39,0), Kwidzyn (38,8), Lębork (35,4), Pruszcz Gdański (29,3), Kościerzyna (23,7) i Sopot (37,7), a także Rumia (47,6) i Reda (23,6) – 2 ośrodki nie będące miastami powiatowymi, które obok Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego zanotowały w ostatnich latach największy wzrost liczby mieszkańców;
    4) w przedziale od 10–20 tys. mieszkańców – 10 miast, w tym 6 stolic powiatów: Bytów (17,0), Kartuzy (14,8), Człuchów (14,2), Puck (11,3), Sztum (10,3), Nowy Dwór Gdański (10,0) oraz miasta: Ustka (16,1), Władysławowo (15,5), Miastko (10,9) i Czersk (10,0);

[28] Tendencja zniżkowa wskaźnika wynika z istotnego wzrostu liczby ludności wiejskiej, związanego zarówno z większym udziałem przyrostu naturalnego na tych obszarach, jak i z postępującymi procesami rozprzestrzeniania się osadnictwa miejskiego poza granice administracyjne miast (suburbanizacji) oraz przekształceniami osadnictwa wiejskiego.

5) w przedziale od 5–10 tys. – 9 ośrodków: Prabuty (8,8), Pelplin (8,2), Skarszewy (7,1), Gniew (6,9), Żukowo (6,5), Czarne (6,1), Dzierzgoń (5,6), Debrzno (5,2) i Brusy (5,1);

6) w przedziale poniżej 5 tys. mieszkańców było kilka miast nadmorskich (przynajmniej poza sezonem): Jastarnia, Łeba, Hel i Krynica Morska, a także Nowy Staw, Kępice, Skórcz i Czarna Woda.

22. Dynamiczne zmiany liczby ludności zachodzą w miejscowościach wiejskich położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, a liczba miejscowości powyżej 2 tys. mieszkańców w latach 1998-2011 wzrosła z 17 do 45[29]. Do najludniejszych wsi należą Sierakowice (7,4 tys.), Luzino (7,3), Bolszewo (gm. Wejherowo, 6,8), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański, 6,5), Gościcino (gm. Wejherowo, 5,8), Kolbudy (3,6), Kiełpino (gm. Kartuzy, 3,4), Chwaszczyno (gm. Żukowo, 3,4), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański, 3,2), Banino (gm. Żukowo, 3,2), Kowale (gm. Kolbudy, 3,2).

23. Średnia gęstość zaludnienia brutto[30] w województwie wynosi 126 os./km^2, przy czym jest ona bardzo zróżnicowana przestrzennie i według danych z 2014 r. kształtowała się następująco:

1) w miastach od 12 os./km² (Krynica Morska) do 2.707 os./km² (Tczew);

2) w gminach wiejskich od 13 os./km² (Smołdzino) do 246 os./km² (Kosakowo);

3) w gminach około trójmiejskich i wzdłuż Wisły odnotowano najwyższe wartości (powyżej 100 os./km²);

4) do najmniej zaludnionych zaliczają się gminy zachodniej części województwa.

Dostępność ośrodków i istniejące powiązania w sieci osadniczej[31]

24. Istotny wpływ na strukturę sieci osadniczej i relacje funkcjonalno-przestrzenne ma położenie stolicy województwa z dala od jego geometrycznego środka. Położenie Gdańska na obrzeżach województwa sprawia, że mimo stosunkowo dobrze rozwiniętej sieci dróg, obserwowane odległości czasowe między najbardziej odległymi gminami województwa a Gdańskiem są znaczne.

25. Charakterystyczna jest dwudzielność przestrzeni województwa, związana przede wszystkim z:

1) dobrą dostępnością i rosnącą skalą powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze metropolitalnym (najwyższą w paśmie osadniczym wzdłuż ciągu kolejowego: Lębork – Gdynia – Gdańsk – Tczew) i jednocześnie niedostatkiem powiązań oraz słabą dostępnością w obszarach peryferyjnych, zwłaszcza w zachodniej części województwa;

2) wyraźnym podziałem województwa na część środkową (byłe województwo gdańskie) oraz zachodnią (byłe województwo słupskie), a także wewnętrznym podziałem powiatu chojnickiego (byłe województwo bydgoskie); wszystkie miasta tych obszarów ciążą wyraźniej do swoich „dawnych" stolic niż do Gdańska.

26. Obszary o najsłabszej dostępności drogowej do najważniejszych węzłów sieci osadniczej znajdują się na peryferiach województwa i są to:

1) gminy powiatów człuchowskiego i bytowskiego (Miastko, Koczała, Lipnica);

2) wybrane gminy nadmorskie położone peryferyjnie względem DK nr 6 (Smołdzino, Główczyce, Choczewo).

Słaba dostępność zachodniej części województwa, przekładająca się na wybrane aspekty poziomu życia (dostępność do usług, miejsc pracy), skutkuje odpływem migracyjnym do obszarów charakteryzujących się lepszą dostępnością i poziomem rozwoju.

27. W warunkach zrównoważonej, policentrycznej sieci osadniczej przyjmuje się, że czas dojazdu do stolicy regionu nie powinien przekraczać 100–120 min., a do miasta na poziomie regionalnym (powyżej 100 tys. mieszkańców) 60–80 min. Na przeważającej części obszaru województwa standard ten jest spełniony, z wyjątkiem powiatów człuchowskiego i chojnickiego, gdzie czas dojazdu do Gdańska przekracza 120 min. Analiza dostępności drogowej dla powiatów człuchowskiego i chojnickiego wskazuje na potrzebę wykreowania w tym obszarze silnego ośrodka, którym mogłyby być Chojnice wraz z Człuchowem, w ramach kształtującej się bipolarnej aglomeracji, a zaletą tego układu jest jego wielkość, położenie na skrzyżowaniu szlaków drogowych i kolejowych oraz brak ośrodków o analogicznej randze w promieniu 80 km.

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

[30] W stosunku do powierzchni całkowitej JST.

[31] Na podstawie: *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem,* UniRegio, 2015.

28. We wschodniej i południowo-wschodniej części województwa dostępność drogowa do miasta powyżej 100 tys. mieszkańców jest dobra lub bardzo dobra, co wynika z bliskiego sąsiedztwa Elbląga i Grudziądza. Problemem jest wskazanie, który z pomorskich ośrodków subregionalnych położonych w tym obszarze, powinien mieć porównywalną z nimi rangę (ośrodka regionalnego) i stanowić istotny element w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa. Rozważa się ten problem następująco:
    1) Kwidzyn, Malbork, Tczew i Starogard Gdański usytuowane są w odległości ok. 30 min. od większych ośrodków, konkurując z nimi, a także między sobą o ciążenia usługowe;
    2) jedynym miastem w tym rejonie, które ma potencjał miasta regionalnego (ze względu na skalę i jakość powiązań, a także położenie na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków komunikacyjnych) jest Tczew, jednak bliskie położenie w stosunku do Gdańska (a także Elbląga) zmniejsza jego rolę i znaczenie (w porównaniu np. ze Słupskiem).
29. Z perspektywy poziomu życia mieszkańców i ich codziennych potrzeb często ważniejsza od dostępności do stolicy regionu, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych, jest dostępność do innych ośrodków miejskich różnej rangi. Dostępność do najbliższego miasta, nawiązująca do gęstości sieci miejskiej, a także przebiegu dróg, jest:
    1) najlepsza w strefie aglomeracji Trójmiasta, pasa nadwiślańskiego oraz korytarza transportowego południowego (Starogard Gdański – Człuchów);
    2) wyraźnie słabsza na obszarach pojezierzy oraz wiejskich gmin nadmorskich.
30. Dostępność do miast powiatowych jest pochodną wielkości powiatu, jego kształtu, a w obszarach pojezierzy także obecności jezior, które są barierami mogącymi powodować znaczne wydłużenie drogi. Gminami najbardziej oddalonymi od siedzib swoich powiatów są: Koczała (powiat człuchowski), Karsin (powiat kościerski), a także miasto Hel (powiat pucki). Jedynym ośrodkiem, który mógłby pełnić funkcje powiatowe, a tym samym poprawiać dostępność do tego typu ośrodka dla znacznego obszaru o niskiej dostępności – zachodniej części powiatu bytowskiego i północnej człuchowskiego – jest Miastko. Zasadność wzmocnienia rangi (a co za tym idzie i roli) tego miasta potwierdzają wyniki analiz prowadzonych pod kątem wyznaczenia zasięgów miejskich obszarów funkcjonalnych[32], zgodnie z którymi Miastko jest jedynym ośrodkiem nie będącym siedzibą powiatu o wyraźnie formującej się strefie funkcjonalnej.
31. W systemie miejscowości wiejskich problemem jest ich rozdrobnienie i rozproszenie, gdyż warunki te utrudniają organizację sieci podstawowych usług, czy też efektywnego zbiorowego transportu publicznego. Jedynym istotnym ośrodkiem niemiejskim o wielu cechach miejskich oraz stosunkowo silnych ciążeniach komunikacyjnych są Sierakowice.

3.3. Główne przekształcenia sieci osadniczej

Suburbanizacja

32. Najbardziej czytelne procesy przekształceń istniejącej sieci osadniczej dotyczą przede wszystkim:
    1) zmian w przestrzeni obszarów bezpośrednio sąsiadujących z większymi ośrodkami miejskimi, związanych z postępującymi procesami suburbanizacji, w tym:
        a) rozlewania się miast poza ich granice administracyjne i postępującego procesu urbanizacji przestrzeni wiejskiej, która zyskuje ten sam wyraz przestrzenny co strefy podmiejskie w granicach miast, przy jednoczesnej znacznej ilości terenów niezagospodarowanych w obszarach centralnych miast, w szczególności Gdańska i Gdyni,
        b) dezintegracji struktur węzłowych, poprzez przyrost zabudowy o charakterze rozproszonym, prowadzącej do ekstensywnego, chaotycznego zagospodarowania przestrzeni;
    2) rozwoju zabudowy (w tym mieszkaniowej) wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, skutkującego m.in. pogorszeniem warunków komunikacyjnych (przede wszystkim w zakresie ograniczonej przepustowości i bezpieczeństwa);
    3) równoległego do suburbanizacji mieszkaniowej procesu „suburbanizacji gospodarczej", którego skutkiem jest przeznaczenie dużych terenów, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, pod rozwój funkcji handlowych, przemysłowych czy magazynowych;
    4) zmian związanych ze zrealizowanymi w ostatnim czasie inwestycjami poprawiającymi warunki obsługi transportowej regionu, wpływającymi na:

[32] UniRegio 2011, 2015 r.

a) intensyfikację relacji funkcjonalnych, wynikającą z poprawy dostępności w różnych układach (np. budowa autostrady A1, realizacja mostu w Kwidzynie) i uruchomienie nowych potencjałów określonych lokalizacji (np. w kontekście Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, czy planowanej budowy drogi ekspresowej S6),

b) przekształcenia w krajobrazie (w tym nowe otwarcia i ciągi widokowe, np. w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Gdańska);

5) realizacji infrastruktury technicznej istotnie wpływającej na zmiany w krajobrazie (np. napowietrzne linie elektroenergetyczne);

6) presji zabudowy i zainwestowania na tereny otwarte.

33. Procesy suburbanizacyjne najbardziej widoczne są w otoczeniu Trójmiasta, w mniejszym natężeniu również wokół Słupska oraz większości ośrodków subregionalnych. Po zestawieniu wartości wskaźników odzwierciedlających procesy suburbanizacyjne (saldo migracji, w tym napływ ludności miejskiej, aktywność budowlana, typy migracyjne gmin wskazujące na aktywną charakterystykę imigracyjną), wnioskuje się, że gminami o największej intensywności tych procesów są:

1) w otoczeniu Trójmiasta: Kolbudy, Kosakowo, Pruszcz Gdański (wiejska), Przodkowo, Pszczółki, Puck (wiejska), Szemud, Tczew (wiejska), Wejherowo (wiejska) i Żukowo;

2) w otoczeniu Słupska: gminy wiejskie Słupsk i Ustka oraz gmina Kobylnica;

3) w otoczeniu ośrodków subregionalnych: wiejska część gminy Bytów, gminy wiejskie Człuchów, Chojnice, Kościerzyna, Kwidzyn, Malbork, gmina wiejska Starogard Gdański i wiejska część gminy Sztum.

34. Głównymi przyczynami postępującego procesu rozpraszania zabudowy i dezintegracji struktur są m.in.:

1) zbyt liberalne regulacje prawne;

2) brak spójnej i konsekwentnej polityki przestrzennej gmin, czego skutkiem jest:

a) fragmentaryczne i doraźne planowanie przestrzenne, w tym realizacja inwestycji mieszkaniowych na podstawie decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu,

b) brak dostosowania powierzchni terenów przeznaczanych na cele mieszkaniowe do prognoz demograficznych[33].

35. Do zasadniczych problemów dezintegracji struktur osadniczych w wymiarze przestrzennym należą:

1) właściwa obsługa rozproszonej zabudowy:

a) nieefektywny rozwój infrastruktury technicznej (np. długość koniecznej do wybudowania, następnie utrzymywania sieci wodno-kanalizacyjnej w stosunku do liczby mieszkańców),

b) brak możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do podstawowych usług publicznych (odległość do szkół, placówek ochrony zdrowia itd.),

c) ograniczone możliwości organizacji transportu zbiorowego i związany z tym wzrost natężenia indywidualnego ruchu pojazdów, obniżający przepustowość i bezpieczeństwo istniejących układów komunikacyjnych;

2) koszty utraconych bezpowrotnie walorów krajobrazowych i środowiskowych;

3) istotne ograniczenie lub wręcz brak możliwości realizacji znaczących inwestycji celu publicznego (przede wszystkim liniowych) oraz przedsięwzięć gospodarczych.

Miasta depopulacyjne i „starzejące się"

36. Sytuacja demograficzna pomorskich miast na tle Polski jest względnie korzystna, jednak charakteryzuje ją duże zróżnicowania wewnętrze[34]. W 2014 r. w stosunku do 1995 r. 1/3 miast województwa zwiększyła zauważalnie (o co najmniej 1%) swoją liczbę ludności, w przypadku pozostałych populacja nie zmieniła się lub liczba ludności zmalała. Największy bezwzględny spadek liczby ludności w okresie 1995-2014:

1) powyżej 2 tys. miał miejsce w: Słupsku (-9,4 tys.), Sopocie (-5,9 tys.), Gdyni (-3,8 tys.) i Starogardzie Gdańskim (-2,4 tys.);

[33] Szacuje się, że w OM wg stanu na 2014 r., istnieją rezerwy na zasiedlenie ok. 3 mln mieszkańców, przy czym największe przeszacowania dotyczą gmin podmiejskich (*Diagnoza do Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030,* P. Śleszyński, R. Wiśniewski).

[34] Największy wzrost dotyczył głównie miast położonych w obszarze funkcjonalnym Trójmiasta, co jest wynikiem procesów suburbanizacji miast rdzeniowych. Ośrodkami o największym względnym przyroście ludności w latach 1995-2013 były: Reda, Pruszcz Gdański, Żukowo i Rumia.

2) w przedziale od 1,0 tys. a 2,0 tys. w: Gdańsku, Kartuzach, Malborku, Helu, Człuchowie, Miastku i Ustce;

3) w przedziale do 1 tys.: Czarna Woda, Debrzno, Dzierzgoń, Gniew, Kępice, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin i Prabuty.

W większości ośrodków dominującym czynnikiem regresu ludnościowego jest ujemne saldo migracji, wyjątki stanowią m.in. Gdańsk, Sopot, gdzie większą rolę odgrywa ubytek naturalny.

37. Zmniejszającej się liczbie ludności w miastach średnich i dużych towarzyszy jej wzrost w ich strefach podmiejskich, a najsilniej proces ten zaznacza się w otoczeniu Trójmiasta i Słupska. Proces przejawiający się wewnętrznymi przesunięciami ludności z obszaru rdzeniowego na zewnątrz dotyczy całego obszaru funkcjonalnego danego miasta, pociągając za sobą negatywne konsekwencje gospodarcze (głównie zmniejszenie się lokalnej bazy podatkowej) i społeczne. Potencjał gospodarczy miasta w wyniku przesunięć wewnętrznych nie zmniejsza się w sposób radykalny, gdyż nadal większość potrzeb mieszkańcy terenu podmiejskiego zaspokajają na terenie miasta rdzeniowego, natomiast bardziej negatywne konsekwencje gospodarcze i społeczne dotyczą obszarów, w których zmniejszającej się liczbie mieszkańców miasta nie towarzyszy jej wzrost w obszarze zaplecza[35] – sytuację taką obserwować można w przypadku najmniejszych ośrodków miejskich województwa, położonych w jego zachodniej (Debrzno, Kępice) i wschodniej części (Prabuty i Dzierzgoń), a ponadto w powiecie tczewskim (Gniew).

38. Trzy pomorskie miasta, z uwagi na istotny udział liczby osób starszych w populacji, znajdują się w fazie zaawansowanego (Gdańsk, Gdynia) lub mocno zaawansowanego stanu starości (Sopot). Do pierwszej grupy dołączą wkrótce Ustka, Słupsk i Puck.

3.4. Ranga usługowa ośrodków oraz rozmieszczenie i dostępność usług publicznych

Ranga usługowa ośrodków

39. Ranga miasta jako miejsca skupienia działalności usługowych, odzwierciedla jego pozycję w sieci osadniczej oraz uwarunkowania mające istotny wpływ na poziom życia i kształtowanie ekonomicznych podstaw rozwoju (w mieście i w jego otoczeniu). Biorąc pod uwagę wyposażenie ośrodków miejskich województwa w usługi różnego rzędu, z uwzględnieniem zarówno publicznych, jak i rynkowych, można wyróżnić kilka grup różnicujących poszczególne miasta[36], jednocześnie obserwuje się znaczne dysproporcje w dostępie do infrastruktury społecznej w skali całego regionu.

40. Trzy wiodące ośrodki w świetle wyposażenia w usługi to: wyróżniający się zdecydowanie Gdańsk (I ranga), następnie Gdynia i Słupsk (II ranga). Widoczne są różnice wynikające z odmiennej roli tych miast w sieci osadniczej województwa. Gdynia, silnie zintegrowana funkcjonalnie z miastem wojewódzkim, wyróżnia się dwukrotnie wyższym wskaźnikiem rangi w usługach biznesowych; z kolei Słupsk, stanowiący jedyny silny ośrodek w północno-zachodniej części regionu, charakteryzuje wyższa ranga w usługach publicznych.

41. Grupę stosunkowo silnych usługowo ośrodków o charakterze ponadlokalnym (ranga III) stanowi 9 miast powiatowych: najwyżej pozycjonowane Sopot, Tczew i Wejherowo, ponadto Chojnice, Malbork, Starogard Gdański, Kościerzyna, Kwidzyn i Lębork (w kolejności odzwierciedlającej hierarchię). Wyraźną nadwyżką funkcji usługowych rynkowych, w stosunku do liczby mieszkańców charakteryzuje się Sopot, nieco mniejszą Kwidzyn, pozostałe miasta posiadają wyższą rangę jako miejsca skupienia usług publicznych.

42. Następną w hierarchii grupę (ranga IV) stanowią: 6 mniejszych miast powiatowych – Kartuzy, Człuchów, Bytów, Puck, Nowy Dwór Gdański i Sztum; 2 miasta strefy metropolitalnej dysponujące dużym lub rosnącym potencjałem ludnościowym – Pruszcz Gdański i Rumia; 2 nadmorskie ośrodki turystyczne – Ustka i Władysławowo. Nadwyżka usług rynkowych występuje w tej grupie w Rumii i Pruszczu Gdańskim.

43. Pozostałe miasta (ranga V i VI) o najniższym poziomie nasycenia usługami to przede wszystkim najmniejsze miasta województwa, w większości peryferyjnie położone, o niewielkim potencjale ludnościowym (własnym i zaplecza). Wyjątek stanowi Reda, której pozycja wynika z marginalnej roli pełnionej przez to miasto w zakresie usług publicznych, której nie rekompensuje stosunkowo wysoki poziom rozwoju usług biznesowych, zbliżony do odnotowanego w sąsiadującej z nią Rumią.

[35] Zmniejsza się lokalny rynek zbytu, pogarszają się wskaźniki kapitału ludzkiego, co może zwrotnie oddziaływać na pogłębienie się deficytu ludnościowego i w efekcie doprowadzić nawet do długotrwałego regresu gospodarczego i społecznego.

[36] Na podstawie *Analiza relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem,* UniRegio*,* 2015. Do analizy wykorzystano dane o liczbie jednostek dla 78 rodzajów instytucji i placówek usługowych według stanu na grudzień 2014 r. i styczeń 2015 r.

Ochrona zdrowia[37]

44. Zróżnicowanie liczebne personelu medycznego, na podstawie analizy liczby lekarzy, pielęgniarek i położnych na 10 tys. mieszkańców w różnych częściach województwa wskazuje, że:
    1) najniższe wartości tak określonego wskaźnika notują powiaty słupski i gdański, w których nie funkcjonują placówki szpitalne; słabe wyniki osiągają również powiaty: człuchowski, bytowski, kwidzyński i nowodworski, gdzie wskaźnik ten jest dwukrotnie mniejszy niż jego średnia wartość w skali kraju;
    2) najwyższe wartości, znacznie odbiegające od reszty, notują Gdańsk, Gdynia, Słupsk i Sopot, w których zlokalizowanych jest najwięcej szpitali i placówek specjalistycznej opieki medycznej, zatrudniających wyspecjalizowaną kadrę medyczną; wśród powiatów ziemskich najwyższą pozycję zajmuje kościerski.
45. Analiza rozmieszczenia miejsc realizacji świadczeń podstawowej opieki zdrowotnej (gabinet lekarza POZ) pozwala stwierdzić, że:
    1) w miastach funkcjonuje ich przeważnie od kilku do kilkudziesięciu (w zależności od wielkości ośrodka), w różnych lokalizacjach, dając możliwość realizacji świadczeń w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania;
    2) na obszarach wiejskich funkcjonuje zazwyczaj jedna przychodnia w miejscowości gminnej (w niej m.in. gabinet lekarza POZ); są gminy miejsko-wiejskie, których wiejskie części zupełnie pozbawione są tego typu infrastruktury[38].
46. Pod koniec 2013 r. na 1 zakład ambulatoryjnej opieki zdrowotnej w województwie przypadało średnio 2,5 tys. mieszkańców. W 25 gminach wartość ta była przynajmniej dwa razy większa, a w trzech z nich przekraczała 9 tys. (gminy: Człuchów, Debrzno, Kępice). Najwięcej zakładów ambulatoryjnej opieki zdrowotnej zlokalizowanych jest w Gdańsku i Gdyni, przy czym część z nich, z uwagi na specjalistyczny charakter, ma zasięg wojewódzki.
47. Świadczenia w ramach ambulatoryjnej opieki specjalistycznej:
    1) udzielane są niemal wyłącznie w miastach, przy czym dostępność świadczeń w ramach poszczególnych specjalności jest mocno zróżnicowana; najlepsza jest w Trójmieście oraz w ośrodkach, w których funkcjonują przyszpitalne przychodnie i poradnie specjalistyczne;
    2) w przychodniach zlokalizowanych w gminach wiejskich POZ rozszerzona jest zazwyczaj jedynie o świadczenia z zakresu ginekologii i położnictwa; świadczenia w zakresie innych specjalności można uzyskać w nielicznych przypadkach, głównie w miejscowościach w otoczeniu Trójmiasta (pozytywnie wyróżniającym się pod tym względem na tle województwa jest ośrodek zdrowia w Sierakowicach).
48. Niemal w każdym powiecie (poza gdańskim i słupskim[39]) zlokalizowany jest przynajmniej jeden szpital[40]. Największa koncentracja takiej infrastruktury występuje w Gdańsku i Gdyni. Należy zauważyć, że:
    1) ranga i rola poszczególnych szpitali jest mocno zróżnicowana, co w największym stopniu wpływa na wewnątrzregionalne dysproporcje w dostępie do tego typu świadczeń; Gdańsk i Gdynia posiadają instytucje wielospecjalistyczne o zasięgu ponadregionalnym, zapewniające wysokospecjalistyczną kadrę i sprzęt medyczny; relatywnie dobrze w skali województwa wyróżniają się również: Słupsk, Wejherowo, Chojnice, Starogard Gdański i Kościerzyna;
    2) w 2014 r. w województwie funkcjonowały:
        a) szpitale kliniczne Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Uniwersyteckie Centrum Kliniczne w Gdańsku i Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni),

[37] Dostępność do usług medycznych jest wypadkową wielu czynników. Z uwagi na sposób finansowania świadczeń zdrowotnych kluczową rolę w organizacji systemu ochrony zdrowia na danym terenie odgrywa płatnik usług medycznych (NFZ) i świadczeniodawcy. Zróżnicowania poziomu dostępności w różnych lokalizacjach (np. w relacji miasto-wieś) wynikają również z dostępności i rozmieszczenia wykwalifikowanej kadry medycznej oraz odpowiedniej infrastruktury i specjalistycznego sprzętu medycznego.

[38] Po wyznaczeniu wokół gabinetów lekarzy POZ (funkcjonujących w ramach NFZ w 2014 r.) bufora o promieniu 4 km okazało się, że w 18% pomorskich gmin ponad połowa zabudowy mieszkaniowej znajdowała się poza nim. Najgorsza sytuacja miała miejsce w powiecie bytowskim.

[39] Dla mieszkańców tych powiatów dostęp do usług wymagających hospitalizacji, z racji bezpośredniego sąsiedztwa ośrodków w nie wyposażonych, nie odbiega znacząco od dostępu na pozostałym obszarze województwa.

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

b) szpitale wielospecjalistyczne w Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Gdańsku, Gdyni, Helu, Jantarze (gm. Stegna), Kartuzach, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Miastku, Nowym Dworze Gdańskim, Prabutach[41], Pucku, Słupsku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie, Wejherowie,

c) szpital dziecięcy w Gdańsku,

d) szpitale psychiatryczne w Gdańsku, Słupsku i Starogardzie Gdańskim,

e) szpitale jedno-specjalistyczne, w tym m.in. szpital zakaźny w Gdańsku oraz rehabilitacyjne: w Dzierżążnie (gm. Kartuzy) i Krojantach (gm. Chojnice).

Opieka nad dziećmi do lat 3 i wychowanie przedszkolne

49. Opieka nad dziećmi do lat 3 oraz wychowanie przedszkolne, w związku z dużą liczbą nowopowstających w ostatnich latach placówek, sukcesywnie zwiększa swoją dostępność. Poziom tej dostępności w skali regionu jest jednak nadal bardzo niski. Istnieją duże dysproporcje w różnych jego częściach – na wielu obszarach, głównie wiejskich, nie ma w ogóle tego typu placówek, a w części gmin posiadających odpowiednie zaplecze infrastrukturalne liczba miejsc jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb[42].
50. W roku szkolnym 2013/2014 województwo dysponowało ok. 4 tys. miejsc w placówkach opieki nad dziećmi do lat 3, a średni poziom uczestnictwa dzieci w tym wieku w zorganizowanych formach opieki wynosił mniej niż 5%[43]. Placówki funkcjonowały na terenie zaledwie 50 gmin, w szczególności w miastach. Dominującą formą zorganizowanej opieki[44] nad dziećmi do lat 3 były żłobki, które skupiały 88% dostępnych miejsc.
51. W roku szkolnym 2013/2014 w województwie funkcjonowało 1,3 tys. placówek wychowania przedszkolnego, w których dostępnych było ponad 83 tys. miejsc. Uczestnictwo dzieci w wieku 3-6 lat w wychowaniu przedszkolnym kształtowało się na poziomie 70,7%, pozostając nadal poniżej średniej dla Polski (75,3%). Istnieje duże zróżnicowanie wewnątrzregionalne tego wskaźnika. Najwyższy poziom upowszechnienia edukacji przedszkolnej notowany jest w miastach, w tym w szczególności w Trójmieście, a także w gminach sąsiadujących z nim – czyli na obszarach dynamicznego rozwoju osadnictwa i właściwego mu dużego odsetka rodzin z małymi dziećmi.
52. Zgodnie z wprowadzonymi zmianami ustawy oświatowej[45], gminy zobowiązane są do zorganizowania sieci placówek wychowania przedszkolnego, z uwzględnieniem liczby miejsc dla wszystkich dzieci w wieku 3-5 lat oraz zapewnieniem dostępności przestrzennej nie przekraczającej 3 km od miejsca zamieszkania lub alternatywnie bezpłatnego dojazdu i opieki nad dzieckiem w czasie drogi do placówki wychowania przedszkolnego. W województwie w roku szkolnym 2013/2014 jedynie w ok. 25% gmin niemal cała zabudowa mieszkaniowa znajdowała się w zasięgu tak określonej dostępności. Były to głównie miasta, a także gminy wiejskie z bezpośredniego otoczenia Trójmiasta, posiadające stosunkowo gęstą sieć placówek i zdecydowanie bardziej skoncentrowaną zabudowę mieszkaniową niż obszary typowo wiejskie.

Edukacja

53. Zmiany liczby szkół podstawowych i gimnazjów w ostatnich kilkunastu latach odzwierciedlają zmiany związane z reformą edukacyjną (wprowadzenie gimnazjów) i z procesami demograficznymi. Obserwowany spadek liczby szkół podstawowych jest konsekwencją prowadzonych działań restrukturyzacyjnych (likwidacja, łączenie szkół) na obszarach o sukcesywnie zmniejszającej się liczbie uczniów. Największe spadki liczby uczniów szkół podstawowych (powyżej 40%) w latach 2003–2013 zanotowały gminy z powiatów słupskiego i nowodworskiego oraz gminy: Rzeczenica, Stary Dzierzgoń i Hel.
54. Szkoły podstawowe i gimnazja, podobnie jak placówki edukacji wczesnodziecięcej, powinny być dostępne w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania[46]. W 2012 r. w województwie udział uczniów szkół podstawowych,

[41] Z rozszerzonym zakresem związanym z leczeniem gruźlicy i chorób płuc, w tym onkologią pulmonologiczną.

[42] Wobec istotnych deficytów *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* stawia wyzwanie w perspektywie roku 2020, aby w zakresie opieki żłobkowej dorównać do poziomu średniej krajowej, a w zakresie wychowania przedszkolnego przewyższyć go.

[43] Pod tym względem, w zestawieniu z innymi województwami, pomorskie plasowało się na 4. pozycji od końca, przy czym widoczna jest wyraźna tendencja wzrostowa (w 2012 r. zajmowało ostatnią pozycję).

[44] 11% kluby dziecięce, 1% oddziały żłobkowe w przedszkolach.

[45] Począwszy od roku szkolnego 2016/2017.

[46] Zgodnie z wymogami ustawy oświatowej sieć publicznych szkół powinna być zorganizowana w taki sposób, aby droga dziecka z domu do szkoły nie przekraczała 3 km dla uczniów klas I-IV szkół podstawowych i 4 km – dla uczniów klas V i VI szkół podstawowych oraz uczniów gimnazjów. W przypadku braku spełnienia tych warunków obowiązkiem gminy jest zapewnienie bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu albo zwrot kosztów przejazdu środkami komunikacji publicznej.

dla których organizowany był dojazd do szkoły kształtował się na poziomie 13% ogółu uczniów tych szkół. Standardy dostępności przestrzennej do szkół tych poziomów kształcenia powinny być rozszerzone o warunki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na drodze do i ze szkoły (odpowiednia lokalizacja placówek, segregacja ruchu, itd.), co jest szczególnie istotne w tej grupie wiekowej, w której dzieci w większości przypadków pokonują drogę samodzielnie. Na obszarach wiejskich, gdzie zabudowa mieszkaniowa jest bardziej rozproszona, a sieć placówek mniej rozbudowana niż w miastach, droga do szkoły znacznie częściej przekracza ustawowe progi dostępności, a nawet jeśli się w nich mieści, prowadzi zazwyczaj wzdłuż tranzytowych ciągów komunikacyjnych, co wiąże się ze zwiększonym ryzykiem wypadków.

55. Na poziomie szkolnictwa ponadgimnazjalnego największym ośrodkiem edukacyjnym jest Gdańsk. Znaczna liczba szkół średnich zlokalizowana jest w Gdyni, Słupsku i Wejherowie. Rozmieszczenie i dostępność transportowa do placówek kształcenia ponadgimnazjalnego ma istotny wpływ na ścieżkę rozwoju młodych ludzi, w szczególności zamieszkujących peryferyjne obszary wiejskie, gdzie kolejny (często ostatni) etap kształcenia determinuje bliskość (często jednej) określonej szkoły zawodowej lub licealnej. Niewiele spośród szkół średnich w województwie oferuje miejsca w internatach (łącznie 1.300 miejsc przy kilkunastu szkołach).

56. Potrzeba wzrostu mobilności zawodowej wymusi w najbliższym czasie zmiany w organizacji szkolnictwa i przełoży się na wzrost znaczenia kształcenia ustawicznego. Jednocześnie istotnym wyzwaniem będzie dopasowanie oferty kształcenia zawodowego oraz sieci szkół do potrzeb i specyfiki regionalnego i subregionalnych rynków pracy. Zmiany powinny polegać na weryfikacji i kształtowaniu sieci centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego, ośrodków egzaminacyjnych umożliwiających potwierdzanie efektów uczenia się pozaformalnego i nieformalnego oraz ponadgimnazjalnych szkół zawodowych i prowadzić do wzmacniania tych szkół oraz kierunków kształcenia, które odpowiadają lokalnym i regionalnym potrzebom.

57. Istotnym czynnikiem wpływającym na poziom fizycznej dostępności do infrastruktury edukacyjnej jest stopień dostosowania obiektów do potrzeb wszystkich uczniów, w tym uczniów z różnego typu niepełnosprawnościami. Istniejąca infrastruktura (na wszystkich poziomach nauczania) wykazuje istotne braki w tym zakresie. Dostosowanie jej do potrzeb edukacji włączającej (w tym usuwanie barier architektonicznych) powinno stanowić jeden z priorytetów podejmowanych działań modernizacyjnych w placówkach oświatowych.

Szkolnictwo wyższe

58. Największym ośrodkiem akademickim, koncentrującym zdecydowaną większość studentów i kadry naukowej, a także oferującym najszerszą ofertę kształcenia jest Trójmiasto (w roku akademickim 2013/2014 skupiało 8 wyższych szkół publicznych[47] i kilkanaście niepublicznych, z łączną liczbą 98 tys. studentów). Poza Trójmiastem i Słupskiem (1 publiczna - Akademia Pomorska) oferta kształcenia na poziomie wyższym w województwie (nie licząc wydziałów zamiejscowych) dostępna jest w Chojnicach, Kwidzynie, Starogardzie Gdańskim i Wejherowie, a także w Pelplinie (Wyższe Seminarium Duchowne Diecezji Pelplińskiej).

59. Zdecydowana przewaga pozycji Trójmiasta, w relacji do pozostałych części województwa, z roku na rok się pogłębia. Rozkład liczby studentów w podziale na podregiony wskazuje, że udział liczby studiujących w Trójmieście do ogólnej liczby studentów uczących się na uczelniach w województwie wzrósł z 86% w 2005 r. do 93% w 2012 r. W tym samym czasie w podregionie słupskim analogiczny wskaźnik spadł z poziomu 11 do zaledwie 6%, a w starogardzkim z 3 do 1%. W podregionie gdańskim również systematycznie spadał, pozostając niezmiennie poniżej progu 1%.

60. Oferta kształcenia jest zróżnicowana, przy czym:
    1) pełna oferta kierunków dostępna jest jedynie w Trójmieście, gdzie dodatkowo dostępne są kierunki unikatowe w skali kraju, związane z morzem i gospodarką morską;
    2) w Słupsku przeważają kierunki pedagogiczne i humanistyczne;
    3) w pozostałych ośrodkach oferta jest bardzo ograniczona (w Chojnicach i Starogardzie Gdańskim wyłącznie do kierunków pedagogicznych oraz ekonomicznych i administracyjnych, a w Kwidzynie i Wejherowie do nauk społecznych oraz kierunków medycznych (fizjoterapia, ratownictwo medyczne);

[47] 6 z siedzibą główną w Gdańsku (Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu) i 2 w Gdyni (Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej).

4) w bezpośrednim otoczeniu województwa znajdują się cztery ośrodki, w których zlokalizowane są uczelnie wyższe mogące stanowić alternatywę dla młodzieży zamieszkującej przygraniczne obszary województwa – Koszalin i Elbląg, porównywalne wielkością (liczoną liczbą studiujących i oferowanych kierunków) odpowiednio do Gdyni i Słupska, a także zdecydowanie mniejsze - Grudziądz i Tuchola (poniżej 1 tys. studiujących), przy czym Tuchola wyróżnia się specjalizacją na tle innych ośrodków (w tym również pomorskich), oferując silnie sprofilowane kierunki, związane ze specyfiką otaczających ją terenów – leśnictwo, inżynieria środowiska i architektura krajobrazu.

61. Wobec trudności przełamania opisanych powyżej tendencji polaryzacyjnych, realnym podejściem w zakresie rozwoju szkolnictwa wyższego w województwie może być zdecydowane rozróżnienie roli Trójmiasta i pozostałych ośrodków:

1) Trójmiasto powinno być rozwijane jako silny ośrodek akademicko-naukowy, konkurencyjny w skali kraju i na arenie międzynarodowej, czemu sprzyjać powinien m.in.: wzrost jakości procesów dydaktycznych oraz prowadzonych badań, rozwój współpracy międzynarodowej, a także intensyfikacja współpracy poszczególnych uczelni funkcjonujących na terenie Gdańska, Gdyni i Sopotu w zakresie kształtowania wspólnej infrastruktury, wzmacniającej akademicki potencjał przestrzeni metropolitalnej;

2) działania wobec pozostałych ośrodków powinny koncentrować się w szczególności na rozwijaniu szkolnictwa wyższego zawodowego, odpowiadającego na potrzeby regionalnego i subregionalnych rynków pracy.

Kultura

62. Infrastruktura kultury o znaczeniu ponadlokalnym zlokalizowana jest niemal wyłącznie w miastach, przy tym instytucje najwyższej rangi, kreujące wydarzenia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym działają głównie w Trójmieście oraz w Słupsku. Wśród najważniejszych instytucji, których działalność i zasięg miały charakter regionalny i ponadregionalny, funkcjonujących w 2015 r. na obszarze województwa wyróżnić można:

1) opery i filharmonie: *Opera Bałtycka* w Gdańsku (wraz z *Bałtyckim Teatrem Tańca*) oraz *Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina* z siedzibą w Centrum Muzyczno-Kongresowym w Gdańsku, *Opera Leśna* wraz z Salą Koncertową Polskiej Filharmonii Kameralnej w Sopocie, Polska Filharmonia *Sinfonia Baltica* w Słupsku i Filharmonia Kaszubska w Wejherowie, pełniąca przede wszystkim funkcję regionalnego centrum kultury;

2) teatry: dramatyczne (*Teatr Wybrzeże* z główną siedzibą w Gdańsku i *Sceną Kameralną* w Sopocie, *Gdański Teatr Szekspirowski*, *Teatr Atelier im. Agnieszki Osieckiej* w Sopocie, *Teatr Miejski im. Gombrowicza* i *Teatr Gdynia Główna* w Gdyni, a także *Nowy Teatr im. Witkacego* w Słupsku), muzyczny (*Teatr Muzyczny im. Baduszkowej* w Gdyni), lalkowe **(***Teatr Miniatura* w Gdańsku i *Państwowy Teatr Lalki Tęcza* w Słupsku)[48];

3) galerie i obiekty działalności wystawienniczej[49], działające jako odrębne jednostki lub w ramach struktur muzealnych, m.in.: *Państwowa Galeria Sztuki* w Sopocie, *Bałtycka Galeria Sztuki Współczesnej* w Słupsku, Oddziały Muzeum Narodowego w Gdańsku (*Pałac Opatów*, *Zielona Brama*, *Gdańska Galeria Fotografii*), *Gdańska Galeria Miejska*, Centrum Sztuki Współczesnej *Łaźnia* w Gdańsku, Galeria *Refektarz* w Kartuzach;

4) inne instytucje pełniące rolę centrów kultury organizujących prestiżowe wydarzenia o znaczeniu i zasięgu przynajmniej regionalnym**,** w tym przede wszystkim**:** *Nadbałtyckie Centrum Kultury* i *Europejskie Centrum Solidarności* w Gdańsku, ale również np. *Centrum Aktywności Twórczej* w Ustce, *Fabryka Sztuk* w Tczewie, *Centrum Kultury i Sportu* w Pruszczu Gdańskim, *Żuławski Ośrodek Kultury* w Nowym Dworze Gdańskim oraz miejskie instytucje kultury w Trójmieście;

5) muzea[50]:

a) państwowe: *Narodowe Muzeum Morskie* w Gdańsku (z oddziałami w Gdyni, Helu, Kątach Rybackich (gm. Sztutowo), Krynicy Morskiej, Rozewiu (gm. Władysławowo), Sasinie (gm. Choczewo) i Tczewie), *Muzeum II Wojny Światowej* w Gdańsku, *Muzeum Marynarki Wojennej* w Gdyni, *Muzeum Zamkowe* w Malborku (z oddziałem w Kwidzynie), *Muzeum Stutthof* w Sztutowie (z Działem Naukowym w Sopocie),

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

[49] W uwzględnionych w statystyce publicznej (GUS) obiektach w 2012 r. zorganizowano łącznie 20 wystaw międzynarodowych, co w zestawieniu z innymi województwami daje pomorskiemu wysoką trzecią pozycję, za małopolskim i mazowieckim, w stolicach których zlokalizowane są główne krajowe ośrodki kultury i sztuki.

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

b) wojewódzkie: *Muzeum Narodowe* w Gdańsku[51] (z oddziałami: Sztuki Dawnej, Sztuki Nowoczesnej, Etnografii, *Gdańską Galerią Fotografii* i oddziałem *Zielona Brama* w Gdańsku, *Muzeum Hymnu Narodowego* w Będominie (gm. Nowa Karczma), *Muzeum Tradycji Szlacheckiej. Pomorski Ośrodek Kontaktów z Polonią* w Waplewie Wielkim (gm. Stary Targ)), *Muzeum Archeologiczne* w Gdańsku (z oddziałami w Sopocie i Gniewie), *Muzeum – Kaszubski Park Etnograficzny im. Teodory i Izydora Gulgowskich* we Wdzydzach Kiszewskich (gm. Kościerzyna), *Muzeum Pomorza Środkowego* w Słupsku (z oddziałami w Swołowie (gm. Słupsk) i Klukach (gm. Smołdzino)), *Muzeum Zachodniokaszubskie* w Bytowie (z oddziałem w Płotowie (gm. Bytów)),

c) powiatowe: *Muzeum Historyczno-Etnograficzne im. Juliana Rydzykowskiego* w Chojnicach, *Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej* w Wejherowie[52], *Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy* w Pucku (z oddziałem w Nadolu (gm. Gniewino)),

d) gminne: *Muzeum Historyczne Miasta Gdańska* wraz z oddziałami, *Muzeum Miasta Gdyni*, *Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera* w Kartuzach, *Muzeum Regionalne* w Człuchowie, *Muzeum Sopotu*, Muzeum w Lęborku, *Muzeum Ziemi Kościerskiej im. dra Jerzego Knyby* w Kościerzynie, *Muzeum Emigracji* w Gdyni,

e) diecezjalne: *Muzeum Diecezji Pelplińskiej im. bpa S. W. Okoniewskiego* w Pelplinie i *Muzeum Archidiecezjalne* w Gdańsku Oliwie,

f) utworzone przez osoby fizyczne: m.in. *Muzeum Miasta Słupska* w Słupsku, *Muzeum Sztuki Polskiej* w Sopocie oraz przez osoby prawne: m.in. *Muzeum Gryfa Pomorskiego* w Lisewie (gm. Gniewino), *Muzeum Obrony Wybrzeża* w Helu, *Muzeum Regionalne* w Krokowej, *Muzeum Ziemi Usteckiej* w Ustce[53],

Najwyższą frekwencją niezmiennie cieszą się najważniejsze i najbardziej znane placówki muzealne, stanowiące istotne punkty na mapie turystycznej województwa, zlokalizowane w Gdańsku, Malborku i Gdyni. Popularność konkretnych placówek przekłada się w ujęciu gminnym na zdecydowanie wyższą frekwencję (w stosunku do reszty województwa) również w gminach: Hel, Kościerzyna (gm. wiejska), Smołdzino i Sztutowo.

63. Miejskie centra i domy kultury funkcjonują w większości miast. Do ośrodków, które posiadają szeroką ofertę (uwzgledniającą działalność koncertową, teatralną, wystawienniczą, itd. o zasięgu i znaczeniu ponadlokalnym) zaliczyć można (poza Trójmiastem i Słupskiem): Chojnice, Kościerzynę, Kwidzyn, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Wejherowo.

64. Dostęp do aktualnej oferty kinematograficznej w 2014 r. w województwie zapewniały multikina, zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Rumi, Słupsku i Sopocie oraz kina stałe w Bytowie, Chojnicach, Czersku, Gdańsku, Gdyni, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie, Ustce i Wejherowie.

65. Istotny udział w dostępie do kultury mają również biblioteki. W 2013 r. wraz z filiami funkcjonowało ich w województwie 319, z czego ponad połowa na obszarach wiejskich (przy czym w gminach wiejskich na jedną placówkę przypada zdecydowanie większa liczba mieszkańców niż wynika to ze średniej dla województwa). W 2013 r. wg danych GUS działało 98 bibliotek fachowych[54] (także uczelni publicznych), w tym Uniwersytetu Gdańskiego o statusie centralnej biblioteki morskiej i Biblioteka Gdańska PAN.

66. Dostępność i charakter usług z zakresu kultury powszechnej na poziomie lokalnym należy rozpatrywać odrębnie w odniesieniu do wsi i małych miasteczek oraz do ośrodków miejskich, które oferują zdecydowanie szerszy wachlarz usług, w tym kulturalnych. Na obszarach wiejskich, w szczególności położonych w oddaleniu od miast, kluczowe znaczenie w animacji życia kulturalnego i społecznego mają jednostki organizacyjne samorządów gminnych czyli gminne ośrodki kultury, biblioteki i świetlice. Często jako jedyne na danym obszarze dysponują zapleczem instytucjonalnym i technicznym do realizacji takich działań. Zazwyczaj w gminie funkcjonuje jedno gminne centrum kultury (kultury i sportu, kultury i promocji, wiejski dom kultury itp.) i średnio od kilku do kilkunastu świetlic.

[51] Współorganizowane z Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

[52] Współorganizowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

[53] Dodatkowo wiele innych muzeów nieuwzględnionych w wykazach MKiDN, np. Muzeum Żuławskie w Żuławskim Parku Historycznym w Nowym Dworze Gdańskim.

[54] Najważniejsze z nich, o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym, to: biblioteki uczelni wyższych, instytucji naukowych oraz Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka im. Gdańskiej Macierzy Szkolnej z filiami w Chojnicach, Gdyni, Kościerzynie, Kwidzynie, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Pruszczu Gdańskim, Pucku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie, Wejherowie.

Sport

67. Ponadlokalna infrastruktura sportowa koncentruje się przede wszystkim w Trójmieście, gdzie dodatkowo została ona wyraźnie wzmocniona w okresie poprzedzającym organizację piłkarskich mistrzostw Europy (*Euro 2012*). Lokalizacja niektórych jej elementów uwarunkowana jest również położeniem dogodnym dla rozwoju sportów wodnych i turystyki. Istniejące obiekty i urządzenia pozwalają na organizację dużych imprez sportowych i widowiskowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Do głównych elementów budujących potencjał infrastruktury sportowej należą:
    1) ponadregionalne centra sportowe: obiekty AWFiS w Gdańsku Oliwie, Centralny Ośrodek Sportu OPO *Cetniewo* (gm. Władysławowo), Narodowe Centrum Żeglarstwa AWFiS w Gdańsku-Górkach Zachodnich, Chojnicki Klub Żeglarski – Port Jachtowy w Charzykowach, Centralny Ośrodek Szkolenia Polskiego Związku Płetwonurkowania w Kościerzynie;
    2) stadion piłkarski w Gdańsku-Letnicy, spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA;
    3) stadiony specjalistyczne: Stadion Żużlowy GKS *Wybrzeże S.A*., Hipodrom w Sopocie, stadiony rugby (Stadion im. Edwarda Hodury w Sopocie i Narodowy Stadion Rugby w Gdyni);
    4) stadiony piłkarskie z bieżnią lekkoatletyczną o nawierzchni bitumicznej lub tartanowej, zlokalizowane w miastach: Gdańsku, Gdyni, Słupsku, Sopocie, Chojnicach, Człuchowie, Lęborku, Starogardzie Gdańskim, Malborku, Pruszczu Gdańskim, Pucku, Ustce, Władysławowie oraz w miejscowościach gminnych: Gniewinie, Pszczółkach, Linii;
    5) hale widowiskowo-sportowe z widownią powyżej 1 tys. osób: *Hala Olivia* i Hala AWFiS w Gdańsku, *Ergo Arena* na granicy Gdańska i Sopotu, *Hala 100-lecia Sopotu* w Sopocie, *Gdynia Arena* w Gdyni, *Hala Gryfia* w Słupsku, *Miejska Hala Sportowa im. Andrzeja Grubby* w Starogardzie Gdańskim oraz obiekty w Kwidzynie.
68. Potencjał infrastruktury sportowej uzupełnia ponadto:
    1) infrastruktura specjalistyczna, rozmieszczona w różnych częściach województwa, umożliwiająca kształcenie i rozwój kadr sportowych, w tym m.in. tory specjalistyczne, sportowe przystanie wioślarskie i kajakowe, certyfikowane ośrodki jeździeckie;
    2) baza rekreacyjna i turystyczna, w tym m.in.: mariny, porty jachtowe oraz przystanie i stanice żeglarskie, bazy windsurfingowe i kitesurfingowe **(**zlokalizowane przede wszystkim nad Zatoką Pucką), aquaparki (w Bytowie, Chojnicach, Kościerzynie, Redzikowie (gm. Słupsk), Sopocie, Ustce, Redzie), centra i tory cartingowe (w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Kwakowie (gm. Kobylnica), Sopocie), pola golfowe **(**Postołowo (gm. Trąbki Wielkie), Pętkowice (gm. Wejherowo), Tokary (gm. Przodkowo), Zajączkowo (gm. Kobylnica)), stoki i wyciągi narciarskie (w Sopocie, Wieżycy (gm. Stężyca), Przywidzu, Sulęczynie, Stężycy), zespoły kortów tenisowych, stajnie i stadniny końskie, itd.
69. Rozmieszczenie powszechnej infrastruktury sportowej na terenie województwa jest w miarę równomierne, głównie z uwagi na powiązanie jej z bazą szkolną. Istotnym impulsem do rozwoju infrastruktury rekreacyjno-sportowej, odpowiadającej na potrzeby młodzieży szkolnej oraz innych grup wiekowych, był krajowy program *Moje Boisko – Orlik 2012,* w którym uczestniczyła większość pomorskich gmin, realizując (do końca 2012 r.) 154 ogólnodostępne kompleksy sportowe. Uzupełnianie deficytów w dostępie do tego typu infrastruktury wspiera realizacja założeń przyjmowanych w kolejnych edycjach wojewódzkiego wieloletniego programu rozwoju bazy sportowej, które koncentrują się na zapewnieniu dostępności do obiektów o określonych parametrach[55], w tym do:
    1) pełnowymiarowej sali gimnastycznej (min. 12 x 24 m) w każdej gminie;
    2) pełnowymiarowej krytej pływalni (min. 25,0 x 12,5 m, głębokość 1,2–1,8 m) w każdym powiecie, a dla miast powyżej 50 tys. mieszkańców – 1 obiekt/50 tys. mieszkańców;
    3) stadionu z bieżnią lekkoatletyczną o nawierzchni bitumicznej lub tartanowej w każdej gminie.

3.5. Sfera gospodarcza

Produkt Krajowy Brutto

70. Gospodarka województwa należy do średnich w skali kraju. W 2012 r. region wytwarzał 5,8% krajowego PKB, co uplasowało go na 7. pozycji. Poziom PKB *per capita* województwa wyniósł 97,9% średniej krajowej. Według prognoz[56] w 2020 r. region będzie wytwarzał 6,01% wartości PKB całego kraju. Aktualnie połowa PKB województwa jest wytwarzana

[55] Przy czym cele związane z założonymi standardami dla pełnowymiarowych sal gimnastycznych i pływalni krytych zostały już niemal osiągnięte.
[56] Szacunki Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową z 2010 r.

w podregionie trójmiejskim [57]. Pozostałe podregiony: gdański, słupski i starogardzki nie przekroczyły 80% średniego poziomu dla województwa w przeliczeniu na 1 mieszkańca, podczas gdy wartość ta dla Trójmiasta wyniosła 150%. Dysproporcje między podregionem trójmiejskim a resztą województwa na przestrzeni ostatnich lat pogłębiły się. Wyjątkiem jest podregion gdański, charakteryzujący się najwyższym w województwie średnim tempem wzrostu PKB *per capita* od momentu akcesji do Unii Europejskiej (średnie tempo wzrostu 7,7% podczas gdy Trójmiasto 7,1%, przy średniej krajowej 7,2%)[58].

Sfery działalności gospodarczej

71. Gospodarka województwa staje się coraz bardziej otwarta, dzięki czemu porty morskie i inwestycje bezpośrednio wykorzystujące potencjał nadmorskiego położenia odgrywają coraz większe znaczenie. Wśród nich szczególnie dynamicznie rozwija się logistyka morska, morskie stocznie budujące i remontowe, stocznie specjalistyczne, dostawcy wyposażenia okrętowego i branża *offshore*. Silną pozycję eksportową zajmują również stocznie jachtowe.
72. Województwo posiada status tzw. *gateway region*, odgrywając znaczącą rolę w rozwoju korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk – przede wszystkim dzięki dwóm portom morskim w Gdańsku oraz Gdyni o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, obsługującym oceaniczne (globalne) i europejskie linie żeglugowe, aspirujące do statusu *autostrad morskich*. Uruchomienie w gdańskim głębokowodnym terminalu kontenerowym linii żeglugowej *Maersk*[59] dla regularnych połączeń z Chinami stworzyło ważną szansę dla Gdańska, aby stał się w niedalekiej przyszłości znaczącym portem oceanicznym, a nie tylko dowozowym.
73. Konteneryzacja i rosnąca intermodalność transportu, a także rozwój potencjału przeładunkowego i zaplecza infrastrukturalnego portów Gdańska i Gdyni wpłynie na umocnienie ich pozycji konkurencyjnej na rynku światowym i zwiększy zapotrzebowanie na usługi transportowo-logistyczne w całym regionie. Wzrost zdolności przeładunków kontenerowych, będący efektem zrealizowanych inwestycji w niewielkim stopniu wpłynie na poprawę konkurencyjności portów, o ile nie będą mu towarzyszyły dalsze inwestycje zarówno w portach, jak i na zapleczu lądowym.

Aktywność gospodarcza

74. Województwo cechuje wysoka aktywność gospodarcza mieszkańców, wyrażona m.in. dużą i wzrastającą liczbą przedsiębiorstw na 1.000 osób (4. miejsce w kraju). Liczba podmiotów gospodarczych na koniec 2014 r. kształtowała się na poziomie 276 tys. Zróżnicowanie przestrzenne rozmieszczenia podmiotów gospodarczych na terenie województwa wskazuje na znaczne dysproporcje pomiędzy Trójmiastem (skupia aż 42,6% podmiotów z całego województwa), a pozostałą częścią regionu.
75. Zauważalna jest tendencja szybszego wzrostu liczby przedsiębiorstw w gminach położonych poza Trójmiastem, zwłaszcza w strefie bezpośrednio sąsiadującej z nim, co może sygnalizować podążanie przedsiębiorczości za miejscem zamieszkania właścicieli lub poszukiwanie tańszych lokalizacji.

Atrakcyjność inwestycyjna, obszary inwestycyjne

76. Rozwój infrastruktury transportowej sprawia, że region jest coraz bardziej atrakcyjny dla inwestorów. Pomorskie należy do województw o wysokiej atrakcyjności inwestycyjnej (6. miejsce w kraju) i zróżnicowanej strukturze gospodarki, co sprzyja szerokiemu wachlarzowi lokowanych inwestycji. Nie zmieniło się także zróżnicowanie przestrzenne lokowania inwestycji. Najbardziej atrakcyjna jest nadal aglomeracja Trójmiasta (pierwsza dziesiątka polskich podregionów pod względem atrakcyjności inwestycyjnej). Szczególnie dynamicznie, zwłaszcza w Trójmieście, rozwija się sektor usług dla biznesu. Poza BPO/SSC w regionie najbardziej rozwija się branża farmaceutyczna i kosmetyczna, biotechnologie, technologie *offshore*, energetyka, logistyka, przemysły kreatywne oraz sektor ICT.

[57] Dane statystyczne makroekonomiczne są agregowane przez GUS tylko do poziomu NUTS 3.

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

[59] W 2013 r. do Portu wpłynął największy kontenerowiec świata o pojemności 18.270 TEU.

77. Największa koncentracja obszarów przemysłowo-gospodarczych[60] ma miejsce w głównych ośrodkach osadniczych regionu i ich najbliższym sąsiedztwie. Dostępność terenów pod inwestycje gospodarcze jest wyraźnie zróżnicowana przestrzennie. Znaczna ich powierzchnia zlokalizowana jest w Trójmieście (obszary stanowiące zaplecza portów w Gdańsku i Gdyni oraz w strefie pomiędzy obwodnicą zachodnią Trójmiasta a granicą administracyjną miast Gdańska i Gdyni). Duża podaż terenów inwestycyjnych występuje także wzdłuż głównych ciągów transportowych z południa kraju w kierunku Trójmiasta, co związane jest z jego bliskością (dużym rynkiem zbytu oraz zasobami wykwalifikowanej kadry) i dobrą dostępnością transportową (drogową i kolejową) oraz podażą znacznych terenów o małych niwelacjach. Uzupełnieniem są tereny inwestycyjne w Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (SSSE), które będą funkcjonować do końca 2026 r. Na terenie województwa[61]:

    1) w PSSE znajduje się 14 podstref, o łącznej powierzchni 517 ha:

        a) w miastach: Czarna Woda (32,7 ha), Gdańsk (Gdański Park Naukowo-Technologiczny), Gdańsk Klukowo (12,4 ha), Gdańsk Kokoszki (46,1 ha), Gdynia Bałtycki Port Nowych Technologii (6,2 ha na dawnych terenach Stoczni Gdynia S.A.), Kwidzyn (65,8 ha), Malbork (18,6 ha), Starogard Gdański (59,6 ha), Tczew Czatkowo (63,7 ha),

        b) na terenie gmin wiejskich: Chojnice (15,3 ha), Człuchów (15 ha), Gniewino i Krokowa (Żarnowiec, 105,3 ha) oraz Sztum (12,5 ha) i Tczew Rokitki (39 ha),

        przy czym podstrefy w Chojnicach i Starogardzie Gdańskim są całkowicie zainwestowane, a w pozostałych podstrefach obszary wolne dla inwestycji mają powierzchnię około 5-15 ha;

    2) w SSSE znajduje się 9 podstref, o łącznej powierzchni 330,1 ha:

        a) w miastach: Lębork (18,8 ha), Słupsk Westerplatte (38,5 ha), Słupsk - Włynkówko (teren w mieści: 78,9 ha), Ustka (9,1 ha),

        b) w gminach wiejskich: Czarne (7,9 ha), Debrzno (9,9 ha), Słupsk - Redzikowo (63,4 ha), Słupsk - Wieszyno (82,2 ha), Słupsk - Włynkówko (teren w gminie: 21,4 ha),

        przy czym najbardziej zagospodarowana jest podstrefa Słupsk - Włynkówko, natomiast najwięcej wolnych terenów inwestycyjnych znajduje się w podstrefie Słupsk - Wieszyno i Słupsk - Westerplatte.

78. Na przestrzeni ostatnich lat wzrasta udział prywatnych terenów inwestycyjnych, co jest spowodowane zmniejszeniem podaży atrakcyjnych i dużych powierzchniowo terenów we władaniu komunalnym (uniemożliwia to zaplanowanie większych przedsięwzięć przemysłowo-usługowych) oraz zwiększoną podażą gruntów właścicieli prywatnych.

79. Dostępne tereny inwestycyjne są bardzo zróżnicowane. Mimo iż oferta umożliwia lokowanie szerokiego spektrum inwestycji, to region w niewystarczający sposób przyciąga inwestorów. Z jednej strony województwo, ze względu na zróżnicowanie struktury gospodarczej w stosunku do innych regionów, jest potencjalnie atrakcyjne dla szerokiego wachlarza inwestycji, z drugiej jednak strony niska jakość i skuteczność oferty wraz z ograniczeniami infrastrukturalnymi, instytucjonalnymi, wizerunkowymi i czynnikami związanymi z chłonnością rynku, dostępnością wykwalifikowanych pracowników, a także rosnącą konkurencją ze strony innych regionów, skutecznie hamują znaczny napływ nowych, dużych podmiotów gospodarczych. Wśród przeszkód należy też wymienić brak sporządzonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla znaczących obszarów przemysłowo-usługowych.

80. W najbliższych latach w województwie mogą wystąpić ograniczenia rozwojowe związane przede wszystkim z problemem braku odpowiednich terenów inwestycyjnych (duża podaż terenów inwestycyjnych w studiach gmin, jednak nieprzygotowanych do działalności produkcyjnej). W tym zakresie należy zauważyć, że:

    1) w Trójmieście nowe inwestycje związane z tzw. reindustrializacją gospodarki mogą być realizowane w istniejących już lokalizacjach, zwłaszcza na terenach portowych i ich bezpośrednim zapleczu (np. postoczniowym) oraz przy rafinerii; szczególnie predysponowane są tutaj inwestycje z sektora produkcji przemysłowej powiązane z gospodarką morską, w tym obiekty wielkogabarytowe (produkcja wysokospecjalistycznych statków i konstrukcji

[60] Na podstawie klasyfikacji kompleksów użytkowania terenu z bazy BDOT – baza danych obiektów topograficznych.

[61] Stan na styczeń 2015 r.

pływających, *offshore*, produkcja jachtów) oraz specjalizujące się w produkcji konstrukcji metalowych, czy produkcji chemicznej oraz petrochemicznej;

2) popyt na nowe tereny inwestycyjne - zwłaszcza w okolicach Trójmiasta, Słupska, węzłów autostrady A1 i w okolicach ośrodków subregionalnych położonych wzdłuż planowanych dróg ekspresowych S6 i S7 - może stworzyć następujące problemy:

   a) wzrost cen nieruchomości (konieczne jest zwiększanie ich podaży, aby ten wzrost hamować),

   b) konieczność dokonania niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych transportowych i energetycznych,

   c) wzrost liczby konfliktów o charakterze funkcjonalnym pomiędzy inwestorami a mieszkańcami (developerami) w pogoni za atrakcyjnymi gruntami; proces dekoncentracji zabudowy w strefie podmiejskiej mnoży liczbę tych konfliktów i może zniechęcać przedsiębiorców, zmuszając ich do poszukiwania innych terenów, przy okazji wywołując potrzebę inwestycji infrastrukturalnych (którym samorządy mogą nie podołać); przykładem jest budowa obwodnicy metropolitalnej, która poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej może spowodować dalsze rozpraszanie przedsięwzięć inwestycyjnych na tereny o niższej wartości rynkowej, ale rosnącej rencie położenia,

   d) poszukiwanie i zagospodarowywanie nowych terenów (*greenfield*) zamiast wykorzystywania już istniejących.

3.6. Rolnictwo

Powierzchnia, rozmieszczenie gruntów rolnych

81. Powierzchnia geodezyjna użytków rolnych[62] systematycznie spada i w 2014 r. wynosiła 921,5 tys. ha[63] (50,3% powierzchni województwa), z tego grunty orne zajmowały 76,2%. Uwarunkowania glebowo-klimatyczne województwa powodują znaczne zróżnicowania w rozmieszczeniu gruntów rolnych w przestrzeni regionu. Udział użytków rolnych w powierzchni całkowitej gmin (za wyjątkiem miast) waha się od poniżej 25% w gminach południowych i południowo-zachodnich (np. Koczała, Lipusz, Osieczna, Osiek, Studzienice) do około 90% w gminach żuławskich (np. Lichnowy, Nowy Dwór Gdański, Ostaszewo, Suchy Dąb).

Waloryzacja rolniczej przestrzeni

82. Województwo, jak na to wskazują wyniki waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej, posiada bardzo zróżnicowane warunki środowiskowe dla działalności rolnej. Średnia wartość wskaźnika waloryzacji dla województwa wynosi 66,2 pkt, a jego rozkład wynosi od 34,2 pkt w gminie Dziemiany do 99,2 pkt. w gminie Lichnowy. Wyniki waloryzacji pozwalają, w powiązaniu z kierunkami oraz intensywnością gospodarowania rolniczego, wyznaczyć rejony produkcji rolnej:

   1) roślinnej - o najwyższych wymaganiach klimatyczno-glebowych (uprawy m.in: pszenica, jęczmień, buraki cukrowe, rzepak, kukurydza, warzywa gruntowe), pod które przeznacza się ponad 70% użytków rolnych w powiatach: malborskim, nowodworskim, sztumskim, gdańskim, tczewskim i kwidzyńskim;

   2) zwierzęcej – o mniej zróżnicowanej specjalizacji (niż w przypadku produkcji roślinnej), koncentrującej się w środkowej i południowo-zachodniej części województwa: w przypadku bydła w powiatach chojnickim, kartuskim i kościerskim; trzody chlewnej w powiatach: człuchowskim i starogardzkim.

3.7. Turystyka i rekreacja

Preferencje i ograniczenia funkcjonalno-obszarowe

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

   1) turystyki krajoznawczej – wykorzystującej bogate walory historyczno-kulturowe:

      a) dziedzictwa kulturowego o znaczeniu europejskim w: Gdańsku i Malborku,

      b) dziedzictwa kulturowego o znaczeniu krajowym w miejscowościach: nadmorskich (Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Łeba, Puck, Rozewie, Sopot, Sztutowo, Ustka), Powiśla (Kwidzyn, Sztum), Kaszub (Będomin, Bytów, Chojnice, Kartuzy, Kościerzyna, Wdzydze Kiszewskie), Pobrzeża Słowińskiego (Kluki, Smołdzino, Słupsk,

[62] W strukturze użytków rolnych pozostałe stanowiły: sady - 0,5%, łąki trwałe 12,1%, pastwiska trwałe - 7,7%, pozostałe - 3,5%.

[63] W użytkowaniu rolniczym gospodarstw rolnych znajdowało się 802,5 tys. ha użytków rolnych. Na pozostałe użytki rolne, nie zagospodarowane rolniczo, składały się głównie użytki położone na terenie miast, lasów, parków narodowych, rezerwatów przyrody itp.

Swołowo), Kociewia (Tczew, Gniew, Pelplin, Skarszewy, Skórcz i Starogard Gdański), Krajny (Człuchów) i Żuław (Drewnica, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Malbork),

c) ośrodków kultu religijnego: Gorzędziej (gm. Subkowy), Kalwaria Wejherowska (m. Wejherowo), Kalwaria Wielewska (gm. Karsin), Kościerzyna, Matemblewo (m. Gdańsk), Piaseczno (gm. Gniew), Sianowo (gm. Kartuzy), Swarzewo (gm. Puck), Święty Wojciech (m. Gdańsk),

d) miejsc martyrologii: Piaśnica, Sztutowo, Szpęgawsk.

2) turystyki wypoczynkowej – na terenie gmin nadmorskich oraz powiatów kartuskiego, kościerskiego, bytowskiego, chojnickiego i starogardzkiego w turystycznych obiektach noclegowych (szczególnie ośrodkach wczasowych i kolonijnych), gospodarstwach agroturystycznych, a także w prywatnych domach letniskowych – „drugich domach";

3) turystyki aktywnej – wykorzystującej naturalne uwarunkowania przyrodnicze:

a) nadmorskiego położenia: akweny dogodne do uprawiania windsurfingu i kitesurfingu (Zatoka Pucka od Władysławowa do Juraty i od Chałup do Pucka oraz okolice Sopotu; na otwartym morzu w Dębkach i w Łebie, na Zalewie Wiślanym w okolicach Krynicy Morskiej); nurkowania (podwodne wraki na dnie Zatoki Gdańskiej i wokół Helu na różnych głębokościach); żeglarstwa (w ramach szlaku marin wzdłuż Wybrzeża Bałtyku, w tym małe porty i przystanie jachtowe: Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Jurata, Hel, Puck, Gdynia, Gdańsk, Sopot, Kąty Rybackie, Krynica Morska),

b) duże akweny śródlądowe do uprawiania sportów wodnych: żeglarstwa i innych (m.in. jeziora: Wdzydze, Charzykowskie, Karsińskie, Dybrzk, Kruszyńskie, Somińskie, Raduńskie, Gowidlińskie, Mausz, Dzierzgoń, Szczytno, Jasień); nurkowania (jeziora: Bobięcińskie Wielkie i Małe, Raduńskie, Wdzydze),

c) wysokie odcinki wybrzeża do rozwoju wyczynowej turystyki specjalistycznej: lotniarstwa i paralotniarstwa (klify nadmorskie: Mechelinki, Chłapowo),

d) ukształtowania terenu i warunków klimatycznych dla rozwoju sportów zimowych: narciarstwa biegowego (rozległe obszary Pojezierza Kaszubskiego i Bytowskiego, Lasy Oliwsko-Darżlubskie, Dolina Kwidzyńska, Lasy Iławskie); narciarstwa zjazdowego (Łysa Góra w Sopocie, szczyt Wieżycy, Przywidz, Sulęczyno, Stężyca),

e) sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków kajakowych (m.in.: Brda, Zbrzyca, Gwda, Liwa, Łupawa, Łeba, Reda, Motława, Nogat, Radunia, Słupia, Szkarpawa, Wda, Wielki Kanał Brdy, Wielka Święta – Tuga, Wieprza, Wierzyca, Wisła),

f) sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków żeglarskich: drogi śródlądowe delty Wisły oraz Zalew Wiślany - MDW E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław,

g) zespoły leśne do rozwoju turystyki rowerowej, konnej, *nordic walking* (Lasy Iławskie, Dolina Walichnowska, Dolina Kwidzyńska, Bory Tucholskie, Lasy Kępicko-Bytowskie, Lasy Sianowsko-Miasteckie, Lasy Szczecinecko-Koczalskie, Lasy Mirachowskie, Lasy Starogardzkie, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, Mierzeja Sarbska, Lasy Oliwsko-Darżlubskie);

4) turystyki zdrowotnej (sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej oraz *spa&wellness*) – wykorzystującej lecznicze i relaksacyjne właściwości zasobów przyrodniczych:

a) geologicznych (wód mineralnych, termalnych i borowin): istniejące uzdrowiska (Sopot, Ustka) oraz potencjalne (np. Kościerzyna),

b) klimatu nadmorskiego: Jantar (gm. Stegna), Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna), Stegna oraz Krynica Morska.

84. Z uwagi na uwarunkowania ekofizjograficzne, przy kształtowaniu zagospodarowania turystycznego należy uwzględnić:

1) ograniczenia przydatności do użytkowania turystycznego strefy nadmorskiej, wynikające z małej, naturalnej chłonności turystycznej i dużego obciążenia turystycznego; wymaga to rozwoju infrastruktury turystycznej, umożliwiającej „kanalizowanie" ruchu turystycznego;

2) dużą przydatność do użytkowania turystycznego obszarów pojeziernych, gdzie dużej i umiarkowanej atrakcyjności odpowiada zróżnicowana lokalnie duża chłonność turystyczna; rejony pojezierne, w porównaniu z nadmorskimi, w mniejszym stopniu wymagają nasycenia infrastrukturą turystyczną;

3) umiarkowaną chłonność Borów Tucholskich o dużej i umiarkowanej atrakcyjności, którą ograniczają zbiorowiska leśne wykształcone na ubogich siedliskach oraz mniejsza niż w strefie wysoczyznowej tolerancja systemów

jeziornych; rejony borowiackie predysponowane są do utrzymywania umiarkowanego obciążenia turystycznego przy równie umiarkowanym zagospodarowaniu;

4) ograniczoną przydatność Żuław Wiślanych do użytkowania turystycznego, która w znacznym stopniu wynika z zagrożeń powodziowych i wykorzystuje przede wszystkim potencjał szlaków wodnych;

5) bogatą sieć hydrograficzną decydującą o dużej przydatności środowiska do użytkowania na cele turystyki wodnej, w szczególności do zagospodarowania turystycznego predysponowane są liczne rzeki i kanały, jako szlaki kajakowe.

Trasy turystyczne

85. Duże znaczenie dla rozwoju turystyki, szczególnie aktywnej, ma ukształtowanie spójnej struktury przestrzennej tras rowerowych o określonych standardach i randze co najmniej regionalnej. Tworzą ją m.in. już zrealizowane i przygotowywane do realizacji trasy rowerowe:

1) międzynarodowe: *EuroRoute* R-1, *EV* 9 (wzdłuż Wisły), EV 10 (wzdłuż wybrzeża Bałtyku) oraz EV 13 (*Szlak Żelaznej Kurtyny* – na terenie województwa tożsamy z przebiegiem EV 10);

2) międzyregionalne: *Zamków Polski Północnej* (nr 12), *Szlaku Kopernikowskiego* (nr 13), *Pałaców i Zamków (*nr 15), *Naszyjnik Północy* (nr 16);

3) regionalne: *Kaszubska Marszruta*, *Kociewskie Trasy Rowerowe*, *Szlaki Dolnego Powiśla* i inne.

Wyzwaniem w tym zakresie jest także rozwój szlaków wodnych żeglarskich (E-40, E-70 oraz morskich) i kajakowych.

Baza noclegowa

86. Rozmieszczenie bazy noclegowej[64] nie jest równomierne, a ponad połowa jej koncentruje się w powiatach nadmorskich: puckim, nowodworskim, lęborskim, słupskim i Gdańsku, także prawie 40% obiektów hotelowych zlokalizowanych jest w Trójmieście. Koncentracja i wykorzystanie miejsc noclegowych w strefie nadmorskiej wyraźnie wskazuje na sezonowy charakter ruchu turystycznego.

Aktualne trendy i wyzwania

87. Istotną rolę w rozwoju województwa zaczyna odgrywać turystyka biznesowa[65], ukształtowana w oparciu o rozwinięte usługi wyższego rzędu, funkcje biznesowe i naukowo-badawcze, bogatą bazę hotelową i gastronomiczną oraz centra szkoleniowo-konferencyjne. Obszarami koncentracji tego segmentu turystyki są przede wszystkim Gdańsk, Gdynia i Sopot oraz gminy otaczające, predyspozycje do rozwoju tego typu turystyki posiada także Słupsk w powiązaniu z Ustką.

88. W centralnej części Pojezierza Kaszubskiego i części Borów Tucholskich (powiaty kartuski, kościerski, bytowski i chojnicki i starogardzki) - na obszarach cennych przyrodniczo, kulturowo i krajobrazowo - zlokalizowane są liczne kompleksy domów przeznaczonych na pobyty weekendowe i urlopowe, stanowiące własność mieszkańców miast. Stopień antropopresji na niektórych z tych obszarów obniża ich atrakcyjność, a wręcz zagraża zachowaniu walorów i zrównoważonemu rozwojowi. Wyzwaniem dla polityki przestrzennej wobec terenów intensywnie wykorzystywanych turystycznie i rekreacyjnie, jest określenie zasad zagospodarowania przestrzennego w zakresie ochrony i zrównoważonego wykorzystania walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych.

89. Istotnym wyzwaniem polityki przestrzennej jest rozwój nowych form turystyki, opartych na zasobach i wartościach niezależnych od warunków klimatycznych oraz poszerzających ofertę turystyczną (skierowaną do emerytów, rencistów, pacjentów ośrodków rehabilitacyjnych) ukierunkowaną na wydłużenie sezonu turystycznego.

3.8. Powiązania transportowe i infrastrukturalne

System transportowy

[64] W województwie w 2014 r. funkcjonowało 1.450 turystycznych obiektów noclegowych (13,5% bazy w Polsce), dysponujących prawie 97,1 tys. miejsc noclegowych (13,5% miejsc noclegowych w Polsce), w tym 25,0 tys. w obiektach hotelowych (8,6% miejsc hotelowych w Polsce). W 2014 r. turystyczne obiekty noclegowe udzieliły 7.093,1 tys. noclegów. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych ukształtował się na poziomie 37,6%. W poszczególnych miesiącach wartość wskaźnika wahała się od 17,7% w styczniu do 56,5% w lipcu.

[65] Według badań *Polskiej Organizacji Turystycznej* (POT), w województwie pomorskim zauważalny jest coroczny wzrost liczby spotkań biznesowych (konferencji, kongresów itp.).

Uwarunkowania ogólne, dostępność transportowa

90. Transportowe uwarunkowania rozwoju województwa i jego zagospodarowania przestrzennego wynikają zarówno ze wzajemnych oddziaływań pomiędzy systemem transportowym i zagospodarowaniem przestrzennym (transportowa relacja popyt-podaż), a także finansowych i organizacyjnych możliwości rozwoju samego systemu transportu. Obecny stan systemu transportowego oraz przesądzone do 2020 roku kierunki jego rozwoju są istotnymi uwarunkowaniami rozwoju zagospodarowania przestrzennego województwa po 2020 r., a szczególne znaczenie ma infrastruktura transportowa o randze krajowej i międzynarodowej (drogi krajowe, linie kolejowe, port lotniczy, porty morskie).

91. Zewnętrzna dostępność województwa, pomimo wybudowania autostrady A1 na odcinku Gdańsk - Łódź oraz modernizacji linii kolejowej nr 9 (Gdynia-Warszawa) pozostaje nadal na poziomie poniżej średniej krajowej, co ma wpływ na konkurencyjność i pozycję regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym i turystycznym, w tym największe ograniczenia dotyczą zachodniej części województwa. W aspekcie poprawy dostępności niezbędne są dalsze usprawnienia powiązań drogowych (budowa S6, S7 i S11) i kolejowych (modernizacja linii nr 131 i 202) z innymi metropoliami (Warszawa, Poznań, Wrocław, Szczecin) oraz modernizacja infrastruktury dostępowej do portów morskich (w tym linii kolejowej nr 201 Gdynia Port-Bydgoszcz-Nowa Wieś Wielka).

Sieć TEN-T

92. Z punktu widzenia wymagań ustalonych dla sieci TEN-T, niezbędne są następujące działania inwestycyjne w odniesieniu do infrastruktury:

    1) kolejowej: elektryfikacja linii nr 201, budowa drugiego toru na liniach nr 201 i nr 202 (odcinek Wejherowo-Słupsk), przebudowa i elektryfikacja linii nr 203 (Tczew-Łąg Wschód), wdrożenie systemu ERTMS na wszystkich liniach należących do sieci TEN-T;

    2) drogowej: budowa dróg ekspresowych S6 i S7, budowa nowego (alternatywnego do Trasy Kwiatkowskiego) połączenia drogowego do Portu Gdynia poprzez przedłużenie od Obwodnicy Zachodniej poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia, budowę alternatywnego do ul. Wyzwolenia i ul. Oliwskiej połączenia drogowego do zachodniej części Portu Gdańsk, przebudowa ul. J. Wiśniewskiego w Gdyni, budowa nowego połączenia (obejście Banina) od Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej do Portu Lotniczego Gdańsk, wdrożenie ITS na wszystkich odcinkach należących do sieci TEN-T, budowa parkingów dla samochodów w sąsiedztwie dróg ekspresowych;

    3) wodnej: dostosowanie polskiego odcinka międzynarodowej drogi wodnej E-70 do parametrów II klasy dróg wodnych, wdrożenie systemu VTMIS (Europejski System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji) i usług *e-Maritime*.

Podsystem drogowy

93. Sieć dróg w województwie obejmuje 19.500 km, z czego 12.851 km dróg o nawierzchni twardej. Drogi krajowe zarządzane przez GDDKiA stanowią 3,9%, a drogi wojewódzkie zarządzane przez ZDW - 31% łącznej długości sieci. Dla transportowej obsługi województwa szczególne ważne są odcinkowo lub na całej długości:

    1) drogi krajowe nr: A1, S6, S7, 6, 7, 20, 21, 22, 25, 55, 89, 90, 91;

    2) drogi wojewódzkie nr: 209, 211, 212, 213, 214, 216, 221, 224, 226, 229, 231, 235, 240, 501, 502, 515, 521.

94. Przy blisko 1,48 mln zarejestrowanych pojazdów (1,15 mln samochodów osobowych), wskaźnik motoryzacji w województwie osiągnął poziom 624 pojazdów na 1.000 mieszkańców (483 samochody osobowe na 1.000 mieszkańców). W latach 2010-2015 na drogach krajowych i wojewódzkich, przy stałym wzroście poziomu motoryzacji, nastąpił wzrost dobowego natężenia ruchu o około 30%. Największe natężenia ruchu występują na sieci dróg Trójmiasta oraz na drogach dojazdowych do Trójmiasta, tj. na drogach nr 6, 7, 20 i 22, jedynie na drodze nr 91 nastąpił spadek natężenia ruchu, spowodowany oddaniem do użytkowania autostrady A1; duże natężenie ruchu obserwuje się w sezonie letnim na drogach dojazdowych do miejscowości turystycznych: Ustki (droga nr 21), Władysławowa (droga nr 216), Kartuz (droga nr 211) i Łeby (droga nr 214).

95. Ocena istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich (2014 r.) wskazuje, że:

    1) struktura sieci wymaga weryfikacji i dostosowania do aktualnych uwarunkowań administracyjnych, finansowych i transportowych wynikających z obecnych funkcji tych dróg w sieci połączeń pomiędzy ośrodkami osadniczymi,

prowadzenia linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, uwzględnienia uwarunkowań ochrony środowiska oraz planowanego rozwoju sieci dróg krajowych[66];

2) w przypadku dróg krajowych:
   a) 79,8% długości dróg ma stan dobry i zadowalający (w rejonie słupskim - 90%),
   b) 5,8% długości dróg ma stan zły (w rejonie kościerskim - 14%, w OM – 0%);
3) w przypadku dróg wojewódzkich[67]:
   a) 40% długości dróg ma stan dobry i zadowalający,
   b) 60% długości sieci dróg ma zły stan nawierzchni.

96. Stan sieci drogowej jest istotnym czynnikiem sprawczym zdarzeń drogowych. W 2014 r. na drogach województwa doszło do 2.724 wypadków drogowych, w których zginęło 181 osób, a 3.476 zostało rannych. Najwięcej wypadków i ofiar tych wypadków odnotowano w Gdańsku, powiecie kartuskim i wejherowskim. W latach 2005-2014 nastąpiło zmniejszenie liczby ofiar zabitych o 33%. Największe ryzyko wystąpienia wypadku z ofiarami ciężko rannymi i zabitymi charakteryzuje drogi nr 6, 20, 21, 210, 214, 224 i 235.
97. Niska jakość sieci transportowej na kierunku wschód-zachód, jak i specyficzne, niekoncentryczne położenie Trójmiasta w regionie ma wpływ na duży czas przejazdu pomiędzy Trójmiastem a ośrodkami osadniczymi w zachodniej części województwa. Podróż ze Słupska do Gdańska trwa prawie 2 godziny, z innych ośrodków, takich jak Ustka, Smołdzino, Koczała, Kępice, Miastko, Rzeczenica, Czarne, Debrzno - ponad dwie godziny. Skrócenie czasu podróży z różnych stron województwa, przy zachowaniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i redukcji uciążliwości ruchu tranzytowego, wiążą się z koniecznością budowy obwodnic miast i obejść miejscowości. W szczególności jest to istotne m.in. w ciągu dróg nr 20, 22, 55, 211, 212, 214 i 235.
98. W dalszym ciągu problemem Trójmiasta jest zatłoczenie Trasy Średnicowej[68] i odcinków dojazdowych do tej Trasy. Wynika to z braku kompleksowych działań wspólnie podejmowanych przez miasta aglomeracji w zakresie m.in.:
   1) podnoszenia konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego i systemu P&R w stosunku do użytkowania samochodu osobowego;
   2) ograniczania potencjałów ruchotwórczych obiektów bezpośrednio korzystających z Trasy, np. galerie handlowe;
   3) redukcji potrzeb przemieszczania się do usług (np.: szkół, administracji) poprzez rozwinięte usługi teleinformatyczne;
   4) budowy odcinków ulicznych wspomagających Trasę, w tym budowa obejścia Redy i Rumii (OPAT).

Podsystem kolejowy

99. Sieć kolejowa w województwie obejmuje ponad 1.237 km linii eksploatowanych, z czego zdecydowaną większość stanowią odcinki jednotorowe (868 km - 70%) i niezelektryfikowane (780 km - 63%). Ocena stanu technicznego sieci kolejowych wskazuje, że na koniec 2013 r.:
   1) 460 km (37%) długości linii kolejowych jest w stanie dobrym:
      a) linia kolejowa nr 9 (gr. województwa - Gdańsk Główny),
      b) linia kolejowa nr 131 (na odcinku Smętowo - Górki),
      c) linia kolejowa nr 201 (na odcinku Kościerzyna - Gdynia),
      d) linia kolejowa nr 203 (Tczew - Chojnice),
      e) linia kolejowa nr 213 (Reda - Hel),
      f) linia kolejowa nr 260 (Zajączkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański);
   2) 410 km (33%) długości linii kolejowych było w stanie dostatecznym;
   3) 367 km (30%) długości linii kolejowych było w stanie niezadowalającym, w tym sześć linii jednotorowych o łącznej długości 215 km pozostaje poza eksploatacją.

[66] *Weryfikacja funkcjonalnej i technicznej struktury sieci drogowej w województwie pomorskim*, PBPR, Gdańsk 2014.

[67] *Raport oceny stanu technicznego nawierzchni dróg wojewódzkich w 2015 roku.*

[68] Stanowi ją ciąg ulic w Gdańsku: Trakt św. Wojciecha, Okopowa, Wały Jagiellońskie, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzka; Sopocie: Al. Niepodległości; Gdyni: Al. Zwycięstwa, Śląska, Morska.

Znacznym utrudnieniem dla ruchu w sieci drogowo-kolejowej jest duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych (około 1 tys. przejazdów, w tym około 160 kategorii A - strzeżonych). Największa liczba punktów kolizyjnych występuje na odcinku linii kolejowej nr 207 (Grudziądz - Kwidzyn - Malbork) oraz na linii kolejowej nr 213 (Reda - Hel).

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

1) nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny) - w całości dwutorowa zelektryfikowana, z odcinkiem 3-torowym (Pruszcz Gdański - Pszczółki)[69] i 4-torowym (Pszczółki - Tczew); na odcinku Gdańsk Główny - Tczew linia jest silnie obciążona zarówno ruchem pociągów pasażerskich, jak i towarowych;

2) nr 201 (Nowa Wieś Wielka - Gdynia Port) - na większości przebiegu jednotorowa niezelektryfikowana, z odcinkami dwutorowymi zelektryfikowanymi (Gdynia Port - Gdynia Główna i Nowa Wieś Wielka - Maksymilianowo) i odcinkiem dwutorowym niezelektryfikowanym (Gdynia Główna - Gdańsk Osowa); stanowi trasę alternatywną dla ciągu linii nr 9 i nr 131 (Gdynia - Gdańsk - Tczew - Maksymilianowo/Bydgoszcz), zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim;

3) nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard), w całości zelektryfikowana, jednotorowa z odcinkami dwutorowymi (Gdańsk Główny - Gdynia Chylonia i Rumia - Wejherowo); na odcinku Gdańsk Główny - Rumia równolegle do linii nr 202 przebiega linia nr 250, co pozwala na odseparowanie ruchu aglomeracyjnego (po linii nr 202 kursują jednak na tym odcinku inne pociągi pasażerskie: regionalne i dalekobieżne); brak przedłużenia linii nr 250 do Wejherowa powoduje szczególne ograniczenia w prowadzeniu ruchu towarowego i pasażerskiego aglomeracyjnego i dalekobieżnego;

4) nr 226 (Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański) - w perspektywie prognozowanych przeładunków w Porcie w Gdańsku.

Na ww. liniach zrealizowanych zostało w ostatnich latach (bądź realizowanych obecnie) szereg inwestycji, mających na celu podniesienie ich przepustowości, jednak w żadnym razie nie rozwiązują one całkowicie problemu. Sytuacja może ulec pogorszeniu z uwagi na już kursujące pociągi *Pendolino*, prognozowany wzrost przeładunków w portach i zwiększenie intensywności kursowania pociągów regionalnych o intensywności ruchu zgodnej z *Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego* [70] . Z tego względu w przyszłości istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji, a także sprawnej obsługi portów.

101. Wybudowana linia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) oraz modernizacja przystanków, systemu sterowania i taboru SKM ściśle wpisują się w politykę rozwoju sieci kolejowej dla obsługi przewozów aglomeracyjnych, uważanych za najszybciej rozwijający się segment kolejowych przewozów pasażerskich[71].

Podsystem lotniczy

102. W województwie funkcjonują:

1) 2 lotniska cywilne: Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku oraz lotnisko Aeroklubu Polskiego Krępa koło Słupska;

2) 4 wojskowe obiekty lotniskowe (Cewice, Gdynia Oksywie, Malbork i Pruszcz Gdański);

3) 27 lądowisk rejestrowanych:

a) samolotowych: Borsk, Donimierz, Gołubie, Jastarnia, Korne, Kościeleczki, Koślinka, Linowiec, Pruszcz Aeroklub, Przywidz-Katarynki, Słupsk-Pałowo, Stegna,

b) śmigłowcowych: Gdańsk-Maćkowy, Gdynia-Wilbo, Gniewino, Jurata Mewa, Nieżychowice, Zamek Gniew,

c) śmigłowcowych (sanitarnych): Słupsk - szpital, Kościerzyna - szpital, Kwidzyn - szpital, Chojnice - szpital, Lębork - szpital, UCK Gdańsk - szpital, Gdańsk - szpital św. Wojciecha, Wejherowo, Kartuzy - szpital.

103. Port lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy należy do największych portów lotniczych w kraju (3.288 tys. pasażerów w 2014 r.). Pomimo szeregu strategicznych inwestycji, wymaga dalszego inwestowania w celu skutecznego konkurowania na rynku europejskim. Dostępność lądowa Portu Lotniczego Gdańsk poprawiła się w ostatnich latach wskutek budowy/przebudowy krajowej infrastruktury drogowej (A1 i S7) oraz przebudowy bezpośredniego połączenia do

[69] Licząc wraz z jednotorową linią kolejową nr 260 Zajączkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański.

[70] Uchwała Nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r.

[71] Por. np.: *Biała Księga Infrastruktury. Kolej na działania*, Railway Business Forum, Warszawa 2013, s. 24.

lotniska (ul. Nowa Słowackiego). Poprawa dostępności lotniska transportem zbiorowym nastąpiła po oddaniu do eksploatacji linii PKM. Istotnym zadaniem jest skomunikowanie drogowe lotniska z planowaną Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta w węźle Miszewo.

104. Inne lotniska i lądowiska nie odgrywają obecnie istotnej roli w systemie transportowym obszaru i jego powiązań zewnętrznych. W przyszłości znaczenie dla obsługi lotnictwa ogólnego, a następnie komercyjnego może mieć wybudowany terminal Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Lotnisko w Pruszczu Gdańskim z uwagi na bliskie położenie względem zabudowy predysponowane jest jedynie dla obsługi lotnictwa ogólnego.

Podsystem wodny, w tym morski

105. W województwie funkcjonuje 11 portów i 34 przystanie morskie:

1) duże porty o znaczeniu podstawowym dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni;
2) małe porty morskie: w Helu, Jastarni, Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Łebie, Pucku, Rowach, Ustce, Władysławowie, których funkcje ograniczają się głównie do działalności rybackiej i turystycznej;
3) przystanie morskie: Chałupy I, Chałupy II, Chłapowo, Dębki, Dalmor w Gdyni, Górki Wschodnie, Górki Zachodnie, Jantar, Jastarnia I, Jastarnia II, Jastarnia III, Jelitkowo, Karwia, Kąty Rybackie I, Kąty Rybackie II, Kąty Rybackie III, Kuźnica I, Kuźnica II, „Leśniczówka" w Krynicy Morskiej, Marina Gdynia, Mechelinki, Molo Sopot, Nowa Karczma, Obłuże, Oksywie, Orłowo, Osłonino, Piaski, Rewa I, Rewa II, Sopot, Stegna, Swarzewo, *Żegluga Gdańska* w Gdyni.

106. W latach 2010-2014 przeładunki w Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia wzrosły z 41,9 do 51,7 mln ton w skali roku, a w przeładunkach kontenerowych z 0,99 do 2,06 mln TEU. Oba porty zajmują drugie (po St. Petersburgu) miejsce na Bałtyku pod względem liczby przeładowywanych kontenerów. Pozytywnie kształtują się prognozy przeładunków portowych, zwłaszcza w odniesieniu do ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych. Szacuje się, iż obroty kontenerowe trójmiejskich terminali w 2025 r. będą wynosić ok. 5 mln TEU.

107. Obsługa prognozowanych przeładunków w portach wymagać będzie poprawy przepustowości dróg i linii kolejowych obsługujących porty. Oddany do użytkowania w 2016 roku tunel drogowy pod Martwą Wisłą poprawi dostęp do portu wewnętrznego w Porcie Gdańsk. Niezbędne będzie podniesienie kategorii i przebudowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, modernizacja i rozbudowa linii kolejowych na odcinkach bezpośrednio obsługujących oba porty oraz rozważenie wykorzystania dróg wodnych śródlądowych do obsługi portów. Kluczowymi inwestycjami dla utrzymania pozycji rynkowej i zwiększania przewagi konkurencyjnej portów będzie miała dalsza rozbudowa ich zaplecza logistycznego, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowego DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej części portu w Gdyni, Portu Gdańsk na nowo zalądowionych terenach.

108. Nadal zbyt mały - w porównaniu do innych, dużych portów w krajach UE - jest udział przewozów intermodalnych związanych z portami. Porty morskie nie funkcjonują w sposób zintegrowany, brak jest w tej kwestii wspólnych kierunków działań strategicznych, co pozwoliłoby na racjonalne podejście do dalszego rozwoju infrastruktury dostępowej. W strategiach portowych nie uwzględnia się roli planowanego intermodalnego terminalu w Zajączkowie Tczewskim.

109. Infrastruktura małych portów i przystani wymaga dalszej modernizacji. Proces inwestowania wymaga jednak dokonania przesądzeń co do ich podstawowej funkcji. W szczególności dotyczy to Ustki i Władysławowa, na zapleczu których istnieje możliwość wygenerowania odpowiedniej masy ładunkowej, np. w podstrefach specjalnych stref ekonomicznych lub wokół węzłów drogowych S6, ale także w kontekście potencjalnej lokalizacji elektrowni jądrowej w okolicach między Choczewem a Krokową oraz utworzenia międzynarodowej bazy wojskowej w Redzikowie pod Słupskiem.

110. W fazie ocen technicznych i środowiskowych znajduje się projekt budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną. Wynik tych ocen będzie przesądzał o realizacji tego projektu i poprawie warunków żeglugi pomiędzy Portem Elbląg i portami Zalewu Wiślanego a wodami Zatoki Gdańskiej. Otwartym pozostaje problem kosztów utrzymania toru wodnego przez Zalew Wiślany po jego uruchomieniu.

111. Na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w województwie składają się:

1) Droga Wodna Wisły:
   a) od Torunia (ujście rz. Tążyna km 718) do Portu Tczew (km 910) pozostaje normatywnie w klasie II drogi wodnej o znaczeniu regionalnym; jednakże gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej (1,8 m) wynosi

praktycznie do 10% całego okresu nawigacyjnego; duża część ostróg jest zniszczona i nie spełnia swej funkcji regulacji nurtu; w korycie występują również przemieszczające się łachy piaszczyste,

b) od Tczewa (km 910) do ujścia do Zatoki Gdańskiej pozostaje w klasie III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym; droga ta nie spełnia parametrów drogi wodnej klasy III w odniesieniu do głębokości tranzytowej, a część budowli regulacyjnych na tym odcinku rzeki, ze względu na zniszczenia nie pełni swych funkcji;

2) Droga Wodna Nogatu - na całej swej długości (62 km) zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym; występujące w rzece głębokości tranzytowe są mniejsze od wymaganych dla klasy II i wynoszą na odcinku skanalizowanym około 1,6 m, natomiast na pozostałym odcinku ok. 1,4 m; pozostałe parametry drogi wodnej są zgodne z wymaganiami określonymi dla klasy II drogi wodnej;

3) Martwa Wisła (11,5 km) - rozciąga się od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (Wisła - Górki Wschodnie); jest zakwalifikowana do klasy drogi wodnej Vb; występujące w rzece głębokości tranzytowe z reguły spełniają wymagania dla tej klasy; na Martwej Wiśle, w km 0,55 zlokalizowana jest śluza Południowa w Przegalinie; szerokość śluzy, wynosząca 11,89 m, jest mniejsza od wymaganej dla tej klasy drogi wodnej (12,0 m);

4) Szkarpawa (25,4 km) - od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym.

112. Transport wodny śródlądowy praktycznie nie istnieje. Do 2030 r. potencjalny popyt na przewozy transportem wodnym może zwiększyć się nawet kilkakrotnie zakładając, że infrastruktura dróg śródlądowych będzie w ciągu najbliższych kilkunastu lat systematycznie modernizowana. Planowane inwestycje na rzekach w Niemczech powinny wpłynąć na szybsze tempo zmian potrzeb przewozów na połączeniu Odra - Wisła - Zalew Wiślany, jednakże wzrost ten będzie znacznie niższy niż na rzece Odrze, przede wszystkim ze względu na skalę wymaganych inwestycji na tym odcinku[72]. Istotnym uwarunkowaniem transportowym Wisły są także powtarzające się w ciągu ostatnich lat bardzo niskie stany poziomu wody w rzece. W tym zakresie niezbędne są przesądzenia co do działań związanych z hydroenergetycznym wykorzystaniem potencjału Wisły poprzez budowę systemu kaskad.

113. Podejmowane są działania związane z tworzeniem warunków prawnych (np. podpisanie konwencji o śródlądowych drogach wodnych AGN) i strategicznych (projekt *Strategii rozwoju dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030*) dla rozwoju funkcji transportowych dróg wodnych E-40 i E-70.

114. Pomimo korzystnego nadwodnego położenia (Zatoka Gdańska, delta Wisły), infrastruktura wodna nie jest wykorzystywana w wewnętrznym transporcie pasażerskim i towarowym (z wyjątkiem sezonowej obsługi ruchu turystycznego). Brak jest innowacyjnych inwestycji i projektów usprawniających dostępność portów morskich na styku miasto-port. Wyzwaniem jest uruchomienie sezonowej, regularnej komunikacji pasażerskiej Trójmiasta z portami Półwyspu Helskiego, co wymagać będzie działań inwestycyjnych.

Prognozy i plany transportowe

115. Potrzeby transportowe (popyt przewozowy) w perspektywie 2030 r. będą zróżnicowane w poszczególnych częściach województwa. Na zmiany tych potrzeb będą miały wpływ:

1) proces starzenia się społeczeństwa,

2) poziom motoryzacji - wzrost liczby samochodów osobowych[73] (o dalsze 28%) w stosunku do 2010 r., co oznacza konieczność prowadzenia polityki transportowej na rzecz redukcji potrzeb transportowych realizowanych indywidualnym transportem samochodowym,

3) struktura czasowa popytu na usługi przewozowe - spadnie zatrudnienie w zakładach pracy funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę ok. godziny 6, a zwiększy się zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się między godzinami 8 a 10.

116. Prognozy wskazują, że największe obciążenia potokami pasażerskimi wystąpią na liniach:

1) kolejowych między:

a) Malborkiem i Starogardem Gdańskim a Gdańskiem, Gdynią i Wejherowem,

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

[73] *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego*.

b) Wejherowem a Słupskiem,

c) Kartuzami a Gdańskiem i Gdynią,

d) Chojnicami a Starogardem Gdańskim;

2) autobusowych użyteczności publicznej między:

a) powiatami starogardzkim, tczewskim i kościerskim, a Gdańskiem,

b) powiatem puckim a Gdynią i powiatem wejherowskim,

c) powiatem kartuskim a Gdynią i powiatem wejherowskim,

d) powiatami słupskim i bytowskim a Słupskiem,

e) powiatami chojnickim a człuchowskim;

3) autobusowych, między powiatami ościennych województw a powiatami słupskim, bytowskim, człuchowskim i chojnickim.

Oznacza to, że problemy obsługi potoków w ruchu kolejowym mogą się pojawić na liniach: Tczew - Gdynia, Gdańsk/Gdynia - Kartuzy, Gdynia - Wejherowo i Tczew - Czersk z uwagi na wyczerpywanie się przepustowości tych linii.

117. Budowa nowych odcinków dróg ekspresowych nr S6 i S7 wraz z węzłami tworzyć będzie z jednej strony nowe warunki dla rozwoju stref gospodarczych w otoczeniu węzłów drogowych, z drugiej strony będzie wymagać modernizacji dróg dojazdowych do tych węzłów.

3.9. Zaopatrzenie w wodę i infrastruktura ochrony środowiska

Zaopatrzenie w wodę

118. Do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia wykorzystywane są:

1) głównie wody podziemne, których udokumentowane zasoby eksploatacyjne wynoszą 1.433,2 hm^3/h i pokrywają z nadwyżką istniejące i prognozowane na najbliższe lata zapotrzebowanie;

2) wody powierzchniowe, z których zasilane są:

a) wodociąg centralny m. Gdańska ujęciem powierzchniowym – *Straszyn*,

b) wodociąg centralny m. Gdańska ujęciem drenażowym – *Pręgowo*,

c) wodociąg publiczny w Sopocie ujęciem drenażowym - *Nowe Sarnie Wzgórze*.

119. Długość sieci wodociągowej na koniec 2013 r. wynosiła 14.980,2 km. Udział mieszkańców korzystających z sieci wodociągowej w 2013 r. był wysoki - 93,1% (w miastach 98,1%, na wsi 83,9%). Najniższy odsetek ludności korzystającej z sieci wodociągowej odnotowano w gminie Osiek (29,7%), nieco lepsza sytuacja występuje w gminach: Stara Kiszewa (52,1%), Lipusz (55,5%), Skórcz (55,5%) i Mikołajki Pomorskie (58,0%).

120. Największy obszarowo Centralny Wodociąg Żuławski (CWŻ) zaopatruje w wodę 8 gmin w obszarze województwa (Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole) i 2 gminy w obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (Gronowo Elbląskie, Elbląg) zamieszkałych przez około 65 tys. osób. W wodociągu występują wysokie (sięgające do 30%) straty wody, spowodowane złym stanem technicznym infrastruktury (sieci wodociągowej i stacji uzdatniania w Ząbrowie). Czyni to niezbędnym kontynuację prac związanych z jego przebudową.

121. W 2013 r. 5,5% ludności[74] zaopatrywana była w wodę nieodpowiadającą wymaganiom sanitarnym. Przyczyną tego jest przede wszystkim wyeksploatowanie funkcjonujących urządzeń uzdatniania wody oraz brak lub niska efektywność procesów uzdatniania. Największa liczba ludności zaopatrywana w wodę nieodpowiadającą wymaganiom sanitarnym znajdowała się na terenie powiatów: wejherowskiego (50,4 tys.), kwidzyńskiego (22,4 tys.) i gdańskiego (8,5 tys.).

122. Wody wykorzystywane do zaopatrywania ludności w wodę do spożycia lub wody, które mogą być wykorzystywane w tym celu, objęto ochroną[75]. Na obszarze województwa wytypowano i umieszczono w rejestrze obszarów chronionych 21 JCWPd (*Jednolite Części Wód Podziemnych*) oraz 1 JCWP (*Jednolite Części Wód Powierzchniowych*), przeznaczonych

[74] *Stan sanitarno-higieniczny województwa pomorskiego w 2013 roku*, PIS, POWIS, Gdańsk 2014.

[75] Na podstawie art. 113 ust. 4 pkt 1 ustawy *Prawo wodne* z dnia 18 lipca 2001 r.

do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia[76]. Wytypowane obszary objęte są ochroną w celu zapobieżenia pogarszania się jakości pobieranej wody i co za tym idzie - zminimalizowania potrzeby jej uzdatniania.

123. W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla ujęć wody ustanowiono strefy ochronne – tereny ochrony bezpośredniej i tereny ochrony pośredniej stanowiące obszar, na których obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody. Strefy ochronne, obejmujące teren ochrony pośredniej ustanowił Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku dla 19 ujęć wody. Należą do nich ujęcia: *Bitwy pod Płowcami* (m. Sopocie), *Osowa* (Chwaszczyno, gm. Żukowo), *Dolina Radości* (m. Gdańsk), *Straszyn* (Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo), *Pręgowo* (gm. Kolbudy), *Czarny Dwór i Zaspa* (m. Gdańsk), *Reda* (Reda, Kazimierz, Mościckie Błota, powiat pucki i wejherowski), *Kościerzyna* (m. Kościerzyna), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Wierzyca* (m. Starogard Gdański), *Południe* (m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Ryzowie* (gm. Skórcz), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia), *Rumia* (Rumia, Kosakowo, m. Gdynia), *Letniki* (Janówka, Kaczynos i Ząbrowo gm. Stare Pole), *Nowe Sarnie Wzgórze* (m. Sopot). Na terenie stref ochronnych ujęć wody obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody wynikające z ustanowionych rozporządzeń przez właściwego dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej lub decyzji administracyjnej wydanej przez organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (starosta lub marszałek) - w przypadku stref ochronnych obejmujących wyłącznie teren ochrony bezpośredniej.

Odprowadzenie i oczyszczanie ścieków

124. W ostatnim dziesięcioleciu w objętości ścieków wymagających oczyszczania zwiększył się znacznie udział ścieków oczyszczonych (z 92,5 % w 2004 r. do 99,5 % w 2013 r.), przy jednoczesnym wzroście ilości ścieków oczyszczanych w oczyszczalniach z podwyższonym usuwaniem biogenów.

125. Na koniec 2013 r. eksploatowano 220 oczyszczalni ścieków (komunalnych i przemysłowych), ich łączna przepustowość wynosiła 728.275 m^3/dobę. Stan techniczny części oczyszczalni jest niezadowalający – odprowadzane z nich do wód powierzchniowych lub ziemi ścieki oczyszczone nie zawsze spełniają wymagania określone w obowiązujących przepisach[77]. Dostępu do oczyszczalni ścieków nadal nie posiadają mieszkańcy gminy Osieczna i Bobowo.

126. Na terenach pozbawionych sieci kanalizacyjnej ścieki bytowe odprowadzane są do zbiorników bezodpływowych oraz do oczyszczalni przydomowych, przy czym liczba zbiorników bezodpływowych systematycznie spada, wzrasta natomiast liczba przydomowych oczyszczalni ścieków, co nie zawsze jest korzystne dla środowiska gruntowo-wodnego.

127. Długość sieci kanalizacyjnej na koniec 2014 r. wynosiła 9.554,9 km i choć w porównaniu z końcem 2003 r. nastąpił jej ponad dwukrotny przyrost, w tym ponad trzykrotny na obszarach wiejskich, to w dalszym ciągu poziom jej rozwoju jest niewystarczający w stosunku do potrzeb, w szczególności na obszarach wiejskich (np. gmina Wejherowo).

128. Z sieci kanalizacyjnej korzystało 77,9% ogółu ludności województwa. Dostęp ludności do sieci kanalizacyjnej cechuje duże zróżnicowanie pomiędzy terenami miejskimi (94,0%) i wiejskimi (48,0%), pomimo że na obszarach wiejskich województwa jest on jednym z najwyższych w kraju (wyższy posiada jedynie województwo zachodniopomorskie - 48,3%). Najniższy (poniżej 20%) udział ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej występuje w gminach: Ostaszewo (7,2%), Wejherowo (7,4%), Stary Targ (10,7%), Stary Dzierzgoń (13%), Prabuty (14,9%) i Smołdzino (15,1%). Dostępu do zbiorowych systemów kanalizacji sanitarnej nadal nie posiadają mieszkańcy gminy Osieczna.

129. Niska jest efektywność wykorzystania budowanej sieci kanalizacji sanitarnej. Prawie dwukrotny wzrost długości sieci kanalizacyjnej w latach 2003-2014 (z 4.934,1 km do 9.954,9 km) towarzyszył jedynie 13,5% (310 tys.) przyrost ludności korzystającej z sieci kanalizacyjnej (do jednego km wybudowanej sieci przyłączono 61,7 mieszkańców[78]).

130. Na terenie województwa wyznaczono 87 aglomeracji ściekowych. Stan realizacji zadań rzeczowych ustalonych w *Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych* (KPOŚK) jest niezadowalający. Osiągnięcie zakładanego

[76] Do ochrony wyznaczono jednolite części wód wykorzystywane do poboru wody przeznaczonej do spożycia, dostarczające średnio więcej niż 10m^3 na dobę lub służące więcej niż 50 osobom, a także jednolite części wód, które są przewidywane do poboru w przyszłości.

[77] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. *w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego* (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984 z późn. zm.).

[78] Z Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszaru i granic aglomeracji (Dz. U. Nr 137, poz. 922) wynika, że wskaźnik ten ze względów ekonomicznych nie powinien być mniejszy od 120 mieszkańców na 1 km sieci (dopuszcza się 90 Mk/km sieci w uzasadnionych przypadkach określonych w rozporządzeniu).

stopnia wyposażenia aglomeracji w systemy kanalizacyjne wymaga kontynuowania działań ustalonych w KPOŚK. Konieczne jest także objęcie obszarów wiejskich o przeważającym udziale zabudowy rozproszonej oraz obszarów rekreacyjnych, lokalnymi lub indywidualnymi rozwiązaniami w zakresie oczyszczania ścieków, o porównywalnym poziomie skuteczności oczyszczania.

131. Z porównania ilości osób zamieszkujących województwo oraz ilości osób korzystających z oczyszczalni ścieków, zbiorników bezodpływowych i oczyszczalni przydomowych wynika, że ok. 7,1% (165 tys.) ludności województwa odprowadza ścieki bez oczyszczania do wód powierzchniowych lub ziemi. Stwarza to zagrożenie sanitarne dla środowiska wodnego i gruntowo-wodnego, zmniejsza też atrakcyjność inwestycyjną regionu.

Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych i roztopowych

132. Urządzenia do zorganizowanego odprowadzania wód opadowych i roztopowych (kolektory deszczowe, zbiorniki retencyjne i sporadycznie przepompownie) występują we wszystkich miastach województwa, a także w centralnych obszarach większości wsi gminnych. Na terenach wiejskich są one (w wielu przypadkach) związane z układami drogowymi.

133. Stan funkcjonowania systemów odbioru wód opadowych i roztopowych szczególnie na terenach miejskich poprawia się. Jest to efekt wyposażania systemów w urządzenia do oczyszczania oraz zwiększenia retencyjności (przebudowy lub budowy zbiorników retencyjnych).

134. Na terenach silnie zurbanizowanych (np. w Trójmieście, na terenie Redy, Rumi, Wejherowa, Słupska) występuje coraz częściej problem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych po deszczach nawalnych. Jest to nie tylko rezultat wzrostu częstotliwości ich pojawiania się, ale również znacznej utraty naturalnej retencji na tych terenach oraz niskiego poziomu wykorzystania indywidualnych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Z uwagi na prognozowane zmiany klimatyczne nie można wykluczyć wystąpienia problemu z odprowadzeniem i zagospodarowaniem wód opadowych także na innych terenach o zwartej „miejskiej" zabudowie.

135. Na terenach pozbawionych sieci kanalizacji deszczowej, wody opadowe i roztopowe odprowadzane są indywidualnymi urządzeniami do ziemi, sporadycznie do wód powierzchniowych lub na własny nieutwardzony teren.

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

1) znaczne zmniejszenie filtracji wód opadowych i roztopowych do wód podziemnych wskutek uszczelnienia powierzchni terenu;
2) przeciążenie sieci kanalizacyjnych;
3) brak lub zbyt mała liczba zbiorników retencjonujących wodę w systemach kanalizacyjnych;
4) brak prośrodowiskowych rozwiązań, opartych na odbudowie infiltracji i retencji wód opadowych, w obszarach zurbanizowanych;
5) brak narzędzi prawnych i ekonomicznych wspierających zrównoważone gospodarowanie wodą na obszarach zurbanizowanych oraz programów w tym zakresie.

137. Poprawa funkcjonowania systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych wymaga ich rozbudowy i przebudowy w kierunku zatrzymania części lub całości wód w miejscu opadu, spowolnienia odpływu pozostałych wód do odbiornika lub ich wykorzystania w gospodarce komunalnej, przemyśle, gospodarstwach indywidualnych.

Gospodarka odpadami

138. W województwie gospodarka odpadami komunalnymi prowadzona jest w 7 regionach gospodarki odpadami[79], z których najmniejszy - południowo-zachodni liczy 151 tys. mieszkańców, natomiast największy - *Szadółki* -zamieszkuje ok. 598 tys. osób. Regiony gospodarki odpadami obsługiwane są przez 15 regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK), w tym[80, 81]:

[79] Uchwała Nr 840/XXXVIII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego dnia 31 marca 2014 r. zmieniająca uchwałę w sprawie wykonania *Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018,* projekt nowego Planu Gospodarki Odpadami przewiduje tylko 4 regiony.

[80] W połowie 2014 r. funkcjonowało 15 składowisk odpadów komunalnych, w tym: 11 instalacji posiadających status RIPOK, 3 składowiska odpadów komunalnych o statusie instalacji zastępczych (w regionie Północnym i Wschodnim) oraz 1 składowisko nieposiadające statusu RIPOK i statusu instalacji zastępczej - Gatka (gm. Miastko).

[81] W województwie funkcjonuje także: 6 składowisk odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których składowano odpady przemysłowe, 1 składowisko odpadów obojętnych - Łubiana (gm. Kościerzyna), kilkadziesiąt instalacji do odzysku lub innego niż składowanie unieszkodliwiania odpadów komunalnych, oraz ok.

1) 10 RIPOK-ów zapewniających mechaniczno-biologiczne przetwarzanie zmieszanych odpadów komunalnych, przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów oraz składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych (RIPOK *Szadółki*, RIPOK *Eko Dolina*, RIPOK *Czarnówko*, RIPOK *Bierkowo*, RIPOK *Sierzno*, RIPOK *Nowy Dwór*, RIPOK *Stary Las*, RIPOK *Gilwa Mała*, RIPOK *Tczew* i RIPOK *Chlewnica*);
2) 4 RIPOK-i zapewniające przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów (RIPOK *Swarzewo*, RIPOK *Wodociągi Słupsk*, RIPOK *Przechlewo*, RIPOK *Kommunalservice Vornkahl Polska*);
3) 1 RIPOK zapewniający składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych (RIPOK *Gostomie*);
4) na 4 RIPOK-ach wydzielono kwatery do unieszkodliwiania odpadów azbestowych: RIPOK *Bierkowo*, RIPOK *Gilwa Mała*, RIPOK *Szadółki*, RIPOK *Nowy Dwór*.

139. Planuje się, że w przyszłości na terenie województwa funkcjonować będzie tylko 11 składowisk odpadów komunalnych, wszystkie o statusie RIPOK.

140. Stan systemu gospodarki odpadami na terenie województwa nie jest w pełni zadowalający. I tak:

1) funkcjonująca sieć RIPOK wymaga doposażenia, a czasem uzupełnienia o nowe elementy linii technologicznych; przebudowy wymaga znaczna część użytkowanych kompostowni w celu dostosowania do wymogów prawnych[82];
2) brak dobrze rozwiniętego systemu selektywnego zbierania odpadów (tylko ok. 19% odpadów podlega segregacji); ponadto ok. 35% odpadów komunalnych jest unieszkodliwiana przez składowanie bez uprzedniego przetworzenia;
3) niski poziom wykorzystania frakcji energetycznej odpadów, w szczególności z odpadów komunalnych;
4) nieszczelny system zbierania odpadów - część odpadów trafia na tzw. „dzikie wysypiska"; likwidowane są one na bieżąco (w ciągu 2013 r. zlikwidowano ich 746[83]), jednak po usunięciu pojawiają się ponownie.

141. Podstawą dalszych działań w zakresie rozwiązania problemów związanych ze zbieraniem oraz zagospodarowaniem odpadów komunalnych jest cyklicznie sporządzany *Plan gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego*. Wskazuje on pożądane miejsca instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, zasięgi ich obsługi oraz ustala sposób postępowania z odpadami. W *Planie* tym określono potrzebną infrastrukturę wraz z mocami przerobowymi służącą gospodarowaniu odpadami komunalnymi i remontowo-budowlanymi, wskazano m.in. na potrzebę budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych, które nie nadają się do recyklingu, a posiadają wartość energetyczną oraz konieczność zakończenia rekultywacji zamkniętych składowisk odpadów.

3.10. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło[84]

142. Zapotrzebowanie na moc cieplną kształtuje się na poziomie 7.800 MWt. Wielkość zapotrzebowania na moc cieplną na terenie województwa zależy od sposobu zagospodarowania terenu, w tym od gęstości zabudowy, ilości przedsiębiorstw, czy wielkości sektora usług. Największe zapotrzebowanie występuje na obszarze Trójmiasta oraz kilku największych miast. Największy udział w zapotrzebowaniu mają odbiorcy użytkujący indywidualne źródła ciepła.

143. Moc cieplna zainstalowana w elektrociepłowniach i kotłowniach lokalnych w 2014 r. wynosiła:

1) elektrociepłownie zawodowe w Gdańsku (726 MW) i Gdyni (470 MW), spalające węgiel i biomasę;
2) elektrociepłownie przemysłowe:
   a) elektrociepłownia *International Paper* w Kwidzynie (530 MW, 51 MW mocy zamówionej dla miejskiej sieci ciepłowniczej w 2014 r.), spalająca węgiel kamienny oraz odpady drewna,
   b) elektrociepłownia *Starogard Sp. z o. o*. w Starogardzie Gdańskim (120 MW, 50 MW mocy zamówionej dla miejskiej sieci ciepłowniczej), spalająca węgiel kamienny,

---

100 instalacji do przetwarzania, recyklingu, innego niż recykling procesów odzysku lub innego niż składowanie unieszkodliwiania odpadów, w tym 34 stacje demontażu pojazdów wycofanych z eksploatacji, 4 zakłady przetwarzania zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.

[82] Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 września 2012 r. *w sprawie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych* (Dz. U. z 2012 r. poz. 1052).

[83] *Infrastruktura komunalna w roku 2014*, Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2015.

[84] Zużycie ciepła w 2014 r. wynosiło 37.061 TJ, z czego 23.480 TJ wykorzystano w przemyśle i budownictwie, 190 TJ w transporcie, 13.391 TJ w sektorze drobnych odbiorców (w tym 11.011 TJ w gospodarstwach domowych, 2.380 TJ u pozostałych odbiorców).

c) elektrociepłownia *Gdańskich Zakładów Nawozów Fosforowych* (28 MW), spalająca olej opałowy i siarkę,

d) elektrociepłownia *Lotos* w Gdańsku (448 MW), spalająca gaz ziemny;

3) trzy elektrociepłownie wytwarzające ciepło w kogeneracji, polegającej na spalaniu gazu ziemnego w turbinach gazowych z generatorami energii elektrycznej i odzyskiwaniu energii cieplnej ze spalin:

a) *Gdańsk Matarnia* - 11 MW opalana gazem ziemnym i lekkim olejem opałowym,

b) *Energobaltic* we Władysławowie - 18 MW (zasilana gazem ziemnym dostarczanym podmorskim gazociągiem z platformy wydobywczej *Baltic Beta*, wydobywającej węglowodory ze złoża B3 na Morzu Bałtyckim),

c) *Nanice* w Wejherowie - 60 MW, z czego 6 MW w kogeneracji (opalana węglem kamiennym i gazem ziemnym),

d) *MPEC Lębork* – 5,4 MW;

4) 1303 kotłownie, z czego 1033 w miastach i 270 na terenach wiejskich[85] o łącznej mocy ok. 1.400 MW;

5) 9 biogazowni rolniczych oraz 6 biogazowni wysypiskowych - ok. 13 MW.

144. Długość sieci przesyłowej w 2014 r. wyniosła 1.132 km (1.089 km w miastach i 43 km na terenach wiejskich). Do miast pozbawionych miejskiej sieci ciepłowniczej należą: Brusy, Dzierzgoń, Jastarnia, Krynica Morska, Skórcz oraz Żukowo.

145. Większość miejskich systemów ciepłowniczych posiada znaczne rezerwy produkcji i przesyłu energii cieplnej. Największe rezerwy mocy występują w: Gdyni (ok. 100 MW), Starogardzie Gdańskim (ok. 90 MW), Gdańsku (ok. 80 MW), Słupsku i Lęborku (po ok. 30 MW). W systemach ciepłowniczych rzadko stosuje się kogenerację.

146. Miejskie systemy ciepłownicze Bytowa, Gniewa, Malborka, Miastka i Skarszew wymagają rozbudowy o nowe źródła ciepła w celu zapobieżenia możliwym niedoborom energii cieplnej w sieci i pełnego pokrycia zapotrzebowania na ciepło sieciowe.

147. Duży stopień zużycia eksploatacyjnego kotłowni m.in. w Wejherowie wiąże się z ryzykiem wystąpienia ubytku mocy cieplnej, zaś niezadowalający stan techniczny części kotłowni lokalnych i sieci przesyłowych rzutuje na zwiększone wykorzystanie nośników energii oraz wyższą emisję zanieczyszczeń do powietrza (np. w Chojnicach, Kartuzach, Lęborku, Tczewie).

148. Główne cechy systemu zaopatrzenia w ciepło w województwie to:

1) utrzymujący się w ogólnym bilansie nośników energii cieplnej wysoki udział węgla (ok. 65% w 2013 r.) wraz ze spalaniem tego paliwa w urządzeniach o niskiej sprawności, co jest jedną z głównych przyczyn tzw. „niskiej emisji”;

2) niedostateczne wykorzystanie w systemach ciepłowniczych niskoemisyjnych nośników energii (gaz ziemny - 22% oraz OZE - 9%);

3) spadek zapotrzebowania na ciepło w scentralizowanych systemach ciepłowniczych, związany z termomodernizacją i eliminacją najbardziej energochłonnych technologii; działania te zwiększają istniejące rezerwy miejskiej sieci ciepłowniczej (m.s.c.) w zakresie produkcji i przesyłu ciepła;

4) duży udział indywidualnych źródeł ciepła w strukturze jego wytwarzania przekłada się na konieczność zwiększenia inwestycji związanych z rozwojem sieci, celem lepszego wykorzystania miejskich systemów ciepłowniczych;

5) wzrastająca sprawność wytwarzania energii cieplnej z 82% w 2002 r. do 83,6% w 2013 r.;

6) spadająca sprawność przesyłu z 85,7% w 2002 r. do 84,8% w 2013 r., wynikająca z niedostatecznej skali przeprowadzanych modernizacji sieci;

7) spadek wielkości emisji ze 116,6 ton/TJ CO_2 w 2002 r. do 103,2 ton/TJ CO_2 w 2013 r., będący wynikiem likwidacji szeregu lokalnych i osiedlowych kotłowni na rzecz lepszego wykorzystania kotłowni miejskich lub innych kotłowni zdalczynnych o znacznych niewykorzystanych mocach;

8) niski poziom wykorzystania potencjału energetycznego odpadów komunalnych (tzw. frakcji energetycznej).

Zaopatrzenie w energię elektryczną

149. Pomorskie jest regionem uzależnionym od zewnętrznych dostaw energii elektrycznej. Produkcja energii elektrycznej w 2014 r. w województwie wyniosła 3.750,5 GWh, w tym udział energii odnawialnej szacuje się na ok. 41,3% (1.550,0 GWh w 2014 r.)[86].

[85] *Infrastruktura komunalna w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2014.

150. Zużycie energii elektrycznej w 2014 r. w województwie wyniosło 7.391 GWh i w 50,7% (spadek o ok. 5,6 p.proc. względem 2002 r.) realizowane jest z Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, tj. ze źródeł spoza województwa.

151. Łączna moc zainstalowana w źródłach energii elektrycznej na terenie województwa wynosi ok. 1.700 MW. Głównymi producentami energii elektrycznej w województwie są:

1) elektrociepłownie: *EDF EC II* w Gdańsku (226 MW), *EDF EC III* w Gdyni (110 MW), *International Paper* w Kwidzynie (69 MW), *LOTOS* w Gdańsku (30 MW), *Energobaltic* we Władysławowie (11 MW), *Nanice* w Wejherowie (6,7 MW), *Starogard* w Starogardzie Gdańskim (6 MW), *Matarnia* w Gdańsku (2,6 MW), *MPEC Lębork* (1,25 MW);
2) elektrownia szczytowo-pompowa *Żarnowiec* w Czymanowie o mocy 716 MW (w systemie pracy generatorowej);
3) 322 turbiny wiatrowe o łącznej mocy ok. 600,5 MW (wzrost o ok. 455 MW od 2009 r.);
4) 122 małe elektrownie wodne o łącznej mocy zainstalowanej ok. 34 MW, w tym ok. 31 elektrowni zawodowych;
5) 9 biogazowni rolniczych (10 MW);
6) farmy fotowoltaiczne (2 MW), w tym największa na granicy Gdańska i Przejazdowa o mocy 1,64 MW.

152. Na istniejącą sieć elektroenergetyczną składa się:

1) system przesyłowy:
   a) linii 450 kV: (*Słupsk - Karlshamn Szwecja*) – stanowiąca element tzw. Pierścienia Bałtyckiego,
   b) linii 400 kV: (*Dunowo - Słupsk - Żarnowiec*), (*Gdańsk Błonia - Grudziądz Węgrowo*), (*Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki*), (2 tory, *Gdańsk Błonia - Żarnowiec*), (4 tory, *Żarnowiec - elektrownia Żarnowiec*),
   c) linii 220 kV: (*Gdańsk I - Bydgoszcz Jasiniec*), (*Gdańsk I - Żydowo*), (*Słupsk - Żydowo*);
2) stacje transformatorowo-rozdzielcze 400/110 kV: *Gdańsk Błonia*, *Gdańsk I*, *Żarnowiec*, *Słupsk Wierzbięcino*;
3) system dystrybucyjny złożony z:
   a) linii 110 kV będących własnością dwóch przedsiębiorstw - operatorów systemu dystrybucyjnego: *Energa Operator* oraz *Enea Operator*, na który składają się sieci wysokiego, średniego i niskiego napięcia: 26.725 km sieci napowietrznych i 16.707 km sieci kablowych,
   b) głównych punktów zasilania 110/15 kV.

153. W województwie lokalnie występują zagrożenia w przesyle energii elektrycznej siecią dystrybucyjną 110 kV. Nie stwarzają one jednak ryzyka pozbawienia zasilania w energię elektryczną całego regionu. Wystąpienie awarii systemowej może być efektem zdarzeń losowych. Najbardziej prawdopodobną przyczyną wystąpienia takiej awarii może być gwałtowne zachwianie bilansu energetycznego (równowagi pomiędzy podażą a popytem) - wypadnięcie znaczących stabilnych źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania odbiorców. Nie znaczy to jednak, że efektem musi być całkowity *blackout* systemu, lecz skutkować może pewnymi ograniczeniami na określonym obszarze. Istotnymi elementami zapewniającymi odpowiedni poziom bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej są właściwie ukształtowana sieć elektroenergetyczna dystrybucyjna i odpowiednio powiązana z nią sieć przesyłowa poprzez stacje najwyższych napięć.

154. Do obszarów o niewystarczających parametrach zasilania należą: Gdańsk Południe (obszar dzielnicy Maćkowy, Lipce, Orunia) oraz gminy Pruszcz Gdański (Borkowo), Dziemiany, Karsin, Krokowa i Władysławowo oraz okolice miejscowości Rowy (gm. Ustka).

155. Główne problemy elektroenergetyki to:

1) zagrożenia wstrzymania ciągłych dostaw energii elektrycznej, wynikające z:
   a) jednostronnego zasilania - układ linii promieniowych,
   b) „wypadnięcia" znaczących źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną,
   c) przebiegu wielu napowietrznych linii przez tereny leśne – możliwe wyłączenia na wielu odcinkach przy silnych wiatrach,
   d) długich ciągów linii 110 kV i struktury promieniowej sieci,

[86] Opracowanie własne na podstawie: Bank Danych Lokalnych, GUS, 2016.

e) zbyt małych przekrojów linii elektroenergetycznych w stosunku do obciążeń, które są przyczyną awarii, dużych strat energii i spadku napięcia w sieci,

w tym zakresie do ciągów liniowych 110 kV, które mogą stwarzać największe zagrożenie awarią, zalicza się linie: *Chojnice - Brusy - Czersk - Czarna Woda - Starogard Gdański*, *Chojnice Kościerska – Tuchola*, *Chojnice Przemysłowa – Chojnice Kościerska*, *Chojnice Przemysłowa – Sępólno*, *Czarne – Gwieżdzin*, *Kościerzyna – Sierakowice*, *Gdańsk Leźno - Kiełpino - Kościerzyna - Skarszewy - Starogard Gdański*, *Żydowo – Miastko – Ostrowite – Bytów – Gałąźnia Mała – Dębnica Kaszubska – Słupsk Poznańska*;

2) niska gęstość sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania uniemożliwiająca budowę i podłączanie nowych źródeł produkcji energii elektrycznej;

3) duże straty energii na przesyle (ok. 7%) związane zarówno ze złym stanem technicznym sieci przesyłowych, jak i znacznymi odległościami od krajowych źródeł produkcji energii elektrycznej;

4) duży przyrost niestabilnych źródeł produkcji energii elektrycznej (energii ze źródeł odnawialnych), przy niepowstających nowych i znaczących źródłach energii szczytowej; rośnie tym samym problem bilansowania energii elektrycznej;

5) niedostateczny zakres modernizacji istniejących linii napowietrznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania;

6) brak ostatecznej decyzji lokalizacyjnej dla elektrowni jądrowej.

156. Potrzeba i możliwość powstania nowych źródeł systemowych produkcji energii elektrycznej w województwie (np. elektrowni gazowo-parowej (450 MW) w Gdańsku (inwestycja Grupy *Energa* odłożona w czasie), elektrowni węglowej (2x800 MW) w miejscowości Rajkowy (gm. Pelplin) lub w innej lokalizacji w Dolinie Wisły, elektrowni jądrowej (min. 2.000 MW maks. 3.750 MW) w dwóch lokalizacjach Lubiatowo-Kopalino (gm. Choczewo) lub w Żarnowcu (gm. Gniewino i Krokowa)), wynika m.in. z:

1) konieczności zapewnienia odpowiedniego poziomu mocy wytwórczych w źródłach konwencjonalnych, w oparciu o rozpoczęcie budowy nowych źródeł o charakterze systemowym (6.500 MW do 2020 r. w skali kraju), zgodnie z projektem *Polityki Energetycznej Polski do 2050*;

2) możliwości, jakie daje dolny odcinek rzeki Wisły, posiadającej przepływy będące w stanie pokryć zapotrzebowanie na wodę surową, niezbędną do procesu technologicznego elektrowni, bez ryzyka zakłócenia warunków hydrologicznych oraz degradacji potencjału ekologicznego rzeki;

3) wzrastających planowanych mocy przesyłowych energii elektrycznej na liniach NN, związanych z modernizacją istniejących (*Dunowo - Słupsk - Żarnowiec*, *Żarnowiec - Gdańsk Błonia*, *Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki*) i budową nowych odcinków (*Gdańsk Przyjaźń - Żydowo Kierzkowo*, *Gdańsk Przyjaźń - Pelplin - Grudziądz Węgrowo*, *Słupsk Wierzbięcino - Żydowo Kierzkowo*);

4) znacznych potencjalnych możliwości odbioru energii elektrycznej w projektowanych (*Gdańsk Przyjaźń*, *Pelplin*) lub modernizowanych stacjach elektroenergetycznych (*Gdańsk I*, *Gdańsk Błonia*, *Słupsk Wierzbięcino*, *Żarnowiec*).

157. Lokalizacja nowych źródeł energii elektrycznej zarówno na lądzie jak i na obszarach morskich (morskich farm wiatrowych na akwenie Morza Bałtyckiego: *Baltica* o mocy 1.045,5 MW[87] (na północ od Łeby) oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW [88]) wymagać będzie rozbudowy Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.

158. Na terenie województwa występują bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji energii odnawialnej: wysoki potencjał biomasy produkcyjnej i odpadowej, korzystne warunki wiatrowe w północnej części regionu i na Bałtyku oraz stosunkowo korzystne warunki solarne. Oszacowany potencjał techniczny OZE wynosi:

1) z energii wiatru: dużej lądowej energetyki wiatrowej - 25,7 TWh/rok, małej energetyki wiatrowej - 14,1 GWh/rok; potencjał techniczny energetyki morskiej oszacowano na 7,4 GW;

2) z energii słonecznej: kolektorów słonecznych - 878,3 GWh/rok, ogniw fotowoltaicznych – 81.629 GWh/rok;

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

[88] Umowa przyłączeniowa obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Słupsk Wierzbięcino*.

3) z biomasy: drewno opałowe z lasów - 2.940 TJ/rok, odpady z przetwórstwa drzewnego - 2.430 TJ/rok, drewno odpadowe z sadów, zadrzewień przydrożnych i terenów miejskich - 135 TJ/rok, słoma i siano - 31.000 TJ/rok, biogaz z dużych ferm zwierzęcych - 1.850 TJ/rok, rośliny uprawiane na plantacjach energetycznych - 6.280 TJ/rok, biodegradowalne odpady składowiskowe - 490 GWh/rok, ustabilizowane osady ściekowe – 32 GWh/rok;

4) z hydroenergetyki – 1.400 GWh/rok.

Zaopatrzenie w gaz[89]

159. W województwie z sieci gazowej korzysta ok. 49,2% ogółu mieszkańców (70,8% mieszkańców miast oraz 9,0% terenów wiejskich).

160. Podstawą systemu zaopatrzenia w gaz i bezpieczeństwa energetycznego regionu są:

1) istniejące gazociągi wysokiego ciśnienia:

a) DN 700: *Słupsk – Reszki*,

b) DN 500: *Kolnik - Przejazdowo*, *Gustorzyn - Reszki*, *Reszki – Kosakowo*,

c) DN 400: *Gustorzyn - Pruszcz Gdański*,

d) DN 300: *Bytów (Mądrzechowo) - Słupsk (Reblino)*, *Pruszcz Gdański - Wiczlino* z odgałęzieniem DN 150 do Garcza,

e) DN 200: *Wiczlino - Lębork*, *Pszczółki - Łubiana* z odgałęzieniem DN 100 do Kościerzyny, *Łubiana - Bytów*, *Sławno – Słupsk*,

f) DN 150: *Słupsk - Ustka, Pawłowo - Człuchów, Charwatynia - Rybno, Rybno - Starzyno (w budowie), Sępólno Krajeńskie - Pawłowo – Chojnice,*

g) DN 125/100: *Rakowiec – Kołodzieje,*

h) DN 100: *Kołodzieje – Susz, Żalno – Czersk,*

i) DN 80: *Gniew - Nowe*, Kołodzieje - Prabuty;

2) 44 stacje gazowe wysokiego ciśnienia (stacje redukcyjno-pomiarowe): 26 stacji (*Gaz-System S.A.*), 15 stacji (*Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.*), 3 stacje (*G.EN. Gaz Energia Sp. z o.o.*);

3) węzły gazowe wysokiego ciśnienia: *Kwidzyn*, *Reszki*, *Wiczlino*;

4) budowany[90] Podziemny Magazyn Gazu w *Kosakowie* w sposób znaczny wpłynie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Struktury solne w paśmie Puck - Łeba stanowią strategiczny potencjał do rozbudowy systemów magazynowania gazu w przyszłości w innych lokalizacjach;

5) lokalne systemy dystrybucji gazu ziemnego skroplonego (LNG) - Miastko, Łeba, Jastarnia, Hel;

6) morski terminal LPG w Gdyni (GASTEN S.A.).

161. Struktura przestrzenna gazociągów przesyłowych wraz z budowanym Podziemnym Magazynem Gazu w Kosakowie, możliwości budowy podziemnych magazynów gazu w strukturach solnych Puck-Łeba oraz nadmorskie położenie stwarzają dogodne warunki dla lokalizacji punktu przeładunkowego gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG), lub drugiego gazoportu w Polsce (gaz skroplony – LPG) na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym. W przyszłości może to stanowić podstawy dla ukształtowania w regionie tzw. *hubu gazowego* (węzeł handlu gazem)[91].

162. Planowana budowa w sąsiedztwie rafinerii w Gdańsku kompleksu petrochemicznego wiązać się będzie z potrzebą dostaw gazu, w związku z tym konieczna będzie rozbudowa systemu gazociągów w tym rejonie.

163. Zwiększenie bezpieczeństwa dostaw gazu ziemnego oraz planowana gazyfikacja gmin niezgazyfikowanych wymagać będzie rozbudowy sieci gazociągów wysokiego ciśnienia.

[89] Zużycie gazu ogółem w województwie w 2013 r. wyniosło 33,5 tys. TJ. Największą grupą odbiorców gazu przewodowego stanowią odbiorcy indywidualni, pobierający gaz do celów komunalno-bytowych oraz grzewczych. Średnio gospodarstwa domowe wraz z sektorem usług komunalnych zużywają blisko 60% gazu ziemnego. Dużą grupę stanowią również odbiorcy sektora przemysłowo-usługowego (na potrzeby technologiczne oraz grzewcze sektora przemysłowego i obiektów użyteczności publicznej).

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

[91] Zlokalizowane w miejscach, gdzie łączą się gazociągi przesyłowe z wielu kierunków. Gaz przepływa fizycznie przez hub.

164. Możliwość zaopatrzenia Łeby w gaz ziemny oraz ciepło sieciowe może zapewnić eksploatacja złóż gazowych B4 i B6 na Morzu Bałtyckim, co z uwagi na potencjalny jej uzdrowiskowy charakter może być bardzo istotne dla poprawy jakości powietrza w mieście.

165. Ewentualny rozwój programu wydobywania gazu z łupków wymagać będzie budowy gazociągów wysokiego ciśnienia: przesyłowego *Reszki - Gustorzyn*[92] oraz dystrybucyjnego *Kościerzyna - Olsztyn*. Zagospodarowanie złóż gazu wiązać się będzie z realizacją wielu odwiertów i punktów zbioru gazu, a także budową układów technologicznych przygotowania gazu handlowego (sprężania/redukcji) oraz rozbudowy systemu gazociągów ekspedycyjnych (wykorzystywanych do transportu gazu ziemnego z miejsca jego wydobycia do zakładu oczyszczania i obróbki).

Przesył i magazynowanie paliw płynnych

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

1) rurociąg przesyłowy ropy naftowej z bazy naftowej PERN w Gdańsku do rafinerii w Gdańsku i Płocku (tzw. *Ropociąg Pomorski*), którego możliwości przesyłu są już wyczerpane, stwarzając podstawy dla podjęcia decyzji o konieczności budowy drugiej jego nitki relacji Gdańsk - Płock;
2) rurociąg przesyłowy *Gdynia Oksywie - Dębogórze*;
3) Naftoport zlokalizowany w Gdańsku, zapewniający dostawy ropy naftowej drogą morską, o możliwościach przeładunkowych 34 mln ton ropy i produktów naftowych rocznie;
4) Gdański Terminal Gazowy GASPOL S.A., prowadzący operacje przeładunku, magazynowania i załadunku gazu płynnego (LPG) przy pomocy cystern oraz komponowania mieszanin propanu-butanu. Jego roczna zdolność przeładunkowa wynosi 500 tys. ton, zaś całkowita pojemność magazynowa 13,2 tys. ton;
5) 6 baz paliwowych:
   a) baza naftowa PERN w Gdańsku-Górkach Zachodnich o pojemności 900.000 m^3 - magazynująca ropę naftową, rozbudowywana do pojemności 1,1 mln m^3; surowiec przyjmowany jest do magazynowania Ropociągiem Pomorskim z Bazy w Miszewku Strzałkowskim k. Płocka oraz ze zbiornikowców w Porcie Północnym w Gdańsku; posiada zdolność przesyłu ropy do rafinerii w Gdańsku, Naftoportu oraz Bazy w Miszewku Strzałkowskim (woj. mazowieckie),
   b) baza magazynowo-przeładunkowa *Siarkopol Gdańsk S.A*. w Gdańsku (39.000 m^3) – magazynująca produkty petrochemiczne III klasy - olej opałowy, olej napędowy i inne półprodukty (planowana rozbudowa infrastruktury magazynowej do 700.000 m^3 dla paliw, produktów chemicznych lub ropy naftowej, wraz z infrastrukturą przeładunkową),
   c) baza magazynowo-przeładunkowa Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o. w Gdyni (21.000 m^3) – zdolna magazynować m.in. pochodzące z importu olej napędowy i olej opałowy[93]),
   d) baza magazynowo-przeładunkowa *KOOLE TANKSTORAGE GDYNIA* Sp. z o.o. w Gdyni (29.900 m^3) – umożliwiająca import oraz eksport m.in. oleju napędowego,
   e) Baza Paliw nr 20 w Ugoszczy (gm. Bytów i gm. Studzienice) - magazynująca olej napędowy (59.050 m^3),
   f) Baza Paliw nr 21 w Dębogórzu (gm. Kosakowo i Gdynia) - składająca się z trzech odrębnych części, magazynująca olej napędowy oraz benzynę (195.000 m^3) i stanowiąca część infrastruktury umożliwiającej eksport lub import drogą morską 1,2 mln ton paliw rocznie;
6) przeładunkowe terminale paliwowe w Porcie Gdynia.

167. Planowane zakończenie budowy terminala naftowego PERN w Gdańsku w 2018 r. umożliwi osiągnięcie pojemności magazynowej 700.000 m^3 (375.000 m^3 ropy naftowej i 325.000 m^3 do magazynowania produktów ropopochodnych, chemikaliów, paliwa lotniczego oraz biokomponentów). Będzie miał kluczowe znaczenie dla logistyki naftowej nie tylko w Polsce, ale w całym regionie Europy Środkowej i Wschodniej.

168. Głównym wyzwaniem polityki energetycznej państwa w obszarze przesyłu i magazynowania paliw płynnych jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, poprzez:

[92] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,* s. 143.

[93] Bałtycka Baza Masowa z zakresu ładunków płynnych przeznaczona jest do obsługi eksportu roztworu saletrzano-mocznikowego oraz importu oleju napędowego i oleju opałowego.

1) zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumianej jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców, z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych; oznacza to m.in.:
   a) budowę infrastruktury umożliwiającej transport ropy naftowej z innych regionów świata, w tym z regionu Morza Kaspijskiego w ramach projektu *Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej* (rurociąg Odessa - Brody[94] - Płock - Gdańsk), który mógłby po 2021 r. przesyłać 30 mln ton ropy rocznie,
   b) wspieranie działań w zakresie intensyfikacji poszukiwań i zwiększenia wydobycia krajowego, prowadzonych przez polskie firmy na lądzie i na szelfie Morza Bałtyckiego oraz poza granicami kraju,
   c) zabezpieczenie przewozów paliw drogą morską;
2) budowę magazynów ropy naftowej i paliw płynnych o pojemnościach zapewniających utrzymanie ciągłości dostaw, w szczególności w sytuacjach kryzysowych; dla województwa oznacza to m.in.:
   a) budowę drugiej nitki rurociągu paliwowego relacji *Gdańsk - Płock* oraz produktowego *Gdańsk - Płock*,
   b) rozbudowę infrastruktury przeładunkowej (Naftoport), bazy przetwórczej (Rafineria Lotos), bazy magazynowej (Dębogórze), bazy magazynowo-przeładunkowej (Siarkopol), pirsu morskiego Terminala Naftowego w Gdańsku, oraz poprawiającej lokalne bezpieczeństwo ekologiczne,
   c) zabezpieczenie możliwości budowy magazynów ropy, paliw i produktów petrochemicznych w strukturach solnych w pasmie Puck-Łeba, stanowiących strategiczny potencjał dla rozbudowy potencjału magazynowania ropy i paliw płynnych kraju w przyszłości.

3.11. Telekomunikacja

Opis stanu, ograniczenia

169. Podstawowym elementem przewodowej infrastruktury telekomunikacyjnej integrującej system łączności województwa z systemami zewnętrznymi są światłowodowe sieci szkieletowe. Za rozwojem sieci szkieletowych nie nadąża rozbudowa sieci dystrybucyjnych, zwłaszcza na obszarze gmin o niskiej gęstości zaludnienia, gdzie operatorzy komercyjni nie widzą uzasadnienia ekonomicznego budowy nowej infrastruktury.

170. W 2013 r. w 13% miejscowości w województwie żaden podmiot nie zadeklarował zasięgu sieci stacjonarnych i radiowych[95]. Stwarza to realne zagrożenie wykluczeniem cyfrowym dużych grup społecznych oraz uniemożliwia w tych rejonach rozwój usług świadczonych drogą elektroniczną. W związku z powyższym, w celu zmniejszenia skali tego zjawiska, istnieje potrzeba dalszej rozbudowy regionalnej dystrybucyjnej sieci telekomunikacyjnej.

171. Zasięgi sieci LTE 4G pokrywają niemal cały obszar województwa pomorskiego. Największa liczba operatorów obsługuje tereny miast i strefy intensywnej suburbanizacji wokół większych ośrodków, luki na mapach zasięgów działających operatorów dotyczą centralnej części dużych kompleksów leśnych oraz niewielkich obszarów o niekorzystnej dla propagacji fal bezprzewodowego przesyłu danych w standardzie LTE topografii terenu (pojezierza, wzgórza morenowe).

172. Gminy powiatu bytowskiego, północnej części powiatu człuchowskiego, zachodniej części powiatu kościerskiego i południowej części powiatu starogardzkiego klasyfikowane są do kategorii[96] gmin, w których koszty budowy infrastruktury zapewniającej dostęp do szerokopasmowego Internetu są najwyższe i przekraczają 10.000 zł na jednego mieszkańca.

173. Problemem, który w dalszym ciągu występuje, jest brak dostępu znacznych obszarów zachodniej i południowo-zachodniej części województwa do telewizji regionalnej (TVP Gdańsk).

174. Potencjalne ograniczenia w użytkowaniu terenu, w tym budowy urządzeń radiotelekomunikacyjnych, związane są z lokalizacją na obszarze województwa Bazy Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie (gm. Słupsk) oraz budową *90-m Radioteleskopu Hevelius* w gminie Osie (woj. kujawsko-pomorskie), tuż przy granicy z pomorskim (będzie wymagało zachowania strefy ciszy radiowej także na obszarze gm. Osiek).

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

[95] *Raport pokrycia terytorium RP istniejąca infrastrukturą telekomunikacyjną, zrealizowanymi w 2013 r. i planowanymi w 2014 r. inwestycjami oraz budynkami umożliwiającymi kolokację*, UKE, Warszawa 2014.

[96] Według Narodowego Planu Cyfryzacji przygotowanego przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji w 2014 r.

3.12. System ochrony środowiska

Zasoby, stan i zagrożenia środowiska

Różnorodność biologiczna

175. Strukturalnymi elementami przestrzeni województwa, gwarantującymi zachowanie różnorodności biologicznej środowiska, są różnorodne siedliska, płaty i łączące je korytarze ekologiczne oraz obszary prawnie chronione, współtworzące sieć ekologiczną województwa.

176. W wyniku zagospodarowania przestrzennego i rozwijającego się silnie zjawiska suburbanizacji w otoczeniu Trójmiasta, tereny przyrodnicze (Trójmiejski Park Krajobrazowy i pasa wybrzeża morskiego) zostały w znacznym stopniu odcięte od ich zaplecza przyrodniczego na terenach pojeziernych i pozbawione ciągłości przyrodniczej struktur ekologicznych. Pozostałe, niewielkie i wąskie pasma o cechach naturalnych zagrożone są dalszym zainwestowaniem i bez objęcia ich ochroną, nie gwarantują zachowania ciągłości i funkcji korytarzy migracyjnych. W strukturze OM istnieje wciąż duża liczba drobnych, ale cennych przyrodniczo obszarów (występowania siedlisk i gatunków) nie objętych dotychczas ochroną, a stanowiących elementy istotne dla zachowania różnorodności biologicznej regionu.

Lasy

177. Grunty leśne w granicach województwa stanowią 37,2% powierzchni województwa (średnia krajowa 29,9%). Tereny leśne[97] przeważają w powiatach położonych w zachodniej i południowo-zachodniej części regionu – tj.: bytowskim, człuchowskim i chojnickim (powyżej 50% pow. powiatu), znacznym udziałem lasów (powyżej 40%) charakteryzują się także powiaty: lęborski, kościerski, starogardzki, wejherowski oraz Sopot i Gdynia.

178. Lasy położone w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i na terenach intensywnie użytkowanych turystycznie w największym stopniu narażone są na zagrożenia antropogeniczne, związane z wpływem zanieczyszczeń drogą powietrzną oraz intensywną penetracją, która powoduje wydeptywanie siedlisk i roślin, płoszenie zwierząt, zaśmiecanie terenu i zwiększone zagrożenie pożarowe.

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

Gleby

180. Gleby województwa charakteryzuje duże przestrzenne zróżnicowanie pod względem wartości użytkowej:

1) najwartościowsze gleby (klas I, II i III) dominują w powiatach: malborskim (87% użytków rolnych), nowodworskim (84%), tczewskim (56%), sztumskim (50%) i gdańskim (49%);
2) średniej przydatności dla rolnictwa (kl. IV) zajmują ok. 40-50% użytków rolnych w powiatach: słupskim, kwidzyńskim, człuchowskim, lęborskim, puckim, wejherowskim, chojnickim i sztumskim;
3) użytki rolne słabe i bardzo słabe (kl. V-VI) przeważają w powiatach: kartuskim (76% użytków rolnych), kościerskim (71%) i bytowskim (55%), ich stosunkowo wysoki udział zaznacza się także w powiatach: wejherowskim (48%), człuchowskim (45%) i chojnickim (42%);
4) gleby rolne przeznaczone do zalesienia występują przede wszystkim w powiatach: bytowskim (4% użytków rolnych) i chojnickim (2%).

Wody (zagadnienia ogólne)

181. Ponad 90% powierzchni województwa położona jest w *Regionie wodnym Dolnej Wisły*, a pozostała w *Regionie wodnym Warty* oraz *Regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego*. W zakresie gospodarowania wodami znajdującymi się na obszarze województwa podstawowe dokumenty stanowią plany gospodarowania wodami na

[97] Większość (88,2%) lasów w województwie *pozostaje we własności Skarbu Państwa*. Tylko 11,3% lasów stanowi własność prywatną, a zaledwie 0,5% własność gminną. *Wielkoobszarowa inwentaryzacja stanu lasów w Polsce. Wyniki za okres 2009-2013*, 2014, BULiGL, Sękocin Stary.

obszarze dorzeczy: *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*[98] i *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry*[99]. Sporządzone zostały projekty aktualizacji wymienionych dokumentów. Zgodnie z planami gospodarowania wodami:

1) w granicach województwa znajduje się (w całości lub częściowo):
   a) 245 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP) rzecznych,
   b) 155 JCWP jeziornych;
2) w granicach województwa i na przyległych wodach Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej wyznaczono:
   a) 5 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych Przejściowych,
   b) 6 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych Przybrzeżnych (wzdłuż północnej granicy województwa);
3) zgodnie z podziałem obowiązującym w latach 2016-2022 w zakresie Jednolitych Części Wód Podziemnych, w granicach województwa znajduje się (w tym częściowo) 18 spośród 172 JCWPd wyznaczonych na obszarze Polski.

Wody płynące

182. Wśród rzek regionu, największymi zasobami wodnymi, wyrażonymi średnim rocznym przepływem rzecznym w przekrojach ujściowych dysponuje Wisła (1.046,0 m^3/s), a dalej kolejno Słupia (19,54 m^3/s) i Łeba (11,73 m^3/s).

183. Stan ogólny JCWP płynących, oceniany z uwzględnieniem dodatkowych wymogów wynikających z ich położenia w obszarach chronionych[100], jest najczęściej zły, a do głównych czynników mających wpływ na ten stan można zaliczyć oddziaływania:

1) punktowe, w tym: gospodarka komunalna (w tym zrzuty ścieków), przemysł (w tym przetwórstwa ropy naftowej, zakładów chemii organicznej i nieorganicznej, produkcji papieru, przemysłu tekstylnego, produkcji żywności, stoczni), porty, wody opadowe i roztopowe, hodowla ryb (stawy rybne), składowiska odpadów, zrzuty wód związanych z działalnością człowieka (wody zasolone, chłodnicze);
2) obszarowe, w tym: rolnictwo (powszechnie stosowane nawozy - naturalne i mineralne - oraz hodowla zwierząt), ścieki pochodzące od ludności niekorzystającej z systemu kanalizacji sanitarnej (rozproszona zabudowa wiejska oraz rekreacyjna), depozycja atmosferyczna.

184. Za wody wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych uznane zostały wody powierzchniowe[101]:

1) Drybok (na terenie gmin: Subkowy i Pelplin);
2) Janki (na terenie gmin: Bobowo, Gniew, Morzeszczyn, Skórcz i Smętowo Graniczne);
3) dopływu spod Piaseczna (na terenie gminy Gniew);
4) rzeki Młynówka Malborska i jeziora Dąbrówka (na terenie gmin: Stary Targ i Sztum);

a ponadto[102]:

5) rzeki Kanał Granicznik (na terenie gmin wiejskich: Subkowy, Pelplin i Gniew);
6) rzeki Motławy (na terenie gmin wiejskich: Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Pszczółki, Tczew);
7) rzeki Węgiermucy (na terenie gmin wiejskich: Starogard Gdański, Bobowo, Skórcz, Pelplin);
8) rzeki Struga Młyńska (na terenie gmin wiejskich: Gniew, Smętowo Graniczne);
9) rzeki Stary Nogat (na terenie gmin wiejskich Ryjewo i Kwidzyn)[103].

---

[98] M.P. 2011 r. Nr 40 poz. 452.

[99] M.P. 2011 r. Nr 40 poz. 451.

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

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

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

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

Jeziora

185. Stan jakościowy wód jeziornych[104] często nie jest zadowalający, najczęściej obniżona kondycja i zagrożenia wynikają z:

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

186. Wiele jezior pozbawionych jest ekotonów brzegowych, otaczających zbiornik wodny od strony lądowej pasem szuwarów, krzewów i zadrzewień, pełniących funkcję filtracyjno-depozycyjną i ograniczających dopływ substancji eutrofizujących i zanieczyszczających do wód jeziora. Wśród jezior bardzo podatnych na degradację i zagrożonych utratą walorów są jeziora lobeliowe (ok. 130 w regionie), szczególnie cenne ze względu na gatunki roślin reliktowych.

Wody Bałtyku

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

188. Na koncentrację zanieczyszczeń narażona jest szczególnie Zatoka Gdańska, będąca bezpośrednim odbiornikiem ładunków zanieczyszczeń, dopływających głównie rzekami, w tym w szczególności Wisłą – ładunki zanieczyszczeń, które niesie Wisła w dużej mierze pochodzą z głębi kraju, jednakże odcinkiem najintensywniejszego dopływu substancji biogennych do morza jest ostatnie 200 km biegu rzeki[105]. Na zanieczyszczenie szczególnie podatny jest także akwen Zalewu Wiślanego, dla którego zasadniczym problemem są zdeponowane zanieczyszczenia na jego dnie oraz stały ich dopływ z Obwodu Kaliningradzkiego.

189. Dla ochrony wód morskich istotne są i będą działania podejmowane na lądzie, przyczyniające się do zahamowania erozji wodnej, zwłaszcza w pasie pojezierzy oraz zwiększenia retencyjności i jednocześnie zmniejszenia zagrożeń podtopieniami i powodziami, w tym na obszarze Gdańska[106].

Kąpieliska i miejsca do kąpieli

190. Województwo wyróżnia się największą ilością zorganizowanych kąpielisk i miejsc wykorzystywanych do kąpieli[107]. Stan wód w kąpieliskach i miejscach wykorzystywanych do kąpieli na ogół odpowiada wymaganiom sanitarnym, zdarza się, że wody nie odpowiadają wymaganiom sanitarnym z powodu zakwitu sinic.

Wody podziemne

191. Zasoby eksploatacyjne wód podziemnych w regionie utrzymują się na przestrzeni ostatnich lat na zbliżonym poziomie – ok. 1.440 hm^3/rok. Stopień wykorzystania dostępnych do zagospodarowania zasobów wód podziemnych w granicach

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

[105] Wstępna ocena stanu środowiska wód morskich polskiej strefy Morza Bałtyckiego, GIOŚ Warszawa.

[106] Zadania zmierzające do ograniczenia erozji wodnej oraz zwiększenia retencyjności określa projekt Krajowego Programu Ochrony Wód Morskich w działaniach: „KTM2_4e: Przeciwdziałanie powierzchniowej erozji wodnej na styku pól i wód śródlądowych", przewidziane do realizacji na terenach narażonych na erozję, w tym w szczególności w pasie pojezierzy, „KTM1_5: Rozpoznanie techniczno-ekonomicznej wykonalności ograniczenia ładunku biogenów odprowadzanego z wielkich aglomeracji kanalizacją deszczową", obejmujące m.in. rozpoznanie technicznych możliwości większego wykorzystania istniejących naturalnych i sztucznych struktur, takich jak zagłębienia bezodpływowe, doliny, stawy, nisko położone tereny zielone itp. do retencji i/lub oczyszczania ścieków opadowych na drodze filtracji mechanicznej i biofiltracji, a także do celów gospodarczych (np. uprawa roślin energetycznych) wraz z opracowaniem techniczno-ekonomicznych założeń wykorzystania większych naturalnych i sztucznych struktur do retencji i/lub oczyszczania ścieków opadowych. Poza wymienionymi, projekt Program przewiduje m.in. działanie KTM4_1 Redukcja emisji fosforu z hałdy fosfogipsów w Wiślince.

[107] W 2013 r. funkcjonowało 67 kąpielisk, w tym 52 kąpieliska morskie i 15 śródlądowych oraz 123 miejsca wykorzystywane do kąpieli.

województwa na ogół nie przekracza 30%[108], rezerwy wód podziemnych występują obecnie m.in. na ujęciach komunalnych Gdańska i Sopotu.

192. W granicach województwa znajduje się 18 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP)[109], stanowiących strategiczne źródło zaopatrzenia mieszkańców regionu w wodę do picia, sześć GZWP rozciąga się na tereny województw sąsiednich.

193. Do zbiorników o największych szacunkowych zasobach dyspozycyjnych zaliczają się GZWP 107 *Pradolina rzeki Łeby*, GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*, GZWP 117 *Zbiornik Międzymorenowy Bytów*. Pod względem dużej wydajności wodnej, mierzonej modułem zasobów dyspozycyjnych, wyróżniają się: GZWP 109 *Dolina Kopalna Żarnowiec*, GZWP 203 *Dolina Letniki*, GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*, GZWP 112 *Żuławy Gdańskie* i GZWP 107 *Pradolina rzeki Łeby*. Obok głównych zbiorników wód podziemnych, w rejonie Słupska udokumentowano 2 Lokalne Zbiorniki Wód Podziemnych (LZWP). Do najbardziej narażonych na zagrożenia typu:

1) antropogenicznego, związanego z intensywnym zainwestowaniem rejonu Trójmiasta, należą GZWP 112 *Żuławy Gdańskie* i GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*, na których usytuowane są ujęcia wody (Redy, Rumi, Gdyni, Sopotu i Gdańska);

2) antropogenicznego pochodzenia rolniczego, związanego zwłaszcza z intensywną uprawą roślin w gminach Główczyce i Damnica, należą GZWP 115 *Zbiornik Międzymorenowy Łupawa* oraz GZWP 107 *Pradolina rzeki Łeby*.

194. Zgodnie z projektem *Aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły,* w woj. pomorskim w latach 2016-2022 planuje się ustanowić obszary ochronne GZWP 112 *Żuławy Gdańskie* i GZWP 110 *Pradolina Kaszuby i rzeka Reda*[110].

195. Wyniki badań monitoringu regionalnego i krajowego wskazują na obniżoną jakość wód podziemnych w obrębie Żuław, Mierzei Wiślanej i Doliny Dolnej Wisły oraz w środkowej części pasa nadmorskiego, przy czym słabsza jakość wód nie zawsze wynika z oddziaływań antropogenicznych, ale wiąże się z obecnością zanieczyszczeń geogenicznych, przejawiających się nadmierną ilością manganu, żelaza, amoniaku, żelaza, fluorków[111].

196. Na terenie województwa zidentyfikowano 3 obszary deficytowe, o ograniczonej dostępności zasobów wód podziemnych, są to:

1) rejon Żuław Wiślanych, w obrębie gmin: Nowy Staw, Nowy Dwór Gdański i Ostaszewo wraz z obszarami miejskimi Nowego Stawu i Nowego Dworu Gdańskiego (wielkość dostępnych zasobów jest znacznie ograniczona z uwagi na złą jakość wód);

2) rejon Słowińskiego Parku Narodowego (SPN) w obrębie miasta Łeby, gmin Wicko i Smołdzino (dostępność zasobów ogranicza zła jakość wód oraz nakaz ochrony ekosystemów wodnych i lądowych SPN);

3) Mierzeja Helska (dostępne zasoby wód mogą zapewnić jedynie pokrycie bieżących potrzeb miasta Hel, brak jest istotnych rezerw umożliwiających rozwój miasta);

4) do obszarów deficytowych można zaliczyć również miasto Słupsk, gdzie wielkość zasobów wód ograniczają strefy wód zasolonych, które przenikają z głębokiego podłoża, a także miasto Gdańsk, którego dynamiczny rozwój może oznaczać zwiększony pobór wód z ujęć spoza miasta.

197. Warstwy wodonośne w pasie Wybrzeża, zwłaszcza w rejonie Łeby, Rowów, a także Gdańska[112], zagrożone są ingresją wód morskich, spowodowaną oraz nasilającą się wraz z nadmierną eksploatacją wód podziemnych, odwodnieniem

[108] Tylko w zlewni bilansowej G-18 Redy - Piaśnicy utrzymuje się na poziomie wyższym, tj. w przedziale 30-60%; Mapa stopnia wykorzystania dostępnych do zagospodarowania zasobów wód podziemnych [w: Piotr Herbich i in., Stan i stopień wykorzystania dostępnych do zagospodarowania zasobów wód podziemnych w Polsce, Biuletyn Państwowego Instytutu Geologicznego 445: 193 – 192 z 2011 r.].

[109] Wszystkie zbiorniki zostały udokumentowane (na podstawie informacji pochodzących z Centralnej Bazy Danych Geologicznych, http://dm.pgi.gov.pl).

[110] W zatwierdzonych dokumentacjach hydrogeologicznych/dodatkach do dokumentacji, sporządzonych w celu określenia warunków hydrogeologicznych związanych z zamierzonym ustanawianiem obszarów ochronnych, znajdują się propozycje w zakresie projektowanych obszarów ochronnych dla innych Zbiorników: GZWP 118, GZWP 210, GZWP 120. Nie są one planowane do ustanowienia w okresie 2016-2022.

[111] Wśród wód podziemnych województwa pomorskiego badanych w ramach monitoringu operacyjnego w latach 2010-2014 przez WIOŚ w Gdańsku, niezadowalającą lub złą jakość w zakresie elementów fizykochemicznych i słaby stan chemiczny stwierdzono: w Malborku – wodociąg miejski (w 2010 i 2011 r.), na ujęciu miejskim w Sztumie (nr 8 w 2010 r. i nr 5a w 2011 r.), w Rowach – OW Columbus (w 2010 r. i w latach 2012-2014), w Gdańsku – Czarny Dwór (nr K-1 w 2012 r. i nr M-8a w 2010 r.), Krakowiec (2011 oraz w 2014 – jako stężenia geogeniczne, nieuwzględnione w klasyfikacji), na ujęciu miejskim Rumi (w latach 2010-2011), Redy – ujęcie Kazimierz (w 2010 r.) oraz na ujęciu wiejskim w Strzebielinie (w 2010 r.), ponadto w 2014 r. niezadawalającą jakość wód stwierdzono na ujęciu miejskim Kamionka w powiecie kwidzyńskim (stężenie geogeniczne amoniaku, nieuwzględnione w klasyfikacji); na podstawie Raportów o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2012 r., 2013 i 2014 r. (Gdańsk 2013, 2014, 2015).

[112] W ostatnich latach w Gdańsku zaobserwowano wysłodzenie wód w rejonie Martwej Wisły i ujęcia Czarny Dwór. Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2012 r (Gdańsk 2013).

nadmorskich nizin i wzrostem poziomu morza, natomiast Żuławy Wiślane naturalnie narażone są na proces ascenzji wód słonych z głębszych poziomów. Zjawisko to, obserwowane także w innych rejonach województwa[113], spowodowane jest nadmierną eksploatacją wód podziemnych lub niewłaściwą likwidacją otworów badawczych i studziennych.

Powietrze

198. Wyniki pomiarów monitoringowych z ostatnich lat, prowadzone dla dwóch stref: *aglomeracji trójmiejskiej* i *strefy pomorskiej*, ocenianych pod kątem ochrony zdrowia, wskazują na niedotrzymywanie niektórych standardów jakości powietrza.

199. Niekorzystny stan powietrza, stwierdzony przekroczeniami poziomu docelowego *benzo(a)pirenu* oraz średniodobowego pyłu zawieszonego PM10, związany jest głównie ze znaczącym udziałem spalania paliw dla celów grzewczych w piecach i kotłach na paliwo stałe (węgiel, drewno itp.), kolejne miejsce zajmują transport (zwłaszcza emisja niska powodowana intensywnym ruchem pojazdów w centrach miast) oraz przemysł (zakłady przemysłowe, ciepłownie i elektrownie).

200. Pozytywnym aspektem jakościowym jest to, że w obu strefach spełnione są normy w zakresie stężenia w powietrzu CO i NO_2 oraz benzenu, arsenu, ołowiu, kadmu i niklu.

Zagrożenia naturalne, w tym związane ze zmianami klimatycznymi

201. Do ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych na obszarze województwa, z którymi wiążą się szczególne zagrożenia oraz ograniczenia (także wyzwania) dla gospodarki i w zakresie zagospodarowania przestrzennego, należą:

1) intensywne opady mogące generować nagłe powodzie w skali lokalnej, na które narażone są zwłaszcza 2 obszary, w których odnotowano częste występowanie tego zjawiska:
   a) pas wybrzeża od Gdańska do Redy,
   b) zlewnia środkowej Wierzycy w rejonie Starogardu Gdańskiego;
2) występowanie wiatru o dużych prędkościach, wywołującego wezbrania sztormowe na morzu i przy wiatrach północnych wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu (tzw. cofka) oraz silną abrazję brzegu;
3) podnoszenie się poziomu morza - zmiany te są długofalowe i przynoszą negatywne efekty w postaci niszczenia strefy brzegowej, szczególnie na osuwających się odcinkach klifowych; zmiany poziomu morza potencjalnie mogą powodować niszczenie odcinków plaż, przelewy i zatapianie zaplecza, erozję wydm oraz zniszczenia infrastruktury technicznej – w tym przeciwpowodziowej;
4) powodzie, występujące od strony morza, rzeki Wisły oraz wszystkich rzek i kanałów; na zjawisko powodzi szczególnie narażone są Żuławy Wiślane, fragmenty Gdańska, Półwysep Helski oraz tereny położone w dolinach rzek uchodzących do otwartego morza i Zatoki Gdańskiej;
5) fale upałów i związane z nimi susze hydrologiczne i rolnicze, których efektem mogą być ograniczenia w zakresie zaopatrzenia ludności i gospodarki w wodę oraz obniżenie pierwszego poziomu wód gruntowych, zwłaszcza w obrębie obszarów najbardziej podatnych na ograniczone zasilanie infiltracyjne, tj. Borów Tucholskich, niewielkich enklaw wydm nadmorskich w Słowińskim Parku Narodowym oraz Mierzei Helskiej i Wiślanej;

202. Występowanie jednocześnie więcej niż jednego ze wskazanych powyżej zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych znacznie potęguje ich negatywne skutki. Do zjawisk, których skutki bywają katastrofalne, zaliczają się osuwiska, mogące się uaktywnić zwłaszcza na czynnych odcinkach klifowych brzegów morskich oraz w obrębie północnej i północno-wschodniej krawędzi wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego (m.in. w Gdańsku) oraz na obu krawędziach Doliny Dolnej Wisły. Przestrzennie i w zakresie obserwowanych tendencji istotne jest, że:

1) w bazie z 2005 r., zawierającej 101 osuwisk zarejestrowanych na terenie województwa[114], wykazujących aktywność coroczną lub mało aktywnych, które wykazują zmiany w cyklu wieloletnim, najwięcej zlokalizowanych było w powiatach: puckim (49), słupskim (20), Gdańsku (13), tczewskim (7) i kartuskim (5), a tylko po 2 osuwiska w powiecie malborskim i starogardzkim oraz po jednym w Gdyni, powiecie kwidzyńskim i wejherowskim;

[113] Zjawisko ascenzji zaobserwowano m.in. w Słupsku, okolicach jeziora Gardno, Łebsko i Żarnowieckiego. Duża intensywność poboru wód spowodowała w przeszłości negatywne procesy (leje depresyjne) nie tylko na skalę lokalną (Lębork, Wejherowo), ale i regionalną (Gdańsk, Sopot, Słupsk). Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2012 r (Gdańsk 2013).

[114] Rejestracja i inwentaryzacja naturalnych zagrożeń geologicznych na terenie całego kraju. AGH Kraków, 2005.

2) bardziej aktualne i szczegółowe dane dla Gdyni wskazują na występowanie łącznie 57 osuwisk aktywnych i okresowo aktywnych, z kolei, na terenie Gdańska zinwentaryzowano 96 osuwisk i 169 terenów zagrożonych ruchami masowymi[115];

3) spośród 101 osuwisk zarejestrowanych na terenie województwa, wykazujących aktywność coroczną lub mało aktywnych, które wykazują zmiany w cyklu wieloletnim, najwięcej zlokalizowanych jest w powiatach: puckim (49), słupskim (20), Gdańsku (13[116]), tczewskim (7) i kartuskim (5). Po 2 osuwiska zarejestrowano w powiecie malborskim i starogardzkim oraz po jednym w Gdyni, powiecie kwidzyńskim i wejherowskim;

4) skala zagrożenia osuwiskami na obszarze województwa wzrasta, nie tylko z przyczyn naturalnych (m.in. jako skutek zmian klimatycznych i nasilenia się zjawisk ekstremalnych), ale również w wyniku działalności człowieka.

Uciążliwości, zagrożenia antropogeniczne

203. Poważną uciążliwość stanowi hałas komunikacyjny, w tym na obszarach:

1) wzdłuż odcinków dróg krajowych[117]: 6, S6, 7, 20, 21, 22, 25, 55, 91;

2) wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich[118] nr: 211, 214, 216, 218, 221, 222, 224, 515;

3) wzdłuż odcinków linii kolejowych[119] nr: 9, 131, 202, 260;

4) lotnisk: Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku[120], lotnisk wojskowych w Pruszczu Gdańskim i Królewie Malborskim.

204. Poważnym potencjalnym zagrożeniem jest transport kolejowy ładunków niebezpiecznych prowadzony przez Trójmiasto, jednakże przy zachowaniu procedur, transport ładunków niebezpiecznych, w tym do i z portów Trójmiasta, odbywa się bezpiecznie.

205. Badania monitoringowe poziomu pól elektromagnetycznych w środowisku nie wykazują przekroczeń dopuszczalnych wielkości pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludzi.

206. Istotnym uwarunkowaniem użytkowania terenu w zakresie promieniowania elektromagnetycznego będzie instalacja Bazy Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowe (gm. Słupsk). Ograniczenie dotyczyć będzie zakazu użytkowania nadajników elektromagnetycznych (powyżej 3 V/m wartości skutecznej dla wszystkich częstotliwości od 9 kHz do 300 GHz).

207. W granicach województwa znajdują się 24 zakłady zaliczone do grupy zwiększonego albo dużego ryzyka poważnej awarii, wśród nich jest 11 zakładów o dużym ryzyku[121], w tym 6 koncentruje się w Trójmieście i sąsiadującej z Gdynią gminie Kosakowo.

208. Duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii dotyczy terenów położonych wzdłuż przebiegu najważniejszych szlaków komunikacyjnych (dróg i linii kolejowych) oraz rurociągów (ropociągów i gazociągów).

209. Na terenie województwa, w związku z funkcjonowaniem obiektów uciążliwych dla środowiska, utworzono 3 obszary ograniczonego użytkowania, w których obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów. Są to obszary:

1) wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku[122];

2) wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim (gm. Stare Pole)[123, 124];

---

[115] *Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska*, PIG PIB Oddział Geologii Morza w Gdańsku, 2011.

[116] Na terenie miasta Gdańsk w 2011 r. zinwentaryzowano 96 osuwisk i 169 terenów zagrożonych ruchami masowymi (*Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska*, PIG PIB Oddział Geologii Morza w Gdańsku, 2011).

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

[118] W 2013 r. zostały sporządzone mapy akustyczne dla odcinków dróg wojewódzkich o natężeniu ruchu powyżej 3 mln. pojazdów rocznie.

[119] Pomiary hałasu dla wybranych odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30.000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r. na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

[121] Zakładami Dużego Ryzyka są: w Gdańsku – *PERN Przyjaźń S.A.* Baza w Gdańsku, *Gaspol S.A.*, *Gdański Terminal LPG*, *Grupa LOTOS S.A.*, *GASTEN S.A. Morski Terminal LPG Port Gdynia*, *Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o.* Baza Paliw Płynnych nr 21 w Dębogórzu, *PGNiG S.A. Podziemny Magazyn Gazu Kosakowo*, *International Paper Kwidzyn Sp. z o.o.* w Kwidzynie, Zakłady Farmaceutyczne *Polpharma S.A.* w Starogardzie Gdańskim, *Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o.* Baza Paliw Nr 20 Ugoszcz, *Polski Gaz S.A.*, *Rozlewnia Gazu Płynnego Polski Gaz S.A.* w Ugoszczy; AmeriGas Polska Sp. z. o.o. TERMINAL LPG w Sąpolnie.

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

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

3) w obrębie skrzyżowania DK nr 20 (Kościerzyna - Gdynia) z drogą powiatową nr 10212 (Miszewo - Gdańsk) oraz z drogą powiatową nr 10211 (Przodkowo - Leźno) o zasięgu 89 m od osi jezdni drogi krajowej[125].

210. Na obszarze województwa przybywa gruntów zdewastowanych i zdegradowanych, a działania polegające na rekultywacji, czyli nadaniu lub przywróceniu gruntom zdegradowanym albo zdewastowanym wartości użytkowych lub przyrodniczych, nie są wystarczające i odpowiednie do potrzeb[126].

211. Ograniczenia wymaga pozyskiwanie kruszywa z wydm, szczególnie z zaplecza pierwszego wału wydmowego.

3.13. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych

Ochrona zasobów środowiska

212. Grunty leśne podlegają ochronie na mocy *ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych* z 1995 r.[127], polegającej na ograniczeniu przeznaczania ich na cele nieleśne. Dodatkowo część zbiorowisk leśnych wyłączona jest z funkcji produkcyjnych, ze względu na pełnione funkcje ochronne: w województwie lasy ochronne w różnych kategoriach ochronności (ochrony wód, gleb, walorów rekreacyjnych w granicach i w otoczeniu dużych miast, drzewostanów nasiennych lub ostoi zwierząt i stanowisk roślin podlegających ochronie gatunkowej, a także walorów uzdrowiskowych) zajmują powierzchnię 184.041 ha[128].

213. Ochrona gruntów rolnych polegająca na ograniczaniu zmiany ich przeznaczenia na cele nierolnicze i nieleśne dotyczy zwłaszcza gruntów najwyżej sklasyfikowanych, tj. klas bonitacyjnych I-III, a te koncentrują się przede wszystkim na Żuławach Wiślanych, Powiślu oraz Równinie Słupskiej i Wysoczyźnie Damnickiej.

214. Ochrona wód polega na zapewnieniu jak najlepszej ich jakości, w tym utrzymywaniu ilości wody na poziomie zapewniającym ochronę równowagi biologicznej. Do obszarów szczególnie chronionych w województwie zgodnie z ustawą *Prawo Wodne*[129], należą:

1) jednolite części wód (JCW) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia;
2) obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (obejmują wody powierzchniowe do bytowania ryb łososiowatych i karpiowatych w warunkach naturalnych oraz umożliwiające migrację ryb, zgodnie z wykazami dyrektorów RZGW);
3) jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych (obejmują wody przejściowe i przybrzeżne oraz śródlądowe, w których zlokalizowane są kąpieliska);
4) obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych,
5) obszary narażone na zanieczyszczenia związkami azotu, pochodzącymi ze źródeł rolniczych (OSN);
6) obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, ustanowionych w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie (obejmują obszary Natura 2000).

215. Dotychczas nie zostały usankcjonowane prawnie obszary ochronne udokumentowanych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, podlegają natomiast szczególnej ochronie zasoby wodne w rejonie 19 ujęć wody, dla których utworzono strefy ochrony pośredniej (szerzej w pkt 123).

216. Ochrona złóż kopalin polega na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin, w tym kopalin towarzyszących.

217. W zakresie ochrony powietrza obowiązują programy przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego dla *strefy pomorskiej*[130] i *strefy aglomeracji trójmiejskiej*[131].

---

[124] Aktualnie Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego prowadzi procedurę zmiany granic obszaru.

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

[126] W 2012 r. powierzchnia gruntów zdewastowanych, tj. takich, które całkowicie utraciły wartość użytkową wyniosła w województwie 2.455 ha, a gruntów zdegradowanych, tj. takich, których wartość użytkowa rolnicza lub leśna zmalała, w szczególności w wyniku pogorszenia warunków przyrodniczych albo wskutek zmian środowiska oraz działalności przemysłowej, a także wadliwej działalności rolniczej – 605 ha. Powierzchnia gruntów zrekultywowanych w 2012 r. wyniosła 74 ha.

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

[128] Stan na 2012 r.

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

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

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

218. W zakresie ochrony środowiska przed hałasem obowiązują programy przyjęte dla:
   1) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków dróg krajowych i ekspresowych[132];
   2) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków linii kolejowych[133];
   3) terenów poza aglomeracjami w województwie, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich oraz wzdłuż odcinków dróg krajowych, wojewódzkich i gminnych na terenie miasta Słupska;
   4) miast: Gdyni[134] i Gdańska[135].
219. Walory uzdrowiskowe są wykorzystywane i podlegają ochronie w uzdrowiskach statutowych: Ustka (na terenie miasta Ustka i gminy Ustka) i Sopot (w granicach miasta Sopotu), w granicach uzdrowisk obowiązują strefy ochronne (A, B, C)[136].
220. Brzeg morski w granicach województwa podlega ochronie w pasie nadbrzeżnym, który składa się z pasa technicznego obejmującego strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu[137] i pasa ochronnego obejmującego obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego. Od 2004 r. realizowany jest wieloletni *Program ochrony brzegów morskich*, który obejmuje obecnie działaniami technicznymi 160,1 km brzegu morskiego w granicach województwa.

Ochrona przyrody

221. Istotne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego wiążą się z występowaniem na obszarze województwa obszarów i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych, które podlegają ochronie w ramach ustawowych form ochrony przyrody.
222. Prawnej ochronie podlega łącznie, bez obszarów Natura 2000, 598 tys. ha, co stanowi 32,7% powierzchni województwa, a przy uwzględnieniu tych części obszarów Natura 2000, które nie pokrywają się z pozostałymi formami ochrony przyrody (parkami narodowymi, parkami krajobrazowymi, rezerwatami przyrody i obszarami chronionego krajobrazu), udział przyrodniczych obszarów chronionych w powierzchni województwa szacuje się na ok. 39,4%.
223. Istniejący system ochrony przyrody w województwie obejmuje następujące elementy:
   1) 2 parki narodowe - 26,2 tys. ha (1,4% pow. województwa);
   2) 132 rezerwaty przyrody - 8,8 tys. ha (0,48% pow. województwa[138]);
   3) 9 parków krajobrazowych - 167,8 tys. ha (9,2% pow. województwa, bez uwzględnienia powierzchni Nadmorskiego PK obejmującego wody morskie Zatoki Puckiej - 11,3 tys. ha);
   4) 44 obszary chronionego krajobrazu - 393,7 tys. ha (21,5% pow. województwa);
   5) Obszary Natura 2000 - obejmujące 103 obszary siedliskowe (zatwierdzone jako Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty), o łącznej powierzchni 176,8 tys. ha (9,7% pow. województwa) oraz 15 obszarów ptasich, w tym 2 rozciągające się na wody przybrzeżne Bałtyku. Ostoje ptasie w województwie obejmują łącznie 363,9 tys. ha (19,9% jego powierzchni); znaczna część obszarów wzajemnie się pokrywa - co w sumie daje ok. 23,4% pow. województwa objętej ochroną – w powierzchni tej zlokalizowane są również pozostałe formy ochrony przyrody; bez pozostałych form ochrony przyrody, nowe obszary objęte ochroną w systemie Natura 2000, po 2004 r. stanowią 6,7% powierzchni województwa;
   6) 5 stanowisk dokumentacyjnych – 29,8 ha (0,001% pow. województwa[139]);
   7) 32 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe - 13,7 tys. ha (0,75% pow. województwa[140]);

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

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

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

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

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

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

[138] Informacje aktualizowane wg. danych RDOŚ na 31 grudnia 2014 r.

[139] Wg danych RDOŚ w Gdańsku, w województwie ustanowiono 7 stanowisk dokumentacyjnych o łącznej powierzchni 30,05 ha.

[140] Należy odnotować, że wg RDOŚ w województwie znajduje się 15 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, o łącznej powierzchni 16,6 tys. ha – tj. 0,91% powierzchni województwa.

8) 864 użytki ekologiczne – 4,1 tys. ha[141] (0,22% pow. województwa), należy jednak zaznaczyć, że dane o liczbie i powierzchni tych obiektów w województwie są bardzo rozbieżne;

9) 2.809 pomników przyrody, w tym: pojedyncze drzewa - 2.191, grupy drzew – 368, aleje pomnikowe - 36, głazy - 167, skałki/jaskinie - 1, pozostałe (krzewy, źródła, wodospady, wywierzyska, jary i inne) - 46.

224. Nie wszystkie obszary chronionego krajobrazu w obowiązujących obecnie granicach wypełniają przesłanki ustawowe, a pewna część obszarów chronionego krajobrazu prawdopodobnie utraciła walory, na podstawie których została objęta ochroną. Jednocześnie poza siecią obszarów chronionych znajduje się wiele obszarów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych, zatem wskazane są zmiany w przestrzennym rozkładzie obszarów chronionego krajobrazu, zwłaszcza w kierunku większego uwzględnienia w ich granicach korytarzy ekologicznych.

225. Ważne dla ochrony, trwałości i promocji zasobów przyrody jest objęcie niektórych obszarów chronionych międzynarodowymi formami ochrony i uznania ich walorów. Należą do nich:

1) 2 Światowe Rezerwaty Biosfery (ustanowione decyzją Międzynarodowej Rady Koordynacyjnej programu Człowiek i Biosfera UNESCO) – Słowiński (w 1997 r.) i Bory Tucholskie (w 2010 r.);

2) obszar Konwencji RAMSAR – Słowiński Park Narodowy (od 1995 r.), przy czym należy nadmienić, że w latach 2015-2018 planuje się wyznaczanie 6 kolejnych obszarów RAMSAR, w tym 3 w woj. pomorskim: Zalew Wiślany, Ujście Wisły, Dolina Dolnej Wisły;

3) 5 obiektów należących do systemu HELCOM MPA[142] (*Marine Protected Areas of the Baltic Sea*): PLH220023 Ostoja Słowińska (obszar pokrywający się ze Słowińskim Parkiem Narodowym); PLB220005 Zatoka Pucka (obszar pokrywający się w części z Nadmorskim Parkiem Krajobrazowym); PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana (obszar pokrywający się w części z Parkiem Krajobrazowym Mierzeja Wiślana) oraz nowo nominowane: PLB990002 Przybrzeżne Wody Bałtyku i PLB220004 Ujście Wisły.

3.14. Środowisko kulturowe i jego ochrona

Obszary i obiekty zabytkowe

226. Województwo charakteryzuje zróżnicowanie form i intensywności występowania obiektów dziedzictwa kulturowego. Jest to pozytywny efekt skomplikowanego procesu dziejowego oraz występujących warunków naturalnych, dominujących form użytkowania terenu, zasobności mieszkańców i dostępności trwałych materiałów budowlanych.

227. Na terenie województwa znajduje się 568 zabytków archeologicznych (ujętych w rejestrze zabytków), wśród których można wyróżnić 122 grodzisk, 2 stanowiska obrzędowe, 190 zespołów osadniczych, 2 miasta, 3 pozostałości budynków, 64 groby o własnej formie terenowej, 170 grobów płaskich i 13 obiektów gospodarczych[143].

228. Do szczególnie cennych i identyfikowanych stanowisk archeologicznych należą m.in.:

1) osady otwarte, np. Barłożno (gm. Skórcz), Brody Pomorskie (gm. Gniew), Owidz (gm. Starogard Gdański), Ulkowy (gm. Pszczółki), Nadole (gm. Gniewino) oraz zespoły osadnictwa, np. wczesnośredniowieczne z terenów gminy Damnica (osady, grodziska, cmentarzyska kurhanowe);

2) grodziska w granicach Sopotu (m.) oraz w miejscowościach, m.in. Ciecholubie/Obłęża, Pustowa, (gm. Kępice), Równo, Gałęzinowa (gm. Słupsk), Leśno (gm. Brusy), Stążki (gm. Mikołajki Pomorskie), Białogarda (gm. Wicko), zespół grodowo-osadniczy wraz z przeprawą mostową na wyspie na jeziorze Bobięcińskim Wielkim (gm. Miastko) oraz zespół grodowo-osadniczy wraz z cmentarzyskiem kurhanowym na terenie rezerwatu przyrody „Grodzisko Runowo" (gm. Potęgowo);

3) cmentarzyska (płaskie, kurhanowe, grobowce megalityczne), np. grobowce megalityczne ze schyłkowego neolitu związane z kulturą pucharów lejkowatych w Łupawie (gm. Potęgowo), Jodłownie (gm. Przywidz), cmentarzyska kurhanowe w miejscowościach m.in.: Odry (gm. Czersk) i Leśno (gm. Brusy), Węsiory, Grzybnica (gm. Sulęczyno),

[141] W Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody GDOŚ zarejestrowanych jest 385 użytków (stan na 31 grudnia 2014 r.), z kolei RDOŚ w Gdańsku podaje informację o 732 użytkach, zaś w Systemie Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego (stan w 2014 r.), na podstawie publikacji w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego (oraz wcześniejszych aktów z obszarów woj. bydgoskiego i słupskiego) odnotowano powołanie łącznie 670 użytków.

[142] 31 grudnia 2009 r., w odpowiedzi na apel Sekretariatu Konwencji Helsińskiej, Minister Środowiska nominował morskie obszary Natura 2000 jako obszary BSPA (obecnie MPA). Jednocześnie przekazano uaktualnione granice obszarów Natura 2000, pokrywających się z nominowanymi wcześniej (http://www.gdos.gov.pl/nominacja-baltyckich-obszarow-chronionych).

[143] Na podstawie danych przekazanych przez Narodowy Instytut Dziedzictwa. Aktualny rejestr oraz ewidencja zabytków archeologicznych województwa pomorskiego znajduje się na stronie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków: http://www.ochronazabytkow.gda.pl [sierpień 2016]. W wojewódzkiej ewidencji zabytków archeologicznych znajduje się około 22 tys. stanowisk archeologicznych.

Strzyżyna (gm. Damnica), Chrząstkowa, Barkocina (gm. Człuchów), cmentarzyska z okresu wpływów rzymskich z miejscowości Czarnówka (gm. Nowa Wieś Lęborska) oraz cmentarzyska grobów skrzynkowych w gminach: Chmielno, Pruszcz Gdański, Pelplin, Stężyca.

229. W Wojewódzkim Rejestrze Zabytków (nieruchomych) (stan na 16 sierpnia 2016 r.) znajdowało się 1.986 obiektów, wpisanych pod 1.929 numerami rejestru[144]. Do charakterystycznych należą:

1) zabytkowe założenia miast i wsi z okresu średniowiecznych lokacji, a także te powstałe w późniejszych okresach, na ogół dobrze zachowane, do których należą:

a) układ urbanistyczny miasta Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji, układ urbanistyczny Starej Oliwy wraz z zespołem Potoku Oliwskiego, a także osada w Nowym Porcie, układ urbanistyczno-krajobrazowy Sopotu oraz historyczny układ urbanistyczny śródmieścia oraz Kamiennej Góry w Gdyni, układy urbanistycznych miast lokowanych w średniowieczu: Bytów, Chojnice, Człuchów, Gniew, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Nowy Staw, Lębork, Malbork, Pelplin, Prabuty, Puck, Słupsk, Skarszewy, Skórcz, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka oraz układ urbanistyczny miasta nowożytnego w Wejherowie,

b) układy ruralistyczne reprezentowane przez: wsie żuławskie: Żuławki i Drewnica (gm. Stegna), wsie rybackie: Jastarnia, Bór, Kuźnica (m. Jastarnia), Orłowo (m. Gdynia), wieś kurortową Krynica Morska, wieś przyklasztorną (Żukowo), wsie z charakterystyczną architekturą szachulcową: Swołowo (gm. Słupsk), pozostałe historyczne układy wsi: Trąbki Wielkie, Góra (gm. Wejherowo), Nowa Wioska (gm. Gardeja), Oksywie, Wielki Kack (m. Gdynia), Mechowo (gm. Puck), Wdzydze Tucholskie (gm. Karsin), Wiele (gm. Karsin), Przytarnia (gm. Karsin), Juszki (gm. Kościerzyna), Wąglikowice (gm. Kościerzyna), Św. Wojciech (m. Gdańsk), Osiek, Karwieńskie Błota I i II (gm. Krokowa);

2) dzieła architektury i budownictwa, wśród których wyróżnić można m.in.:

a) zespoły zamkowe lub pozostałości po nich, np.: do największych należą zamki w Bytowie, Człuchowie, Gniewie, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Skarszewach, Słupsku, Starej Kiszewie oraz Sztumie,

b) kościoły, wśród których do szczególnie cennych należą, np.: zespoły kościelno-klasztorne m.in. pocysterskie w Oliwie, Pelplinie, Żarnowcu, ponorbertańskie w Żukowie i Słupsku, pojezuickie w Gdańsku - Starych Szkotach, Chojnicach, pokartuski w Kartuzach, podominikański w Słupsku, zespół franciszkański w Gdańsku; duże kościoły gotyckie m.in. Bazylika Mariacka w Gdańsku, Tczewie, Gniewie, Chojnicach, katedra kapituły pomezańskiej w Kwidzynie, kościół NMP w Słupsku, fary w Malborku i Pucku; ceglane kościoły gotyckie na Żuławach, np. Cedry Wielkie, Trutnowy, Fiszewo; barokowe m.in. w Człuchowie, ale również drewniane kościoły m.in. w Leśnie (gm. Brusy), Borzyszkowach, Brzeźnie (gm. Lipnica); nowożytne kościoły konstrukcji szkieletowej, których jest blisko 60, prawie wszystkie znajdują się w zachodniej części województwa (na Ziemi Człuchowskiej, Sławieńskiej i Słupskiej), oraz szczególnie ważne dla architektury regionu neogotyckie kościoły m.in. w Debrznie, Krokowej, Starej Kiszewie, Łęgu (gm. Czersk),

c) zespoły kalwaryjne w Wejherowie i w Wielu (gm. Karsin) oraz sanktuaria w Sianowie (m. i gm. Kartuzy), Swarzewie (gm. Puck) i Lęborku,

d) pałace, a wśród nich m.in.: barokowy w Krokowej, klasycystyczny – w Sasinie, oraz duża grupa neostylowych z XIX w. i przełomu XIX/XX w.: Przebendowskich w Wejherowie, Wiechertów w Starogardzie Gdańskim, w Rzucewie, Nowej Wsi Rzecznej, Sucuminie, Chynowie, Wolinii, Cecenowie, Godętowie, Górzynie, Damnicy, Warcinie, a także pałace w Waplewie Wielkim, Klecowie, Nowej Wiosce,

e) dwory, a wśród nich m.in. XVIII-wieczny szkieletowy w Mirachowie,

f) domy podcieniowe (zachowało się ich do dziś ok. 50, np. Lipce, Koszwały, Miłocin, Trutnowy, Orłowo, Marynowy),

g) zasługująca na szczególną uwagę architektura z przełomu XIX i XX wieku, w tym obiekty użyteczności publicznej m.in.: ratusze (np. Słupsk, Malbork), budynki urzędowe (np. poczta główna w Kwidzynie), sieć szkół o charakterystycznej architekturze (np. Borzyszkowy), zlokalizowanych na terenie niemal całego Pomorza, dworce kolejowe, szpitale (np. Jerozolimski w Malborku), budynki wodociągów oraz zespoły przemysłowe: dawne browary i cukrownie (np. Pruszcz Gdański);

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

3) dzieła budownictwa obronnego; najczęściej pochodzące ze średniowiecza i nowożytności, np.: mury miejskie, baszty i bramy (Lębork, Chojnice, Debrzno, Słupsk, Malbork), twierdze (m.in. zespół fortyfikacji miejskich Gdańska, Twierdza Wisłoujście), umocnienia nadbrzeżne (w Gdańsku w rejonie Nowego Portu i Brzeźna, w Gdyni oraz na Półwyspie Helskim);

4) Pola bitew, miejsca martyrologii i wydarzeń historycznych, np.: Pole bitwy na Półwyspie Westerplatte, były hitlerowski obóz zagłady *KL Stutthof*, Piaśnica, Las Szpęgawski, Plac Solidarności w Gdańsku;

5) dziedzictwo morskie i rzeczne, w tym m.in.:

a) przystanie rybackie o historycznych wartościach, rozmieszczone wzdłuż wybrzeża od Ustki, Rowów (gm. Ustka) i Łeby przez Władysławowo, Jastarnię, Hel i Puck w rejonie Zatoki Gdańskiej, do Kątów Rybackich i Piasków (m. Krynica Morska) nad Zalewem Wiślanym,

b) latarnie morskie wraz z towarzyszącą zabudową: w Ustce, Rozewiu, Krynicy Morskiej, Czołpinie, Helu, Gdańsku - Nowym Porcie oraz latarnia Stilo koło Sasina,

c) młyny i elektrownie wodne na rzekach i ciekach: Raduni (w Łapinie, Bielkowie i Straszynie), Słupi (Struga-Soszyca, Gałąźnia Mała, Konradowo, Krzynia, Słupsk), Łupawie, Brdzie, Potoku Oliwskim i Jelitkowskim, Wierzycy (w Czarnocińskich Piecach, Stockim Młynie i Kolinczu), Kanale Raduni) oraz młyn zamkowy w Lęborku,

d) urządzenia wodne (śluzy, mosty, stacje pomp), np. drogowy Most Tczewski przez Wisłę z XIX w., kolejowy wąskotorowy most obrotowy w miejscowości Rybina, Kanał Raduni w Gdańsku i Pruszczu Gdańskim, śluza w Przegalinie, śluza *Gdańska Głowa* na Szkarpawie, XVII-wieczna śluza Kamienna Grodza w Gdańsku, rowy melioracyjne pochodzące z XVII wieku, np. Kanał Śledziowy, Kanał Pański oraz akwedukt w Fojutowie (gm. Czersk), położony na granicy z województwem kujawsko-pomorskim.

230. Typowa dla znacznej części obszarów kulturowych drewniana zabudowa wiejska z uwagi na zastosowanie nietrwałych materiałów budowlanych (drewno, słoma), nie jest licznie reprezentowana w krajobrazie kulturowym Pomorza (reprezentowana dość licznie we wpisanej do rejestru zabytków wsi Osiek oraz np. na Żuławach). Szczególne znaczenie dla jej ochrony ma Kaszubski Park Etnograficzny we Wdzydzach Kiszewskich. Istotną rolę w zachowaniu charakterystycznej architektury szachulcowej północno-zachodniej części województwa odgrywają Muzeum Kultury Ludowej Pomorza w Swołowie i Muzeum Wsi Słowińskiej w Klukach.

231. Na obszarze województwa znajduje się pięć zespołów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii - zabytki nieruchome o ponadregionalnym znaczeniu, dużych wartościach historycznych, naukowych i artystycznych, mające znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego:

1) Gdańsk - miasto w zasięgu obwarowań z XVII w.;

2) Gdańsk - Pole Bitwy na Westerplatte;

3) Malbork - zespół zamku krzyżackiego;

4) Pelplin - zespół pocystersko-katedralny;

5) Gdynia - historyczny układ urbanistyczny śródmieścia.

232. Na obszarze województwa powołano dotychczas trzy parki kulturowe:

1) Park Kulturowy *Ośmiu Błogosławieństw* we wsi Sierakowice (gm. Sierakowice);

2) Park Kulturowy *Osada Łowców Fok* w Rzucewie (gm. Puck);

3) Park Kulturowy *Klasztorne Stawy* (m. Słupsk).

Potrzeby i wyzwania

233. Ochrona oraz utrzymanie walorów środowiska kulturowego regionu, szczególnie ważna w kontekście wzrastającej presji inwestycyjnej, wiąże się z koniecznością zapewnienia warunków dla trwałego zachowania, zagospodarowania i utrzymania zabytkowych krajobrazów kulturowych oraz zespołów zabytków poprzez:

1) przywracanie historycznych zespołów staromiejskich oraz układów wiejskich;

2) odnowę zabytkowych obiektów wraz z adaptowaniem do nowych funkcji;

3) kompleksową odbudowę zdegradowanych zespołów zabytkowych w obszarach historycznych centrów miast i wsi, złożeń rezydencjonalnych, terenów zielonych, w tym założeń parkowych, alei, szpalerów oraz nieużytkowanych kościołów i cmentarzy;

4) przeciwdziałanie dewastacji zabytków techniki, przemysłu oraz stanowisk archeologicznych;

5) promowanie i oznaczenie w terenie historycznych miejsc pamięci;

6) rozwój nowych form obszarowej ochrony krajobrazu kulturowego, w tym zwłaszcza systemu parków kulturowych;

7) zabezpieczenie i prace konserwatorskie przy obiektach archeologicznych o własnej formie terenowej.

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

235. Dostrzega się potrzebę określenia pomorskiej listy zabytków nieruchomych (obiektów, układów przestrzennych zabytkowych, krajobrazów kulturowych), które z uwagi na ponadregionalne znaczenie, duże wartości historyczne, naukowe i artystyczne oraz znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego i świadomości społecznej mogą zostać uznane za *pomnik historii* oraz określenia tych obszarów krajobrazu kulturowego regionu, które z uwagi na swoje wartości historyczne mają istotne znaczenie dla zachowania krajobrazu kulturowego regionu i jego tożsamości i powinny podlegać ochronie, np. w formie parków kulturowych.

3.15. Obszary zagrożone powodzią

Przyczyny, typy, potencjalny zasięg powodzi

236. Z racji położenia i uwarunkowań fizjograficzno – morfologicznych, część województwa (w szczególności północno-wschodnia) narażona jest na niebezpieczeństwo powodzi o różnej genezie: opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe oraz wewnątrzpolderowe.

237. Zagrożenie powodziowe w województwie potęgowane jest przez występowanie terenów depresyjnych i przydepresyjnych (Żuławy), z których nie ma możliwości grawitacyjnego odpływu wód i na których istnieje konieczność odpompowywania wody.

238. Różnorodność przyczyn zagrożenia powodziowego, może spowodować ich kumulację (np. sztorm z wezbraniem rzecznym) stwarzając wysokie zagrożenie dla ludności i istniejącego zagospodarowania na znacznej przestrzeni województwa.

239. Największe zagrożenie powodziowe na obszarze województwa występuje w dolinie Wisły, stanowią je samoczynnie tworzące się zjawiska lodowe lub długotrwałe spiętrzenia wody w rzece. Zasięg powodzi w takim przypadku może objąć cały obszar Żuław Wielkich i Gdańskich (ok. 137.440 ha). Samoczynnie tworzące się zjawiska lodowe usuwane są przez lodołamacze, które ze względu na wiek wymagają wymiany na nowe jednostki.

240. Wysokie ryzyko wystąpienia zjawiska powodziowego na Wiśle spowodowane jest spływem wód z jej środkowego dorzecza, zrzutem lodów ze zbiornika we Włocławku oraz warunkami lokalnymi, panującymi w strefie przybrzeżnej Bałtyku, tj. wiatrami sztormowymi, uniemożliwiającymi spływ wód i lodów oraz wtłaczającymi wody Zatoki Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego w ujścia rzek.

241. Najbardziej narażone na zjawisko powodzi są Żuławy, których zalanie może być katastrofalne w skutkach. Zagrożone są: intensywnie uprzemysłowiona oraz o dużej wartości historycznej część Gdańska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, część Pruszcza Gdańskiego oraz Tczewa, a także tysiące hektarów żyznej ziemi uprawnej i terenów zielonych. Na terenie Żuław mieszka około 180 tys. ludzi, a wśród dużych zakładów przemysłowych, znajdują się między innymi: Rafineria Gdańska, Oczyszczalnia Ścieków Wschód i Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych.

242. Najczęściej występującym zagrożeniem na terenie Żuław jest powódź sztormowa. Silny wiatr dolądowy wiejący nad morzem spycha masy wody ku brzegowi powodując spiętrzenia sztormowe, tym groźniejsze, im większa jest objętość wody w Bałtyku. Wzrost poziomu morza podczas spiętrzenia sztormowego jest najczęściej bardzo gwałtowny, w ciągu 1 - 2 godzin może on dochodzić do prawie 200 cm. Na polderach żuławskich przyczyną powodzi mogą być także deszcze nawalne, przy których urządzenia zainstalowane w stacjach pomp nie będą w stanie odpompować w odpowiednim czasie całej ilości spływającej wody.

243. Do innych przyczyn zagrożeń powodziowych na Żuławach można zaliczyć wezbrania, które powstają np. w wyniku wystąpienia niesprawności urządzeń: śluz, jazów, wrót przeciwsztormowych i przeciwpowodziowych, zapór a także przerwanie wału przeciwpowodziowego w wyniku utrzymywania się przez dłuższy okres czasu wysokiego poziomu wód w rzekach.

244. Gwałtowne zjawiska hydro-meteorologiczne (sztormy, opady nawalne, roztopy) są przyczyną powstania zagrożeń powodziowych (poza Żuławami), także w dolinach rzek: Białogórskiej Strugi, Bolszewki, Brdy, Cedronu, Chełst, Charbrowskiej Strugi, Czarnej Wody, Elbląg – Dzierzgoń, Gardęgi, Gizdepki, Gościciny, Gwdy, Kamienicy, Kamionki, Karwianki, Liwy, Łeby, Łupawy, Mątawy, Piaśnicy, Płutnicy, Potoku Oliwskiego, Redy, Skotawy, Słupi, Wierzycy, Wietcisy, Zagórskiej Strugi, Zbrzycy. W dolinach ww. rzek wyznaczono obszary szczególnego zagrożenia (na mapach zagrożenia powodziowego i studia ochrony przeciwpowodziowej).

245. Podstawę do planowania zagospodarowania przestrzennego na terenach zagrożonych powodzią, na różnych jego poziomach stanowią mapy zagrożenia powodziowego (przekazane samorządom 15 kwietnia 2015 r.), na których wskazano:

1) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (Q 0,2%);
2) obszary szczególnego zagrożenia powodzią (obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (1%), obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat (Q10%), pas techniczny w rozumieniu art. 36 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej; obszary, między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18, stanowiące działki ewidencyjne);
3) obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku:
   a) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego,
   b) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwsztormowego (budowli ochronnych pasa technicznego – według ustawy Prawo wodne, obowiązującej przed 12 lipca 2014 r.).

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

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

Infrastruktura ochrony przed powodzią

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

1) wały przeciwpowodziowe - 653,4 km (wałami przeciwpowodziowym chronionych jest 141,0 tys. ha użytków gruntowych);
2) stacje pomp odwadniających - 95 obiektów (odwadniają ok. 111,7 tys. ha użytków gruntowych);
3) budowle hydrotechniczne - 23 obiekty;
4) sieć kanałów i cieków naturalnych.

249. Stan techniczny odpowiednio ok. 26% wałów przeciwpowodziowych, będących w utrzymaniu ZMiUW w Gdańsku, oceniany jest w kategorii jako mogące zagrażać bezpieczeństwu obszarów przez nie chronionych, a ok. 4% - zagrażających bezpieczeństwu. Powodem przedstawionego stanu jest ograniczony zakres prac konserwacyjnych wynikający z niewystarczających środków finansowych. Odbudowy i przebudowy nadal wymagają:

1) wały przeciwpowodziowe na długości 245,2 km;
2) stacje pomp – 36 szt.;
3) kanały na długości 637,3 km;
4) cieki naturalne na długości 442,3 km.

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

251. Rozwój systemów odprowadzania i retencjonowania wód opadowych i roztopowych w wielu wypadkach nie „nadąża" za zwiększającą się objętością wód podczas opadów nawalnych, stąd działania inwestycyjne techniczne spowalniające lub zatrzymujące odpływ wód opadowych są niezbędne. Największe realizowane w tym zakresie inwestycje realizowane są w ramach projektu miasta Gdańska *Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdańsku* oraz projekt miasta Gdyni i miast Małego Trójmiasta Kaszubskiego *Ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdyni oraz Małym Trójmieście Kaszubskim*.

Zagrożenie powodziowe w strefie przybrzeżnej Bałtyku

252. Duża skala zagrożenia powodziowego występuje także w powiatach nadmorskich, a szczególnie puckim (Mierzeja Helska) oraz wejherowskim, lęborskim i słupskim (szczególnie na terenach bezpośrednio przylegających do morza). Wzrost częstości występowania silnych sztormów oraz zmiany poziomu Morza Bałtyckiego[145] odnotowywane na polskim wybrzeżu, skutkują niszczeniem strefy brzegowej, szczególnie widocznym na osuwających się odcinkach klifowych.

253. Procesy i zjawiska brzegowe zagrażają bezpieczeństwu budowli usytuowanych na bezpośrednim zapleczu brzegu ponieważ istniejące umocnienia nie zapewniają dostatecznej ich ochrony – uwidacznia się to przede wszystkim w Ustce, Rowach, Jastrzębiej Górze, Chłapowie i w miejscowościach Mierzei Helskiej.

254. Od lat w ramach *ustawy* z dnia 28 marca 2003 r. *o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich*[146] podejmowane są działania mające na celu zabezpieczenie wybrzeża przed zagrożeniami sztormowymi i powodziowymi, które obejmują monitorowanie brzegów morskich, budowę, rozbudowę i utrzymanie systemów zabezpieczeń przeciwpowodziowych terenów nadmorskich, stabilizację linii brzegowej, w tym zapobieganie zanikowi plaż i ich ratowanie poprzez sztuczne zasilanie i modernizację umocnień brzegowych.

255. Znaczna część działań przewidzianych w *Programie ochrony brzegów morskich* skupia się na wybrzeżu morskim województwa: w jego granicach program ten objął łącznie 27 odcinków i 159,1 km brzegu, w tym wody Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego i otwartego morza – niestety, stosowane są głównie techniczne, inżynierskie środki ochrony.

256. Przewiduje się dalsze wzmaganie procesów erozji wybrzeży południowego Bałtyku i wzrost zagrożeń powodzią sztormową niektórych nisko położonych części wybrzeży, dlatego przy planowaniu działań inwestycyjnych na tych terenach należy brać pod uwagę wzrastające zagrożenie ze strony morza, tak aby ograniczać negatywne konsekwencje dla elementów infrastruktury oraz ludności, jednocześnie rekomenduje się zachowanie w stanie naturalnym niezainwestowanych odcinków brzegu, jak przewiduje to Konwencja Helsińska.

Ograniczanie zagrożeń i skutków powodzi

257. Niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu jest kontynuowanie działań związanych z przebudową i odbudową urządzeń osłony przed powodzią, przede wszystkim na Żuławach Wiślanych (realizacja II etapu programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*), Powiślu, Pojezierzu Starogardzkim, Pobrzeżu Słowińskim i Kaszubskim, oraz działań w zakresie ochrony brzegów morskich (*Program ochrony brzegów morskich).*

258. Niezmiernie istotne są dalsze działania nietechniczne mające na celu „powstrzymanie zabudowy na terenach zagrożonych" oraz zapewnienie sprawnego systemu monitoringu i wczesnego ostrzegania mieszkańców terenów zagrożonych powodzią. Działaniom w zakresie ograniczania skutków powodzi powinna towarzyszyć świadomość nieuchronności tego zjawiska oraz możliwości zwiększenia częstotliwości występowania powodzi (zmiany klimatyczne).

3.16. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne

Uwarunkowania rozmieszczenia infrastruktury wojskowej

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

[146] Dz.U. nr 67, poz. 621, zmieniony Dz.U. 2015, poz. 1700.

259. Rozmieszczenie elementów infrastruktury użytkowanej przez Siły Zbrojne RP (SZ) na obszarze kraju wynika z wielu uwarunkowań. Należą do nich struktura organizacyjna i dyslokacja SZ czy potrzeby określone przez NATO. Także proces transformacji SZ, wynikający ze zmiany doktryny obronnej, jak również przechodzenia na standardy armii zawodowej, w znaczący sposób oddziałują na wymogi dotyczące lokalizacji i standardów infrastruktury.

Granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych

260. Konieczność zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania obiektów i kompleksów wojskowych oraz sprawna realizacja inwestycji obronnych na tych obszarach, wskazuje na potrzebę uwzględnienia w polityce przestrzennej województwa:

1) Portu Wojennego w Gdyni stanowiącego bazę logistyczną Marynarki Wojennej;
2) poligonowej infrastruktury szkoleniowej dla specjalistycznych rodzajów wojsk. Są to:
   a) *Centralny Poligon Sił Powietrznych* - znany też pod nazwą *Poligon Ustka-Wicko Morskie* (ok. 4,0 tys. ha),
   b) *Strzepcz* - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej (ok. 2,5 tys. ha),
   c) *Sokołówka* (gm. Łęczyce) - poligon szkolenia taktycznego,
   d) *Osowo Lęborskie* (gm. Cewice) - poligon wodny;
3) wojskowych obiektów lotniskowych i stref nalotów:
   a) *Gdynia Oksywie* (współużytkowane przez lotnisko cywilne) o parametrach powierzchni ograniczających jak dla lotnisk lotnictwa cywilnego dla samolotów o kodzie referencyjnym 4,
   b) *Pruszcz Gdański*, *Królewo Malborskie* i *Siemirowice Cewice* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk dla samolotów klasy II,
   c) *Oksywie* - lądowisko wojskowe w Porcie Wojennym Gdynia;
4) innych nieruchomości (o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określonych przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych), które w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* posiadają status *terenów zamkniętych*[147].

261. W celu zapewnienia potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa oraz zapewnienia warunków bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych w obszarze województwa, odpowiednie organy państwa:

1) ustanowiły strefy ochronne terenów zamkniętych, wynikające z zagrożeń bezpieczeństwa dla otoczenia od takich kompleksów wojskowych, jak: K-4002 Gdynia Oksywie, K-5322 Gdynia Demptowo, K-4008 Pogórze (gm. Kosakowo), K-5429 Lasowice Wielkie (gm. Malbork);
2) wskazują jako ustanowione i obowiązujące (rzeczywiste ich funkcjonowanie jest wątpliwe i budzi szereg wątpliwości ze strony samorządów), na podstawie odpowiednich decyzji lokalizacyjnych Komisji Planowania przy Radzie Ministrów, następujące strefy ochronne dla kompleksów wojskowych nr: K-1245 Nieżychowice (gm. Chojnice), K-4610 Poczernino (gm. Władysławowo), K-5429 Lasowice Wielkie (gm. Malbork), K-5516 Głobino (gm. Słupsk), K-7311 Chłapowo (gm. Władysławowo), K-4181 Rozewie (gm. Władysławowo), K-4630 Rzucewo (Puck), K-5321 Choczewo, K-7906 Łężyce (gm. Wejherowo), K-4635 Bieszkowicie (gm. Wejherowo), K-6033 Babie Doły (m. Gdynia, gm. Kosakowo), K-4126 Czołpino (gm. Ustka);
3) procedują ustalenie stref ochronnych dla terenów zamkniętych kompleksów wojskowych: K-8597 Hel, K-8598 Hel, K-8601 Hel, K-4635 Sopieszyno (gm. Wejherowo), K-6068 Siemirowice (gm. Cewice), K-4630 Rzucewo (gm. Puck), K-6010 Nowa Wieś Malborska (gm. Malbork), K-1245 Nieżychowice (gm. Chojnice), K-5252 Bukowina (gm. Cewice).

Niejasność przepisów dotyczących wyznaczania stref ochronnych wokół terenów zamkniętych oraz brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego utrudnia ich właściwe funkcjonowanie.

Tarcza antyrakietowa

262. Polska i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej kontynuują współpracę w zakresie obrony przeciwrakietowej. W jej ramach realizowana jest budowa w kompleksie wojskowym K-6039 Redzikowo (gm. Słupsk) Bazy Obrony

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

Przeciwrakietowej. Ma ona zapewnić obronę Polski i dużej części terytorium Sojuszu Północnoatlantyckiego przed atakiem rakietami balistycznymi, przede wszystkim z kierunku bliskowschodniego. Baza będzie miała charakter stricte defensywny.

263. Zgodnie z zapisami umowy międzyrządowej, strona polska zobowiązana jest do zapewnienia, że wykorzystanie terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy będzie umożliwiało efektywne funkcjonowanie systemu obrony przeciwrakietowej. Zakłócenia w pracy systemu prowadziłyby do ograniczenia możliwości jego działania, w związku z tym dla terenów wokół Bazy wprowadzono szereg ograniczeń, które jednak nie będą w sposób istotny wpływały na funkcjonowanie mieszkańców, ale ograniczą możliwości rozwoju gospodarczego i infrastruktury terenów, których dotyczą.

3.17. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin

Złoża kopalin i obszary ich występowania

264. Województwo nie należy do regionów o bogatych udokumentowanych zasobach surowcowych, dominują głównie skały osadowe okruchowe (piaski, żwiry, kamienie budowlane) oraz osady holoceńskie (iły, kreda jeziorna i torfy – w tym lecznicze borowiny), a obok tych najpospolitszych złóż występują także złoża kopalin objęte własnością górniczą[148]: ropy naftowej, gazu ziemnego, soli kamiennej, soli potasowo-magnezowej, wód leczniczych oraz kamieni szlachetnych (bursztynu).

265. Według stanu na 31.12.2015 r., łączna liczba udokumentowanych w regionie złóż kopalin wynosiła 738[149]. Wśród złóż regionu, największy udział mają złoża kruszywa naturalnego:

1) udokumentowane w liczbie 614 (piaski i żwiry), gromadzą ogółem 5,45% zasobów krajowych[150];
2) występujące powszechnie niemal na terenie całego województwa, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi takich jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin;
3) zlokalizowane najczęściej w powiatach: kartuskim, wejherowskim, kościerskim i starogardzkim – największą liczbę złóż piasków i żwirów udokumentowano w powiatach wokół aglomeracji trójmiejskiej, charakteryzującej się skądinąd największym zapotrzebowaniem na te surowce;
4) eksploatowane w 2015 roku w liczbie 163 złoża, w tym 135 stanowiły złoża kruszywa naturalnego.

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

1) 4 niewielkie złoża ropy naftowej i gazu ziemnego (występującego jako kopalina towarzysząca) w gminie Krokowa: *Dębki* (udokumentowane także w strefie przybrzeżnej), *Żarnowiec*, *Żarnowiec W* i *Białogóra-E*, łącznie o zasobach ropy naftowej 68,76 tys. ton i gazu ziemnego 12,31 mln m³;
2) 3 złoża soli kamiennej: *Łeba*, *Mechelinki*, *Zatoka Pucka* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej), o łącznych zasobach 22,06 mld ton;
3) 4 złoża soli potasowo-magnezowych[151]: *Chłapowo*, *Mieroszyno*, *Swarzewo* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej) i *Zdrada*, łącznie o zasobach 597.025 tys. ton;
4) 3 złoża wód leczniczych zmineralizowanych w: Ustce (otwór *Ustka IGH 1* – wody lecznicze zmineralizowane), Sopocie (otwór *Sopot IG* – wody lecznicze zmineralizowane, zasoby w eksploatacji), Krynicy Morskiej (otwór *Krynica Morska IG 1* – wody termalne oraz wody lecznicze zmineralizowane);
5) 7 złóż bursztynu*: Możdżanowo, Smołdzino* (powiat słupski); *Stegna, Sztutowo-p.I, Sztutowo-p.II* (powiat nowodworski); *Wiślinka I* (powiat gdański) i jedyne eksploatowane w województwie złoże *Przeróbka-SL* (m. Gdańsk). Wszystkie złoża w utworach trzecio- i czwartorzędowych o łącznych zasobach 51 ton.

[148] Podział złóż na złoża objęte własności górniczą i złoża objęte własnością nieruchomości gruntowej wprowadzony został wraz z wejściem w życie nowej ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. *Prawo górnicze i geologiczne*. Przepisy ustawy dostosowują polskie prawo do dyrektyw unijnych. Nowa ustawa wraca do pojęcia własności górniczej, określonej przepisami Rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 29 listopada 1930 r. – Prawo górnicze, której istotą było rozłączenie pojęcia własności gruntowej od złoża kopalin oraz przyjęcie, że niektóre złoża nie są częścią nieruchomości i nie stanowią własności gruntowej.

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

[150] Dane według stanu na 31.12.2015 r.

[151] W projekcie Białej Księgi Ochrony Złóż Kopalin z listopada 2015 r., złoża *Chłapowo*, *Mieroszyno* i *Swarzewo*, jako jedyne w województwie, zaliczono do kategorii najwyższej ochrony (czyli złóż strategicznych). Prace nad dokumentem nie są kontynuowane.

267. Dość licznie występują także złoża kredy jeziornej i piszącej (30), surowców ilastych ceramiki budowlanej (28) i torfu (18) złóż torfu, głównie w powiecie słupskim – 7 (w tym złoże *Ustka*, w którym występują borowiny, oraz złoże Cecenowo na granicy powiatów lęborskiego i słupskiego).

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

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

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

Obszary perspektywiczne, potencjalne złoża kopalin

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

271. Od kilku lat, nie tylko w województwie, ale i na obszarze całego kraju, prowadzone są intensywne badania[152] związane z poszukiwaniem niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego[153]. Region Pomorza, wraz z przyległymi obszarami morskimi i fragmentami województw: zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego oraz kujawsko-pomorskiego, według wstępnych ocen posiada znaczący potencjał w zakresie możliwości udokumentowania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów, tj. gazu ziemnego lub ropy naftowej w formacjach łupkowych, a bardziej szczegółowe wstępne szacunki są następujące:

1) zasoby wydobywalne gazu ziemnego w formacjach łupkowych, obejmujących utwory dolnego paleozoiku w Polsce, w pasie rozciągającym się od Bałtyku przez Pomorze po Lubelszczyznę (tj. w obrębie basenu bałtycko-podlasko-lubelskiego), sięgać mogą nawet do 1,92 bln m^3;a biorąc pod uwagę najbardziej prawdopodobne parametry oszacowania, zasoby te, łącznie dla morskiej i lądowej części basenu, mieszczą się w przedziale od 346,1 mld m^3 do 767,9[154] mld m^3;
2) zasoby wydobywalne ropy naftowej z formacji łupkowych, łącznie dla lądowej i szelfowej części basenu, oszacowano maksymalnie na 535,5 mln ton, a przy przyjęciu parametrów uznanych za najbardziej prawdopodobne uznano, że mieszczą się w przedziale od 215,4 mln ton do 267,8 mln ton[155].

272. Stan prac poszukiwawczych i rozpoznawczych niekonwencjonalnych złóż nie pozwala wnioskować, że w perspektywie kilku lat możliwe będzie realne wydobycie gazu. Obecnie nie można określić miejsc, terminów czy kolejności udzielania koncesji wydobywczych, ponieważ każda z nich wiąże się z koniecznością zidentyfikowania różnego rodzaju uwarunkowań, w tym przede wszystkim analizy ryzyka środowiskowego oraz określenia uwarunkowań przestrzennych w obrębie obszaru i terenu górniczego, a także analizy opłacalności: pierwsze w Polsce szczelinowanie hydrauliczne wykonano w otworze Łebień LE 2H, jednak wyniki prac poszukiwawczych, prowadzonych również w innych lokalizacjach, okazały się mało obiecujące.

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

[153] Gaz łupkowy, inaczej nazywany gazem z łupków, jest gazem ziemnym pozyskiwanym ze skał osadowych, które uformowały się z mułów, namułów, iłów i materii organicznej. Gaz ten osadzony jest na cząstkach skał, podatnych na kruszenie, zwanych łupkami. Złoża gazu łupkowego określane są jako złoża niekonwencjonalne ze względu na mniejszą opłacalność wydobycia gazu oraz stopień skomplikowania tego procesu.

[154] Ocena zasobów wydobywalnych gazu ziemnego i ropy naftowej …, 2013.

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

4. IDENTYFIKACJA OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH

1. Z KPZK 2030 i z uregulowań Rozdziału 4a *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* wynika obowiązek określenia w planie zagospodarowania przestrzennego województwa granic obszarów funkcjonalnych oraz zasad zagospodarowania przestrzennego.
2. Wychodząc poza minimalne wymogi prawne przyjęto, że *Plan*, w stosunku do każdego obszaru funkcjonalnego, będzie:
   1) identyfikował potencjały i bariery rozwojowe;
   2) określał wyzwania rozwojowe;
   3) określał uniwersalne dla każdego typu i specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego;
   4) określał działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej.

Typy i rodzaje obszarów funkcjonalnych

3. Podstawą typowania obszarów funkcjonalnych w *Planie* są regulacje zawarte w art. 49b ustawy oraz zapisy KPZK 2030. KPZK 2030 określa następujące typy obszarów funkcjonalnych dla województwa:
   1) miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego: Gdańsk, Gdynia, Sopot (Trójmiasto)[156];
   2) obszary wiejskie wymagające wsparcia procesów rozwojowych[157];
   3) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej:
      a) strefa przybrzeżna,
      b) Żuławy;
   4) obszary kształtowania potencjału rozwojowego:
      a) cenne przyrodniczo (obszary wyznaczania i kształtowania korytarzy i sieci ochrony przyrody)[158],
      b) ochrony krajobrazów kulturowych[159],
      c) obszary ochrony i kształtowania zasobów wodnych[160],
      d) obszary strategicznych złóż kopalin[161];
   5) obszary funkcjonalne wymagające rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:
      a) miasta i inne obszary tracące dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze[162],
      b) obszary o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe,
      c) obszary przygraniczne[163].
4. W zakresie rodzajów obszarów funkcjonalnych wiążącą dla Planu wytyczą są przepisy ww. ustawy, w tym:
   1) art. 49a, w którym wymienia się oraz ze względu na znaczenie definiuje trzy rodzaje obszarów funkcjonalnych: ponadregionalne, regionalne i lokalne;
   2) art. 39, ust. 3, pkt 4, z którego wynika obowiązek uwzględnienia w *planie zagospodarowania przestrzennego województwa* obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i możliwość uwzględnienia w *planie zagospodarowania przestrzennego województwa* obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym, poprzez wskazanie ich granic oraz zasad zagospodarowania przestrzennego.

Sposób i tryb określania obszarów funkcjonalnych i ich granic w Planie

---

[156] Zgodnie z KPZK 2030 (str. 41): „W skład podstawowych węzłów sieci powiązań funkcjonalnych miast w roku 2030 wchodzą: (…) Trójmiasto (Gdańsk–Sopot–Gdynia z głównym ośrodkiem miejskim w Gdańsku, dalej: Trójmiasto)".

[157] Obecnie brak podstaw delimitacji tych obszarów, z uwagi na brak rozporządzenia (art. 49d ust. 6 ustawy *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*) ministra właściwego do spraw rozwoju wsi, określającego szczegółowe warunki określania obszarów funkcjonalnych i ich granic.

[158] Zagadnienia zostały przedstawione w Kierunku 3.1.

[159] Obszary te zostaną określone jako krajobrazy priorytetowe w ramach *Audytu Krajobrazowego Województwa Pomorskiego*.

[160] Do uwzględnienia po wejściu w życie planów przeciwdziałania skutkom suszy w regionach wodnych, do przygotowania których delegacje ustawowe zostały nałożone na dyrektorów regionalnych zarządów gospodarki wodnej.

[161] Brak ustalonej na poziomie rządowym listy złóż strategicznych, a tym samym podstaw do określenia obszarów.

[162] Określone w części 3 – *Uwarunkowania,* ale z uwagi na ich lokalny charakter nie zostały wobec nich określone zasady.

[163] Granice obszaru zostaną określone w dokumencie planistycznym w ramach współpracy transgranicznej w planowaniu przestrzennym dla pogranicza Polska – Federacja Rosyjska.

5. Wymóg uwzględnienia w *Planie* dotyczy 2 obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym wymienionych literalnie w ustawie, tj. miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego oraz Żuław. Podstawę określenia ich granic stanowiły:
   1) dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta – obszar objęty programowaniem rozwoju na lata 2014-2020 w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT)[164];
   2) dla Żuław – obszar gmin, które podjęty współpracę w ramach zawiązanego porozumienia Żuławski Obszar Funkcjonalny[165], położonych na terenie dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego, obejmujący w województwie pomorskim miasta: Gdańsk, Krynica Morska, Malbork, Pruszcz Gdański, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Stare Pole, Stegna, Suchy Dąb i Sztutowo.
6. W związku z art. 49d ust. 2 ustawy, obszary funkcjonalne o znaczeniu regionalnym i ich granice mogą zostać określone z inicjatywy samorządu województwa lub na wniosek samorządów gminnych lub powiatowych. W związku z tym marszałek województwa:
   1) zawiadomił jednostki samorządu terytorialnego o możliwości składania w terminie między 8-31 grudnia 2014 r. wniosków do nowego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* w sprawie określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu regionalnym i ich granic;
   2) w zawiadomieniu określił, że warunkiem ich uwzględniania w Planie, będzie ich istotne znaczenie dla polityki przestrzennej województwa, za które przyjęto:
      a) rozwój obszarów miejskich o znaczeniu regionalnym i subregionalnym,
      b) rozwój usług logistycznych,
      c) rozwój energetyki, szczególnie energetyki jądrowej,
      d) rozwój obszarów o wysokich walorach rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
      e) walory przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe predysponujące do rozwoju specyficznych funkcji turystycznych,
      f) ograniczenia rozwojowe wynikające ze słabej dostępności transportowej;
   3) zgodnie z art. 49d, ust. 3 ustawy, propozycje i wnioski jednostek samorządu terytorialnego dotyczące określenia obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym przedstawił do zaopiniowania jednostkom samorządu terytorialnego na konferencji opiniującej w dniu 8 stycznia 2015 r.
7. W wyniku dyskusji przeprowadzonej w trakcie konferencji opiniującej oraz analizy opinii zgłoszonych po konferencji, stosując się do typologii określonej w KPZK 2030, zidentyfikowano 16 obszarów funkcjonalnych, w tym dwa, które ze względu na zasięg przestrzenny (Strefa Przybrzeżna) i zasięg oddziaływania (*Obszar Funkcjonalny Rozwoju Energetyki Jądrowej)* kwalifikują się do grupy obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym.
8. W związku z przygotowywaniem przez rząd nowego dokumentu strategicznego - Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju, w projekcie której zaproponowano objęcie obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją Zintegrowanymi Programami Rozwoju, katalog obszarów funkcjonalnych określonych w *Planie* poszerzono o obszar funkcjonalny *Środkowe Pomorze.*

Katalog obszarów funkcjonalnych

9. Zestawienie obszarów funkcjonalnych, dla których w dalszej części Planu określa się kierunki rozwoju i zasady zagospodarowania przestrzennego, obejmuje:
   1) miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta;
   2) miejskie obszary funkcjonalne:
      a) ośrodka regionalnego Słupska,
      b) ośrodków subregionalnych: Bytowa, układu bipolarnego Chojnice-Człuchów, Kościerzyny, Kwidzyna, Lęborka, układu bipolarnego Malbork-Sztum, Starogardu Gdańskiego;

[164] Zgodnie z ustaleniami dotychczas obowiązującego *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, przyjętego uchwałą Nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

[165] Porozumienie podpisane w Nowym Dworze Gdańskim w dniu 20 marca 2015 r.

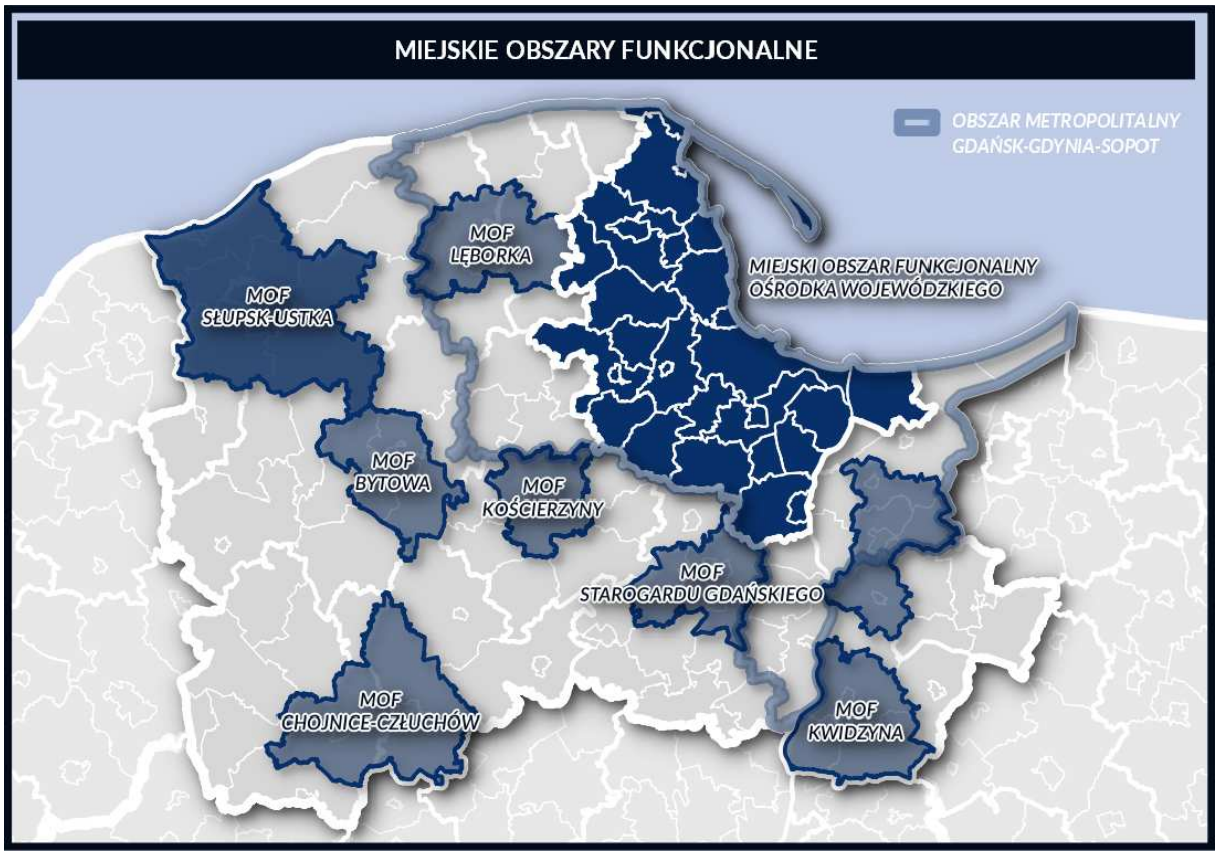
3) obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej:
   a) *Strefa Przybrzeżna*, jako obszar funkcjonalny ponadregionalny:
      – położony na terenie trzech województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego,
      – z uwagi na rozległość obszaru w granicach województwa pomorskiego podzielony na 3 podstrefy[166]: *zachodnią* (obejmującą: miasta Ustka i Łeba oraz gminy Główczyce, Ustka, Smołdzino i Wicko oraz położony na ich terenie Słowiński Park Narodowy, obszar o szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych, będący obszarem kształtowania potencjału rozwojowego (Światowy Rezerwat Biosfery, obszar Konwencji RAMSAR, obszar systemu HELCOM MPA, obszar sieci Natura2000)), *środkową* (obejmującą: miasta Hel, Jastarnia, Puck, gminę miejsko-wiejską Władysławowo oraz gminy Choczewo, Gniewino, Kosakowo, Krokowa i Puck) i w*schodnią* (mierzejową, obejmującą: miasto Krynica Morska, gminę miejsko-wiejską Nowy Dwór Gdański oraz gminy Stegna i Sztutowo),
   b) *Żuławy*, jako obszar funkcjonalny ponadregionalny, położony na terenie dwóch województw: pomorskiego i warmińsko-mazurskiego,
4) obszary funkcjonalne o szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych, jako obszary kształtowania potencjału rozwojowego, do których należą także określone powyżej obszary funkcjonalne szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej: Strefa Przybrzeżna i Żuławy, a także:
   a) *Światowy Rezerwat Biosfery Bory Tucholskie*, który:
      – jest położony na terenie dwóch województw: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego,
      – obejmuje obszar, w którego strukturze wydzielono trzy strefy: rdzeniową (Park Narodowy „Bory Tucholskie" i 25 rezerwatów przyrody), buforową (tworzą ją parki krajobrazowe: Zaborski, Wdzydzki, Tucholski oraz Wdecki[167]) oraz tranzytową (pozostały obszar),
   b) *Kaszubski Park Krajobrazowy wraz z otuliną - Kółko Raduńskie*,
5) obszary funkcjonalne o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, wymagające rozwoju nowych funkcji przy użyciu instrumentów właściwych polityce regionalnej:
   a) *Środkowe Pomorze*, położone w zachodniej części województwa pomorskiego i obejmujące kilkanaście gmin z terenu powiatów słupskiego, bytowskiego i człuchowskiego[168],
   b) W*schodnie Powiśle*, zgłoszony w trakcie naboru wniosków o wyznaczenie obszarów funkcjonalnych, ale z uwagi na jego uwzględnienie (w szerszym zakresie przestrzennym) wśród obszarów zagrożonych trwałą marginalizacją, ujęty ostatecznie w tej grupie obszarów funkcjonalnych;
6) obszar funkcjonalny kształtowania warunków przestrzennych dla rozwoju strategicznych funkcji gospodarczych: *Obszar Funkcjonalny Rozwoju Energetyki Jądrowej*, będący szczególnym obszarem o znaczeniu ponadregionalnym (obszar strategicznej interwencji kraju), związanym z planowaną lokalizacją w regionie elektrowni jądrowej.

10. Identyfikacja obszarów funkcjonalnych pozwala na określenie zasad zagospodarowania przestrzennego oraz wsparcie działań polityki przestrzennej, m.in. środkami w ramach krajowych i regionalnych programów rozwojowych.

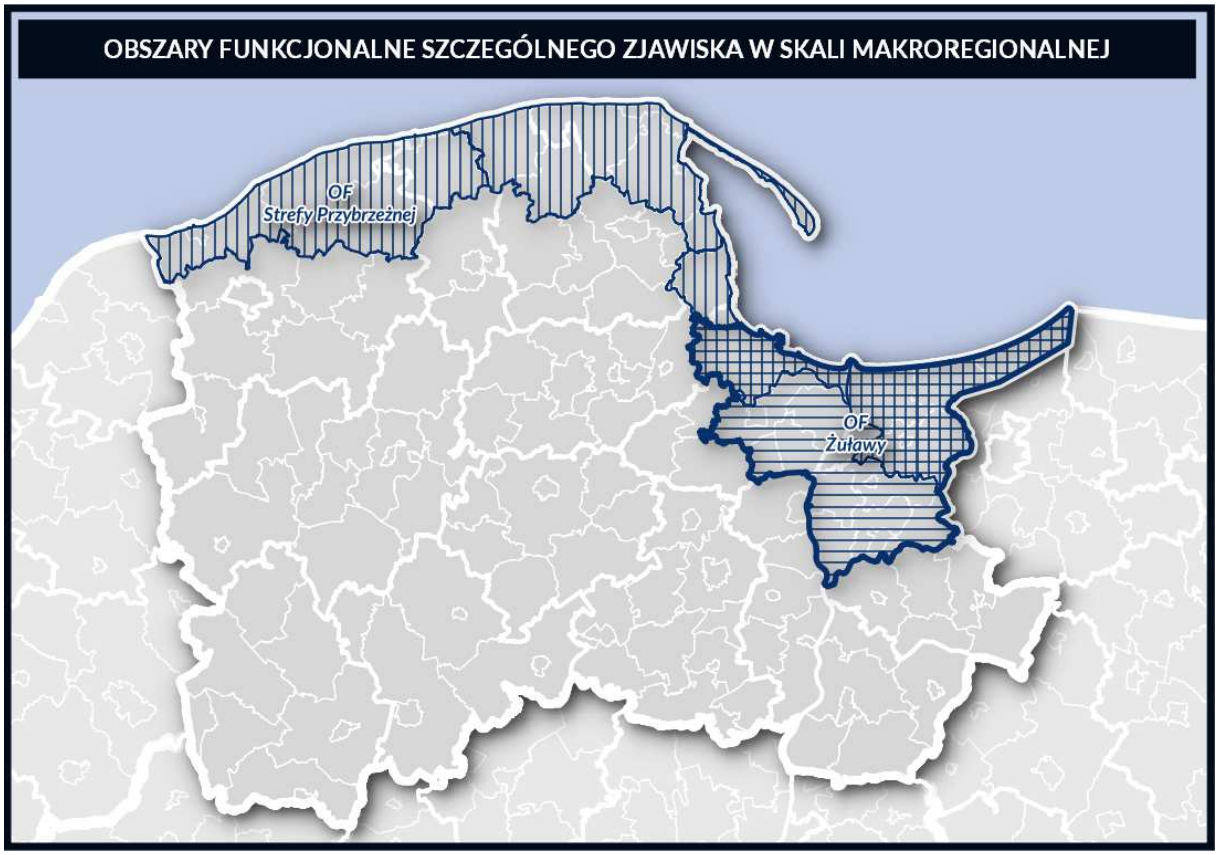
[166] dla obszaru miast: Gdańsk, Sopot, Gdynia, objętych zasięgiem strefy przybrzeżnej, kierunki i zasady zagospodarowania określone zostaną w *Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot* (miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego), stanowiącego integralną część PZPWP 2030.

[167] Park krajobrazowy w całości położony jest na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego.

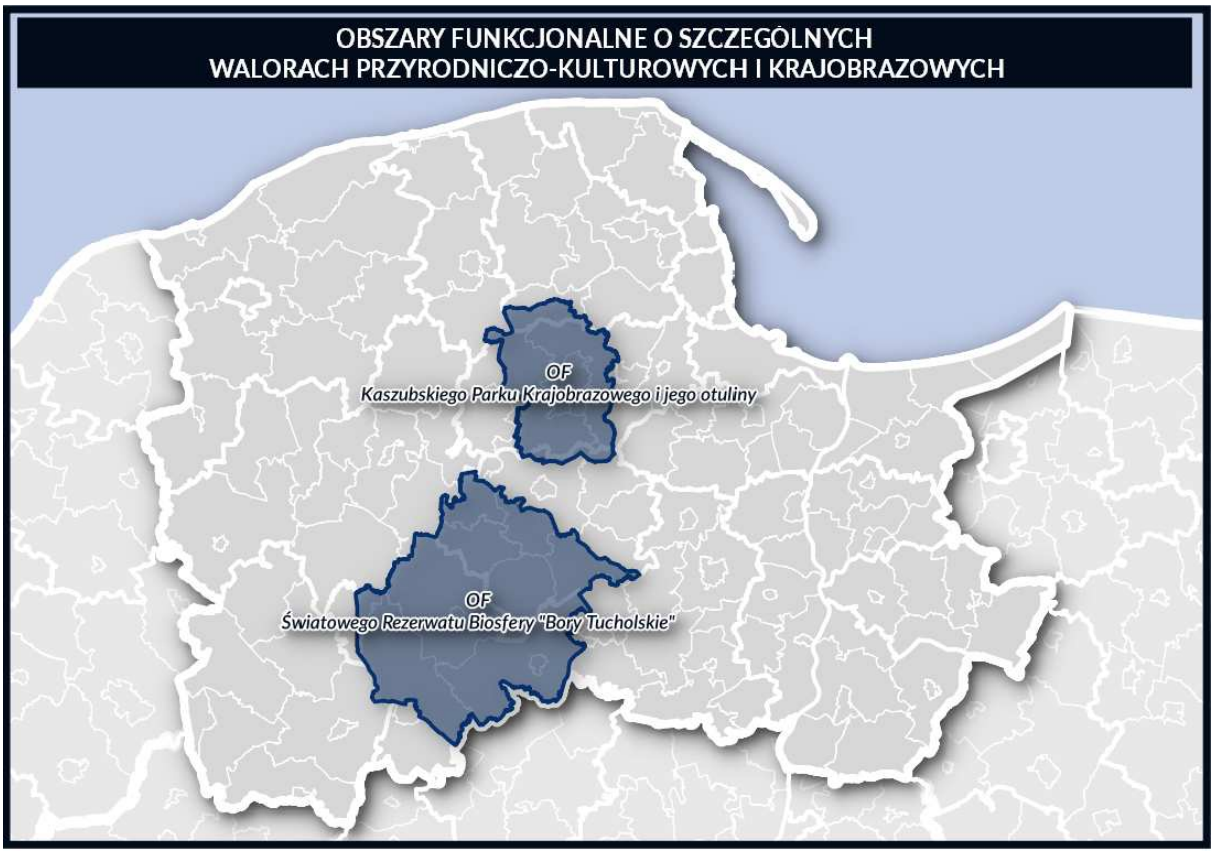
[168] Obszar nie jest w pełni homogeniczny. Poszczególne jego części charakteryzują się nieco odmiennymi uwarunkowaniami perspektywicznymi, stąd celem prawidłowego adresowania interwencji konieczne są jego dalsze uszczegółowienia, w tym w zakresie sytuacji na rynku pracy, funkcji wiodących czy obsługi transportem zbiorowym itp.



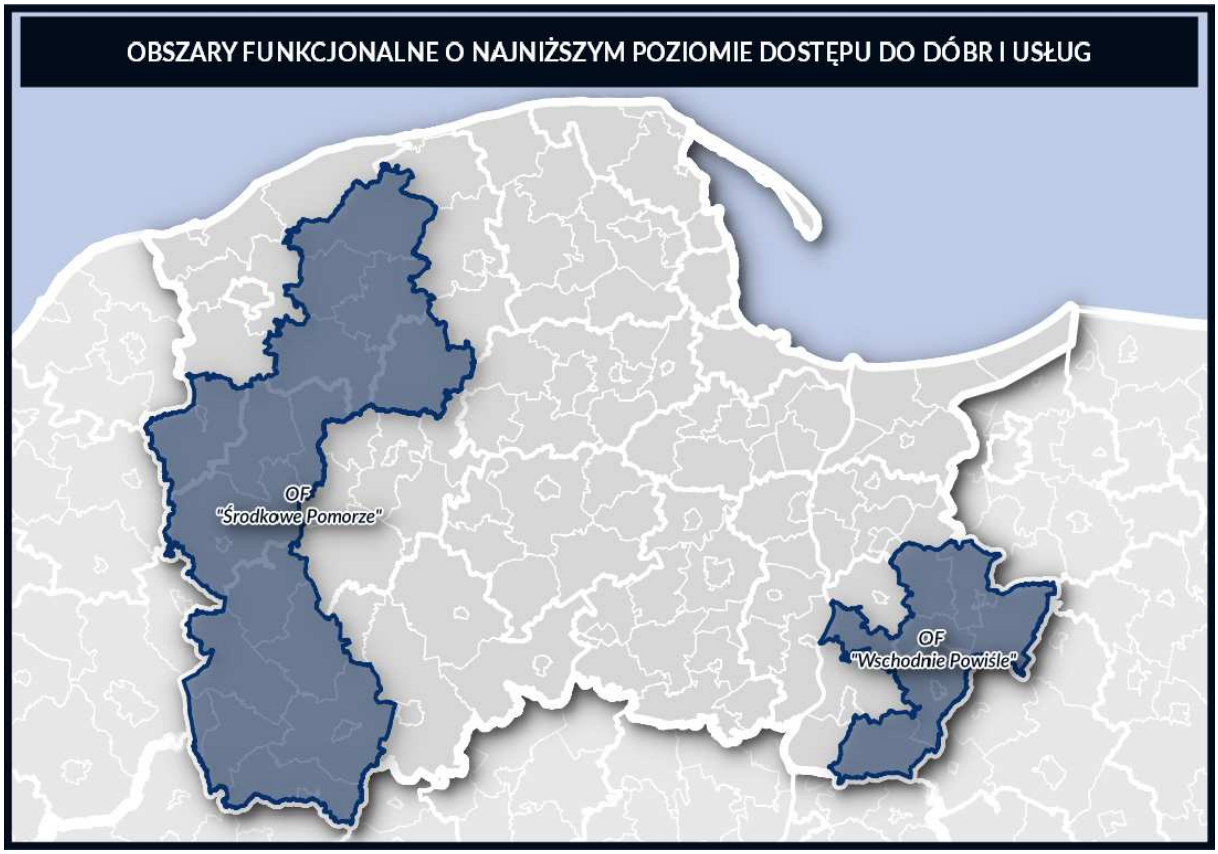
RYC. 2. MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE



RYC. 3. OBSZARY FUNKCJONALNE SZCZEGÓLNEGO ZJAWISKA W SKALI MAKROREGIONALNEJ



RYC. 4. OBSZARY FUNKCJONALNE O SZCZEGÓLNYCH WALORACH PRZYRODNICZO-KULTUROWYCH I KRAJOBRAZOWYCH



RYC. 5. OBSZARY FUNKCJONALNE O NAJNIŻSZYM POZIOMIE DOSTĘPU DO DÓBR I USŁUG

5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA

1. Określenie celów i kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa oraz zasad zagospodarowania przestrzennego, wyrażających politykę przestrzenną Samorządu Województwa Pomorskiego, wymaga określenia wizji zagospodarowania przestrzennego województwa. Wizja ta wyraża **strategiczny cel prowadzenia polityki przestrzennej województwa** w perspektywie roku 2030 i zobrazowana została za pomocą modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

5.1. Założenia wizji zagospodarowania przestrzennego województwa

2. Zasadnicze **problemy rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa** wskazują, że jego obecna struktura funkcjonalno-przestrzenna:
   1) nie sprzyja w wystarczającym stopniu uczestnictwu całego regionu w procesach rozwojowych (z uwagi na ograniczenia zewnętrznej dostępności transportowej na znacznych obszarach województwa);
   2) cechuje się niskim poziomem spójności, wynikającym ze zróżnicowania dostępności do usług publicznych, w tym niedopasowania oferty publicznego transportu zbiorowego do rzeczywistych potrzeb lokalnych, subregionalnych i regionalnych;
   3) nie stymuluje w odpowiednim stopniu endogenicznych czynników rozwojowych, przyczyniających się do budowania lokalnych i subregionalnych przewag konkurencyjnych;
   4) charakteryzuje się postępującą fragmentacją ekosystemów lądowych, pogarszającym stanem niektórych elementów środowiska (np. stan wód, klimat akustyczny) oraz wzrostem ekologicznych zagrożeń warunków życia ludności.
3. Do **podstawowych wyzwań determinujących kierunki zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej** województwa w perspektywie roku 2030 należą:
   1) wzmacnianie rangi i funkcji miast jako krajowych, regionalnych i subregionalnych biegunów wzrostu (np. poprzez deglomeracje funkcji oraz wsparcie rozwoju usług publicznych);
   2) krystalizacja i strukturyzacja osadnictwa w strefach objętych procesami suburbanizacji;
   3) stworzenie przestrzennych warunków, które pozwolą wykorzystać kreatywność mieszkańców, wzmocnić współpracę na rzecz innowacyjnego wykorzystania potencjału gospodarczego, naukowego, kulturalnego oraz zasobów i walorów przyrodniczo-kulturowych;
   4) przygotowanie województwa na postępujące zmiany demograficzne, zwłaszcza związane ze starzeniem się społeczeństwa oraz postępującą depopulacją wschodniej i zachodniej części województwa;
   5) wspieranie rozwoju najbardziej dynamicznych obszarów, w szczególności korytarzy infrastruktury TEN-T i TEN-E (nadwiślańsko-zatokowy i północny) oraz wyrównywanie szans rozwojowych obszarów słabszych w oparciu o potencjały wewnętrzne;
   6) sprawne i bezpieczne powiązania transportowe obszarów słabszych z ośrodkami dynamicznego wzrostu;
   7) poprawa stanu środowiska (np. w zakresie osiągnięcia dobrego stanu wód zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną, lub odpowiedniej jakości powietrza zgodnie z Dyrektywą CAFE[169]) jako jednego z podstawowych warunków dobrej jakości życia;
   8) zachowanie unikatowego krajobrazu oraz kształtowanie łączności przestrzennej ekosystemów (ochrona bioróżnorodności);
   9) zapewnienie warunków planistycznych dla wzrostu bezpieczeństwa energetycznego kraju, w tym możliwości dywersyfikacji kierunków dostaw, przesyłu gazu i paliw płynnych, ich magazynowania oraz przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej;
   10) zapewnienie prawidłowych warunków bezpieczeństwa i obronności państwa.
4. Wizja zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia scenariusze rozwoju[170] regionu, określone w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, czynniki zewnętrzne determinujące zmiany społeczno-

[169] Dyrektywa 2008/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 21 maja 2008 r. *w sprawie jakości powietrza i czystszego powietrza dla Europy*.

[170] Punktem wyjścia dla ich określenia stanowiła identyfikacja płaszczyzn, na tle których można je kreować i różnicować ze względu na intensywność występowania zarówno pozytywnych, jak i negatywnych tendencji, do których zaliczono zmiany skali i struktury dostępnych środków rozwojowych oraz dostępności transportowej regionu.

gospodarcze (zwłaszcza w zakresie koniunktury gospodarki globalnej i europejskiej) oraz stanowi odpowiedź na zasadnicze problemy i wyzwania wynikające z potrzeb zmian w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa.

5. Spośród zbioru scenariuszy najbardziej odpowiednim i najkorzystniejszym, z punktu widzenia dynamiki rozwoju oraz poprawy dostępności transportowej, jest scenariusz *Wiatr w żagle* (uwarunkowany dobrą dostępnością transportową oraz znaczącymi środkami rozwojowymi)[171]. Duża aktywność Samorządu Województwa i jego partnerów może przybliżyć województwo do tego scenariusza, który oznacza m.in.:
   1) korzystne uwarunkowania dla napływu inwestycji zewnętrznych;
   2) wysoką jakość edukacji, konkurencyjną pozycję głównych pomorskich uczelni oraz nastawienie na kształtowanie kompetencji uniwersalnych i rozwijanie kreatywności;
   3) ofertę atrakcyjnych miejsc pracy oraz wysokiej jakości życia;
   4) ukształtowanie bałtyckiego węzła transportowo-logistycznego i paliwowo-energetycznego;
   5) dynamiczny rozwój, a w efekcie wzrost zamożności regionu i jego mieszkańców; jednocześnie ryzyko pogłębienia polaryzacji rozwoju województwa, a także wysoką presję na przestrzeń przyrodniczą;
   6) wyzwanie związane z potrzebą szczególnej dbałości o zachowanie dziedzictwa przyrodniczego i efektywne wykorzystanie zasobów naturalnych oraz walorów przyrodniczo-środowiskowych.

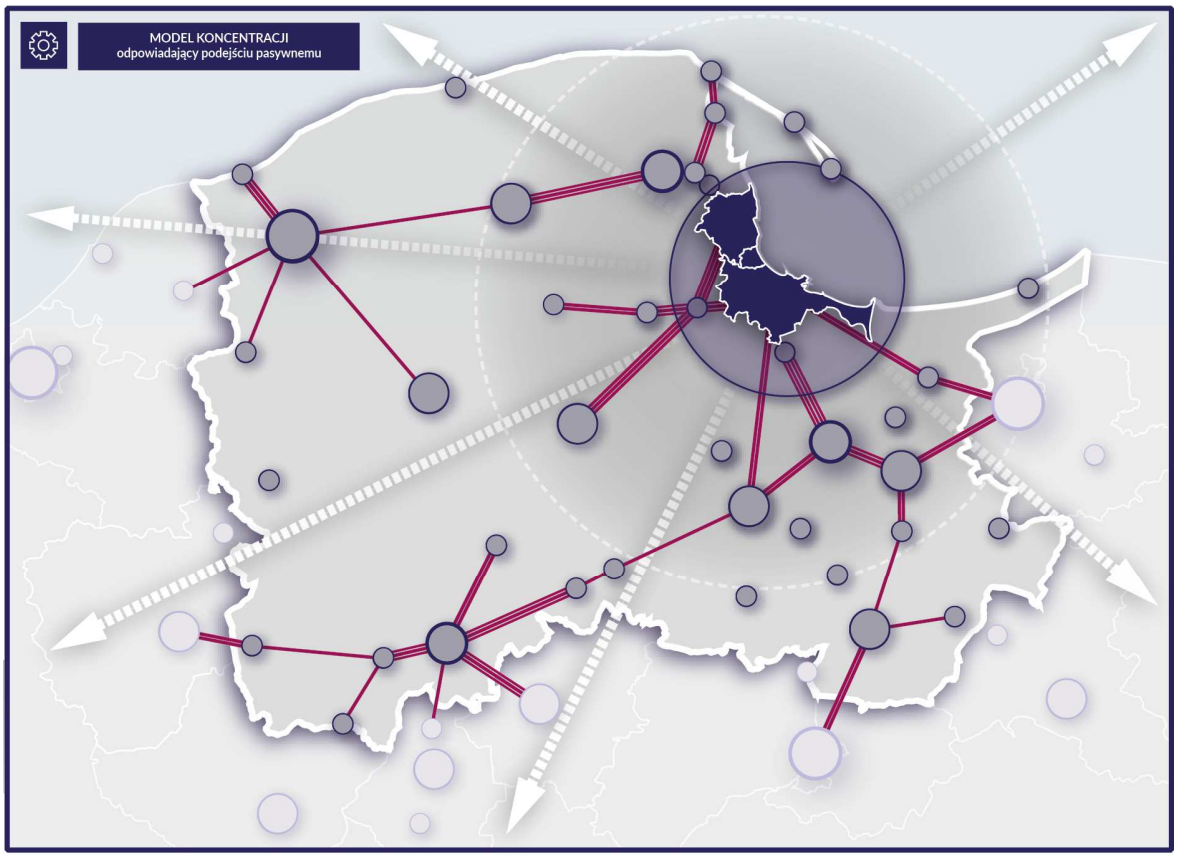
5.2. Dylematy kształtowania przestrzeni województwa wobec pożądanego scenariusza rozwoju

6. W warunkach najbardziej pożądanego scenariusza rozwoju, zasadniczy dylemat dotyczy skali ingerencji organów centralnych oraz samorządu województwa w procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną regionu. W tym zakresie możliwe są trzy podejścia do realizacji i wdrażania *Planu*:
   1) **pasywne** - brak jakichkolwiek istotnych działań w zakresie oddziaływania na strukturę funkcjonalno-przestrzenną, pozostawiając jej kształtowanie czynnikom zewnętrznym i podmiotom planowania lokalnego;
   2) **reaktywne** - podejmowanie doraźnych działań ograniczających się jedynie do przeciwdziałania najbardziej niekorzystnym zjawiskom i czynnikom mogącym destruktywnie oddziaływać na strukturę funkcjonalno -przestrzenną;
   3) **aktywne** - traktowanie dostępnych oraz kreowanie nowych (wielorakich) instrumentów oddziaływujących na strukturę funkcjonalno-przestrzenną, jako pełnoprawnych, długofalowych i ważnych narzędzi regulowania rzeczywistości społeczno-gospodarczej i ekologicznej województwa.
7. Przed dokonaniem wyboru właściwym jest zobrazowanie efektów poszczególnych podejść realizacji *Planu* i skutków przestrzennych ich przyjęcia dla procesów kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa.
8. Punktem wyjścia dla konstruowania hipotetycznych modeli struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, odpowiadających wymienionym podejściom, jest model struktury istniejącej. Jest on uproszczonym obrazem stworzonym dla celów projektowania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa. Dla modeli odpowiadającym poszczególnym podejściom przyjęto nazwy, wynikające z charakteru i skutków podejścia (opis i schemat rysunkowy – ryc. 6-9):
   1) **model koncentracji** (odpowiadający podejściu pasywnemu),
   2) **model pasmowej koncentracji** (odpowiadający podejściu reaktywnemu),
   3) **model otwartej policentrycznej koncentracji** (odpowiadający podejściu aktywnemu).

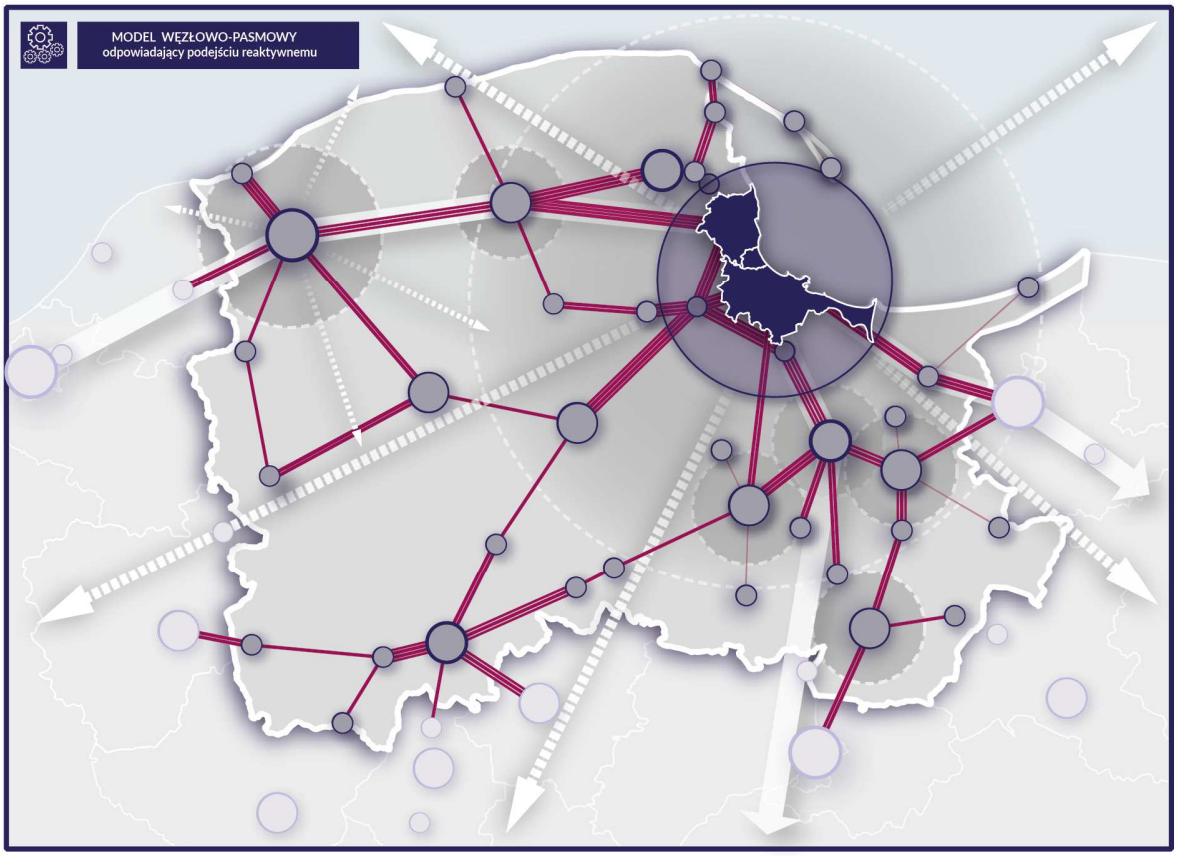
[171] Dodatkowo dwa scenariusze: *Spokojna wyspa* (uwarunkowany niską dostępnością transportową oraz znaczącymi środkami rozwojowymi) oraz - w najmniejszym stopniu - scenariusz *Zapomniana przystań* (uwarunkowany dobrą dostępnością transportową oraz niewielkimi środkami rozwojowymi) były brane pod uwagę, jako możliwe przy określaniu zapisów *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.*

MODEL KONCENTRACJI	MODEL PASMOWEJ KONCENTRACJI	MODEL OTWARTEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI
odpowiadający podejściu pasywnemu	*odpowiadający podejściu reaktywnemu*	*odpowiadający podejściu aktywnemu*
przyspieszony rozwój i modernizacja zagospodarowania OM, przy jednoczesnym znikomym stymulowaniu przez metropolię procesów rozwojowych w pozostałej części województwa (pogłębianie dysproporcji rozwojowych i wyraźna polaryzacja)	przyspieszony rozwój i modernizacja zagospodarowania OM, przy jednoczesnym stymulowaniu przez metropolię procesów rozwojowych w głównych korytarzach transportowych (północnym i nadwiślańsko-zatokowym)	dynamiczny rozwój i modernizacja zagospodarowania OM, przy jednoczesnym stymulowaniu procesów rozwojowych w głównych ośrodkach poza OM z otwarciem na powiązania z otoczeniem regionalnym
duże migracje wewnętrzne do metropolii z pozostałej części województwa - drenaż kapitału ludzkiego i społecznego z regionu do Trójmiasta	wspieranie inicjatyw rozwojowych przeciwdziałających najbardziej niekorzystnym zjawiskom i czynnikom poza OM	rozwój lokalny i subregionalny dzięki wspieraniu inicjatyw ukierunkowanych na wzmacnianie endogenicznych potencjałów rozwojowych
rozwój powiązań zewnętrznych Trójmiasta z głównymi ośrodkami krajowymi i europejskimi oraz osłabienie relacji między Trójmiastem a jego otoczeniem regionalnym, zwłaszcza relacji Trójmiasta ze Słupskiem oraz ośrodkami subregionalnymi	rozwój powiązań zewnętrznych Trójmiasta z głównymi ośrodkami krajowymi i europejskimi oraz wewnętrznych między Trójmiastem a Słupskiem i wybranymi ośrodkami subregionalnymi położonymi wzdłuż głównych korytarzy rozwojowych	rozwój powiązań zewnętrznych Trójmiasta z głównymi ośrodkami krajowymi i europejskimi oraz wewnątrzregionalnych między Trójmiastem, Słupskiem, Chojnicami i miastami Powiśla, a także w relacjach wzajemnych ośrodków subregionalnych i z ich otoczeniem funkcjonalnym
koncentracja zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach turystyczno- wypoczynkowych przy jednoczesnym osłabianiu odporności środowiska tych obszarów na antropopresję	koncentracje zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych	koncentracja zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach turystyczno-wypoczynkowych przy uwzględnieniu naturalnej chłonności i uwarunkowań środowiskowych oraz otwieraniu możliwości kształtowania warunków rekreacji w bardziej oddalonych od metropolii obszarach regionu
brak działań kształtujących zewnętrzne i wewnętrzne powiązania ekologiczne w województwie – przyjęcie istniejącej struktury przestrzennej obszarów chronionych za wystarczającą	działania w zakresie kształtowania powiązań ekologicznych w województwie ograniczone do obszarów, na których realizowane są strategiczne inwestycje krajowe o charakterze liniowym	kształtowanie powiązań ekologicznych, jako równoprawnych elementów zagospodarowania przestrzennego, stanowiących ciągi tzw. „zielonej infrastruktury" oraz rozpoznawanie i zachowanie obszarów i ekosystemów cennych przyrodniczo i krajobrazowo, nie objętych dotychczas ochroną prawną

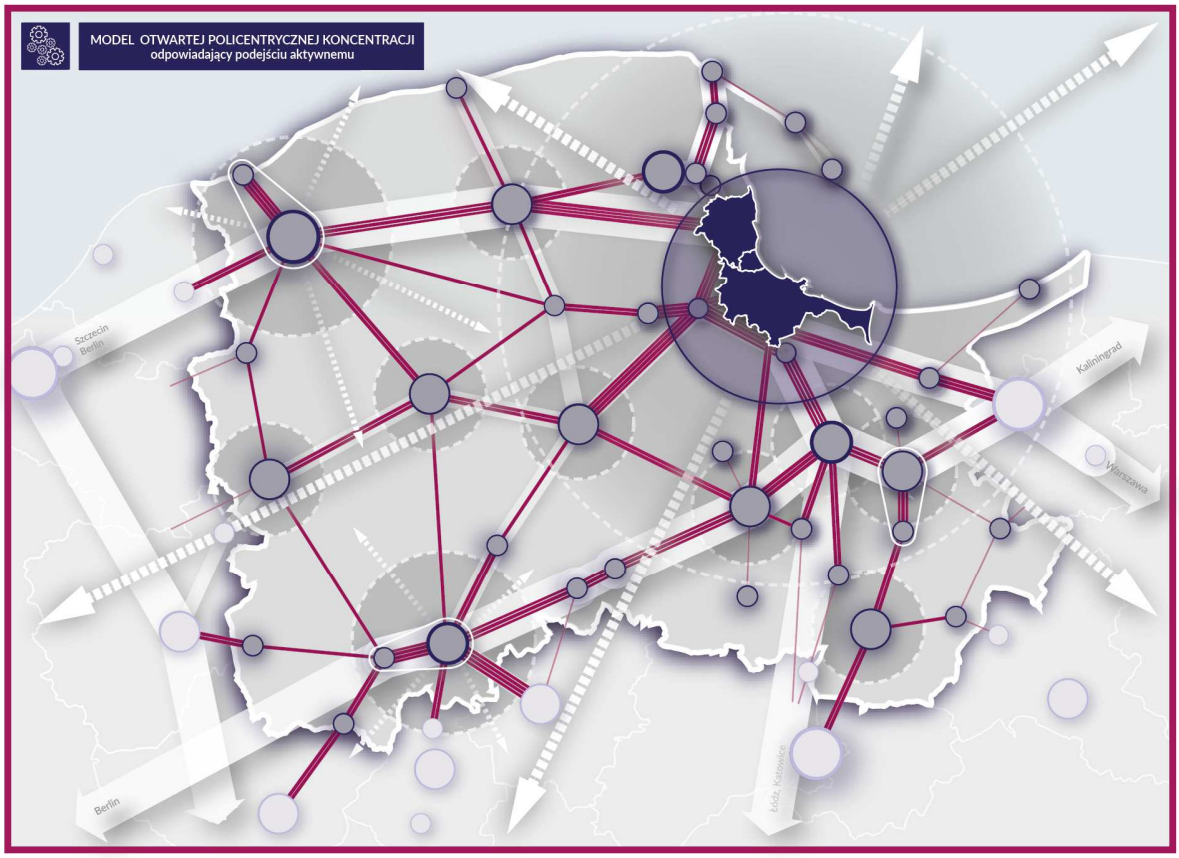
RYC. 6. PORÓWNANIE POSZCZEGÓLNYCH PODEJŚĆ DO KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ



RYC. 7. MODEL KONCENTRACJI - PODEJŚCIE PASYWNE



RYC. 8. MODEL WĘZŁOWO-PASMOWY - PODEJŚCIE REAKTYWNE



RYC. 9. MODEL OTWARTEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI - PODEJŚCIE AKTYWNE

5.3. Wizja i odpowiadający jej model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

9. Przyjmując **aktywne podejście samorządu województwa** w procesie realizacji *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* oraz **aktywną politykę rozwoju prowadzoną przez organy centralne**, należy przyjąć, że optymalny model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa w perspektywie roku 2030 winien zmierzać do wykorzystania potencjału policentrycznej struktury całej sieci osadniczej województwa. Uwarunkowane jest to równoległym wzmacnianiem powiązań wewnętrznych i integracją z otoczeniem zewnętrznym. Tym samym właściwym sposobem kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa jest **model otwartej policentrycznej koncentracji** (ryc. 7 i właściwy opis wyróżniony w tabeli na ryc. 4).

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

10. **Modelową strukturę funkcjonalno-przestrzenną** tworzą:

1) **regionalny system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych**, na który składają się prawne formy ochrony przyrody oraz korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym i subregionalnym, pozwalające zapewnić odpowiednie warunki dla zachowania i odtwarzania bioróżnorodności;

2) **zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków**, uwzględniająca specyfikę położenia ośrodka wojewódzkiego poza geometrycznym centrum regionu[172], którą tworzą:

a) **ośrodek ponadregionalny Trójmiasto** (Gdańsk, Gdynia i Sopot) jako jeden z biegunów rozwoju społeczno-gospodarczego kraju o znaczeniu europejskim, który w procesie konkurencji międzynarodowej tworzy coraz silniejszy węzeł koncentrujący funkcje metropolitalne, aktywność gospodarczą i potencjał innowacyjny oddziaływujący na polską przestrzeń i Region Bałtycki,

b) **ośrodek regionalny Słupsk,** jako główny biegun rozwoju północno-zachodniej części województwa, wykazujący oddziaływanie na sąsiadujące powiaty (zwłaszcza słupski i bytowski oraz sławieński w sąsiednim województwie zachodniopomorskim), dobrze skomunikowany z Trójmiastem i innymi ośrodkami kraju i regionu, **tworzący z Ustką bipolarny układ komplementarny**, w którym połączenie atutów nadmorskiej miejscowości turystycznej i ośrodka o wykształconych usługach wyższego rzędu (m.in. szkolnictwo wyższe, wyspecjalizowane usługi medyczne, itd.) zwiększa znaczenie tych miast,

c) **potencjalny ośrodek regionalny Chojnice,** zwiększający swe szanse do sukcesywnego wzrostu znaczenia m.in. poprzez rozwój efektywnej współpracy **w układzie z sąsiadującym Człuchowem**, o nieco mniejszej dynamice rozwoju, który oddziałuje przede wszystkim na powiaty chojnicki i człuchowski, a także na powiaty północno-zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego, północne w województwie wielkopolskim oraz wschodnie w województwie zachodniopomorskim[173],

d) **ośrodki regionalne w strukturze funkcjonalno-przestrzennej OM**: Tczew i Wejherowo, istotne dla obsługi mieszkańców otaczających obszarów wykraczających poza zasięg powiatów, jednocześnie rozwijające funkcje komplementarne w stosunku do oferty Trójmiasta (w tym funkcje metropolitalne),

e) **ośrodki regionalne położone poza granicą województwa**: Elbląg (woj. warmińsko-mazurskie) silnie oddziałujący na północno-wschodnie gminy województwa pomorskiego (posiadający historycznie ukształtowane silne relacje z Gdańskiem) [174] oraz Grudziądz (woj. kujawsko-pomorskie) w powiązaniu z subregionalnym Kwidzynem, w dalszej perspektywie mający szanse tworzyć układ bipolarny,

f) **pozostałe ośrodki subregionalne wzmacniające strukturę policentryczną**: Bytów, Kościerzyna, Lębork, Malbork[175] oraz Starogard Gdański, których oddziaływania koncentrują się w układach powiatowych i w miejskich obszarach funkcjonalnych,

[172] Rola Słupska i Chojnic, jako najważniejszych ośrodków położonych w najbardziej oddalonej od Trójmiasta części województwa jest kluczowa dla spójności terytorialnej województwa pomorskiego, a także - z uwagi na ich znaczne wpływy i oddziaływania ponadwojewódzkie - jego otoczenia.

[173] Część gmin powiatu człuchowskiego znajduje się w zasięgu silnych powiązań funkcjonalnych Szczecinka (woj. zachodniopomorskie).

[174] W dalszej perspektywie, przy odpowiednich uwarunkowaniach geopolitycznych, istniejące i wzmacniające się relacje mogą stanowić punkt wyjścia do ukształtowania transgranicznego obszaru metropolitalnego Trójmiasto – Elbląg – Kaliningrad.

[175] Kształtujący ze Sztumem komplementarny układ, uwzględniający zróżnicowanie rangi tych ośrodków, który na bazie efektywnej współpracy (m.in. w ramach miejskiego obszaru funkcjonalnego) ma szansę wzmacniać jednostkowe potencjały tych miast.

g) **potencjalny ośrodek subregionalny** Miastko[176], którego potencjał rozwojowy wyraźnie zyskuje w związku z realizacją drogi ekspresowej S-11 i modernizacją linii kolejowej nr 405, i który sukcesywnie wzmacnia swą pozycję jako istotny ośrodek usługowy oraz rynek pracy dla terenów położonych w środkowo-zachodniej części województwa, w której specyfika sieci osadniczej wykazuje deficyt ośrodków tej rangi;

h) **pozostałe ośrodki o znaczeniu ponadgminnym i lokalnym** równoważące rozwój;

3) **ponadregionalne pasma rozwojowe których potencjał związany jest w szczególności z przebiegiem infrastruktury sieci TEN-T i TEN-E**, w których rozwój zachodzić będzie węzłowo, w tym:

a) nadwiślańsko-zatokowe pasmo rozwojowe, związane z przebiegiem infrastruktury korytarza infrastrukturalnego *nadwiślańsko-zatokowego* i obejmujące*:* autostradę A1 (Gdańsk–Toruń), drogę nr 91 (Gdańsk–Toruń), linie kolejowe nr 9 (Gdynia Główna–Tczew), nr 131 (Tczew–Bydgoszcz Główna), nr 207 (Malbork–Kwidzyn–Grudziądz), rzekę Wisłę oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazu i produktów naftowych, będące obszarem rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego oraz transportowo-logistycznego; w perspektywie roku 2030 (w rejonie Choczewo-Żarnowiec) uzyska nowe uwarunkowania rozwojowe w wyniku decyzji o lokalizacji i budowie elektrowni jądrowej i związanymi z nią licznymi przekształceniami przestrzennymi;

b) północne pasmo rozwojowe, związane z przebiegiem infrastruktury korytarza infrastrukturalnego *północnego* i obejmujące: drogi nr 6 (Gdańsk–Szczecin), nr 7 (Gdańsk–Warszawa), linie kolejowe nr 9 (Gdynia Główna–Warszawa Wschodnia) i nr 202 (Gdańsk Główny–Stargard) oraz drogę wodną Szkarpawy i systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazociąg wysokiego ciśnienia prowadzący z terminalu regazyfikacyjnego w Świnoujściu, będące obszarem rozwoju aktywności gospodarczej związanej z logistyką, przetwórstwem rolno-spożywczym oraz produkcją i serwisem urządzeń OZE;

c) południowe pasmo rozwojowe, związane z przebiegiem infrastruktury korytarza infrastrukturalnego *południowego* i obejmujące elementy układu drogowo-kolejowego w relacjach Elbląg - Malbork - Tczew - Starogard Gdański - Czersk - Chojnice - Człuchów - Wałcz - Kostrzyn, będące obszarem rozwoju aktywności gospodarczej związanej z przetwórstwem rolno-spożywczym, przemysłem drzewno-meblarskim;

d) środkowopomorskie pasmo rozwojowe, związane z przebiegiem korytarza infrastrukturalnego *środkowopomorskiego* obejmującego układ drogowo-kolejowy Koszalin - Szczecinek - Piła - Poznań, który mimo położenia w całości poza granicami województwa, domyka od strony zachodniej ruszt transportowy regionu, decydujące o trwałym włączeniu całego regionu w procesy rozwojowe;

4) **regionalne pasma rozwojowe związane z przebiegiem korytarzy infrastrukturalnych,** w których rozwój zachodzić będzie węzłowo, w tym**:**

a) kaszubskiego korytarza transportowego obejmującego elementy układu drogowo-kolejowego Łeba – Lębork – Kościerzyna – Chojnice,

b) środkowo-pojezierne**go** korytarza transportowego obejmującego elementy układu drogowo-kolejowego w relacjach Gdynia - Żukowo - Kościerzyna - Bytów - Miastko - Biały Bór – Szczecinek;

5) **wielofunkcyjne strefy** [177] **,** dla których z uwagi na zróżnicowaną specyfikę położenia geograficznego oraz uwarunkowania wynikające z ich umiejscowienia na tle elementów węzłowych i pasmowych struktury funkcjonalno-przestrzennej, określona została polityka przestrzenna dedykowana zidentyfikowanym w ich zasięgu **obszarom funkcjonalnym:**

a) **miejskim obszarom funkcjonalnym** (*Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot* w zasięgu rdzenia oraz strefy funkcjonalnej, jako miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego, *Miejski Obszar Funkcjonalny Bytowa, Miejski Obszar Funkcjonalny Chojnice-Człuchów, Miejski Obszar Funkcjonalny Kościerzyny, Miejski Obszar Funkcjonalny Kwidzyna, Miejski Obszar Funkcjonalny Lęborka, Miejski Obszar Funkcjonalny Malbork-Sztum, Miejski Obszar Funkcjonalny Słupsk-Ustka, Miejski Obszar Funkcjonalny Starogardu Gdańskiego*),

b) **szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej** (*Strefa Przybrzeżna, Żuławy*),

[176] Zasadność wzmocnienia rangi tego miasta potwierdzają wyniki analiz prowadzonych w 2015 r. w celu określenia zasięgów miejskich obszarów funkcjonalnych, zgodnie z którymi Miastko jest jedynym ośrodkiem niebędącym siedzibą powiatu o wyraźnie formującej się strefie funkcjonalnej.

[177] Wyszczególnione w rozdziale 3.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna

c) **o szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych (***Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie*, *Kaszubskiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną - Kółko Raduńskie*),

d) **o najniższym poziomie dostępu do dóbr i usług** (*Środkowe Pomorze, Wschodnie Powiśle*),

e) **kształtowania warunków przestrzennych dla rozwoju strategicznych funkcji gospodarczych** (*Obszar Funkcjonalny Rozwoju Energetyki Jądrowej).*

Wizja

11. W 2030 roku w zasadniczych zrębach ukształtowany jest **regionalny system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych**, który wraz z rozwiniętą siecią pomników historii i parków kulturowych oraz innymi obiektami zabytkowymi tworzy spójny system ochrony krajobrazu województwa. Dbałość o obiekty dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego oraz zachowanie tradycji kulturowych regionu sprzyja rozwojowi turystyki i wspomaga proces identyfikacji tożsamości kulturowej mieszkańców. W system powiązań ekologicznych województwa włączone są elementy zielonej infrastruktury na terenach zurbanizowanych (w tym zielone pierścienie miast).
12. Ukształtowana historycznie **zhierarchizowana policentryczna sieć ośrodków** województwa jest ważnym elementem krajowej sieci miast i ich powiązań funkcjonalnych. Podstawowymi węzłami tej sieci są: **ośrodek ponadregionalny Trójmiasto**, **regionalny Słupsk** i **potencjalny regionalny Chojnice**. Są one dobrze powiązane między sobą, a także z dowiązanymi do nich ośrodkami niższej rangi. Charakter tej sieci jest otwarty i zintegrowany z przestrzenią krajową i międzynarodową za pomocą wielokierunkowych silnych powiązań funkcjonalnych.
13. Na bazie głównych powiązań ukształtowała się struktura węzłowo-pasmowa, związana z **siecią ośrodków** oraz **przebiegiem infrastruktury transportowej i technicznej, w tym TEN-T (S6, S7 i linie kolejowe) i TEN-E (Bałtycki Pierścień Energetyczny). Rozwój społeczno-gospodarczy regionu wykorzystuje potencjał całej sieci**. Węzły osadnicze w roku 2030 są połączone siecią nowoczesnych i bezpiecznych linii kolejowych. Pomiędzy Słupskiem i Trójmiastem oraz Trójmiastem i innymi ośrodkami metropolitalnymi funkcjonuje systemem szybkich kolei oraz dróg ekspresowych. Efektywność systemu drogowego regionu opiera się na wysokiej jakości połączeniach, łączących wszystkie ośrodki subregionalne z podstawowymi węzłami, uwzględniających ich pełne obwodnice.
14. Zmniejsza się udział indywidualnego transportu samochodowego w przewozach pasażerskich przez jego redukcję, w szczególności w obszarach wrażliwych (np. centra miast). Konkurencyjna wobec niego oferta transportu zbiorowego w regionie wzmacniana jest przez funkcjonujące węzły integracyjne różnej rangi.
15. Porty morskie Trójmiasta, mimo naturalnej między nimi konkurencji, tworzą bałtycki węzeł transportowo-logistyczny, sprawnie powiązany infrastrukturą tzw. ostatniej mili z ponadregionalnym systemem drogowo-kolejowym. Ich rozbudowana infrastruktura głęboko-wodna i zaplecze logistyczne tworzą podstawę do rozwoju regularnej sieci powiązań oceanicznych z portami Dalekiego Wschodu. Wzrostowi strumieni kontenerów obsługiwanych w portach Gdańska i Gdyni sprzyja funkcjonujący suchy port w Tczewie, a dalszy wzrost przeładunków i stopień ich konteneryzacji daje podstawy do myślenia o budowie nowego w Kościerzynie.
16. Na skutek wzrastającej dynamiki lotniczych przewozów pasażerskich i rozwijającej się siatki połączeń europejskich i krajowych, w 2030 roku Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku utrzymuje swoją trzecią, po Warszawie i Krakowie, pozycję w kraju i w dalszym ciągu jest centralnym elementem regionalnego węzła lotniczego. Jego wsparciem w zakresie lotów lotnictwa biznesowego i ogólnego jest Port Lotniczy Gdynia Kosakowo.
17. W wyniku zainstalowania na obszarze województwa dużych mocy w elektrowni jądrowej, węglowej i morskich elektrowniach wiatrowych oraz dzięki rozwojowi energetyki rozproszonej, następuje poprawa bezpieczeństwa zasilania energetycznego Polski Północnej. Tym samym województwo staje się samowystarczalne energetycznie, a udział energii elektrycznej wytwarzanej z OZE w stosunku do jej zużycia wzrasta do ponad 20%. Elektroenergetyczne sieci przesyłowe i dystrybucyjne zostają rozbudowane i zmodernizowane, w tym zrealizowana zostaje pełna sieć Bałtyckiego Pierścienienia Energetycznego. W oparciu o rozbudowany system infrastruktury przesyłowej (intensyfikacja wykorzystania Rurociągu Pomorskiego Płock-Gdańsk) oraz magazynowej (zwiększenie pojemności) gazu i paliw płynnych oraz ich węzłowe elementy na obszarach morskich, ukształtowany zostaje hub paliwowo-energetyczny.
18. Pomorze w roku 2030 jest przestrzenią zintegrowaną i spójną, dzięki komplementarności funkcji i zwiększeniu intensywności powiązań funkcjonalnych w ramach zintegrowanej **zhierarchizowanej policentrycznej sieci ośrodków** oraz pomiędzy poszczególnymi jej ogniwami (ośrodkami) a otaczającymi je obszarami, na których stymulowane są działania na rzecz wielofunkcyjnego rozwoju obszarów wiejskich. Centrami tych obszarów są ośrodki zapewniające na obszarze całego województwa jednolity standard dostępu do podstawowych usług publicznych. Przyczynia się to do

równoważenia rozwoju poprzez maksymalnie wykorzystanie potencjałów endogenicznych całego regionu i poszczególnych jego części.

19. Postępuje koncentracja osadnictwa w miejskim obszarze funkcjonalnym ośrodka wojewódzkiego oraz w stosunkowo dynamicznie rozwijających się obszarach funkcjonalnych ośrodków regionalnych i subregionalnych. Na pozostałych obszarach odczuwalnie zmniejsza się liczba ludności wskutek odpływu migracyjnego, a w niektórych obszarach także ujemnego przyrostu naturalnego.

    Miejskie obszary funkcjonalne są atrakcyjnym miejscem do życia – ich mieszkańcy mają zagwarantowany dostęp do usług publicznych i terenów zieleni. Powiązania funkcjonalne między ośrodkami umożliwiają wykształcenie się wspólnego rynku inwestycyjnego, opartego na codziennych bezpośrednich kontaktach gospodarczych oraz znacznym rozszerzeniu zasięgu obsługi ponadlokalnych instytucji edukacji, zdrowia, kultury, sportu i rekreacji.

20. Funkcje związane z rozwojem osadnictwa i związany z tym wzrost zainwestowania koncentruje się przede wszystkim w istniejących strukturach w miastach i miejscowościach wiejskich, dzięki czemu ograniczone zostaje dalsze rozpraszanie zabudowy na terenach otwartych, a obsługa jednostek osadniczych staje się bardziej efektywna, co znajduje swoje odzwierciedlenie w ograniczeniu kosztów ekonomicznych oraz środowiskowych i wpływa na sukcesywny wzrost jakości życia. Na terenach mieszkaniowych rośnie dostępność do podstawowych usług publicznych, w tym terenów codziennej rekreacji. Rośnie rola mobilności rowerowej i pieszej w codziennych podróżach, a przestrzenie publiczne w miastach i miejscowościach są dostosowywane do potrzeb lokalnych społeczności, stanowiąc jednocześnie czytelny i spójny element struktury funkcjonalno-przestrzennej poszczególnych jednostek.

21. Wyrównanie poziomu życia następuje w procesie powiększania się możliwości zatrudnienia na obszarach wiejskich poza rolnictwem lub w pobliżu tych obszarów w wyniku zwiększenia mobilności przestrzennej (także wahadłowej) i zawodowej.

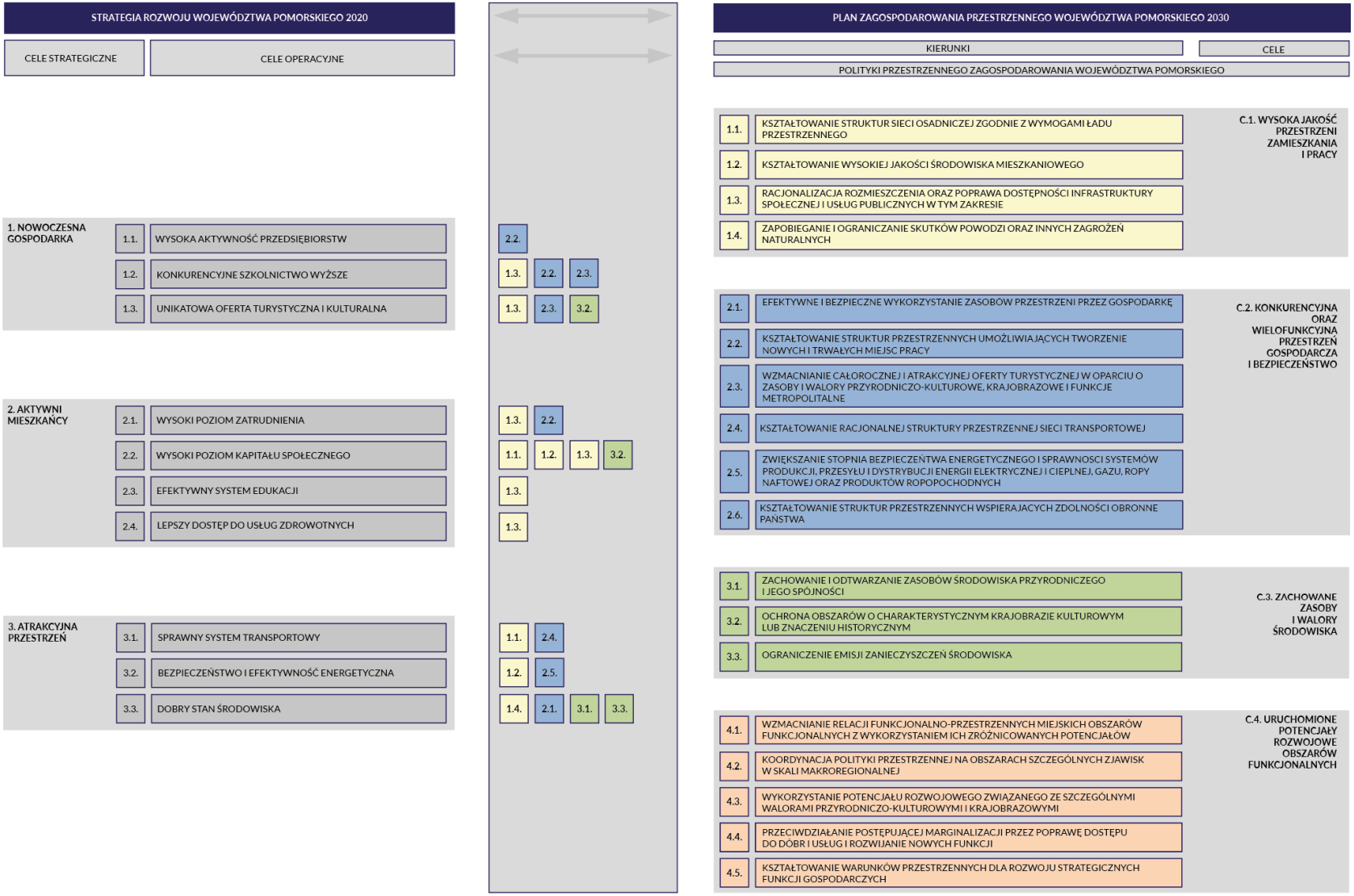
    Obszary wiejskie w procesie odnowy wsi wykorzystują własny potencjał rozwojowy, zachowując zróżnicowania wynikające z położenia w stosunku do centrów rozwoju, specyfiki dziedzictwa kulturowego i walorów środowiska przyrodniczego. Wykorzystanie specjalizacji terytorialnej sprzyja rozwojowi lokalnych rynków pracy. Wzrasta konkurencyjność rolnictwa oparta na innowacyjności i zmianach strukturalnych. W związku z zapotrzebowaniem na biomasę, stopniowo ulega zmianie struktura wykorzystania ziemi pod uprawy, co wpływa także na ukształtowanie się nowej gałęzi rolnictwa, ukierunkowanej na produkcję nośników energii elektrycznej.

22. Należy oczekiwać, że kształtowana w ten sposób struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa – stawać się będzie **zasadniczą podstawą rozwoju przestrzennego województwa w perspektywie roku 2030. Realizacja wizji REGIONU OTWARTEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI stanowi zatem strategiczny cel prowadzenia polityki przestrzennej województwa.**

6. POLITYKA PRZESTRZENNA

6.1. Struktura części kierunkowej Planu

1. *Plan* określa trzy *cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa*, mające charakter ogólny i określające „stany docelowe przestrzeni" w perspektywie roku 2030. Cele są podporządkowane **strategicznemu celowi prowadzenia polityki przestrzennej województwa**, wyrażonemu za pomocą modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej **OTWARTEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI**, syntetycznie opisującego i obrazującego wyobrażenie tego, co ma zostać osiągnięte dzięki realizacji *Planu*.
2. W *Planie* został określony także 4. cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, odnoszący się do zidentyfikowanych obszarów funkcjonalnych, który ma charakter:
   1) uszczegółowiający w stosunku do pozostałych celów;
   2) integrujący zagadnienia ujmowane w trzech pierwszych celach, które są specyficzne dla danego obszaru.
3. *Cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa* są spójne z celami strategicznymi określonymi w *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.*
4. Przyjęte w *Planie 3 pierwsze cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa* konkretyzowane są przez 13 *kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa.*
5. W ramach 4. celu zdefiniowano 5 *kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa*, odnoszących się do pięciu typów obszarów funkcjonalnych określonych w *Planie*.
6. Dla każdego kierunku zdefiniowane zostały *zasady zagospodarowania przestrzennego*, określające sposób realizacji określonego kierunku oraz *działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej*, definiujące zakresy podejmowanych interwencji, służące realizacji kierunku.
7. Na *przedsięwzięcia polityki przestrzennej* składają się:
   1) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, wynikające z dokumentów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra oraz sejmik województwa, które zostały określone jako ustalenia *Planu*;
   2) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie wynikające z programów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra czy sejmik województwa, które z uwagi na potrzebę koordynacji polityki przestrzennej w perspektywie długofalowej powinny być przedmiotem dyskusji (część z nich ma charakter postulatywny) dotyczącej ich realizacji, zgodnie z systemem realizacyjnym *Planu*.
8. Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w I etapie realizacji *Planu* (określanym jako zdeterminowany) ukierunkowane będą na realizację 3 celów strategicznych ustalonych w *Strategii*, mających charakter ogólny i określających pożądane stany docelowe w ujęciu problemowym, a skonkretyzowanych przez 10 celów operacyjnych oraz 35 kierunków działań.
9. Kolejne etapy realizacji *Planu* będą podporządkowane celom rozwojowym województwa, wynikającym z kolejnych Strategii, ale to *Plan* wyznacza dla nich ramy działań w zakresie kształtowania przestrzeni województwa i zmian w jej zagospodarowaniu.



RYC. 10. STRUKTURA KIERUNKÓW PLANU I POWIĄZANIE ZE STRATEGIĄ ROZWOJU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2020

6.2. Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania województwa

10. Polityka zagospodarowania przestrzennego określona w *Planie* podporządkowana jest **ustrojowej zasadzie zrównoważonego rozwoju** rozumianego jako taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności oraz obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.
11. Polityka przestrzennego zagospodarowania województwa opiera się o 9 zasad, które:
    1) nawiązują do zasad polityki przestrzennego zagospodarowania kraju przyjętych w KPZK 2030;
    2) mają charakter stały;
    3) dotyczą wszelkich form działalności w odniesieniu do przestrzeni województwa;
    4) są podstawą kształtowania ładu przestrzennego zapewniającego utrzymanie właściwych relacji estetycznych, funkcjonalnych i ekonomicznych zarówno pomiędzy różnymi sposobami zagospodarowania terenów zurbanizowanych, jak i w relacjach pomiędzy układem przyrodniczym i antropogenicznym;
    5) służą harmonizowaniu zagospodarowania w układach regionalnym i lokalnych województwa.
12. Zasady polityki przestrzennego zagospodarowania województwa i sposób ich rozumienia są następujące:
    1) **zasada racjonalności ekonomicznej** - oznacza, że w ramach prowadzenia polityki przestrzennej uwzględniana jest ocena korzyści i strat społecznych, gospodarczych, środowiskowych i przestrzennych w długim okresie czasu;
    2) **zasada oszczędnego i efektywnego gospodarowania przestrzenią** - oznacza intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, tak aby minimalizować ekspansję zabudowy na nowe tereny;
    3) **zasada minimalizowania energochłonności struktur** - polegająca na kształtowania racjonalnych - z punktu widzenia transportu i konsumpcji energii - struktur przestrzennych;
    4) **zasada przezorności ekologicznej** - oznacza, stosowanie wszelkich możliwych środków zapobiegawczych w sytuacjach, gdy nie jest w pełni rozpoznany negatywny wpływ sposobu zagospodarowania na środowisko;
    5) **zasada kompensacji ekologicznej** - polega na takim zarządzaniu przestrzenią, aby zachować zasoby biologiczne i równowagę przyrodniczą oraz wyrównywać szkody w środowisku wynikające z rozwoju przestrzennego, wzrostu poziomu urbanizacji i inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, a pozbawionych alternatywy neutralnej przyrodniczo;
    6) **zasada zintegrowanej ochrony** - polega na integralnej ochronie wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu dla utrzymania równowagi środowiska i poprawy warunków i jakości życia;
    7) **zasada spójności terytorialnej** - polega na kształtowaniu przestrzeni w oparciu o rozwój unikatowego potencjału poszczególnych terytoriów dla osiągnięcia celów rozwojowych, w tym spójności wewnętrznej dzięki zintegrowanemu zarządzaniu rozwojem;
    8) **zasada redukcji napięć i konfliktów** - polega na takim kształtowaniu przestrzeni, aby minimalizować negatywne skutki ekologiczne, społeczne, gospodarcze oraz estetyczne zagospodarowania przestrzennego na styku obszarów o różnych funkcjach i sposobach zagospodarowania, przez przyjmowanie rozwiązań najmniej kolizyjnych;
    9) **zasada udziału społeczeństwa w planowaniu przestrzennym** - polega na włączaniu społeczności regionalnej i lokalnych w proces kształtowania przestrzeni.
13. Powyższe zasady stanowią podstawę kryteriów oceny trafności i zasadności proponowanych i podejmowanych działań mających wpływ na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa.

6.3. Cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania województwa

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.

C.1. WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY

Opis i uzasadnienie Celu 1.:

Jakość warunków życia jest uzależniona od realizacji szeregu celów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, silnie ze sobą powiązanych i współzależnych. Jest ona wypadkową sumy działań prowadzonych (lub zaniechanych) na różnych poziomach zarządzania i w ramach wielu polityk sektorowych, które tam gdzie to możliwe, powinny być koordynowane na etapie zintegrowanego planowania strategicznego i przestrzennego.

System osadniczy województwa ma charakter policentryczny, jednak struktura sieci osadniczej nie jest zrównoważona. Zachodnia część województwa, oddalona od dominującego w tej strukturze ośrodka wojewódzkiego (skupiającego większość funkcji rozwojowych), dodatkowo odznacza się mniejszym zagęszczeniem ośrodków, co skutkuje niedostatkiem powiązań i słabszą dostępnością do usług na tym obszarze. Zarówno te, jak i inne dysproporcje związane z uwarunkowaniami poszczególnych obszarów znajdują swoje odzwierciedlenie w ich zróżnicowanej atrakcyjności osiedleńczej.

Istotnym problemem, charakterystycznym dla otoczenia największych ośrodków miejskich, w tym przede wszystkim Trójmiasta, jest zjawisko niekontrolowanego rozlewania miast i powstawania amorficznych, monofunkcyjnych struktur mieszkaniowych. Skutkuje ono degradacją krajobrazu oraz rozwojem dysfunkcyjnych obszarów, generujących wysokie koszty związane z rozbudową infrastruktury transportowej, technicznej i społecznej.

Podstawą realizacji celu związanego z wysoką jakością przestrzeni zamieszkania i pracy powinno być dążenie do osiągania (a niekiedy również przywracania) ładu przestrzennego, czyli kształtowanie przestrzeni jako harmonijnej całości, uwzględniającej w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania: funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne.

Kształtowaniu (w tym poprawie) funkcjonalności przestrzeni służyć będzie tworzenie warunków jak najlepszej dostępności do infrastruktury (transportowej, technicznej, społecznej). Wysoki poziom funkcjonalności, na miarę realnych możliwości ekonomicznych, możliwy będzie jednak do osiągnięcia jedynie poprzez świadome i konsekwentne planowanie rozwoju jednostek osadniczych, gdzie przyrost terenów mieszkaniowych wynikać będzie z rzeczywistych potrzeb oraz będzie ściśle powiązany z rozmieszczeniem i możliwościami rozwoju różnych elementów i systemów infrastrukturalnych.

Przesłanki sformułowania Celu 1.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

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

Aby możliwe było osiągnięcie trwałych efektów realizacji przyjętego Celu, konieczne jest uwzględnienie zasady zrównoważonego rozwoju, która wraz z zasadą kształtowania ładu przestrzennego ustawowo wskazana została jako podstawa do planowania i zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie działania służące osiąganiu wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania i pracy muszą zakładać długookresową perspektywę i odnosić się zarówno do sytuacji obecnych, jak i przyszłych pokoleń.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu 1.:

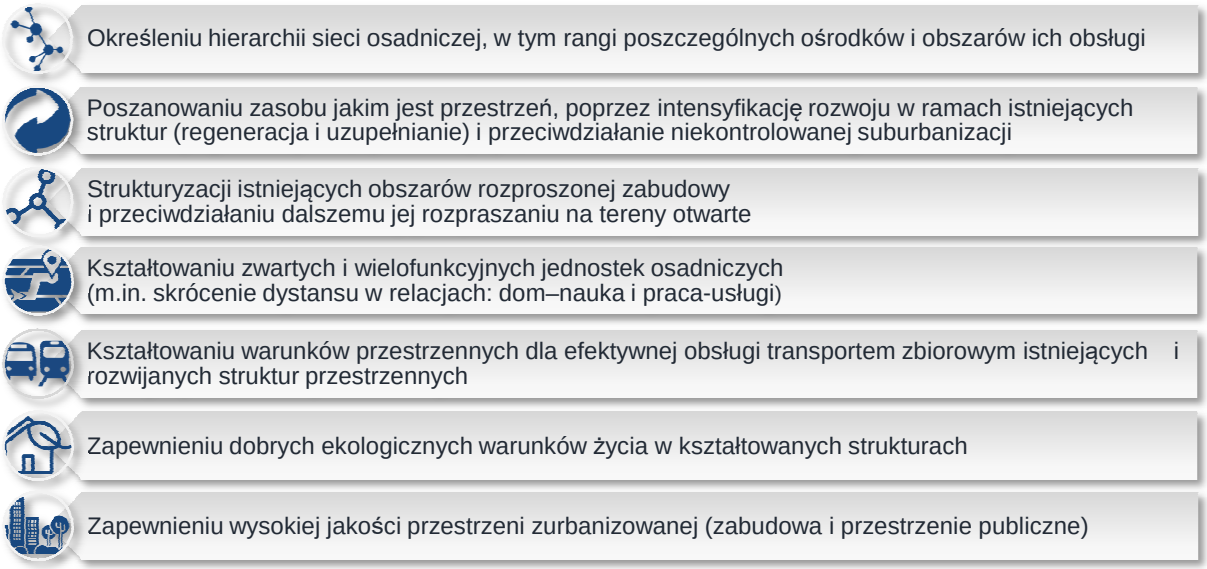
1) ograniczenie wprowadzania nowego zainwestowania na tereny otwarte, poprzez intensyfikację wykorzystania terenów już zagospodarowanych (w tym rewitalizację obszarów zdegradowanych);
2) odejście od planowania i realizacji monofunkcyjnych struktur osadniczych, a także wprowadzania zainwestowania o charakterze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

Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 1.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2011-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w ogólnej powierzchni (%)	1,1 (2015)	utrzymanie	GUS
Udział terenów zieleni (bez lasów) w powierzchni miast ogółem (%)	2,3 (2014)	2,5	GUS
Liczba pasażerów przewiezionych w publicznym transporcie zbiorowym (mln)	373 (2011)	400	GUS
Uczestnicy imprez organizowanych przez domy, ośrodki kultury, kluby i świetlice na 1.000 mieszkańców	779 (2015)	950	GUS
Odsetek dzieci objętych zorganizowaną opieką nad dziećmi do lat 3	6,0 (2015)	35,0	GUS
Odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym	76,8 (2014)	95,0	GUS
Powierzchnia, na której wzrośnie bezpieczeństwo powodziowe (ha)	do określenia na podstawie MRP	wzrost	RZGW Gdańsk, Poznań, Szczecin

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.1.

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.1.:

1.1.1. Zasada kształtowania zrównoważonej struktury funkcjonalno-przestrzennej sieci osadniczej poprzez przyjęcie hierarchii, określającej rangę i wynikającą z niej rolę poszczególnych ośrodków: **U**

1) ośrodek ponadregionalny: Gdańsk, Gdynia, Sopot (Trójmiasto);

2) ośrodek regionalny: Słupsk (wraz z Ustką kształtujący komplementarny układ bipolarny, uwzględniający zróżnicowanie specyfiki i rangi tych ośrodków);

3) potencjalny ośrodek regionalny: Chojnice (którego rozwój jako ośrodka o randze regionalnej uwarunkowany jest m.in. odpowiednim wykorzystaniem potencjału, jakim jest rozwijająca się współpraca z sąsiadującym Człuchowem w ramach układu bipolarnego Chojnice-Człuchów);

4) ośrodki regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego: Tczew i Wejherowo;

5) ośrodki subregionalne: Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork (wraz ze Sztumem kształtujący komplementarny układ bipolarny, uwzględniający zróżnicowanie specyfiki i rangi tych ośrodków), Starogard Gdański;

6) potencjalny ośrodek regionalny: Miastko;

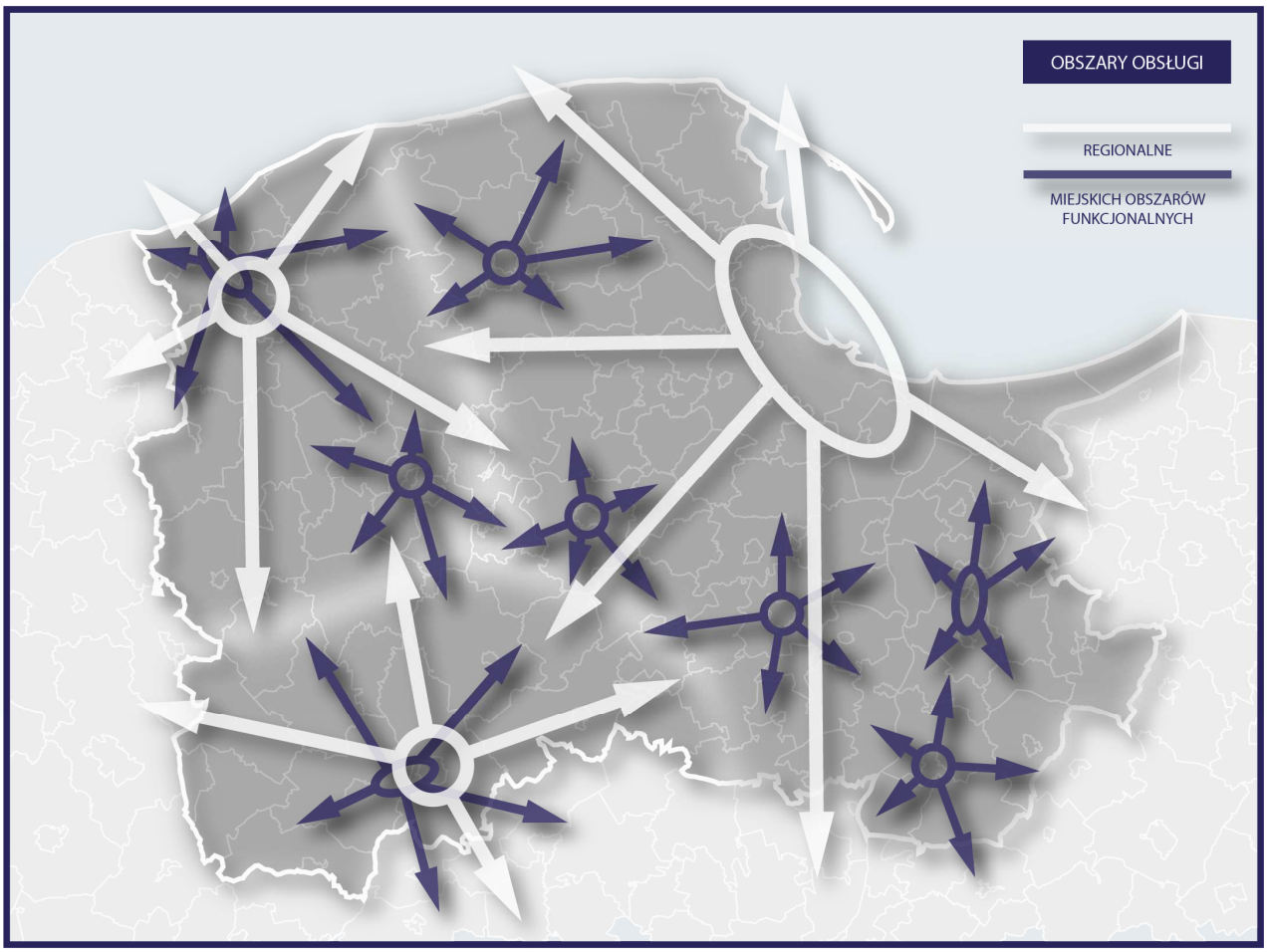
7) ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, w tym:
   a) stolice powiatów: Człuchów, Kartuzy, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Puck, Sztum,
   b) miasta położone w wielofunkcyjnym paśmie osadniczym o silnym potencjale ludnościowym: Reda i Rumia,
   c) miejscowości położone w oddaleniu od większych ośrodków, istotne dla obsługi otaczających je obszarów: Brusy, Czersk, Sierakowice,
   d) nadmorskie miejscowości turystyczne (wyspecjalizowane ośrodki sezonowe): Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Ustka, Władysławowo,
   e) małe miasta o potencjale do rozwoju funkcji ponadlokalnych: Gniew i Pelplin (gospodarczych, w tym turystycznych) oraz Żukowo (ośrodek istotny dla obsługi terenów rozwoju osadnictwa w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta, a także potencjalny integracyjny węzeł transportowy w przypadku lokalizacji nowego dworca regionalnego transportu autobusowego);

8) ośrodki lokalne: miejscowości gminne, zwłaszcza miasta: Czarna Woda, Czarne, Debrzno,

Dzierzgoń, Kępice, Nowy Staw, Prabuty, Skarszewy, Skórcz, oraz inne miejscowości o potencjale do rozwoju jako ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na poziomie lokalnym.

1.1.2. Zasada budowania spójności terytorialnej województwa poprzez uwzględnianie w planowaniu strategicznym i przestrzennym trzech zasadniczych obszarów obsługi, które na poziomie regionalnym stanowią: **W„AB”**

1) obszar obsługi ośrodka ponadregionalnego (Gdańsk, Gdynia, Sopot), gdzie:
   a) centrum obsługi koncentruje się w Trójmieście, wspomagane przez szereg funkcji rozmieszczonych w innych ośrodkach, w szczególności w Tczewie i Wejherowie,
   b) teren obszaru obsługi obejmuje powiaty: gdański, kartuski, kościerski, kwidzyński, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, starogardzki, sztumski, tczewski, wejherowski;
2) słupski obszar obsługi, gdzie:
   a) centrum obsługi koncentruje się w Słupsku,
   b) teren obszaru obsługi obejmuje powiaty: bytowski i słupski;
3) chojnicki obszar obsługi, gdzie:
   a) centrum obsługi koncentruje się w Chojnicach,
   b) teren obszaru obsługi obejmuje powiaty: chojnicki i człuchowski.



RYC. 11. OBSZARY OBSŁUGI W WOJEWÓDZTWIE

1.1.3. Zasada kształtowania miejskich obszarów funkcjonalnych, poprzez prowadzenie spójnej polityki przestrzennej i wzmacnianie wzajemnych powiązań (m.in. organizacyjnych, instytucjonalnych i infrastrukturalnych) na obszarach miast rdzeniowych oraz gmin w zasięgu ich funkcjonalnego otoczenia, z uwzględnieniem: **U**

1) Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w zasięgu rdzenia oraz strefy funkcjonalnej[178] (jako miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego);
2) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Bytowa;
3) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Chojnice-Człuchów;
4) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kościerzyny;
5) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kwidzyna;
6) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Lęborka;
7) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Malbork-Sztum;
8) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Słupsk-Ustka;
9) Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego.

1.1.4. Zasada pierwszeństwa wykorzystania obszarów istniejącego zagospodarowania oraz ograniczania rozwoju osadnictwa na terenach otwartych, polegająca na: **U**

1) regeneracji obszarów zdegradowanych, w szczególności poprzez rewitalizację oraz inne działania mające na celu przywrócenie im utraconych walorów lub/i nadanie nowych funkcji (modernizacja, rewaloryzacja, adaptacja, rekultywacja, remediacja itd.);
2) uzupełnianiu i kontynuacji obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej[179], z zapewnieniem standardów uwzględniających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne środowiska zamieszkania i pracy;
3) otwieraniu nowych terenów pod rozwój osadnictwa na podstawie uzasadnionej potrzeby[180].

1.1.5. Zasada kształtowania zwartych przestrzennie jednostek osadniczych, minimalizująca terenochłonność oraz potrzeby związane z ich obsługą, ograniczająca ich negatywny wpływ na środowisko oraz sprzyjająca rozwijaniu więzi społecznych, polegająca na: **U**

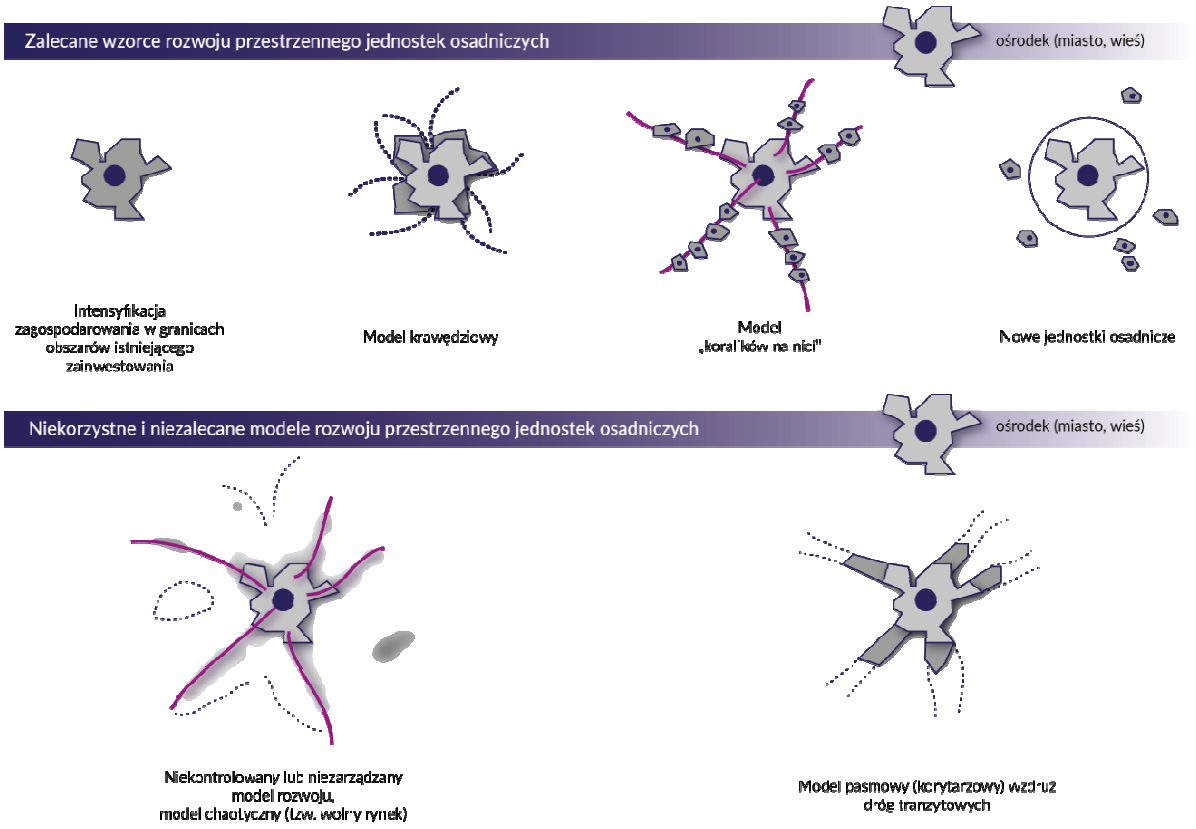
1) uwzględnianiu w planowaniu przestrzennym modelowych wzorców rozwojowych jednostek osadniczych, przeciwdziałających amorficznemu, niekontrolowanemu przyrostowi zagospodarowania[181];
2) domykaniu granic zainwestowania, tzn. wyznaczaniu obszarów rozwojowych tak, aby ekspansja zainwestowania na każdym etapie kształtowała czytelną krawędź pomiędzy terenami zainwestowanymi i terenami otwartymi, i zapewniała budowę całościowych, kompaktowych struktur;
3) unikaniu pasmowego rozwoju zabudowy wzdłuż głównych, tranzytowych ciągów komunikacyjnych.

[178] Strefa funkcjonalna OM G-G-S: gminy otoczenia funkcjonalnego Trójmiasta, w tym miasta: Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo i gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo i Żukowo oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie i Wejherowo.

[179] Zgodnie z art. 1, ust. 4, pkt 4. *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz.U. 2016 poz.787 ze zm.).

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

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



RYC. 12. ZALECANE I NIEKORZYSTNE WZORCE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO JEDNOSTEK OSADNICZYCH.

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

1.1.6. Zasada planowania wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, polegająca na integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszarów o różnym (ale niekonfliktowym) przeznaczeniu, uwzględniająca rozwój programu adekwatnego do wielkości i rangi danej jednostki lub jej części oraz minimalizująca potrzeby transportowe związane z przemieszczeniami w relacjach: dom-praca-usługi[182]. W„A”

1.1.7. Zasada etapowania kompleksowego rozwoju jednostek osadniczych dla konkretnej, docelowej liczby mieszkańców, dla której możliwe będzie zaprogramowanie i zapewnienie odpowiedniej obsługi, polegająca na koordynacji rozwoju osadnictwa z realnymi możliwościami: U

1) wypełnienia zaplanowanych struktur przestrzennych w określonym czasie (szacowanymi na podstawie szczegółowej analizy trendów demograficznych, w tym migracyjnych);

2) rozbudowy istniejącej infrastruktury (na podstawie analizy planów inwestycyjnych operatorów mediów i zdolności finansowych gminy), w zakresie:

   a) infrastruktury technicznej (ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia dostaw energii elektrycznej oraz odprowadzenia ścieków w ramach zasięgu aglomeracji ściekowych),

   b) systemów transportowych (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego),

   c) podstawowych usług i przestrzeni publicznych (w tym terenów zieleni i przestrzeni otwartych).

1.1.8. Zasada prowadzenia stabilnej polityki przestrzennej, określającej długofalowe kierunki rozwoju – jako istotnego warunku minimalizowania konfliktów przestrzennych i budowania zrównoważonych struktur poprzez: W„AB”

1) zintegrowanie planowania przestrzennego z wieloletnim planowaniem finansowym; W„AB”

[182] Za jednostkę osadniczą przyjmuje się – zgodnie z definicją określoną w art. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. *o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych* (Dz.U. z 2003 r. Nr 166, poz. 1616) – wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkany przez ludzi.

2) zachowanie spójności polityki formułowanej na poziomie gminnym i ponadlokalnym, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych lub powiatów; **W„AB”**

3) zachowanie aktualności i kompleksowości dokumentów planistycznych, w tym sukcesywne, całościowe aktualizowanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz sporządzanie miejscowych planów dla obszarów obejmujących całościowe jednostki osadnicze, w powiązaniu z kontekstem otoczenia; **W„A”**

4) jednoznaczne określanie przeznaczenia poszczególnych terenów w celu efektywnego wykorzystania ich potencjałów[183]. **W„A”**

1.1.9. Zasada krystalizacji sieci osadniczej w strefach podmiejskich, w szczególności na obszarach rozproszonej, monofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej, polegająca na wzmacnianiu rangi wybranych miejscowości-ośrodków krystalizacji, spełniających następujące kryteria: **W„A”**

1) o dobrych uwarunkowaniach związanych z dostępnością transportem zbiorowym;

2) posiadających potencjał do rozwoju funkcji usługowych, które będą w stanie zaspokoić potrzeby mieszkańców z ich bezpośredniego otoczenia[184].

1.1.10. Zasada efektywnej i sprawnej obsługi struktur osadniczych transportem zbiorowym, rozumiana jako: **W„AB”**

1) racjonalizacja polityki w zakresie transportu zbiorowego z uwzględnieniem specyfiki poszczególnych obszarów, tj.: obszaru metropolitalnego (ze zróżnicowaniem w ramach stref: centralnej, funkcjonalnej i potencjalnie funkcjonalnej), miejskich obszarów funkcjonalnych oraz pozostałego obszaru województwa, przy czym dla ośrodka regionalnego (Słupska) należy przyjmować zasady analogiczne, jak dla strefy centralnej obszaru metropolitalnego;

2) dowiązywanie linii komunikacyjnych transportu zbiorowego, na których jest planowane wykonywanie przewozów (metropolitalnych, powiatowych, gminnych) o charakterze użyteczności publicznej do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych położonych w ciągu linii kolejowych, na których samorząd województwa organizuje wojewódzkie przewozy pasażerskie;

3) kształtowanie struktury funkcjonalnej i lokalizacji obszarów/obiektów generujących ruch w sposób sprzyjający redukcji potrzeb transportowych w skali regionalnej i metropolitalnej;

4) lokalizacja intensywnej zabudowy mieszkaniowej w miejscach możliwych do obsłużenia (obecnie lub w przyszłości) przez transport zbiorowy;

5) lokalizacja stref działalności gospodarczej w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu obsługi transportem zbiorowym;

6) integracja środków transportu pasażerskiego poprzez właściwą lokalizację, typ i program użytkowy węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, z uwzględnieniem ich hierarchicznego podziału[185];

7) uwzględnianie w węzłach integracyjnych zlokalizowanych w strefach podmiejskich infrastruktury systemu P&R.

1.1.11. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających dobre ekologiczne warunki życia, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: **W„A”**

1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych;

2) zachowania i kształtowania zielonej infrastruktury, w tym zapewnienia udziału (lub/i dostępu do) terenów zieleni i powierzchni biologicznie czynnej proporcjonalnie do przyrostu

[183] „Jednoznaczne określanie” wyklucza dowolność w przeznaczaniu terenów. Stosowane w SUiKZP określenie „tereny rozwojowe” jako zbyt elastyczne prowadzić może do sytuacji konfliktowych, lub w perspektywie czasu, w związku z przypadkowym, fragmentarycznym zagospodarowywaniem danego terenu zniweczyć jego potencjał. Potrzebne jest doprecyzowanie, czy mają to być np. wielofunkcyjne tereny mieszkaniowe, czy tereny przemysłowe pod funkcje terenochłonne, lub/i uciążliwe, wymagające separacji od terenów mieszkaniowych i usługowych. Istotne jest odróżnienie pojęcia wielofunkcyjności od ww. dowolności (umożliwiającej realizację „wszystkiego wszędzie”) – planowanie terenów wielofunkcyjnych powinno wiązać się z określeniem typów funkcji, które mają współistnieć na danym terenie oraz związanych z tym zasad zagospodarowania, które swoje uszczegółowienie powinny znajdować w mpzp.

[184] W przypadku mieszkańców stref podmiejskich - realizowanych dotychczas głównie w ośrodku rdzeniowym.

[185] Zgodnie z zasadą 2.4.7.

zainwestowania (w tym zwiększającej się liczby mieszkańców);

3) ograniczeń wynikających ze szczególnych uwarunkowań związanych z:
   a) sąsiedztwem istniejących lub rozwijających się funkcji mogących mieć istotny wpływ: na jakość powietrza, klimat akustyczny i aerosanitarny, narażenie na drgania i wibracje oraz szkodliwe promieniowanie oraz oddziaływanie pól elektromagnetycznych, z zachowaniem standardów wynikających z obowiązujących norm[186],
   b) potrzebami ochrony zasobów wód powierzchniowych i podziemnych,
   c) ryzykiem wystąpienia powodzi[187] i następstw zmian klimatycznych,
   d) zagrożeń morfodynamicznych.

1.1.12. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających wysoką jakość przestrzeni zurbanizowanej, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: W„A”

1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych;

2) rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych dostosowanych do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych, w tym poszanowania tożsamości kulturowej istniejących struktur, poprzez zachowanie:
   a) czytelności historycznych układów urbanistycznych i ruralistycznych,
   b) układu rozplanowania, intensywności, skali, formy i proporcji oraz rozwiązań materiałowych zabudowy[188], charakterystycznych dla określonej jednostki osadniczej (w tym jej rangi) i lokalnej tradycji budowlanej[189],
   c) specyficznych historycznych elementów zagospodarowania (w tym oryginalnych urządzeń i rozwiązań z zakresu techniki i infrastruktury, historycznych urządzonych terenów zielonych, parków i zbiorników wodnych).

1.1.13. Zasada kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych: W„A”

1) sprzyjających integracji społecznej i budowaniu lokalnej tożsamości;

2) projektowanych i realizowanych z zapewnieniem najwyższych standardów w zakresie funkcjonalności (w tym bezpieczeństwa użytkowania oraz dostosowania do potrzeb wszystkich użytkowników[190]) i estetyki, mających istotny wpływ na atrakcyjność osiedleńczą i inwestycyjną ośrodków;

3) projektowanych i realizowanych z zastosowaniem zróżnicowanych form architektonicznego wyrazu – sprzyjających dobrej orientacji w przestrzeni oraz tworzeniu efektu *genius loci* (niepowtarzalności miejsca);

4) tworzących spójne systemy funkcjonalne i kompozycyjne, adekwatnie do skali poszczególnych struktur (zarówno w odniesieniu do osiedli, dzielnic, jak i całych miejscowości i miast).

1.1.14. Zasada zapewnienia najwyższej jakości rozwiązań koncepcyjnych i projektowych dla priorytetowych przestrzeni publicznych oraz miejsc i obiektów o szczególnym znaczeniu dla poszczególnych ośrodków, jak i całego regionu, poprzez wybór tych rozwiązań w drodze konkursów urbanistycznych i architektonicznych. R

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za	Ranga

[186] W zakresie uciążliwości wynikających z sąsiedztwa funkcji transportowych z uwzględnieniem odpowiednich zasad określonych w kierunkach 1.2. i 2.4.

[187] Z uwzględnieniem zasad określonych w Kierunku 1.4.

[188] W przypadku obszarów wiejskich – również rodzimego charakteru przydomowej zieleni urządzonej (gatunki roślin i tradycyjne formy ich stosowania), gdzie stanowi ona jeden z elementów istotnych dla zachowania charakterystycznych cech krajobrazu, ustalonego uwarunkowaniami przyrodniczymi oraz tradycją właściwą dla danego miejsca.

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

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

		realizację	zapisów
1.	Rewitalizacja obszarów zdegradowanych, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, a także gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym do 2020 roku[191]: – w miastach: Brusy, Bytów, Chojnice, Czarne, Czersk, Człuchów, Debrzno, Gdańsk, Gdynia, Gniew, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Malbork, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Rumia, Skarszewy, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Żukowo, zgodnie z zakresem określonym w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	samorządy gminne	W„AB”
2.	Ponowne wykorzystanie obszarów poprodukcyjnych, pokolejowych, powojskowych, które utraciły swoje dotychczasowe funkcje i/lub walory środowiskowe, a posiadają potencjał do rozwoju funkcji: mieszkaniowych, mieszkaniowo-usługowych, usługowych, rekreacyjnych, a także związanych z zieloną infrastrukturą, z uwzględnieniem koniecznych do przeprowadzenia przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, rekultywacji oraz działań rewaloryzacyjnych, remontowych czy modernizacyjnych.	samorządy gminne	W„A”
3.	Rozwój nowych i podnoszenie jakości istniejących przestrzeni publicznych.	samorządy gminne	R
4.	Podnoszenie jakości istniejących struktur podmiejskich: 1) koncentrowanie i rozwój podstawowych usług publicznych oraz powiązanych z nimi przestrzeni publicznych w istniejących i kształtujących się ośrodkach krystalizujących sieć osadniczą; 2) wzmacnianie powiązań w transporcie zbiorowym pomiędzy ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą na poziomie lokalnym a ośrodkami wyższej rangi; 3) strukturyzacja przestrzenna obszarów zdegradowanych żywiołową suburbanizacją (rekompozycja funkcjonalno-przestrzenna), m.in. poprzez integrację istniejących małych struktur mieszkaniowych w większe zespoły, uwzględniające w swym programie ogólnodostępne przestrzenie publiczne oraz funkcje ośrodkotwórcze na poziomie lokalnym.	samorządy gminne	W„A”
5.	Planowanie oraz realizacja systemów i obiektów zielonej infrastruktury, jako czynników mających wpływ na organizację przestrzeni (kształtowanie struktur osadniczych) oraz zapewnienie w niej udziału funkcji przyrodniczo-rekreacyjnych, w tym wyznaczanie, zachowanie i kształtowanie terenów biologicznie czynnych - tzw. zielonych pierścieni wokół ośrodków miejskich i metropolitalnych.	samorządy gminne SWP	W„AB”
6.	Przygotowanie analizy dotyczącej możliwości kształtowania obszarów osadnictwa w zasięgu oddziaływania regionalnego szynowego transportu zbiorowego.	SWP	W„B”
7.	Przygotowanie analizy dotyczącej skali potrzeb rewitalizacyjnych gmin, z uwzględnieniem zróżnicowanych uwarunkowań związanych m.in. z: – wielkością (liczbą mieszkańców) i statusem gminy (miejska, wiejska, miejsko-wiejska);	SWP	W„B”

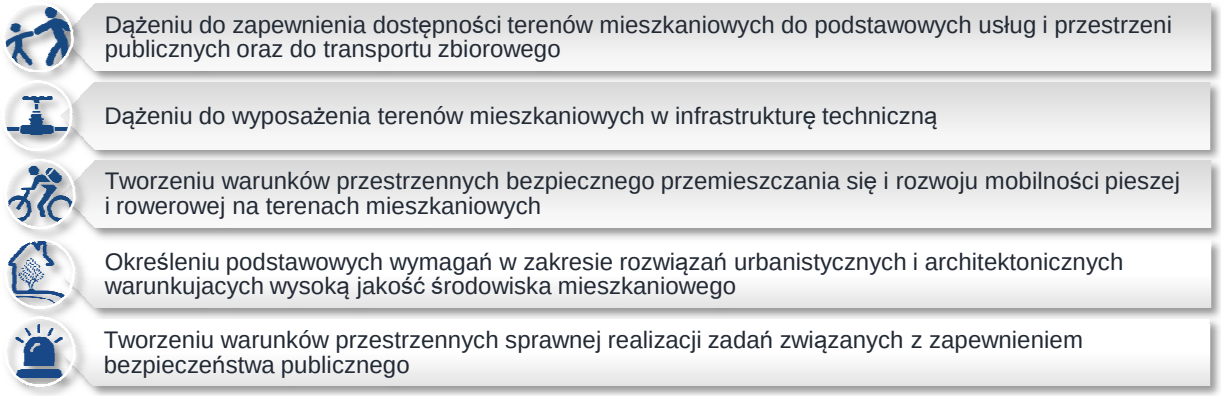
[191] Jako priorytetowe do objęcia działaniami rewitalizacyjnymi do 2020 r. (w nawiązaniu do perspektywy finansowej 2014-2020) wskazane zostały miasta, które na podstawie wytycznych określonych na poziomie regionu, wyznaczyły obszary o relatywnie najgorszej sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej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

	– wielkością i specyfiką bazy ekonomicznej gminy (w tym utraconych funkcji, będących jedną z przyczyn degradacji); – sytuacją społeczno-ekonomiczną mieszkańców (w tym poziomem bezrobocia i ubóstwa); – udziałem substancji zabytkowej.		
8.	Przygotowanie analizy dotyczącej stopnia degradacji obszarów, na których funkcjonowały Państwowe Gospodarstwa Rolne, a także możliwości oraz barier związanych z ich rewitalizacją i restrukturyzacją.	SWP	W„B”

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.2.

K.1.2. KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:



ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

1.2.1. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do:

1) podstawowych usług publicznych[192]; **U**

2) transportu zbiorowego;

3) przestrzeni publicznych, w tym przestrzeni otwartych;

przy czym przez odpowiednią dostępność należy rozumieć wzajemne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych oraz funkcji związanych z ich bezpośrednią obsługą, zapewniające dojście piesze i dojazd rowerem w sposób: bezpieczny oraz możliwie najkrótszy.

1.2.2. Zasada określania w planowaniu lokalnym standardów dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych [193] jako obowiązującego programu zagospodarowania terenów mieszkaniowych, określającego: **U**

1) rezerwę terenową dla potrzeb lokalizacji tych usług, proporcjonalną do liczby ludności w zasięgu ich obsługi; **U**

2) maksymalne parametry dotyczące zasięgu ich obsługi (odległości liczone np. jako czas dojścia pieszego do miejsc świadczenia tych usług); **W„A”**

3) minimalny wskaźnik rezerwy terenowej z przeznaczeniem na zieleń ogólnodostępną o funkcjach rekreacyjnych i ekologicznych. **W„A”**

1.2.3. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do infrastruktury technicznej (w szczególności do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz energetycznej) warunkującej poziom życia zgodny ze współczesnymi standardami cywilizacyjnymi, przy czym: **U**

1) w zakresie zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków[194] należy uwzględnić:

a) budowę urządzeń służących do zaopatrzenia w wodę realizowaną jednocześnie z rozwiązaniem spraw gospodarki ściekowej, w szczególności poprzez równoczesną budowę systemów kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków[195], **U**

b) analizę potrzeb i możliwości racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów wód podziemnych w celu zmniejszenia liczby ujęć i zwiększenia stopnia koncentracji systemów zaopatrzenia w wodę, **W„A”**

[192] Przy uwzględnieniu zasad odnoszących się do podstawowych usług publicznych określonych w Kierunku 1.3.

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

[194] Z uwzględnieniem zasad 3.3.1. i 3.3.2.

[195] Art. 42, ust.3. *ustawy* z dnia 18 lipca 2001 r. *Prawo wodne* (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 469 z późn. zm.).

c) dążenie do rozszerzenia zasięgu obsługi systemów zaopatrzenia w wodę, w celu objęcia nimi 100% mieszkańców jednostek osadniczych, **W„A”**

d) dążenie do objęcia systemami zbiorczej kanalizacji zakończonej oczyszczalnią ścieków:

– 100% mieszkańców obszarów miejskich, z wyłączeniem rolniczej przestrzeni produkcyjnej,

– 75% mieszkańców obszarów wiejskich oraz w rolniczej przestrzeni produkcyjnej zlokalizowanej w granicach miast, **W„A”**

w przypadku braku możliwości osiągnięcia ww. parametrów poza granicami aglomeracji ściekowych dopuszcza się stosowanie przydomowych oczyszczalni ścieków;

2) w zakresie dostaw energii elektrycznej należy uwzględnić:

a) możliwości zastosowania generacji rozproszonej opartej na małych jednostkach wytwórczych energii elektrycznej i ciepła, produkowanych w skojarzeniu, **W„A”**

b) odpowiednie zasady określone w Kierunku 2.5.

1.2.4. Zasada kształtowania środowiska mieszkaniowego z uwzględnieniem rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych warunkujących jego wysoką jakość, tj.: **R**

1) zapewniających wysokie walory funkcjonalne i estetyczne;

2) zapewniających dobre ekologicznie warunki życia, w tym przede wszystkim: odpowiednie warunki nasłonecznienia, przewietrzania, a także zagospodarowania wód opadowych i roztopowych;

3) uwzględniających zieloną infrastrukturę, zarówno w kontekście walorów kompozycyjno-użytkowych osiedlowych przestrzeni publicznych, jak i odporności na zjawiska klimatyczne (np. „wyspa ciepła”, zagrożenie powodziowe związane z nadmiernym uszczelnieniem obszarów zurbanizowanych);

4) sprzyjających kształtowaniu zwartej i energooszczędnej zabudowy;

5) przyjaznych dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej;

6) uwzględniających zasady projektowania uniwersalnego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji[196].

1.2.5. Zasada kształtowania ekoefektywnych struktur mieszkaniowych, tzn. takich, w których poprzez odpowiednio stosowane rozwiązania architektoniczne i technologiczne redukowane jest zużycie zasobów oraz emisja szkodliwych substancji do środowiska, poprzez m.in.: **R**

1) modernizację istniejących struktur, służącą jednocześnie poprawie warunków mieszkaniowych, w tym zdrowotnych oraz ograniczeniu negatywnego oddziaływania na środowisko (m.in. poprzez zmniejszenie zużycia energii i wody);

2) realizację nowych struktur, z zapewnieniem wysokiego udziału budynków niskoenergetycznych i pasywnych.

1.2.6. Zasada zapewnienia na terenach mieszkaniowych udziału zabudowy o różnych funkcjach oraz udziału mieszkań o zróżnicowanym standardzie, wielkości, typie, a także sposobie zasiedlenia (np. mieszkania komunalne, na wynajem, własnościowe). R

1.2.7. Zasada zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczania się na terenach mieszkaniowych poprzez: W„A”

1) kształtowanie struktury sieci drogowej (kształt sieci, funkcje i klasy jej elementów) sprzyjające ograniczaniu lokalnego i ponadlokalnego ruchu tranzytowego;

2) unikanie lokalizowania źródeł i celów ruchu (do szkoły, pracy, usług) po przeciwnych stronach ponadlokalnej infrastruktury transportowej;

3) budowę obwodnic i obejść miejscowości[197] dla eliminowania ruchu tranzytowego z terenów o dominującej funkcji mieszkaniowej, a w miejscach, gdzie jest to niemożliwe – stosowanie rozwiązań minimalizujących zagrożenia (np. realizację bezkolizyjnych przejść (kładki, tunele)

[196] Jak przypis 191.

[197] Przy uwzględnieniu w procesie projektowania wszelkich uwarunkowań (społecznych, środowiskowych i ekonomicznych).

przez istniejące drogi ruchu szybkiego i tranzytowego oraz magistralne linie kolejowe);

4) unikanie bezpośredniej dostępności terenów mieszkaniowych z dróg krajowych i wojewódzkich;

5) wymuszenie użytkowania dróg zgodnego z ich przeznaczeniem, m.in. kształtowanie stref ruchu uspokojonego, stosownie do funkcji drogi, charakteru obszaru i intensywności ruchu pieszego;

6) kształtowanie stref bezpieczeństwa ruchu w otoczeniu szkół (w szczególności podstawowych), w których należy zapewnić dojścia piesze i dojazdy rowerem, niekolidujące z ruchem drogowym.

1.2.8.	Zasada tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych, w tym:	**W„A”**
	1) kształtowania przestrzeni publicznych zapewniających swobodę i bezpieczeństwo przemieszczania się pieszego, m.in. poprzez uwzględnienie stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu samochodowego, w skali adekwatnej do rozmiarów i charakteru konkretnej przestrzeni;	**W„A”**
	2) uwzględnienia w planowaniu i realizacji węzłów integracyjnych infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, powiązanej z infrastrukturą systemu B&R;	**W„A”**
	3) planowania i realizacji przebiegu tras rowerowych o charakterze uniwersalnym (służących zarówno podróżom rekreacyjnym, jak i codziennym dojazdom do pracy, miejsc edukacji i usług) w sąsiedztwie głównych źródeł i celów ruchu rowerowego;	**W„A”**
	4) planowania i realizacji dojazdowych tras rowerowych o długości od 2 do 5 km wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych[198], pozwalających na powiązanie jednostek osadniczych bezpośrednio z celami codziennych dojazdów do szkoły, pracy i usług lub przystanków i węzłów transportu zbiorowego, mogących stanowić jeden z etapów tych podróży.	**W„AB”**
1.2.9.	Zasada zmniejszania lub eliminacji uciążliwości powodowanych emisją hałasu i spalin przez środki transportu[199].	**R**
1.2.10.	Zasada kształtowania warunków przestrzennych sprawnej realizacji zadań niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w zakresie:	**R**
	1) ewakuacji i ratownictwa ludności w sytuacjach zagrożeń, w szczególności należy dążyć do optymalizacji struktury przestrzennej podsystemów zintegrowanego ratownictwa (szpitalnych oddziałów ratunkowych, policji, straży pożarnej, ratownictwa chemicznego itp.) m.in. poprzez:	
	a) zapewnienie możliwości realizacji działań ratowniczych dla 80% populacji w czasie poniżej 15 minut[200],	
	b) dostosowywanie głównych ciągów komunikacyjnych w dużych miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich (szczególnie w godzinach szczytu) pojazdów uprzywilejowanych[201]: ratownictwa medycznego, pożarowego, chemicznego oraz organów bezpieczeństwa i obronności państwa,	
	c) wyposażanie obszarów mieszkaniowych w systemy ostrzegania i alarmowania ludności o zagrożeniach;	
	2) eliminacji zagrożeń dla ludzi wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych, należy uwzględnić:	
	a) wyprowadzanie transportu materiałów niebezpiecznych z terenów o największej koncentracji ludności poprzez wyznaczanie alternatywnych dróg ich przewozu,	
	b) dostosowywanie wybranych parkingów do przyjmowania pojazdów przewożących niebezpieczne substancje chemiczne (płyta postojowa uniemożliwiająca przenikanie uwolnionych niebezpiecznych substancji do gruntu).	

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

[199] Zgodnie z zasadami 2.4.6.5), 2.4.11. 2) i 3) oraz 3.3.9.

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

[201] *Prawo ruchu drogowego* z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz.U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. z późn. zm.).

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów infrastruktury podstawowych usług publicznych w dostosowaniu do: 1) zidentyfikowanych deficytów w ramach istniejących terenów mieszkaniowych[202], 2) potrzeb rozwojowych, proporcjonalnie do planów związanych z rozwojem istniejących, a także otwieraniem nowych terenów zabudowy mieszkaniowej[203].	samorządy gminne	W„A”
2.	Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń wodociągowych (np. ujęcia wody, stacje uzdatniania), zapewniających dostawy wody pitnej o odpowiedniej jakości: do 2020 roku: 1) przebudowa sieci wodociągowej oraz budowa stacji wodociągowej w Centralnym Wodociągu Żuławskim.	samorządy gminne	W„AB”
3.	Budowa, rozbudowa i modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych[204].	samorządy gminne	W„A”
4.	Określanie wariantowych przebiegów obwodnic lub obejść miejscowości o dużym udziale ruchu tranzytowego na drogach krajowych i wojewódzkich[205].	samorządy gminne SWP	W„AB”
5.	Realizacja inwestycji podnoszących jakość istniejących struktur mieszkaniowych, w tym: zapewniających warunki bezpiecznego przemieszczania się (m.in. poprawa jakości przestrzeni publicznych, budowa bezkolizyjnych przejść pieszych i rowerowych na przecięciu z istniejącą infrastrukturą drogową i kolejową) oraz budowa infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo publiczne.	samorządy gminne	R
6.	Rewitalizacja zdegradowanych struktur mieszkaniowych, która w aspekcie przestrzenno-funkcjonalnym służy w szczególności poprawie warunków mieszkaniowych i zdrowotnych mieszkańców oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, m.in. poprzez redukcję zużycia energii i wody.	samorządy gminne	R
7.	Budowa infrastruktury rowerowej dowiązującej sieć ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych transportu zbiorowego.	JST	W„AB”
8.	Sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich zarezerwowanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod funkcje mieszkaniowe, z zapewnieniem odpowiedniej obsługi komunikacyjnej tych terenów (ograniczenie budowy pojedynczych zjazdów z tych dróg) oraz utrzymaniem funkcji drogi.	samorządy gminne	W„A”

[202] Na podstawie audytów bieżącej dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych, z uwzględnieniem parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów w tym zakresie, które powinny zostać uprzednio ustanowione na poziomie gmin.

[203] Z uwzględnieniem ww. parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów.

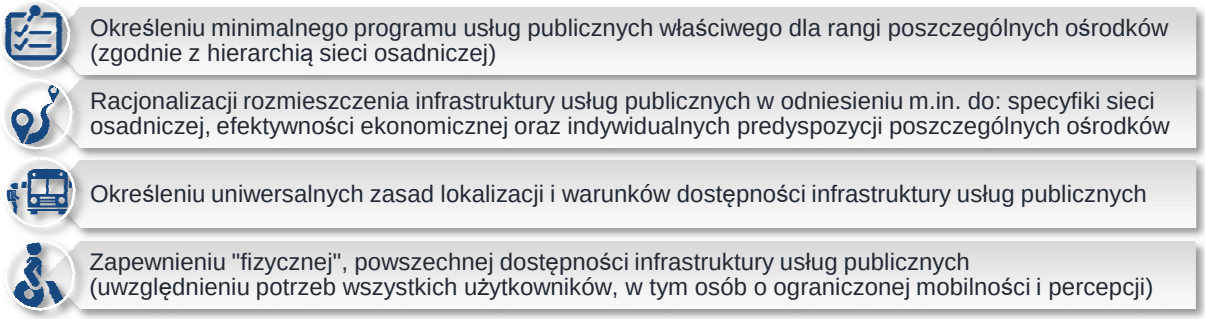
[204] W szczególności poprzez realizację przedsięwzięć określonych w Działaniu 2. w Kierunku 3.3.

[205] A także, w stosunku do przygotowanych już inwestycji - realizacja przedsięwzięć określonych w Działaniu 3. w Kierunku 2.4.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.3.

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

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:



ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.3.:

1.3.1. Zasada zapewnienia w planowaniu strategicznym i przestrzennym minimalnego programu usług publicznych, właściwego dla rangi oraz obszaru obsługi poszczególnych ośrodków, rozszerzanego o kolejne elementy[206], zgodnie z przyjętą hierarchią sieci osadniczej[207]: W„AB”

1) ośrodki lokalne[208], koncentrujące w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania usługi podstawowe w zakresie:
   a) edukacji i zorganizowanej opieki nad dziećmi do lat trzech (klub dziecięcy, żłobek, przedszkole oraz inne formy wychowania przedszkolnego, szkoła podstawowa[209] wraz z bazą sportową),
   b) ochrony zdrowia (przychodnia/gabinet podstawowej opieki zdrowotnej),
   c) kultury (świetlica, dzielnicowy/wiejski dom kultury, biblioteka),
   d) sportu i rekreacji (place zabaw, urządzone tereny zieleni, boiska wielofunkcyjne),
   e) pomocy i integracji społecznej (środowiskowy dom samopomocy, dzienny dom pobytu, dom pomocy społecznej, świetlica środowiskowa, punkt konsultacyjny, centrum interwencji kryzysowej),
   f) poradnictwa obywatelskiego oraz aktywizacji społecznej (punkt doradztwa obywatelskiego, dom sąsiedzki, uniwersytet trzeciego wieku);
2) ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, koncentrujące usługi dla bezpośredniego zaplecza[210] w zakresie:
   a) edukacji (liceum ogólnokształcące, technikum, szkoła zawodowa/placówka prowadząca kształcenie zawodowe i ustawiczne oraz ośrodek egzaminacyjny umożliwiający w szczególności potwierdzanie efektów uczenia się pozaformalnego i nieformalnego),
   b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – podstawowe specjalności, zakład opieki paliatywno-hospicyjnej, zakład pielęgnacyjno-opiekuńczy/opiekuńczo-leczniczy),
   c) kultury (gminny dom kultury),
   d) sportu i rekreacji (pełnowymiarowa sala gimnastyczna, pełnowymiarowe boisko piłkarskie, hala widowiskowo-sportowa o widowni poniżej 1 tys., stadion z urządzeniami lekkoatletycznymi),
   e) pomocy i integracji społecznej (placówka opiekuńczo-wychowawcza, specjalistyczny dom pomocy społecznej),
   f) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (centrum integracji społecznej, klub integracji społecznej, warsztaty terapii zajęciowej);

[206] Założenie takie oznacza, ze w kolejnym ośrodku, o coraz wyższej randze w hierarchii sieci osadniczej, poza specyficznym zakresem określonym w dedykowanym mu podpunkcie, zapewniony powinien być również zakres wyszczególniony dla ośrodków niższych rang.

[207] Określoną w zasadzie 1.1.1.

[208] Zakres właściwy dla ośrodków lokalnych (zgodnie z w zasadą 1.1.1.) oraz możliwych do wyodrębnienia struktur osadniczych (dzielnice, osiedla, itd.) w ośrodkach różnej wielkości i rangi.

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

[210] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a.

3) ośrodki subregionalne (Bytów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork[211], Starogard Gdański) i potencjalny ośrodek subregionalny (Miastko), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak również subregionu[212] w zakresie:
   a) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – szeroki zakres specjalności, w tym leczenia chorób cywilizacyjnych, szpital wielospecjalistyczny, szpital specjalistyczny),
   b) kultury i sztuki (centrum kultury z infrastrukturą pozwalającą na organizację wydarzeń o randze ponadlokalnej oraz na integrację działań społeczno-kulturalnych i edukacyjnych na poziomie subregionu (sale wielofunkcyjne i warsztatowe, mediateka), kino, muzeum, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),
   c) sportu i rekreacji (pełnowymiarowa pływalnia kryta, stadion wielofunkcyjny, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),
   d) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (zakład aktywności zawodowej);

4) ośrodek regionalny (Słupsk), potencjalny regionalny (Chojnice[213]) i ośrodki regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego (Tczew, Wejherowo), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak i usługi oddziałujące na cały region lub jego część[214] w zakresie:
   a) szkolnictwa wyższego (wyższa szkoła zawodowa),
   b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna – pełen zakres leczenia chorób cywilizacyjnych),
   c) kultury i sztuki (centrum kultury z infrastrukturą pozwalającą na prowadzenie wielokierunkowych działań społeczno-kulturalnych i edukacyjnych o znaczeniu oraz zasięgu oddziaływania co najmniej regionalnym (sala koncertowa, teatralno-kinowa, powierzchnie wystawiennicze, konferencyjne i warsztatowe), biblioteka specjalistyczna),
   d) sportu i rekreacji (pełnowymiarowe specjalistyczne boiska i urządzenia sportowe),
   e) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (ośrodek wsparcia ekonomii społecznej);

5) ośrodek ponadregionalny (Trójmiasto), koncentrujący usługi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym[215] w zakresie:
   a) szkolnictwa wyższego i nauki (szkoła wyższa, jednostka badawczo-rozwojowa),
   b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna o zasięgu wojewódzkim, szpital kliniczny),
   c) kultury i sztuki (opera, filharmonia, teatr, centrum wystawienniczo-kongresowe, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys., umożliwiająca organizację wydarzeń artystycznych o znaczeniu międzynarodowym),
   d) sportu i rekreacji (stadion piłkarski spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys. oraz stadion specjalistyczny, umożliwiające organizację imprez sportowych o znaczeniu co najmniej ogólnopolskim),
   e) pomocy i integracji społecznej (regionalna placówka opiekuńczo-wychowawcza, ośrodek adopcyjny).

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

1) dobrej dostępności transportem zbiorowym (w sąsiedztwie węzłów i przystanków transportu zbiorowego);

2) racjonalnego wykorzystania istniejącego zaplecza infrastrukturalnego;

[211] Z uwzględnieniem współpracy i wspólnego budowania potencjału w ramach układu Malbork-Sztum.
[212] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–b.
[213] Z uwzględnieniem współpracy i wspólnego budowania potencjału w ramach układu Chojnice-Człuchów.
[214] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–c.
[215] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–d.

3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych[216];

4) możliwości ekonomicznych podmiotów odpowiedzialnych za organizację tych usług.

1.3.3. Zasada lokalizacji ponadlokalnych usług publicznych (w tym kształtowania sieci tych usług) z uwzględnieniem: **W„AB”**

1) zróżnicowania ośrodków tej samej rangi i w konsekwencji zróżnicowanych potrzeb i możliwości racjonalnego kształtowania [217] programu usług publicznych, wynikających w szczególności z: **W„AB”**

a) wielkości obszaru obsługi, związanego z położeniem danego ośrodka względem innych ośrodków o tej samej lub wyższej randze oraz z jego zapleczem demograficznym,

b) uwarunkowań związanych z położeniem geograficznym i predyspozycjami dla lokalizacji i rozwoju określonych funkcji (np. centrum sportów wodnych, sanatorium, itp.),

c) uwarunkowań związanych z dziedzictwem kulturowym danego ośrodka i jego otoczenia (np. muzeum wzbogacające ofertę kulturalną i edukacyjną),

d) dominującej funkcji ośrodka,

e) funkcjonujących w danym ośrodku instytucji i placówek świadczących usługi publiczne, dysponujących odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym i kadrowym (np. szpitale specjalistyczne, centra kształcenia zawodowego i ustawicznego);

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

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

4) lokalizacji całodobowych lądowisk śmigłowcowych sanitarnych przy szpitalach specjalistycznych, w szczególności posiadających szpitalne oddziały ratunkowe[218]; **U**

5) standardów i zaleceń światowych federacji sportowych w odniesieniu do lokalizacji obiektów i urządzeń sportowych i możliwości wykorzystania ich do organizacji wydarzeń sportowych o znaczeniu międzynarodowym. **W„AB”**

1.3.4. Zasada lokalizacji podstawowych usług publicznych z uwzględnieniem: **W„AB”**

1) zapewnienia możliwie najmniejszych odległości pomiędzy infrastrukturą podstawowych usług publicznych a miejscem zamieszkania, warunkujących bezpieczeństwo i wysoką jakość środowiska mieszkaniowego;

2) zapewnienia dostępu do infrastruktury podstawowych usług publicznych, jako jednego z podstawowych warunków dla otwierania nowych terenów mieszkaniowych;

3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych (w tym struktury wieku) oraz wielkości i rozmieszczenia jednostek mieszkaniowych;

4) współpracy międzygminnej w obszarach położonych na styku gmin.

1.3.5. Zasada kształtowania bazy infrastruktury usług publicznych, przede wszystkim w zakresie kultury i edukacji, z priorytetem wykorzystania istniejących obiektów (i ich otoczenia) o szczególnych walorach kulturowych, jako elementów przestrzeni szczególnie istotnych dla budowania więzi i tożsamości lokalnej. R

1.3.6. Zasada realizacji nowych lub dostosowania istniejących obiektów i urządzeń usług publicznych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, zgodnie z wymogami projektowania uniwersalnego[219]. U

[216] Przy czym w prognozach demograficznych poziom agregacji danych należy dostosować do rangi usługi i obszaru obsługi, np. w odniesieniu do podstawowych usług publicznych analizowane powinny być jednostki urbanistyczne mniejsze niż gmina.

[217] W tym bieżącego finansowania.

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

[219] W rozumieniu art. 2 *Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych*, sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz. U. z 2012 r. poz. 1169).

1.3.7.	Zasada kształtowania placówek edukacyjnych jako przestrzeni kompleksowych o funkcjach: dydaktycznych, kulturalnych i sportowych, a w przypadku szkół średnich i uczelni wyższych – również mieszkalnych (internaty i domy studenckie).	R
1.3.8.	Zasada włączania technologii informacyjno-komunikacyjnych do systemu świadczenia usług publicznych, w celu minimalizowania konieczności przemieszczania się, a także kompensacji niedostatków w wyposażeniu ośrodków niższej rangi (zarówno w zakresie infrastruktury, jak i wyspecjalizowanej kadry) oraz obszarów o ograniczonej dostępności transportowej.	R

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.3.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
w zakresie edukacji, szkolnictwa wyższego i nauki:			
1.	Podnoszenie znaczenia Trójmiasta jako najważniejszego ośrodka akademickiego i naukowo-badawczego w Polsce Północnej, jednocześnie konkurencyjnego w regionie Morza Bałtyckiego, poprzez poszerzenie wachlarza kierunków kształcenia (w szczególności związanych z szeroko rozumianą „specjalizacją morską") oraz rozwój bazy naukowo-dydaktycznej, sportowej i socjalnej uczelni, w tym:	uczelnie wyższe JST	W„AB"
	1) utworzenie *Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej* w Gdańsku w ramach projektu *Radioteleskop 90m – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej*	uczelnie wyższe	W„A"
	2) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Uniwersytetu Gdańskiego (rozbudowa budynków Wydziału Matematyki, Fizyki i Informatyki UG i Wydziału Oceanografii i Geografii UG);	Uniwersytet Gdański	W„A"
	3) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Politechniki Gdańskiej (budowa *Centrum Ekoinnowacji PG* wraz z *Centrum Zastosowań Innowacyjnych Technologii w Inteligentnych Aglomeracjach Miejskich,* Pawilonu Technologicznego Wydziału Chemicznego, Zespołu Laboratoriów Wydziału Elektroniki, Telekomunikacji i Informatyki - *Technologia dla Społeczeństwa Wiedzy;* Laboratorium Technologii Drogowych wraz z zespołem laboratoriów ciężkich, laboratorium i prototypowni robotyki podwodnej przy Wydziale Oceanotechniki i Okrętownictwa, budynku Wydziału Zarządzania i Ekonomii II, a także budynku na potrzeby realizacji interdyscyplinarnych projektów zespołowych studentów i doktorantów PG - *Design Factory)*;	Politechnika Gdańska	W„A"
	4) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (GUMed), w tym:	Gdański Uniwersytet Medyczny	W„A"
	a) budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego GUMed (Tabl. 9, poz. 2),		U
	b) utworzenie Centrum Badawczego Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i Okresu Starzenia, a także Centrum Medycyny Pediatrycznej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego GUMed;		W„A"
	5) utworzenie Pomorskiego Centrum Symulacji Morskich i Centrum Edukacji Morskiej przy Akademii Morskiej;	Akademia Morska w Gdyni	W„A"
	6) rozbudowa akademickiego zaplecza:	uczelnie wyższe	W„A"
	a) sportowo-rekreacyjnego (m.in. budowa *Centrum Sportowego Uniwersytetu Gdańskiego, Centrum sportowo-rekreacyjnego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego, Centrum Sportowo-Rekreacyjnego Akademii Morskiej* oraz rozbudowa *Centrum Sportu Akademickiego Politechniki Gdańskiej* i *Akademickiego Centrum Sportowego* przy Akademii Marynarki Wojennej (kryty basen pływacki i stadion lekkoatletyczny wraz z		

	zapleczem); b) socjalnego (m.in. budowa domów studenckich Uniwersytetu Gdańskiego, Akademii Marynarki Wojennej i Akademii Morskiej).		
2.	Rozwój ośrodka akademickiego w Słupsku oraz dwóch mniejszych ośrodków szkolnictwa wyższego: Chojnic i Kwidzyna, poprzez rozbudowę i modernizację bazy naukowo-dydaktycznej, a także dostosowanie oferty kształcenia do potrzeb i specyfiki regionalnego rynku pracy oraz potencjałów endogenicznych poszczególnych ośrodków i ich otoczenia, w tym: do 2020 roku: 1) realizacja projektu dotyczącego rozwoju systemu kształcenia o profilu praktycznym w ramach Słupskiego Ośrodka Akademickiego, przewidzianego w ramach ZPT w Słupsku.	uczelnie wyższe JST Akademia Pomorska w Słupsku pracodawcy subregionu słupskiego	W„AB” W„AB”
3.	Budowa, rozbudowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa średniego, zwłaszcza w zakresie kształcenia zawodowego oraz centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego, w dostosowaniu do potrzeb subregionalnych i regionalnego rynku pracy oraz branż o największym potencjale rozwoju, w tym: do 2020 roku: 1) *Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych, uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnego rynków pracy* (w ramach Przedsięwzięcia Strategicznego SWP) – realizacja projektów zintegrowanych przez organy prowadzące szkoły zawodowe i inne placówki w Trójmieście, Chojnicach, Słupsku, Kwidzynie, w ośrodkach rozwoju kształcenia zawodowego i ustawicznego (Bytowie, Człuchowie, Kartuzach, Kościerzynie, Lęborku, Malborku, Miastku, Nowym Dworze Gdańskim, Pucku, Starogardzie Gdańskim, Tczewie, Wejherowie) oraz w innych ośrodkach o potencjale i gotowości do współtworzenia tej sieci (Barlewiczkach, Bolesławowie, Czarnem, Kłaninie, Owidzu, Rumii, Rusocinie, Żukowie).	JST placówki edukacyjne pracodawcy	W„AB”
4.	Racjonalizacja sieci placówek szkół podstawowych, w tym modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury[220].	samorządy gminne	R
5.	Rozwój infrastruktury warunkującej zwiększenie dostępności i upowszechnienie wychowania przedszkolnego oraz zorganizowanych form opieki nad dziećmi do lat trzech, w tym: do 2020 roku: 1) realizacja projektów przewidzianych w ramach ZPT na obszarach miejskich obszarów funkcjonalnych: Chojnice-Człuchów, Słupska i Starogardu Gdańskiego.	samorządy gminne	W„AB”
6.	Upowszechnienie edukacji włączającej poprzez usuwanie barier architektonicznych w istniejących placówkach oświatowych i dostosowanie ich do potrzeb wszystkich uczniów, w tym uczniów z różnego typu niepełnosprawnościami.	JST placówki edukacyjne	R
7.	Rozwój form aktywizacji rosnącej grupy wieku poprodukcyjnego – tzw. Uniwersytetów III Wieku, w oparciu o istniejące uczelnie wyższe oraz inne instytucje, organizacje i stowarzyszenia prowadzące działalność edukacyjną i kulturalną.	uczelnie wyższe placówki edukacyjne instytucje kultury NGO	R
8.	Rozwój infrastruktury edukacyjnej popularyzującej wiedzę i naukę poprzez samodzielne przeprowadzanie doświadczeń, w tym: do 2020 roku: 1) Rozwój *Centrum Hewelianum* w Gdańsku (kolejne etapy); 2) *Edukacja dla przyrody* – budowa i rozbudowa centrów edukacji przyrodniczej Pomorskiego Zespołu Parków Krajobrazowych w Charzykowach (gm.	JST Miasto Gdańsk Pomorski Zespół Parków	W„AB” W„A” U

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

	Chojnice), Gdańsku, Słupsku i Władysławowie (Tabl.9, poz.7);	Krajobrazowych	
	3) Utworzenie Centrum Edukacji Przyrodniczej Parku Narodowego *Bory Tucholskie* w Chocińskim Młynie (gm. Chojnice);	Gmina Chojnice Park Narodowy „Bory Tucholskie”	W„A”
	4) Utworzenie Centrum Edukacji Ekologicznej w Borzytuchomiu wraz z filią terenową w Osieczkach (gm. Borzytuchom).	Gmina Borzytuchom Akademia Pomorska w Słupsku Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych	W„AB”
w zakresie ochrony zdrowia[221]:			
9.	Rozwój ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia chorób nowotworowych, układu krążenia, psychicznych, kostno-stawowo-mięśniowego i oddechowego, chorób okresu starzenia oraz usług leczniczych w zakresie ginekologii, położnictwa, neonatologii, pediatrii, a także innych oddziałów dedykowanych dzieciom, w tym m.in.:	JST podmioty lecznicze	W„AB”
	do 2020 roku:		
	1) budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Tabl. 9, poz. 2);	Gdański Uniwersytet Medyczny	U
	2) utworzenie Centrum Badawczego Nowych Technologii dla Profilaktyki i Leczenia Chorób Cywilizacyjnych i okresu Starzenia w Gdańsku, w tym *Centrum Geriatrii* z referencyjnym klinicznym ośrodkiem geriatryczno-rehabilitacyjnym Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego oraz wysokospecjalistycznym ośrodkiem geriatryczno-rehabilitacyjnym Wojewódzkiego Zespołu Reumatologicznego im. J. Titz-Kosko w Sopocie;	Gdański Uniwersytet Medyczny SWP	W„AB”
	3) budowa nowych bloków operacyjnych w Gdańsku (Szpital Św. Wojciecha), Gdyni (Szpital Św. Wincentego a Paulo) i Wejherowie (Szpital Specjalistyczny im. F. Ceynowy);	SWP podmioty lecznicze	W„B”
	4) budowa centrum diagnostyki obrazowej w Gdańsku (Szpital M. Kopernika);	SWP podmioty lecznicze	W„B”
	5) utworzenie przez Samorząd Województwa Pomorskiego centrum pediatrycznego w Gdańsku;	SWP podmioty lecznicze	W„AB”
	6) utworzenie Centrum Medycyny Pediatrycznej Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.	Gdański Uniwersytet Medyczny	W„AB”
10.	Kształtowanie regionalnej sieci ośrodków diagnostycznych, terapeutycznych i rehabilitacyjnych, dopasowanej do subregionalnych i lokalnych uwarunkowań epidemiologicznych i demograficznych, funkcjonujących w systemie opieki zdrowotnej i zapewniających specjalistyczną opiekę medyczną w zakresie chorób:	JST podmioty lecznicze	W„AB”
	1) nowotworowych w ramach Pomorskiej Sieci Onkologicznej, w tym stworzenie oddziałów kardioonkologicznych i specjalistycznych oddziałów onkologii zabiegowej przy ośrodkach onkologicznych w szczególności w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni i Słupsku, a także w ramach realizacji projektów ZPT przewidzianych w Kościerzynie i w Malborku;		
	2) układu sercowo-naczyniowego w ramach Pomorskiej Sieci Kardiologicznej, w tym utworzenie ośrodków szybkiej diagnostyki i terapii kardiologicznej, ośrodków ostrego dyżuru ablacyjnego, systemu opieki złożonego z centrum leczenia niewydolności serca powiązanego z ośrodkami ambulatoryjnej opieki		

[221] Ostateczny zakres inwestycji w zakresie ochrony zdrowia, w tym ich lokalizacja będzie wynikać z map potrzeb zdrowotnych, opracowywanych przez Ministerstwo Zdrowia i Wojewodę Pomorskiego, zgodnie z *Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014-2020. Krajowe ramy strategiczne,* uzgodnionego z Komisją Europejską w lipcu 2015 r. Mapy potrzeb zdrowotnych stanowić będą podstawę do określenia sieci Szpital (w tym docelowej rangi i specjalizacji poszczególnych placówek ujętych w sieci).

	przy istniejących poradniach kardiologicznych w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Kościerzynie, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Wejherowie, oraz rozwój i wzmocnienie ośrodka przeszczepów serca w Gdańsku; 3) neurologicznych, w tym modernizacja i doposażenie oddziałów udarowych oraz tworzenie sieci ośrodków interwencyjnego leczenia udaru mózgu w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Słupsku i Wejherowie; 4) cukrzycy, w tym utworzenie sieci specjalistycznych oddziałów diabetologicznych, m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT w Chojnicach; 5) chorób psychicznych poprzez modernizację istniejącej infrastruktury w Gdańsku, Słupsku i Starogardzie Gdańskim, a także w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT w Człuchowie, Kościerzynie i Lęborku; 6) okresu starzenia, m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT w Kościerzynie i Nowym Dworze Gdańskim; 7) rehabilitacji, w tym rehabilitacji kardiologicznej, neurologicznej i pulmonologicznej, m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT w Bytowie i Kościerzynie.		
11.	Ukształtowanie regionalnego systemu ratownictwa medycznego przez rozwój szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) oraz budowę i modernizację całodobowych lądowisk przyszpitalnych przy szpitalach posiadających odziały ratunkowe, m.in.: do 2020 roku: 1) utworzenie SOR wraz z lądowiskiem dla śmigłowców w szpitalu w Sztumie (Tabl. 9, poz. 1); 2) realizacja lądowisk dla śmigłowców przy SOR w Gdańsku (Szpital M. Kopernika) i Gdyni (Szpital Św. Wincentego a Paulo) (Tabl. 9, poz. 4); 3) realizacja lądowiska dla śmigłowców przy SOR w Starogardzie Gdańskim; 4) rozbudowa i wyposażenie SOR w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie (Tabl. 9, poz. 3, 4).	JST Wojewoda Pomorski podmioty lecznicze	W„AB” U U W„AB” U
12.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów stacjonarnej opieki długoterminowej, w tym hospicyjnej, m.in. w ramach realizacji projektów przewidzianych w ZPT w Bytowie, Jarcewie (gm. Chojnice) i Człuchowie.	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty lecznicze	R
13.	Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej.	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty lecznicze	R
w zakresie kultury:			
14.	Wzmacnianie rangi Trójmiasta i Malborka – jako głównych ośrodków animujących wydarzenia kulturalne oraz prezentujących dziedzictwo historyczne o znaczeniu europejskim, m.in. poprzez: do roku 2020: 1) budowę Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku (Tabl. 8, poz. 4); 2) rewaloryzację i adaptację kościoła św. Jana w Gdańsku na Centrum św. Jana – Etap II (Tabl. 8, poz. 6); 3) podniesienie atrakcyjności siedziby głównej Muzeum Narodowego w Gdańsku (działania rewaloryzacyjne historycznego zespołu pofranciszkańskiego); 4) utworzenie oddziału sztuki współczesnej Muzeum Narodowego w Gdańsku (adaptacja zabudowy postoczniowej na terenie Młodego Miasta); 5) utworzenie siedziby Oddziału Afrykanistycznego Muzeum Archeologicznego w Gdańsku (adaptacja budynku przy Kanale na Stępce); 6) utworzenie Muzeum Güntera Grassa w Gdańsku (adaptacja Domu	JST instytucje kultury Muzeum II WŚ Nadbałtyckie Centrum Kultury Muzeum Narodowe w Gdańsku Muzeum Narodowe w Gdańsku Muzeum Archeologiczne w Gdańsku Miasto Gdańsk	W„AB” U U W„B” W„AB” W„AB” W„A”

	Dobroczynności – dawnego Sierocińca);		
	7) ukształtowanie kompleksowej oferty kulturalnej na bazie dziedzictwa kulturowego Zamku w Malborku i letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie;	Miasto Malbork Gmina Sztum	W„A”
	8) rozbudowę i przebudowę Archiwum Państwowego w Gdańsku (Tabl. 9, poz. 6),	Archiwum Państwowe	U
	po 2020 roku: 9) budowę Muzeum Żeglarstwa na Molo Rybackim w Gdyni.	Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku	W„A”
15.	Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej (np. opera) w ośrodku ponadregionalnym (Trójmiasto), w tym: do 2020 roku	JST instytucje kultury	W„AB”
	1) podniesienie atrakcyjności infrastruktury Teatru Wybrzeże w Gdańsku (modernizacja Dużej Sceny i Sceny Malarnia wraz z podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w otoczeniu obiektu) (Tab. 8, poz. 7),	Teatr Wybrzeże w Gdańsku	U
	2) podniesienie atrakcyjności infrastruktury Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku i zwiększenie wykorzystania związanych z nią przestrzeni w życiu kulturalnym miasta (modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu *Zbrojownia Sztuki* Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku) (Tabl. 8, poz. 5),	Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku	U
	po 2020 roku: 3) realizacja Forum Kultury w Gdyni, obejmującego nową siedzibę Teatru Miejskiego, Multitekę i Galerię Sztuki,	Miasto Gdynia	W„A”
	4) nowa lokalizacja Opery Bałtyckiej.	JST Opera Bałtycka	W„AB”
16.	Uzupełnienie, rozbudowa i wzmacnianie placówek kultury o funkcjach regionalnych (np. wielofunkcyjne centrum kultury z salą koncertową, teatralno-kinową, powierzchniami wystawienniczymi, konferencyjnymi i warsztatowymi) w szczególności w ośrodku regionalnym (Słupsku) i potencjalnym regionalnym (Chojnicach), w tym: do 2020 roku:	JST instytucje kultury	W„AB”
	1) adaptacja zabytkowych spichlerzy i ich otoczenia w Słupsku na potrzeby Muzeum Pomorza Środkowego (przestrzeń ekspozycyjna dla kolekcji dzieł Stanisława Ignacego Witkiewicza, magazyn muzealny, biblioteka z czytelnią, sale: konferencyjno-kinowa, warsztatowo-edukacyjna i wernisażowa oraz pracownia konserwatorska) (Tabl. 8, poz. 8);	Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku	U
	2) rozbudowa Chojnickiego Centrum Kultury (*Balturium*); po 2020 roku:	Miasto Chojnice	W„A”
	3) budowa centrum muzyczno-teatralnego w Słupsku (nowej siedziby Polskiej Filharmonii *Sinfonia Baltica*)	Miasto Słupsk	W„A”
17.	Rozwijanie ośrodków upowszechniających kulturę oraz dziedzictwo kulturowe Pomorza o znaczeniu krajowym i regionalnym, w szczególności: Będomin, Brusy, Bytów, Chojnice, Człuchów, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kluki, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Płotowo, Pruszcz Gdański, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Sztutowo, Swołowo, Tczew, Ustka, Waplewo Wielkie, Wdzydze Kiszewskie, Wejherowo, Władysławowo, w tym: do 2020 roku:	JST instytucje kultury	W„AB”
	1) rewaloryzacja i adaptacja kompleksu pałacowo-folwarczno-parkowego na cele Muzeum Tradycji Szlacheckiej w Waplewie Wielkim – Muzeum Tradycji Szlacheckiej, Oddział Muzeum Narodowego w Gdańsku;	Muzeum Narodowe w Gdańsku	W„AB”
	2) ukształtowanie kompleksowej oferty kulturalnej bazującej na dziedzictwie kulturowym Zamku w Malborku i letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu	Muzeum Zamkowe w Malborku	W„AB”

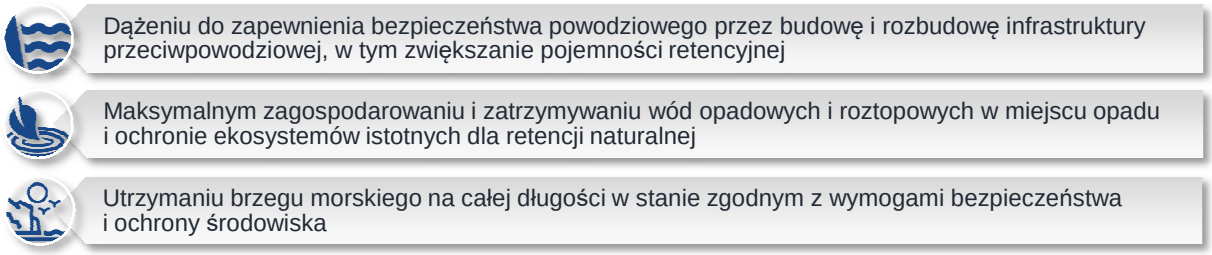
	Krzyżackiego w Sztumie;	Miasto Malbork Gmina Sztum	
	3) ochrona i zachowanie dziedzictwa kulturowego Średniowiecznego Pocysterskiego Zespołu Zabytkowego w Pelplinie;	Diecezja Pelplińska	W„A”
	4) utworzenie w Pruszczu Gdańskim placówki *Pruszcz Gdański mieszczański – Muzeum Historii Miasta*,	Miasto Pruszcz Gdański	W„A”
	5) utworzenie Muzeum Historii Mostownictwa w Tczewie (w ramach kompleksowej rewaloryzacji zabytkowego mostu);	JST	W„A”
	6) budowa nowej siedziby Bytowskiego Centrum Kultury (etap I);	Gmina Bytów	W„A”
	7) budowa Centrum Nadmorskiej Kultury Regionalnej w Ustce;	Miasto Ustka	W„A”
	8) utworzenie nowego oddziału Narodowego Muzeum Morskiego – Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego w Łebie;	Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku	W„A”
	po 2020 roku:		
	9) rozbudowa oferty oraz zakresu działalności Muzeum Zachodniokaszubskiego w Bytowie, w tym zagospodarowanie wschodniego skrzydła zamku na potrzeby muzeum wielokulturowości.	Muzeum Zachodniokaszubskie w Bytowie	W„A”
18.	Poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury na poziomie lokalnym i subregionalnym.	samorządy gminne samorządy powiatowe instytucje kultury	R
w zakresie sportu i rekreacji[222]:			
19.	Budowa, rozbudowa i modernizacja ponadregionalnej bazy sportowej, w tym obiektów i urządzeń umożliwiających organizację międzynarodowych i krajowych wydarzeń sportowych w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Władysławowie, w tym m.in.:	JST instytucje sportu	W„AB”
	1) rozbudowa i modernizacja obiektów i urządzeń Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku;		
	2) rozbudowa i modernizacja obiektów i urządzeń Centralnego Ośrodka Sportu OPO "CETNIEWO" we Władysławowie;	COS OPO "CETNIEWO" we Władysławowie	W„A”
	3) budowa basenu olimpijskiego w ramach Gdyńskiego Centrum Sportu;	Miasto Gdynia	W„A”
	4) budowa stadionu lekkoatletycznego spełniającego standardy i zalecenia światowej federacji lekkoatletycznej (IAAF);	Miasto Gdańsk	W„A”
	5) budowa Narodowego Centrum Sportów Motorowych w Gdańsku.	Miasto Gdańsk	W„A”
20.	Wyposażenie ośrodków w ogólnodostępną infrastrukturę sportowo-rekreacyjną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację otwartych i zamkniętych obiektów sportowych, niepowiązanych z infrastrukturą szkolną, w dopasowaniu do rangi i obszaru obsługi konkretnego ośrodka, w tym m.in.:	JST instytucje sportu	W„A”
	do 2020 roku:		
	1) budowa hali widowiskowo-sportowej w Słupsku.	Miasto Słupsk	W„A”
21.	Rozwój bazy sportowo-rekreacyjnej powiązanej z infrastrukturą szkolną, poprzez budowę, rozbudowę i modernizację obiektów sportowych przy placówkach edukacyjnych, w tym:	placówki edukacyjne uczelnie wyższe	R
	1) przy uczelniach wyższych (wyszczególnione w działaniu 1.6);	uczelnie wyższe	W„A”
	2) budowa hali sportowej Specjalnego Ośrodka Szkolno-Wychowawczego Nr 2 dla Niesłyszących i Słabosłyszących w Wejherowie (Tabl. 9, poz. 8).	Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy Nr 2 w Wejherowie	U
22.	Upowszechnianie prozdrowotnych postaw związanych z aktywnością fizyczną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację urządzeń rekreacyjno-sportowych, służących	samorządy gminne	R

[222] Aktualne, szczegółowe informacje dotyczące przedsięwzięć związanych z rozwojem bazy infrastruktury sportu i rekreacji zawarte są w kolejnych edycjach wieloletniego programu rozwoju bazy sportowej, uchwalanym przez Sejmik Województwa Pomorskiego.

	codziennej rekreacji.		

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania województwa 1.4.**

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.4. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.4.:

1.4.1.	Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania terenu na obszarach występowania do charakteru, skali i rodzaju zagrożeń naturalnych, w szczególności powodziowych.	**W„A”**
1.4.2.	Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania obszarów nadmorskich do zagrożeń stabilności brzegu morskiego, w tym wynikających z naturalnych procesów abrazji morza, podnoszenia się jego poziomu oraz powodzi odmorskiej.	**W„A”**
1.4.3.	Zasada dostosowywania stopnia i sposobu zabezpieczenia przeciwpowodziowego do charakteru, funkcji, przeznaczenia oraz istniejącego zagospodarowania terenu.	**W„A”**
1.4.4.	Zasada realizacji nowej infrastruktury przeciwpowodziowej wówczas, gdy zagrożenia powodziowego nie można ograniczyć przez działania nietechniczne.	**W„A”**
1.4.5.	Zasada stosowania w ramach ochrony przed zagrożeniami naturalnymi rozwiązań możliwie najmniej inwazyjnych dla środowiska przyrodniczego, przy zapewnieniu efektywności rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa.	**R**
1.4.6.	Zasada wyprzedzającej lub równoległej budowy na terenach zabudowywanych urządzeń odbierających lub retencjonujących wody opadowe i roztopowe.	**W„A”**
1.4.7.	Zasada uwzględniania i określania w lokalnych dokumentach planistycznych rozwiązań opartych na zintegrowanym gospodarowaniu zasobami wodnymi w obrębie zlewni – w oparciu o działy wodne (naturalne granice zlewni niezależnie od podziałów administracyjnych); brak uwzględnienia tej zasady w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy wymaga indywidualnego uzasadnienia w tym dokumencie.	**U**
1.4.8.	Zasada czynnej ochrony na terenach osuwiskowych, w tym w strefie brzegowej Bałtyku, jedynie w sytuacji zagrożeń ludności i mienia, w niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym zakresie.	**W„A”**
1.4.9.	Zasada wskazywania w gminnych dokumentach planistycznych sposobów podnoszenia retencyjnej pojemności zlewni, jako elementów ochrony przed powodzią i suszą, a w szczególności: 1) zwiększenia retencji wodnej w drodze wyznaczania powierzchni pod budowę zbiorników retencyjnych, a także terenów mikroretencji obszarowej i przyobiektowej; 2) maksymalnego zatrzymywania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu; 3) przeciwdziałania nadmiernemu uszczelnianiu terenów zurbanizowanych.	**U**
1.4.10.	Zasada ochrony ekosystemów wodnych i innych istotnych dla retencji naturalnej – przez zachowanie i odtwarzanie naturalnych ekosystemów (w tym mokradeł i torfowisk, łąk i lasów nadrzecznych, śródleśnych zbiorników wodnych, starorzeczy), renaturalizację cieków i wód stojących.	W„A”

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Budowa, przebudowa i odbudowa infrastruktury przeciwpowodziowej (wałów przeciwpowodziowych, kanałów ulgi, wrót sztormowych, stanowiska postojowego dla lodołamaczy itp.), w ramach pakietu inwestycji strategicznych planowanych do wdrożenia w I cyklu planistycznym *Programu działań dla Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły* (Tabl. 7, poz. 1-46), w tym m.in.: **do 2020 roku:** 1) ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – przebudowa ostróg na rzece Wiśle w km 933-847; 2) przebudowa stopnia Przegalina na Martwej Wiśle; 3) przebudowa ujścia Wisły etap II; 4) budowa nowych wrót sztormowych na rzece Tuga; 5) podwyższenie prawego (km 0+300 - 3+500) wału przeciwpowodziowego rzeki Piaśnicy na wysokości Dębek; 6) przebudowa urządzeń rozrządu wody w Karwieńskich Błotach (gm. Krokowa i m. Władysławowo); 7) zwiększenie przepustowości rzeki Cedron poprzez pogłębienie koryta rzeki oraz przebudowę budowli (km 1+117, 1+430, 1+508) ograniczających bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych; 8) przebudowa wałów cofkowych na Strudze Gęś na odcinku ujściowym do Raduni (m. Pruszcz Gdański) oraz rzędnej prawego wału rzeki Raduni w km 9+100 na odcinku ok. 30 m; 9) przebudowa brzegów rzeki Radunia: brzeg lewy (w km 8+500 – 11+000), brzeg prawy (w km 9+700 – 11+000); 10) przebudowa stacji pomp Olszanica (gm. Sadlinki) oraz Koszwały 7 i 13 (gm. Cedry Wielkie); 11) odbudowa kanału Korzeniewskiego (km 0+000 - 6+300, gm. Kwidzyn); 12) przebudowa lewego (km 0+000 - 7+600) i prawego (km 0+000 - 7+000) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły Królewieckiej oraz budowa nowego odcinka prawego wału (km 7+000 - 9+800, gm. Sztutowo i Stegna); 13) przebudowa lewego (km 0+000 - 9+000, gm. Sztutowo) i prawego (km 0+000 - 9+100, gm. Stegna, Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Szkarpawy; 14) przebudowa lewego (km 2+100 - 4+600) i prawego (km 2+650 - 3+400 i 3+600 - 4+550) wału przeciwpowodziowego Kanału Juranda oraz renowacja kanału Juranda i kanału Ulgi (gm. i m. Malbork); 15) przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi; 16) przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański); 17) przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki; 18) budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki (gm. Subkowy); 19) budowa stacji pomp Międzyłęż wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny;	Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej Gdańsk Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych	U

	20) odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000);		
	21) przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego;		
	22) przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki;		
	23) przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna;		
	24) budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo);		
	25) umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb;		
	26) przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie);		
	27) budowa obiektu odcinającego na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie);		
	28) przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki);		
	29) przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego (gm. Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie);		
	30) odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork);		
	31) odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk);		
	32) przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych;		
	33) budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowski, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Studze Jagatowskiej;		
	34) budowa prawego wału Opływu Motławy od ulicy Zawodników do ulicy Elbląskiej (m. Gdańsk);		
	35) budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy;		
	36) przebudowa pompowni polder Płonia (m. Gdańsk);		
	37) przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku;		
	38) wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka;		
	39) odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 – 54+200, 57+300 – 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły;		
	40) podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych;		
	41) odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego do parametrów wynikających z map zagrożenia powodziowego;	Urząd Morski w Gdyni	
	42) przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno (km 0+000 - 3+100, m. Krynica Morska);	Urząd Morski w Gdyni	

	43) przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno" (m. Krynica Morska);	Urząd Morski w Gdyni	
	44) przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu,	Urząd Morski w Gdyni	
	45) przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich;	Urząd Morski w Gdyni	
	46) budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25);	Urząd Morski w Gdyni	
	po 2020 roku:		
	47) zadania przewidziane do realizacji w ramach *Programu Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030* - etap III i IV.		W„A”
2.	Budowa i przebudowa infrastruktury służącej do zwiększenia retencji wodnej (zbiorników retencyjnych, suchych zbiorników przeciwpowodziowych, stopni piętrzących oraz polderów przeciwpowodziowych), w szczególności na obszarach zurbanizowanych na krawędziach wysoczyzny (m.in. w Gdańsku, Sopocie, Gdyni i Pruszczu Gdańskim), zwiększającej skuteczność sterowania wezbraniami powodziowymi oraz zapewniającej wystarczającą ilość wody w okresach suszy, w tym m.in.: **do 2020 roku:** 1) budowa zbiorników retencyjnych m.in. w Gdyni (8 szt.), Gdańsku (11 szt.), Sopocie (4 szt.), Rumi (2 szt.), Redzie (2 szt.), Wejherowie (1 szt.), Pruszczu Gdańskim (4 szt.), gm. Pruszcz Gdański (3 szt.) w obrębie zlewni rzek i cieków wodnych: Kacza z dopływami (Potok Wiczliński, Potok Przemysłowy), Chylonka, Potok Demptowski, Kanał L4–10, Kanał Raduni, Strzyża, Strzelenka, Potok Kamienny, Potok Karlikowski, Potok Środkowy, Potok Haffnera, Potok nr 2, Potok Grodowy, Potok Babidolski, Ciek nr 2, Potok BMC, Zagórska Struga, Konitop Leniwy, Reda, Kanał Łyski, Kanał Mrzezino, Kanał Połchowo, Radunia i Kłodawa; 2) odtworzenie suchych polderów powyżej (w górę rzeki) Słupska; 3) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych (Chojnice, Kwidzyn).	JST	W„A”
3.	Budowa, przebudowa systemów kanalizacji opadowej oraz zastosowanie w obszarze ich obsługi rozwiązań i urządzeń technicznych, które przyczynią się do zatrzymania i/lub spowolnienia spływu wód opadowych i roztopowych do odbiornika oraz doczyszczania (rozwiązania przestrzenne i techniczne, wspomagające retencję powierzchniową i podziemną, infiltrację wód do gruntu itp.): **do 2020 roku:** 1) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych (Bytów, Chojnice, Człuchów, Kościerzyna, Malbork, Sztum); 2) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Wejherowo, Reda, Rumia, Pruszcz Gdański, Kosakowo, gm. Pruszcz Gdański, gm. Wejherowo).	samorządy gminne	W„A”
4.	Budowa lokalnych i indywidualnych systemów do zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich opadu, które przyczynią się do zatrzymania i/lub wykorzystania wód opadowych (rozsączanie powierzchniowe i podziemne do gruntu, retencjonowanie powierzchniowe i podziemne, wykorzystanie wody do celów domowych i gospodarczych)	samorządy gminne	W„A”
5.	Upowszechnianie rozwiązań technicznych w zakresie instalacji umożliwiających wykorzystanie wody opadowej i wody szarej – przede wszystkim w obiektach	samorządy gminne	**R**

	zbiorowego zakwaterowania, zakładach przemysłowych oraz centrach rekreacji i sportu.		
6.	Renaturyzacja koryt cieków i ich brzegów.	JST	**R**
7.	Opracowanie ponadlokalnych programów (koncepcji) zlewniowego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych dla intensywnie urbanizujących się terenów miejskich i podmiejskich.	samorządy gminne związki międzygminne	W„A”
8.	Redukowanie uciążliwości silnych wiatrów przez nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż miedz śródpolnych, w szczególności na Żuławach (wiatrochrony).	samorządy gminne	**R**
9.	Stabilizacja i zabezpieczanie terenów osuwiskowych z zachowaniem ich wartości przyrodniczo-krajobrazowych.	urzędy morskie samorządy gminne	**R**
10.	Utrzymanie brzegu morskiego na całej długości w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska, w tym: określonych odcinków wybrzeża w rejonach Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego, Zalewu Wiślanego i otwartego morza, realizowane w ramach przedsięwzięć określonych w *Programie Ochrony Brzegów Morskich* (Tabl. 7, poz. 47-81). 1) utrzymanie i odtworzenie wydm i plaż; 2) utrzymanie i budowa systemów ochrony brzegu morskiego; 3) przebudowa i modernizacja nabrzeży portowych i dostosowanie ich do zmian wynikających z podnoszenia się poziomu morza.	urzędy morskie	**U**

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.

C.2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO

Opis i uzasadnienie Celu 2.:

Istotnym problemem rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa jest niedostateczna wielofunkcyjność struktury funkcjonalno-przestrzennej i jej niewystarczające oddziaływanie na konkurencyjność poszczególnych obszarów województwa. Liczne bariery rozwojowe ograniczają możliwości wykorzystania wewnętrznych potencjałów związanych z zasobami przestrzeni (np. kopaliny, wody, lasy, powietrze czy istniejące zainwestowanie) jako czynnikami rozwoju regionalnej i lokalnej gospodarki, np. w zakresie turystyki, produkcji OZE, przetwórstwa rolno-spożywczego, leśnego itp. Przełamanie tych barier utrudnia niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa, zarówno drogowa, jak i kolejowa, co ogranicza podaż dobrych terenów inwestycyjnych, przepływ *know-how* i idei, hamując przy tym rozwój struktur wielofunkcyjnych – odpornych na zawirowania koniunkturalne w gospodarce. W wielu miejscach nie w pełni wykorzystywane są predyspozycje wynikające z renty nadmorskiego położenia, sąsiedztwa infrastruktury transportowej i energetycznej, co ogranicza możliwości rozwoju i umacniania pozycji regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym a także kształtowania *hubów* kontenerowego i paliwowo-energetycznego oraz stref aktywności gospodarczej. Także naturalne uwarunkowania rozwoju oparte na zasobach i walorach środowiska nie w pełni są wykorzystywane dla rozwoju atrakcyjnej oferty turystycznej. Istotnym problemem jest także stan systemu bezpieczeństwa energetycznego, zwłaszcza dekapitalizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz rozmieszczenie elektrowni w środkowej i południowej części kraju.

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

Przesłanki sformułowania Celu 2.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

1) słaba oferta atrakcyjnych terenów inwestycyjnych pod rozwój funkcji metropolitalnych, w tym zwłaszcza gospodarczych;
2) słaba oferta turystyczna całoroczna, lub co najmniej wydłużająca sezon turystyczny;
3) rozwijający się węzeł transportowo-logistyczny, przy niskiej spójności transportowej, obniżającej konkurencyjność całego regionu i stanowiącej barierę rozwojową jego części;
4) potencjalne nowe systemowe źródła energii w regionie, potencjał dla ukształtowania hubu paliwowo-energetycznego oraz stan infrastruktury elektroenergetycznej, ograniczający rozwój odnawialnych źródeł energii;
5) zróżnicowane potencjały wewnętrzne różnych części województwa, których niedostateczne wykorzystanie przyczynia się do utrwalania obszarów depopulacji, strukturalnego bezrobocia i niskiej aktywności gospodarczej.

Sformułowanie celu wynika z dążenia do zapewnienia jak największej liczbie mieszkańców województwa korzystnych warunków życia oraz możliwości udziału w procesach rozwojowych, w tym efektywnego prowadzenia działalności gospodarczej.

Osiąganie celu będzie możliwe w wyniku realizacji proponowanych kierunków i działań w zakresie polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, które koncentrować się będą na wykorzystaniu i uruchamianiu potencjałów endogenicznych, atrakcyjnych terenów inwestycyjnych oraz rozwoju infrastruktury transportowej i energetycznej.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu 2:

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

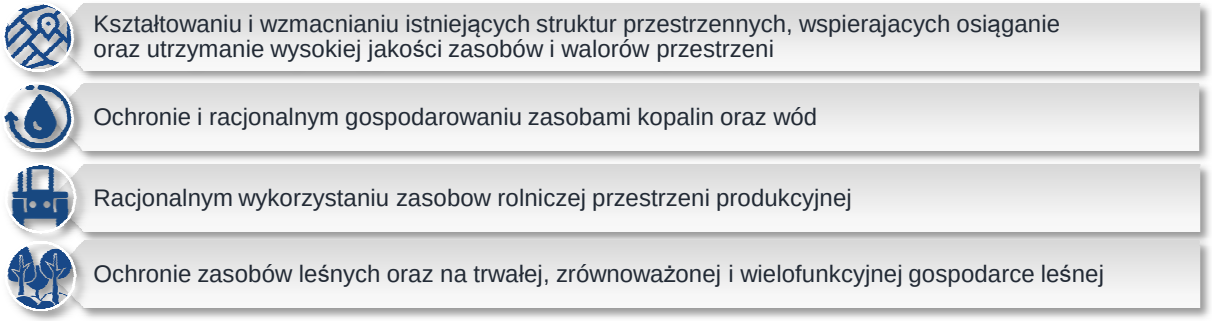
Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 2.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia ponownie zagospodarowanych terenów poprzemysłowych (ha)	zostanie oszacowana w 2017 r.	wzrost	badanie
Średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwie rolnym (ha)	15,87 (2010)	wzrost	PSR GUS
Powierzchnia uzbrojonych terenów inwestycyjnych w województwie (ha)	zostanie oszacowana w 2017 r.	wzrost	badanie
Liczba turystów krajowych i zagranicznych (mln)	7,6 (2013)	10,0	GUS
Liczba widzów i słuchaczy teatrów i instytucji kultury oraz zwiedzających muzea na 1.000 mieszkańców	1.481 (2015)	2.000	GUS
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności drogowej do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	81,27 (2014)	95	badanie
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności transportem zbiorowym do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	64,78	80	badanie
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 30 minut dostępności transportem zbiorowym do własnego miasta powiatowego w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	58,96	80	badanie
Stosunek wielkości produkcji energii elektrycznej do jej zużycia w regionie (%)	46,1 (2013)	100	GUS
Udział energii elektrycznej wytwarzanej z OZE, w tym z mikroźródeł, w ogólnym jej zużyciu w województwie (%)	19,5 (2014)	30	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.1.

K.2.1. EFEKTYWNE I BEZPIECZNE WYKORZYSTANIE ZASOBÓW PRZESTRZENI PRZEZ GOSPODARKĘ

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:



ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

2.1.1.	Zasada dostosowania standardów i reżimów zagospodarowania do potrzeb ochrony, kształtowania, odtwarzania i eksponowania zasobów i walorów środowiska.	**R**
2.1.2.	Zasada oszczędnego i racjonalnego gospodarowania zasobami środowiska, w szczególności w zakresie wód, gleb, kopalin i zasobów biologicznych, w tym lasów.	**R**
2.1.3.	Zasada strefowania zagospodarowania przestrzennego (rozdzielenia funkcji, przeznaczenia i intensywności zagospodarowania terenów, w szczególności o charakterze konfliktogennym) na obszarach ochrony przyrody i w ich otulinach, minimalizującego negatywne oddziaływania aktywności gospodarczej na różnorodność biologiczną.	**W„A”**
2.1.4.	Zasada wielofunkcyjnego, niekolizyjnego wykorzystania zasobów przestrzeni.	**R**
2.1.5.	Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą terenów wcześniej zainwestowanych oraz przywracania wartości użytkowej terenom zdegradowanym i zdewastowanym.	**W„A”**
2.1.6.	Zasada uwzględniania kosztów środowiskowych, w tym utraconych usług ekosystemów, przy lokalizacji działalności gospodarczej na nowych obszarach.	**W„A”**
2.1.7.	Zasada podejmowania eksploatacji surowców mineralnych w pierwszej kolejności na obszarach wcześniej objętych już wydobyciem.	**R**
2.1.8.	Zasada przyjmowania w planowaniu lokalnym ustaleń, które umożliwią podjęcie eksploatacji udokumentowanych oraz wstępnie rozpoznanych strategicznych złóż kopalin.	**W„AB”**
2.1.9.	Zasada ograniczania przeznaczania w dokumentach planistycznych na cele nierolnicze gleb klas I, II, III, IIIa, IIIb oraz gleb pochodzenia organicznego klas IV, IVa, IVb, V i VI.	**W„AB”**
2.1.10.	Zasada zachowania w dobrym stanie wysokich walorów produkcyjnych i zapobiegania fragmentacji zwartych, większych kompleksów gleb o najlepszej przydatności rolniczej jako obszarów żywicielskich – w szczególności na obszarach Żuław Wiślanych, Doliny Kwidzyńskiej, Równiny Słupskiej, wysoczyzn Damnickiej i Żarnowieckiej oraz części pojezierzy Starogardzkiego, Iławskiego i Krajeńskiego.	**W„A”**
2.1.11.	Zasada przeznaczania gruntów ornych o najsłabszej przydatności rolniczej oraz zrekultywowanych gruntów poprzemysłowych, pogórniczych i powojskowych na cele leśne lub pod uprawy roślin energetycznych.	**W„A”**
2.1.12.	Zasada zachowania korzystnych warunków produkcji rolnej poprzez naturalną ochronę biologiczną użytków rolnych (za pomocą miedz śródpolnych, pasów zadrzewień, zakrzaczeń, terenów podmokłych i śródpolnych oczek wodnych oraz łąk zmiennowilgotnych).	**R**
2.1.13.	Zasada pierwszeństwa wykorzystania zasobów wód podziemnych na cele zaopatrzenia w wodę pitną oraz w procesach technologicznych wymagających wód wysokiej jakości.	**R**
2.1.14.	Zasada lokalizowania obiektów hydrotechnicznych po dokonaniu oceny zasięgu ich oddziaływania na zasoby bilansowe zlewni, cele ochrony przyrody i krajobrazu.	**R**

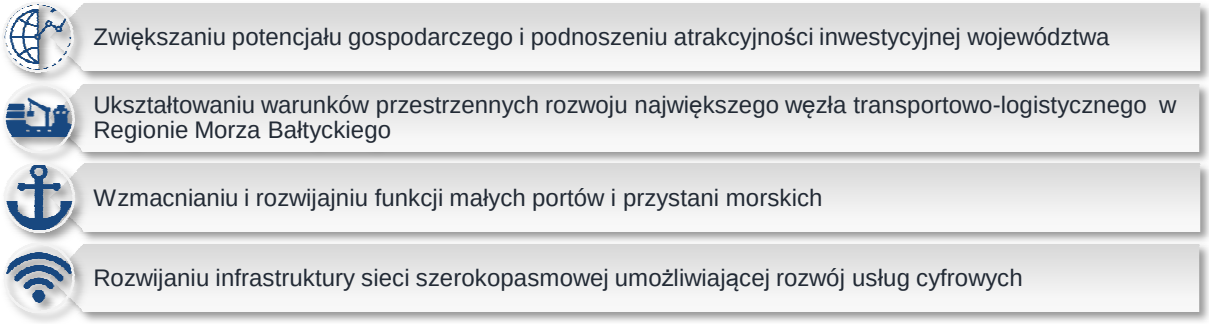
2.1.15.	Zasada uwzględniania ograniczeń związanych z położeniem w obszarach ochronnych GZWP, po formalnym ich ustanowieniu, a w szczególności GZWP 110 i GZWP 112.	**U**
2.1.16.	Zasada uwzględniania pozaprodukcyjnych funkcji lasów w prowadzeniu gospodarki leśnej, w szczególności w lasach ochronnych, HCVF (lasy o szczególnych walorach przyrodniczych), na terenach przyrodniczo wrażliwych (wydmowych, podmokłych, na znacznych spadkach terenu) oraz pełniących funkcje rekreacyjne (w szczególności w granicach administracyjnych miast i w ich bezpośrednim otoczeniu.	**R**
2.1.17.	Zasada lokalizacji funkcji gospodarczych, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na stan powietrza, przy uwzględnieniu tła zanieczyszczenia atmosfery, uwarunkowań topograficznych i klimatycznych (rzutujących na wielkość, kierunki i zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń) oraz rozmieszczenia terenów uzdrowiskowych i mieszkaniowych.	**W„AB”**

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Ponowne wykorzystanie terenów zdegradowanych i poprzemysłowych na funkcje i cele zgodne z lokalnymi uwarunkowaniami i potrzebami – z uwzględnieniem możliwości przywrócenia lub ukształtowania nowych funkcji, w tym także ekologicznych.	samorządy gminne	**W„A”**
2.	Przeciwdziałanie erozji gleb przez utrzymanie trwałych użytków zielonych i lasów glebochronnych lub odpowiednie do potencjału siedliska zadarnianie i zalesianie użytków rolnych położonych na stokach o nachyleniu powyżej 12°.	samorządy gminne	**W„A’’**
3.	Przeciwdziałanie zjawiskom suszy glebowej (rolniczej) - oparte na zachowaniu, kształtowaniu i odtwarzaniu śródpolnych zadrzewień, małych cieków, śródpolnych oczek wodnych i terenów podmokłych wraz z otaczającą je roślinnością oraz układów melioracyjnych o znaczeniu historycznym, w szczególności w rejonach wielkoobszarowej gospodarki rolnej.	samorządy gminne zarząd melioracji i urządzeń wodnych	**W„A”**
4.	Meliorowanie użytków rolnych na obszarach wymagających uregulowania stosunków wodnych - przy zachowaniu cennych i chronionych siedlisk przyrodniczych (łąk zmiennowilgotnych, torfowisk, młak i mechowisk).	samorządy gminne zarząd melioracji i urządzeń wodnych	**R**
5.	Wzmacnianie bazy ekonomicznej obszarów wiejskich, w nawiązaniu do lokalnych czynników endogenicznych, w szczególności przez utrzymanie funkcji produkcyjnej gruntów rolnych, istniejących obiektów stawowych oraz wykorzystanie terenów po dawnych zakładach produkcyjnych, wraz z bazą maszyn i urządzeń ośrodków technicznych rozwoju przetwórstwa drzewnego i rolno-spożywczego.	JST	**R**
6.	Rekultywacja terenów poskładowiskowych, poeksploatacyjnych i powierzchniowo zdegradowanych, z uwzględnieniem możliwości przywrócenia lub ukształtowania nowych funkcji przyrodniczych.	samorządy gminne	**W„A”**
7.	Sporządzanie opracowań studialnych dotyczących zasad lokalizacji działalności gospodarczej, w szczególności przemysłu uciążliwego, w tym: 1) modele zmian jakości powietrza w obszarze metropolitalnym oraz wpływu tych zmian (wielkość, kierunki i zasięg rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń) na stan aerosanitarny, ze względu na uwarunkowania lokalizacyjne strategicznych obszarów gospodarczych.	JST	**W„AB”**

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania województwa 2.2.**

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.2.:

2.2.1. Zasada wielofunkcyjnego kształtowania struktur przestrzeni gospodarczej w sposób minimalizujący występowanie konfliktów przestrzennych. **R**

2.2.2. Zasada rozwoju terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą, w tym usługową):

1) wykorzystujących w pierwszej kolejności tereny zainwestowane gospodarczo (*brown field*), w tym poprzemysłowe, pokolejowe, powojskowe oraz popegeerowskiej zabudowy gospodarczej; **W„A”**

2) w nowych lokalizacjach (*green field*) dopiero w przypadku wyczerpania zasobów przestrzeni możliwych do ponownego zagospodarowania (*brown field*), szczególnie terenów zdegradowanych, lub w sytuacji braku terenów o odpowiednich parametrach i uwarunkowaniach formalno-prawnych, przy czym zainwestowanie to musi uwzględniać wymogi ładu przestrzennego i wynikać z uzasadnionej potrzeby[223]; **W„A”**

3) w bezpośrednim zasięgu oddziaływania istniejących kompleksów przemysłowych; **W„A”**

4) odpowiednio powiązanych z układem drogowym i kolejowym; **W„A”**

5) posiadających możliwości obsługi przez transport zbiorowy; **R**

6) posiadających odpowiednią powierzchnię umożliwiającą wyznaczenie terenów zieleni buforowej, minimalizującej negatywne oddziaływanie tych terenów na obszary sąsiednie (np. w celu zmniejszenia zagrożenia hałasem). **W„A”**

2.2.3. Zasada planowania strategicznych terenów inwestycyjnych[224] (pod działalność gospodarczą i usługową), co oznacza, że powinny one: **W„A”**

1) mieć co najmniej 20 ha powierzchni jako zwarty teren (z możliwością przyłączania obszarów sąsiednich w przyszłości), umożliwiając lokalizację różnorodnych funkcji gospodarczych;

2) dla zwiększania potencjału inwestycyjnego i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej w miarę możliwości tworzyć komplementarną całość w powiązaniu z istniejącymi terenami zabudowy produkcyjnej lub usługowej;

3) być korzystnie położone względem infrastruktury transportowej, przez ich zlokalizowanie:

   a) w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi ekspresowej (S),

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

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

b) w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi,

c) w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych,

d) bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych;

4) być kompleksowo wyposażone w infrastrukturę techniczną (systemy wodno-kanalizacyjne, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), lub z możliwością jej rozbudowy i przyłączenia do istniejących sieci (przy założeniu jej odpowiedniej przepustowości i parametrów zasilania), a także z możliwością powiązania z systemem dróg publicznych;

5) posiadać sprecyzowany profil zainwestowania gospodarczego, uwzględniający uwarunkowania i ograniczenia społeczne, środowiskowe, gospodarcze miejsca i jego otoczenia, w szczególności o funkcji mieszkaniowej.

2.2.4. Zasada tworzenia warunków przestrzennych dla lokalizacji co najmniej jednego inkubatora przedsiębiorczości w powiecie, którego profil będzie nawiązywał do lokalnego potencjału gospodarczego. W przypadku powiatów sąsiadujących z Trójmiastem należy uwzględnić zasięg oddziaływania IOB, mających siedzibę w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego. **R**

2.2.5. Zasada zapewnienia równomiernego dostępu do szerokopasmowego Internetu o parametrach co najmniej 30 Mb/s. **R**

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Tworzenie strategicznych obszarów do zainwestowania produkcyjnego i usługowego, w tym wyznaczanie kluczowych stref aktywności gospodarczej: 1) uruchamiających i wykorzystujących endogeniczne potencjały społeczne i środowiskowe (inteligentne specjalizacje[225]) jako optymalnych warunków rozwoju regionu, które będą decydujące o jego przyszłej pozycji konkurencyjnej, a w szczególności innowacyjnych rozwiązań, w zakresie: a) eksploracji i eksploatacji zasobów morza, inżynierii ochrony środowiska morskiego oraz rozwijania systemów logistyczno-spedycyjnych, poprawiających dostępność, konkurencyjność i efektywność wykorzystania posiadanej infra- i suprastruktury transportowej, b) technologii informatycznych oraz inżynierii kosmicznej i satelitarnej, c) efektywności energetycznej gospodarki, d) chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia oraz aktywizacji ludności w wieku poprodukcyjnym przez tworzenie miejsc pracy i usług opartych na potencjale i potrzebach konsumpcyjnych osób starszych (*silver economy*); 2) usprawniających i tworzących warunki do rozwoju turystyki biznesowej, medycznej i profilaktyczno-relaksacyjnej oraz wykorzystującej drogi wodne, zwłaszcza w obszarze zespołów portowych i na ich zapleczu; 3) związanych z rozwijaniem oferty na rynki zagraniczne (działalność proeksportowa).	Agencja Rozwoju Pomorza JST	**W„A''**
2.	Wypełnianie zainwestowania istniejących wolnych terenów inwestycyjnych, w szczególności Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE).	specjalne strefy ekonomiczne	**W„B''**

[225] Zgodnie z Uchwałą Nr 316/31/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 9 kwietnia 2015 r. w sprawie określenia obszarów Inteligentnych Specjalizacji Pomorza oraz podjęcia negocjacji w sprawie porozumień na rzecz Inteligentnych Specjalizacji Pomorza oraz zmieniającą ją Uchwałą Nr 1/110/16 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2016 r.

3.	Uzbrajanie terenów inwestycyjnych w infrastrukturę techniczną (wodociągi, kanalizację, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), w tym drogową.	samorządy gminne	**W„A''**
4.	Rozwój portów morskich w Gdańsku i Gdyni jako stref aktywności gospodarczej, łączących w sobie funkcje industrialne z kompleksową obsługą transportu intermodalnego oraz centrami dystrybucji ładunków, poprzez m.in.: 1) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdańsku na leżących w granicach administracyjnych portu akwenach, przyległych od północnego-zachodu do istniejącej głębokowodnej infrastruktury portowej (np. planowany Port Westerplatte)**;** 2) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdyni na obszarach okołoportowych (sąsiadujące z obszarem administrowanym przez ZMPG SA), m.in. tereny enklaw zlokalizowane w granicach administracyjnych Portu Gdynia, obszar Doliny Logistycznej (zachodnia część Portu Gdynia i jego sąsiedztwo) oraz obszar rozwoju terminali głębokowodnych na zalądowionych akwenach Zatoki Gdańskiej; 3) rozbudowę Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku; 4) rozbudowę Centrum Logistycznego w Porcie Morskim w Gdyni.	zarządy portów morskich	**W„A''**
5.	Integrowanie strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni poprzez kształtowanie warunków do poprawy efektywności i sprawności przewozów *door to door* w łańcuchu transportowym w oparciu o funkcjonowanie suchego portu (miejsca tworzenia składów całopociągowych docierających do terminali w głębi kraju oraz konsolidowania kontenerów pod konkretną jednostkę pływającą - relacja eksportowa) przez: **do 2020 roku:** 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Tczew*; **po 2020 roku:** 2) rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie miasta Kościerzyny lub w jej okolicy, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 201, jako suchego portu dla obsługi Portu Gdynia; 3) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązanie z terminalem intermodalnym w Zajączkowie.	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	**W„A''** **W„AB''** **W„A''** **W„A''**
6.	Podejmowanie działań wzmacniających i rozwijających funkcje małych portów i przystani morskich: 1) Ustka - w oparciu o funkcje wiodące (turystyczną i transportową - pasażerską i towarową), a także zachowanie funkcji komplementarnych (rybołówstwa i przemysłu) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie: a) budowy nowoczesnej mariny jachtowej, b) zachowania rezerw terenowych z dostępem do nabrzeży portowych w celu przyszłej realizacji funkcji przemysłowych i przeładunkowych, związanych z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. pod centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obsługowe morskich farm wiatrowych), c) otwarcia terenów wschodniej części portu na funkcje miejskie i przekształcenie ich w obszary reprezentacyjne *(waterfronty*), d) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich,	zarządy portów morskich	**R**

e) poprawy dostępu drogowego i kolejowego do zachodniej części portu oraz od strony morza - rozbudowy infrastruktury dostępowej wraz z elementami zabezpieczającymi akweny portowe (falochrony);

2) Hel - w oparciu o funkcje wiodące (rybołówstwa i turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej, przetwórstwa rybnego) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie:
   a) rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem,
   b) przekształcenia zachodniej części portu na funkcje miejskie (*waterfronty*),
   c) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego);

3) Łeba - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (rybołówstwa i przemysłu), co wymagać będzie:
   a) zachowania rezerwy terenowej pod przyszłą działalność przemysłową związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. pod centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obsługowe morskich farm wiatrowych), a także na potrzeby przeładunkowe materiałów, konstrukcji i urządzeń do potencjalnej budowy elektrowni jądrowej,
   b) poprawy dostępu drogowego do zachodniej części portu oraz od strony morza,
   c) otwarcia kolejnych terenów portowych na funkcje miejskie i przekształcenie ich w obszary reprezentacyjne *(waterfronty*);

4) Władysławowo - w oparciu o funkcje wiodące (przemysłu stoczniowego, rybołówstwa oraz przetwórstwa rybnego), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej i turystycznej) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie:
   a) zachowania potencjału produkcyjnego oraz aktywizacji produkcyjnej terenów stoczniowych pod działalność związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. centrum produkcyjne, logistyczne i serwisowo-obsługowe morskich farm wiatrowych, platform wydobywczych gazu i ropy naftowej),
   b) rozwoju infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi jednostek turystycznych;

5) Krynica Morska - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej pasażerskiej i rybołówstwa), co wymagać będzie:
   a) rozbudowy portu jachtowego oraz zaplecza socjalno-sanitarnego dla obsługi funkcji żeglarskiej,
   b) zagospodarowania terenów portowych zgodnie z wiodącymi funkcjami – rozwój części reprezentacyjnej (*waterfronty*),
   c) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym gmin nadzalewowych);

6) Puck - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnej (rybołówstwa) oraz rozwój innych funkcji miejskich (działalności hotelowej, konferencyjnej czy usługowo-handlowej), co wymagać będzie:
   a) rozwoju infrastruktury oraz zaplecza dla obsługi funkcji żeglarskiej,
   b) rozbudowy infrastruktury dostępowej (tor podejściowy) wraz z elementami zabezpieczającymi akweny portowe (falochrony),
   c) zagospodarowania terenów przyportowych, tworzących miejsko-portowe obszary reprezentacyjne (otwarcie portu na miasto);

	7) Rowy - zachowanie funkcji portowych (turystycznej, przemysłu i rybołówstwa), co wymagać będzie: a) rozwoju zaplecza socjalno-sanitarnego dla obsługi ruchu jednostek turystycznych, b) wsparcia dla utrzymania funkcji rybackiej w porcie; 8) Kąty Rybackie - zachowanie funkcji portowych (turystycznej i rybołówstwa), co wymagać będzie: a) poprawy parametrów toru podejściowego do portu w celu obsługi większych jednostek pływających, b) rozwój Kątów Rybackich jako ośrodka żeglarskiego - „bramy" Zalewu Wiślanego; 9) Jastarnia - w oparciu o funkcje wiodącą (transportową pasażerską i towarową), a także zachowanie funkcji komplementarnych (przemysłowej, turystycznej i rybołówstwa), co wymagać będzie: a) rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem; b) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego).		
7.	Generowanie wysokiej jakości trwałych miejsc pracy, charakteryzujących się wysokim poziomem wymaganych kompetencji, w szczególności w branżach decydujących o pozycji konkurencyjnej regionu, w tym m.in.: **po 2020 roku:** 1) budowa kompleksu petrochemicznego po wschodniej stronie terenów rafinerii Grupy LOTOS S.A. w Gdańsku wraz z infrastrukturą towarzyszącą (instalacje petrochemiczne, obiekty kubaturowe).	konsorcjum firm, w tym m.in. Grupa LOTOS S.A.	**R**
8.	Generowanie bodźców rozwojowych i wspieranie funkcji gospodarczych, zwłaszcza w ośrodkach o niskim poziomie rozwoju oraz umiarkowanym potencjale rozwojowym: Czarna Woda, Czarne, Debrzno, Dzierzgoń, Kępice, Miastko, Nowy Staw i Prabuty.	JST	**R**
9.	Dywersyfikacja struktur zatrudnienia poprzez wspieranie rozwoju usług rynkowych, zapewniających nowe i trwałe miejsca pracy zwłaszcza w miastach o dużym udziale zatrudnionych w: – usługach nierynkowych (publicznych): Czarne, Kartuzy i Puck; – sektorze przemysłowym: Brusy, Bytów, Czersk, Dzierzgoń, Kępice, Kwidzyn, Skarszewy, Tczew i Żukowo; – rolnictwie: Czarna Woda, Debrzno i Nowy Staw.	JST	**R**
10.	Tworzenie warunków przestrzennych na obszarach wiejskich, umożliwiających kreowanie i rozwój działalności gospodarczej, także w zawodach pozarolniczych, przez wykorzystywanie ich potencjału endogenicznego (np. w zakresie walorów środowiskowych i krajobrazowych, produkcji energii w oparciu o lokalne źródła surowców - biomasę), wsparcie rozwoju zasobów kapitału ludzkiego oraz inwestycji w infrastrukturę techniczną.	JST	**R**
11.	Budowa, rozbudowa lub przebudowa sieci telekomunikacyjnych, szczególnie na potrzeby szerokopasmowego dostępu do Internetu na obszarze całego województwa, a w szczególności gmin, w których wskaźnik penetracji budynkowej[226] jest niższy od 50%.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„AB''**

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

12.	Budowa 90-m Radioteleskopu Hevelius zgodnie z listą priorytetów Polskiej Mapy Drogowej Infrastruktury Badawczej, opracowanej przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Lokalizacja tego obiektu w gminie Osie (woj. kujawsko-pomorskie), na terenie Borów Tucholskich, spełnia wymogi ciszy radiowej koniecznej do pracy takiego instrumentu, wymagającego oddalenia od stacji nadawczych – radiofonicznych, TV, telefonii komórkowych itp. Dla funkcjonowania tego urządzenia niezbędne jest ustanowienie w planach zagospodarowania przestrzennego strefy ochronnej o ograniczonej funkcji gospodarczej o promieniu ok. 7 km wokół miejscowości Dębowiec (gm. Osie) oraz strefy wolnej od nadajników radiowych o promieniu 10 km wokół tej miejscowości. Strefa ta obejmie m.in. tereny w gminie Osiek w województwie pomorskim. KPZK 2030 inicjuje w tym zakresie działania zmierzające do realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym w dziedzinie badań naukowych. Zadanie to będzie wiązało się z zagospodarowaniem obszaru wykraczającym w ramach inwestycji celu publicznego poza granice gminy Osie i obejmie część województwa kujawsko-pomorskiego i pomorskiego. Mając na względzie potrzebę sformułowania uwarunkowań realizacji przedmiotowego zamierzenia, przewiduje się w przyszłych latach konieczność dostosowania studium gminy Osiek do ww. uwarunkowań. Przewiduje się ustanowienie stref ochronnych i wprowadzenie związanych z nimi ograniczeń w użytkowaniu terenu. Sposób wprowadzenia ograniczeń i ich rodzaj wynikać będą ze szczegółowych opracowań wielobranżowych.	samorząd gminne samorząd województwa	**W„A’’**

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania województwa 2.3.**

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

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

Kształtowaniu zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.3.:

2.3.1.	Zasada racjonalnego wykorzystywania walorów środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu dla rozwoju turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego niekolidującego z utrzymaniem tych walorów.	R
2.3.2.	Zasada kształtowania przestrzeni publicznych w sposób umożliwiający przyjazne i intuicyjne poruszanie się między atrakcjami turystycznymi, a jednocześnie zabezpieczający potrzeby społeczności lokalnych żyjących na danym obszarze.	R
2.3.3.	Zasada przeciwdziałania nadkoncentracji zainwestowania, prowadzącej do dewaloryzacji środowiska.	W„A”
2.3.4.	Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania rekreacyjnego i wypoczynkowego, realizowana między innymi przez:	W„A”
	1) uzależnienie rozwoju nowych terenów budownictwa letniskowego od ich wyposażenia w infrastrukturę ochrony środowiska;	U
	2) uwzględnianie naturalnych właściwości terenu i ograniczanie negatywnego oddziaływania zagospodarowania rekreacyjnego i jego następstw na zasoby przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe;	
	3) tam, gdzie nie uniemożliwiają tego warunki naturalne, zapewnienie dostępności strefy brzegowej zbiorników wodnych wykorzystywanych turystycznie, poprzez traktowanie jej jako przestrzeni publicznej, wolnej od trwałego zainwestowania, niebędącego urządzeniami rekreacji;	W„A”
	4) unikanie zainwestowania przeciwległych brzegów jezior;	W„A”
	5) unikanie zainwestowania na osiach widokowych i innych eksponowanych punktach w krajobrazie;	W„A”
	6) ochronę atrakcyjnych form krajobrazowych przed zainwestowaniem,	W„A”
	7) zapewnienie wizualno-akustycznych stref buforowych między jednostkami zainwestowania rekreacyjnego;	W„A”
	8) udostępnianie turystyczne cennych struktur przyrodniczych (tam, gdzie to nie koliduje z celami ochrony przyrody) przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury o charakterze informacyjno-edukacyjnym.	W„AB”
2.3.5.	Zasada ograniczania presji bazy noclegowej na środowisko poprzez dostosowywanie obiektów do oferty wydłużającej sezon turystyczny (optymalnie oferty całorocznej) oraz rozwój nowej bazy noclegowej, w pierwszej kolejności na terenach zainwestowanych.	R
2.3.6.	Zasada poszanowania funkcji ekosystemowych i przestrzegania reżimów formalnej ochrony obszarów leśnych lub akwenów wodnych przy ich przeznaczaniu i wykorzystaniu na cele rekreacyjne, w szczególności w obszarach funkcjonalnych miast.	W„A”
2.3.7.	Zasada kształtowania zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych:	W„A”

1) integrujących obszary przyrodniczo-krajobrazowe, kulturowe i wypoczynkowe województwa; W„AB”

2) wyposażonych w infrastrukturę turystyczną (np. mariny, przystanie jachtowe, porty jachtowe, punkty odpoczynku) oraz zaplecze (np. bazę noclegową, miejsca parkingowe); W„A”

3) posiadających strukturę hierarchiczną i łączących się w sieć o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym jeśli warunki naturalne na to pozwalają (szlaki rowerowe); W„AB”

4) zaspokajających potrzeby różnych grup użytkowników niezależnie od stopnia ich sprawności fizycznej; W„A”

5) ograniczających negatywne oddziaływanie niezorganizowanego i masowego ruchu turystycznego na zasoby i walory środowiska; W„A”

6) wpisujących się w ideę regionalnych i sieciowych produktów turystycznych; W„AB”

7) ukształtowanych z wykorzystaniem spójnego sposobu zagospodarowania na szlakach znajdujących się na obszarach dwóch lub więcej województw. W„AB”

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

1) międzynarodowe:

a) nr 1 (*Euro Route nr 1*): woj. kujawsko-pomorskie – Rusinowo (gm. Sadlinki) - Kwidzyn - Kwidzyn (m.) - Ryjewo - Biała Góra (gm. Sztum) - Sztum (m.) - Stary Targ - Dzierzgoń - Bągart (gm. Dzierzgoń) - woj. warmińsko-mazurskie,

na odcinku: *Rusinowo - Biała Góra* przebieg tożsamy z trasą nr 2,

b) nr 2 (*R-9 Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa*): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV* 9),

c) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1 (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV* 9),

d) nr 3 (*R-10 Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): woj. zachodniopomorskie - Zaleskie (gm. Ustka) - Ustka (m.) - Smołdzino - Główczyce - Wicko - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińsko-mazurskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny*),

e) nr 4 (*Trasa Tysiąca Jezior*): woj. zachodniopomorskie - Krzeszewo (gm. Miastko) - Miastko (m.) - Tuchomie - Bytów - Bytów (m.) - Parchowo - Sulęczyno - Stężyca - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Kaliska - Lubichowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Morzeszczyn - Gniew - Gniew (m.) - Kwidzyn - Kwidzyn (m.) - Prabuty - Prabuty (m.) - Stankowo (gm. Prabuty) - woj. warmińsko-mazurskie;

2) międzyregionalne:

a) nr 12 (*Trasa Zamków Polski Północnej*): woj. kujawsko-pomorskie - Lalkowy (gm. Smętowo Graniczne) - Gniew - Gniew (m.) - Korzeniewo (gm. Kwidzyn) - Ryjewo - Biała Góra (gm. Sztum) - Sztumskie Pole (gm. Sztum) - Malbork - Malbork (m.) - Lichnowy - Tczew (m.) - Tczew - Starogard Gdański - Skarszewy - Skarszewy (m.) - Stara Kiszewa - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stężyca - Sulęczyno - Parchowo - Niezabyszewo (gm. Bytów) - Bytów (m.) - Lipnica - Konarzyny - Chojnice - Chojnice (m.) - Silno (gm. Chojnice) - woj. kujawsko-pomorskie oraz od Chojnice (m.) - Chojnice - Człuchów - Człuchów (m.) - Czarne - Czarne (m.) - woj. zachodniopomorskie,

na odcinku: *Gniew - Korzeniewo* przebieg tożsamy z trasą nr 4, na odcinku *Korzeniewo - Biała Góra* przebieg tożsamy z trasą nr 2 *WTR Prawobrzeżna*, na odcinku *Lichnowy - Tczew* przebieg tożsamy z trasą nr 2 *WTR Prawobrzeżna*, na odcinku *Stara Kiszewa - Niezabyszewo* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

b) nr 14 (*Przez Zielone Serce Pomorza*): Ustka (m.) - Ustka - Słupsk - Słupsk (m.) - Kobylnica - Dębnica Kaszubska - Kołczygłowy - Borzytuchom - Bytów - Bytów (m.) - Studzienice - Dziemiany - Brusy - Czersk - Czersk (m.) - Mosna (gm. Czersk) - woj. kujawsko-pomorskie,

c) nr 15 (*Trasa Pałaców i Zamków*): woj. zachodniopomorskie - Warcino (gm. Kępice) - Kępice - Trzebielino - Kołczygłowy - Borzytuchom - Bytów - Bytów (m.) - Parchowo - Czarna Dąbrówka - Cewice - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Łęczyce - Choczewo - Lubiatowo (gm. Choczewo) - Białogóra (gm. Krokowa) - Puck - Puck (m.) - Wejherowo - Wejherowo (m.) - Szemud - Przodkowo - Kartuzy - Kartuzy (m.) - Stężyca - Sulęczyno - Parchowo,

na odcinku: *Bytów - Węsiory* przebieg tożsamy z trasą nr 4, na odcinku *Choczewo - Białogóra* przebieg tożsamy z trasą nr 3,

d) nr 16 (*Naszyjnik Północy*): woj. zachodniopomorskie - Łękinia (gm. Koczała) - Przechlewo - Rzeczenica - Człuchów - Człuchów m. - Konarzyny - Chojnice - Lipnica - Brusy - Karsin - Czersk - Czersk (m.) - Legbąd (gm. Czersk) - woj. kujawsko-pomorskie oraz odcinek drugi: woj. kujawsko-pomorskie - Stare Gronowo (gm. Debrzno) – Debrzno – Rozwory (m. Debrzno) – woj. wielkopolskie,

e) nr 17 (Szlak Menonitów): Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański - Trutnowy (gm. Cedry Wielkie) - Drewnica Mikoszewo (gm. Stegna) - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Ostaszewo - Lichnowy - Nowy Staw - Nowy Staw (m.) - Stogi Malborskie (gm. Malbork) - Malbork (m.) - Stare Pole - Szaleniec (gm. Stare Pole) - woj. warmińsko-mazurskie oraz odgałęzienie Malbork (m.) - Stary Targ,

na odcinku: Trutnowy - Mikoszewo przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku Mikoszewo - Nowy Dwór Gdański przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku Ostaszewo - Lichnowy przebieg tożsamy z trasą nr 2 oraz na odcinku Stogi Malborskie - Malbork przebieg tożsamy z trasą nr 12;

3) regionalne:

a) nr 111: Przetoczyno (gm. Szemud) - Przodkowo - Kartuzy - Kartuzy (m.) - Somonino - Nowa Karczma - Liniewo - Stara Kiszewa,

b) nr 112: Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - Władysławowo - Jastarnia - Hel,

c) nr 113: Rumia (m.) - Reda (m.) - Wejherowo - Gniewino - Brzyno (gm. Krokowa),

d) nr 114: Wejherowo (m.) - Wejherowo - Luzino - Łęczyce - Lębork (m.) - Nowa Wieś Lęborska - Wicko - Łeba (m.),

e) nr 115: Przewóz (gm. Stężyca) - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Czechowo (gm. Kaliska) - Lubichowo - Osiek - Recice (gm. Osiek) - woj. kujawsko-pomorskie,

na odcinku: *Kościerzyna - Czechowo* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

f) nr 116: Gdańsk (m.) - Kolbudy - Przywidz - Nowa Karczma - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Lipusz - Dziemiany - Lubnia (gm. Brusy) – Brusy (m.),

g) nr 117: Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański (m.) - Pruszcz Gdański - Pszczółki - Trąbki Wielkie - Skarszewy - Skarszewy (m.) - Starogard Gdański - Starogard Gdański (m.) - Pelplin - Pelplin (m.) - Gniew - Gniew (m.),

h) nr 118: Malbork (m.) - Malbork - Miłoradz - Tczew (m.) - Tczew - Pszczółki - Suchy Dąb - Cedry Wielkie - Przegalina (m. Gdańsk),

i) nr 119: Gardeja - Prabuty (m.) - Prabuty - Mikołajki Pomorskie - Sztum - Sztum (m.) - Malbork - Malbork (m.) - Nowy Staw - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Stegna - Żuławki (gm. Stegna),

j) nr 120: Jantar (gm. Stegna) - Sztutowo - Krynica Morska - Piaski (m. Krynica Morska),

k) nr 121: Nowiec (gm. Dzierzgoń) - Dzierzgoń (m.) - Stary Dzierzgoń - Bądze (gm. Stary Dzierzgoń) - woj. warmińsko-mazurskie,

l) nr 122: Trzcińsk (gm. Starogard Gdański) - Starogard Gdański (m.) - Zblewo - Kaliska - Czersk – Czersk (m.) - Zarzecze (gm. Czersk) - Chojnice - Chojnice (m.),

na odcinku: *Czersk - Zarzecze* przebieg tożsamy z trasą nr 14,

m) nr 123: Starogard Gdański (m.) - Starogard Gdański - Bobowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Osiek - Brzeźno (gm. Osiek) - woj. kujawsko-pomorskie,

n) nr 125: Kartuzy (m.) - Kartuzy - Chmielno - Sierakowice - Czarna Dąbrówka - Potęgowo - Damnica – Główczyce - Smołdzino,

na odcinku: *Czarna Dąbrówka - Rokity* przebieg tożsamy z trasą nr 15,

o) nr 126: Miastko (m.) - Miastko - Kępice - Kępice (m.) - Kobylnica - Ściegnica (gm. Kobylnica) - woj. zachodniopomorskie,

p) nr 127: woj. zachodniopomorskie - Świerzenko (gm. Kępice) - Miastko - Koczała - Przechlewo,

q) nr 128: Czarne (m.) - Czarne - Rzeczenica - Sąpolno Człuchowskie (gm. Przechlewo),

r) nr 130 (*Na Kolejowym Szlaku*): Miastko (m.) - Miastko - Tuchomie - Bytów - Bytów (m.) – Pomysk (gm. Bytów) - Czarna Dąbrówka - Cewice - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) – Wicko - Łeba (m.),

na odcinku: *Bytów - Pomysk* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

s) nr 131: Wieprznica (gm. Kościerzyna) - Karsin - Chłopowo (gm. Brusy),

t) nr 133: Gdańsk (m.) - Sopot - Gdynia - Chwaszczyno (gm. Żukowo) - Żukowo (m.) - Kobysewo (gm. Przodkowo); Gdańsk (m.) - (gm. Żukowo) - Żukowo (m.),

u) nr 134: Barkowo (gm. Człuchów) - Debrzno - Debrzno (m.) - woj. wielkopolskie,

v) nr 135: Wierzysko (gm. Kościerzyna) - Karsin - Czersk - Stara Kiszewa - Czarne (gm. Kaliska) - Osieczna - Osiek - Kopytkowo (gm. Smętowo Graniczne),

na odcinku: *Stara Kiszewa - Czarne* przebieg tożsamy z trasą nr 4,

w) nr 137 (*Kaszubska Trasa Rowerowa*): Żukowo (m.) - Przodkowo - Chmielno (odnoga) Kartuzy - Sierakowice - Ceromin (gm. Czarna Dąbrówka) - Pomysk (gm. Bytów) - Parchowo - Sulęczyno - Stężyca - Somonino - Żukowo - Żukowo (m.),

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

x) nr 138 (*Pierścień Gryfitów*): Swołowo (gm. Słupsk) - Damnica - Dębnica Kaszubska - Kobylnica – Swołowo (gm. Słupsk),

y) nr 139: Luzino - Linia - Kamienica Młyn (gm. Sierakowice),

z) nr 140 (*Kaszubska Marszruta*): Konarzynki (gm. Konarzyny) - Chojnice - Brusy (m.) oraz dwa odgałęzienia Brusy (m.) - Czersk - Czersk (m.) oraz Brusy (m.) - Chojnice - Chojnice (m.),

aa) nr 141: Nowa Karcza (gm. Szemud) - Żukowo – Gdańsk,

bb) nr 142 (*Grzymisława*): woj. kujawsko-pomorskie - Lalkowy (gm. Smętowo Granicze) - Gniew - Gniew (m.) - Morzeszczyn - Pelplin - Pelplin (m.) - Subkowy - Tczew - Tczew (m.);

cc) nr 143 (*Dookoła Jezior Wdzydzkich „Remusa")* – Kościerzyna (m.) – Borsk (gm. Karsin) – Dziemiany – Lipusz;

na odcinku: *Kościerzyna-Borsk* tożsama z trasą nr 135;

dd) nr 144 *(Droga Książęca*) - Starkowo (gm. Ustka) - Swołowo (gm. Słupsk) - Zębowo (gm. Kobylnica) - Słupsk - gm. Słupsk - gm. Damnica,

ee) nr 145 (*Trasa Wschód-Zachód*, wzdłuż obecnej DK nr 6) – Słupsk – Redzikowo (gm. Słupsk) – Domaradz (gm. Damnica) – Poganice (gm. Potęgowo) – Darzyno (gm. Potęgowo) – Chlewnica (gm. Potęgowo) – Pogorzelice (gm. Nowa Wieś Lęborska) – Bąkowo (gm. Nowa Wieś Lęborska) – Lębork.

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

2.3.9. Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych szlaków wodnych: U

1) śródlądowych kajakowych na systemach rzecznych:

a) Brdy: Brda, Wielki Kanał Brdy, Zbrzyca, Chocina,

b) Liwa: Liwa,

c) Łeby: Łeba[227],	
d) Łupawy: Łupawa, Bukowina,	
e) Piaśnicy: Piaśnica i jezioro Żarnowieckie,	
f) prawobrzeżnych ramion delty Wisły: Nogat, Szkarpawa, Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga,	
g) Martwej Wisły i Motławy,	
h) Raduni: Radunia, Zespół Jezior Raduńskich[228],	
i) Redy: Reda[229],	
j) Słupi: Słupia, Kamienica, Bytowa,	
k) Wdy: Wda, Wielki Kanał Wdy, Kałębica, Graniczna z Trzebiochą,	
l) Wieprzy: Wieprza i Pokrzywna, Studnica,	
m) Czernicy: Czernica i Biała,	
n) Wierzycy: Wierzyca, Wietcisa oraz Czarna Woda;	
2) śródlądowych żeglarskich w oparciu o:	W„AB”
a) Międzynarodowe Drogi Wodne E-40 i E-70 oraz inne rzeki Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława),	U
b) jeziora: Bobięcińskie, Charzykowskie, Dzierzgoń, Dybrzk, Gołuń, Gowidlińskie, Jasień, Jelenie, Kałębie, Karsińskie, Krępsko, Kruszyńskie, Mausz, Radolne, Zespół Jezior Raduńskich, Somińskie, Szczytno, Wdzydze i Żarnowiec wraz z ich systemami rzecznymi;	W„AB”
3) morskich żeglarskich w oparciu o Bałtyk oraz Zalew Wiślany.	U

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Rozwijanie całorocznej infrastruktury turystyki prozdrowotnej i uzdrowiskowej, w oparciu m.in. o właściwości lecznicze zasobów środowiska (np. korzystny mikroklimat oraz zasoby wód mineralnych i termalnych), w tym:	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty gospodarcze	**W„A’’**
	1) w istniejących ośrodkach uzdrowiskowych: Sopot i Ustka;		**W„A’’**
	2) na obszarach predysponowanych do pełnienia funkcji uzdrowiskowej (nowe uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej): Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Jastrzębia Góra (gm. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Kościerzyna, Krynica Morska, Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna).		**W„AB’’**
2.	Wyznaczanie, budowa i modernizacja ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, w tym:	JST NGO	**U**
	do 2020 roku:		
	1) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-9 (Tabl. 8, pkt. 2) wraz z trasami dojazdowymi:		**U**
	a) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa*): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie,		
	b) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) -		

[227] Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.
[228] Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.
[229] Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

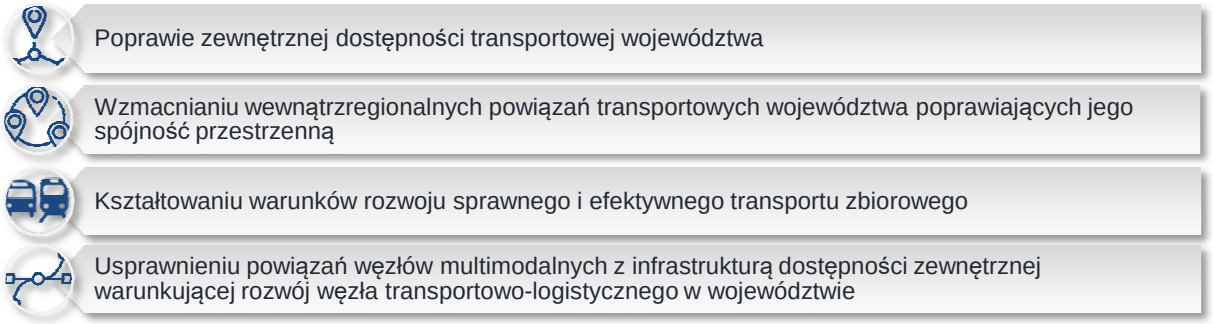
	dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1; 2) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 (Tabl. 8, pkt. 2) wraz z trasami dojazdowymi: a) nr 3 (*Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): woj. zachodniopomorskie - Zaleskie (gm. Ustka) - Ustka (m.) - Smołdzino - Główczyce - Wicko - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińsko-mazurskie (przebieg zgodny z trasą *EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny*).		
3.	Rozwijanie zagospodarowania turystycznego szlaków kajakowych przez budowę i modernizację pól biwakowych (m.in. urządzanie i wyposażanie w sanitariaty, suszarnie dla kajaków, przyłącza energetyczne i oświetlenie), stanic oraz punktów etapowych, miejsc wodowania i wyjmowania kajaków, miejsc przenoski przy przeszkodach oraz kompleksowe oznakowanie szlaków i dojazdów do przystani, przede wszystkim: **do 2020 roku:** 1) na rzekach objętych przedsięwzięciem *Kajakiem przez Pomorze (Pomorskie Szlaki Kajakowe)*: Biała, Brda, Bukowina, Bytowa, Chocina, Czarna Wda, Czernica, Graniczna, Gwda, Kałębica, Kamienica, Liwa, Łeba, Łupawa, Nogat, Martwa Wisła, Młosina, Motława, Jezioro Orle, Piaśnica, Pilica, Pokrzywna, Radunia, Reda, Ruda, Słupia, Studnica, Szkarpawa, Trzebiocha, Wda, Wielki Kanał Brdy, Wielki Kanał Wdy, Wielka Święta – Tuga, Wieprza, Wierzyca, Wisła Królewiecka, Wietcisa i Zbrzyca (Tabl. 8, pkt. 1).	JST NGO	**U** U
4.	Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci portów jachtowych, przystani żeglarskich i miejsc cumowania, mogących współtworzyć spójną ofertę turystyczną, dającą turyście wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym, przy kluczowym założeniu bezpieczeństwa żeglugi, w szczególności przez rozwijanie zagospodarowania turystycznego: **do 2020 roku:** 1) Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława) wraz z likwidacją barier technicznych (np. zastępowanie mostów drogowych mostami zwodzonymi) oraz sieci marin bałtyckich, w tym (Tabl. 8, pkt. 3): a) budowa i rozbudowa portów żeglarskich: Błotnik (gm. Cedry Wielkie), Górki Zachodnie (m. Gdańsk), *Jacht Klub im. Conrada* (m. Gdańsk), *Akademicki Klub Morski* (m. Gdańsk), Krynica Morska, Puck, Jastarnia, b) budowa i rozbudowa przystani żeglarskich: *Wzgórze Zamkowe* (m. Gniew), Przegalina (m. Gdańsk), Sobieszewo Nadwiślańska (m. Gdańsk), *Kanał na Stępce* (m. Gdańsk), Świbno (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Nowa Karczma (m. Krynica Morska), Mikoszewo (gm. Stegna), Mechelinki (gm. Mechelinki), Park Północny (m. Malbork), Wiślinka (gm. Pruszcz Gdański), *Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej* w Ustce, Mosty, c) budowa i rozbudowa miejsc cumowania: Korzeniewo (gm. Kwidzyn), Przebrno (m. Krynica Morska), d) przebudowa mostów na zwodzone: Gdańsk Sobieszewo (w ciągu DW nr 501), Kanał Na Stępce - Most Kamieniarski (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Tujsk (gm. Stegna), Rybina (gm. Stegna), Żelichowo (gm. Nowy Dwór Gdański); **po 2020 roku:**	JST NGO podmioty gospodarcze	**U** **U** **W„A''** **W„A''** **W„A''** **W„A''**

	2) międzynarodowego szlaku żeglarskiego przebiegającego wzdłuż południowych wybrzeży Morza Północnego i całego Bałtyku poprzez budowę i modernizację infrastruktury żeglarskiej, w szczególności w:		**U**
	a) Helu, Krynicy Morskiej, Łebie, Pucku i przystaniach Gdańska, Gdyni i Sopotu - z uwagi na aktualne zagospodarowania portów, duży potencjał turystyczny po stronie lądu, wysoką pozycję rynkową lokalizacji oraz możliwości organizacji regat żeglarskich w wiodących w tym zakresie portach i przystaniach jachtowych,		**W„A''**
	b) Rowach, Władysławowie, Jastarni, Juracie, Kuźnicy (m. Jastarnia), Rewie (gm. Kosakowo), Osłoninie (gm. Puck), Rzucewie (gm. Puck), w których wskazany jest rozwój infrastruktury zapewniającej bezpieczny postój dla jednostek pływających, a także niezbędne zaplecze socjalno-sanitarne dla ich załóg,		**W„A''**
	c) na odcinku Łeba - Władysławowo (odległość 33 Mm) należy rozważyć lokalizacje marin uzupełniających, z uwagi na niebezpieczeństwo braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych;		**W„A''**
	3) innych potencjalnych szlaków żeglarskich opartych o systemy rzeczno-jeziorne regionu (Bobięcińskie, Charzykowskie, Dzierzgoń, Dybrzk, Gołuń, Gowidlińskie, Jasień, Jelenie, Kałębie, Karsińskie, Krępsko, Kruszyńskie, Mausz, Radolne, Somińskie, Szczytno, Wdzydze, Zespół Jezior Raduńskich - *Kółko Raduńskie* i Żarnowiec) wraz z likwidacją barier technicznych (np. przebudowa mostów na zwodzone) na odcinkach szlaków wodnych łączących duże akweny.		**W„A''**
5.	Wykorzystanie turystyczne zasobów i walorów kulturowych regionu przez rozwój infrastruktury turystycznej w miejscowościach położonych na szlakach kulturowych: 1) *Szlak dworów i pałaców*: Sasino, Ciekocinko (gm. Choczewo), Prusewo, Krokowa, Kłanino (gm. Krokowa), Rzucewo, Żelistrzewo, Sławutówko, Rekowo Górne (gm. Puck), Rumia, Wejherowo, Gościcino (gm. Wejherowo), Godętowo (gm. Łęczyce), Salino (gm. Gniewino), Zwartowo, Gościęcino, Starbienino (gm. Choczewo), Lisewo, Bychowo (gm. Gniewino), Starbienino (gm. Choczewo), jednocześnie rekomenduje się jego rozwinięcie w kierunku zachodniej części województwa; 2) *Europejska Droga Św. Jakuba - Szlak jakubowy*: Tuja (m. i gm. Nowy Dwór Gdański), Niedźwiedzica (gm. Stegna), Gdańsk Sobieszewo, Gdańsk Oliwa, Żukowo, Sianowo (gm. Kartuzy), Lębork, Łebień (gm. Nowa Wieś Lęborska), Łeba, Izbica (gm. Główczyce), Smołdzino, Ustka, Słupsk; 3) *Szlak historii Żuław* obejmujący dwa szlaki Menonitów i Domów podcieniowych, ukazujący wyjątkowe walory krajobrazowe Żuław; obejmuje szereg miejscowości: Kiezmark, Leszkowy, Miłocin, Trutnowy, Wocławy, Żuławki (gm. Cedry Wielkie); Boręty, Lichnowy (gm. Lichnowy); Nowy Staw (gm. Nowy Staw); Cyganek, Lubieszewo, Marynowy, Nowy Dwór Gdański, Orłowo (gm. Nowy Dwór Gdański); Jeziernik, Ostaszewo, Palczewo (gm. Ostaszewo); Stogi (gm. Malbork); Bystrze (gm. Miłoradz); Klecie, Szaleniec, Złotowo (gm. Stare Pole); Drewnica, Jantar, Mikoszewo, Przemysław, Rybina, Stegna (gm. Stegna); Krzywe Koło, Steblewo, Wróblewo (gm. Suchy Dąb); 4) *Pomorski Szlak Cysterski*: Gdańsk Oliwa, Mechowo (gm. Puck), Morzeszczyn, Pelplin, Pogódki (gm. Skarszewy), Puck, Rajkowy (gm. Pelplin), Słupsk, Starzyno (gm. Puck), Żarnowiec (gm. Krokowa); 5) *Szlak zamków gotyckich*: Bytów, Człuchów, Dzierzgoń, Gniew, Malbork, Lębork, Kwidzyn, Sztum, Zamek Kiszewski (gm. Stara Kiszewa);	JST NGO podmioty gospodarcze	**W,,AB''**

	6) *Szlak zabytków hydrotechniki*: Mylof (gm. Czersk); Łebień (gm. Damnica); Konradowo, Krzynia, Skarszów Dolny, Strzegomino (gm. Dębnica Kaszubska), Gdańsk; Drzeżewo, Żelkowo (gm. Główczyce); Czymanowo (gm. Gniewino); Biesowice, Kępice, Kępka (gm. Kępice); Bielkowo, Łapino (gm. Kolbudy); Gałąźnia Mała (gm. Kołczygłowy), Korzeniewo (gm. Kwidzyn); Lipusz; Malbork; Soszyca (gm. Parchowo); Łupawa, Poganice (gm. Potęgowo); Międzyłęż, Stocki Młyn (gm. Pelplin), Prabuty; Pruszcz Gdański; Juszkowo, Prędzieszyn, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański); Czarnocin (gm. Skarszewy); Słupsk; Smołdzino; Rybaki (gm. Somonino); Kolincz, Owidz (gm. Starogard Gdański), Drewnica, Mikoszewo, Rybina (gm. Stegna); Polder Przebrno (gm. Krynica Morska); Sulęczyno; Biała Góra (gm. Sztum); Sztutowo; Tczew; Rutki (gm. Żukowo); 7) *Szlak latarni morskich*: Czołpino (gm. Smołdzino), Gdańsk Nowy Port, Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Stilo (gm. Choczewo), Sopot, Rozewie (gm. Władysławowo), Ustka; 8) *Szlak drewnianych obiektów sakralnych Kaszub*: Borzytuchom; Kołczygłowy, Łubno (gm. Kołczygłowy); Miłocice, Trzcinno, Wałdowo (gm. Miastko); Jasień, Mikorowo (gm. Czarna Dąbrówka), Ugoszcz (gm. Bytów); Borzyszkowy, Brzeźno Szlacheckie (gm. Lipnica); Ciechocin (gm. Chojnice); Leśno (gm. Brusy); Bińcze, Krzemieniewo, Nadziejewo, Raciniewo, Sierpowo (gm. Czarne); Brzezie, Gwieździn, Olszanowo, Pieniężnica (gm. Rzeczenica); Cierznie, Słupia, Strzeczona, Uniechów (gm. Debrzno); Dębnica, Krępsk, Mosiny, Polnica (gm. Człuchów); Przechlewo, Starżno (gm. Koczała); 9) *Szlak bursztynowy*: Bąkowo (gm. Kolbudy), Chłapowo (gm. Władysławowo), Gdańsk (w tym Wyspa Sobieszewska), Malbork, Możdżanowo (gm. Ustka), Jantar, Niedźwiedziówka (gm. Stegna), Sopot, Pruszcz Gdański, Stegna; 10) *Szlak Żuławskiej Kolei Dojazdowej:* Mikoszewo, Jantar, Stegna (gm. Stegna), Sztutowo (gm. Sztutowo), Rybina, Żelichowo, Nowy Dwór Gdański, Tuja (gm. Nowy Dwór Gdański); 11) *Szlak kaszubskiej granicy*: powiaty wejherowski, kartuski, bytowski, chojnicki, człuchowski; 12) *Szlak wodny im. Stefana Batorego:* Nogat i Wisła – w kierunku Bydgoszczy.		
6.	Modernizacja i rozwój oferty instytucji kultury oraz rozwój infrastruktury dla plenerowych imprez kulturalnych, w tym amfiteatrów i estrad sezonowych, targowisk eksponujących regionalne produkty.	JST NGO podmioty gospodarcze	**R**

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.4.

K.2.4. KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.4. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

2.4.1. Zasada kształtowania struktury ponadregionalnej i regionalnej sieci transportowej województwa w oparciu o następujące korytarze transportowe: **U**

1) europejski Bałtyk – Adriatyk (BAC);

2) ponadregionalne:

a) nadwiślańsko-zatokowy (z korytarzem europejskim Bałtyk - Adriatyk),

b) północny (Via/Rail Hanseatica),

c) południowy (Tczew – Starogard Gdański – Chojnice),

d) środkowopomorski (przebiegający przez wschodnią cześć woj. zachodniopomorskiego);

3) regionalne:

a) kaszubski (Lębork – Kościerzyna – Chojnice),

b) środkowo-pojezierny (Trójmiasto – Kościerzyna – Bytów).

2.4.2. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w europejskich, ponadregionalnych i regionalnych korytarzach transportowych i wspieranie podejmowanych w tych korytarzach działań dla poprawy dostępu do infrastruktury korytarzowej i tworzenia warunków do rozwoju multimodalności w przewozach osób i towarów. **W„AB”**

2.4.3. Zasada hierarchizacji węzłów i połączeń w sieci transportowej według jej ważności dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa[230]: **W„B”**

1) połączenia szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej województwa obejmują:

a) drogi[231]: nr A1 (Rusocin – Toruń – Łódź – Gliwice – gr. państwa), nr S6 (gr. państwa – Kołbaskowo - Koszalin – Słupsk – Chwaszczyno – Gdynia - Gdańsk – Rusocin), nr S7 (Gdynia – Gdańsk - Elbląg – Warszawa – Kraków – gr. państwa), nr 22 (gr. państwa – Gorzów Wielkopolski – Człuchów – Chojnice – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – gr. państwa), nr 89 (droga nr S7 – Port Gdańsk), nr 91 (odcinek: droga nr S7 węzeł Gdańsk Lipce – Tczew – Gniew – Łódź – Częstochowa), połączenie od drogi nr S7 do Portu Gdynia poprzez Drogę Czerwoną, odcinki dróg nr 20 (Szczecinek – gr. woj. Miastko) i nr 25 (Bobolice – gr. woj. – Człuchów) stanowiące bezpośrednie połączenia do drogi nr S11 (Koszalin – Szczecinek – Poznań),

[230] Infrastrukturę transportową należącą do sieci TEN-T wskazano w *Uwarunkowaniach*.

[231] według numeracji obowiązującej do dnia 30 września 2016 r.

b) linie kolejowe: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), nr 203 (Tczew - Kostrzyn), nr 204 (Malbork - Braniewo), nr 226 Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański),

c) drogi wodne: E-40 (z Gdańska poprzez Wisłę - Bug - Dniestr do Chersoń) i E-70 (z Rotterdamu poprzez śluzę Hohensaaten - Odrę - Wartę - Noteć - Brdę - Wisłę - Nogat lub Szkarpawę - Zalew Wiślany do Kłajpedy);

2) węzły szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej województwa obejmują:

a) porty morskie: Port Morski Gdańsk, Port Morski Gdynia,

b) porty lotnicze: Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo,

c) terminale intermodalne i centra logistyczne na zapleczu portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz w Zajączkowie Tczewskim;

3) infrastrukturę drogową szczególnie ważną dla dostępności wewnętrznej[232] województwa tworzą drogi[233]:

a) nr 7 (droga nr S7 węzeł „Żukowo" – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Karczemki",

b) nr 20 (Miastko – Bytów – Kościerzyna – droga nr S7 (OMT) węzeł „Żukowo"),

c) nr 21 (odcinek: Ustka - Słupsk – Miastko),

c) nr 25 (odcinek: Biały Bór - Człuchów – Zamarte),

d) nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański - Malbork - Sztum – Kwidzyn - Gardeja),

e) nr 90 (Jeleń - Baldram),

f) nr 201 (odcinek: Czarne – droga nr 20),

g) nr 202 (Czarne - Rzeczenica) wraz z drogą nr 2512G (Rzeczenica - Przechlewo - Konarzynki),

h) nr 203 (odcinek: Ustka – Postomino),

i) nr 209 (odcinek: Suchorze - Bytów),

j) nr 211 (Nowa Dąbrowa - Czarna Dąbrówka - Sierakowice - Kartuzy - Żukowo) wraz z istniejącym odcinkiem drogi nr 6 (Słupsk - Nowa Dąbrowa),

k) nr 212 (droga nr 214 Osowo Lęborskie - Bytów - Chojnice – droga nr 25 Kamionka),

l) nr 213 (odcinek: Główczyce - Wicko - Celbowo),

m) nr 214 (Łeba - Lębork - Kościerzyna – Skórcz - Warlubie),

n) nr 215 (odcinek: Władysławowo - Jastrzębia Góra),

o) nr 216 (Reda - Władysławowo - Hel),

p) nr 218 (odcinki: Krokowa – Wejherowo – droga nr 224, Chwaszczyno – droga nr 468 Gdańsk),

q) nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – Kowale - Przywidz - Kościerzyna),

r) nr 222 (droga nr S6 (OZT) - Straszyn - Starogard Gdański - Skórcz),

s) nr 224 (droga nr 218 - Kartuzy - Skarszewy - Tczew),

t) nr 226 (odcinek: droga nr 222 – droga nr S6 węzeł „Pruszcz Gdański" i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr S7 węzeł „Gdańsk Wschód" - droga nr 501 Przejazdowo),

u) nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo - droga nr A1 - Pelplin – droga nr 91 Rudno),

[232] Dotyczy powiązań wewnątrz regionalnych i bliskich powiązań transgranicznych.

[233] W celu jednoznacznego wskazania odcinków dróg ekspresowych, użyto następujących skrótów przy numerach tych dróg: OMT – Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, OPG – Obwodnica Południowa Gdańska, OZT – Obwodnica Zachodnia Trójmiasta.

v) nr 231 (Skórcz - autostrada A1 - Kolonia Ostrowicka),

w) nr 235 (Korne - Chojnice),

x) nr 236 (Konarzyny - Brusy) wraz z drogami nr 2610G (Brusy - Czersk) i nr 2680 (Brusy),

y) nr 237 (odcinek: Czersk – Tuchola),

z) nr 240 (odcinek Chojnice – Tuchola),

aa) nr 468 (droga nr S7 (OZT) Gdynia - Sopot - droga nr 91 Gdańsk) wraz z drogami nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino" - Wejherowo - droga nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia") i nr 91 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - droga nr S7 (OPG) węzeł „Gdańsk Lipce"),

bb) nr 472 (droga nr 468 Gdańsk - Gdańsk Port Lotniczy) wraz jej przedłużeniem do drogi nr S6 (OMT) węzeł „Miszewo" i dalej do drogi nr 224 w Przodkowie,

cc) nr 474 (droga nr S6/S7 (OZT) węzeł „Gdynia Wielki Kack" - droga nr 468 Gdynia),

dd) nr 501 (odcinki: drogi nr S6 (OZT) węzeł „Gdańsk Karczemki" – Przejazdowo i Stegna - Krynica Morska),

ee) nr 502 (Stegna - Nowy Dwór Gdański),

ff) nr 515 (Malbork - Dzierzgoń – Susz),

gg) nr 517 (odcinek Sztum - Górki),

hh) nr 519 (odcinek Stary Dzierzgoń – Zalewo),

ii) nr 521 (Kwidzyn - Prabuty – Susz),

d) nr 522 (Górki - Prabuty - Trumieje – droga nr 16),

jj) nr 527 (odcinek: Dzierzgoń – Kwietniewo),

kk) nr 1139G (odcinek: droga nr 213 Główczyce - Wielka Wieś - droga S6 węzeł „Bobrowniki"),

ll) nr 1140 (odcinek: Damno węzeł „Bobrowniki" - Łebień - Stara Dąbrowa),

mm) droga łącząca intermodalny terminal kontenerowy w Zajączkowie z drogą nr A1 węzeł „Tczew";

4) połączenia kolejowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej województwa obejmują linie:

a) nr 9 (odcinek: Prabuty – Malbork – Tczew - Gdańsk Główny),

b) nr 131 (odcinek: Smętowo - Tczew),

c) nr 201 (odcinek: Łąg – Kościerzyna – Gdynia Port),

d) nr 202 (Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Słupsk),

e) nr 203 (odcinek: Tczew – Starogard Gdański - Chojnice – Człuchów),

f) nr 204 (odcinek: Malbork – Stare Pole),

g) nr 207 (odcinek: Gardeja - Malbork),

h) nr 210 (odcinek: Chojnice - Człuchów – Czarne),

i) nr 211 (Chojnice - Kościerzyna),

j) nr 212 (Lipusz - Bytów - Korzybie),

k) nr 213 (Reda - Hel),

l) nr 214 (Somonino - Kartuzy),

m) nr 226 (Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny),

n) nr 227 (Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspa Towarowa),

o) nr 228 (Gdyni Port – Gdynia Port Oksywie) wraz z połączeniem do Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo,

p) nr 229 (Pruszcz Gdański - Glincz - Kartuzy - Lębork - Łeba),

q) nr 230 (Wejherowo – Choczewo),

r) nr 248 (Gdańsk-Wrzeszcz – Gdańsk-Osowa) wraz z łącznicą nr 253 (Gdańsk Rębiechowo - Rębiechowo),

s) nr 249 Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port,

t) nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia Janowo z planowanym przedłużeniem linii do Wejherowa i Tczewa),

u) nr 405 (odcinek: Miastko - Słupsk - Ustka),

v) nr 746 (Gdynia Główna Osobowa - Gdynia Port).

2.4.4. Zasada hierarchizacji sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych: **U**

1) według klas określających minimalne wymagania techniczne i przestrzenne usytuowania drogi:

a) autostrady (A) – droga nr A1,

b) drogi ekspresowe (S) – drogi nr S6 i S7,

c) drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) – nr 6 (odcinek: droga nr S6 – droga nr 91 Łęgowo), nr 20 (obwodnica Żukowa), nr 22 (gr. woj. - Chojnice - Tczew - Malbork - gr. woj.), droga nr 89 (odcinek Trasy Sucharskiego: droga nr S7 węzeł „Gdańsk Port" – węzeł „Ku Ujściu") wraz z tunelem pod Martwą Wisłą, nr 91 (odcinek: Łęgowo - gr. województwa), połączenie drogowe od drogi nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia" poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia, nowe obwodnice w ciągu dróg krajowych klasy G,

d) drogi główne (G)[234] - nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Redzikowo" i odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino" - Wejherowo - droga nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia"), nr 7 (odcinek: droga nr S7 (OMT) węzeł „Żukowo" – droga nr S6 (OZT) węzeł „Gdańsk Karczemki"), nr 20 (odcinek: gr. woj. - Miastko – Żukowo (obwodnica Żukowa), nr 21, nr 25, nr 55, nr 90, nr 91 (odcinek: Gdańsk ul. Wyzwolenia – droga nr 6 Łęgowo), nr 188 (odcinek: Człuchów - gr. woj.), nr 211, nr 212 (ul. Prosta w Bytowie), nr 214, nr 216 (odcinek: Reda - Władysławowo), nr 218 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa" - droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno"), nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Kowale" – droga nr S7 węzeł „Lublewo"), nr 222 (odcinek: droga nr S6 (OZT) węzeł „Gdańsk Południe" – Trąbki Wielkie - Jabłowo), nr 224 (odcinki: Godziszewo - droga nr A1 węzeł „Tczew" - droga nr 91 Tczew), nr 226 (odcinek: Jagatowo - droga nr A1 węzeł „Pruszcz Gdański" i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo), nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo – droga nr A1 węzeł „Pelplin" - droga nr 91 Rudno), nr 231, nr 235, nr 240, nr 468, nr 472 wraz z jej przedłużeniem do drogi nr S7 (OMT) i drogi nr 224 w Przodkowie, nr 474, nr 501 (odcinek: droga nr S6 (OZT) – droga nr 468 Gdańsk), nr 502, nr 515, nr 521, nr 527, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) (odcinek od węzła „Droga Czerwona" w Gdyni - Reda), nowe odcinki dróg wojewódzkich,

e) drogi zbiorcze (Z) - pozostałe odcinki dróg wojewódzkich w granicach województwa;

2) z zachowaniem następujących zasad szczegółowych:

a) dla dróg klasy G i Z na wniosek zarządcy drogi można przyjąć wyższą klasę[235],

b) w przypadku zmiany przebiegu drogi (np. po wybudowaniu obwodnicy) ważność połączenia

[234] na odcinkach dróg zlokalizowanych w miejscowościach, dla których planowana jest budowa obwodnic, dopuszcza się minimalne wymagania jak dla dróg klasy Z.

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

należy przenieść na odcinek o nowym przebiegu, a na odcinku o dotychczasowym przebiegu dokonać korekty klasy drogi w dostosowaniu do jej rzeczywistego charakteru i standardu technicznego (np. zmiana klasy G na Z),

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

2.4.5. Zasada technicznej i funkcjonalnej hierarchizacji sieci kolejowej: **W„B”**

1) według maksymalnej prędkości pociągów v_{max} [km/h]:

a) $120 < v_{max} \leq 200$ - linie kolejowe nr: 9, 131, 202, 204, 248,

b) $90 < v_{max} \leq 120$ – linie kolejowe nr: 201, 203, 207, 210, 213, 214, 250, 405,

c) $v_{max} \leq 90$ – pozostałe linie kolejowe;

2) według rodzaju przewozów pasażerskich:

a) metropolitalne - linie kolejowe nr: 213, 214, 227, 228, 248, 249, 250, 253, 746,

b) regionalne - linie kolejowe nr 201, 204, 207, 210, 211, 212, 229, 405,

c) dalekobieżne – linie kolejowe nr 9, 131, 202, 203.

2.4.6. Zasada kształtowania sieci drogowej z zachowaniem wymagań w zakresie: **W„AB”**

1) hierarchizacji sieci drogowej wynikającej z dopasowania do siebie kategorii i klas łączących się dróg;

2) regulacji dostępu do drogi, w tym normatywnych odległości węzłów drogowych przy lokalizacji dodatkowych węzłów w ciągach dróg klasy A, S, GP i G;

3) użytkowania drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, głównie poprzez oddzielanie od siebie ruchu lokalnego i tranzytowego;

4) ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacji przyrodniczej;

5) minimalizacji kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń w przypadku obsługi terenów rozwoju osadnictwa;

6) oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego[236].

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

1) węzły integracyjne krajowe (K): Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, Słupsk i Tczew; obsługują znaczny obszar województwa i przyległe obszary województw sąsiednich w powiązaniach krajowych i międzynarodowych oraz integrują transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy;

2) węzły integracyjne regionalne (R): Chojnice, Gdańsk-Wrzeszcz, Kościerzyna, Lębork, Malbork, Wejherowo, Starogard Gdański; obsługują kilka powiatów i integrują transport kolejowy, autobusowy regionalny i miejski oraz transport indywidualny;

3) węzły integracyjne metropolitalne (M): Gdańsk-Oliwa, Gdańsk-Osowa, Gdańsk-Rębiechowo, Gdańsk-Śródmieście, Gdynia-Chylonia, Gdynia Karwiny, Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Luzino, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia i Sopot; obsługują co najmniej dwie linie dowożące pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 2.000 pasażerów w dobie lub jedną linię dowożącą pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 1.000 pasażerów dojeżdżających transportem indywidualnym z innych gmin;

4) węzły integracyjne lokalne (L): Bytów, Czersk, Człuchów, Gdańsk-Brętowo, Gdańsk-Czerwony

[236] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U.UE L z dnia 29 listopada 2008 r.).

Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Kielnieńska, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk–Strzyża, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Żabianka-AWFiS, Gdynia-Cisowa, Gdynia-Grabówek, Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia, Gdynia-Obłuże, Kosakowo, Kwidzyn, Łeba, Miastko, Pelplin, Prabuty, Pszczółki, Puck, Rumia Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wyścigi, Ustka, Wejherowo-Śmiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie: obejmują przyległe gminy i umożliwiają integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym;

5) przystanki zintegrowane (PZ): przystanki zlokalizowane na obszarze metropolitalnym wskazano w kierunkach polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego, przy czym wykaz węzłów może zostać poszerzony o węzły i przystanki zintegrowane na liniach kolejowych wskazanych w Działaniach i przedsięwzięciach polityki przestrzennej służących realizacji Kierunku 2.4, Działanie 5.

2.4.8. Zasada kształtowania infrastruktury transportowej wspierającej rozwój transportu niezmotoryzowanego i integracji transportu w ośrodkach lokalnych i subregionalnych oraz węzłach integracyjnych poprzez budowę: **W„AB”**

1) dojazdowych tras rowerowych (2-5 km) w obrębie obszarów funkcjonalnych tych ośrodków i węzłów;

2) parkingów w systemie P+R i B+R przy węzłach integracyjnych, przy czym lokalizacja parkingów P+R powinna znajdować się poza strefami o ograniczonej dostępności dla pojazdów samochodowych;

3) infrastruktury drogowej, w tym przystankowej, dla obsługi linii lokalnego transportu autobusowego.

2.4.9. Zasada kształtowania struktury regionalnego zespołu lotnisk i lądowisk w oparciu o: **W„AB”**

1) metropolitalny węzeł lotniczy, obejmujący:

a) port lotniczy w sieci TEN-T: Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku,

a) pozostałe porty lotnicze: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo;

2) lotniska i obiekty lotniskowe: Borsk, Jastarnia, Korne, Pruszcz Gdański, Słupsk-Krępa;

3) pozostałe lądowiska.

2.4.10. Zasada kształtowania regionalnej struktury sieci portów morskich i rzecznych w oparciu o: **W„AB”**

1) porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni;

2) regionalne porty morskie ważne dla gospodarki morskiej w Helu, Łebie, Ustce i Władysławowie;

3) lokalne porty morskie o funkcjach rybackich i turystycznych: Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Puck i Rowy;

4) porty rzeczne w Tczewie (Wisła, km 909), Malborku (Nogat, km 22,8) i Gdańsku (Martwa Wisła).

2.4.11. Zasada minimalizacji konfliktów ograniczających funkcjonowanie i rozwój transportu poprzez: **W„A”**

1) zapewnienie właściwych parametrów obiektów mostowych (drogowych i kolejowych) zlokalizowanych w ciągu dróg wodnych umożliwiających właściwe funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej; **W„AB”**

2) wprowadzanie maksymalnie możliwych ograniczeń zabudowy mieszkaniowej w strefach przylotniskowych i strefach podejść do pasów startowych w celu zmniejszenia uciążliwości wywołanej hałasem, a w konsekwencji ryzyka wprowadzenia ograniczeń ruchu lotniczego; **W„A”**

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

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Podejmowanie procesu przekształceń istniejącej sieci dróg krajowych, wojewódzkich i niektórych powiatowych w dostosowaniu do ich rzeczywistej funkcji, możliwości rozbudowy, z uwzględnieniem zmian wynikających z budowy nowych odcinków dróg krajowych, głównie dróg nr S6 i S7.	GDDKiA Gdańsk JST	**W„B”**
2.	Budowa nowej i dostosowywanie istniejącej priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej i węzłowej, w tym należącej do sieci TEN-T i obejmującej transportową infrastrukturę dostępową portów w strefie „ostatniej mili”; w tym zakresie do podstawowych inwestycji należą:	zarządcy dróg i linii kolejowych	
	1) w zakresie rozwoju sieci drogowej i jej wyposażenia w środki ITS:		
	do 2020 roku:		
	a) budowa drogi nr S6 (Słupsk - Gdańsk) wraz z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta (Tabl. 1, poz.1-4),	GDDKiA Gdańsk	**U**
	b) budowa drogi nr S7 (Koszwały - Elbląg) (Tabl. 1, poz. 5),	GDDKiA Gdańsk	**U**
	c) budowa nowego połączenia drogowego od drogi nr S7 (OZT) węzeł „Gdynia Chylonia” w Gdyni poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia,	GDDKiA Gdańsk Miasta Gdynia	**W,,AB”**
	d) budowę alternatywnego do ul. Wyzwolenia i ul. Oliwskiej połączenia drogowego do zachodniej części Portu Gdańsk,	Miasto Gdańsk	**W„A”**
	e) przebudowa ul. J. Wiśniewskiego w Gdyni,	Miasto Gdynia	**W„A”**
	f) rozbudowa ul. Kartuskiej (odcinek drogi krajowej nr 7) do węzła „Karczemki” w Gdańsku,	Miasto Gdańsk	**W„A”**
	po 2020 roku:		
	g) budowa nowego połączenia Portu Lotniczego Gdańsk z Obwodnicą Metropolii Trójmiejskiej (węzeł „Miszewo”) w ciągu drogi nr 472,	JST	**W,,AB”**
	h) budowa ulicy nowej Kielnieńskiej i ulicy nowej Spacerowej (z tunelem pod Pachołkiem) w ciągu drogi nr 218 oraz tzw. Zielonego Bulwaru z ograniczeniami dla ruchu ciężarowego;	Miasto Gdańsk ZDW Gdańsk	**W„A”**
	2) w zakresie linii kolejowych (w tym wdrożenie systemu ERTMS):		
	do 2020 roku:		
	a) przebudowa linii kolejowej nr 131 (Tczew - Chorzów Batory) (Tabl. 2, poz. 7),	PKP PLK S.A.	**U**
	b) przebudowa linii kolejowej nr 201 (Gdynia Port - Bydgoszcz) wraz z budową drugiego toru i elektryfikacją całej linii (Tabl. 2, poz. 1) i trzeciego toru na odcinku Gdynia Port – Żukowo,	PKP PLK S.A.	**U**
	c) przebudowa linii kolejowej nr 202 (Gdynia Chylonia - Słupsk) wraz z budową drugiego toru (Tabl. 2, poz. 6),	PKP PLK S.A.	**U**
	d) przebudowa linii kolejowej nr 203 (na odcinku Tczew - Łąg Wschód) wraz z elektryfikacją i budową łącznicy (Łąg Południe - Łąg Wschód) z linią kolejową nr 201 (Tabl. 2, poz. 1),	PKP PLK S.A.	**U**
	e) przebudowa linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie warstwy nadrzędnej LCS, ERTMS/ETCS/GSM-R, DSAT oraz zasilania układu trakcyjnego (Tabl. 2. poz. 4),	PKP PLK S.A.	**U**
	po 2020 roku:		
	f) przebudowa (budowa dodatkowego toru) linii nr 226 (Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański) i nr 9 (odcinek: Tczew – Pruszcz Gdański).	PKP PLK S.A. JST	**W,,AB”**

3.	Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej, koncentrujący się na budowie i modernizacji dróg w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego:		W,,AB”
	1) służących powiązaniom z węzłami autostrady A1 oraz nowymi węzłami na drogach nr S6, S7 i S11 oraz prowadzeniu nowych linii transportu zbiorowego, w tym m.in.:		
	do 2020 roku:		
	a) rozbudowa dróg nr 222 i nr 229 na odcinku Starogard Gdański – Jabłowo – autostrada A1 węzeł „Pelplin” (Tabl. 1, poz. 8),	ZDW Gdańsk	**U**
	b) rozbudowa drogi nr 224 na odcinku Godziszewo - autostrada A1 węzeł „Tczew” (Tabl. 1, poz. 9),	ZDW Gdańsk	**U**
	c) rozbudowa drogi nr 226 na odcinkach autostrada A1 węzeł „Pruszcz Gdański” - Pruszcz Gdański i Pruszcz Gdański - Przejazdowo (Tabl. 1, poz. 14),	ZDW Gdańsk	**U**
	d) budowa nowego przebiegu drogi nr 231 na odcinku od Skórcza do autostrady A1 węzeł „Gniew”,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	po 2020 roku:		
	e) rozbudowa drogi nr 21 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Słupsk Zachód” - Miastko) i nr 20 (odcinek: Miastko – gr. woj. – Szczecinek),	GDDKiA Gdańsk	**W„B”**
	f) rozbudowa drogi nr 22 na odcinku Malbork – autostrada A1 (węzeł „Swarożyn”),	GDDKiA Gdańsk	**W„B”**
	g) budowa nowego połączenia „Nowa Kielnieńska” w ciągu drogi nr 218 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa” – droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno”),	Miasto Gdańsk	**W,,B”**
	h) budowa nowego połączenia: Przodkowo – droga nr S7 węzeł „Miszewo” jako przedłużenia drogi nr 472,	JST	**W,,AB”**
	i) budowa połączenia między drogą nr 211 a drogą nr 20 jako nowego przebiegu drogi nr 211 (obejście Żukowa),	JST	**W,,AB”**
	j) przebudowa dróg powiatowych, stanowiących bezpośrednie powiązania z nowymi węzłami na drodze S6 i S7, w szczególności przebudowa dróg nr 1139G i nr 1140G prowadzących do węzła „Bobrowniki”;	samorządy powiatowe	**W„B”**
	2) redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane przez budowę obwodnic:		
	do 2020 roku:		
	a) Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta w ciągu drogi nr S7 wraz z obwodnicą Żukowa w ciągu drogi nr 20 (Tabl. 1, poz. 4),	GDDKiA Gdańsk	**U**
	b) Kościerzyny w ciągu drogi nr 20 (Tabl. 1, poz. 6),	GDDKiA Gdańsk	**U**
	c) Ustki w ciągu drogi nr 203,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	d) Kartuz w ciągu drogi nr 211 – I etap (Tabl. 1, poz. 12),	ZDW Gdańsk	**U**
	e) Chojnic w ciągu drogi nr 212,	Miasto Chojnice ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	f) Skórcza w ciągu drogi nr 231,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	po 2020 roku:		
	g) Bytowa i Miastka w ciągu drogi nr 20,	GDDKiA Gdańsk	**W„AB”**
	h) Słupska (obwodnica zachodnia) i Miastka w ciągu drogi nr 21,	GDDKiA Gdańsk	**W„AB”**
	i) Czerska, Człuchowa, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi nr	GDDKiA Gdańsk	**W„AB”**

	22,		
	j) Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi nr 55,	GDDKiA Gdańsk	**W„AB”**
	k) Czarnego w ciągu drogi nr 201,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	l) Żukowa, Sierakowic, Kartuz (II etap) i Słupska w ciągu drogi nr 211,	ZDW Gdańsk Miasto Słupsk	**W„AB”**
	m) Kościerzyny, Lęborka i Mściszewic w ciągu drogi nr 214,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	n) Wicka w ciągu drogi nr 214 (Tabl. 1, poz. 13),	ZDW Gdańsk	**U**
	o) Władysławowa w ciągu drogi nr 215,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	p) Wejherowa w ciągu drogi nr 218,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	q) Trąbek Wielkich w ciągu drogi nr 222,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	r) Szemudu w ciągu drogi nr 224,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	s) Brus w ciągu drogi nr 235 oraz budowę łącznika (jako obwodowej wschodniej między drogą nr 235 a obwodnicą Chojnic w ciągu drogi nr 22,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	t) Gdyni Chyloni, Rumi i Redy jako Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,	GDDKiA Gdańsk JST	**W„AB”**
	u) Rybiny w ciągu drogi nr 502,	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
	v) Prabut w ciągu drogi nr 521;	ZDW Gdańsk	**W„AB”**
3)	usprawniających połączenia pomiędzy ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi a Trójmiastem, a także pomiędzy nimi a ich zapleczem funkcjonalnym, w tym:		
	do 2020 roku:		
	a) rozbudowa drogi nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno (Tabl. 1, poz. 12),	ZDW Gdańsk	**U**
	b) rozbudowa drogi nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa (Tabl. 1, poz. 15),	ZDW Gdańsk	**U**
	c) rozbudowa drogi nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański (Tabl. 1, poz. 8),	ZDW Gdańsk	**U**
	d) rozbudowa i przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze – Bytów,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	e) rozbudowa i przebudowa drogi nr 211 na odcinkach Nowa Dąbrowa – Puzdrowo i Mojusz – Kartuzy,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	f) rozbudowa drogi nr 212 na odcinku Osowo Lęborskie – Unichowo oraz na odcinku Lipnica - Konarzynki,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	g) budowa i rozbudowa drogi nr 214 na odcinku Łeba – Białogarda wraz z budową obwodnicy w m. Wicko (Tabl. 1, poz. 14),	ZDW Gdańsk	**U**
	h) rozbudowa drogi nr 216 na odcinku Kuźnica - Jastarnia i Jastarnia – Jurata,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	i) rozbudowa i przebudowa drogi nr 221 na odcinku granica Gdańska - Nowa Karczma,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	j) rozbudowa i przebudowa drogi nr 235 Korne – Chojnice,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	k) rozbudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	l) rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	m) rozbudowa drogi nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty (Tabl. 1, poz. 10),	ZDW Gdańsk	**U**
	n) rozbudowa drogi nr 515 od granicy Malborka do granicy województwa,	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	o) rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 532 – ul. Hallera w Kwidzynie (Tabl. 1, poz.16),	ZDW Gdańsk	**U**

	p) rozbudowa ul. Kartuskiej (odcinek drogi krajowej nr 7) do węzła „Karczemki" w Gdańsku,	Miasto Gdańsk	**W„A"**
	po 2020 roku:		
	q) przebudowa dróg powiatowych nr 2340G (odcinek Nowy Staw - Tczew) i połączenia Nowy Staw – droga nr 55 (uwarunkowana stanem technicznym mostu drogowego przez rz. Wisłę),	samorządy powiatowe	**W„A"**
	r) przebudowa drogi nr 214 na odcinku Kościerzyna – Zblewo,	ZDW Gdańsk	**W„B"**
	s) przebudowa drogi nr 218 na odcinku od drogi nr 468 (Gdańsk Oliwa) do drogi nr S6/S7 (węzeł „Chwaszczyno"), w tym budowa ulicy nowej Spacerowa (z tunelem pod Pachołkiem) i ulicy nowej Kielnieńskiej;	Miasto Gdańsk, ZDW Gdańsk	**W„AB"**
	4) budowa dróg do bezpośredniej obsługi strategicznych terenów inwestycyjnych, w tym:		
	a) Drogi Popiołowej, łączącej drogę nr 100 (ulica I Dywizji Wojska Polskiego) w Rumi z drogą powiatową nr 1605 G (ulica Pucka) w Gdyni,	JST	**W„AB"**
	b) dojazdu tranzytowego do terminalu intermodalnego w Zajączkowie Tczewskim;	JST	**W„AB"**
	5) zapewniających dogodne połączenia transportowe miast: Bytów, Czarne, Człuchów, Miastko do węzłów drogowych w ciągu projektowanej drogi ekspresowej S11.	GDDKiA Gdańsk	**W„AB"**
4.	Rewitalizacja i przebudowa sieci kolejowej, koncentrująca się na podnoszeniu standardów technicznych i funkcjonalnych linii kolejowych o szczególnym znaczeniu dla rozwoju i obsługi województwa, zwłaszcza w zakresie:		
	1) powiązań ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz ich otoczenia z Trójmiastem, w tym linii:		
	do 2020 roku:		
	a) nr 207 (na odcinku Grudziądz - Kwidzyn - Malbork) (Tabl. 2, poz. 9),	PKP PLK S.A.	**U**
	b) nr 211 (na odcinku Kościerzyna - Lipusz) oraz nr 212 (na odcinku Lipusz - Bytów),	PKP PLK S.A.	**W„B"**
	c) nr 214 (na odcinku Somonino – Kartuzy) wraz z rozbudową układu linii w Kartuzach (obwodnica kolejowa Kartuz),	PKP PLK S.A.	**W„B"**
	d) nr 229 (na odcinku Lębork – Łeba (Tabl. 2, poz. 10) oraz Kartuzy - Sierakowice),	PKP PLK S.A.	**U**
	e) nr 250 w zakresie modernizacji istniejących odcinków i jej wydłużenia na odcinku Rumia – Wejherowo (Tabl. 2, poz. 11),	SKM w Trójmieście	**U**
	f) nr 405 (na odcinku Szczecinek - Miastko - Słupsk - Ustka) (Tabl. 2, poz. 8),	PKP PLK S.A.	**U**
	g) nr 248 (Gdańsk-Wrzeszcz – Gdańsk-Osowa) wraz z linią nr 253 (łącznica w kierunku Kościerzyny) w zakresie jej elektryfikacji (Tabl. 2, poz. 11),	PKM S.A.	**U**
	po 2020 roku:		
	h) nr 203 (na odcinku Łąg Wschód - Chojnice),	PKP PLK S.A.	**W„B"**
	i) nr 210 (Chojnice - Szczecinek),	PKP PLK S.A.	**W„B"**
	j) nr 211 (na odcinku Lipusz - Chojnice),	PKP PLK S.A.	**W„B"**
	k) nr 215 (na odcinku Lipowa Tucholska – Bąk),	PKP PLK S.A.	**W„B"**
	2) poprawy dostępu i obsługi terenów portowych w Gdańsku i Gdyni, w tym:		
	do 2020 roku:		

	a) rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w Porcie Gdańsk (przebudowa stacji kolejowych obsługujących port morski w Gdańsku - Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski, Gdańsk Przeróbka oraz Gdańsk Zaspa Towarowa - wraz z systemem linii kolejowych na terenie portu) (Tabl. 2, poz. 3),	PKP PLK S.A. ZMP Gdańsk S.A.	**U**
	b) poprawa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia (przebudowa grup torowych stacji Gdynia Port, dostosowanie układów torowych do potrzeb portu i przewoźników) (Tabl. 2, poz. 2),	PKP PLK S.A. ZMP Gdynia SA	**U**
	po 2020 roku:		
	c) nr 227 (Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspa Towarowa),	PKP PLK S.A.	**W„B”**
	d) nr 249 (Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port);	PKP PLK S.A.	**W„B”**
	3) redukcji emisji spalin i hałasu w obszarach cennych przyrodniczo i turystycznie, w tym:		
	do 2020 roku:		
	a) elektryfikacja linii kolejowej nr 213 (na odcinku Reda – Hel),	PKP PLK S.A.	**W„B”**
	po 2020 roku:		
	b) modernizacja Żuławskiej Kolei Dojazdowej (Stegna – Nowy Dwór Gdański oraz na odcinku prawy brzeg Wisły - Sztutowo).	ŻKD JST	**W,,AB”**
5.	Dokonanie analizy celowości i podjęcie kierunkowej decyzji w sprawie wprowadzenia transportu szynowego wraz z węzłami integracyjnymi lub przystankami zintegrowanymi do obsługi terenów o silnej presji suburbanizacyjnej, w tym: 1) budowy trasy lekkiego transportu szynowego na odcinku: linia kolejowa nr 201 - Gdynia Chwarzno-Wiczlino - Bojano - Koleczkowo - Szemud - Luzino, 2) przebudowa i wydłużenia linii kolejowej nr 228 do Kosakowa i Rewy w ciągu PKM; 3) przebudowy linii kolejowej nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański – Lębork; 4) rewitalizacji linii kolejowych nr 230 (Wejherowo – Garczegorze) i 230A (Rybno Kaszubskie – Żarnowiec) na odcinkach poprawiających dostępność planowanej elektrowni jądrowej; 5) rewitalizacji linii kolejowej nr 234 (Kokoszki – Stara Piła); 6) rozbudowy układu linii kolejowych w Kartuzach dla usprawnienia powiązań kolejowych z Trójmiastem; 7) rewitalizacji linii kolejowej nr 256 (Szymankowo – Nowy Dwór Gdański); 8) rozbudowy systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Tczewa.	JST	**W,,AB”**
6.	Budowa i rozbudowa infrastruktury obsługi transportu zbiorowego (w tym P&R i B&R) w węzłach integracyjnych i przystankach zintegrowanych, w tym w szczególności w: **do 2020 roku:** 1) Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Kartuzach, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Słupsku, Starogardzie Gdańskim i Ustce; 2) rozważenie lokalizacji dodatkowego regionalnego dworca autobusowego w okolicach węzłów integracyjnych Gdańsk Rębiechowo lub Żukowo Wschód.	JST SWP	**W,,AB”** **W,,AB”**
7.	Modernizacja infrastruktury i zwiększanie bezpośredniego dostępu do portów morskich od strony morza i lądu: **do 2020 roku:**	urzędy morskie zarządy portów	

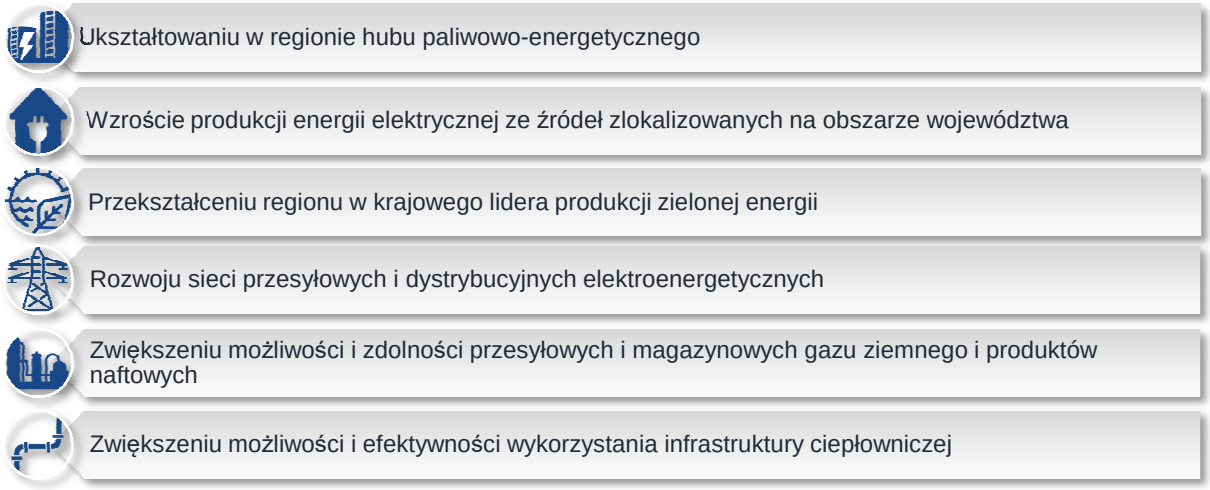
	1) modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku - etap III (Tabl. 3, poz. 1); 2) modernizacja układu falochronów osłonowych Portu Północnego (Tabl. 3, poz. 2); 3) modernizacja toru wodnego do Portu Północnego (Tabl. 3, poz. 3); 4) modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsk (Tabl. 3, poz. 4); 5) budowa terminalu promowego w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 5); 6) pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 6); 7) rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk (Tabl. 3, poz. 7); 8) przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 8); 9) rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 11);		**U**
	10) budowa infrastruktury portowej, falochronu osłonowego i przebudowa wejścia do Portu Ustka;		**R**
	11) przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni;		**R**
	12) budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną;		**R**
	13) Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną, wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrozlewową (Tabl. 3, poz. 9); 14) rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 10);		**U**
	po 2020 roku: 15) rozbudowa Portu Gdańsk na nowo zalądowionych terenach.		**R**
8.	Kształtowanie warunków do integracji strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz poprawy efektywności i sprawności przewozów *door to door* poprzez: **do 2020 roku:** 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia) wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Tczew*; **po 2020 roku:** 2) rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny na linii kolejowej nr 201, jako suchego portu do obsługi Portu Gdynia; 3) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązań z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim.	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	**W„A”** **W„AB”** **W„A”** **W„A”**
9.	Rozwój funkcji małych portów w zakresie działalności przeładunkowej i obsługi regularnego ruchu pasażerskiego: 1) w portach o największym potencjale w tym zakresie (Łeba, Ustka, Władysławowo), posiadających infrastrukturę portową i potencjalne zaplecze właściwe dla obsługi potoków ładunków w portach, w tym związanych z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. morskie farmy wiatrowych lub wydobycie podmorskich kopalin) oraz z potencjalną budową elektrowni	urzędy morskie zarządy portów	**R**

	jądrowej; 2) w portach już obsługujących regularny ruch pasażerski: Ustka, Jastarnia, Hel oraz Krynica Morska.		
10.	Podejmowanie działań związanych z rozwojem żeglugi śródlądowej, w tym mających na celu poprawę powiązań portu w Elblągu z morzem, polegających m.in. na: 1) modernizacji dróg wodnych śródlądowych: a) Martwa Wisła od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, b) Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, c) Szkarpawa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, d) Wisła do ujścia do Zatoki Gdańskiej - dostosowanie polskiego odcinka MDW E-70 do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem minimum 240 dni w roku całodobowej żeglugi; 2) pogłębieniu torów wodnych na Zalewie Wiślanym; 3) zapewnieniu warunków dla zachowania i rozwoju infrastruktury żeglugi śródlądowej przez: a) budowę systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych wraz z jednolitym systemem identyfikacji wizualnej, b) modernizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo-logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku MDW E-70, np. infrastruktury portowej śródlądowej na wysokości Zajączkowa Tczewskiego, powiązanej z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim.	Urząd Morski w Gdyni RZGW Gdańsk	**W„B”**
11.	Podejmowanie skoordynowanych działań utrzymujących potencjał rozwojowy sieci lotnisk i lądowisk województwa: 1) Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy - rozwój portu jako centralnego elementu regionalnego węzła lotniczego wymagać będzie: a) dalszego rozwoju komercyjnych usług na trasach międzynarodowych oraz krajowych, b) rozbudowy pozwalającej na zaspokojenie prognozowanego popytu, a także związane z tym pozyskania niezbędnych gruntów, c) usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy portem lotniczym i Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta; 2) Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - rozwój portu dla obsługi lotnictwa ogólnego i biznesowego, a docelowo jako drugiego portu lotniczego obsługującego komercyjne loty pasażerskie, wymagać będzie: a) poprawy dostępu drogowego do terminala pasażerskiego, b) rozważenia celowości i wykonalności budowy dwutorowej linii kolejowej na odcinku Gdynia Główna – Gdynia Pogórze – Gdynia Port Lotniczy z jej ewentualnym przedłużeniem do Kosakowa; 3) Pruszcz Gdański – powinno być rezerwowane jako alternatywa dla rozwoju lotnictwa ogólnego i biznesowego, co będzie wymagało odpowiednich uzgodnień z organami wojskowymi, a ewentualne uruchomienie funkcji lotnictwa ogólnego wiązać się będzie z: a) rozbudową i modernizacją płyty lotniskowej i dróg kołowania, b) poprawą warunków parkowania samochodów oraz usprawnieniem dostępu do strefy aeroklubu; 4) utrzymanie dla lotnictwa cywilnego i ratownictwa medycznego lotnisk	zarządy portów lotniczych i obiektów lotniskowych	**R**

	i lądowisk: Jastarnia, Słupsk Krępa, Korne i Borsk; 5) wyznaczenie lokalizacji pod nowe lądowiska w Ustce, rejonie lokalizacji elektrowni jądrowej (EJ1), na Mierzei Wiślanej i Malborku.		
12.	Budowa systemu zarządzania ruchem drogowym (ITS, w tym informacji parkingowej), obejmująca zarządzanie ruchem drogowych na drogach krajowych i wojewódzkich, w szczególności na drogach dojazdowych do Trójmiasta, ośrodków regionalnego i potencjalnego ośrodka regionalnego oraz do obszarów turystycznych (Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana).	JST	**W„AB”**

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.5.

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.5. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:

2.5.1. Zasada rozmieszczenia infrastruktury energetycznej, gwarantująca zrównoważony rozwój regionu i oszczędne gospodarowanie zasobami przestrzeni, przez koncentrację przedsięwzięć liniowych i węzłowych w szczególności w korytarzach infrastrukturalnych: **W„AB”**

1) *Nadwiślańsko-zatokowym*, w którym zlokalizowane i planowane są liczne liniowe i węzłowe przedsięwzięcia infrastrukturalne różnych sektorów energetycznych, kształtujące podstawy rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego;
2) *Północnym*, kształtującym się równoleżnikowo i łączącym potencjalny pomorski hub paliwowo-energetyczny z zachodnią częścią kraju, w którym skupia się planowana liniowa i węzłowa infrastruktura energetyczna, w tym związana z morskimi i lądowymi farmami wiatrowymi;

przy jednoczesnym koncentrowaniu nowej infrastruktury liniowej wzdłuż istniejących ciągów infrastrukturalnych transportowych i energetycznych.

2.5.2. Zasada wyboru lokalizacji elektrowni systemowych w oparciu o studium lokalizacyjne[237], w którym po przeanalizowaniu wszelkich uwarunkowań społecznych, środowiskowych i ekologicznych (np. wynikających z funkcjonowania regionalnego systemu obszarów chronionych oraz sieci powiązań ekologicznych), kulturowych i krajobrazowych, transportowych (możliwości obsługi przez podstawowe elementy infrastruktury transportowej zarówno na etapie jej budowy, jak również eksploatacji) oraz techniczno-technologiczno-ekonomicznych (np. możliwości wyprowadzenia mocy do Krajowej Sieci Elektroenergetycznej) ocenione zostaną warianty lokalizacji ogólnych oraz wskazane możliwości i ograniczenia lub wykluczenia dla określonych lokalizacji szczegółowych. **U**

2.5.3. Zasada preferowania lokalizacji instalacji do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na obszarach i w miejscach o największym potencjale zasobowym, przy uwzględnieniu konieczności eliminowania lub maksymalnego ograniczania zagrożeń i negatywnego oddziaływania tej infrastruktury na środowisko, w tym na bioróżnorodność, powiązania przyrodnicze, walory **W„A”**

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

krajobrazowe oraz zdrowie ludzi, w tym:

1) małych elektrowni wodnych na już istniejących obiektach piętrzących**;**

2) siłowni wiatrowych wszędzie tam, gdzie brak przeciwskazań wynikających z potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego, krajobrazu kulturowego oraz bezpieczeństwa i obronności państwa, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów odrębnych;

3) instalacji na biomasę i biogaz na terenach wiejskich, w tym:

   a) drewno odpadowe - w powiatach: bytowskim, chojnickim, człuchowskim, kartuskim, kościerskim, lęborskim, słupskim, starogardzkim, wejherowskim,

   b) słomy odpadowej z rolnictwa - w powiatach: chojnickim, człuchowskim, kwidzyńskim, słupskim, starogardzkim, sztumskim i tczewskim,

   c) siana odpadowego z rolnictwa: w powiatach: bytowskim, chojnickim, gdańskim, kartuskim, kościerski, lęborskim, puckim, słupskim, starogardzkim, sztumskim i wejherowskim,

   d) odpadów z hodowli i przetwórstwa rolno-spożywczego - w powiatach: bytowskim, chojnickim, człuchowskim, kartuskim, kościerskim, słupskim, starogardzkim, tczewskim i wejherowskim,

   e) z plantacji roślin energetycznych - w powiatach: bytowskim, chojnickim, człuchowskim, kartuskim, kościerskim, słupskim, starogardzkim i wejherowskim;

4) instalacji na biomasę i biogaz w oparciu o składowiska odpadów komunalnych oraz duże oczyszczalnie ścieków;

5) instalacji słonecznych, w tym:

   a) z kolektorów słonecznych - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa,

   b) z systemów fotowoltaicznych (farm) - w obrębie kompleksów najsłabszych gruntów rolnych o powierzchni co najmniej 1 ha i gruntach zrekultywowanych na cele inne niż rolnicze i leśne,

   c) z systemów fotowoltaicznych (instalacje na budynkach) – na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa, na potrzeby własne;

6) instalacji geotermalnych w rejonie Chojnic i Człuchowa, w południowym fragmencie powiatu starogardzkiego, tczewskiego i kwidzyńskiego, w rejonie Ustka – Słupsk – Łeba.

2.5.4. Zasada rozmieszczenia obszarów pod lokalizację biogazowni (z wyłączeniem biogazowni rolniczych) o mocy powyżej 0,5 MW, z uwzględnieniem ich strefy ochronnej o szerokości nie mniejszej niż 300 metrów od istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej, z uwzględnieniem warunków wietrznych. Każde odstępstwo (*in minus*) od wyżej określonej odległości wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. **U**

2.5.5. Zasada minimalizacji oddziaływania budowli elektroenergetycznych, w tym przebiegu linii 400 i 110 kV, na krajobraz i środowisko – poprzez: **R**

1) harmonizację projektowanych budowli z cechami środowiska oraz minimalizację dominacji infrastruktury w krajobrazie, w oparciu o każdorazowe wariantowe analizy krajobrazowe;

2) rozważenie możliwości stosowania konstrukcji nadleśnych, w przypadku konieczności przebiegu linii przez zwarte kompleksy leśne, w celu uniknięcia fragmentacji płatów ekologicznych.

2.5.6. Zasada eliminowania lub maksymalnego ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, walory krajobrazu i bezpieczeństwo ludności, obiektów liniowej i punktowej infrastruktury systemów przesyłu i magazynowania gazu, ropy naftowej i produktów naftowych. **W„A”**

2.5.7. Zasada zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej poprzez zapewnienie co najmniej dwustronnego zasilania wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze. **W„A”**

2.5.8. Zasada zapewnienia niezawodności systemu zaopatrzenia w gaz poprzez budowę układów gazociągów o konfiguracji pierścieniowej wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze. **W„A”**

2.5.9. Zasada okablowania linii elektroenergetycznych 110 kV i sieci średniego napięcia na terenach silnie zurbanizowanych, o wysokiej wartości historycznej, krajobrazowej i turystycznej. **R**

2.5.10. Zasada uwzględnienia w projektowaniu sieci i urządzeń elektroenergetycznych potrzeb wyprowadzenia mocy z generacji rozproszonej, opartej na źródłach energii odnawialnej, w tym farm wiatrowych na polskich obszarach morskich. **W„A”**

2.5.11. Zasada uwzględniania w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym potrzeb bezpieczeństwa energetycznego przez m.in.: **W„A”**

1) rezerwowanie pasów terenów wolnych od zabudowy i przeszkód terenowych dla projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej, a na etapie jej eksploatacji zapewniających dostęp do sieci i urządzeń energetycznych;
2) określanie ograniczeń w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu w pobliżu projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej oraz źródeł produkcji energii elektrycznej i cieplnej.

2.5.12. Zasada optymalizacji obsługi jednostek osadniczych w zakresie zaopatrzenia w ciepło przez: **R**

1) budowę, modernizację i przebudowę źródeł ciepła, umożliwiającą dostosowanie produkcji i dostaw energii cieplnej do rzeczywistych i prognozowanych potrzeb;
2) rozszerzanie zasięgów obsługi istniejących scentralizowanych układów ciepłowniczych, jeśli gęstość cieplna (stosunek zapotrzebowania na ciepło w danym obszarze do jego powierzchni - MW/ha) przyjmuje wartość co najmniej 0,5 MW/ha;
3) rozwój sieci ciepłowniczej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Rozbudowa istniejących i wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych systemowych źródeł energii elektrycznej: 1) elektrowni węglowej (ok. 2.000 MW) lub gazowej w rejonie dolnej Wisły - między Tczewem a południową granicą województwa; 2) źródła wytwórczego energii elektrycznej opartego o paliwo gazowe o mocy do ok. 500 MW w Gdańsku-Rudnikach; 3) elektrowni jądrowej (ok. 2000 - 3750 MW) w wybranej lokalizacji w strefie wschodniej Pobrzeża Słowińskiego i Wysoczyzny Żarnowieckiej; rozpatrywane lokalizacje Żarnowiec (gm. Gniewino i Krokowa) i Lubiatowo - Kopalino (gm. Choczewo); 4) elektrociepłowni (ok. 100 MWe) na potrzeby technologiczne Grupy LOTOS w Gdańsku (rejon ulic Benzynowej i Płońskiej); spełniających wymogi ochrony środowiska w zakresie: dostaw paliw, zagospodarowania odpadów, odprowadzania wód chłodniczych, emisji zanieczyszczeń (w tym CO_2) do atmosfery, ochrony obszarów cennych przyrodniczo, ochrony krajobrazu i dziedzictwa kulturowego oraz zabytków.	inwestorzy, w tym: Kulczyk Investments ENERGA S.A. PGE EJ1 Grupa LOTOS S.A.	**W„A”**
2.	Budowa, rozbudowa oraz przebudowa instalacji do wytwarzania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych.	podmioty gospodarcze osoby prywatne	**R**
3.	Rozbudowa, przebudowa i budowa sieci przesyłowych, dystrybucyjnych oraz stacji energetycznych dla wyprowadzenia mocy z nowych systemowych i odnawialnych źródeł energii (farm wiatrowych, w tym *offshore* i fotowoltaicznych) projektowanych na obszarze województwa, uwzględniając potrzebę ograniczenia strat energii elektrycznej w przesyle i w dystrybucji, w		W„A”

	tym m.in.:		
	1) w zakresie sieci przesyłowych: **do 2020 roku:**	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	
	a) budowa linii 400 kV: *Żydowo Kierzkowo – Słupsk* (Tabl. 5, poz. 3),		U
	b) budowa dwutorowej linii 400 kV: *Żydowo Kierzkowo – Gdańsk Przyjaźń* i likwidacja linii 220 kV o równoległym przebiegu (Tabl. 5, poz. 2),		
	c) budowa dwutorowej linii 400 kV: *Grudziądz Węgrowo – Pelplin - Gdańsk Przyjaźń* i likwidacja linii 220 kV *Bydgoszcz Jasiniec – Gdańsk Leźno* (Tabl. 5, poz. 1),		
	d) budowa stacji elektroenergetycznej 400(220)/110 kV: *Gdańsk Przyjaźń wraz z wprowadzeniem linii elektroenergetycznej 2x400 kV+110 kV w istniejącą linię elektroenergetyczną 2x400 kV Żarnowiec-Gdańsk Błonia* (Tabl. 5, poz. 4),		
	e) budowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Pelplin* (Tabl. 5, poz. 5),		
	f) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV: *Gdańsk Błonia* m.in. w celu przyłączenia farm wiatrowych (*Jasna, Pelplin* oraz *bloków EC Wybrzeże* i *G-P EC Gdańsk*) (Tabl. 5, poz. 6),		
	g) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV: *Słupsk Wierzbięcino* m.in. w celu przyłączenia farm wiatrowych (*Kukowo-Dargoleza, Drzeżewo IV, Wierzbięcino* (Tabl. 5, poz. 9),		
	h) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV Żarnowiec dla przyłączenia farm wiatrowych: *Choczewo*, *Osieki* i *Zwartowo*,		W„A”
	po 2020 roku:		
	i) budowa dwutorowej linii 400 kV: Żarnowiec – Gdańsk Przyjaźń (Tabl. 5, poz. 7),		U
	j) modernizacja linii 400 kV: *Dunowo - Słupsk - Żarnowiec*,		W„A”
	k) modernizacja linii 400 kV: *Żarnowiec - Gdańsk Przyjaźń – Gdańsk Błonia*,		W„A”
	l) modernizacja linii 400 kV: *Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki,*		W„A”
	m) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV: *Gdańsk I*,		W„A”
	n) rozbudowa stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Żarnowiec* dla uzyskania możliwości przyłączenia do KSE morskich farm wiatrowych (m.in. *Baltica 3*) oraz potencjalnej elektrowni jądrowej,		W„A”
	o) budowa stacji elektroenergetycznej w okolicach wybrzeża, w pobliżu miejsc wejścia na ląd kabli z morskiej farmy wiatrowej *Baltica 3,*		W„A”
	p) budowa linii kablowych na potrzeby wyprowadzenia mocy z morskiej farmy wiatrowej *Baltica 3* do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV Żarnowiec,		W„A”
	q) rozbudowa stacji 400/110 kV Słupsk dla przyłączenia morskiej farmy wiatrowej *Bałtyk Środkowy III*,		W„A”
	r) lokalizacja i budowa od 4 do 8 linii 400 kV (w korytarzach infrastrukturalnych) wyprowadzających moc z potencjalnej elektrowni jądrowej do planowanej stacji elektroenergetycznej pomiędzy stacją elektroenergetyczną Żarnowiec 400 kV, a stacją Słupsk 400 kV i dalej w kierunku południowym do stacji Gdańsk-Przyjaźń 400 kV i stacji Jasiniec 400 kV (Bydgoszcz), związanej ze zwiększeniem przesyłów mocy z elektrowni jądrowej;		W„A”
	2) w zakresie sieci dystrybucyjnych:		

	a) budowa linii elektroenergetycznej 110 kV: (*Brętowo - Kokoszki*), (*Chełm - Śródmieście*), (*Chylonia - Dębogórze - Reda*), (*Dzierzgoń - Zalewo*), (*Gdańsk Błonia - Maćkowy* (*Orunia*) - *Pruszcz Gdański*), (*Gdańsk Błonia - EC Elbląg*), (*Gdynia Południe - Gdynia Centrum - Gdynia Port*), (*Kościerzyna - Bytów*), (*Kościerzyna - Kościerzyna II*), (*Majewo - Skórcz*), (*Młode Miasto - Śródmieście*), (*Mikołajki Pomorskie - Dzierzgoń*), (*Nowy Dwór Gdański - Kąty Rybackie*), (*Nowy Dwór Gdański - Nowy Staw*), (*Nowy Staw - Malbork Rakowiec*), (*Pelplin - Gniew - Grudziądz*), (*Pelplin - Lignowy*), (*Pelplin - Sztum - kierunek Malbork/Kwidzyn*), (*Pelplin - Starogard Gdański*), (*Pelplin - Subkowy*), (*Pruszcz Południe - Gdańsk I – Miłobądz*), (*Słupsk Wierzbięcino - Rowy*), (*SSE Słupsk - powiązanie z istniejącą siecią 110 kV*), (*Szadółki - Gdańsk I - Piecki*), (*Ustka - Rowy*), (*Żarnowiec - Łebno - Sierakowice*), (*Żarnowiec - Gdynia Zielenisz*),	ENERGA S.A. ENEA S.A.	W„A”
	b) przebudowa linii elektroenergetycznej 110 kV: (*Sławno - Słupsk - Wierzbięcino*), (*Słupsk Poznańska - Słupsk Wierzbięcino*), (*Żarnowiec – Opalino - Jackowo – Wicko – Lębork*),		W„A”
	c) modernizacja istniejących linii 110 kV: (*Chojnice Przemysłowa - kierunek Sępólno*), (*Chojnice Kościerska - kierunek Tuchola*), (*Brusy - Czersk*), (*Czersk - Czarna Woda*), (*Majewo - Warlubie*), (*Gdynia Grabówek – Gdynia Chylonia*),		W„A”
	d) budowa głównych punktów zasilania 110/15 kV: *Chwaszczyno*, *Czatkowy*, *Dębogórze*, *Dzierzgoń*, *Gdańsk Doki*, *Gdynia Centrum*, *Gdynia Zielenisz*, *Gniew*, *Jasień*, *Karsin*, *Karwiny*, *Kocborowo*, *Kościerzyna II*, *Kwidzyn Bądki*, *Łebno*, *Maćkowy*, *Miszewo*, *Nowa Karczma*, *Nowy Staw*, *Osowa*, *Politechnika*, *Puck*, *Pszczółki*, *Rotmanka*, *Rowy*, *Skórcz*, *SSE Słupsk*, *Stogi*, *Szadółki*, *Śródmieście*, *Rychnowy*, *Topole*, *Trąbki Wielkie*, *Uniwersytet*, *Wejherowo-Śmiechowo*, *Wieszyno*, *Zblewo*,		W„A”
	e) przebudowa stacji elektroenergetycznych 110/15 kV: Chojnice Przemysłowa, Chojnice Kościerska, Brusy, Kościerzyna,		W„A”
	f) budowa stacji elektroenergetycznych 110/SN kV na potrzeby farm wiatrowych i fotowoltaicznych: FW *Ciepłe*, FW *Człuchów* (stacja Rychnowy), FW *Dębnica Kaszubska*, FW *Drzeżewo*, FW *Gardeja*, FW *Gardeja II*, FW *Grabowo Kościerskie*, FW *Kaczkowo*, FW *Koniecwałd*, FW *Kończewo*, FW *Krzykosy*, FW *Liniewo*, FW *Miłobądz-Tczew*, FW *Miłoradz*, FW *Nowa Energia* I i II, FW *Nowa Energia III*, FW *Nowy Staw*, FW *Orłowo*, FW *Pałowo*, FW *Pomorze*, FW *Postolin*, FW *Postomino*, FW *Potęgowo*, FW *Stężyca*, FW *Suchorze*, FW *Wałdowo*, FW *Warblewo*, FW *Werblinia* (Sulicice), FW *Wiszka-Grochowo*, FW *Zaleskie*, FW *Żelisławki*,		W„A”
	g) budowa stacji elektroenergetycznych SN/nn kV dedykowanych farmom fotowoltaicznym.		W„A”
4.	Budowa punktów ładowania samochodów elektrycznych, przede wszystkim w Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Słupsku, Sopocie i Tczewie.	podmioty gospodarcze	**W„A”**
5.	Przebudowa systemów oświetlenia ulicznego w kierunku energooszczędnych, inteligentnych układów, wykorzystujących źródła odnawialne	samorządy gminne	**R**
6.	Budowa nowych gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą węzłową (stacje redukcyjno-pomiarowe, instalacje obróbki gazu itp.), w tym m.in.:	operatorzy gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych	**W„A”**
	1) w zakresie gazociągów wysokiego ciśnienia:		
	do 2020 roku:		
	a) budowa gazociągu DN 700 *Szczecin – Gdańsk* (etap VI - *Wiczlino – Reszki)* (Tabl. 5, poz. 12),		**U**

	b) budowa gazociągu DN 500/300 *Kosakowo - Władysławowo* wraz z budową 2 stacji gazowych wysokiego ciśnienia (*Kosakowo* i *Władysławowo*) oraz stacji separacji węglowodorów w Swarzewie,		**W„A”**
	c) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 *Kosakowo - Rumia - Gdynia* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w otoczeniu EC III Gdynia, celem zasilania jej w gaz ziemny,		**W„A”**
	d) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500/300 *Pszczółki (Żelisławki) - Kolnik*, celem połączenia gazociągów wysokiego ciśnienia relacji *Pszczółki - Bytów* z gazociągiem *Kolnik – Przejazdowo*,		**W„A”**
	e) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 do obszarów portowych w Gdańsku,		**W„A”**
	f) budowa drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia *Kolnik - Gdańsk*,		**W„A”**
	g) przyłączenie do sieci przesyłowej sieci dystrybucyjnej PSG Sp. z o.o. w miejscowości Kolnik, zasilającej w paliwo gazowe odbiorców z obszaru miasta Gdańska;		**W„A”**
	po 2020 roku:		
	h) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 do EC II Gdańsk,		**W„A”**
	i) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Chojnice - Brusy - Bytów* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Brusach,		**W„A”**
	j) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Bytów - Miastko* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Miastku,		**W„A”**
	k) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Lębork - Łeba* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Łebie,		**W„A”**
	l) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia *Kościerzyna - Olsztyn* oraz *Reszki – Gustorzyn* w przypadku uruchomienia wydobycia gazu z łupków,		**W„A”**
	m) budowa gazociągu DN 500 w relacji *Łeba – Lębork*, jeśli lokalizacją instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego będzie Łeba;		**W„A”**
	2) w zakresie instalacji obróbki gazu:		
	do 2020 roku:		
	a) budowa instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego w lokalizacji Władysławowo lub Łeba;		**W„A”**
	3) w zakresie rozwoju sieci dystrybucyjnej gazu wskazana jest gazyfikacja miejscowości wypoczynkowych predysponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych, w tym na Mierzei Wiślanej.		**W„AB”**
7.	Kontynuacja rozbudowy potencjału przeładunkowego i magazynowego ropy naftowej i produktów naftowych na terenie Portu Północnego w Gdańsku (Naftoport) i/lub na jego bezpośrednim zapleczu, w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju w zakresie zaopatrzenia w paliwa płynne (ropę naftową, produkty naftowe oraz komponenty do produkcji paliw), w tym dla zwiększenia wydobycia ropy naftowej z polskich obszarów morskich przez:	Grupa PERN S.A.	**W„A”**
	do 2020 roku:		
	1) rozbudowę Terminala Naftowego w Gdańsku do magazynowania i przeładunku ropy naftowej, produktów naftowych i chemikaliów do łącznej pojemności 700 tys. m^3,		**R**

	2) budowę baz przeładunkowo-magazynowych w Gdańsku (rejon Portu Północnego i Siarkopolu [238]) wraz z rurociągami łączącymi bazy z Naftoportem i rafinerią Grupy LOTOS S.A. oraz rozbudowa Bazy Naftowej PERN na Gdańsku Stogach-Krakowcu;		W„A”
	po 2020 roku:		
	1) rozpoznanie potencjalnych możliwości lokalizacji infrastruktury przeładunkowej morsko-rzecznej wraz z nabrzeżem dla rafinerii Grupy LOTOS (Wisła Martwa) do Wisły Śmiałej, umożliwiającej obrót produktami naftowymi (z wykorzystaniem zbiornikowców o nośności do 3.000 DWT).		W„A”
8.	Budowa nowej infrastruktury przesyłowej (rurociągów) ropy naftowej i produktów naftowych z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym m.in.:	Grupa PERN S.A.	W„A”
	do 2020 roku:		
	1) budowa drugiej nitki Ropociągu Pomorskiego (surowcowego) *Gdańsk - Płock* wzdłuż istniejącego rurociągu (Tabl. 5, poz. 10);		U
	po 2020 roku:		
	2) budowa rurociągu paliwowego (produktowego) relacji *Gdańsk - Dębogórze - Nowa Wieś Wielka - Płock* częściowo wzdłuż istniejącego (rozważany jest także przebieg przez morskie wody wewnętrzne);		W„A”
	3) budowa dwóch nitek rurociągu *terminal GASPOL - Lotos*, *Lotos – Naftoport*.		W„A”
9.	Wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych magazynów gazu ziemnego, paliw płynnych, wodoru i powietrza w strukturach solnych w województwie (w paśmie Puck – Łeba i na południe od Gdańska) celem zwiększenia strategicznych rezerw surowców energetycznych i bezpieczeństwa energetycznego kraju:	Grupa PGNiG S.A.	R
	1) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w gminie Kosakowo w złożu Mechelinki (inwestycja w realizacji) (Tabl. 5, poz. 11);	Grupa PGNiG S.A.	U
	2) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w złożu Białogarda.	Gaz SYSTEM S.A.	R
10.	Rozważenie wykorzystania (w powiązaniu z morskimi lub lądowymi farmami wiatrowymi dużej mocy) ww. struktur solnych do podziemnego magazynowania sprężonego powietrza, celem magazynowania energii, możliwej do wykorzystania na zasadzie zbliżonej do wodnych elektrowni szczytowo-pompowych.	podmioty gospodarcze	W„B”
11.	Podejmowanie działań mających na celu wykorzystanie nadmorskiego położenia oraz istniejących i projektowanych systemów przesyłu oraz dystrybucji gazu na lądzie, dla lokalizacji na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym stanowiska przeładunku gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG) wraz z systemem terminali lądowych przeładunku gazu i gazociągów.	Grupa PGNiG S.A. Grupa LOTOS S.A.	R
12.	Przebudowa, rozbudowa, budowa systemów ciepłowniczych, w tym m.in.:	samorządy gminne	R
	1) budowa instalacji do termicznego przetwarzania – odzysk z frakcji energetycznej odpadów w Gdańsku-Szadółkach;	ZU Sp. z o.o. Gdańsk	W„AB”
	wraz z rozbudową i budową sieci ciepłowniczej, umożliwiającej zasilanie funkcjonujących systemów ciepłowniczych na terenie Gdańska i Gdyni poprzez budowę m.in. tzw. interkolektora ciepłowniczego;		R
	2) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych dotyczących modernizacji źródeł ciepła (Bytów,		R

[238] Plany inwestycyjne Grupy Kapitałowej PERN "Przyjaźń" S.A. zakładają rozbudowę infrastruktury magazynowej Siarkopolu do 700.000 m^3 dla paliw, produktów chemicznych lub ropy naftowej, wraz z infrastrukturą przeładunkową z tankowców na kolej i z kolei na statki.

	Człuchów, Kościerzyna) oraz rozbudowy i modernizacji sieci ciepłowniczych (Bytów, Człuchów, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Ustka); 3) rozbudowa i modernizacja sieci ciepłowniczych na pozostałych obszarach m.in.: Gdynia, Nowy Dwór Gdański, Rumia (połączenia systemu Gdynia – Rumia z miejską siecią ciepłowniczą Redy), Reda, Sopot; 4) budowa źródła szczytowego w Gdyni na górnym tarasie, pomiędzy ulicą Chwaszczyńską a Rdestową; 5) budowa źródła szczytowego w Wejherowie wraz z rozwojem sieci ciepłowniczej na terenie Starego Miasta; 6) budowa systemów ogrzewania i chłodzenia opartych na pompach ciepła. 7)		**R** **R** **R** **R**
13.	Podejmowanie działań mających na celu określenie realnych potrzeb, możliwości i kosztów wykorzystania Wisły do celów hydroenergetycznych w powiązaniu z rozwojem transportu śródlądowego.	SWP	**R**

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.6.

K.2.6. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA

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

Rozwoju infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.6. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.6.:

2.6.1. Zasada kształtowania infrastruktury transportowej i technicznej w sposób zwiększający zdolności obronne i bezpieczeństwo państwa w czasie konfliktu zbrojnego, zagrożeń naturalnych, awarii oraz katastrof przemysłowych. **R**

2.6.2. Zasada bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych przez uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym stref ochronnych i ograniczeń wokół tych terenów, zgodnie z decyzjami właściwych organów. **W„A”**

2.6.3. Zasada bezwzględnego zachowania i ochrony terenów i obiektów służących potrzebom obronności i bezpieczeństwa państwa na które składają się w szczególności: **U**

1) 4 wojskowe obiekty lotnicze: Gdynia Oksywie, Pruszcz Gdański, Królewo Malborskie oraz Siemirowice Cewice;
2) 3 obiekty Marynarki Wojennej: Baza Logistyczna Marynarki Wojennej RP (Port Wojenny w Gdyni), Punkt Bazowania (Hel), Punkt Manewrowego Bazowania (Ustka);
3) 2 poligony dla specjalistycznych rodzajów wojsk: Centralny Poligon Sił Powietrznych - znany też pod nazwą *Poligon Ustka-Wicko Morskie* oraz *Strzepcz* - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej;
4) planowana zgodnie z umową między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej budowa *Bazy Systemu Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie*;
5) pozostałe tereny zamknięte oraz elementy infrastruktury transportowej;
6) 4 poligony morskie zlokalizowane w rejonach na Zatoce Gdańskiej na wysokości Gdyni, Mierzei Wiślanej oraz otwartym morzu na wysokości Półwyspu Helskiego oraz Ustki, przeznaczone do wsparcia wykonywania zadań przez różne typy okrętów nawodnych i podwodnych oraz lotnictwo morskie. **R**

2.6.4. Zasada uwzględniania w zagospodarowaniu przestrzennym szczegółowych ograniczeń w użytkowaniu terenów i przestrzeni powietrznej wokół Bazy Systemu Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie[239], w tym m.in. w zakresie: **U**

1) dopuszczalnej wysokości zabudowy w dwóch strefach ograniczeń:
   a) w odległości do 1.600 m od Punktu Odniesienia Radaru (POR), w której żadna konstrukcja nie będzie mogła przekroczyć wysokości zdefiniowanej przez powierzchnię boczną stożka ściętego, której początek jest położony w odległości 735 m od POR oraz 10 m ponad poziom gruntu w tym punkcie i który kieruje się ku górze pod katem 2,64º do płaszczyzny horyzontu,

[239] Ograniczenia w użytkowaniu terenów i przestrzeni powietrznej wokół Bazy obrony przeciwrakietowej powinny być uwzględniane zgodnie z postanowieniami "Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi", podpisanego w Warszawie dnia 27 kwietnia 2015 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 234).

b) w odległości od 1.600 m do 35.000 m od POR, w której żadna konstrukcja nie będzie mogła przekroczyć wysokości zdefiniowanej przez powierzchnię boczną stożka ściętego, który kieruje się ku górze pod katem 1,5º do płaszczyzny horyzontu; wierzchołek stożka leży na wysokości 15,24 m nad poziomem gruntu w POR;

2) budowy turbin wiatrowych, w przypadku których:

a) w odległości do 4.000 m od POR obowiązuje zakaz ich budowy,

b) w odległości od 4.000 m do 35.000 m od POR ich budowa wymaga uzgodnienia z odpowiednimi organami wojskowymi;

3) dużych konstrukcji o objętości przekraczającej 6.000 m³, w przypadku których w odległości do 4.000 m od POR ich budowa wymaga uzgodnienia z odpowiednimi organami wojskowymi;

4) w użytkowaniu nadajników elektromagnetycznych, które generują pole elektromagnetyczne przekraczające natężenie 3 V/m wartości skutecznej dla wszystkich częstotliwości od 9 kHz do 300 GHz mierzonych 2 m nad poziomem gruntu w Punkcie Centralnym Bazy.

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym sieci dróg, pozwalających na szybkie przegrupowywanie wojsk w przewidywany rejon zagrożenia.	zarządcy dróg	**R**
2.	Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym wszystkich ciągów kolejowych i szczególnie ważnych obiektów kolejowych, umożliwiających szybkie przegrupowywanie wojsk i przewóz uzbrojenia.	zarządcy infrastruktury kolejowej	**R**
3.	Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę lotniczą do potrzeb wojskowych w zakresie: 1) parametrów techniczno-eksploatacyjnych; 2) odpowiedniego powiązania z systemem drogowym i kolejowym,; 3) pozostawienia w dotychczasowym użytkowaniu istniejących obiektów lotniczych, nieużytkowanych przez wojsko.	MON	**R**
4.	Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę portów morskich do potrzeb wojskowych, w tym wynikających z członkostwa Polski w NATO, w zakresie: 1) systemów tankowania paliwa i wody; 2) sieci energetycznej i zaopatrzenia w energię; 3) przeładunku ciężkiego sprzętu wojskowego na drogowe i kolejowe środki transportu; 4) wyposażenia nabrzeży w łącza teleinformatyczne.	MON	**R**
5.	Realizacja inwestycji w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, w tym: 1) zadań wynikających z Programu Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), zatwierdzonego przez Radę Ministrów dnia 12 i 14 grudnia 2000 r., w tym: **do 2020 roku:** a) infrastruktury dla sił wzmocnionych NATO – modernizacja lotniska Malbork (Tabl. 10, poz. 1), b) modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli miasta: Gdynia i Rumia, Władysławowo oraz gminy Wejherowo (Tabl. 10, poz. 2), c) modernizacja Portu Wojennego Gdynia (Tabl. 10, poz. 3),	MON	**U** **U**

	d) rozbudowa paliwowego systemu zaopatrywania w paliwo Portu Wojennego Gdynia (rurociąg paliwowy relacji Dębogórze – Gdynia Oksywie – Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych Port Gdynia);		**W„A”**
	2) zadań wynikających z realizacji umowy międzynarodowej między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, dotyczącej rozmieszczenia na terytorium RP antybalistycznych obronnych rakiet przechwytujących:		**U**
	do 2020 roku:		
	a) budowa Bazy Systemu Obrony Przeciwrakietowej w Redzikowie (gm. Słupsk) (Tabl. 10, poz. 4).		**U**

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.

C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA

Opis i uzasadnienie Celu 3.:

Uwarunkowania środowiskowe, przez które należy rozumieć zasoby, walory, jakość i stan środowiska przyrodniczego oraz złożoność funkcjonowania całego systemu, mają kluczowe znaczenie z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego - przy czym równoważenie należy tu rozumieć tak w sensie sektorowym, jak terytorialnym. Zróżnicowane zasoby i walory środowiska przyrodniczego województwa są rozmieszczone względnie równomiernie na całym jego obszarze. Jakkolwiek tylko wybrane z nich (położenie w ujściu dużych rzek do morza, nadmorskie plaże, występowanie kopalin) mogą być bezpośrednią podstawą rozwoju gospodarczego, wszystkie składają się na potencjał, którego właściwe wykorzystanie przyczyni się do harmonijnego rozwoju regionu.

Środowiskowe uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego należą do kluczowych elementów polityki regionalnej, mających wpływ na wszystkie aspekty działalności człowieka i warunki jego życia. W każdym z tych aspektów rozwój oparty jest na zachowaniu dobrego stanu środowiska i racjonalnym wykorzystaniu jego zasobów. Mimo poniesionych znacznych nakładów na infrastrukturę ochrony środowiska, wciąż istnieją obszary jej niedostatecznego rozwoju, w tym zwłaszcza w zakresie systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych, zagospodarowania odpadów komunalnych, czy wdrażania działań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej. Rozwój miast, w tym szczególnie metropolii i niekontrolowana urbanizacja obszarów podmiejskich wymuszają potrzeby rozbudowy infrastruktury transportowej i komunalnej, co skutkuje rosnącą presją na przestrzeń przyrodniczą. Powoduje to fragmentację i degradację siedlisk oraz zmniejszanie ich naturalnej odporności, co z kolei przyczynia się do obniżenia różnorodności biologicznej.

Region charakteryzują także znaczne zasoby i walory środowiska kulturowego, w tym wynikające z tożsamości regionalnej i lokalnej, czerpiącej z dziedzictwa Kaszub, Kociewia, Powiśla, Przymorza, Żuław i innych regionów kulturowych. Na szczególną uwagę zasługują tradycje morskie, wielokulturowość, a także dziedzictwo historii najnowszej – ruchu *Solidarność*. Są one nie w pełni wykorzystywane jako czynniki aktywizacji gospodarczej, w tym tworzenia nowych miejsc pracy oraz kreowania oryginalnego wizerunku.

Przesłanki sformułowania Celu 3.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

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

Osiąganie celu i wyznaczonych kierunków możliwe będzie w wyniku przyjęcia i przestrzegania zasad regulujących warunki ochrony procesów i zasobów naturalnych oraz stanu środowiska. Kluczowe dla zapewnienia ekologicznych warunków życia i gospodarowania człowieka będzie integralne podejście do ochrony zasobów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu.

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

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

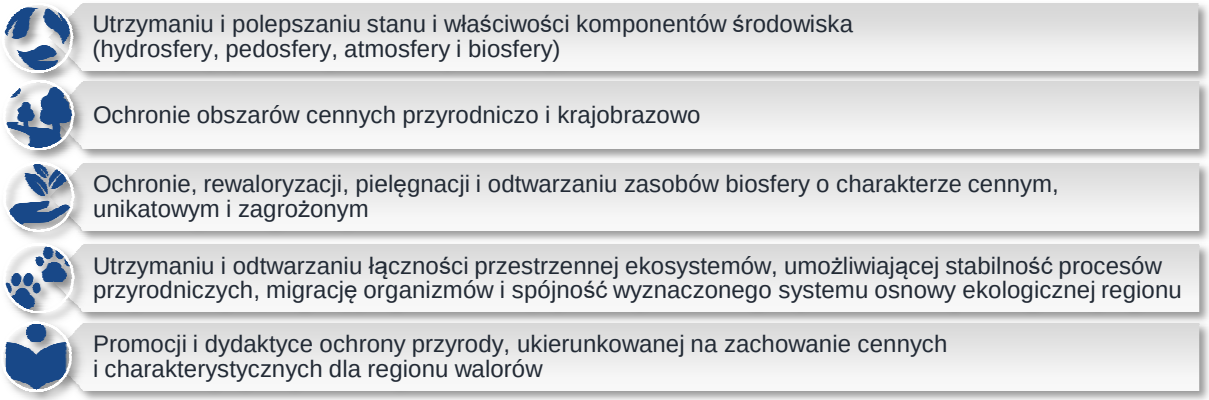
Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 3.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia lasów (ha)	665.810 (2015)	695.000	GUS
Powierzchnia terenów zabudowanych w granicach ponadregionalnych i regionalnych korytarzy ekologicznych określonych w Planie	(2015)	utrzymanie	BDOT
Odsetek JCWP płynących, nie osiągających dobrego stanu/potencjału ekologicznego wg badań monitoringu diagnostycznego i operacyjnego (%)	38,5 i 47,3 (2013)	spadek	WIOŚ Gdańsk
Odsetek powierzchni obszarów o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych (parki narodowe i parki krajobrazowe) (%)	10,6 (2016)	wzrost	RDOŚ Gdańsk
Liczba utworzonych parków kulturowych	3 (2016)	10	PBPR
Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków (%)	83,2 (2015)	90	GUS
Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej	0,7 (2015)	0,85	GUS
Niezrekultywowane tereny składowania odpadów (ha)	81,7 (2014)	20	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.1.

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

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:



ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

3.1.1. Zasada zachowania i kształtowania spójności regionalnego systemu ekologicznego, w skład którego wchodzą istniejące obszary chronione oraz obszary potencjalne do objęcia ochroną (cenne przyrodniczo), a także system płatów i korytarzy ekologicznych, który tworzą: **U**

1) korytarze ponadregionalne:
   a) Nadzalewowo-mierzejowy (wzdłuż Mierzei Wiślanej i jej wybrzeża - powiaty: nowodworski i m. Gdańsk),
   b) Nadmorski (wzdłuż Półwyspu Helskiego i wybrzeża morskiego Bałtyku - powiaty: pucki, wejherowski, lęborski, słupski),
   c) Doliny Wisły (styk powiatów: m. Gdańsk, nowodworskiego, gdańskiego, malborskiego, tczewskiego, sztumskiego, kwidzyńskiego),
   d) Dolin Słupi i Wdy (powiaty: słupski, m. Słupsk, bytowski, kościerski, chojnicki, starogardzki),
   e) Doliny Gwdy (zach. kraniec powiatu człuchowskiego),
   f) Dolin Wieprzy ze Studnicą i Brdą (powiaty: słupski, bytowski, człuchowski, chojnicki),
   g) Doliny Liwy (powiat kwidzyński);
2) korytarze regionalne:
   a) Doliny Łupawy z lasami do Słupi (powiaty: słupski i bytowski),
   b) Doliny Nogatu (powiaty: nowodworski i malborski),
   c) Dolin Raduni i Motławy (powiaty kartuski i gdański),
   d) Doliny Szkarpawy (powiat nowodworski),
   e) Doliny Wierzycy (powiaty: kościerski, starogardzki, tczewski),
   f) Pradoliny Redy-Łeby (powiaty: słupski, lęborski, wejherowski, pucki),
   g) Doliny Zbrzycy (pogranicze powiatów: kościerskiego, chojnickiego, bytowskiego),
   h) Doliny Szczyry (powiat człuchowski),
   i) Dolin Bystrzenicy, Kamiennej i Rybca (sąsiedztwo powiatów bytowskiego i słupskiego),
   j) Leśny Trzebieliński (powiat bytowski),
   k) Zaborski (pogranicze powiatów kościerskiego i chojnickiego);
3) korytarze subregionalne:

a) Doliny Płutnicy (powiat pucki),

b) Doliny Gizdepki (powiat pucki),

c) Doliny Czarnej Wody (powiat pucki),

d) Północnego pasa leśnego Lasów Darżlubskich (powiat pucki)

e) Górnego odcinka Doliny Piaśnicy (powiaty pucki, wejherowski),

f) Rynny Jeziora Żarnowieckiego (powiaty pucki, wejherowski),

g) Doliny Bychowskiej Strugi (powiaty wejherowski, pucki),

h) Doliny Chełstu (powiat wejherowski),

i) otoczenia Doliny Bolszewki (powiat wejherowski),

j) Doliny Gościciny i jej otoczenia (powiat wejherowski),

k) Doliny Choczewki i lasów k. Choczewa (powiat wejherowski),

l) Pasa leśnego Puszczy Wierzchucińskiej (powiat wejherowski),

m) Zachodniego pasa leśnego Lasów Wejherowskich (powiat wejherowski),

n) Północnego otoczenia Nowej Wsi Lęborskiej (powiat lęborski),

o) otoczenia Doliny Szpęgawy (powiaty tczewski, starogardzki),

p) otoczenie Dolin Janki, Bielicy i Strugi Młyńskiej (powiat tczewski),

q) otoczenia Doliny rzeki Słupiny i lasów na zach. od niej (powiat kartuski),

r) leśnego łącznika dolin Łeby i Bukowiny (powiaty kartuski, wejherowski),

s) górnego odcinka doliny Słupi (powiaty wejherowski, kartuski, kościerski),

t) Doliny Bukowiny (powiaty lęborski, kartuski, bytowski),

u) Leśnego łącznika dolin Raduni i Reknicy (powiaty kartuski, gdański),

v) Doliny Grabowej (powiat słupski),

w) Doliny Ściegnicy (powiat słupski),

x) Zachodniego łącznika dolin Wieprzy i Kwaczej (powiat słupski),

y) Doliny Moszczeniczki (powiat słupski),

z) Otoczenia doliny Kwaczej (powiat słupski),

aa) Południowego otoczenia Główczyc (powiat słupski),

bb) Leśnego łącznika doli Słupi i Łupawy (powiat słupski),

cc) Otoczenia doliny Skotawy (powiaty słupski, bytowski),

dd) Leśnego łącznika dolin Łeby i Łupawy (powiaty słupski, lęborski, bytowski),

ee) Doliny Debrzynki (powiat człuchowski),

ff) Doliny Chrząstowej (powiat człuchowski),

gg) Leśnego łącznika dolin Debrzynki i Kamionki (powiat człuchowski),

hh) Otoczenie doliny Kamionki (powiat człuchowski),

ii) Doliny Rudej (powiaty człuchowski, bytowski),

jj) Doliny Bytowej i lasów koło Bytowa (powiat bytowski),

kk) południowo-wschodniego jeziorno-leśnego łącznika dolin Wisły i Liwy (powiat kwidzyński),

ll) łącznika otoczenia doliny Liwy (powiat kwidzyński),

mm) Doliny górnej Wierzycy (powiat kościerski),

nn) Leśnego łącznika dolin Zbrzycy i Niechwaszcz koło Wiela (powiaty chojnicki, kościerski),

oo) Doliny Wietcisy (powiaty gdański, kościerski, starogardzki),

pp) Doliny Reknicy (powiat gdański),

qq) Doliny Kłodawy (powiat gdański),

rr) Doliny Czerwonej (powiat gdański, starogardzki),

ss) Doliny Rutkownicy (powiaty gdański, kościerski, starogardzki),

tt) Doliny rz. Dzierzgoń (powiat sztumski),

uu) łącznik dolin Liwy i Dzierzgoń (powiaty sztumski, kwidzyński);

4) płaty ekologiczne:

a) Lubiatowski,

b) Słowiński,

c) Darżlubski,

d) Łęczycki,

e) Trójmiejski,

f) Lęborski,

g) Kaszubski,

h) Marszewski,

i) Koczalski,

j) Polanowsko-łupawski,

k) Borów Tucholskich,

l) Dzierzgoński,

m) Zalewu Wiślanego.

3.1.2. Zasada kształtowania zagospodarowania przestrzennego w dostosowaniu do specyfiki obszaru i przedmiotu ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych, wynikających z funkcji i reżimu ochronnego obszarów będących: **W„A”**

1) formami ochrony przyrody – należy stosować zasady wynikające z dokumentów je ustanawiających oraz planów zadań ochronnych i planów ochrony (jeśli takie obowiązują) dla obszarów: Natura 2000, rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu;

2) lasami - należy stosować zasady wynikające z planów urządzania lasów;

3) dolinami rzek - należy uwzględniać potrzeby zachowania ciągłości łączności ekologicznej i migracji zwierząt (w postaci pozostawiania niezagospodarowanych fragmentów dna doliny i jej zboczy, posiadających łączność ekologiczną z pozostałą częścią doliny);

4) terenami podmokłymi - należy zapewnić trwałość istnienia ekosystemów poprzez wykluczenie ich z zagospodarowania zmieniającego funkcje i sposób użytkowania.

3.1.3. Zasada zachowania ciągłości przestrzennej i funkcjonalnej ekosystemów leśnych i dolinnych (zwłaszcza w obszarach korytarzy ekologicznych) w miejscach przecięcia z infrastrukturą transportową o charakterze barier antropogenicznych – w szczególności dróg klas: A, S i GP oraz linii kolejowych – za pomocą wyznaczania i budowy przejść dla zwierząt oraz stosowania nietransparentnych ekranów osłonowych na trasach migracji ptaków. **U**

3.1.4. Zasada bezwzględnego zachowania trwałości gruntów leśnych oraz naturalnych cieków i zbiorników wodnych, w granicach korytarzy ekologicznych, przy zachowaniu ich dotychczasowego **U**

	gospodarczego wykorzystania, z uwzględnieniem uzasadnionej potrzeby ich przeznaczenia na cele publiczne.	
3.1.5.	Zasada priorytetu ekologicznego – polegająca na stosowaniu rozwiązań techniczno-przestrzennych służących zachowaniu i podwyższeniu przyrodniczej, w tym krajobrazowej jakości przestrzeni i zapobiegania przekształceniom przestrzennym skutkującym utratą bądź istotnym obniżeniem walorów przyrodniczo-krajobrazowych, fragmentacją terenów przyrodniczo cennych oraz utratą łączności przestrzennej ekosystemów.	**W„A”**
3.1.6.	Zasada zachowywania w stanie naturalnym terenów podmokłych - jako regulatorów warunków hydrologicznych, klimatycznych i ekologicznych środowiska oraz elementów naturalnej retencji wód.	**W„A”**
3.1.7.	Zasada trwałości istnienia lasów, kształtowania ich właściwej struktury gatunkowej i wiekowej oraz zachowania bogactwa biologicznego.	**W,,AB”**
3.1.8.	Zasada integralnego podejścia do ochrony różnorodności biologicznej i kształtowania terenów zieleni jako spójnego systemu zielonej infrastruktury – z uwzględnieniem zielonych pierścieni i korytarzy ekologicznych - stanowiących elementy łączności ekologicznej obszarów miejskich z ich otoczeniem.	**W„A”**
3.1.9.	Zasada zachowania pozostałości naturalnych ekosystemów i ich ochrony planistycznej, jako cennych obiektów ochrony różnorodności biologicznej zapewniających trwałość ekosystemów (w szczególności terenów podmokłych, łąk dolinnych i śródleśnych, zadrzewień śródpolnych, starorzeczy i oczek wodnych) – nie objętych dotychczas ochroną prawną - w tym wskazanych w Planie.	**W,,AB”**

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Ochrona regionalnego systemu ekologicznego przez:	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	**W,,AB”**
	1) identyfikowanie, dokumentowanie i waloryzację przyrodniczą (m.in. w ramach sporządzania opracowań ekofizjograficznych dla gmin) terenów pełniących funkcję ekologiczną;	JST	**W,,AB”**
	2) zachowanie obszarów, siedlisk i obiektów przyrodniczych szczególnie cennych, reprezentatywnych dla regionu, reprezentujących krajobraz nadmorski, pojezierny, dolin rzecznych i równin zalewowych - zagrożonych zanikiem lub trwałym przekształceniem - oraz obejmowanie ich indywidualnymi formami ochrony przyrody;	JST	**W,,AB”**
	3) zalesianie, wprowadzanie zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych, ekstensywne wykorzystanie użytków zielonych;	samorządy gminne	**R**
	4) zapobieganie rozlewaniu się zabudowy na terenach otwartych niezabudowanych, poprzez ochronę ekosystemów naturalnych i gruntów rolnych;	samorządy gminne	**W„A”**
	5) zachowanie ciągłości przestrzennej powiązań ekologicznych na poziomie krajowym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym, z utrzymywaniem przestrzeni wolnej od zabudowy lub ograniczenie intensywności zabudowy w ich przebiegu;	samorządy gminne	**W„A”**
	6) budowę i zachowanie właściwych warunków funkcjonowania lądowych przejść dla zwierząt i przepławek dla ryb (tj. o odpowiednich standardach projektowych i wykonawczych, dostosowanych do potrzeb migracyjnych), w obszarach przecięcia z infrastrukturą techniczną (nie tylko drogami klasy A, S i GP oraz liniami kolejowymi, ale także w ciągach dróg wojewódzkich i przebiegach rurociągów).	samorządy gminne zarządcy infrastruktury	**W„A”**
2.	Tworzenie koncepcji, planów i programów rozwoju zielonej infrastruktury oraz wyznaczanie, zachowanie i kształtowanie terenów biologicznie czynnych - tzw.	SWP samorządy lokalne	**W,,AB”**

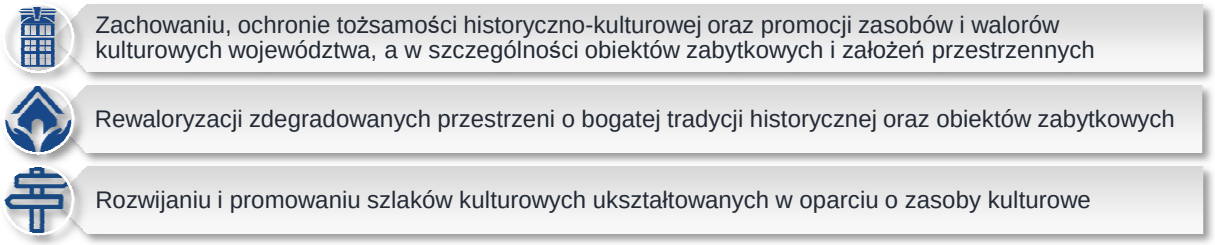
	zielonych pierścieni, wokół ośrodków miejskich i metropolitalnych.		
3.	Uwzględnianie w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin korytarzy ekologicznych - ponadregionalnych, regionalnych i subregionalnych oraz uszczegóławianie ich granic i wyznaczenie korytarzy rangi lokalnej,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

12.	Powiększenie lub uzupełnienie sieci parków krajobrazowych, chroniących cenne obszary przyrodniczo-krajobrazowe, mających znaczenie dla ochrony dziedzictwa kulturowego i ochrony funkcji łączności ekologicznej, przez: 1) powiększenie obszarów parków krajobrazowych: Zaborskiego, Doliny Słupi oraz Mierzei Wiślanej; 2) podejmowanie działań zmierzających do utworzenia nowych parków krajobrazowych: Doliny Wisły (nadwiślański), Doliny Wdy (ewentualnie poszerzenie na obszar województwa pomorskiego Wdeckiego Parku Krajobrazowego), Bytowskiego.	SWP	**W„B”**
13.	Podejmowanie działań dla powiększenia powierzchni Parku Narodowego „Bory Tucholskie” w kierunku południowym i wschodnim, zgodnie z dokumentacją do planu ochrony Parku, w celu utrzymania i zwiększenia spójności przestrzennej obszaru chronionego i realizacji wszystkich celów ochrony ekosystemów, wyznaczonych w tym planie[240].	Park Narodowy „Bory Tucholskie” SWP	**W„B”**
14.	Podejmowanie działań wspierających powiększenie powierzchni Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie – zgodnie z dokumentacją opracowaną przez Polski Komitet Narodowy UNESCO – MaB.	Park Narodowy „Bory Tucholskie” SWP	**R**
15.	Podejmowanie działań na rzecz powiększenia obszaru Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery, celem spełnienia kryteriów zawartych w Ramowym Statucie Światowej Sieci Rezerwatów Biosfery, optymalnie o powierzchnię przyległych do niego gmin, a minimalnie do granicy otuliny Słowińskiego Parku Narodowego.	Słowiński Park Narodowy SWP	**W„B”**

[240] Dz.U. 2008, nr 230, poz. 1545.

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania województwa 3.2.**

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

3.2.1.	Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania przestrzennego obszarów i obiektów o wartościach kulturowych i krajobrazowych oraz ich otoczenia, w szczególności wpisanych do rejestru oraz wojewódzkiej ewidencji zabytków, ustanowionych pomników historii i parków kulturowych.	**W„A”**
3.2.2.	Zasada ochrony walorów widokowych, w tym panoram oraz przedpoli ekspozycyjnych zabytkowych wsi i miast, obiektów zabytkowych oraz dóbr kultury współczesnej stanowiących dominanty architektoniczne.	**W„A”**
3.2.3.	Zasada ochrony dziedzictwa archeologicznego i udostępniania stanowisk archeologicznych posiadających czytelną formę krajobrazową dla celów dydaktycznych, naukowych i turystycznych, poprzez np. tworzenie parków kulturowych dziedzictwa archeologicznego.	**R**
3.2.4.	Zasada kształtowania w oparciu o zasoby dziedzictwa kulturowego sieci szlaków kulturowych, wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą oraz rozpoznawalny w przestrzeni system identyfikacji wizualnej.	**W,,AB”**
3.2.5.	Zasada kształtowania otoczenia obiektów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej w sposób kreujący przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców, z uwzględnieniem i poszanowaniem wartości kulturowych i krajobrazowych.	**W„A”**
3.2.6	Zasada stosowania tradycyjnych dla poszczególnych części regionu form architektury wiejskiej (w zakresie bryły, kształtu dachu, detalu architektonicznego i materiałów wykończeniowych).	**R**
3.2.7.	Zasada zachowania wartościowych drewnianych obiektów dziedzictwa kulturowego *in situ*, a w sytuacjach, które tego wymagają, przenoszenia najwartościowszych obiektów do parków lub muzeów etnograficznych.	**W,,AB”**
3.2.8.	Zasada obejmowania ochroną planistyczną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obiektów ujętych w gminnych ewidencjach zabytków oraz wartościowych obiektów historyczno-kulturowych nie objętych dotychczas żadną prawną formą ochrony.	**W„A”**
3.2.9.	Zasada określania w treści studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obszarów i obiektów o wysokich wartościach kulturowych, proponowanych w Planie do objęcia ochroną w postaci pomników historii i parków kulturowych. Brak woli określenia tych obszarów wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.	**U**
3.2.10.	Zasada uwzględniania w gminnych dokumentach planistycznych programów opieki nad zabytkami, sporządzanych w oparciu o aktualne gminne ewidencje zabytków, a w przypadku braku programów opieki nad zabytkami i ewidencji gminnej, uwzględnianie ewidencji wojewódzkiej.	R

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Utrzymanie w dobrym stanie zasobów dziedzictwa kulturowego objętych ochroną konserwatorską prawną (rejestr zabytków) oraz ustawową (ewidencja zabytków), w szczególności zabytkowych układów urbanistycznych, urbanistyczno-krajobrazowych i ruralistycznych oraz licznych zamków, zespołów pałacowo-parkowych, dworskich, kościołów i założeń klasztornych, obiektów budownictwa przemysłowego i obronnego, obiektów militarnych i fortyfikacyjnych.	właściciele zabytków	**W„AB”**
2.	Kompleksowa odnowa i rewaloryzacja definiujących tożsamość regionu zdegradowanych zabytkowych założeń przestrzennych obszarów historycznych, obiektów i zespołów zabytkowych (zwłaszcza zespołów pałacowo-parkowych i dworskich), historycznych (zwłaszcza średniowiecznych) układów ruralistycznych, zarówno wpisanych do rejestru, jak i uwzględnionych w ewidencji zabytków oraz pozostających poza nimi, z uwzględnieniem wymogów konserwatorskich oraz lokalnego charakteru zabudowy.	JST właściciele Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków	**W„AB”**
3.	Zachowanie, odtwarzanie dawnych układów terenów zielonych: cmentarzy historycznych, alei, szpalerów, założeń parkowych.	samorządy gminne	**R**
4.	Sporządzenie audytu krajobrazowego województwa pomorskiego, w tym określenie m.in. krajobrazów priorytetowych oraz wniosków i rekomendacji m.in. w zakresie określenia stref przekształceń krajobrazu, stref ochrony krajobrazu (np. ochrony przedpola ekspozycji zabytkowych miast i wsi) i stref szczególnej ochrony krajobrazowej.	SWP	**W„B”**
5.	Zachowanie i eksponowanie miejsc pamięci narodowej, w tym miejsc kaźni, wydarzeń oraz walk historycznych, w szczególności: 1) Pomnika zaślubin Polski z morzem w Pucku; 2) Pomnika Obrońców Wybrzeża na Westerplatte w Gdańsku; 3) Pola bitwy pod Krojantami - miejsca szarży 18 Pułku Ułanów Pomorskich 1 września 1939 r.; 4) Pomnika zagłady - Muzeum “Stutthof” w Sztutowie; 5) Lasów Piaśnickich - miejsca kaźni ludności polskiej na Pomorzu w okresie II wojny światowej; 6) Lasu Szpęgawskiego - miejsca kaźni ludności Kociewia na początku II wojny światowej; 7) Placu Solidarności w Gdańsku z Pomnikiem Poległych Stoczniowców 1970.	samorządy gminne	**U**
6.	Dążenie do uznania za pomniki historii zabytków nieruchomych o ponadregionalnym znaczeniu, wysokich wartościach historycznych, naukowych i artystycznych, mających znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego, utrwalonych w świadomości społecznej i stanowiących źródło inspiracji dla kolejnych pokoleń: 1) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny; 2) Gdańsk Twierdza Wisłoujście - zespół unikatowych warowni morskich; 3) Gniew – Zamek Krzyżacki oraz zespół miejski lokowany po 1297 r. (Pałac Marysieńki, Pałac Myśliwski, pozostałości murów miejskich, ratusz, kościół parafialny pw. św. Mikołaja, kamienice podcieniowe z XIV–XV w.); 4) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy).	samorządy gminne SWP	**W„AB”**

7.	Obejmowanie ochroną w formie parków kulturowych miejsc o wysokich i wyjątkowych wartościach, gdzie została zachowana historyczna struktura przestrzeni i szczególne walory przyrodniczo-krajobrazowe: 1) Babi Dół - Borcz (gm. Somonino) – cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi; 2) Bągart - Święty Gaj (gm. Dzierzgoń) – stanowiska archeologiczne związane z systemem drewnianych pomostów stanowiących przeprawę przez dolinę Dzierzgonki, datowanych na okres wpływów rzymskich (na granicy z woj. warmińsko-mazurskim); 3) Biała Góra (gm. Sztum) – system szańców obronnych z okresu wojen szwedzkich z I poł. XVII w.; 4) Borzyszkowy (gm. Lipnica) - drewniany kościół parafialny pw. Świętego Marcina z 1721–1722 r., ciągłość tradycji rodowej; 5) Bytów - zamek krzyżacki murowany z XIV/XV w. i miasto (ciągłość tradycji); 6) Człuchów - zespół kulturowo-krajobrazowy zamku i starego miasta z otoczeniem; 7) Gałąźnia Wielka, Gałąźnia Mała oraz Budowo, Jawory i Rokity (gm. Kołczygłowy) - zabytkowe elektrownie i urządzenia wodne z 2 poł. XIX w. oraz zabytki archeologiczne (grodziska); 8) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny; 9) Gdańsk – tereny postoczniowe; 10) Gdańsk Święty Wojciech - Sanktuarium Świętego Wojciecha; 11) Gdańsk i Pruszcz Gdański - Kanał Raduni - średniowieczny zespół hydrotechniczny (kanał wraz z obiektami hydrotechnicznymi); 12) Głuszyno (gm. Potęgowo) - cmentarzysko gockie; 13) Hel – Cypel Helski – blisko 40 obiektów militarnych o różnej wartości historycznej; 14) Jastarnia-Bór - unikatowa osada rybacka typu wyspowego; 15) Juszki (gm. Kościerzyna) - układ ruralistyczny oraz architektura XIX i XX w. wpisane do rejestru zabytków; 16) Kartuzy - zespół klasztorny z 1391 r. i założenie krajobrazowe z cennym drzewostanem (buczyna pomorska), torfowiskami, jedyna kartuzja w Polsce północnej, relikty krajobrazu manierystycznego; 17) Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - założenie ruralistyczne, pozostałości (struktura niwy siedliskowej i rozłogu pól) po wsi holenderskiej lokowanej w 1599 r. przez starostę puckiego J. Wejhera, jedna z ostatnich zachowanych osad holenderskich tego typu; 18) Kasparus (gm. Osiek) - zespół drewnianej zabudowy wiejskiej; 19) Kluki (gm. Smołdzino) - wieś rybacka z zachowaną unikatową regionalną architekturą, z dawnym układem melioracyjnym pól i łąk, z miejscowymi nazwami; 20) Krokowa - założenie rezydencjonalno-krajobrazowe, pałac z XIV w., ciągłość tradycji miejsca od późnego średniowiecza i wielka kompozycja krajobrazowa; 21) Kwidzyn - zespół zamkowo-katedralny kapituły pomezańskiej, założony jako baza wypadowa przez Krzyżaków ok. 1233 r., przekształcony w miasto ok. 1254 r. (katedra, pałac Fermora, gmach sądu ziemskiego, kościół parafialny pw. Św. Trójcy XVIII–XIX w., budynek poczty, pozostałości murów obronnych, domy, dworki gł. z XIX w.);	samorządy gminne SWP	**W„AB”**

22) Kuźnica (gm. Jastarnia) - unikatowa osada rybacka typu wyspowego;

23) Leśno (gm. Brusy) - największe w Polsce cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi kultury wielbarskiej;

24) Łeba - osada rybacka i ruiny gotyckiego miasta Starej Łeby (rezerwat archeologiczny);

25) Łupawa (gm. Potęgowo) – „Megality Łupawskie”;

26) Mikorowo (gm. Czarna Dąbrówka) - cmentarzysko szkieletowe wczesnośredniowieczne;

27) Niedźwiedzica - Niedźwiedziówka (gm. Stegna) - zespół pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespół neolitycznych pracowni bursztynu;

28) Rzeka Tuga (gm. Nowy Dwór Gdański) – zabytki hydrotechniki Delty Wisły, ochrona krajobrazu kulturowego Żuław;

29) Odry (gm. Czersk) - kamienne kręgi, cmentarzysko kurhanowe (rezerwat archeologiczny);

30) Paraszyno (gm. Łęczyce) - zespół dworski i założenie krajobrazowe doliny Łeby, XVIII-wieczna rezydencja z wielką kompozycją krajobrazową;

31) Płotowo (gm. Bytów) – zagroda Styp-Rekowskich wraz z Muzeum Szkoły Polskiej;

32) Rewa (gm. Kosakowo) - wieś rybacka i letniskowa, tradycje tzw. żeglugi rewskiej;

33) Runowo (gm. Potęgowo) - pomnikowy drzewostan bukowy, grodzisko, cmentarzysko kurhanowe, pałac z XVIII w.;

34) Rynna Jezior Krępsko i Szczytno - cztery grodziska w Krępsku, Gwieździnie, Olszanowie z osadami przygrodowymi oraz osadami od VI-VIII wieku – do powstania XIII-wiecznej kasztelani szczycieńskiej z siedzibą na wyspie jeziora Szczytno, cmentarzyskami kultury pomorskiej z popielnicami twarzowymi, cmentarzyskami kurhanowymi kultury łużyckiej oraz największym na Pomorzu cmentarzyskiem kurhanowym wczesnośredniowiecznym w Chrząstowie, wyznaczającym południową granicę jednostki plemiennej;

35) Rzucewo (gm. Puck) - zespół pałacowo-parkowy z folwarkiem (von Belowów);

36) Słowiński Park Narodowy - w obrębie "Góry Rowokół", gdzie znajdują się dwa grodziska wczesnośredniowieczne, relikty kaplicy św. Mikołaja i cmentarzysko szkieletowe z okresu późnego średniowiecza oraz wczesnośredniowieczne miejsce kultu;

37) Sopot - zespół urbanistyczny z XIX w. (ulica Bohaterów Monte Cassino, molo, dworek z XVIII w., ratusz, dom kuracyjny, Opera Leśna, hotel-kasyno), najsławniejszy nad Bałtykiem kurort morski;

38) Szczypkowice (gm. Główczyce) - cmentarzysko gockie;

39) Sztum – wzgórze zamkowe;

40) Swołowo (gm. Słupsk) – założenia ruralistycze;

41) Trzcińska i Błotnik (gm. Cedry Wielkie) - Park Kulturowy *„Szerzewa”*;

42) Ustka - osada rybacka z dzielnicą uzdrowiskową XIX/XX w.;

43) Waplewo Wielkie (gm. Stary Targ) - założenie rezydencjonalne z pałacem Sierakowskich z XVII w., z parkiem, kaplicą dworską, altaną z XVIII-XIX w.;

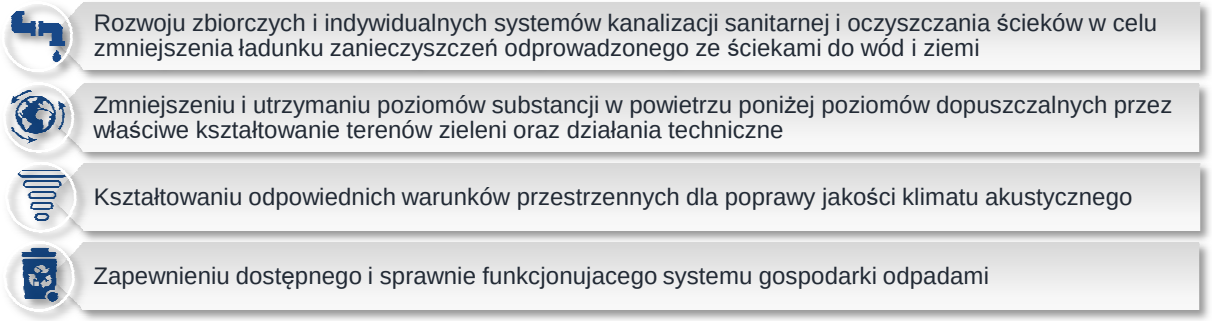
44) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie

	miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy); 45) Węgry (gm. Sztum) – zespół osadniczy z XI-XII w. (grodzisko oraz osady przygrodowe); 46) Węsiory (gm. Sulęczyno) - rezerwat archeologiczny, cmentarzysko kurhanowe z przełomu epoki brązu i żelaza (kultura wejherowsko-krotoszyńska) z grobami skrzynkowymi i kurhanowymi oraz kręgami kamiennymi z poł. I-II w. n.e. (kultura grobów jamowych); 47) Wiele (gm. Karsin) - unikatowa kalwaria typu bawarskiego (kościół z 1905 r.); 48) Wolinia (gm. Główczyce) - pałac z oficynami i parkiem z XVIII w.; 49) Zatoka Pucka (Małe Morze) - obszar tradycyjnego rybołówstwa kaszubskiego (z miejscowymi nazwami topograficznymi toni, mielizn, łach i punktów orientacyjnych) oraz związanej z nim obrzędowości i obyczajowości; 50) Żarnowiec (gm. Krokowa) - zespół klasztorny benedyktynek (ok. 1279 r.), średniowieczna tradycja miejsca i kompozycja krajobrazowa; 51) Żuławki Drewnica oraz Gdańska Głowa – unikatowy układ dwóch średniowiecznych wsi (z XIV w.) na obu brzegach Szkarpawy, powiązanych historycznie i funkcjonalnie, wraz z dawną fortecą (z XVII w.).		
8.	Uwzględnianie w dokumentach planistycznych oraz decyzjach administracyjnych (miasta Malbork oraz gmin Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Nowy Staw, Stare Pole, Stary Targ, Subkowy i Sztum) priorytetu ochrony walorów krajobrazu kulturowego ekspozycji i otoczenia obiektu UNESCO – Zamku Krzyżackiego w Malborku (projektowane strefy ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego).	samorządy gminne	W„A”
9.	Eliminowanie funkcji użytkowych obniżających wartości historyczne obiektów zabytkowych oraz obiektów kolidujących z walorami kulturowymi obszarów zabytkowych.	samorządy gminne	R
10.	Wzmacnianie istniejących oraz nadawanie (w sposób nieumniejszający ich wartości kulturowej) obiektom zabytkowym nieużytkowanym nowych funkcji kulturalnych, turystycznych i edukacyjnych w celu efektywnego i racjonalnego gospodarowania zasobami dziedzictwa kulturowego, podnoszenia atrakcyjności poszczególnych obszarów oraz tworzenia miejsc pracy.	właściciele	**W„A”**
11.	Realizacja obiektów o charakterze wystawienniczym, muzealnym, jak również skansenów (np. Żuław w m. Drewnica lub Żuławki), służących zachowaniu, ochronie i promocji dziedzictwa kulturowego regionu.	JST	**W„AB”**
12.	Identyfikowanie dóbr kultury współczesnej w oparciu o: 1) kryteria obligatoryjne: a) obiekt niebędący zabytkiem, b) obiekt jest uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, c) obiekt posiada wysokie wartości artystyczne lub historyczne, d) obiekt powstał po 1945 r.; 2) kryteria dodatkowe: a) unikatowość – np. jedyny obiekt zachowany w formie pierwotnej, b) nowatorstwo – zarówno w kontekście rozwiązań architektonicznych, technicznych, jak i materiałowych, c) symboliczność – symbol dla mieszkańców i przyjezdnych, d) uznanie – obiekt otrzymał nagrody, wyróżnienia, e) próba czasu - zachowanie walorów przestrzennych i estetycznych pomimo degradacji, będącej efektem technicznego zużycia lub zaniedbania zarządcy, lub też spontanicznego rozwoju zagospodarowania terenów przyległych.	samorządy gminne	**W„A”**
13.	Wpisanie najcenniejszych obiektów, zespołów zabudowy i układów przestrzennych stanowiących dobra kultury współczesnej do rejestru zabytków, w celu objęcia ich	Pomorski Wojewódzki Konserwator	**R**

	ochroną konserwatorską.	Zabytków	

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.3.

K.3.3. OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

w zakresie emisji zanieczyszczeń do wód:

3.3.1.	Zasada ograniczania stosowania indywidualnych systemów zbierania i oczyszczania ścieków bytowych na obszarach aglomeracji ściekowych.	**U**
3.3.2.	Zasada stosowania i dostosowania rozwiązań w zakresie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków do warunków środowiskowych, w tym ukształtowania terenu, warunków gruntowo-wodnych, rodzaju odbiornika, intensywności zabudowy, oraz z uwzględnieniem sposobów zaopatrzenia w wodę; rozwiązania te wymagają uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.	W„A”
3.3.3.	Zasada priorytetu porządkowania gospodarki wodno-ściekowej w zlewniach bezpośrednich wód powierzchniowych i ich stref bezpośredniego zasilania, określonych zasięgiem ONO (Obszar Najwyższej Ochrony) i OWO (Obszar Wysokiej Ochrony).	W„A”
3.3.4.	Zasada uwzględniania ograniczeń związanych z położeniem na obszarach szczególnie narażonych (OSN) na zanieczyszczenie wód związkami azotu.	R
3.3.5.	Zasada zachowania i odtwarzania ekotonów brzegowych jako stref buforowych i obudowy biologicznej cieków oraz zbiorników wodnych, ograniczających spływ zanieczyszczeń do wód powierzchniowych.	R

w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu:

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

1) kształtowanie miejskiej infrastruktury komunikacyjnej w sposób sprzyjający zwiększaniu płynności ruchu;
2) wyprowadzanie ruchu o charakterze tranzytowym poza tereny miast i innych obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy mieszkaniowej;
3) tworzenie stref buforowych i obudowy biologicznej wzdłuż dróg wysokich klas technicznych, ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń motoryzacyjnych;
4) ograniczenie przeznaczania pod budownictwo mieszkaniowe terenów zagrożonych

podwyższonym poziomem hałasu komunikacyjnego, w tym w sąsiedztwie dróg ekspresowych, linii kolejowych i lotnisk.

3.3.10. Zasada ograniczania zagrożeń hałasem, wibracjami i promieniowaniem elektromagnetycznym w szczególności na obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz predysponowanych do rozwoju tych funkcji. **W„A”**

w zakresie emisji zanieczyszczeń do ziemi i gleb:

3.3.11. Zasada uwzględniania w dokumentach planistycznych gmin uwarunkowań wynikających z planu gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego. **U**

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

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Kontynuacja weryfikacji obszarów i granic oraz wyznaczanie nowych aglomeracji ściekowych.	samorządy gminne	**W,,AB”**
2.	Poprawa dostępności do systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych przez:	samorządy gminne	
	1) realizację przedsięwzięć wynikających z Aktualizacji *Master Planu dla realizacji dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych* (Tabl. 6, poz. 1-2):		**U**
	do 2020 roku:		
	a) budowę, rozbudowę i modernizację oczyszczalni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Bytów, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Czersk, Człuchów, Debrzno, Dziemiany, Gdynia, Jabłowo, Jastarnia, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krynica Morska, Lipusz, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Prabuty, Przechlewo, Przywidz, Pszczółki, Rowy, Ryjewo, Rytel, Sierakowice, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Stara Kiszewa, Stare Pole, Studzienice, Suchy Dąb, Upiłka, Ustka, Wieszyno, Władysławowo, Zblewo,		**U**
	b) budowę i modernizację kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM[241], w tym: Borzytuchom, Bożepole Wielkie, Brusy, Cedry Wielkie, Choczewo, Chojnice, Czersk, Człuchów, Debrzno, Dziemiany, Dzierzgoń, Gdańsk, Gdynia, Główczyce, Gniewino, Jabłowo, Kaliska, Karsin, Kościerzyna, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Lipnica, Lipusz, Luzino, Łeba, Łubiana, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Potęgowo, Przechlewo, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Rowy, Ryjewo, Rzeczenica, Skarszewy, Sierakowice, Skórcz, Słupsk, Smętowo Graniczne, Sobowidz, Somonino, Stara Kiszewa, Stare Pole, Starogard Gdański, Stężyca, Studzienice, Subkowy, Suchy Dąb, Sztum, Tczew, Ustka, Władysławowo, Zblewo, Żarnowiec;		
	2) budowę i modernizację systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczalni ścieków na pozostałych obszarach, w tym na obszarach potencjalnej realizacji przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadregionalnym:		**R**
	a) budowa zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnej obejmującego miejscowości Kopalino, Lubiatowo, Osieki Lęborskie, Kierzkowo Małe, Kierzkowo Duże, Jackowo, Sasino, Ciekocino, Ciekocinko, Słajszewo, wraz z oczyszczalnią ścieków w Jackowie na terenie gm. Choczewo;		R

[241] Wg *Master Planu dla dyrektywy Rady 91/271/EWG* zatwierdzonego przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska – 15.05.2015.

	3) upowszechnianie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków bytowych na terenach zabudowy rozproszonej.		**W„A”**
3.	Poprawa sprawności wytwarzania energii cieplnej w lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła.	samorządy gminne	R
4.	Budowa, przebudowa i rozbudowa sieci ciepłowniczych w celu: 1) zwiększenia zasięgu dostaw energii cieplnej ze scentralizowanych systemów, szczególnie na obszarach o przekroczonych dopuszczalnych poziomach zanieczyszczeń w powietrzu; 2) ograniczenia strat energii cieplnej na przesyle.	samorządy gminne	R
5.	Uwzględnianie w treści dokumentów planistycznych na poziomie lokalnym zasad lokalizacji i ochrony zielonej infrastruktury, spełniającej funkcje korytarzy przewietrzających na obszarach zurbanizowanych.	samorządy gminne	W„A”
6.	Tworzenie stref przemysłowych i obszarów ograniczonego użytkowania wokół obiektów, dla których pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie jest możliwe dotrzymane standardów jakości środowiska.	samorządy gminne	R
7.	Wyznaczenie obszarów cichych w aglomeracjach i obszarów cichych poza aglomeracjami – w celu utrzymania standardów klimatu akustycznego.	samorządy gminne	W„A”
8.	Tworzenie właściwych warunków funkcjonowania systemu gospodarki odpadami, w tym przez realizację inwestycji, wynikających z obowiązującego *Planu gospodarki odpadami* oraz dokumentów go realizujących.	samorządy gminne	U

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.

C.4. URUCHOMIONE POTENCJAŁY ROZWOJOWE OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH

Opis i uzasadnienie Celu 4.:

Jednym z procesów, jakim podlegają polityki publiczne w niektórych krajach członkowskich UE, jest przechodzenie od podejścia sektorowego do zintegrowanego podejścia terytorialnego (*integrated territorial approach*). Charakteryzuje się ono ukierunkowaniem na wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów określonych funkcjonalnie, integracją działań publicznych w wymiarze przestrzennym oraz wielopoziomowym systemem zarządzania.

W stosunku do zidentyfikowanych obszarów funkcjonalnych określono uniwersalny cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa. Nie oznacza on bynajmniej jednakowego podejścia do wszystkich obszarów funkcjonalnych, ale wskazuje na charakter tego podejścia. Jego specyfika wynika z koncentracji całego spectrum działań rozwojowych na wzmacnianiu wewnętrznych potencjałów i przełamywaniu zasadniczych barier.

Rezultatem takiego podejścia winno być efektywne wykorzystanie przestrzeni danego obszaru funkcjonalnego, przy zachowaniu wartości kulturowych i przyrodniczych dla wspierania konkurencyjności i wzmacnianiu spójności w warunkach zrównoważonego rozwoju.

Wymóg zindywidualizowanego podejścia do różnych typów obszarów funkcjonalnych oznacza konieczność określenia specyfiki terytorialnej danego obszaru funkcjonalnego – identyfikacji potencjałów i barier rozwojowych, określenia wyzwania rozwojowego oraz ustalenia zasad zagospodarowania przestrzennego oraz działań i przedsięwzięć polityki przestrzennej.

Przesłanki sformułowania Celu 4.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

1) niewykorzystane potencjały rozwojowe endogeniczne poszczególnych części województwa;
2) niewystarczająca współpraca samorządów w układach funkcjonalno-przestrzennych;
3) terytorialny wymiar polityki spójności;
4) słabe dostosowanie interwencji publicznej do szczegółowych kontekstów terytorialnych.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu 4.:

1) uruchomione i wykorzystane wewnętrzne potencjały rozwojowe miejskich obszarów funkcjonalnych;
2) poprawa koordynacji zamierzeń planistycznych i rozwojowych (komplementarność zamiast konkurowania) w obrębie obszarów funkcjonalnych;
3) zrównoważony, policentryczny system osadniczy województwa, generujący nowe możliwości rozwojowe miast i całego regionu;
4) wysoka efektywność procesów zagospodarowania i zarządzania strefą brzegową;
5) racjonalnie zagospodarowana przestrzeń Żuław, zapewniająca trwałe bezpieczeństwo przeciwpowodziowe, ochronę zasobów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych oraz generująca trwałe miejsca pracy nawiązujące do specyfiki obszaru;
6) zrównoważone wykorzystanie zasobów i walorów środowiska (przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu), dostosowane do działań ochronnych, ograniczeń i wykluczeń funkcji oraz specyficznych form użytkowania, umożliwiających rozwój społeczno-ekonomiczny zgodny z oczekiwaniami społeczeństwa.

Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 4.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2011-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Liczba długofalowych inicjatyw organizujących współpracę JST w ramach określonych w Planie obszarów funkcjonalnych	9	16	UMWP, PBPR

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.1.

K.4.1. WZMACNIANIE RELACJI FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH MIEJSKICH OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH Z WYKORZYSTANIEM ICH ZRÓŻNICOWANYCH POTENCJAŁÓW

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.1.:

4.1.1.	Zasada koordynacji planowania strategicznego i przestrzennego, w szczególności przez wspólne planowanie rozwoju i zarządzanie systemami gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami, gospodarki energetycznej, usług publicznych (w tym edukacji, ochrony zdrowia, kultury i sportu), usług ekosystemów, transportu zbiorowego i terenów inwestycyjnych.	**W„AB”**
4.1.2.	Zasada wzmacniania spójności funkcjonalno-przestrzennej obszaru oraz jego powiązań zewnętrznych.	**U**
4.1.3.	Zasada wzmacniania potencjałów wewnętrznych, wynikających ze specyfiki położenia i charakteru obszaru, decydujących o konkurencyjności miejskiego obszaru funkcjonalnego.	**U**
4.1.4.	Zasada wyznaczania nowych terenów inwestycyjnych w oparciu o istniejący układ komunikacyjny, w tym obsługę transportem zbiorowym w sposób minimalizujący negatywny wpływ na jakość środowiska przyrodniczego i warunki zamieszkania.	**W„A”**
4.1.5.	Zasada zachowywania i zwiększania powierzchni terenów otwartych i zieleni w obszarach zurbanizowanych.	**W„A”**
4.1.6.	Zasada kształtowania struktur przestrzennych uwzgledniających zachowanie i funkcjonowanie systemu zielonych pierścieni wokół miast, powiązanych z miejskimi systemami zieleni.	**W„A”**
4.1.7.	Zasada dostosowywania skali i intensywności zagospodarowania do ograniczeń wynikających z istnienia przyrodniczych obszarów chronionych i potrzeb ochrony krajobrazu kulturowego oraz tożsamości miejsca.	**W„A”**
4.1.8.	Zasada tworzenia warunków przestrzennych do rozwoju funkcji wzmacniających potencjały miast rdzeniowych, w tym kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz rewitalizacji obszarów zdegradowanych.	**W„A”**
4.1.9.	Zasada zapewnienia wysokiej jakości środowiska zamieszkania, polegająca na zapewnieniu w miejscu zamieszkania dostępu do wysokiej jakości przestrzeni publicznej, transportu zbiorowego, podstawowych usług publicznych oraz usług ekosystemów.	**W„A”**
4.1.10.	Zasada priorytetu dla wdrażania rozwiązań niskoemisyjnych i nieemisyjnych w rozwoju infrastruktury komunalnej, w tym transportu zbiorowego.	**W„AB”**
4.1.11.	Zasada skoordynowanego rozwoju turystyki, zapewniająca budowę i spójną promocję marki turystycznej, wyraźnie nawiązującej do potencjału dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego obszaru (spójność i sieciowość).	**W„AB”**

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY BYTOWA

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Bytowa* obejmuje gminę miejsko-wiejską Bytów oraz gminy wiejskie Borzytuchom i Studzienice;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 482 km^2, zamieszkuje go ok. 32 tys. mieszkańców.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– zasoby i walory przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe stwarzające podstawy rozwoju usług turystycznych i wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania; – korzystna struktura gospodarki, obecność znaczących podmiotów gospodarczych, funkcjonowanie inkubatora przedsiębiorczości; – brak uciążliwego przemysłu; – tradycje i warunki do dynamicznego rozwoju przedsiębiorstw z branży drzewno-meblarskiej, materiałów budowlanych i metalowych;	– niska zewnętrzna dostępność transportowa, niezadowalający stan infrastruktury drogowej i kolejowej, prowadzący do utrzymującej się marginalizacji obszaru; – niesprawnie funkcjonujący wewnętrzny układ drogowy (brak obwodnicy); – niska mobilność mieszkańców wynikająca z niedostosowania organizacji transportu zbiorowego do ich potrzeb, w tym braku pasażerskich połączeń kolejowych; – słaba dostępność do usług publicznych związanych z ochroną zdrowia; – peryferyzacja obszaru funkcjonalnego powodująca odpływ mieszkańców.

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom peryferyzacji i odpływu mieszkańców przez przełamywanie barier dostępności transportowej i wykorzystanie lokalnych potencjałów sprzyjających rozwojowi przemysłu nieuciążliwego oraz turystyki.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Bytowa jako ośrodka promocji i upowszechniania kultury i dziedzictwa kulturowego Pomorza w oparciu o materialne (obiekty zabytkowe i instytucje kultury) i niematerialne zasoby kulturowe (wielokulturowość), w tym:	Gmina Bytów	**R**
	do 2020 roku:		
	1) wykreowanie instytucji pozwalającej na rozwinięcie wielokierunkowych działań z zakresu m.in. animacji, edukacji artystycznej, teatralnej - budowa nowej siedziby Bytowskiego Centrum Kultury (etap I);	Gmina Bytów	**W„A”**
	2) realizacja projektów w zakresie ochrony zdrowia, przewidzianych w ZPT;	JST podmioty lecznicze	**W„AB”**
	3) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki, w tym budowa Powiatowego Centrum Edukacji Zawodowej w Bytowie;	JST placówki edukacyjne pracodawcy	**W„AB”**
	po 2020 roku:		
	4) rozbudowa Bytowskiego Centrum Kultury (etap II);	Gmina Bytów	**W„A”**
	5) poszerzanie oferty oraz zakresu działalności Muzeum Zachodniokaszubskiego w Bytowie, w tym zagospodarowanie wschodniego skrzydła zamku na potrzeby muzeum wielokulturowości;	Muzeum Zachodniokaszubskie w Bytowie	**W„A”**
	6) rozbudowa bazy infrastruktury sportowej (stadion lekkoatletyczny – treningowy) w Bytowie;	Gmina Bytów	**W„A”**

	7) budowę nowej siedziby biblioteki publicznej.	Gmina Bytów	**W„A”**
2.	Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysłu drzewnego, meblarskiego, metalowo-maszynowego, materiałów budowlanych) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych i usługowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca, w tym: 1) zagospodarowanie wzgórza cerkiewnego i Placu Krofeya w Bytowie; 2) stworzenie ciągów pieszych wzdłuż rzek Boruji i Bytowej.	samorządy gminne Gmina Bytów Gmina Bytów	**R**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego w Bytowie, zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Gmina Bytów	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich, w tym: 1) budowa stadionu lekkoatletycznego w Borzytuchomiu, 2) utworzenie Centrum Edukacji Ekologicznej w Borzytuchomiu wraz z filią terenową w Osieczkach.	samorządy gminne podmioty gospodarcze Gmina Borzytuchom Gmina Borzytuchom Akademia Pomorska w Słupsku PZPK w Słupsku	R **W„A”** **W„AB”**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:** 1) budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Bytowie; 2) modernizacja linii kolejowych nr 211 (Kościerzyna-Lipusz) oraz nr 212 (Bytów-Lipusz).	Gmina Bytów Powiat Bytowski PKP PLK S.A.	**W„AB”** **W„B”**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr A1 (Pruszcz Gdański, Tczew), S6 i S11 (Bobolice, Szczecinek): **do 2020 roku:** 1) budowa północnego obejścia komunikacyjnego łączącego drogę nr 209 z drogą powiatową nr 1796G; 2) rozbudowa i przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze-Bytów; **po 2020 roku:** 3) budowa nowego przebiegu drogi nr 20 - obwodnica Bytowa; 4) przebudowa drogi nr 20 na odcinku (Korne - Biały Bór) oraz drogi nr 25 (Biały Bór - węzeł Bobolice na projektowanej S11, woj. zachodniopomorskie).	ZDW Gdańsk ZDW Gdańsk GDDKiA Gdańsk GDDKiA Gdańsk	**W„B”** **W„B”** **W„AB”** **W„B”**
8.	Rozwój całorocznej oferty turystycznej (w tym zimowej oraz etnoturystyki), z wykorzystaniem wewnętrznych potencjałów związanych z zasobami i walorami przyrodniczo-krajobrazowymi, bogatym wielokulturowym dziedzictwem oraz usługami specjalistycznymi adresowanymi dla osób starszych	JST podmioty gospodarcze	**R**

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY CHOJNICE-CZŁUCHÓW

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Chojnice-Człuchów* obejmuje miasta Chojnice i Człuchów oraz gminy wiejskie Chojnice i Człuchów;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 853 km^2, zamieszkuje go ok. 83,4 tys. mieszkańców;
3) Strefa oddziaływania potencjalnego ośrodka regionalnego Chojnice-Człuchów sięga poza granice województwa pomorskiego, obejmując część miast i gmin w województwach sąsiadujących;
4) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (gm. Chojnice) z *OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie*.
5) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (m. Człuchów, gm. Człuchów) z *OF Środkowe Pomorze.*

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– największy zespół osadniczy centralnie położony względem sąsiadujących ośrodków na styku czterech województw; – bogate zasoby i walory przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe (w tym objęte ochroną), stwarzające podstawy rozwoju wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania, turystyki i rekreacji; – znaczne zasoby leśne i walory rolniczej przestrzeni produkcyjnej, stwarzające warunki rozwoju produkcji i przetwórstwa leśnego i rolnego; – tradycje obszaru w zakresie przemysłu drzewnego, stanowiące podstawę do wykreowania klastra drzewnego; – wolne tereny pod rozwój działalności produkcyjnej, w tym w ramach PSSE,	– niska dostępność transportowa, wynikająca z niezadowalającego stanu infrastruktury drogowej i kolejowej, prowadząca do utrzymującej się stosunkowo niskiej dynamiki rozwoju; – niskie zainteresowanie inwestorów, będące głównie efektem słabej dostępności transportowej; – niewystarczająca infrastruktura techniczna na obszarach przeznaczonych na rozwój gospodarczy; – zakorzeniony w świadomości mieszkańców „efekt granic reliktowych" oraz różnice tożsamości terytorialnej, hamujące współpracę między powiatami; – odpływ kapitału ludzkiego do większych ośrodków; – stosunkowo wysoki poziom bezrobocia długotrwałego, mała liczba miejsc pracy; – liczne obszary zdegradowane, wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych, w tym w miastach i w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 31 państwowych gospodarstw rolnych).

Wyzwanie rozwojowe:

Wykorzystanie potencjału położenia układu osadniczego względem ośrodków o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym do ukształtowania „bieguna wzrostu", poprzez rozwój funkcji usługowych i gospodarczych, oddziaływających na strefę zmarginalizowaną, zagrożoną peryferyzacją i odpływem mieszkańców.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych w Chojnicach i Człuchowie jako węzłów komplementarnego układu bipolarnego, w tym: **do 2020 roku:**	Miasto Chojnice Miasto Człuchów	**R**
	1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym i wyższym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki, m.in. utworzenie powiatowych centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego w Chojnicach i Człuchowie;	JST uczelnie wyższe placówki edukacyjne pracodawcy	**W„AB"**
	2) realizacja projektów w zakresie ochrony zdrowia, przewidzianych w ZPT;	podmioty lecznicze	**W„AB"**
	po 2020 roku:		

	3) wykreowanie instytucji pozwalającej na rozwinięcie wielokierunkowych działań z zakresu m.in. animacji, edukacji artystycznej, teatralnej - rozbudowa Chojnickiego Centrum Kultury *Balturium*; 4) utworzenie parku technologicznego w Chojnicach (o profilu technologie i przetwórstwo drewna, wzornictwo drewniane, meblarstwo).	Miasto Chojnice JST podmioty gospodarcze uczelnie wyższe	**W„A”** **W„A”**
2.	Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysł drzewno-meblarski i metalowy) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych i usługowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.	samorządy gminne	**R**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych w Chojnicach i Człuchowie, zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionymi z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Miasto Chojnice Miasto Człuchów	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich, w szczególności tych, w których funkcjonowały państwowe gospodarstwa rolne, w tym rewitalizacja zdegradowanych osiedli mieszkaniowych i ponowne wykorzystanie terenów poprodukcyjnych na cele gospodarcze.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:** 1) budowa węzłów integracyjnego transportu zbiorowego w Chojnicach i Człuchowie; **po 2020 roku:** 2) modernizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku (Chojnice - Łąg Wschód); 3) modernizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku (Chojnice - Tuchola); 4) modernizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku (Chojnice - Szczecinek); 5) modernizacja linii kolejowej nr 211 na odcinku (Chojnice - Lipusz).	Miasto Chojnice Miasto Człuchów PKP PLK S.A. PKP PLK S.A. PKP PLK S.A. PKP PLK S.A.	**W„AB”** **W„B”** **W„B”** **W„B”** **W„B”**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr A1 (Swarożyn), S-11 (Jastrowie): **do 2020 roku:** 1) zmiana przebiegu drogi nr 212 w Chojnicach (obwodnica zachodnia) wraz z budową węzła na drodze nr 22; 2) rozbudowa i przebudowa drogi nr 235 Korne – Chojnice; **po 2020 roku:** 3) budowa łącznika drogi wojewódzkiej nr 235 z drogą nr 22; 4) przebudowa drogi nr 22 na odcinku Chojnice – Człuchów - węzeł Jastrowie na S11.	Miasto Chojnice ZDW Gdańsk ZDW Gdańsk Miasto Chojnice ZDW Gdańsk GDDKiA Gdańsk	**W„AB”** **W„B”** **W„AB”** **W„B”**
8.	Podejmowanie działań dla powiększenia powierzchni Parku Narodowego „Bory Tucholskie” w kierunku południowym i wschodnim, zgodnie z dokumentacją do planu ochrony Parku, w celu utrzymania i zwiększenia spójności przestrzennej obszaru chronionego i realizacji wszystkich celów ochrony ekosystemów, wyznaczonych w tym planie.	Park Narodowy „Bory Tucholskie” SWP	**W„B”**

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY KOŚCIERZYNY

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Kościerzyna* obejmuje miasto Kościerzyna oraz gminę wiejską Kościerzyna;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 327 km^2, zamieszkuje go ok. 39,3 tys. mieszkańców;
3) Pokrywa się w południowej części gminy Kościerzyna z *OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie.*

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– położenie w sieci infrastruktury TEN-T (linia kolejowa nr 201 planowana do modernizacji); – wolne tereny pod rozwój działalności produkcyjnej, w tym w „Kościerskiej Strefie Aktywności Gospodarczej"; – warunki do rozwoju branży drzewnej, budowlanej i niektórych gałęzi przemysłu o małej uciążliwości dla środowiska; – zasoby (w tym wód termalnych) i walory przyrodniczo-krajobrazowe oraz kulturowe, stwarzające podstawy rozwoju usług turystycznych, które w powiązaniu z funkcjonującym szpitalem tworzą podstawy rozwoju funkcji uzdrowiskowych; – warunki do rozwoju energetyki opartej na odnawialnych źródłach energii, głównie fotowoltaiki i pozyskiwania energii z biomasy i biogazu.	– niska mobilność mieszkańców, wynikająca z niedostosowania organizacji transportu zbiorowego do ich potrzeb; – odpływ kapitału ludzkiego do Trójmiasta; – niski poziom przedsiębiorczości oraz brak dużych podmiotów gospodarczych – istniejące podmioty nie są w stanie zapewnić wystarczającej liczby miejsc pracy; – niepełne wykorzystanie posiadanych zasobów, szczególnie dla rozwoju turystyki i innych obszarów działalności gospodarczej; – przekroczone normy zanieczyszczenia powietrza w mieście (głównie pyłem zawieszonym i benzo(a)pirenem).

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie spadkowi konkurencyjności ośrodka przez kształtowanie warunków dla rozwoju przedsiębiorczości oraz wykorzystanie szans, związanych z uruchomieniem funkcji uzdrowiskowych w oparciu o zasoby i walory środowiska przyrodniczego i istniejącą infrastrukturę zdrowia i rekreacji.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Kościerzyny, w tym:	Miasto Kościerzyna	**R**
	do 2020 roku:		
	1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki;	JST placówki edukacyjne pracodawcy	**W„AB"**
	2) rozwój bazy zdrowotnej i uzdrowiskowej na bazie Szpitala Specjalistycznego w Kościerzynie i w powiązaniu z okolicznymi obiektami turystycznymi (utworzenie ośrodka diagnostyki i leczenia chorób cywilizacyjnych oraz ośrodka długotrwałej opieki i rehabilitacji pozabiegowej), w tym realizacja projektów w zakresie ochrony zdrowia, przewidzianych w ZPT;	podmioty lecznicze	**W„AB"**
	3) rozwój „Kościerskiej Strefy Aktywności Gospodarczej" w Kościerzynie;	Miasto Kościerzyna	**R**
	po 2020 roku:		
	4) poszerzenie „Kościerskiej Strefy Aktywności Gospodarczej" na obszary potencjalnego suchego portu dla obsługi Portu Gdynia na terenie miasta Kościerzyny lub okolicy, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 201;	JST podmioty gospodarcze	**R**

	5) utworzenie uzdrowiska Kościerzyna.	samorządy gminne	**W„A”**
2.	Wyznaczenie w lokalnych dokumentach planistycznych stref ochrony uzdrowiskowej „B” i „C” wraz z określaniem dla nich zasad zagospodarowania, umożliwiających zapewnienie standardów określonych w przepisach szczególnych w zakresie funkcjonowania uzdrowiska.	Miasto Kościerzyna Gmina Kościerzyna	**W„A”**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.	samorządy gminne	**R**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego w Kościerzynie zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP, w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Miasto Kościerzyna	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**R**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:**		
	1) budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Kościerzynie;	Miasto Kościerzyna	**W„AB”**
	2) przebudowa linii kolejowej nr 201 (Gdynia Port - Kościerzyna - Bydgoszcz Główna) wraz z budową drugiego toru i elektryfikacją całej linii;	PKP PLK S.A.	**U**
	3) modernizacja linii kolejowej nr 211 (Kościerzyna-Lipusz).	PKP PLK S.A.	**W„B”**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr A1 (Pruszcz Gdański, Tczew): **do 2020 roku:**		
	1) budowa obwodnicy miasta Kościerzyna w ciągu drogi nr 20;	GDDKiA Gdańsk	**U**
	2) rozbudowa i przebudowa drogi nr 221 na odcinku granica Gdańska - Nowa Karczma;	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	3) rozbudowa i przebudowa drogi nr 235 Korne – Chojnice;	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	po 2020 roku:		
	4) budowa obwodnicy wschodniej miasta Kościerzyna w ciągu drogi nr 214.	ZDW Gdańsk Miasto Kościerzyna	**W„AB”**
8.	Podejmowanie działań w zakresie wdrażania rozwiązań gospodarki niskoemisyjnej, w tym w zakresie transportu zbiorowego, niskiej emisji, rozwoju dystrybucyjnej sieci gazowej i produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych.	JST	**R**

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY KWIDZYNA

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Kwidzyna* obejmuje miasto Kwidzyn oraz gminy wiejskie Gardeja, Kwidzyn, Sadlinki;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 534 km^2, zamieszkuje go ok. 64,2 tys. mieszkańców.
3) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (gm. Gardeja) z *OF Wschodnie Powiśle.*

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– dobra dostępność transportowa do Trójmiasta; – powiązania funkcjonalne z Grudziądzem; – zasoby i walory przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe (w tym rzeki Wisły i Liwy), sprzyjające rozwojowi turystyki krajoznawczej, żeglarstwa i kajakarstwa; – silny rdzeń obszaru, będący wiodącym ośrodkiem gospodarczym Powiśla ze stabilną i zdywersyfikowaną bazą ekonomiczną (branże: papiernicza, elektroniczna, spożywcza i drzewna); – obecność dużych podmiotów gospodarczych z sektora nowoczesnych technologii (w tym firm z udziałem kapitału zagranicznego); – infrastruktura Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego; – korzystne warunki do rozwoju odnawialnych źródeł energii oraz przedsiębiorstw z branży energetyki odnawialnej; – dostępność terenów inwestycyjnych, w tym w ramach PSSE.	– niedostateczny poziom wyposażenia w infrastrukturę umożliwiającą wykorzystanie potencjału dla rozwoju rekreacji i turystyki; – niski poziom indywidualnej przedsiębiorczości; – odpływ wysoko wykwalifikowanej kadry; – niska mobilność mieszkańców, wynikająca ze słabej organizacji transportu zbiorowego, w tym braku integracji środków transportu publicznego; – niedostateczny stan infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym brak obwodnicy wschodniej Kwidzyna, skutkujący dużym obciążeniem ruchem tranzytowym w centrum miasta; – liczne obszary zdegradowane wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych, w tym w Kwidzynie i w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 28 państwowych gospodarstw rolnych).

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom odpływu kapitału ludzkiego przez wykorzystanie profilu przemysłowego miasta i istniejącej infrastruktury Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego do ukształtowania szerokiego klastra rozwoju odnawialnych źródeł energii.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Kwidzyna, w tym: **do 2020 roku:** 1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym i wyższym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.	Miasto Kwidzyn JST placówki edukacyjne pracodawcy	**R** **W„AB”**
2.	Tworzenie warunków przestrzennych i instytucjonalnych dla rozwoju klastra energii odnawialnej oraz rozwoju mikro i małych przedsiębiorstw (m.in. jako alternatywy w przypadku wycofania się dużych firm dominujących na rynku pracy obszaru), w tym: **po 2020 roku:** 1) rozbudowa Kwidzyńskiego Parku Przemysłowo-Technologicznego.	samorządy gminne podmioty gospodarcze Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny	**R** **W„A”**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej	samorządy gminne	R

	przestrzeni, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca, w tym: 1) zagospodarowanie rekreacyjne zbiornika małej retencji na rzece Liwie.	Miasto Kwidzyn	**W„AB”**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego Kwidzyna, zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Miasto Kwidzyn	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich, w szczególności tych, w których funkcjonowały państwowe gospodarstwa rolne, w tym rewitalizacja zdegradowanych osiedli mieszkaniowych i ponowne wykorzystanie terenów poprodukcyjnych na cele gospodarcze.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:** 1) budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Kwidzynie; 2) modernizacja linii kolejowej nr 207 na odcinku (Grudziądz – Malbork).	Miasto Kwidzyn Powiat Kwidzyn PKP PLK S.A.	**W„AB”** **U**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr A-1 (Gniew) i S-7 (Nowy Dwór Gdański, Pasłęk Północ, Małdyty i Ostróda Północ): **do 2020 roku:** 1) rozbudowa drogi nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty; **po 2020 roku:** 2) budowa obwodnicy wschodniej miasta Kwidzyna w ciągu drogi nr 55.	ZDW Gdańsk GDDKiA Gdańsk	**U** **W„AB”**
8.	Rozwój infrastruktury przesyłowej dla podłączenia nowych źródeł energii odnawialnej oraz możliwości zwiększenia mocy wytwórczej w elektrociepłowni w Kwidzynie.	samorządy gminne PSE S.A. ENERGA S.A.	**R**

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY LĘBORKA

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Lęborka* obejmuje miasto Lębork oraz gminy wiejskie Łęczyce i Nowa Wieś Lęborska;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 521 km^2, zamieszkuje go ok. 60,9 tys. mieszkańców;
3) Istotny wpływ na specyfikę Obszaru może wywrzeć podjęcie decyzji o lokalizacji i budowie w regionie elektrowni jądrowej.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– położenie w potencjalnej funkcjonalnej strefie obszaru metropolitalnego; – korzystne położenie względem przebiegu DK nr 6, w przyszłości S-6 oraz DW nr 214; – funkcjonujący szpital powiatowy w Lęborku, stanowiący o możliwościach rozwoju specjalizacji względem metropolii w zakresie usług zdrowotnych i rehabilitacyjnych dla seniorów (geriatria i rehabilitacja); – potencjalne tereny inwestycyjne w Lęborku, w tym	– położenie „w cieniu” obszaru metropolitalnego; – niewykorzystany potencjał położenia w korytarzu infrastrukturalnym sieci TEN-T; – wąski rynek pracy, niskie zainteresowanie inwestorów zewnętrznych; – chaos urbanistyczny wynikający z rozpraszania zabudowy poza granice miasta Lębork na obszary sąsiednie; – niekorzystne zmiany demograficzne – starzenie się społeczeństwa, ale także problem „zasysania” ludzi

w ramach SSSE oraz na obszarach popegeerowskich pod działalność przemysłową, składową i rozwój rzemiosła; – wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe.	młodych przez Trójmiasto; – liczne obszary zdegradowane wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych, w tym w Lęborku i w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowały 24 państwowe gospodarstwa rolne).

Wyzwanie rozwojowe:

Wykorzystanie renty położenia dla wzrostu konkurencyjności poprzez reindustrializację struktury gospodarki oraz wykorzystanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych do rozwoju usług leczniczych i zdrowotnych dla osób starszych.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Lęborka, w tym: **do 2020 roku:**	Miasto Lębork	**R**
	1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki;	JST placówki edukacyjne pracodawcy	**W„AB”**
	2) rozwój sektora usług tzw. *srebrnej gospodarki* w zakresie specjalistycznych usług leczniczych i zdrowotnych w zakresie rehabilitacji oraz innych usług prozdrowotnych adresowanych do osób starszych, w tym realizacja projektów w zakresie ochrony zdrowia, przewidzianych w ZPT.	podmioty lecznicze	**W„AB”**
2.	Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przetwórstwa rolno-spożywczego) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych i usługowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„AB”**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.	samorządy gminne	**R**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych, w tym: **do 2020 roku:**	Miasto Lębork	**W„AB”**
	1) realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego w Lęborku, zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.		
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich, w szczególności tych, w których funkcjonowały państwowe gospodarstwa rolne, w tym rewitalizacja zdegradowanych osiedli mieszkaniowych i ponowne wykorzystanie terenów poprodukcyjnych na cele gospodarcze.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:**		
	1) budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Lęborku;	Miasto Lębork Powiat Lęborski	W„AB”
	2) przebudowa linii kolejowej nr 202 (Gdynia Chylonia - Słupsk) wraz z budową drugiego toru;	PKP PLK S.A.	U
	3) modernizacja linii kolejowej nr 229 (Lębork – Łeba); **po 2020 roku:**	PKP PLK S.A.	W„B”
	4) modernizacja linii kolejowej nr 229 (Kartuzy – Lębork).	PKP PLK S.A.	W„B”

7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drodze nr S-6: **do 2020 roku:**		
	1) budowa drogi ekspresowej nr S6 (Słupsk – Gdańsk);	GDDKiA Gdańsk	U
	2) budowa obwodnicy wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214.	ZDW Gdańsk Miasto Lębork	W„AB”

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY MALBORK - SZTUM

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Malbork-Sztum* obejmuje miasto Malbork, gminy miejsko-wiejskie Sztum i Nowy Staw oraz gminy wiejskie Malbork i Stare Pole;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 492 km^2, zamieszkuje go ok. 74,9 tys. mieszkańców;
3) Zasięg obszaru, za wyjątkiem gminy miejsko-wiejskiej Sztum, zawiera się w *OF Żuławy*.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– położenie w potencjalnej funkcjonalnej strefie obszaru metropolitalnego; – unikalne na skalę światową dziedzictwo kulturowe Zespołu Zamkowego w Malborku oraz na skalę krajową zamku w Sztumie, powiązane z ofertą turystyczną Żuław i Powiśla; – wysokie walory przyrodniczo–krajobrazowe, w tym urozmaicona sieć hydrograficzna; – dobra zewnętrzna dostępność komunikacyjna oraz bliskość Trójmiasta i Obwodu Kaliningradzkiego; – dostępność atrakcyjnych terenów inwestycyjnych, w tym w ramach PSSE.	– położenie „w cieniu” obszaru metropolitalnego; – niewykorzystany potencjał położenia w korytarzu infrastrukturalnym sieci TEN-T; – słabo rozwinięta baza hotelowa i gastronomiczna, wynikająca z braku co najmniej dwudniowej, sieciowej, kompleksowej i całorocznej oferty turystycznej, w tym dla klienta biznesowego; – zbyt mała przepustowość niektórych odcinków dróg, tzw. „wąskie gardła” w Malborku, Sztumie i Nowym Stawie; – funkcjonujące lotnisko wojskowe w Królewie Malborskim; – niewystarczający dostęp do sieci wodociągowych i kanalizacyjnych oraz oczyszczalni ścieków na terenach wiejskich; – zagrożenie powodziowe; – utrzymujące się niekorzystne trendy demograficzne (starzejące się społeczeństwo, ujemne saldo migracji); – pogłębiające się wysokie i długotrwałe bezrobocie; – liczne obszary zdegradowane wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych, w tym w miastach oraz w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowały 34 państwowe gospodarstwa rolne).

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z niekorzystną sytuacją demograficzną i wysokim bezrobociem poprzez wykorzystanie potencjałów dla aktywizacji społeczno-gospodarczej, wynikających z unikatowego dziedzictwa kulturowego i krajobrazowego obszaru oraz reindustrializację struktury gospodarki.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych w Malborku, Nowym Stawie i Sztumie, w tym: **do 2020 roku:**	Miasto Malbork Gmina Nowy Staw Gmina Sztum	R
	1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki;	JST placówki edukacyjne pracodawcy	W„AB”
	2) utworzenie Szpitalnego Oddziału Ratunkowego (wraz z budową lądowiska dla potrzeb szpitala powiatowego) w Sztumie;	Wojewoda Pomorski podmiot leczniczy	**U**
	3) realizacja projektów w zakresie ochrony zdrowia, przewidzianych w ZPT;	podmioty lecznicze	W„AB”
	4) rozwój Centrum Sportowo-Rekreacyjnego w Sztumie - modernizacja stadionu wraz z otoczeniem;	Gmina Sztum	W„A”
	5) budowa infrastruktury w parkach inwestycyjnych w Malborku i w Sztumie; **po 2020 roku:**	Miasto Malbork Gmina Sztum	W„A”
	6) budowa całorocznego ośrodka sportu i rekreacji na terenach poprzemysłowych w Nowym Stawie.	Gmina Nowy Staw	W„A”
2.	Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysłu spożywczego i przetwórstwa rolno-spożywczego) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych i usługowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	W„A”
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca, w tym: **do 2020 roku:**	samorządy gminne	R
	1) w obrębie zabytkowego centrum Nowego Stawu;	Gmina Nowy Staw	**W„A”**
	2) w ramach rewaloryzacji parków miejskich w Sztumie i w Malborku.	Miasto Malbork Gmina Sztum	**W„A”**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych w Malborku, Nowym Stawie oraz Sztumie, zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionymi z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Miasto Malbork Gmina Nowy Staw Gmina Sztum	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich, w szczególności tych, w których funkcjonowały państwowe gospodarstwa rolne, w tym rewitalizacja zdegradowanych osiedli mieszkaniowych i ponowne wykorzystanie terenów poprodukcyjnych na cele gospodarcze.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:**		
	1) modernizacja linii kolejowej nr 207 (na odcinku Grudziądz – Malbork).	PKP PLK S.A.	**U**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr A1 i S7:		

	do 2020 roku: 1) rozbudowa drogi nr 515 na od granicy miasta Malborka do granicy województwa; **po 2020 roku:** 2) budowa obwodnicy Malborka w ciągu drogi nr 22.	ZDW Gdańsk GDDKiA Gdańsk	**W„B”** **W„AB”**
8.	Rozwój infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej, w szczególności markowych produktów turystycznych konkurencyjnych na rynku europejskim, wydłużających czas pobytu w województwie:	JST podmioty gospodarcze	**R**
	1) nadanie nowych funkcji i wyeksponowanie północnych i północno-zachodnich terenów Zespołu Zamkowego w Malborku, Letniej Rezydencji Wielkiego Mistrza Zakonu Krzyżackiego w Sztumie (stworzenie innowacyjnego centrum historii i kultury), rewitalizację otoczenia zamku w Malborku i Szkoły Łacińskiej w Malborku;	Miasto Malbork Gmina Sztum Muzeum Zamkowe w Malborku	**W„AB”**
	2) budowa Wiślanej Trasy Rowerowej (międzynarodowej nr 2) wraz z trasami dojazdowym;	JST	**U**
	3) budowa trasy rowerowej łączącej Rowerowy Szlak Zamków Polski Północnej (międzyregionalnej nr 12) z Wiślaną Trasą Rowerową (międzynarodowej nr 2);	samorząd gminny	**R**
	4) zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej na Nogacie;	Miasto Malbork Gmina Nowy Staw Gmina Stare Pole	**U**
	5) stworzenie oferty turystyki wodnej na obszarze Pętli Żuławskiej, w tym rozbudowa przystani „Park Północny” w Malborku i budowa przystani dla barek mieszkalnych (*houseboatów*) w Malborku.	Miasto Malbork	W„AB”
9.	Uwzględnianie w dokumentach planistycznych oraz decyzjach administracyjnych (miasto Malbork oraz gminy Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Nowy Staw i Stare Pole) priorytetu ochrony walorów krajobrazu kulturowego ekspozycji i otoczenia obiektu UNESCO – Zamku Krzyżackiego w Malborku (projektowane strefy ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego).	samorządy gminne	W„A”

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY SŁUPSK-USTKA

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Słupsk-Ustka* obejmuje miasta Słupsk (ośrodek rangi regionalnej) i Ustka, gminy wiejskie Damnica, Dębnica Kaszubska, Kobylnica, Słupsk i Ustka;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 1.244 km^2, zamieszkuje go ok. 161,4 tys. mieszkańców;
3) Obszar pokrywa się częściowo (m. Ustka i gm. Ustka) z *OF Strefa Przybrzeżna*;
4) Obszar pokrywa się (gm. Damnica, gm. Dębnica Kaszubska) z *OF Środkowe Pomorze.*

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– położenie w strefie nadmorskiej, umożliwiające rozwój gospodarki morskiej, turystyczno-uzdrowiskowej i energetyki odnawialnej; – dobrze rozwinięta infrastruktura energetyczna, umożliwiająca przyłączanie instalacji energetyki odnawialnej; – silne powiązanie funkcjonalne wewnątrz układu Słupsk - Ustka; – korzystne położenie względem przebiegu DK nr 6 (w przyszłości S-6) i nr 21, oraz DW nr 210, nr 213; – planowana modernizacja linii kolejowej nr 202;	– niezadowalający stan infrastruktury drogowej i kolejowej oraz niska zewnętrzna dostępność transportowa obszaru, w szczególności portu w Ustce, stanowiące bariery dla rozwoju funkcji gospodarczych (turystycznej, przeładunkowej i przemysłowej); – brak północno-wschodniego obejścia m. Słupska; brak przeprawy mostowej przez rz. Słupię w zachodniej, rozbudowującej się części miasta; – utrzymujące się niekorzystne trendy demograficzne (starzejące się społeczeństwo, ujemne saldo migracji); – brak wykwalifikowanych pracowników - szczególnie o

– rozwój słupskiego ośrodka akademickiego; – działalność Słupskiego Inkubatora Technologicznego oraz pracowni specjalistycznych: Automatyki, Robotyki i Systemów Wizyjnych oraz Odnawialnych Źródeł Energii, umożliwiające współpracę biznesu z instytucjami naukowo-badawczymi; – rozpoznawalne w skali krajowej produkty turystyczne: *Kraina w Kratę*, Dolina Charlotty, uzdrowisko Ustka; – szeroka oferta wolnych terenów inwestycyjnych zwłaszcza SSSE; – funkcjonowanie portu w Ustce; – wysoki poziom indywidualnej przedsiębiorczości; – budowa i funkcjonowanie bazy obrony przeciwrakietowej w Redzikowie.	kierunkach technicznych; – brak wiodących podmiotów gospodarczych; – liczne obszary zdegradowane, wymagające podjęcia działań rewitalizacyjnych, w tym w miastach oraz w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 89 państwowych gospodarstw rolnych); – wysokie i długotrwałe bezrobocie na obszarach wiejskich; – ograniczenia w użytkowaniu terenów wokół projektowanej bazy obrony przeciwrakietowej w Redzikowie.

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom związanym z peryferyzacją, suburbanizacją i niekorzystnymi trendami demograficznymi obszaru, poprzez wzmocnienie sektora usług publicznych, w szczególności kultury i szkolnictwa wyższego w Słupsku, rewitalizację obszarów zdegradowanych, reindustrializację struktury gospodarki oraz dalszy rozwój funkcji turystycznych, uzdrowiskowych, a także rolnictwa.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Słupska i Ustki jako węzłów komplementarnego układu bipolarnego, w tym:	Miasto Słupsk Miasto Ustka	**R**
	do 2020 roku:		
	1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym i wyższym (Słupski Ośrodek Akademicki), w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki;	JST Akademia Pomorska w Słupsku placówki edukacyjne pracodawcy	**W„AB”**
	2) rozwój bazy zdrowotnej na bazie szpitali wojewódzkich w Słupsku oraz realizacja projektów w zakresie ochrony zdrowia, przewidzianych w ZPT;	podmioty lecznicze	**W„AB”**
	3) rozwój funkcji kultury, w tym:	Miasto Słupsk instytucje kultury	**R**
	do 2020 roku:		
	a) adaptacja zabytkowych spichlerzy i ich otoczenia w Słupsku na potrzeby Muzeum Pomorza Środkowego (przestrzeń ekspozycyjna dla kolekcji dzieł Stanisława Ignacego Witkiewicza, magazyn muzealny, biblioteka z czytelnią, sale: konferencyjno-kinowa, warsztatowo-edukacyjna i wernisażowa oraz pracownia konserwatorska),	Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku	**U**
	b) budowa Centrum Nadmorskiej Kultury Regionalnej w Ustce,	Miasto Ustka	**W„A”**
	po 2020 roku:		
	c) budowa centrum muzyczno-teatralnego w Słupsku (nowej siedziby Polskiej Filharmonii *Sinfonia Baltica*);	Miasto Słupsk	**W„A”**
	4) wzmacnianie rangi Słupska w zakresie infrastruktury umożliwiającej organizację wydarzeń kulturalnych i sportowych o randze co najmniej regionalnej, m.in. budowa hali widowiskowo-sportowej w Słupsku.	Miasto Słupsk	**W„A”**

2.	Wielosektorowy rozwój gospodarki: 1) z uwzględnieniem nowych technologii, w szczególności w branżach: turystycznej, uzdrowiskowej, gospodarki morskiej, rybołówstwa i przetwórstwa rybnego oraz produkcji (produkcja i montaż urządzeń do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych, przetwórstwo tworzyw sztucznych, przemysł obuwniczy, przemysł motoryzacyjny, metalowy, meblarski); 2) z wykorzystaniem portu usteckiego, z uwzględnieniem funkcji: rybackiej, transportowej i przeładunkowej (z możliwością rozwoju jako zaplecza techniczno-serwisowego morskich farm wiatrowych) oraz turystycznej; 3) z udziałem produkcji energii odnawialnej, zwłaszcza wiatrowej, farm fotowoltaicznych (preferowanych na gruntach niższych klas bonitacyjnych), biogazowni (z zasadą ich lokalizowania w pobliżu występowania surowców i spełnienia wymogów środowiskowych); 4) z wykorzystaniem potencjału rolniczego do rozwoju gospodarki żywnościowej i w zakresie przetwórstwa rolno-spożywczego, z możliwością rozwijania rynku lokalnych produktów; 5) z uwzględnieniem specyficznych potrzeb starzejącego się społeczeństwa, w tym m.in. rozwój usług i infrastruktury zabezpieczającej opiekę nad osobami starszymi (*srebrnej gospodarki*).	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**R**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.	samorządy gminne	**R**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych w Słupsku oraz w Ustce, zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionymi z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Miasto Słupsk Miasto Ustka	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich, w szczególności tych, w których funkcjonowały państwowe gospodarstwa rolne, w tym rewitalizacja zdegradowanych osiedli mieszkaniowych i ponowne wykorzystanie terenów poprodukcyjnych na cele gospodarcze.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:**		
	1) budowa węzłów integracyjnych transportu zbiorowego w Słupsku i Ustce;	Miasto Słupsk Miasto Ustka Powiat Słupski	**W„AB”**
	2) przebudowa linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk wraz z budową drugiego toru;	PKP PLK S.A.	**U**
	3) przebudowa linii kolejowej nr 405 (Szczecinek - Ustka) wraz z elektryfikacją na odcinku Szczecinek-Słupsk.	PKP PLK S.A.	**U**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta: **do 2020 roku:**		
	1) budowa drogi ekspresowej nr S6 (Słupsk – Gdańsk);	GDDKiA Gdańsk	**U**
	2) rozbudowa drogi nr 203 na odcinku Ustka – granica województwa;	ZDW Gdańsk	**U**
	po 2020 roku:		

	3) budowa wschodniego obejście miasta Słupska - łącznika między drogą nr S6 a drogą nr 21.	Miasto Słupsk ZDW Gdańsk	**W„AB”**
8.	Podejmowanie działań mających na celu stworzenie warunków dla rozwoju lotnictwa cywilnego w Krępie Słupskiej, z uwzględnieniem ograniczeń w użytkowaniu terenów wokół bazy ochrony przeciwrakietowej w Redzikowie.	zarządca lotniska samorząd gminny samorząd powiatowy	**R**
9.	Rozwój całorocznej oferty turystycznej (w tym turystyka kwalifikowana) z wykorzystaniem wewnętrznych potencjałów, związanych z zasobami i walorami przyrodniczo-krajobrazowymi (nadmorskie położenie), bogatym wielokulturowym dziedzictwem oraz usługami uzdrowiskowymi, w tym: **do 2020 roku:** 1) budowa Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej w Ustce.	JST podmioty gospodarcze Miasto Ustka	**W„AB”**
10.	Podejmowanie działań służących poprawie funkcjonalności struktur przestrzennych zielonej infrastruktury w Słupsku (jak: planty, bulwary nadrzeczne) i wokół Słupska, wraz z łączącymi je klinami zieleni (rekultywacja, rewaloryzacja, restytucja, ochrona, pielęgnacja).	samorządy gminne	**W„AB”**

MIEJSKI OBSZAR FUNKCJONALNY STAROGARDU GDAŃSKIEGO

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *MOF Starogardu Gdańskiego* obejmuje miasto Starogard Gdański, gminy wiejskie Bobowo, Starogard Gdański i Zblewo;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 410 km^2, zamieszkuje go ok. 78,9 tys. mieszkańców.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– wysokie walory przyrodnicze i krajobrazowe stanowiące potencjał do rozwoju turystyki; – korzystne położenie transportowe względem Trójmiasta oraz infrastruktury sieci TEN-T (autostrada A1, linia kolejowa nr 203), stwarzające podstawy rozwoju gospodarczego; – obecność podmiotów gospodarczych z sektora nowoczesnych technologii; – funkcjonowanie podstrefy PSSE i Strefy Rozwoju Przedsiębiorczości w Starogardzie Gdańskim.	– nieefektywny układ drogowy w obszarze MOF (w tym brak obwodnicy drogi krajowej nr 22, zły stan techniczny części dróg); – organizacja transportu zbiorowego niedostosowana do potrzeb mieszkańców (m.in. niski stopień integracji środków transportu); – niedostateczny poziom wyposażenia w infrastrukturę umożliwiającą wykorzystanie potencjału dla rozwoju rekreacji i turystyki; – niedostateczny stopień uzbrojenia terenów inwestycyjnych.

Wyzwanie rozwojowe:

Tworzenie korzystnych warunków inwestycyjnych, w szczególności dla rozwoju funkcji produkcyjno-usługowych (w tym usług logistycznych) oraz wykorzystanie zasobów przyrodniczych i kulturowych dla rozwoju turystyki i rolnictwa.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Starogardu Gdańskiego, w tym: **do 2020 roku:** 1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki.	Miasto Starogard Gdański JST placówki edukacyjne pracodawcy	**R** **W„AB”**

2.	Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (logistyka, przetwórstwo rolno-spożywcze) przez wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych i usługowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**R**
3.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej, odpowiadającego na potrzeby mieszkańców i wzmacniającego tożsamość kulturową miejsca.	samorządy gminne	**R**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanego projektu rewitalizacyjnego w Starogardzie Gdańskim, zgodnie z zakresem określonym w gminnym programie rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	Miasto Starogard Gdański	**W„AB”**
5.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich.	samorządy gminne	**R**
6.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **do 2020 roku:** 1) budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim; 2) przebudowa linii kolejowej nr 203 (na odcinku Tczew - Łąg Wschód) wraz z elektryfikacją i budową łącznicy z linią kolejową nr 201; **po 2020 roku:** 3) przebudowa linii kolejowej nr 203 (na odcinku Chojnice - Łąg Wschód).	Miasto Starogard Gdański Powiat Starogradzki PKP PLK S.A. PKP PLK S.A.	**W„AB”** **U** **W„B”**
7.	Poprawa drogowej dostępności transportowej obszaru funkcjonalnego do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drodze nr A1: **do 2020 roku:** 1) rozbudowa dróg nr 222 i nr 229 na odcinku Starogard Gdański – Jabłowo – autostrada A1 węzeł „Pelplin”; 2) rozbudowa drogi nr 222 na odcinku Gdańsk – Starogard Gdański; **po 2020 roku:** 3) budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi nr 22.	ZDW Gdańsk ZDW Gdańsk GDDKiA Gdańsk	**U** **U** **W„AB”**
8.	Rozwój całorocznej oferty turystycznej (w tym turystyka kwalifikowana), z wykorzystaniem wewnętrznych potencjałów związanych z zasobami i walorami przyrodniczo-krajobrazowymi i kulturowymi, w tym: **do 2020 roku:** 1) urządzenie szlaku edukacji przyrodniczej na obszarze korytarza ekologicznego doliny Wierzycy.	JST podmioty gospodarcze samorządy gminne	**W„AB”**

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.2.

K.4.2. KOORDYNACJA POLITYKI PRZESTRZENNEJ NA OBSZARACH SZCZEGÓLNYCH ZJAWISK W SKALI MAKROREGIONALNEJ

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.2.:

4.2.1.	Zasada wzmacniania potencjałów wewnętrznych wynikających ze specyfiki położenia i charakteru obszaru, decydujących o konkurencyjności.	**W„AB”**
4.2.2.	Zasada ograniczenia antropopresji, nasilającej się wskutek zwiększonego ruchu turystycznego i związanego z nim zagospodarowania przestrzennego.	**W„A”**
4.2.3.	Zasada przeciwdziałania ograniczeniu funkcji obszarów szczególnego zagrożenia powodzią oraz korytarzy ekologicznych.	**R**
4.2.4.	Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury właściwej dla danego obszaru.	**W„A”**
4.2.5.	Zasada kształtowania przestrzeni publicznych miast i wsi z wykorzystaniem potencjału nadwodnego (nadmorskiego/nadrzecznego/nadjeziornego) położenia.	**W„A”**
4.2.6.	Zasada kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu spełniającego współczesne wymogi użytkowe, jednocześnie nawiązującego do lokalnej tradycji w sposób pozwalający na jej świadome kontynuowanie i jednoznaczne odczytanie (stosowanie wzorców uwzględniających w szczególności: intensywność zabudowy historycznej zlokalizowanej w sąsiedztwie, zasady podziału na działki oraz rozplanowania zabudowy na działce, wielkość i proporcje budynków, kształty dachów).	**W„A”**

OBSZAR FUNKCJONALNY STREFA PRZYBRZEŻNA

Specyfika terytorialna:

1) W skład strefy wchodzą miasta: Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Puck i Ustka, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański i Władysławowo oraz wiejskie: Choczewo, Gniewino, Kosakowo, Krokowa, Puck, Smołdzino, Stegna, Sztutowo, Ustka i Wicko. Do obszaru dołączono również gminę Główczyce, położoną częściowo w granicach Słowińskiego Rezerwatu Biosfery (SRB), aby nie tworzyć odrębnego obszaru funkcjonalnego dla SRB o wyraźnej specyfice nadmorskiej. W skład obszaru wchodzą także Gdańsk, Gdynia i Sopot, jednak z uwagi na stopień szczegółowości *Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot*, odstąpiono od ujmowania ich specyfiki w ramach obszaru funkcjonalnego Strefa Przybrzeżna;
2) Powierzchnia obszaru funkcjonalnego wynosi 2.581 km^2, zamieszkuje ją 175,9 tys. osób[242]. Średnia gęstość zaludnienia kształtuje się od 13 (gm. Smołdzino) do 2.389 os./km^2 (m. Puck);
3) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (miasto Krynica Morska, gminy Stegna i Sztutowo) z *OF Żuławy* oraz częściowo z *Obszarem Funkcjonalnym Rozwoju Energetyki Jądrowej* (gminy Choczewo, Gniewino i Krokowa);
4) *OF Strefa Przybrzeżna* posiada swą kontynuację na terenie województw warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego;
5) Strefa Przybrzeżna położona jest na styku środowiska morskiego i lądowego. Wrażliwy system przyrodniczy zmienia się wskutek rosnącej intensywności użytkowania obszarów przybrzeżnych, a także działalności gospodarczej prowadzonej na morzu. Na znacznej powierzchni obszarów przybrzeżnych postępuje proces przekształcania przestrzeni naturalnej w zurbanizowaną, głównie na cele usług turystyki. W odwrocie jest natomiast tradycyjna funkcja gospodarcza i kulturowa obszaru przybrzeżnego - rybołówstwo kutrowe i łodziowe, które podlega coraz bardziej restrykcyjnym ograniczeniom, wynikającym z kurczących się zasobów biosfery Bałtyku. Tę funkcję należałoby jednak zachować i chronić jako ważny element tożsamości kulturowej oraz walor turystyczny i krajobrazowy wysokiej rangi;

[242] Wartości nie uwzględniają Gdańska, Gdyni i Sopotu.

6) W ostatnich latach zmniejsza się powierzchnia terenów zajmowanych na potrzeby obronności kraju. Są one przekazywane i przejmowane przez użytkowników prywatnych. W obszarze przybrzeżnym są to tak duże powierzchnie gruntów i lasów, że ich nowe zagospodarowanie rodzi zarówno szanse, jak i poważne zagrożenia;
7) W obszarze przybrzeżnym rośnie znaczenie funkcji ochronnej. Wskutek tego w coraz większym stopniu ograniczana jest produkcyjna gospodarka leśna i intensywne rolnictwo. Leśnictwo staje się elementem racjonalnej ochrony zasobów wód konsumpcyjnych i gleb nadmorskich o najniższej przydatności rolniczej oraz ochrony wybrzeży przed erozją morską.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– unikatowe zasoby przestrzeni wynikające z nadmorskiego położenia; – istnienie wielofunkcyjnych małych portów i przystani morskich; – sąsiedztwo największych ośrodków miejskich w województwie; – bliskość krajów skandynawskich i Obwodu Kaliningradzkiego Federacji Rosyjskiej; – istniejące uzdrowiska Ustka i Sopot; – istnienie Słowińskiego Parku Narodowego wraz z obszarem Światowego Rezerwatu Biosfery, dwóch parków krajobrazowych oraz obszarów chronionego krajobrazu; – obecność istotnych międzynarodowych tras rowerowych oraz transeuropejskich dróg wodnych; – zróżnicowane dziedzictwo kulturowe, w tym kultury technicznej; – wysoka wietrzność w pasie nadmorskim, dobre nasłonecznienie; – udokumentowane zasoby surowców kopalnych leczniczych i energetycznych; – dobrze rozwinięta infrastruktura turystyczna, w tym dla turystyki wodnej; – znaczące zasoby wartościowej przestrzeni rolniczej; – zasób atrakcyjnych terenów przyportowych; – dobrze rozwinięta infrastruktura komunalna na większości obszaru.	– brak przesądzeń w zakresie decyzji lokalizacyjnych dotyczących potencjalnej budowy pierwszej polskiej elektrowni jądrowej; – brak spójnej i konsekwentnej polityki przestrzennej w poszczególnych gminach oraz w skali obszaru funkcjonalnego; – niewielkie zasoby kapitałowe mieszkańców, bierność gospodarcza (głownie zachodnia i wiejska część obszaru); – sezonowość gospodarki, krótki okres użytkowania istniejącego zainwestowania; – wrażliwość środowiska nadmorskiego na presję antropogeniczną i zachodzącą wskutek naturalnych procesów; – eklektyczna i bezstylowa zabudowa, w znacznej części obca tradycji bałtyckiej i lokalnej; – na części obszaru brak zagospodarowanych przestrzeni publicznych najwyższej jakości – bulwarów nadmorskich, kanałów portowych; tymczasowość znacznej części zainwestowania; – znaczące powierzchnie obszaru zagrożone wystąpieniem powodzi (w tym odmorskiej); niektóre miejscowości położone na odcinkach brzegu zagrożonych silną abrazją; – niedostosowanie systemu transportu lądowego, w tym infrastruktury drogowej i kolejowej, do sezonowych szczytów przewozowych; – niekorzystne współczynniki ruchu naturalnego i migracji ludności; – niedostosowanie infrastruktury komunalnej do sezonowych wahań poborów wody i energii oraz zrzutów ścieków; – słabo rozwinięta infrastruktura kultury, szczególnie tzw. kultury wysokiej.

Wyzwanie rozwojowe:

Kształtowanie całorocznej atrakcyjności turystycznej Strefy Przybrzeżnej przez ochronę i wykorzystanie zasobów i walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych obszaru oraz poprawę jego dostępności i obsługi transportowej.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.2.7. Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania obszarów nadmorskich do zagrożeń stabilności brzegu morskiego, w tym wynikających z naturalnych procesów abrazji morza, podnoszenia się jego poziomu oraz powodzi odmorskiej. **W„A”**

4.2.8. Zasada ochrony naturalnych i antropogenicznych walorów krajobrazowych oraz zapewniania warunków **W„A”**

kontynuacji zabudowy o skali i intensywności typowej dla krajobrazu nadmorskiego.

4.2.9.	Zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy i użytkowania rekreacyjnego do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych.	**W„A”**
4.2.10.	Zasada unikania lokalizowania intensywnej zabudowy pensjonatowej na niewielkich działkach poprzez ustalanie ekologicznych standardów zabudowy i zagospodarowania.	**W„A”**
4.2.11.	Zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) i ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz na terenach koncentracji zainwestowania turystycznego, z preferencjami dla zabudowy mieszkaniowo-usługowej.	**W„A”**
4.2.12.	Zasada uwzględniania potrzeb i preferencji stałych mieszkańców Strefy Przybrzeżnej w działaniach podnoszących atrakcyjność całorocznej oferty turystycznej.	**R**
4.2.13.	Zasada uwzględniania przy planowaniu rozwiązań komunikacyjnych, w szczególności na obszarach mierzejowych, sezonowego wzrostu natężenia ruchu oraz możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej, w tym transportu zbiorowego.	**W„AB”**
4.2.14.	Zasada stosowania w stosunku do miast i obszarów intensywnie zabudowanych rozwiązań spowalniających ruch samochodowy i preferujących ruch pieszy i rowerowy.	**R**
4.2.15.	Zasada uwzględniania polityki parkingowej w projektowaniu rozwiązań transportowych, w szczególności roli parkingów buforowych na obrzeżach miejscowości turystycznych, zwłaszcza na obszarach mierzejowych.	**W„AB”**
4.2.16.	Zasada priorytetu dla wdrażania rozwiązań niskoemisyjnych i nieemisyjnych w rozwoju infrastruktury komunalnej, w tym z zakresie transportu zbiorowego, zwłaszcza w miejscowościach uzdrowiskowych, potencjalnie uzdrowiskowych i na obszarach mierzejowych.	**R**
4.2.17.	Zasada uwzględniania w planowaniu zagospodarowania przestrzennego potrzeb utrzymania i rozwoju funkcji portowych, w tym w szczególności tam, gdzie to wynika ze specyfiki portu funkcji przemysłowej, przeładunkowej, rybołówstwa lub turystyki.	**W„A”**
4.2.18.	Zasada stosowania przy planowaniu sieci i urządzeń wodociągowych rozwiązań w zakresie poboru wód z udokumentowanych zasobów, ograniczających podciąganie wód morskich oraz zasolonych wód głębinowych, w tym lokalizowania dużych ujęć wody poza obszarem występowania tych zjawisk.	**R**

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Stworzenie perspektywicznej i całościowej wizji rozwoju i zagospodarowania przestrzennego Mierzei Helskiej i Wiślanej, a w szczególności wykonanie studium obsługi transportowej Półwyspu Helskiego.	JST	W„AB”
2.	Rozwój przestrzeni publicznych w miastach i miejscowościach: 1) podkreślających charakter nadmorski miejscowości (tzw. *waterfronty*) w oparciu o istniejącą tkankę miejską oraz dotąd niewykorzystane relacje przestrzenne portu z miastem i przystani morskich z miejscowościami, w tym: a) budowa mola w Ustce, b) budowa mola w Łebie; 2) odtwarzanie terenów zielonych oraz tworzenie nowych parków i skwerów, jako istotnych przestrzeni publicznych poprawiających warunki wypoczynku np.: a) budowa Nadmorskiego Parku Kuracyjnego w Ustce; 3) relokacja funkcji niedopasowanych do specyfiki miejsca, zwłaszcza na obszarach priorytetowych z punktu widzenia ochrony krajobrazu nadmorskiego i wartości kulturowych; 4) poprawa stanu i estetyki wejść na plaże przez realizację ciągów pieszych (np.	samorządy gminne	W„A”

	kładek nad wydmami), budowa infrastruktury sanitarnej w obszarach przyplażowych itp., dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych.		
3.	Rozwój funkcji uzdrowiskowych w Ustce oraz innych miejscowościach posiadających możliwości do utworzenia uzdrowiska: Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Jastrzębia Góra (gm. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Krynica Morska, Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna).	samorządy gminne	**W„A”**
4.	Wyznaczenie w lokalnych dokumentach planistycznych stref ochrony uzdrowiskowej „B” i „C” wraz z określaniem dla nich zasad zagospodarowania, umożliwiających zapewnienie standardów określonych w przepisach szczególnych w zakresie funkcjonowania uzdrowiska.	samorządy gminne	**W„A”**
5.	Rozwój spójnego systemu tras rowerowych oraz infrastruktury związanej z obsługą żeglarstwa (międzynarodowy szlak wodny wybrzeża Bałtyku i Zalewu Wiślanego) i kajakarstwa, w tym:		
	do 2020 roku:		
	1) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 (międzynarodowa nr 3) wraz z trasami dojazdowymi;	JST	**U**
	2) zagospodarowanie szlaków kajakowych na rzekach objętych przedsięwzięciem *Kajakiem przez Pomorze* (Pomorskie Szlaki Kajakowe): Łeba, Łupawa, Piaśnica, Reda, Słupia, Szkarpawa;	JST	**U**
	3) budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury żeglarskiej w portach i przystaniach morskich, w tym:		
	a) rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej i Zatoki Gdańskiej,	JST	**U**
	b) budowa Centrum Żeglarstwa Ziemi Słupskiej w Ustce,	Miasto Ustka	**W„AB”**
	po 2020 roku:		
	c) uzupełnienie sieci marin wybrzeża Bałtyku, w tym o lokalizację na odcinku Łeba – Władysławowo (odległość 33 Mm) z uwagi na niebezpieczeństwo braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych.	JST	**W„A”**
6.	Uporządkowanie, ochrona oraz ukierunkowanie ruchu turystycznego i rekreacyjnego w obszarach wrażliwych przyrodniczo (np. rejony wydm, obszary parków krajobrazowych, nadmorska strefa przyrodniczo-rekreacyjna) minimalizujące ich nadmierne obciążenie i dewaloryzację – wyznaczanie i oznakowanie wejść i szlaków, zagospodarowanie wybranych przestrzeni.	samorządy gminne urzędy morskie	**R**
7.	Budowa turystycznego przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim w Krynicy Morskiej - Piaskach obręb ewidencyjny Nowa Karczma.	JST MSWiA	**R**
8.	Poprawa obsługi transportowej miejscowości mierzejowych przez: organizację miejsc parkingowych w miejscowościach nadmorskich oraz dużych, zielonych parkingów u nasad Mierzei Helskiej i Wiślanej, powiązanych z węzłami integracyjnymi typu P&R i B&R, a także atrakcyjną ofertę transportu zbiorowego, w tym kolejowego.	JST	**W„AB”**
9.	Ograniczanie zanieczyszczeń powietrza oraz poprawa efektywności energetycznej i cieplnej w szczególności w uzdrowisku Ustka oraz potencjalnych miejscowościach uzdrowiskowych przez:	samorządy gminne	**R**
	1) rozbudowę systemu ciepła sieciowego z priorytetem podłączenia ciepłej wody;		
	2) budowę i modernizację kotłowni lokalnych;		
	3) wymianę źródeł ciepła na niskoemisyjne i nieemisyjne;		
	4) wykorzystanie odnawialnych źródeł ciepła i energii;		

	5) zwiększenie udziału paliw gazowych, osiągnięte przez budowę i rozbudowę sieci gazowniczej (docelowo gazyfikacja wszystkich gmin).		
10.	Rozwijanie systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych oraz oczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w tym w szczególności kontynuacja programu ochrony wód Zatoki Gdańskiej.	samorządy gminne	**R**
11.	Podejmowanie działań na rzecz powiększenia obszaru Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery, celem spełnienia kryteriów zawartych w Ramowym Statucie Światowej Sieci Rezerwatów Biosfery, optymalnie o powierzchnię przyległych do niego gmin, a minimalnie do granicy otuliny Słowińskiego Parku Narodowego.	Słowiński Park Narodowy	**W„B”**

OBSZAR FUNKCJONALNY ŻUŁAWY

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *OF Żuławy* na obszarze województwa pomorskiego obejmuje miasta: Gdańsk, Krynica Morska, Malbork, Pruszcz Gdański, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Stare Pole, Stegna, Suchy Dąb i Sztutowo;
2) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (miasto Gdańsk, Krynica Morska, gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański i gminy wiejskie Stegna i Sztutowo) z *OF Strefa Przybrzeżna*;
3) *OF Żuławy* posiada swą kontynuację na terenie województwa warmińsko-mazurskiego;
4) Powierzchnia obszaru wynosi 1.847 km^2, zamieszkuje go ok. 177,2 tys. tys. mieszkańców[243].

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– wysoka jakość środowiska przyrodniczego i atrakcyjność specyficznego krajobrazu; – korzystne położenie względem podstawowego układu transportowego regionu (S7); – najwyższa wartość rolniczej przestrzeni produkcyjnej w Polsce, sprzyjająca rozwojowi intensywnego rolnictwa; – dobry dostęp do usług wyższego rzędu (Trójmiasto i Elbląg); – gęsta, urozmaicona sieć hydrograficzna umożliwiająca rozwój turystyki wodnej – żeglarstwa; – zachowane specyficzne obiekty kultury materialnej, w tym kościoły, domy podcieniowe i obiekty hydrotechniczne; – istnienie udokumentowanych zasobów wód mineralnych i termalnych oraz innych zasobów leczniczych na Żuławach i Mierzei Wiślanej; – zachowana infrastruktura Żuławskiej Kolei Dojazdowej, stwarzająca warunki do rozwoju nowej oferty turystycznej; – dobre warunki do rozwoju wszelkich form energetyki odnawialnej; – unikalne na skalę światową dziedzictwo kulturowe Zespołu Zamkowego w Malborku oraz na skalę krajową zamku w Sztumie w powiązaniu z ofertą turystyczną Żuław i Powiśla.	– zagrożenia powodziowe; – trudne warunki do rozwoju pozarolniczych funkcji gospodarczych; – wysoki stopień chemizacji rolnictwa powodujący intensywne zarastanie kanałów melioracyjnych; – dobre warunki do lokalizacji siłowni wiatrowych, których realizacja może mieć negatywny wpływ na walory krajobrazowe; – wysoki poziom bezrobocia, degradacja społeczna obszaru, w tym niski poziom kapitału społecznego i ludzkiego; – niski poziom dostępności do podstawowych usług publicznych; – niedopasowana do specyfiki rynku pracy oferta edukacyjna na poziomie średnim, zwłaszcza w szkołach zawodowych; – niski stopień spójności transportowej obszaru wynikający ze złego stanu infrastruktury transportu; – występowanie niepokojącego zjawiska rozbieżności między realizowanym i planowanym profilem produkcji rolnej a naturalnymi możliwościami i predyspozycjami terenu określonymi w rolniczej regionalizacji Żuław, np. zmniejszenie areału trwałych użytków zielonych; – postępująca degradacja krajobrazu kulturowego, w tym wprowadzanie nowych podziałów geodezyjnych terenu, niedostosowanych i rażąco odbiegających od formy pierwotnego planu wsi, polderów, będących

[243] Wartości nie uwzględniają Gdańska.

przestrzenną wartością kulturową;
– pogłębiające się procesy depopulacji obszaru.

Wyzwanie rozwojowe:

Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe i ograniczanie emisji zanieczyszczeń do środowiska w celu wykorzystania szans rozwojowych, wynikających z unikatowych walorów krajobrazowych i kulturowych oraz korzystnego położenia względem układu transportowego poprawiającego dostępność zewnętrzną, jako silnych bodźców do rozwoju turystyki oraz prowadzenia zrównoważonej gospodarki rolnej i rybackiej, stanowiących podstawę bazy ekonomicznej obszaru.

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego:

4.2.19. Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania terenu na obszarach występowania do charakteru, skali i rodzaju zagrożeń naturalnych, w szczególności powodziowych. **W„A”**

4.2.20. Zasada ograniczania zabudowy na obszarach produkcji rolnej (zachowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej niezbędnej dla rozwoju rolnictwa) – przeciwdziałania urbanizacji sprzecznej z krajobrazową i przyrodniczą charakterystyką poszczególnych fragmentów obszaru (strefy krawędziowej, obszarów zurbanizowanych, Mierzei Wiślanej, obszarów polderowych). **W„A”**

4.2.21. Zasada utrzymania i ochrony zadrzewień śródpolnych jako wiatrochronów i elementów istotnych dla krajobrazu kulturowego oraz różnorodności biologicznej. **R**

4.2.22. Zasady ochrony panoram i dominant historycznych wsi o lokacji średniowiecznej. **W„A”**

4.2.23. Zasada ochrony dziedzictwa kulturowego i uwzględnienia walorów krajobrazowych przy lokalizowaniu stref inwestycyjnych przy węzłach drogowych w ciągu drogi ekspresowej S7. **W„A”**

4.2.24. Zasada ochrony przed lokalizacją siłowni wiatrowych i innych elementów znacząco wpływających na krajobraz przedpola najcenniejszych panoram obszaru, w tym w szczególności Zespołu Zamkowego w Malborku. **W„A”**

4.2.25. Zasada ochrony urozmaiconych form rozplanowania wsi, obrazujących rozwój cywilizacyjno-kulturowy Żuław, w tym w szczególności wsi: **W„A”**

1) owalnicowych - układ wydłużonego owalu (np. Marynowy, Ostaszewo, Stara Kościelnica, Tuja);
2) ulicowo-placowych – układ uwzględniający wydłużone wspólne wnętrze dla mieszkańców, tzw. „nawsie” (np. Cedry Wielkie, Steblewo oraz większość wsi na Żuławach Steblewskich, oraz najstarsze wsie na Wielkich Żuławach Malborskich);
3) ulicówek - siedliska rozlokowane wzdłuż jednej drogi (np. Kościeleczki, Trutnowy);
4) ulicówek jednostronnych (np. Krzywe Koło, Suchy Dąb);
5) ulicówek wodnych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż brzegu cieku (np. Tujsk);
6) ulicówek przywałowych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż drogi biegnącej przy wale przeciwpowodziowym (np. Pogorzała Wieś);
7) rzędowych oraz rzędowo-bagiennych - zabudowa ulokowana na sztucznym pagórku - „terpie” (np. Lubieszewo i Żuławki).

4.2.26. Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą terenów poprodukcyjnych (w tym popegeerowskich), w szczególności na potrzeby przetwórstwa rolno-spożywczego. **R**

4.2.27. Zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim[244]. **W„A”**

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty	Ranga

[244] Zgodnie z Rozporządzeniem nr 9/2003 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2003 r., zmienione Rozporządzeniem nr 4/2004 Wojewody Pomorskiego z dnia 16 marca 2004 r. Obecnie Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego proceduje zmiany przepisów w tym zakresie.

		odpowiedzialne za realizację	zapisów
1.	Budowa, przebudowa i odbudowa infrastruktury przeciwpowodziowej (wałów przeciwpowodziowych, kanałów ulgi, wrót sztormowych, stanowiska postojowego lodołamaczy itp.) w ramach pakietu inwestycji strategicznych planowanych do wdrożenia w I cyklu planistycznym Programu działań dla *Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły*.	RZGW Gdańsk Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych	**U**
2.	Utworzenie w Nowym Dworze Gdańskim centrum szkoleniowo-doradczego w zakresie ochrony przeciwpowodziowej.	RZGW Gdańsk uczelnie wyższe	**R**
3.	Odtwarzanie systemu zadrzewień przydrożnych i śródpolnych w celu ochrony i zwiększenia liczby pasów fitosanitarnych w celu zabezpieczenia przed erozją gleby.	samorządy gminne samorządy powiatowe	**R**
4.	Rozwój spójnego systemu tras rowerowych oraz infrastruktury związanej z obsługą żeglarstwa (Pętla Żuławska) i kajakarstwa, w tym: **do 2020 roku:**		
	1) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-9 (międzynarodowa nr 2) wraz z trasami dojazdowym;	JST	**U**
	2) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 wraz z trasami dojazdowymi;	JST	**U**
	3) zagospodarowanie szlaków kajakowych na rzekach objętych przedsięwzięciem *Kajakiem przez Pomorze* (Pomorskie Szlaki Kajakowe): Nogat, Martwa Wisła, Motława, Szkarpawa, Wielka Święta – Tuga, Wisła Królewiecka;	JST	**U**
	4) aktywizację międzynarodowych dróg wodnych E-70 i E-40 - rozwój oferty turystyki wodnej w obszarze Pętli Żuławskiej (etap II) przez przystosowanie sieci portów i przystani żeglarskich do zróżnicowanych wymagań turystów krajowych i zagranicznych.	JST	**U**
5.	Uwzględnianie w dokumentach planistycznych oraz decyzjach administracyjnych (miasto Malbork oraz gminy Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Nowy Staw i Stare Pole) priorytetu ochrony walorów krajobrazu kulturowego ekspozycji i otoczenia obiektu UNESCO – Zamku Krzyżackiego w Malborku (projektowane strefy ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego).	samorządy gminne	**W„A”**
7.	Ochrona dziedzictwa kulturowego (w szczególności hydrotechnicznego, obiektów mieszkalnych oraz przemysłu przetwórstwa płodów rolnych) poprzez: 1) kompleksową renowację obiektów i zespołów zabytkowych włączonych do stref konserwatorskich; 2) prowadzenie działań rewaloryzacyjnych pod kątem tworzenia atrakcyjnych ofert inwestycyjnych o charakterze gospodarczym i społecznym, w tym kulturotwórczym.	samorządy gminne	**W„A”**
8.	Realizacja obiektów o charakterze wystawienniczym, muzealnym, jak również skansenów (np. Żuław w m. Drewnica lub Żuławki), służących zachowaniu, ochronie i promocji dziedzictwa kulturowego Żuław, a także wzmocnienie roli funkcjonujących na tym obszarze instytucji kultury.	JST	**W„AB”**
9.	Poprawa obsługi transportowej atrakcyjną ofertą transportu zbiorowego, w tym kolejowego przez modernizację Żuławskiej Kolei Dojazdowej (kolei wąskotorowej) na odcinku Nowy Dwór Gdański – Stegna oraz na odcinku prawy brzeg Wisły - Sztutowo).	JST	**W„AB”**
10.	Podejmowanie działań mających na celu poprawę powiązań Portu w Elblągu z morzem, poprzez przebudowę lub modernizację drogi wodnej Szkarpawy (od Wisły do Zalewu Wiślanego).	RZGW Gdańsk Urząd Morski w Gdyni	**R**
11.	Poprawa dostępności transportowej Żuław przez przebudowę i modernizację układów drogowych:		

	do 2020 roku:		
	1) budowa drogi nr S7 (Warszawa – Gdańsk);	GDDKiA Gdańsk	**U**
	2) rozbudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska;	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	3) rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański.	ZDW Gdańsk	**W„B”**
12.	Rozwój systemów infrastruktury wodociągowej oraz systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych, w tym:		
	1) modernizacja Centralnego Wodociągu Żuławskiego;	samorządy gminne	**W„AB”**
	2) budowa i modernizacja oczyszczalni ścieków: Cedry Wielkie, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pszczółki, Suchy Dąb.	samorządy gminne	**U**

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.3.

K.4.3. WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO ZWIĄZANEGO ZE SZCZEGÓLNYMI WALORAMI PRZYRODNICZO-KULTUROWYMI I KRAJOBRAZOWYMI

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.3.:

4.3.1.	Zasada koordynacji planowania strategicznego i przestrzennego w obszarze funkcjonalnym w celu skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem.	**W„AB”**
4.3.2.	Zasada wzmacniania potencjałów wewnętrznych wynikających ze specyfiki położenia i charakteru obszaru, decydujących o konkurencyjności.	**W„A”**
4.3.3.	Zasada priorytetowego podejścia do ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu na obszarach atrakcyjnych dla rozwoju funkcji turystycznych i rekreacyjnych, zwłaszcza wokół większych zbiorników i cieków wodnych.	**W„A”**
4.3.4.	Zasada utrzymania i odtwarzania naturalnych ekosystemów stref brzegowych rzek i jezior oraz systemów wodno-błotnych – jako filtrów ograniczających spływ zanieczyszczeń powierzchniowych i gruntowych, a także powiększających naturalną retencję wód.	**W„A”**
4.3.5.	Zasada podporządkowania kierunków rozwojowych obszaru funkcjom:	**W„A”**
	1) ochronnym – w zakresie krajobrazów, ekosystemów, zróżnicowania gatunkowego i genetycznego oraz spójności przestrzennej korytarzy ekologicznych;	
	2) inwestycyjnym – sprzyjającym formom rozwoju gospodarczego i społecznego, które uznać można za zrównoważone (np. rozwijane w oparciu o endogeniczne zasoby przyrodniczo-kulturowe).	
4.3.6.	Zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy i użytkowania rekreacyjnego do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych.	**W„A”**
4.3.7.	Zasada zachowania ładu przestrzennego i spójności przestrzennej obszaru (zapobieganie rozpraszaniu zabudowy, rozwój urbanizacji w nawiązaniu do ukształtowanych układów osadniczych).	
4.3.8.	Zasada ograniczania rozwoju zabudowy:	**W„A”**
	1) na terenach rolniczych za wyjątkiem nowej zabudowy lokalizowanej w bezpośrednim nawiązaniu do istniejących skupisk zabudowy lub inwestycji związanych z koniecznością rozwoju gospodarstw rolnych;	
	2) w przebiegu istniejących korytarzy ekologicznych.	
4.3.9.	Zasada kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu spełniającego współczesne wymogi użytkowe, jednocześnie nawiązującego do lokalnej tradycji w sposób pozwalający na jej świadome kontynuowanie i jednoznaczne odczytanie (stosowanie wzorców uwzględniających w szczególności: intensywność zabudowy historycznej zlokalizowanej w sąsiedztwie, zasady podziału na działki oraz rozplanowania zabudowy na działce, wielkość i proporcje budynków, kształty dachów).	**W„A”**
4.3.10.	Zasada kontynuowania wzorców architektury i budownictwa, charakterystycznych dla obszaru i wykorzystanie w działaniach kształtujących przestrzeń.	**W„A”**
4.3.11.	Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury właściwej dla danego obszaru.	**W„A”**
4.3.12.	Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą, w szczególności w zakresie przetwórstwa leśnego, terenów zabudowy poprodukcyjnej, w tym przetwórstwa leśnego, tartaków oraz zbędnych baz maszyn i urządzeń leśnych.	**W„A”**
4.3.13.	Zasada wyposażenia wszystkich jednostek osadniczych w infrastrukturę ochrony wód i powierzchni ziemi, a w szczególności w lokalne lub zbiorcze sieci kanalizacji sanitarnej.	**W„A”**

ŚWIATOWY REZERWAT BIOSFERY „BORY TUCHOLSKIE”

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie* obejmuje w województwie pomorskim gminy miejsko-wiejskie Brusy i Czersk oraz gminy wiejskie Chojnice, Dziemiany, Karsin, Kościerzyna, Konarzyny, Lipusz i Stara Kiszewa;
2) *OF Światowego Rezerwatu Biosfery* jest planowany na terenie województwa kujawsko-pomorskiego;
3) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (północna część gminy Chojnice) z *MOF Chojnice-Człuchów*;
4) Powierzchnia obszaru wynosi 1.723 km^2, zamieszkuje go ok. 61,0 tys. mieszkańców;
5) *OF Światowego Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie* w 96,9% jest objęty formami ochrony przyrody.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe (w tym duże powierzchnie leśne i wodne – jeziora i rzeki o dobrym stanie wód – służące turystyce wodnej); – znaczące walory historyczno-kulturowe (regionalna wielokulturowość - borowiacka, kaszubska, kociewska); – światowa ranga obszaru (Światowy Rezerwat Biosfery UNESCO) pod względem przyrodniczo-krajobrazowym i turystycznym; – krajowa rozpoznawalność marki „Bory Tucholskie”; – rosnące zainteresowanie wykorzystaniem rekreacyjno-turystycznym; – duże zasoby leśne o relatywnie niskim reżimie ochrony przyrody – możliwość prowadzenia gospodarki leśnej; – duże zasoby wodne - relatywnie duży potencjał rozwoju rybactwa i przetwórstwa ryb słodkowodnych; – funkcjonujący sektor przetwórstwa leśnego i akwakultury.	– ograniczone możliwości lokalizacji działalności gospodarczej uwarunkowane reżimami ochronnymi; – niska jakość planowania lokalnego; – niedostosowanie organizacji transportu zbiorowego do potrzeb mieszkańców i turystów; – słabo rozwinięta infrastruktura turystyczna – w tym baza noclegowa; – niedostatecznie rozwinięta infrastruktura wodno-kanalizacyjna i gazowa; – dewaloryzacja potencjałów krajobrazowych i rekreacyjnych przez chaotyczny rozwój zabudowy; – brak kompleksowych działań związanych z rozwojem infrastruktury ochrony środowiska i utrzymujący się stan zanieczyszczenia wód; – brak dostrzegania szans rozwojowych, wynikających z założeń Programu UNESCO *MaB* - osiągnięcia trwałej równowagi pomiędzy celami zachowania różnorodności biologicznej, rozwoju zasobów ludzkich i utrzymania wartości kulturowych.

Wyzwanie rozwojowe:

Uporządkowanie zagospodarowania rekreacyjno-turystycznego, ograniczenie emisji zanieczyszczeń do środowiska w celu wzmocnienia szans rozwojowych wynikających z uznania światowej rangi walorów przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych obszaru, jako silnego bodźca do rozwoju aktywnej i pobytowej turystyki oraz prowadzenia zrównoważonej gospodarki leśnej i rybactwa jako podstaw bazy ekonomicznej obszaru.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wypracowanie konsensusu dotyczącego ograniczenia lokalizacji obiektów w strefie bliższej niż 100 m od linii brzegowej jezior przepływowych, leżących w granicach wielu nieruchomości gruntowych (różnych właścicieli), o powierzchni (>100ha), które to zbiorniki mają znaczenie dla walorów krajobrazowych (otoczenie strefy brzegowej jeziora jako dobro wspólne różnych użytkowników przestrzeni).	samorządy gminne	**W„A”**
2.	Uporządkowanie substandardowej zabudowy rekreacyjno-turystycznej, w szczególności w bezpośrednim otoczeniu jezior.	samorządy gminne	**W„A”**
3.	Podejmowanie działań wspierających powiększenie powierzchni Światowego	Park Narodowy „Bory Tucholskie”	**R**

	Rezerwatu Biosfery Bory Tucholskie – zgodnie z dokumentacją opracowaną przez Polski Komitet Narodowy UNESCO - MaB	SWP	
4.	Podejmowanie działań dla powiększenia powierzchni Parku Narodowego „Bory Tucholskie" w kierunku południowym i wschodnim, zgodnie z dokumentacją do planu ochrony Parku, w celu utrzymania i zwiększenia spójności przestrzennej obszaru chronionego i realizacji wszystkich celów ochrony ekosystemów, wyznaczonych w tym Planie.	Park Narodowy „Bory Tucholskie" SWP	**W„B"**
5.	Utworzenie Centrum Edukacji Przyrodniczej Parku Narodowego *Bory Tucholskie* w Chocińskim Młynie.	Gmina Chojnice Park Narodowy „Bory Tucholskie"	**W„A"**
6.	Rozwój infrastruktury turystycznej, w szczególności sieci ścieżek rowerowych oraz infrastruktury służącej obsłudze ruchu kajakowego i żeglarstwa, przy zapewnieniu ochrony zasobów przyrodniczych, krajobrazowych i tożsamości kulturowej.	samorządy gminne samorządy powiatowe	**W„A"**
7.	Rozwój funkcji uzdrowiskowych i leczniczych w oparciu o naturalne zasoby obszaru i właściwości lecznicze klimatu.	samorządy gminne	**W„A"**
8.	Rozwój lokalnej bazy przetwórstwa rolno-leśnego.	podmioty gospodarcze	**R**
9.	Rozwój odnawialnych źródeł energii – mikroźródeł [245] (np. przydomowe elektrownie słoneczne, wiatrowe), jako sposób na ograniczanie emisji, niekolidujący z ochroną środowiska przyrodniczego i krajobrazu.	mieszkańcy podmioty gospodarcze	**R**
10.	Rozwój lokalnych i indywidualnych systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków bytowych.	samorządy gminne	**R**

OBSZAR FUNKCJONALNY KASZUBSKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO WRAZ Z OTULINĄ

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *OF Kaszubskiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną* obejmuje gminę miejsko-wiejską Kartuzy oraz gminy wiejskie Chmielno, Linia, Kościerzyna, Nowa Karczma, Stężyca, Sierakowice i Somonino;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 657 km^2, zamieszkuje go ok. 107,0 tys. mieszkańców;
3) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo (północna część gminy Kościerzyna) z *MOF Kościerzyna*;
4) *OF Kaszubskiego Parku Krajobrazowego* charakteryzuje się intensywną presją inwestycyjną na tereny przyrodniczo cenne.

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– wysokie walory przyrodniczo-krajobrazowe (wysoka lesistość, jeziorność i silne zróżnicowanie rzeźby terenu); – wysokie walory kulturowe (kultura kaszubska) i liczne instytucje kultury (w tym muzea); – znaczna liczba obiektów i szlaków turystycznych dla różnych form aktywności; – duży potencjał dla sportów i rekreacji wodnej; – bliskość Trójmiasta, jako potencjalnego „użytkownika" oferty rekreacyjnej; – znaczne zasoby naturalne dla rozwoju gospodarki opartej na drewnie (lasy gospodarcze); – przedsiębiorczość i aktywność społeczności lokalnej; – wyrazisty i pozytywny odbiór obszaru w świadomości społecznej kraju – jako terenu o dużym	– brak planu ochrony parku, – degradacja walorów krajobrazowych i rozdrabnianie struktury agrarnej w wyniku rozpraszania zabudowy mieszkaniowej i letniskowej; – rosnąca presja inwestycyjna na przyrodniczo-krajobrazowe tereny chronione, stanowiąca zagrożenie dla ich walorów; – pogarszający się stan zbiorników wodnych – ich silna eutrofizacja (np. zakwity sinic); – ograniczona dostępność brzegu jezior w wyniku doprowadzania ogrodzeń do linii brzegowej; – powiększające się obszary konfliktów przestrzennych; – niewielka długość i niski standard tras rowerowych.

[245] Instalacja OZE o łącznej zainstalowanej mocy elektrycznej nie większej niż 40 kW.

potencjale rekreacyjnym.	

Wyzwanie rozwojowe:

Poprawa stanu środowiska naturalnego i ładu przestrzennego, poprzez ograniczenie rozpraszania zabudowy i emisji zanieczyszczeń w celu wykorzystania walorów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych dla wielofunkcyjnego rozwoju (turystyki oraz gospodarki rolnej i leśnej), niekolidującego z wartościami przyrodniczymi i krajobrazowymi.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wypracowanie konsensusu dotyczącego ograniczenia lokalizacji obiektów w strefie bliższej niż 100 m od linii brzegowej jezior przepływowych, leżących w granicach wielu nieruchomości gruntowych (różnych właścicieli), o powierzchni (>100ha), które to zbiorniki mają znaczenie dla walorów krajobrazowych (otoczenie strefy brzegowej jeziora jako dobro wspólne różnych użytkowników przestrzeni).	samorządy gminne	**W„A”**
2.	Wypracowanie ustaleń dotyczących zasad kształtowania nowej zabudowy w obszarze Kaszubskiego Parku Krajobrazowego do stosowania w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz decyzjach o warunkach zabudowy.	samorządy gminne Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych	**W„AB”**
3.	Rozwój obiektów obsługi ruchu turystycznego oraz rozbudowa infrastruktury turystycznej, w szczególności sieci ścieżek rowerowych oraz infrastruktury służącej obsłudze ruchu kajakowego i żeglarstwa, w tym: 1) przebudowa mostów wraz z budową śluz łączących jeziora Raduńskie i inne zbiorniki tzw. Kółka Raduńskiego, w celu dostosowania ich do rozwoju szlaku kajakowego i żeglarskiego.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
4.	Rozwój odnawialnych źródeł energii – mikroźródeł [246] (np. przydomowe elektrownie słoneczne, wiatrowe), jako sposób na ograniczanie emisji, niekolidujący z ochroną środowiska przyrodniczego i krajobrazu.	mieszkańcy podmioty gospodarcze	**R**
5.	Rozwój lokalnych i indywidualnych systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków bytowych.	samorządy gminne	**R**

[246] Instalacja OZE o łącznej zainstalowanej mocy elektrycznej nie większej niż 40 kW.

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.4.

K.4.4. PRZECIWDZIAŁANIE POSTĘPUJĄCEJ MARGINALIZACJI PRZEZ POPRAWĘ DOSTĘPU DO DÓBR I USŁUG I ROZWIJANIE NOWYCH FUNKCJI

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.4.:

4.4.1.	Zasada koordynacji planowania strategicznego i przestrzennego w obszarze funkcjonalnym w celu skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem.	**W„AB”**
4.4.2.	Zasada wzmacniania potencjałów wewnętrznych wynikających ze specyfiki położenia i charakteru obszaru, decydujących o konkurencyjności.	**W„A”**
4.4.3.	Zasada zachowania ładu przestrzennego i spójności przestrzennej obszaru (zapobieganie rozpraszaniu zabudowy, rozwój urbanizacji w nawiązaniu do ukształtowanych układów osadniczych).	**W„A”**
4.4.4.	Zasada kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu spełniającego współczesne wymogi użytkowe, jednocześnie nawiązującego do lokalnej tradycji w sposób pozwalający na jej świadome kontynuowanie i jednoznaczne odczytanie (stosowanie wzorców uwzględniających w szczególności: intensywność zabudowy historycznej zlokalizowanej w sąsiedztwie, zasady podziału na działki oraz rozplanowania zabudowy na działce, wielkość i proporcje budynków, kształty dachów).	**W„A”**
4.4.5.	Zasada podporządkowania kierunków rozwojowych obszaru funkcjom: 1) ochronnym – w zakresie krajobrazów, ekosystemów, zróżnicowania gatunkowego i genetycznego oraz spójności przestrzennej korytarzy ekologicznych; 2) inwestycyjnym – sprzyjającym formom rozwoju gospodarczego i społecznego, które uznać można za zrównoważone (np. rozwijane w oparciu o endogeniczne zasoby przyrodniczo-kulturowe).	**W„A”**
4.4.6.	Zasada priorytetu wykorzystania pod działalność gospodarczą terenów poprodukcyjnych (w tym popegeerowskich), w szczególności na potrzeby przetwórstwa rolno-spożywczego, drzewnego i lekkiej produkcji.	**W„A”**
4.4.7.	Zasada kształtowania warunków przestrzennych wzmacniających możliwości rozwoju usług w zakresie rehabilitacji i opieki nad osobami starszymi oraz innych usług prozdrowotnych adresowanych do tej grupy wiekowej.	**W„A”**
4.4.8.	Zasada wyznaczania nowych terenów inwestycyjnych w oparciu o istniejący układ komunikacyjny, w tym obsługę transportem zbiorowym w sposób minimalizujący negatywny wpływ na jakość środowiska przyrodniczego i warunki zamieszkania.	**W„A”**
4.4.9.	Zasada zachowania i wyeksponowania wartościowych zasobów dziedzictwa kulturowego jako nośnika pamięci zbiorowej i wartości wspólnych dla kultury właściwej dla danego obszaru.	**W„A”**
4.4.10.	Zasada wykorzystywania potencjałów stanowiących o możliwościach pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych w sposób nie naruszający istotnych walorów krajobrazowych, ekologicznych, kulturowych lub estetycznych obszaru.	**W„A”**
4.4.11.	Zasada priorytetowego podejścia do ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu na obszarach atrakcyjnych dla rozwoju funkcji turystycznych i rekreacyjnych, zwłaszcza wokół większych zbiorników i cieków wodnych.	**W„A”**
4.4.12.	Zasada wzmacniania powiązań funkcjonalno-przestrzennych przez rozwój sieci transportowej wiążącej obszary z węzłami w ciągu dróg krajowych (klasy A i S) oraz węzłami integracyjnymi transportu zbiorowego.	**W„AB”**
4.4.13.	Zasada wyposażenia wszystkich jednostek osadniczych w infrastrukturę ochrony wód i powierzchni ziemi, a w szczególności w lokalne lub zbiorcze sieci kanalizacji sanitarnej.	**W„A”**

OBSZAR FUNKCJONALNY „ŚRODKOWE POMORZE"

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *OF Środkowe Pomorze*[247] obejmuje gminę miejską Człuchów, miejsko-wiejskie: Czarne, Debrzno, Kępice i Miastko oraz gminy wiejskie Czarna Dąbrówka, Człuchów, Damnica, Dębnica Kaszubska, Główczyce, Koczała, Kołczygłowy, Potęgowo, Przechlewo, Rzeczenica, Trzebielino;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 4.05 tys. km^2 i zamieszkuje go ok. 132.6 tys. mieszkańców;
3) OF *Środkowe Pomorze* ma swą kontynuację na terenie województwa lubuskiego, wielkopolskiego i zachodniopomorskiego[248],
4) Zasięg obszaru pokrywa się częściowo z *MOF Chojnice-Człuchów* (miasto Człuchów, gmina Człuchów), *MOF Słupsk-Ustka* (gminy Damnica i Dębnica Kaszubska) i *OF Strefa Przybrzeżna* (gmina Główczyce).

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– w miarę równomierna sieć osadnicza, powiązana układem drogowym krajowym i wojewódzkim; – jedne z najwyższych w skali województwa zasoby leśne, stanowiące podstawę dla rozwoju branży meblarskiej i przetwórstwa drzewnego w południowej części obszaru; – zasoby i walory przyrodniczo-krajobrazowe (w tym bogata sieć rzeczna) oraz kulturowe, stwarzające podstawy dla rozwoju sektora usług turystycznych (m.in.: agroturystyki, turystyki kajakowej i innych sportów wodnych); – możliwość rozwoju działalności gospodarczych związanych z rolnictwem małoobszarowym, w tym nowych nisz, tj.: produkcja żywności tradycyjna, ekologiczna, lecznicza; – warunki do dynamicznego rozwoju przedsiębiorstw z branży: spożywczej (opartej na produktach regionalnych), hodowli i przetwórstwa rybnego, rzemiosła i rękodzieła regionalnego; – warunki do rozwoju energetyki opartej na odnawialnych źródłach energii: wiatrowej (północna część OF), fotowoltaiki (okolice Miastka oraz południowa OF), wodnej (przeważająca część OF z wyłączeniem gmin Człuchów i Przechlewo) oraz energii z biomasy i biogazu; – korzystne położenie względem projektowanych dróg S6 i S11 oraz planowanej do modernizacji linii kolejowej nr 202 oraz kilku innych o charakterze regionalnym; – wolne tereny pod rozwój działalności produkcyjnej, w tym w ramach PSSE i SSSE.	– spadek liczby mieszkańców miast i na ich zapleczu (np. Debrzno, Kępice); – centralna i południowa część obszaru o skrajnie niskiej dostępności transportowej, bez trwałych powiązań funkcjonalnych z lepiej rozwiniętymi częściami województwa, prowadząca do utrzymującej się marginalizacji obszaru; – niska mobilność mieszkańców wynikająca z niedostosowania organizacji transportu zbiorowego do ich potrzeb, w tym braku pasażerskich połączeń kolejowych; – ograniczony dostęp ludności obszarów wiejskich do usług publicznych wyższego rzędu, m.in.: edukacji, kultury, poradni specjalistycznych; – niekorzystne trendy demograficzne: niski przyrost naturalny, nasilony odpływ osób w wieku produkcyjnym (emigracja głównie z przyczyn ekonomicznych i oświatowych; peryferyzacja obszaru funkcjonalnego); – niskie zainteresowanie inwestorów, będące głównie efektem słabej dostępności transportowej; – ograniczona dostępność sieci internetowych; – liczne obszary zdegradowane, w tym w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowało 197 państwowych gospodarstw rolnych); – nasilenie negatywnych zjawisk o charakterze społeczno-gospodarczym na obszarach zdegradowanych; – brak silnych podmiotów gospodarczych zapewniających miejsca pracy (deficyt) poza rolnictwem, niskie zainteresowanie inwestorów, stagnacja gospodarcza; – niski poziom indywidualnej przedsiębiorczości; – wysoki poziom bezrobocia długotrwałego na obszarach wiejskich, mała liczba miejsc pracy; – niewystarczające zagospodarowanie przestrzeni

[247] Delimitacja przeprowadzona na podstawie *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* – projekt do konsultacji społecznych z dnia 29 lipca 2016 r., gminy Przechlewo i Rzeczenica dołączone ze względu na zachowanie ciągłości przestrzennej obszaru.

[248] Jako obszar problemowy pomorski zgodnie z delimitacją w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*.

publicznych (w szczególności na obszarach wiejskich);
– niedostateczne wykorzystanie posiadanych zasobów, szczególnie dla rozwoju turystyki i innych obszarów działalności gospodarczej.

Wyzwanie rozwojowe:

Przeciwdziałanie zagrożeniom peryferyzacji i odpływu mieszkańców przez przełamywanie barier dostępności transportowej, podniesienie atrakcyjności osiedleńczej obszaru oraz wykorzystanie lokalnych potencjałów dla rozwoju przemysłu nieuciążliwego oraz walorów przyrodniczo-krajobrazowych i kulturowych dla rozwoju turystyki.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej i rozwój nowych przestrzeni publicznych, w sposób odpowiadający potrzebom mieszkańców, wzmacniający tożsamość regionu i integrację społeczności lokalnych.	samorządy gminne	**R**
2.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów miejskich, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, gospodarczych, środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych (o relatywnie najgorszej sytuacji w skali miasta i regionu), w tym: **do 2020 roku:** 1) realizacja zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych w Czarnem, Człuchowie, Debrznie i Miastku zgodnie z zakresami określonymi w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionymi z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014-2020.	samorządy gminne	**W„AB”**
3.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich.	samorządy gminne	**R**
4.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Człuchowa, Czarnego, Debrzna, Kępic i Miastka, w tym: 1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki, w tym utworzenie powiatowego centrum kształcenia zawodowego i ustawicznego w Człuchowie; 2) utworzenie podstrefy SSSE w Miastku.	samorządy gminne JST placówki edukacyjne pracodawcy SSSE	**R** **W„AB”** **R**
5.	Tworzenie warunków dla rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysłu drzewnego, meblarskiego, metalowo-maszynowego, materiałów budowlanych, przemysłu spożywczego i przetwórstwa rolno-spożywczego oraz przetwórstwa rolno-leśnego) przez dozbrojenie już istniejących i wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Rozwój placówek zorganizowanych form opieki nad osobami starszymi, rozwój sektora usług tzw. *srebrnej gospodarki.*	podmioty gospodarcze podmioty lecznicze	**R**
7.	Wspieranie rozwoju stref aktywności gospodarczej i handlu lokalnego w zakresie produkcji i dystrybucji żywności ekologicznej, upraw zielarskich i leczniczych oraz rozwój sprzedaży bezpośredniej (odtwarzanie placów-targowisk jako centrów sprzedaży).	PODR samorządy gminne samorządy powiatowe	**R**
8.	Zagospodarowanie i rozwój turystyki przez wyznaczenie szlaków turystycznych pieszych, rowerowych i kajakowych oraz miejsc rekreacyjnych wzdłuż rzek, w powiązaniu z cennymi miejscowościami i walorami środowiskowymi i kulturowymi w ich najbliższym sąsiedztwie.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**

9.	Rozwój odnawialnych źródeł energii – mikroźródeł [249] (np. przydomowe elektrownie słoneczne, wiatrowe), jako sposób na ograniczanie emisji, niekolidujący z ochroną środowiska przyrodniczego i krajobrazu.	mieszkańcy podmioty gospodarcze	**R**
10.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego **do 2020 roku:**		
	1) budowa węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Bytowie,	Gmina Bytów Powiat Bytowski	
	2) przebudowa linii kolejowej nr 202 (Gdynia Chylonia - Słupsk) wraz z budową drugiego toru;	PKP PLK S.A.	**U**
	3) przebudowa linii kolejowej nr 405 (Szczecinek - Ustka) wraz z elektryfikacją na odcinku Szczecinek-Słupsk.	PKP PLK S.A.	**U**
11.	Poprawa dostępności transportowej Środkowego Pomorza do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr S6 i S11 (Bobolice, Szczecinek) przez: **do 2020 roku:**		
	1) budowę drogi nr S6 (Szczecin – Gdańsk);	GDDKiA Gdańsk	**U**
	2) budowę drogi nr S11 (Koszalin – Poznań) – woj. zachodniopomorskie;	GDDKiA Szczecin	**R**
	3) rozbudowę i przebudowę drogi nr 209 na odcinku Suchorze-Bytów;	ZDW Gdańsk	**W„B”**
	4) rozbudowę drogi nr 188 na odcinku Człuchów – Debrzno;	ZDW Gdańsk	**U**
	do 2020 roku:		
	5) przebudowę drogi nr 20 na odcinku (Korne - Biały Bór) oraz drogi nr 25 (Biały Bór - węzeł Bobolice na projektowanej S11, woj. zachodniopomorskie).	GDDKiA Gdańsk	**W„B”**

OBSZAR FUNKCJONALNY „WSCHODNIE POWIŚLE”

Specyfika terytorialna:

1) Zasięg przestrzenny *OF Wschodnie Powiśle* obejmuje gminy miejsko-wiejskie Dzierzgoń i Prabuty oraz gminy wiejskie: Gardeja[250], Mikołajki Pomorskie, Ryjewo, Stary Dzierzgoń i Stary Targ;
2) Powierzchnia obszaru wynosi 1044 km^2, zamieszkuje go ok. 51,3 tys. mieszkańców;
3) Obszar pokrywa się częściowo (gmina Gardeja) z *MOF Kwidzyn*;
4) *OF Wschodnie Powiśle* ma swą kontynuację na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego[251].

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA
– wysoka wartość rolniczej przestrzeni produkcyjnej; – warunki do rozwoju energetyki, opartej na odnawialnych źródłach energii; – występowanie obszarów o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych; – tradycyjny ośrodek kuracyjny w Prabutach, – występowanie atrakcji turystycznych: szlaki turystyczne, zabytki, miejsca rekreacji i wypoczynku oraz infrastruktura towarzysząca;	– peryferyjność obszaru wynikająca z słabej dostępności i spójności transportowej, – słabe oddziaływanie ośrodków gospodarczych Powiśla na sytuację społeczno-gospodarczą obszaru; – brak spójnej koncepcji rozwojowej; – zagrożenia powodziowe, w tym znaczne zaniedbania w zakresie infrastruktury regulującej stosunki wodne; – niekorzystne trendy demograficzne; – zły stan infrastruktury transportowej i niedostatecznie

[249] Instalacja OZE o łącznej zainstalowanej mocy elektrycznej nie większej niż 40 kW.

[250] Uwzględniona na podstawie delimitacji obszarów problemowych w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju – projekt do konsultacji społecznych z dnia 29 lipca 2016 r., s. 124.

[251] Jako obszar problemowy Powiślański, zgodnie z delimitacją w *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*.

– rozwinięta infrastruktura rolnictwa towarowego; – unikalne na skalę światową dziedzictwo kulturowe Zespołu Zamkowego w Malborku oraz na skalę krajową zamku w Sztumie, w powiązaniu z ofertą turystyczną Żuław i Powiśla.	funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego, w tym powiązań z subregionalnymi ośrodkami miejskimi Powiśla; – liczne obszary zdegradowane, zwłaszcza w miejscowościach popegeerowskich (na obszarze funkcjonowały 63 państwowe gospodarstwa rolne).

Wyzwanie rozwojowe:

Wykorzystanie szans rozwojowych wynikających z korzystnych uwarunkowań do rozwoju rolnictwa i turystyki oraz predyspozycji do pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych.

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Ochrona, modernizacja i rozbudowa urządzeń hydrotechnicznych, zapewniających odpowiednie nawodnienie gleb i przeciwdziałanie skutkom suszy.	samorządy gminne Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych	**R**
2.	Kształtowanie atrakcyjnego i funkcjonalnego zagospodarowania ogólnodostępnej przestrzeni publicznej i rozwój nowych przestrzeni publicznych, w sposób odpowiadający potrzebom mieszkańców, wzmacniający tożsamość regionu i integrację społeczności lokalnych.	samorządy gminne	**R**
3.	Wzmacnianie funkcji miastotwórczych Dzierzgonia i Prabut, w tym: 1) rozwój szkolnictwa zawodowego na poziomie zasadniczym, w tym dostosowanie bazy dydaktycznej i oferty kształcenia do potrzeb lokalnego rynku pracy i profilu gospodarki, w tym w zakresie rolnictwa i odnawialnych źródeł energii.	samorządy gminne JST placówki edukacyjne pracodawcy	**R** **W„AB”**
4.	Rewitalizacja zdegradowanych obszarów w miejscowościach wiejskich.	samorządy gminne	**R**
5.	Tworzenie warunków do rozwoju kluczowych sektorów lokalnej gospodarki (przemysłu drzewnego, meblarskiego, metalowo-maszynowego, materiałów budowlanych, przemysłu spożywczego i przetwórstwa rolno-spożywczego oraz przetwórstwa rolno-leśnego) przez dozbrojenie już istniejących i wyznaczenie nowych stref produkcyjno-składowych.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„A”**
6.	Rozwój obiektów obsługi ruchu turystycznego oraz rozbudowa infrastruktury turystycznej, w szczególności sieci ścieżek rowerowych oraz infrastruktury służącej obsłudze ruchu kajakowego i żeglarstwa.	samorządy gminne	**R**
7.	Rozwój odnawialnych źródeł energii – mikroźródeł [252] (np. przydomowe elektrownie słoneczne, wiatrowe), jako sposób na ograniczanie emisji, niekolidujący z ochroną środowiska przyrodniczego i krajobrazu.	mieszkańcy podmioty gospodarcze	**R**
8.	Poprawa atrakcyjności oferty publicznego transportu zbiorowego: **po 2020 roku:** 1) budowa lokalnego węzła integracyjnego transportu zbiorowego w Prabutach.	samorządy gminne	**R**
9.	Poprawa dostępności transportowej Wschodniego Powiśla do Trójmiasta oraz do węzłów drogowych na drogach nr A-1 (Gniew) i S-7 (Nowy Dwór Gdański, Pasłęk Północ, Małdyty i Ostróda Północ) przez: **do 2020 roku:** 1) rozbudowę drogi nr 521 na odcinku Kwidzyn – Prabuty; 2) rozbudowę drogi nr 515 na od granicy miasta Malborka do granicy	 ZDW Gdańsk ZDW Gdańsk	 **U** **W„B”**

[252] Instalacja OZE o łącznej zainstalowanej mocy elektrycznej nie większej niż 40 kW.

	województwa;		

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 4.5.

K.4.5. KSZTAŁTOWANIE WARUNKÓW PRZESTRZENNYCH DLA ROZWOJU STRATEGICZNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH

OBSZAR FUNKCJONALNY ROZWOJU ENERGETYKI JĄDROWEJ

Specyfika terytorialna:

1) *Obszar Funkcjonalny Rozwoju Energetyki Jądrowej* (OFREJ) ma charakter potencjalnego. Jego zaistnienie jest uwarunkowane ostateczną decyzją lokalizacyjną i decyzją o rozpoczęciu budowy Pierwszej Polskiej Elektrowni Jądrowej (EJ1);
2) OFREJ wynika z wyboru potencjalnych lokalizacji Pierwszej Polskiej Elektrowni Jądrowej: Żarnowiec oraz Lubiatowo-Kopalino. Przewidywane miejsce usytuowania obiektu energetyki jądrowej jest położone we wschodniej strefie Pobrzeża Słowińskiego oraz Wysoczyzny Żarnowieckiej. Analizowane lokalizacje to: Żarnowiec (gm. Gniewino i Krokowa) oraz Lubiatowo-Kopalino (gm. Choczewo);
3) W granicach OFREJ znajdują się:
   a) miejsce usytuowania obiektu energetyki jądrowej, tzn. wymienione wyżej szczegółowe lokalizacje: Żarnowiec i Lubiatowo-Kopalino,
   b) obszar elektrowni jądrowej obejmujący miejsce usytuowania obiektu energetyki jądrowej wraz ze strefą 5 km od jego granic,
   c) region lokalizacji elektrowni jądrowej, obejmujący miejsce usytuowania obiektu energetyki jądrowej wraz ze strefą 30 km od jego granic;
4) OFREJ związany z rozmieszczeniem Inwestycji Towarzyszących obejmuje, co najmniej, obszary powiatów: wejherowskiego, puckiego i lęborskiego. Przestrzenny zasięg OFREJ obejmuje obszar potencjalnych oddziaływań, wynikający z uwarunkowań:
   a) społecznych, spowodowanych zmianami demograficznymi, wiążącymi się z utworzeniem kilku tysięcy miejsc pracy w okresie budowy oraz około tysiąca po jej zakończeniu,
   b) środowiskowych, wynikających z eksploatacji zasobów środowiska (woda, powietrze, gleba wraz z ich powiązaniami i strefami wzajemnych interakcji), zmian w użytkowaniu terenów (urbanizacja) oraz funkcjonowania systemu obszarów chronionych i sieci powiązań ekologicznych (korytarze ekologiczne), w tym oddziaływań na krajobraz,
   c) przestrzennych w wyniku przekształceń istniejącego zagospodarowania, nieodwracalnych zmian użytkowania terenów oraz rozbudowy infrastruktury komunalnej,
   d) kulturowych i krajobrazowych,
   e) transportowych w wyniku przekształceń infrastruktury transportu drogowego, kolejowego i morskiego,
   f) techniczno-technologicznych, związanych np. z systemem wyprowadzenia mocy elektrycznej do Krajowego Systemu Elektroenergetycznego;
5) Potencjalne przedsięwzięcia polityki przestrzennej mogą być zlokalizowane w obszarze oddziaływania elektrowni – powiaty lęborski, pucki i wejherowski;
6) Powierzchnia obszaru wynosi 571 km^2, zamieszkuje go ok. 23,7 tys. mieszkańców;
7) Pakiet przedsięwzięć związanych z budową elektrowni i innych towarzyszących budowie przedsięwzięć polityki przestrzennej powinien zostać ustalony w formie wieloletniego programu rządowego w rozumieniu przepisów: ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. *o finansach publicznych* (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.), ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. *o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz. U. z 2009 r. Nr 84, poz.712 z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (t.j. Dz. U z 2015 r. poz. 199 z późn. zm.);
8) Uzasadnienie dla wieloletniego programu rządowego wynika ze znaczenia planowanej inwestycji dla gospodarki kraju i regionu, w powiązaniu z istniejącymi i przewidywanymi problemami i szansami rozwojowymi (w tym nowymi funkcjami i kierunkami rozwoju), które koncentrować się będą na obszarze jej bezpośredniego oddziaływania;
9) OFREJ zawiera się w *OF Strefa Przybrzeżna.*

POTENCJAŁY	BARIERY I ZAGROŻENIA

- utworzenie kilku tysięcy miejsc pracy na etapie budowy elektrowni, a po jej zakończeniu ok. 1.000 trwałych etatów;
- rozwój sektora usług kooperujących, w tym w branżach hotelarskiej, gastronomicznej czy innych usługach;
- wzrost dochodów podatkowych jednostek, na obszarze których powstanie elektrownia jądrowa;
- poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności transportowej;
- szansa na odwrócenie niekorzystnych trendów demograficznych i migracyjnych.

- stosunkowo niski potencjał kapitału społecznego regionu lokalizacji EJ;
- niski poziom usług publicznych, nie nadążający za zmianami demograficznymi, szczególnie w zakresie oświaty i zdrowia;
- niska dostępność komunikacyjna obszaru do Trójmiasta, słaba jakość połączeń wewnętrznych obszaru;
- blokada inwestycyjna terenów położonych na obszarze i w sąsiedztwie rozpatrywanych lokalizacji elektrowni, powodująca niepewność co do wyboru kierunków rozwoju;
- możliwy spadek atrakcyjności turystycznej obszaru;
- wzrost zapotrzebowania na tereny budowlane wyposażone w infrastrukturę techniczną;
- zagrożenie trwałości pasa nadmorskiego (pas techniczny i pas ochronny administrowany przez Urząd Morski w Słupsku i Urząd Morski w Gdyni);
- ograniczenia przestrzenne dla lokalizacji korytarzy wyprowadzenia mocy związanymi z rozwojem farm wiatrowych.

Wyzwanie rozwojowe:

Zapewnienie wielofunkcyjnego rozwoju obszaru (niezależnie od ostatecznych przesądzeń lokalizacyjnych elektrowni) oraz przełamanie barier związanych ze słabą dostępnością transportową i peryferyjnością, a także blokadą rozwojową w okresie poprzedzającym decyzję lokalizacyjną i uruchomienie elektrowni. Szeroko zakrojone przekształcenia zagospodarowania OFREJ winny uwzględniać wymogi rozwoju zrównoważonego w odniesieniu do obszarów lądowych i przyległych obszarów morskich.

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 4.5.:

4.5.1.	Zasada koordynacji planowania strategicznego i przestrzennego w obszarze funkcjonalnym w celu skutecznego, efektywnego i partnerskiego zarządzania rozwojem.	**W„AB”**
4.5.2.	Zasada oceny lokalizacji inwestycji powiązanych z elektrownią jądrową w oparciu o Studium obszaru funkcjonalnego rozwoju energetyki jądrowej.	
4.5.3.	Zasada uwzględniania w działaniach związanych z lokalizacją i eksploatacją elektrowni jądrowej (w tym inwestycji towarzyszących) uwarunkowań związanych ze specyfiką wybrzeża.	**W„AB”**
4.5.4.	Zasada planowania i projektowania infrastruktury powstającej w związku z budową elektrowni jądrowej w sposób umożliwiający jej wykorzystanie na inne cele gospodarcze i społeczne po zakończeniu budowy obiektu.	**R**
4.5.5.	Zasada wzmacniania innych funkcji rozwojowych obszaru, w tym w zakresie turystyki i rekreacji oraz innych działalności wykorzystujących potencjały endogeniczne.	**W„AB”**
4.5.6.	Zasada kształtowania infrastruktury związanej z realizacją elektrowni w sposób zapewniający utrzymanie funkcjonalności systemu osnowy ekologicznej obszaru, który tworzą elementy rangi ponadregionalnej, regionalnej i subregionalnej.	**W„AB”**
4.5.7.	Zasada scenariuszowego podejścia do kształtowania polityki przestrzennej w ramach sporządzania studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin objętych pracami studialnymi prowadzonymi przez inwestora.	**W„AB”**

Działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej wynikające z wyzwania rozwojowego:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Do kluczowych działań w zakresie polityki przestrzennej należą: **do 2020 roku:** 1) sporządzenie studium zagospodarowania przestrzennego OFREJ, obejmującego region lokalizacji obiektu jądrowego uwzględniające rozważane lokalizacje: Żarnowiec i Lubiatowo-Kopalino. Główne cele studium OFREJ: a) wskazanie możliwości i ograniczeń w zakresie rozmieszczenia pakietu inwestycji towarzyszących[253], b) wariantowe rozwiązania w zakresie rozmieszczenia Inwestycji powiązanych zapewniających zrównoważony rozwój gmin położonych w obszarze funkcjonalnym, c) sformułowanie pakietu pozostałych przedsięwzięć powiązanych, zapewniających zrównoważony rozwój gmin położonych w OFREJ; 2) opracowanie raportu lokalizacyjnego, wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie budowy obiektu energetyki jądrowej; 3) opracowanie wytycznych do aktualizacji dokumentów planistycznych gmin, na obszarze których będą realizowane „działania polityki przestrzennej, wynikające z wyzwania rozwojowego", wprowadzenie zadań rządowych do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin; 4) sporządzenie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin; 5) sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.	PGE EJ1 Sp. z.o.o. PGE EJ1 Sp. z.o.o. PGE EJ1 Sp. z.o.o., samorządy gminne samorządy gminne	**R** **R** **R** **R** **R**
2.	Lokalizacja i budowa od 4 do 8 linii 400 kV (w korytarzach infrastrukturalnych) wyprowadzających moc z potencjalnej elektrowni jądrowej do planowanej stacji elektroenergetycznej pomiędzy stacją elektroenergetyczną Żarnowiec 400 kV, a stacją Słupsk 400 kV i dalej w kierunku południowym do stacji Gdańsk-Przyjaźń 400 kV i stacji Jasiniec 400 kV (Bydgoszcz), związanej ze zwiększeniem przesyłów mocy z elektrowni jądrowej.	PSE S.A.	**R**
3.	Rozbudowa dystrybucyjnych sieci elektroenergetycznych wysokich i średnich napięć (110 i 15 kV) w szczególności budowa linii 110 kV (*Żarnowiec – Opalino – Jackowo – Wicko – Lębork*).	ENERGA S.A.	**R**
4.	Budowa, rozbudowa, przebudowa infrastruktury transportowej: 1) drogowej, w tym dróg nr 213, nr 214, nr 215, nr 218 i powiatowej nr 1438G (Żelazno – Zamostne – Bolszewo) – możliwa jest konieczność podniesienia klas technicznych ww. dróg; 2) kolejowej, w tym linii kolejowej nr 230 (Wejherowo - Garczegorze) wraz z budową drugiego toru i wydłużeniem jej do miejsca lokalizacji EJ1; w przypadku wyboru lokalizacji w Żarnowcu (Kartoszyno) konieczna może być odbudowa linii kolejowej nr 230A (Rybno - EJ1); 3) morskiej, w tym infrastruktury na potrzeby dostarczenia na miejsce lokalizacji znacznej ilości materiałów masowych, wielkogabarytowych i wysokotonażowych elementów wyposażenia, które ze względu na ograniczenia w transporcie lądowym nie mogą być przewożone transportem lądowym;	ZDW Gdańsk samorządy powiatowe PKP PLK S.A. PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R** **R** **R**

[253] zgodnie z *ustawą* z dnia 29 czerwca 2011 r. *o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie obiektów energetyki jądrowej oraz inwestycji towarzyszących* (Dz.U. Nr 135, poz. 789 z późn. zm.).

	4) lotniczej, obejmującej lokalizacje nowego lub przebudowę istniejącego (w zależności od ostatecznej lokalizacji elektrowni) lądowiska dla helikopterów m.in. na potrzeby działań ratownictwa medycznego.	PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R**
5.	Rozbudowa ponadlokalnej i lokalnej infrastruktury komunalnej (woda, ścieki, ciepło, gaz, odpady), w tym rozbudowę instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych o przepustowości wystarczającej do przyjmowania i przetwarzania odpadów komunalnych z obszarów obejmujących swym działaniem lokalizacje przyszłej elektrowni jądrowej i bazy zakwaterowania dla pracowników, z etapu prac przygotowawczych, budowy i eksploatacji EJ1.	JST PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R**
6.	Budowa systemów poboru i zrzutu wód chłodzących.	PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R**
7.	Rozbudowa osiedli mieszkaniowych w wybranych jednostkach osadniczych oraz biur i zapleczy dla firm specjalistycznych i serwisowych, w tym wyspecjalizowanych obiektów i usług dedykowanych EJ.	samorządy gminne PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R**
8.	Budowa infrastruktury socjalno-bytowej (usług zdrowia, oświaty, kultury, handlu, ratownictwa, bezpieczeństwa publicznego) dla pracowników uczestniczących w budowie i eksploatacji elektrowni, w tym ośrodków szkoleniowych dla przyszłych pracowników elektrowni.	samorządy gminne, PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R**
9.	Rozbudowa infrastruktury sieciowej telekomunikacyjnej i teleinformatycznej, w tym dla potrzeb realizacji i eksploatacji elektrowni (systemów łączności alarmowej i ogólnoeksploatacyjnej).	samorządy gminne, PGE EJ1 Sp. z.o.o.	**R**
10.	Rozbudowa krajowego systemu wykrywania skażeń promieniotwórczych.	Polska Agencja Atomistyki	**R**
11.	Rozważenie potrzeb i możliwości wykorzystania części ciepła odpadowego z elektrowni na lokalne potrzeby grzewcze.	PGE EJ1 Sp. z.o.o. JST	**R**

7. SYSTEM REALIZACJI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

7.1. Założenia systemowe realizacji polityki przestrzennej

1. *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* stanowi jeden z dwóch, obok *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*, podstawowych dokumentów prowadzenia polityki regionalnej. Jest również podstawą uwzględnienia wymiaru terytorialnego w realizacji polityki rozwoju województwa.
2. Podmiotem odpowiedzialnym za realizację *Planu* jest Zarząd Województwa Pomorskiego, który w celu efektywnego prowadzenia polityki przestrzennej będzie współdziałał z wieloma partnerami funkcjonującymi na różnych poziomach zarządzania przestrzenią. Należą do nich przede wszystkim:
   1) Rada Ministrów, która kształtuje i prowadzi politykę przestrzenną państwa wyrażoną w KPZK 2030 i jej aktualizacjach;
   2) minister właściwy ds. rozwoju regionalnego, który jest odpowiedzialny za sporządzenie koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju; jego rola jest także istotna w zakresie:
      a) uzgadniania strategicznych przedsięwzięć rozwojowych o znaczeniu krajowym, planowanych do realizacji w województwie w ramach kontraktu terytorialnego,

         w tym zakresie Plan stanowi podstawę do określenia listy strategicznych przedsięwzięć rozwojowych z punktu widzenia ich wpływu na cele rozwojowe ukierunkowane terytorialnie, pozwalając uzyskiwać na każdym etapie ich realizacji efekty synergiczne wynikające z koordynacyjnej funkcji Planu,

      b) formułowania programów rządowych, zawierających zadania rządowe, służące realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu krajowym;

         w tym zakresie Plan definiuje szereg istotnych przedsięwzięć, których ujęcie w programach rządowych może pozwolić na skuteczną ich realizację w trybie przewidzianym ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, bez konieczności stosowania instrumentów zastępczych spoza systemu planowania przestrzennego,

      c) współpracy przy koordynacji polityki rozwoju, w tym polityki przestrzennej w stosunku do obszarów funkcjonalnych o znaczeniu ponadregionalnym;

         w tym zakresie Plan określa podstawowe potencjały i ograniczenia rozwojowe oraz kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego obszarów funkcjonalnych, które pozwalają skuteczniej definiować cele polityki rozwojowej państwa i samorządu województwa ukierunkowane terytorialnie,

      d) koordynacji współpracy transgranicznej i przygranicznej w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego;

         w tym zakresie Plan stanowi podstawę do określenia uwarunkowań, kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego, pozwalających skuteczniej koordynować politykę przestrzenną w strefie pogranicza polsko-rosyjskiego oraz w relacjach Polska – Region Morza Bałtyckiego;
   3) organy administracji rządowej, właściwe do uzgadniania *Planu*, w tym m.in. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku, dyrektorzy regionalnych zarządów gospodarki wodnej w Gdańsku, Szczecinie i Poznaniu, dyrektorzy urzędów morskich w Gdyni i Słupsku oraz dyrektorzy Słowińskiego Parku Narodowego i Parku Narodowego „Bory Tucholskie”;
   4) inne instytucje i organy centralne, które w ramach swoich kompetencji prowadzą zadania w zakresie gospodarki przestrzennej, dla których *Plan* stanowi istotny instrument koordynacji i realizacji inwestycji;
   5) samorządy powiatowe, posiadające kompetencje w zakresie sporządzania programów rozwoju powiatów,
      a) w tym zakresie *Plan* stanowi podstawę do prowadzenia dialogu terytorialnego z zarządami powiatów na etapie rozpoczęcia przez nie prac nad tymi programami;
   6) samorządy gminne, będące podmiotem planowania miejscowego, odpowiedzialne za sporządzanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz stanowienie aktów prawa miejscowego w formie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:
      a) w odniesieniu do nich *Plan* stanowi podstawę do:

- prowadzenia dialogu terytorialnego na etapie prac nad zmianą obowiązującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego,
- składania wniosków i informacji do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, na etapie zawiadomienia przez gminy o przystąpieniu do ich opracowania,
- uzgadniania projektów studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w zakresie zgodności z ustaleniami *Planu*,
- uzgadniania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w zakresie zgodności z ustaleniami *Planu* (zadaniami samorządowymi), stanowiącymi inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które wynikają z dokumentów przyjętych przez odpowiednie organy, w szczególności sejmik województwa (np. w wieloletniej prognozie finansowej);

7) zarządy województw, z którymi graniczy województwo pomorskie, które są odpowiedzialne za kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej na poziomie województw.

3. W okresie 6 miesięcy od przyjęcia *Planu* zarząd województwa zatwierdzi *Koncepcje prowadzenia dialogu terytorialnego*, w której określi szczegółowe warunki i zasady jego funkcjonowania. Za opracowanie *Koncepcji*, wdrażanie i koordynację dialogu terytorialnego odpowiadać będzie Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego.
4. Dla uzyskania spójności kolejnych strategii i programów rozwoju województwa (np. regionalnych programów strategicznych, programu opieki nad zabytkami) z *Planem*, dokumenty te jako narzędzia wpływające na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym i służące ukierunkowaniu średnio- i długookresowego rozwoju regionu, zakładać muszą na etapie ich sporządzania stosowanie następujących zasad:
   1) utrzymania równorzędności obu ww. sfer planowania – społeczno-gospodarczego i przestrzennego oraz przyjęcie ich wzajemnych relacji za podstawę prowadzenia skoordynowanej polityki rozwoju;
   2) kompleksowej i ścisłej współpracy instytucji i jednostek odpowiedzialnych za ich przygotowanie z *Zespołem projektowym Planu*;
   3) przyjmowania spójnych rozwiązań dla ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, ochrony zabytków, rozwoju osadnictwa, transportu i infrastruktury technicznej, przez uwzględnianie kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego określonych w *Planie*.

   Powyższe zasady będą stosowane także przy prowadzeniu analiz, studiów i koncepcji oraz sporządzaniu programów, odnoszących się do odpowiednich obszarów i zagadnień dla określenia uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej województwa.
5. Istotnym instrumentem wzmacniającym realizację *Planu* jest uwzględnianie zasad zagospodarowania przestrzennego, jako kluczowych kryteriów oceny projektów (twardych) przewidzianych do wsparcia zarówno środkami polityki spójności z kolejnych perspektyw finansowych UE, ale także innymi, za których dystrybucję odpowiadać będzie zarząd województwa. W tym zakresie każdy program rozwoju województwa (definiujący inwestycje twarde) będzie zawierał odpowiednie mechanizmy wdrożeniowe, uwzględniające wymóg zgodności realizowanych przedsięwzięć z zasadami zagospodarowania przestrzennego województwa określonymi w *Planie*. W tym zakresie każdorazowo, kiedy sporządzane są programy rozwoju, konieczne jest przedstawianie zarządowi województwa opinii o ich zgodności z *Planem*.
6. W procesie wdrażania *Planu* zastosowane mogą być także inne instrumenty realizacji, jak np.:
   1) dobrowolne porozumienia zawierane między regionalnymi lub lokalnymi partnerami dla osiągania uzgodnionych celów, wynikających w wymiaru terytorialnego typowego dla *Planu* i wpisującego się w realizację strategii rozwoju województwa;
   2) minikontrakty z obszarami funkcjonalnymi (np. zintegrowane porozumienia terytorialne) między regionalnymi lub lokalnymi partnerami, stanowiące organizacyjne ramy dla wdrażania *Planu* i programów rozwoju;
   3) sieciowanie miast lub regionów partnerskich, służące wymianie doświadczeń w zakresie gospodarki przestrzennej na różnych poziomach zarządzania rozwojem przestrzennym, w zakresie zagadnień wpisujących się w politykę przestrzenną województwa.

7. System monitoringu realizacji *Planu* i koordynacji polityki przestrzennej wymaga stworzenia regionalnego systemu monitoringu, stanowiącego (zgodnie z założeniami systemu krajowego) tzw. składową dziedzinową *regionalnego węzła infrastruktury informacji przestrzennej*[254]. W jej skład wchodzą zintegrowane zbiory danych przestrzennych z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego. Celem systemu jest gromadzenie, integracja, przetwarzanie i udostępnianie danych informacji przestrzennej (statystycznych i mapowych), umożliwiających diagnozę stanu i zmian zachodzących w przestrzeni regionu. Ponadto system obejmie monitorowanie realizacji *Planu* oraz będzie integrował i udostępniał informacje w zakresie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego gmin. Założenia funkcjonalne systemu zostaną przygotowane we współpracy z Geodetą Województwa w terminie 6 miesięcy od wejścia w życie *Planu*.
8. Dla pobudzenia debaty dotyczącej kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie oraz zacieśniania współpracy między środowiskiem eksperckim (teoretyków i praktyków zajmujących się planowaniem zagospodarowania przestrzennego) i kluczowymi aktorami zaangażowanymi w prowadzenie działań wpływających na przekształcenia i zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, będzie funkcjonowała *Wojewódzka Komisja Urbanistyczno-Architektoniczna.* Będzie ona ciałem o charakterze doradczym i opiniodawczym dla marszałka i zarządu województwa, aktywnie wspierającym te organy w podejmowaniu decyzji.
9. Na poziomie regionalnym współpraca z partnerami polegać będzie także na prowadzeniu analiz i studiów oraz opracowywaniu koncepcji i programów odnoszących się do obszarów i problemów zagospodarowania przestrzennego województwa, w tym obszarów funkcjonalnych. W tym zakresie zarząd województwa będzie raz na 2 lata określał *Ramowy Plan Pracy Biura*, w którym zostaną określone opracowania planistyczne do realizacji w PBPR. Do przykładowych należą opracowania o wymiarze:
   1) wojewódzkim:
      a) studium przestrzenno-operacyjne pasma rozwojowego Pomorskiej Kolei Metropolitalnej oraz linii kolejowej nr 229 Pruszcz Gdański – Lębork,
      b) studium zagospodarowania przestrzennego miejskich obszarów funkcjonalnych, w szczególności Słupska oraz układu Chojnice-Człuchów,
      c) audyt krajobrazowy województwa pomorskiego,
      d) koncepcje obwodnic miast i obejść miejscowości,
      e) aktualizacja prognozy demograficznej dla województwa na poziomie gmin (raz na 5 lat),
      f) inne;
   2) międzywojewódzkim:
      a) studium zagospodarowania przestrzennego dla strefy przybrzeżnej (z udziałem województw warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego),
      b) studium zagospodarowania przestrzennego Żuław (z udziałem województwa warmińsko-mazurskiego),
      c) studium możliwości gospodarczego wykorzystania rzeki Wisły (z udziałem województwa kujawsko-pomorskiego),
      d) studium powiązań transportowych Pomorza Środkowego z projektowaną drogą krajową S11 (z udziałem województwa zachodniopomorskiego),
      e) studium uwarunkowań i kierunków polityki przestrzennej pogranicza polsko-rosyjskiego (z udziałem województwa warmińsko-mazurskiego i podlaskiego),
      f) inne.

7.2. Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym

10. W *Planie* uwzględnione zostały inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które ustalono w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa (zgodnie z art. 39 ust. 5 *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*).
11. Podstawę uwzględniania w *Planie* inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym stanowią:

[254] zgodnie z założeniami funkcjonowania Krajowego Systemu Informacji Przestrzennej, powinny powstać tzw. regionalne węzły infrastruktury informacji przestrzennej, włączające lokalne i regionalne zbiory danych w całościowy system krajowy i europejski.

1) dokumenty – ustawy przyjęte przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej:
   a) *ustawa* z dnia 25 września *o ratyfikacji Porozumienia wykonawczego między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki, dotyczącej rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej systemu obrony przed rakietami balistycznymi w sprawie użytkowania terenów oraz przestrzeni powietrznej wokół Bazy systemu obrony przed rakietami balistycznymi* (Dz.U. 2015 poz. 1704),
   b) *ustawa* z dnia 24 lipca 2015 r. *o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych* (Dz. U. nr 2015 poz. 1265 z późn. zm.),
   c) *ustawa* z dnia 24 kwietnia 2009 r. *o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu* (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 1501 z późn. zm.),
   d) *ustawa* z dnia 28 marca 2003 r. *o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich"* (Dz. U. 2003, nr 67, poz. 621 z późn. zm.);
2) dokumenty przyjęte przez Radę Ministrów:
   a) *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (dokument przyjęty uchwałą nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r.),
   b) *Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa* (NSIP), (dokument przyjęty uchwałą nr 51/2000 Rady Ministrów z dnia 12 i 14 grudnia 2000 r.),
   c) *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023* (dokument przyjęty uchwałą nr 157/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r.),
   d) *Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotycząca rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej antybalistycznych obronnych rakiet przechwytujących, sporządzona w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r., oraz Protokół zmieniający Umowę między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki, dotyczącą rozmieszczenia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej antybalistycznych obronnych rakiet przechwytujących, sporządzony w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r., sporządzony w Krakowie dnia 3 lipca 2010 r.* (Dz. U. z 2011 r. Nr 219, poz. 1298).
   e) *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku* (dokument przyjęty uchwałą nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r.),
   f) *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.* (dokument przyjęty uchwałą nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.),
   g) *Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych* - IV aktualizacja (dokument oczekujący na przyjęcie przez Radę Ministrów),
   h) *Program wieloletni „Budowa Centrum Medycyny Nieinwazyjnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego"* (dokument przyjęty uchwałą nr 66/2015 Rady Ministrów z dnia 12 maja 2015 r.),
   i) *Program wieloletni „Budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku"* (dokument przyjęty uchwałą nr 31/2011 Rady Ministrów z dnia 4 stycznia 2011 r., zmieniony uchwałą nr 174/13 Rady Ministrów z dnia 8 października 2013 r. oraz zaktualizowany uchwałą nr 53/2015 Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2015 r.),
   j) *Kontrakt Terytorialny dla Województwa Pomorskiego* (dokument przyjęty uchwałą nr 234/2014 Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2014 r.),
   k) *Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły*, w tym stanowiący jego integralną część *Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu wodnego Dolnej Wisły* (Rozporządzenie Rady Ministrów).
   l) *Program Polskiej Energetyki Jądrowej* (dokument przyjęty uchwałą nr 15/2014 Rady Ministrów z dnia 28 stycznia 2014 r.);
3) dokumenty przyjęte przez właściwego ministra:
   a) *Program Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030* (etap II 2016-2030) zwany Programem Żuławskim 2030,
   b) *Master Plan dla wdrażania dyrektywy Rady 91/271/EWG*, zatwierdzony przez kierownictwo Ministerstwa Środowiska w dniu 15 maja 2015 r.;
4) dokumenty przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego:

a) *Wieloletnia Prognoza Finansowa* – dokument kroczący – uwzględnia część przedsięwzięć strategicznych określonych w regionalnych programach strategicznych,

b) *Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018* (uchwała SWP nr 415/XX/12 z dnia 25 czerwca 2012 r.) wraz z *uchwałą wykonawczą Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2018* (uchwała SWP nr 416/XX/12 z dnia 25 czerwca 2012 r. z późn, zm.) z późniejszymi zmianami,

c) *Program Rozwoju Bazy Sportowej Województwa Pomorskiego na lata 2015-2018* (uchwała SWP nr 98/VIII/15 z dnia 27 kwietnia 2015 r. z późn. zm.).

12. Ustalając wykaz inwestycji celu publicznego wyodrębniono te zadania, dla których konieczne jest określenie sposobów zagospodarowania i warunków zabudowy.

13. Wykaz inwestycji celu publicznego umieszczonych w Załączniku nr 1 *Planu* stanowi listę otwartą, która może być uzupełniana o nowe inwestycje, stanowiące ustalenia *Planu*:

1) bez konieczności jego aktualizacji, jeśli zostały one uwzględnione w treści *Planu* (w działaniach polityki przestrzennej, niekoniecznie jako jego ustalenia), jako wpisujące się w realizację kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, a na etapie wdrażania Planu zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez organy, o których mowa w art. 39, ust. 5 *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (np. przez sejmik województwa), które zostały uwzględnione w wykazie inwestycji celu publicznego w Załączniku nr 1 *Planu*;

2) w wyniku dokonania aktualizacji *Planu* o nowe zadania rządowe zgodnie z art. 48 *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, lub inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, gdy nie zostały uwzględnione w treści Planu i nie zostały wskazane w wykazie inwestycji celu publicznego w Załączniku do *Planu*.

14. W Planie uwzględniono także (choć nie jako ustalenia *Planu*) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zostały określone w dokumentach przyjętych przez Zarząd Województwa Pomorskiego:

1) *Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej*: *Aktywni Pomorzanie* (uchwała ZWP nr 910/272/13 z dnia 01 sierpnia 2013 r.);

2) *Regionalny Program Strategiczny w zakresie atrakcyjności kulturalnej i turystycznej: Pomorska Podróż* (uchwała ZWP nr 1080/286/13 z dnia 24 września);

3) *Regionalny Program Strategiczny w zakresie ochrony zdrowia: Zdrowie dla Pomorzan* (uchwała ZWP nr 930/274/13 z dnia 08 sierpnia 2013 r.);

4) *Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska: Ekoefektywne Pomorze* (uchwała ZWP nr 931/274/13 z dnia 08 sierpnia 2013 r.);

5) *Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze* (uchwała ZWP nr 951/275/13 z dnia 13 sierpnia 2013 r.);

6) *Regionalny Program Strategiczny w zakresie rozwoju gospodarczego: Pomorski Port Kreatywności* (uchwała ZWP nr 967/277/13 z dnia 22 sierpnia 2013 r.).

7.3. Rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i dokumentów o wymiarze terytorialnym

15. Do podstawowych wniosków dotyczących polityki przestrzennej państwa, których uwzględnienie w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju oraz innych dokumentach przesądzających o zmianach w zagospodarowaniu przestrzennym ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju przestrzennego województwa, należą w zakresie:

1) kształtowania systemu ekologicznego:

a) ponadregionalne korytarze ekologiczne: przymorski - południowobałtycki, pojezierny - północny, Doliny Wisły;

2) kształtowania systemu osadniczego:

a) kształtujący się układ bipolarny Chojnice-Człuchów jako zespół miast o znaczeniu regionalnym,

b) wzmocnienie Słupska jako szczególnego miasta dla równoważenia procesów rozwoju w skali ponadregionalnej, które utraciło status miasta stolicy województwa i wymagającego szczególnego wsparcia ze strony polityki miejskiej państwa;

3) aktywizacji rozwoju ponadregionalnych obszarów problemowych:
   a) zachodniej części województwa (wspólnie ze wschodnią częścią woj. zachodniopomorskiego) jako obszaru problemowego (obszaru strategicznej interwencji) Pomorze Środkowe, o problemach analogicznych jak województwa Polski Wschodniej,
   b) Żuław, w tym objęcie Żuław statusem krajowego produktu turystycznego;
4) infrastruktury transportowej:
   a) strategiczne rozstrzygnięcia dotyczące:
      – docelowej struktury funkcjonalno-przestrzennej sieci dróg krajowych w kontekście weryfikacji dróg o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym, wykonanej przez SWP i wskazanej do przygotowania w pozostałych województwach,
      – zarządcy drogi i budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT),
      – krytycznej rewizji celowości budowy kolei dużych prędkości (powyżej 200 km/h) w przestrzeni województwa,
      – budowy kolejowej obwodnicy Trójmiasta, mającej znaczenie dla obsługi portów, zwłaszcza Portu Gdynia,
      – ukształtowania kolejowego i drogowego korytarza transportowego łączącego regiony Polski północnej z regionami Litwy, Łotwy i Estonii,
      – aktywizacji transportowej drogi wodnej Wisły, w tym działania prawne zapewniające swobodną międzynarodową żeglugę po Zalewie Wiślanym,
   b) strategiczne inwestycje transportowe poprawiające dostępność zewnętrzną i spójność wewnętrzną województwa:
      – zakończenie budowy autostrady A-1 do południowej granicy państwa,
      – budowa drogi ekspresowej S-11 (Poznań - Koszalin) i wsparcie rozwoju infrastruktury transportowej, dowiązującej zachodnią część województwa do tej drogi,
      – dostosowanie drogi krajowej nr 22 (na odcinku Swarożyn - Tczew - Elbląg) co najmniej do klasy drogi głównej o ruchu przyspieszonym (GP), wraz z budową obwodnic Czerska, Człuchowa, Malborka i Starogardu Gdańskiego,
      – realizacja innych przedsięwzięć na drogach krajowych: budowa obwodnicy Bytowa w ciągu drogi nr 20, przebudowa drogi krajowej nr 21 (dojazd do portu w Ustce), budowa obwodnic Kwidzyna i Sztumu w ciągu drogi nr 55,
      – modernizacja kluczowych linii kolejowych: nr 131 (Tczew - Chorzów), nr 201 (Gdynia - Nowa Wieś Wielka), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński), nr 203 (Tczew - Kostrzyn), nr 204 (Malbork - Elbląg - Braniewo);
5) infrastruktury technicznej:
   a) strategiczne rozstrzygnięcia dotyczące:
      – lokalizacji i budowy elektrowni jądrowej na terenie województwa,
      – inwestycji w zakresie przesyłu i magazynowania paliw płynnych i gazu, w tym: rozbudowy systemu przesyłu produktów naftowych - (*InterMare*) Odessa - Brody - Gdańsk, budowy rurociągu surowcowego pomiędzy Naftoportem w Gdańsku a rafinerią w Płocku, budowy II gazoportu wraz z połączeniami do systemów przesyłowych i magazynowania gazu,
   b) strategiczne inwestycje dotyczące rozbudowy i modernizacji systemów przesyłu energii elektrycznej o napięciu 400 kV,
   c) działania adaptacyjne dotyczące ochrony brzegów morskich (zwłaszcza mierzei Wiślanej i Helskiej) oraz ochrony przeciwpowodziowej doliny Wisły i jej delty, z uwagi na postępujące zmiany klimatyczne.

8. SYSTEM MONITORINGU PLANU

1. System monitoringu *Planu* będzie komponentem *Pomorskiego Systemu Monitoringu i Ewaluacji*[255] (PSME).
2. Potrzeba budowy systemu monitoringu *Planu* wynika z ustawowego obowiązku jego okresowej oceny oraz konieczności wypracowania sprawnego i nowoczesnego narzędzia zarządzania rozwojem przestrzennym.
3. Przedmiotem monitoringu *Planu* będą m.in.:
   1) działania inwestycyjne, w tym realizacja inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa;
   2) decyzje regulacyjne, w tym akty prawa miejscowego, wpływające na zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa i uwarunkowania jego rozwoju;
   3) procesy i zjawiska zachodzące w przestrzeni województwa (np. zmiany natężenia ruchu na drogach, relacje funkcjonalno-przestrzenne), określające uwarunkowania realizacyjne *Planu*;
   4) wskaźniki realizacji celów polityki przestrzennego zagospodarowania województwa;
   5) stan planowania przestrzennego na poziomie lokalnym (aktualność studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i pokrycie miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego).
4. Zasadniczym celem monitoringu będzie ocena stanu zagospodarowania przestrzennego województwa, stanu funkcjonowania przestrzeni (identyfikacja problemów, barier i ewentualnych zagrożeń) oraz odziaływania realizowanej polityki przestrzennej (określonej w Planie) na środowisko. W efekcie system ten będzie narzędziem świadomego kierowania rozwojem przestrzennym regionu, pozwalającym weryfikować i podejmować odpowiednie decyzje planistyczne.
5. Zakres systemu monitoringu *Planu* obejmie także monitoring dokumentów planowania przestrzennego na poziomie lokalnym. W ramach tego system pozwoli na integrację zestandaryzowanej informacji planistycznej zawartej w dokumentach planistycznych poziomu lokalnego, jej wizualizację i udostępnianie zgodnie z zasadami INSPIRE. Informacje w tym zakresie będą zintegrowane w ramach *regionalnego węzła infrastruktury informacji przestrzennej* w zakresie planowania przestrzennego[256].
6. Produktem monitoringu i oceny zmian w zagospodarowaniu przestrzennym będzie *Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, na który złożą się przegląd zmian w zagospodarowaniu przestrzennym oraz ocena realizacji inwestycji. Wnioski z *Raportu* będą zasilały *Ocenę realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020* w zakresie problematyki zagospodarowania przestrzennego oraz kolejnych Strategii, głównie w zakresie oceny efektów interwencji publicznej w wymiarze terytorialnym.
7. Warunkiem sukcesu monitoringu *Planu* będzie:
   1) rozbudowa baz danych informacji o terenie;
   2) zintegrowanie informacji o realizowanych przedsięwzięciach (projektach np. z RPO WO, PROW) z systemem informacji przestrzennej - ewidencja przestrzenna przedsięwzięć inwestycyjnych wdrażanych w związku z realizacją SRWP 2020, kolejnych Strategii i *Planu*;
   3) stała współpraca z kluczowymi partnerami uczestniczącymi w realizacji SRWP 2020, kolejnych Strategii i *Planu*;
   4) utworzenie oraz organizacyjne i techniczne wsparcie *regionalnego węzła infrastruktury informacji przestrzennej* w zakresie planowania przestrzennego.
8. Funkcjonowanie systemu monitoringu *Planu* oparte będzie na narzędziach informatycznych GIS, sieci komputerowej i bazach danych *Systemu Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego*.
9. System będzie spełnił wymogi Dyrektywy INSPIRE, określone m.in. w *ustawie* z dnia 4 marca 2010 r. *o infrastrukturze informacji przestrzennej*[257], w tym w zakresie udostępnienia metadanych oraz zbiorów danych przestrzennych dla dokumentów planistycznych (zgodnie ze specyfikacją danych dla tematu *zagospodarowanie przestrzenne*).

[255] stanowi element systemu realizacji SRWP 2020, a szczegóły jego funkcjonowania zawarte są w *Planie zarządzania Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020*.

[256] Funkcjonowanie węzła ma zapewnić interoperacyjność danych w zakresie planowania przestrzennego.

[257] Dz.U. 2010 nr 76 poz. 489.

10. System monitoringu *Planu* będzie umożliwiał zbudowanie interaktywnego portalu mapowego, prezentującego wyniki analiz w zakresie zagadnień planowania i rozwoju przestrzennego.
11. System monitoringu *Planu* w kontekście technologicznym i organizacyjnym zostanie wdrożony w Pomorskim Biurze Planowania Regionalnego (we współpracy z Wojewódzkim Ośrodkiem Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej) i będzie miał charakter otwarty umożliwiający współpracę (dostarczanie i otrzymywanie informacji) z dowolnymi instytucjami.

ZAŁĄCZNIK nr 1. Wykaz zadań[258]

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

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

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg publicznych

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

L.p.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
1.1.	Budowa drogi S6 Koszalin – Słupsk	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat słupski
1.2.	Budowa drogi S6 Słupsk – Lębork	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat słupski i lęborski
1.3.	Budowa drogi S6 Lębork - Obwodnica Trójmiasta	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat lęborski, wejherowski i kartuski
1.4.	Budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat kartuski, gdański
1.5.	Budowa drogi S7 Gdańsk - Elbląg, odc. Koszwały (DK 7) - Elbląg (w. Kazimierzewo)	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat gdański, nowodworski
1.6.	Budowa obwodnicy Kościerzyny DK nr 20	GDDKiA	PBDK 2014-2023, KT	powiat kościerski
	Budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu DK nr 22	GDDKiA	KT (lista warunkowa)	powiat chojnicki, malborski i starogardzki
	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	do określenia	KT (lista warunkowa)	powiat wejherowski, m. Gdynia
1.7.	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 222 i DW nr 229 na odcinku Starogard Gdański - Jabłowo - węzeł Pelplin autostrady A1	ZDW	WPF	powiat starogardzki, tczewski
1.8.	Pakiet działań związanych z dostępem do A1 - rozbudowa DW nr 222 na odcinku Gdańsk - Starogard Gdański	ZDW	WPF	powiat starogardzki, gdański
1.9.	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 224 na odcinku węzeł Stanisławie autostrady A1 - Godziszewo	ZDW	WPF	powiat tczewski
1.10.	Pakiet działań związanych z dostępem do autostrady A1 - rozbudowa DW nr 521 na odcinku Kwidzyn - Prabuty	ZDW	WPF	powiat kwidzyński

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa linii kolejowych

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa urządzeń i infrastruktury portowej

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury dróg wodnych

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

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

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

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

L.p.	nazwa inwestycji	podmiot	Program	lokalizacja

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.15.	Przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.16.	Przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański
7.17.	Przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.18.	Budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Subkowy
7.19.	Budowa stacji pomp Międzyłęż wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pelplin
7.20.	Odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew i gm. Pelplin oraz gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.21.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.22.	Przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.23.	Przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.24.	Budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Ostaszewo
7.25.	Umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Suchy Dąb
7.26.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Cedry Wielkie
7.27.	Budowa obiektu odcinającej na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Cedry Wielkie, gm. Pruszcz Gdański
7.28.	przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk i m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Pszczółki
7.29.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pruszcz Gdański, gm. Cedry Wielkie
7.30.	Odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.31.	Odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Nowy Staw i gm. Malbork
7.32.	Przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych	RZGW Gdańsk	PZRPdRWDW	
7.33.	Budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowskim, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Strudze Jagatowskiej	Miasto Pruszcz Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański
7.34.	Budowa prawego wału Opływu Motławy od ul. Zawodników do ul. Elbląskiej	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.35.	Budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.36.	Przebudowa pompowni polder Płonia	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.37.	Przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.38.	Wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka	Powiat Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański

7.39.	Odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 – 54+200, 57+300 – 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew, gm. Miłoradz, gm. Sadlinki, gm. Kwidzyn, gm. Ryjewo, gm. Sztum
7.40.	Podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.41.	Odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego terenów przyległych w celu dostosowania parametrów do wymagań wynikających z map zagrożenia	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	
7.42.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno w km 0+000-3+100,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.43.	Przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno"	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.44.	Przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.45.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.46.	Budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25)	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
Zalew Wiślany				
7.47.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe; monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zalew Wiślany
Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska				
7.48.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 56,9-59,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Górki Wschodnie
7.49.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 60,1-63,05)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	ujście Wisły Śmiałej - Stogi
7.50.	Umocnienia brzegowe (km 67,45-69,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Westerplatte
7.51.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 69,2-81,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Nowy Port - Orłowo
7.52.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 83,5-85,3)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Redłowo - Kamienna Góra
7.53.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 89,1-96,6)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Oksywie - Mechelinki
7.54.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 99,9-101,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rewa
7.55.	Umocnienia brzegowe (km 109,4-109,8)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 1
7.56.	Sztuczne zasilanie (km 109,8-110,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 2
7.57.	Sztuczne zasilanie (km 114,0-114,7)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 1
7.58.	Umocnienia brzegowe (km 115,37-115,58)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 2
7.59.	Umocnienia brzegowe (km 116,7-117,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 3
7.60.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 0,0-47,9)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Mierzeja Wiślana
7.61.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 48,5-124)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zatoka Gdańska
Półwysep Helski				
7.62.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (od nasady półwyspu do km 9,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo - Kuźnica
7.63.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 9,5-23,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Kuźnica - Jurata
7.64.	Umocnienia brzegowe (km 36,0-38,0)	Urząd Morski	POBMor	Cypel półwyspu - miasto Hel

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

PZRPdRWDW - Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły.

POBMor – Program Ochrony Brzegów Morskich.

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

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

L.p.	nazwa inwestycji	podmiot odpowiedzialny za realizację zadania	Program	lokalizacja
8.1.	Kajakiem przez Pomorze - zagospodarowanie szlaków wodnych w województwie pomorskim dla rozwoju turystyki kajakowej – Poprawa bezpieczeństwa na szlakach kajakowych poprzez rozbudowę i poprawę standardu infrastruktury turystycznej, w szczególności kajakowej oraz działania promujące tę formę aktywnej turystyki	gminy	WPF	województwo
8.2.	Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i WTR R-9 - wybudowanie dwóch	gminy	WPF	

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ZAŁĄCZNIK nr 2. Plansze Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

w skali 1 : 200 000

UWARUNKOWANIA:

1. Uwarunkowania - Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna
2. Uwarunkowania - Infrastruktura transportu drogowego, kolejowego, wodnego i lotniczego
3. Uwarunkowania - Infrastruktura zaopatrzenia w wodę, ochrony środowiska i przeciwpowodziowa
4. Uwarunkowania - Energetyka
5. Uwarunkowania - Środowisko – zasoby i ochrona

KIERUNKI:

6. Kierunki – Regionalna sieć osadnicza
7. Kierunki – Zintegrowana infrastruktura systemu transportu
8. Kierunki – Bezpieczeństwo energetyczne i źródła odnawialne
9. Kierunki – Środowisko przyrodnicze, kulturowe i turystyka

ZAŁĄCZNIK nr 3. Rysunki poglądowe Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030

1. Prognoza zmian liczby ludności do 2030 r.
2. Typy struktury wieku ludności (stan na 2013 r.)
3. Typologia demograficzna gmin województwa pomorskiego (stan na 2013 r.)
4. Procesy demograficzne – synteza
5. Podział administracyjny (stan na 2016 r.)
6. Rozmieszczenie ludności i terenów zurbanizowanych
7. Miejska sieć osadnicza – ranga usługowa ośrodków na tle rozmieszczenia ludności
8. Miejska sieć osadnicza – wielkość i dominujące funkcje ośrodków
9. Mieszkalnictwo - ruch budowlany w latach 2008-2013
10. Ponadlokalna infrastruktura ochrony zdrowia
11. Infrastruktura edukacji – zorganizowane formy opieki nad dziećmi do lat 3 (stan ma 2013/2014)
12. Infrastruktura edukacji – wychowanie przedszkolne (stan ma 2013/2014)
13. Szkolnictwo wyższe i placówki naukowo-badawcze (stan ma 2013/2014)
14. Kierunki kształcenia wyższego w ośrodkach akademickich (stan ma 2013/2014)
15. Ponadlokalna infrastruktura kultury – instytucje i placówki kultury i sztuki
16. Ponadlokalna infrastruktura kultury – muzea
17. Ponadlokalna infrastruktura sportu i rekreacji
18. Podmioty ekonomii społecznej i instytucje reintegracji społeczno-zawodowej
19. Instytucje wsparcia osób starszych i niepełnosprawnych
20. Instytucje otoczenia biznesu – przyrost podmiotów gospodarczych
21. Strefy aktywności gospodarczej
22. Udział użytków rolnych w powierzchni gmin
23. Wskaźnik waloryzacji rolniczej przestrzeni produkcyjnej
24. Stan techniczny i bezpieczeństwo ruchu
25. Kartogram prognozowanych podróży w korytarzach linii kolejowych i autobusowych
26. Telekomunikacja
27. Dostępność ludności do sieci wodociągowej
28. Dostępność ludności do sieci kanalizacyjnej
29. Udział lasów w powierzchni gmin
30. Stan Jednolitych Części Wód Powierzchniowych
31. Zasoby i stan wód podziemnych
32. Złoża kopalin i ich wykorzystanie

PZPWP 2030 PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

ISTNIEJĄCA STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

WĘZŁY SIECI OSADNICZEJ

Jednostki osadnicze wg liczby ludności
(ludność faktycznie zamieszkała, stan na 31.XII.2013 r.)

Miasta:

Gdańsk 462 tys.
Gdynia248 tys.
Słupsk 94 tys.
Chojnice 40 tys.

Miejscowości wiejskie:

- *Gminne*
- *Powyżej 3 tys. mieszkańców*

RANGA OŚRODKÓW

- PONADREGIONALNY
- REGIONALNY
- REGIONALNY W RAMACH STRUKTURY OBSZARU METROPOLITALNEGO
- SUBREGIONALNY
- LOKALNY

Kształtujące się układy bipolarne

STRUKTURY PASMOWE

- KORYTARZE INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ I TECHNICZNEJ
- ZASIĘG GŁÓWNYCH POWIĄZAŃ EKOLOGICZNYCH (KORYTARZE EKOLOGICZNE)

POWIĄZANIA *

- BARDZO SILNE
- SILNE
- ŚREDNIE
- SŁABE

* Na podstawie powiązań w komunikacji publicznej (UniRegio2014 r.), z uwzględnieniem średniego dobowego ruchu pojazdów silnikowych na drogach krajowych i wojewódzkich (GPR 2010 r.)

UŻYTKOWANIE GRUNTÓW (DOMINUJĄCE FUNKCJE)

- Tereny mieszkaniowe
- Inne tereny zabudowane
- Tereny zurbanizowane niezabudowane
- Tereny rekreacyjno-wypoczynkowe
- Tereny komunikacyjne
- Tereny przemysłowe
- Użytki kopalne
- Grunty rolne zabudowane
- Użytki rolne niezabudowane
- Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione
- Nieużytki
- Grunty pod wodami
- Tereny różne

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU

Drogi:

- Krajowe i wojewódzkie

Linie kolejowe:

- Eksploatowane
- Nieeksploatowane

Porty:

- Tory wodne podejść do portów morskich
- Porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki
- Pozostałe ważne porty morskie
- Port lotniczy

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Granice powiatów
- Granice województwa pomorskiego

10 0 10 km

N W E S

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PBPR
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
UWARUNKOWANIA
INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO, KOLEJOWEGO, WODNEGO I LOTNICZEGO

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO
- Drogi w sieci TEN-T
- Węzły na drogach klasy A i S
- Autostrada
- Drogi ekspresowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Drogi gminne
- 6.E28/GP — Numer drogi, numer AGR/Klasa drogi

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO
- Linie kolejowe w sieci TEN-T
- Linie kolejowe czynne
- Linie kolejowe czynne towarowe
- Linie kolejowe o zawieszonym ruchu pasażerskim
- Linie kolejowe nieczynne
- 211/NE/1 — Nr linii/elektryfikacja linii/liczba torów
- Linia kolejowa wąskotorowa - Żuławska Kolej Dojazdowa
- Przystanki kolejowe
- Węzły przesiadkowe
- Przejscia graniczne

DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE I ICH KLASY
- II
- III
- IVb

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO
- Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu ,dla gospodarki narodowej
- Terminal promowy
- Inny port morski
- Port rzeczny
- Przystań morska
- Obszar portów morskich
- Podejście i tor wodny

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO
- Port Lotniczy Rębiechowo (wg rejestru RLC)
- Lotnisko cywilne (wg rejestru RLC)
- Lądowisko samolotowe (wg rejestru ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe (wg rejestru ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe (sanitarne wg rejestru ULC)
- Wojskowy obiekt lotniskowy zarządzany przez MON
- Obszar lotniska
- Strefa nalotów

DOSTĘPNOŚĆ DROGOWA

Indeks syntetyczny z perspektywy poziomu życia mieszkańców
- 0.0 - 25.0
- 25.0 - 35.0
- 35.0 - 45.0
- 45.0 - 55.0
- 55.0 - 65.0
- 65.0 - 75.0
- 75.0 - 85.0
- 85.0 - 95.0

POZOSTAŁE OZNACZENIA
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PZPWP 2030

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

INFRASTRUKTURA ZAOPATRZENIA W WODĘ, OCHRONY ŚRODOWISKA I PRZECIWPOWODZIOWA

INFRASTRUKTURA WODOCIĄGOWA, OCHRONY ŚRODOWISKA I PRZECIWPOWODZIOWA

Zaopatrzenie w wodę

Wodociągi niepubliczne
Produkcja wody w m3\d (2013 r.)

- 0 - 50
- 50 - 500
- 500 - 5000
- 5000 - 1000000

Wodociągi publiczne
Produkcja wody w m3\d (2013 r.)

- 0 - 50
- 50 - 500
- 500 - 5000
- 5000 - 1000000
- Strefa ochronna ujęć wód - teren ochrony pośredniej

Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków

- Aglomeracje ściekowe

Komunalne oczyszczalnie ścieków
Wydajność oczyszczalni komunalnych (RLM)

- 0 - 2000
- 2000 - 10000
- 10000 - 15000
- 15000 - 100000
- 100000 - 650000

Przemysłowe oczyszczalnie ścieków
Wydajność oczyszczalni komunalnych (RLM)

- 0 - 5000
- 5000 - 20000
- 20000 - 30000
- 30000 - 45000

Gospodarka odpadami

- Regiony gospodarki odpadami komunalnymi
- RIPOK
- Kwatery na azbest w RIPOK
- Instalacje przewidziane do zastępczej obsługi RIPOK
- Składowiska zamknięte (w trakcjie rekultywacji)
- Składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, na których nie są składowane odpady komunalne
- Składowisko odpadów obojętnych
- Skladowiska nie posiadajace statusu instalacji zastępczych
- Składowiska zamknięte (w trakcie rekultywacji)
- Stacja przeładunkowa odpadów

Ochrona przeciwpowodziowa

- Wały przeciwpowodziowe
- Pompownie odwadniające
- Wrota przeciwsztormowe
- Wrota przeciwpowodziowe
- Wał, jaz, śluza

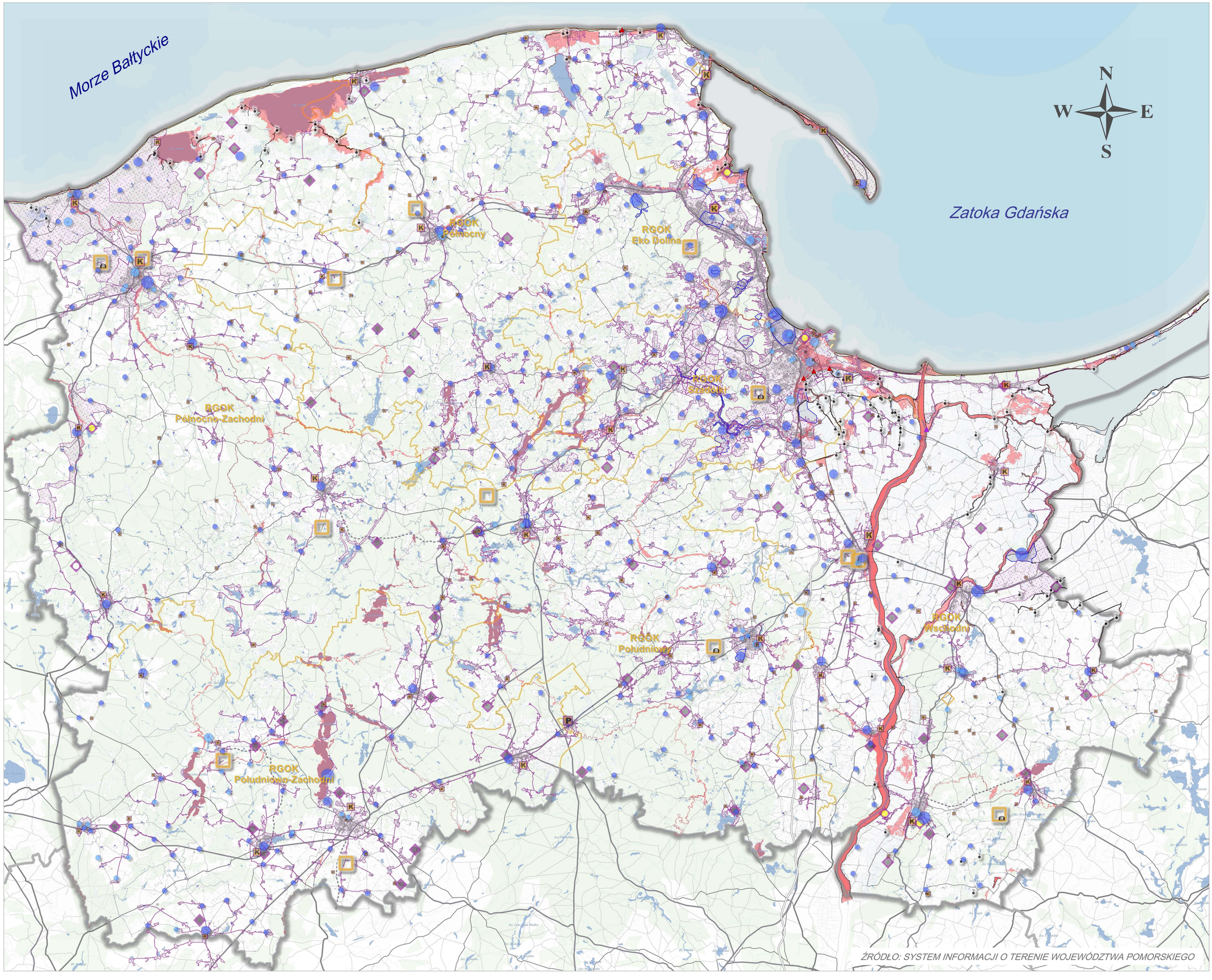
Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

- Pas techniczny
- Obszary o średnim i wysokim prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi
  Obszar między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym

Pozostałe oznaczenia

- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Tereny podmokłe
- Lasy

10 0 10 km



ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PZPWP 2030

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

INFRASTRUKTURA ENERGETYCZNA

ISTNIEJĄCE ŹRÓDŁA ENERGII

- Elektrociepłownie > 100 MWt
- Elektrociepłownie 1 -100 MWt
- Ciepłownie > 10 MWt
- Elektrownia szczytowo - pompowa
- Elektrownie wodne
- Elektrownie fotowoltaiczne
- Turbiny wiatrowe
- Biogazownie wysypiskowe
- Biogazownie rolnicze
- Miasta objęte scentralizowanym systemem zaopatrzenia w ciepło

ISTNIEJĄCE ELEMENTY SYSTEMU ELEKTROENERGETYCZNEGO

- Linie elektroenergetyczne 400 kV oraz kabel do Szwecji
- Linie elektroenergetyczne 220 kV
- Linie elektroenergetyczne 110 kV
- Stacje transformatorowo-rozdzielcze
- Główne punkty zasilające (GPZ)
- Linie 110 kV zagrożone wystąpieniem przerw w dostawach energii elektrycznej
- Obszary o znacznej odległości od stacji 110/15 kV
- Obszary o niewystarczających parametrach zasilania

ISTNIEJĄCE ELEMENTY SYSTEMU ZAOPATRZENIA W GAZ I PALIWA PŁYNNE

- Rurociągi paliw płynnych
- Rurociąg węglowodorów ze złóż na Bałtyku
- Gazociągi wysokiego ciśnienia
- Kawernowy podziemny magazyn gazu "Kosakowo"
- Rafineria_L
- Naftoport
- Bazy paliwowe_L
- Węzły gazowe
- Stacje redukcyjno-pomiarowe
- Stacje regazyfikacji
- Kopalnia gazu i ropy naftowej

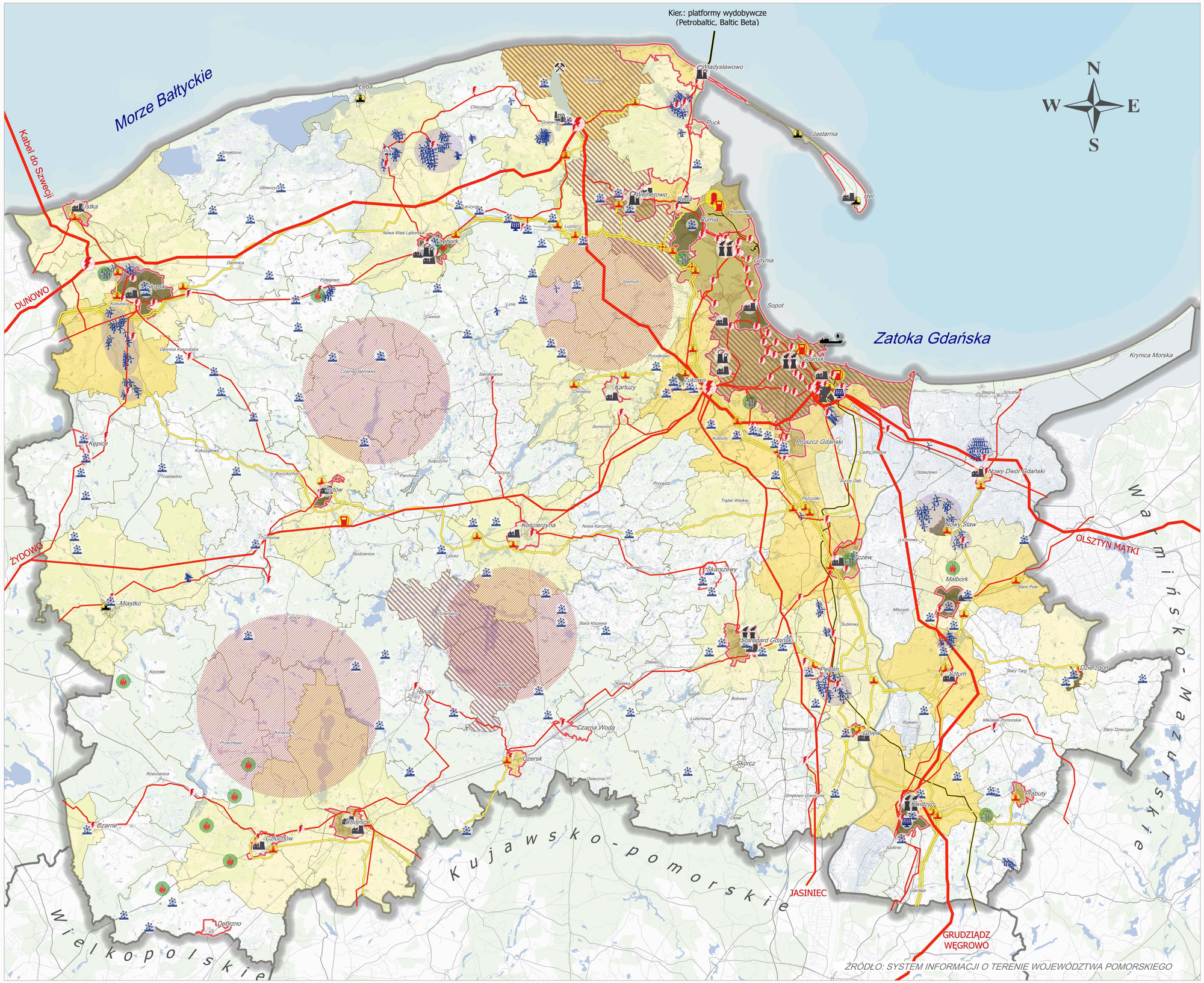
ODSETEK MIESZKAŃCÓW KORZYSTAJACYCH Z GAZU ZIEMNEGO

- Brak dostępu
- 0% - 20%
- 21% - 60%
- 61% - 80%
- 81% - 100%

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw

10 0 10 km



ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

ŚRODOWISKO, ZASOBY I ICH OCHRONA

OCHRONA ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

OCHRONA PRZYRODY

Formy ochrony przyrody

- Parki narodowe
- Otuliny parków narodowych
- Rezerwaty przyrody
- Parki krajobrazowe
- Otuliny parków krajobrazowych
- Obszary chronionego krajobrazu
- Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe
- Użytki ekologiczne
- Stanowiska dokumentacyjne

Obszary NATURA 2000

- Obszary specjalnej ochrony ptaków (PLB)
- Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty (PLH)

Przyrodnicze obszary o znaczeniu międzynarodowym

- Obszary na liście Światowych Rezerwatów Biosfery UNESCO
- Słowiński Park Narodowy - obszar na liście terenów chronionych Konwencją Ramsarską
- Obszary w Sieci Bałtyckich Obszarów Chronionych HELCOM

SIEĆ EKOLOGICZNA

Korytarze i płaty ekologiczne

- Płaty ekologiczne
- Korytarze ekologiczne
- Korytarz Południowobałtycki (ptasi)
- Kierunki powiązań zewnętrznych

OCHRONA GRUNTÓW ROLNYCH

- Obszary o przewadze gleb chronionych

OCHRONA WALORÓW UZDROWISKOWYCH

- Obszary ochrony uzdrowiskowej

OCHRONA BRZEGU MORSKIEGO

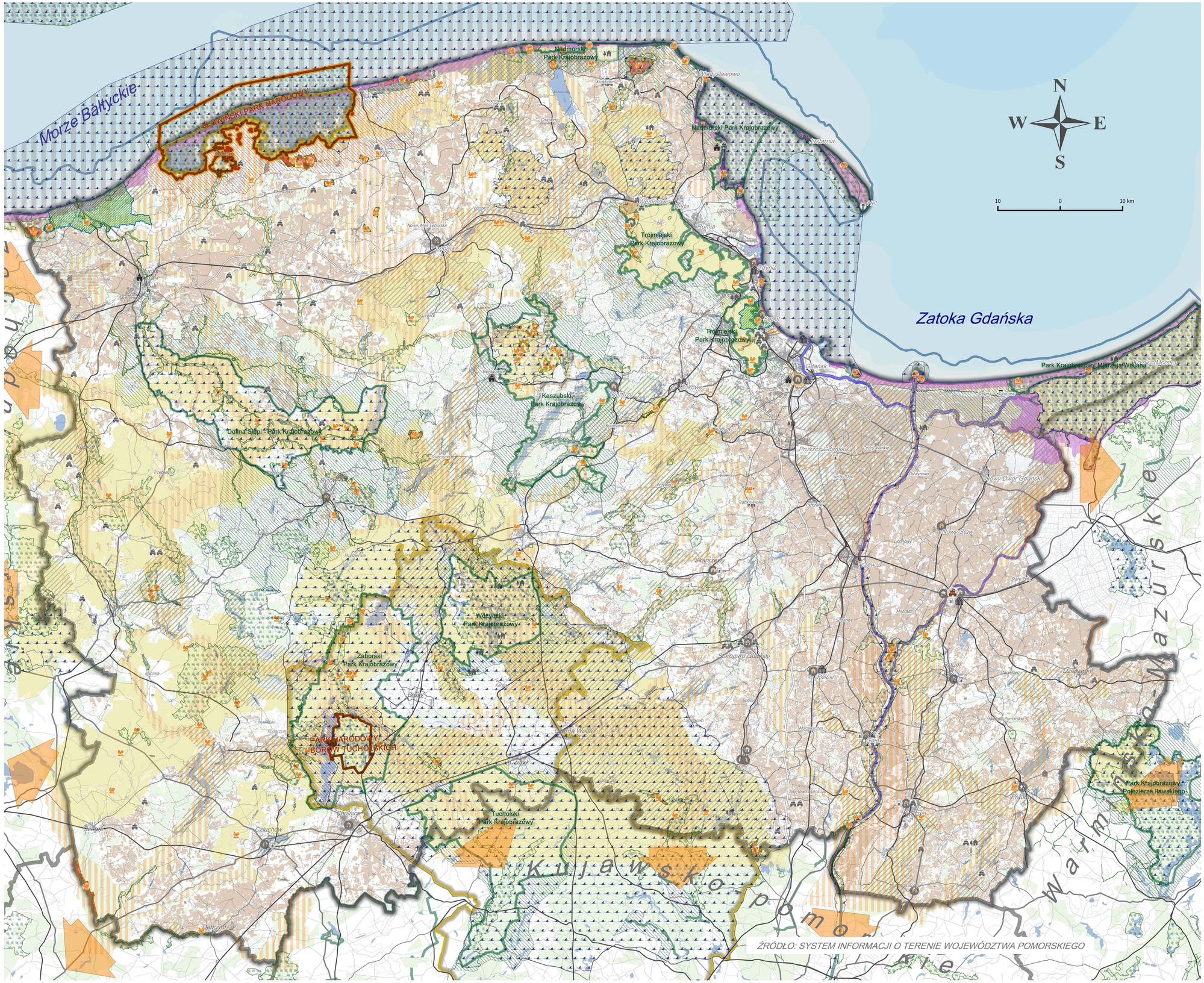
- Granica obszaru pasa technicznego
- Granica obszaru pasa ochronnego

ŚRODOWISKO KULTUROWE

- Obiekt wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO Zamek Krzyżacki w Malborku
- Ustanowione parki kulturowe
- Ustanowione pomniki historii
- układy urbanistyczne
- układy ruralistyczne
- Zamki i założenia zamkowe
- Założenia pałacowe i dworskie
- Zabytki morskie
- Pomnik Zagłady
- Skupiska zabudowy szachulcowej
- Domy podcieniowe

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Linie kolejowe
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw



ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI

REGIONALNA SIEĆ OSADNICZA

HIERARCHIA SIECI OSADNICZEJ - RANGA OŚRODKÓW

- Ośrodek ponadregionalny
- Ośrodek regionalny
- Potencjalny ośrodek regionalny
- Ośrodek regionalny w ramach struktury obszaru metropolitalnego
- Ośrodek subregionalny
- Potencjalny ośrodek subregionalny
- Ośrodek lokalny o oddziaływaniu ponadgminnym
- Ośrodek lokalny - miasto
- Ośrodek lokalny - miejscowość gminna
- Ośrodek krystalizujący, niebędący miejscowością gminną, o potencjale do rozwoju jako ośrodek lokalny

Międzywojewódzkie oddziaływania pomiędzy ośrodkami

UKŁADY AGLOMERACYJNE

- Trójmiasto
- Główna oś rozwojowa obszaru metropolitalnego - Policentryczne Wielofunkcyjne Pasmo Osadnicze
- Słupsk-Ustka Chojnice-Człuchów
- Malbork-Sztum

MIEJSKIE OBSZARY FUNKCJONALNE

MOF o znaczeniu ponadregionalnym:

- Strefa funkcjonalna Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego)

MOF o znaczeniu regionalnym:

- Miejski obszar funkcjonalny Słupsk-Ustka
- Miejski obszar funkcjonalny Chojnice-Człuchów
- Miejskie obszary funkcjonalne ośrodków subregionalnych

STRUKTURA PRZESTRZENNA PONADLOKALNEJ INFRASTRUKTURY USŁUG PUBLICZNYCH

EDUKACJA | OCHRONA ZDROWIA
KULTURA | SPORT I REKREACJA

Edukacja, szkolnictwo wyższe i nauka:

- Ośrodek akademicki i naukowo-badawczy, wymagający dalszego wzmacniania do rangi konkurencyjnej, co najmniej w Regionie Morza Bałtyckiego
- Ośrodek rozwoju wyższego szkolnictwa zawodowego
- Ośrodek rozwoju kształcenia zawodowego i ustawicznego

Ochrona zdrowia:

- Wyspecjalizowany ośrodek lecznictwa ponadregionalnego, wymagający dalszego rozwoju i wzmacniania tej rangi, m.in. na bazie potencjału szpitali klinicznych
- Specjalistyczny ośrodek diagnostyczny, terapeutyczny i rehabilitacyjny, wymagający wzmocnienia w ramach sieci regionalnej
- Ośrodek zapewniający podstawowe świadczenia szpitalne lub/i wyspecjalizowany w pojedynczych specjalnościach

Kultura:

- Ośrodek animacji wydarzeń kulturalnych o znaczeniu europoejskim, wymagający dalszego wzmacniania
- Ośrodek upowszechniający kulturę oraz dziedzictwo kulturowe Pomorza, wymagający rozwoju, jako centrum animacji wydarzeń kulturalnych o znaczeniu regionalnym
- Ośrodek wymagający rozwoju jako centrum upowszechniające kulturę oraz dziedzictwo kulturowe Pomorza lub/i centrum animacji wydarzeń kulturalnych o znaczeniu ponadgminnym

Sport i rekreacja:

- Ośrodek organizacji krajowych i międzynarodowych wydarzeń sportowych, wymagający wzmacniania lub utrzymania tej rangi
- Ośrodek rozwoju ogólnodostępnej infrastruktury sportowo-rekreacyjnej

OBSZARY OBSŁUGI

- Schemat podziału na regionalne obszary obsługi

STRUKTURA PRZESTRZENNA SIECI GŁÓWNYCH TRANSPORTOWYCH WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH

Wyposażenie ośrodków w infrastrukturę węzłów określonej rangi:

- Krajowy
- Krajowy przy Porcie Lotniczym
- Regionalny*
- Metropolitarny*
- Lokalny*

*bez węzłów na obszarze Gdańska i Gdyni

N W E S

0 10 20 km

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI

ZINTEGROWANA INFRASTRUKTURA INTELIGENTNEGO TRANSPORTU

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

Drogi o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Drogi w sieci TEN-T
- Inne drogi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Węzły na drogach klasy A i S

- Istniejące i planowane

Klasyfikacja techniczna dróg układu podstawowego

- A (autostrada)
- S (drogi ekspresowe)
- GP (drogi główne ruchu przyśpieszonego)
- G (drogi główne)
- Z (drogi zbiorcze)
- 6,E28/GP — Numer drogi, numer AGR/Klasa drogi

Planowane przebiegi dróg klasy GP, G i Z

- GP (drogi główne ruchu przyśpieszonego)
- G (drogi główne)
- Z (drogi zbiorcze)

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Linie o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Linie w sieci TEN-T
- Inne linie o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Klasyfikacja techniczna linii kolejowych

- Linie o prędkości 120 < V max ≤ 200
- Linie o prędkości 90 < V max ≤ 120
- Linie o prędkości V max < 90
- 211/NE/1 — Numer linii/elektryfikacja/liczba torów
- Planowane przebiegi linii kolejowych

WĘZŁY INTEGRACYJNE I TERMINALE

- Węzeł krajowy
- Węzeł regionalny
- Węzeł metropolitalny
- Węzeł lokalny poza Trójmiastem
- IC — Planowany terminal intermodalny
- IC — Planowany trminal intermodalny do rozważenia

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Lotniska o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Port lotniczy Rębiechowo (RLC)
- Port lotniczy
- Lądowisko samolotowe (ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe (ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe/sanitarne (ULC)

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU WODNEGO

Porty o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu dla gospodarki wodnej
- Regionalny port morski
- Port lokalny
- Port rzeczny
- Przeprawa promowa
- Podejście i tor wodny

Drogi wodne śródlądowe i ich klasy

- II
- III
- IVb

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI

BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE I ŹRÓDŁA ODNAWIALNE

KRAJOWE KORYTARZE INFRASTRUKTURALNE:

- Nadwiślańsko-zatokowy i północny

ISTNIEJĄCE ŹRÓDŁA ENERGII

- Elektrociepłownie > 100 MWt
- Elektrociepłownie 1-100 MWt
- Ciepłownie > 10 MWt
- Elektrownia szczytowo-pompowa
- Elektrownie wodne
- Elektrownie fotowoltaiczne
- Turbiny wiatrowe
- Biogazownie wysypiskowe
- Biogazownie rolnicze
- Miasta objęte scentralizowanym systemem zaopatrzenia w ciepło

POTENCJALNE REJONY LOKALIZACJI NOWYCH ŹRÓDEŁ ENERGII

- Elektrownia jądrowa
- Instalacja termicznego przekształcania odpadów
- Elektrownia konwencjonalna
- Obszar przyłączy lądowych
- Obszar wyznaczony w mpzp pod lokalizację turbin wiatrowych

ELEMENTY SYSTEMU ELEKTROENERGETYCZNEGO ISTNIEJĄCE I PLANOWANE

- Istniejące linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia NN (od 220 do 400 kV; kabel do Szwecji - 750 kV)
- Planowane linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia NN (400 kV)
- A - C Kierunkowy przebieg korytarzy elektroenergetycznych związany z potencjalnym wyprowadzeniem mocy z planowanej elektrowni jądrowej
- Istniejące linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia NN (220kV) planowane do likwidacji
- Istniejące linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia WN (110 kV)
- Planowane linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia WN (110 kV)
- Istniejące stacje transformatorowo-rozdzielcze
- Warianty lokalizacji stacji transformatorowo-rozdzielczej dedykowanej elektrowni jądrowej
- a Planowane stacje transformatorowo-rozdzielcze
- Istniejące główne punkty zasilające (GPZ)
- Planowane główne punkty zasilające

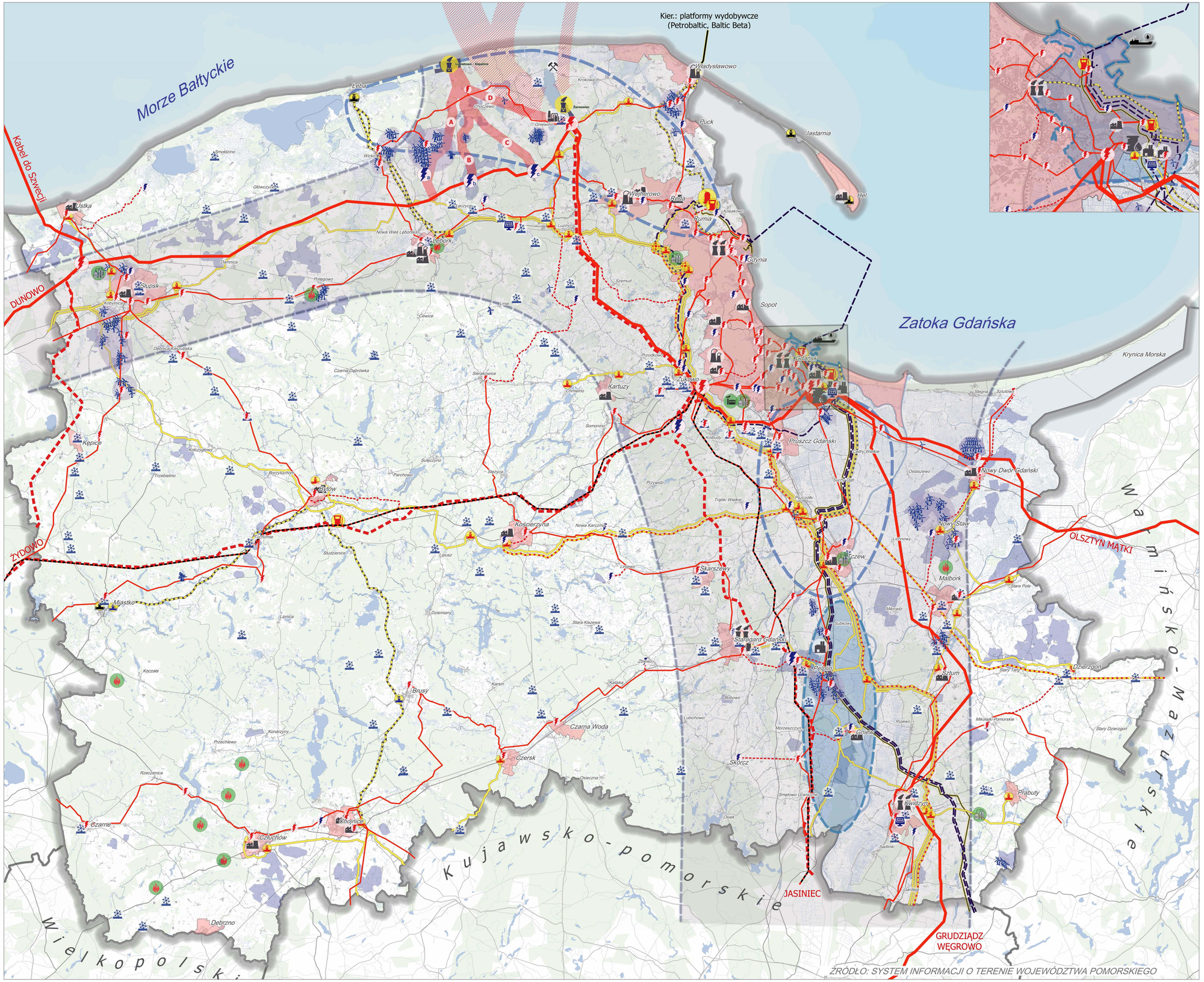
ELEMENTY SYSTEMU ZAOPATRZENIA W GAZ I PALIWA PŁYNNE ISTNIEJĄCE I PLANOWANE

- Istniejące gazociągi wysokiego ciśnienia
- Planowane gazociągi wysokiego ciśnienia
- Planowane gazociągi wysokiego ciśnienia w przypadku uruchomienia eksploatacji gazu z łupków
- Istniejące węzły gazowe
- Istniejące stacje pomiarowo-redukcyjne
- Planowane stacje pomiarowo-redukcyjne
- Istniejące stacje regazyfikacji
- Istniejące rurociągi paliw płynnych
- Istniejący rurociąg węglowodorów ze złóż na Bałtyku
- Planowane rurociągi paliw płynnych
- Podziemne Magazyny Gazu Kosakowo (inwestycja w realizacji)
- Struktury solne o potencjalnych możliwościach lokalizacji podziemnych magazynów gazu ziemnego, paliw płynnych, wodoru lub sprężonego powietrza
- Rafineria
- Naftoport
- Istniejące bazy paliwowe
- Kopalnia gazu i ropy naftowej

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw

10 0 10 km



PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE KULTUROWE I TURYSTYKA

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

ISTNIEJĄCE I PLANOWANE FORMY OCHRONY PRZYRODY

- Istniejące parki narodowe
- Proponowane kierunki powiększenia Parku Narodowego Borów Tucholskich
- Istniejące parki krajobrazowe
- Proponowane kierunki powiększenia parków krajobrazowych oraz ustanowienia nowych
- Rezerwaty przyrody
- OCHK - objęte procesem weryfikacji
- Obszary cenne przyrodniczo wskazane do objęcia formami ochrony indywidualnej

Obszary NATURA 2000

- Obszary Specjalnej Ochrony ptaków (PLB)
- Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty (PLH)

PROJEKTOWANA SIEĆ EKOLOGICZNA

Korytarze i płaty ekologiczne

- Płaty ekologiczne
- Korytarze ekologiczne
- Korytarze i płaty ekologiczne
- Kierunki powiązań zewnętrznych

ŚRODOWISKO KULTUROWE

- Obiekt wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO Zamek Krzyżacki w Malborku
- Projektowana strefa ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego w Malborku
- Układy urbanistyczne
- Układy ruralistyczne

ZABYTKI O PONADREGIONALNYM ZNACZENIU PROPONOWANE DO OBJĘCIA OCHRONĄ JAKO POMNIKI HISTORII

- Ustanowione pomniki historii
- Proponowane pomniki historii

MIEJSCA O WYSOKICH I WYJĄTKOWYCH WARTOŚCIACH GDZIE ZOSTAŁA ZACHOWANA HISTORYCZNA STRUKTURA PRZESTRZENI I WALORY PRZYRODNICZO - KRAJOBRAZOWE PROPONOWANE DO OBJĘCIA OCHRONĄ JAKO PARKI KUTUROWE

- Ustanowionw parki kulturowe
- Proponowane parki kulturowe

TURYSTYKA

KSZTAŁTOWANIE ZINTEGROWANEJ I KOMPLEKSOWEJ SIECI SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM I PONADREGIONALNYM

Trasy rowerowe

- Międzynarodowe
- Miedzyregionalne
- Regionalne

Szlaki wodne

- Kajakowe
- Proponowana lokalizacja infrastruktury kajakowej
- Szlaki żeglarskie
- Infrastruktura żeglarska
- Proponowana infrastruktura żeglarska

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TURYSTYKI PROZDROWOTNEJ I UZDROWISKOWEJ

- Obszary ochrony uzdrowiskowej
- Istniejące uzdrowiska
- Obszary pedysponowane do pełnienia funkcji uzdrowiskowej

POZOSTALE OZNACZENIA

- Linie kolejowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PZPWP 2030

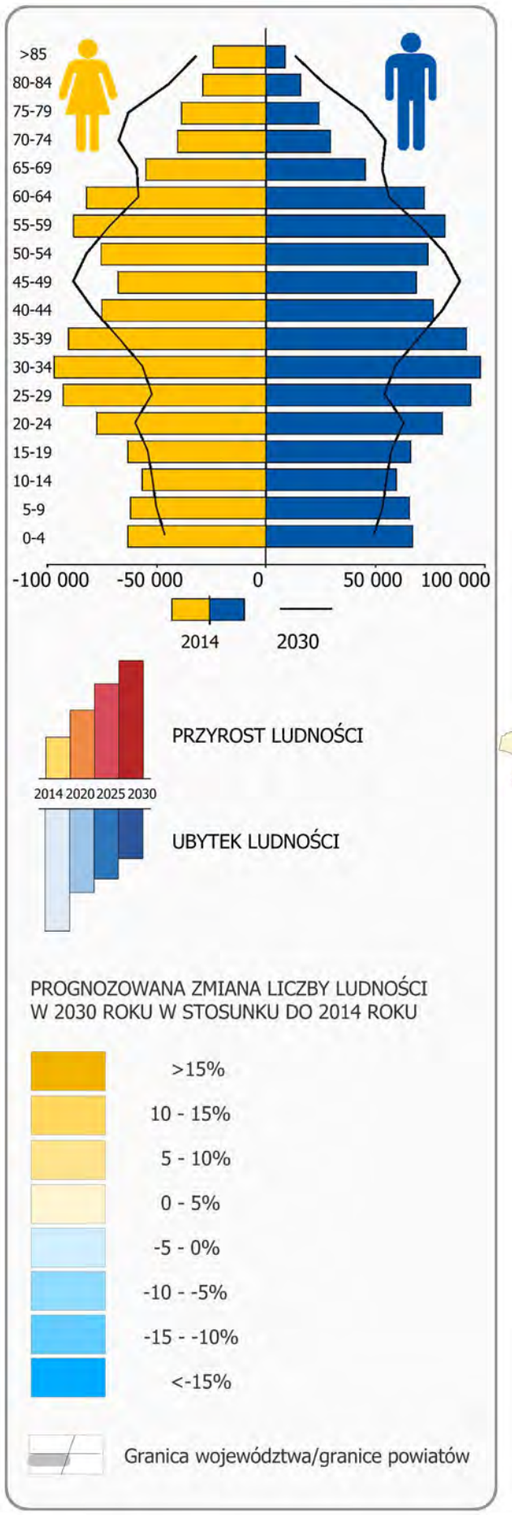
PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

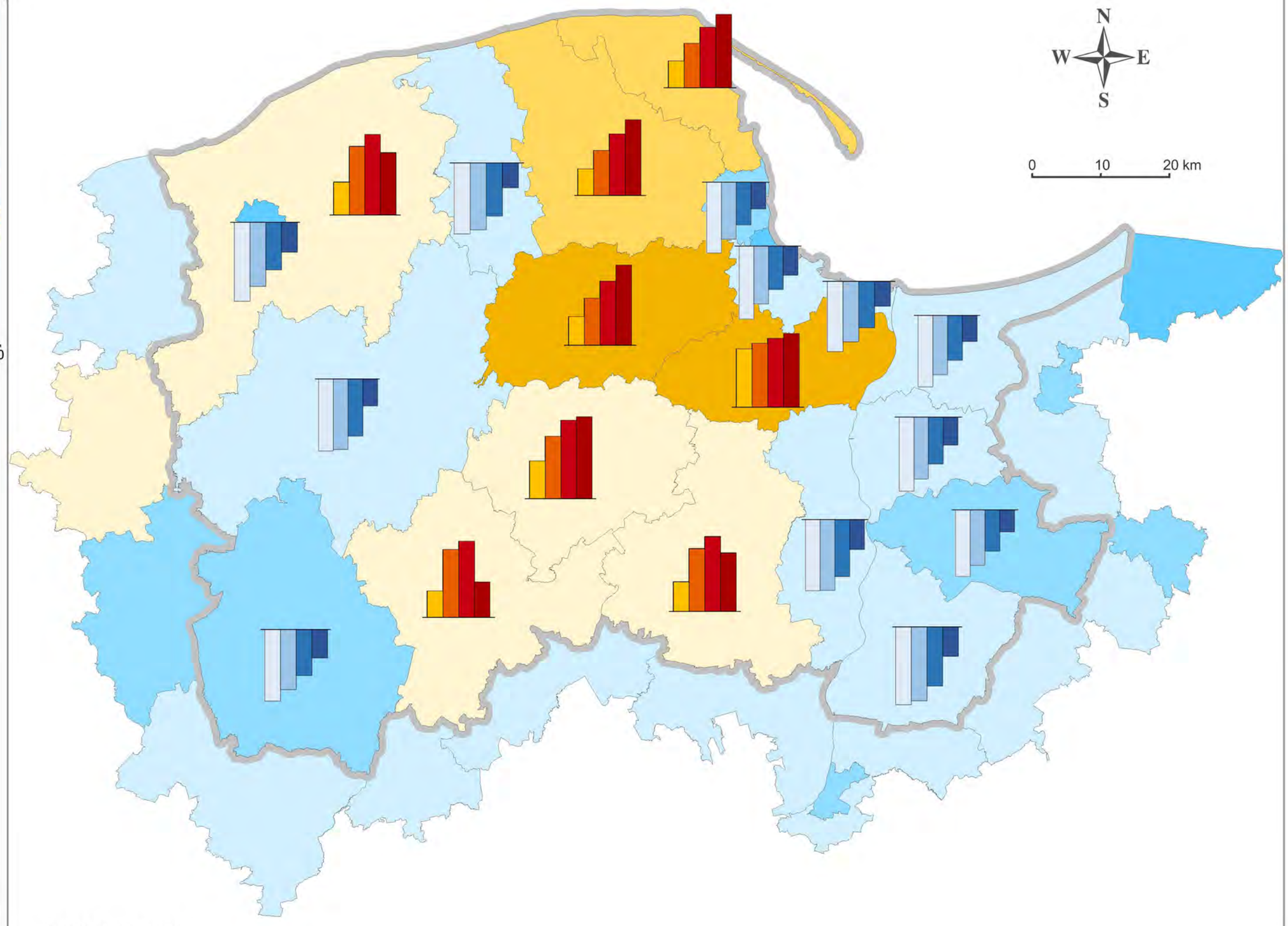
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PROGNOZA ZMIAN LICZBY LUDNOŚCI





ŹRÓDŁO:BDL GUS

PZPWP 2030

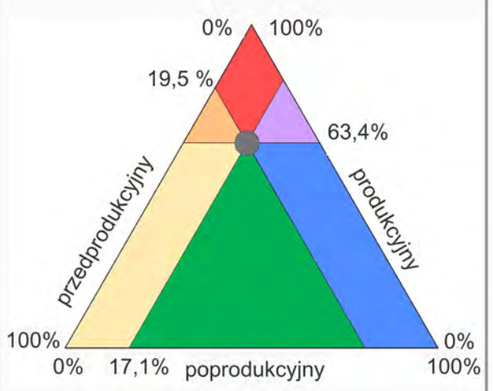
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

STRUKTURA WIEKU



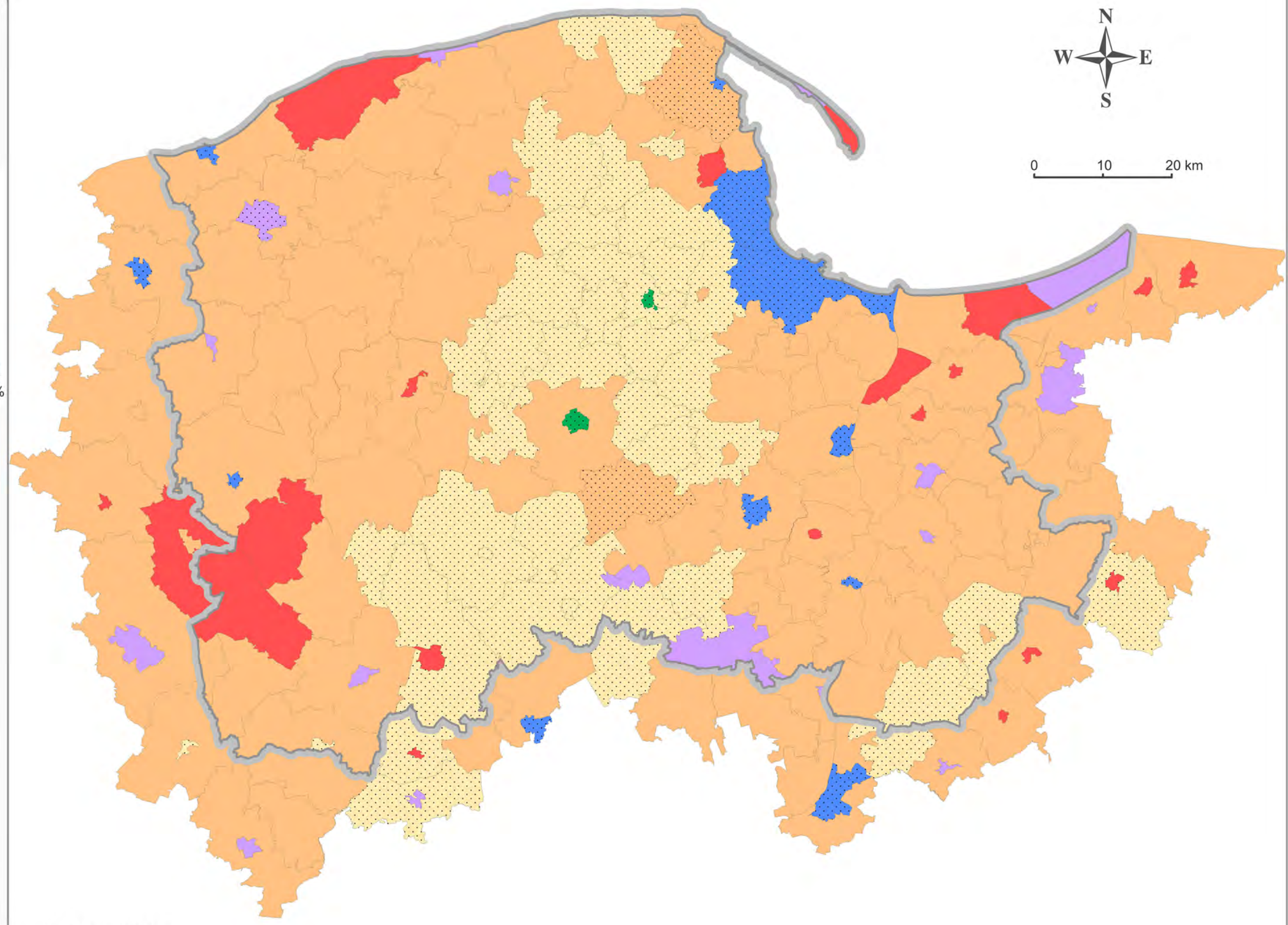
TYPY STRUKTURY WIEKU

Wyższy od przeciętnego udział mieszkańców w kategoriach wiekowych

- A w wieku przedprodukcyjnym
- B w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym
- C w wieku produkcyjnym
- D w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym
- E w wieku poprodukcyjnym
- F w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym

obszary deformacji struktury wieku w 2013 r. ludność w wieku nieprodukcyjnym stanowiąca więcej niż 57,6% (średnia dla Polski) osób w wieku produkcyjnym

Granica województwa/granice gmin



ŹRÓDŁO: BDL GUS

PZPWP 2030

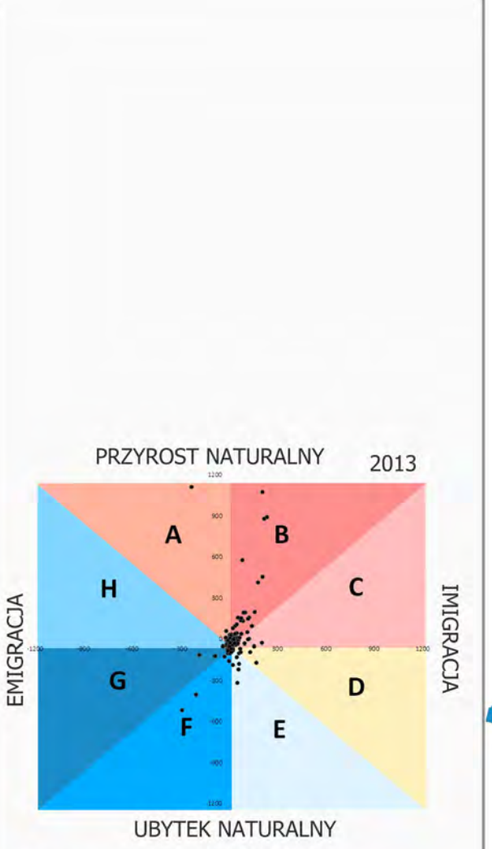
PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

ZALEŻNOŚĆ SALDA MIGRACJI OD PRZYROSTU NATURALNEGO



TYPY WEBBA

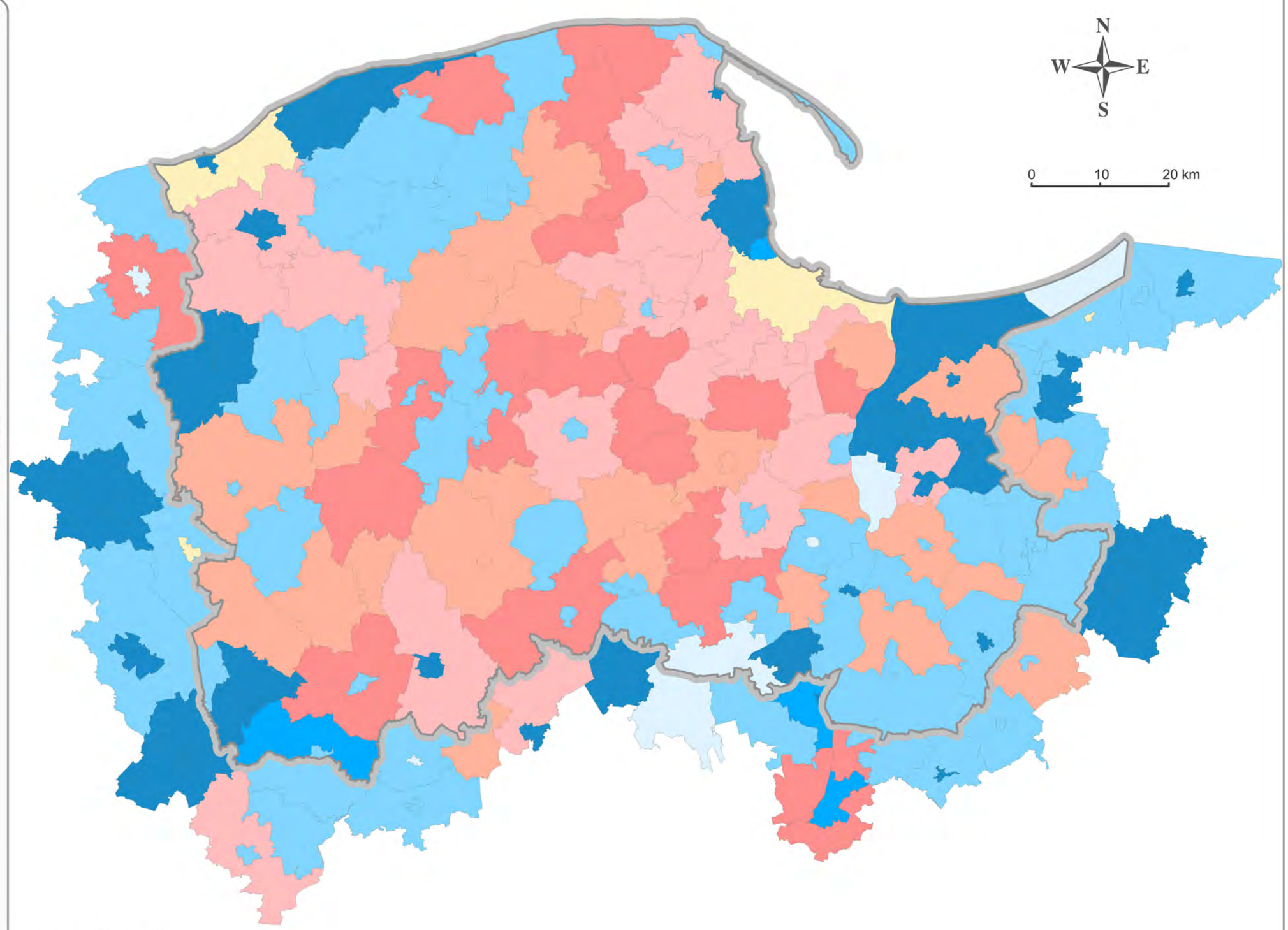
Aktywne

- A + PN>-SM
- B + PN>+SM
- C + PN<+SM
- D + PN<+SM

Nieaktywne

- E - PN>+SM
- F - PN>-SM
- G - PN<-SM
- H + PN<-SM

Granica województwa/granice gmin



ŹRÓDŁO:BDL GUS

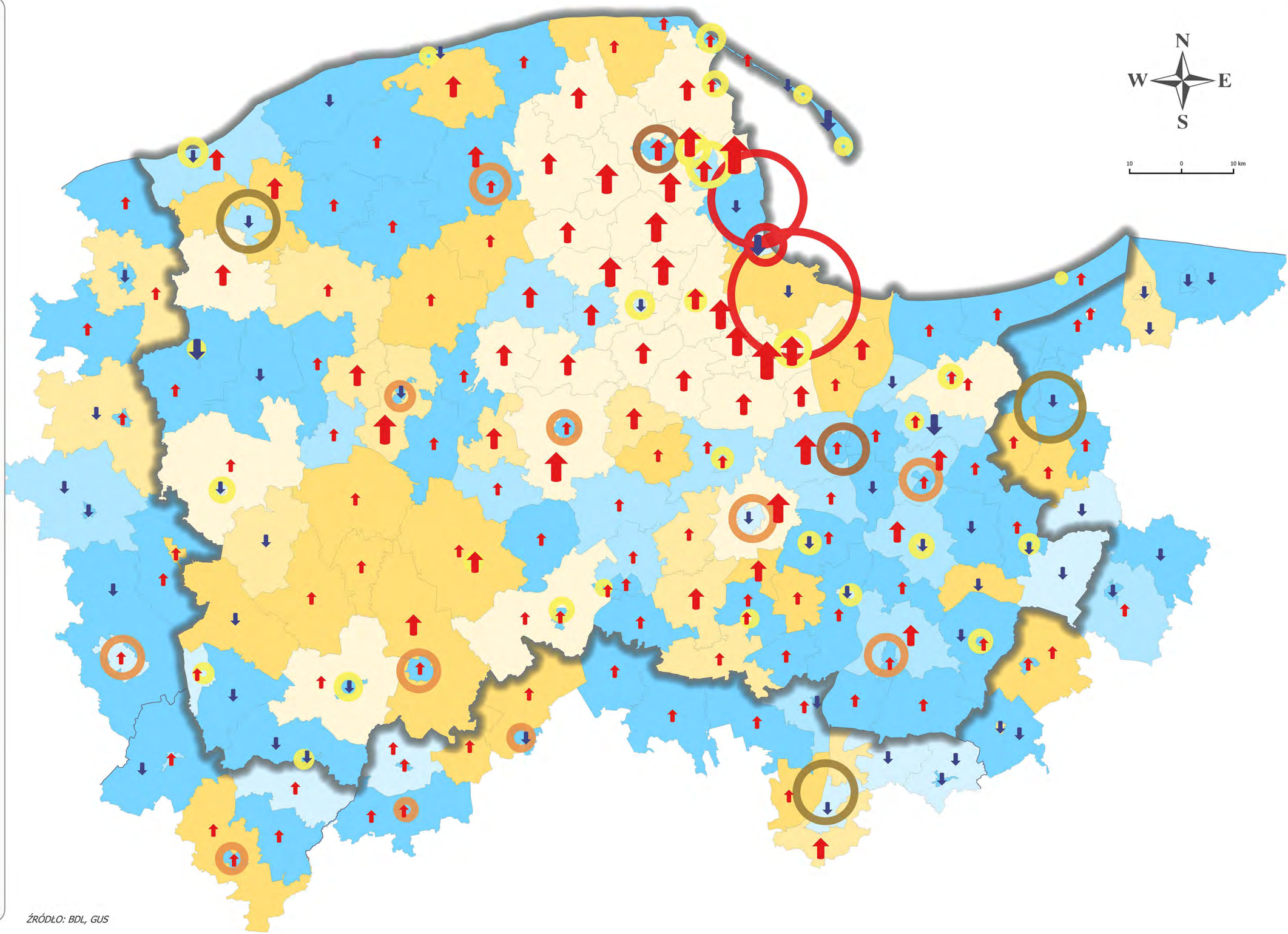
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PROCESY DEMOGRAFICZNE - SYNTEZA



ŹRÓDŁO: BDL, GUS

PZPWP 2030

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY

GDAŃSK - stolica województwa

SOPOT - miasta na prawach powiatu

MALBORK - miasta siedziby powiatów ziemskich

CZERSK - miasta siedziby gmin

Koczała - wsie - siedziby gmin

gminy miejskie (23)

gminy miejsko - wiejskie (19)

gminy wiejskie (81)

pucki nazwa powiatu

granica morza terytorialnego RP

granica państwa

granica województwa

granice powiatów / gmin

ŹRÓDŁO: GUGiK

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

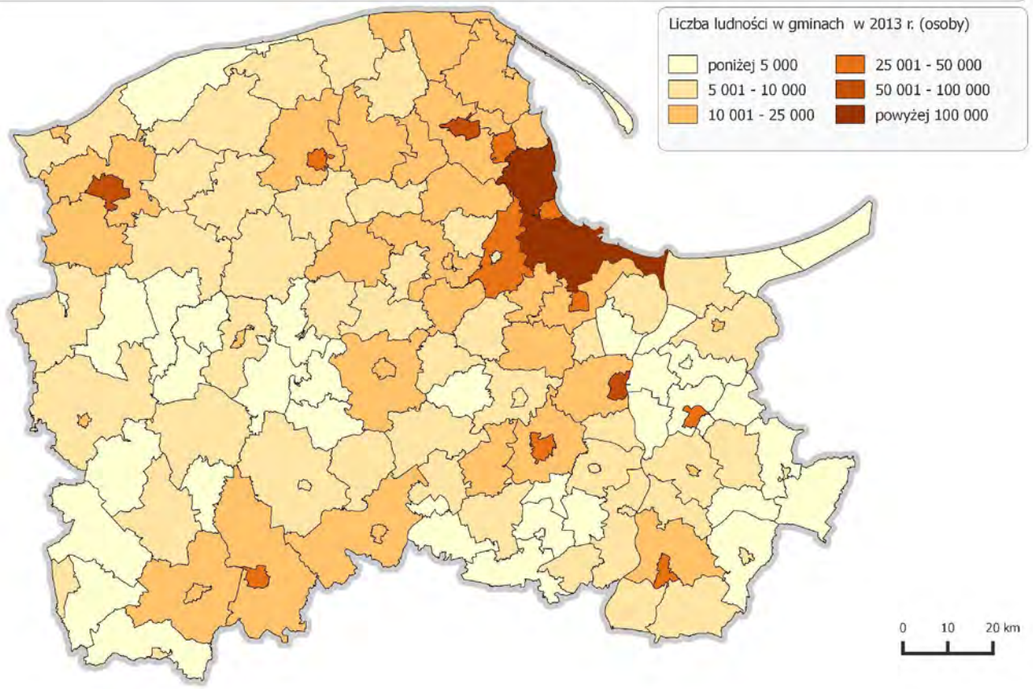
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

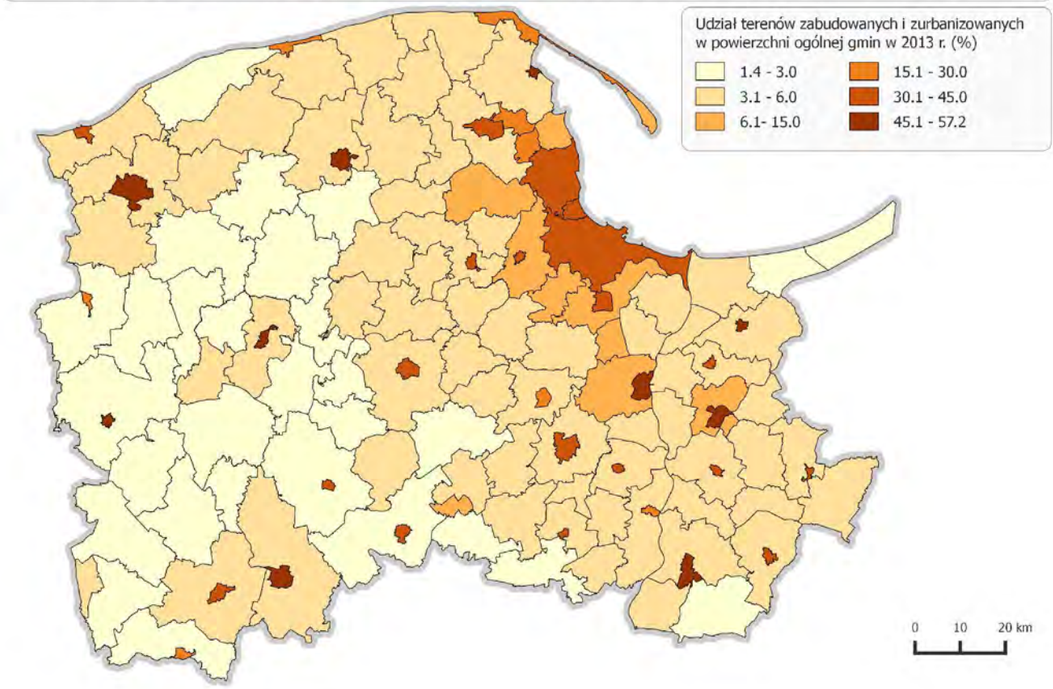
UWARUNKOWANIA

ROZMIESZCZENIE LUDNOŚCI I TERENÓW ZURBANIZOWANYCH

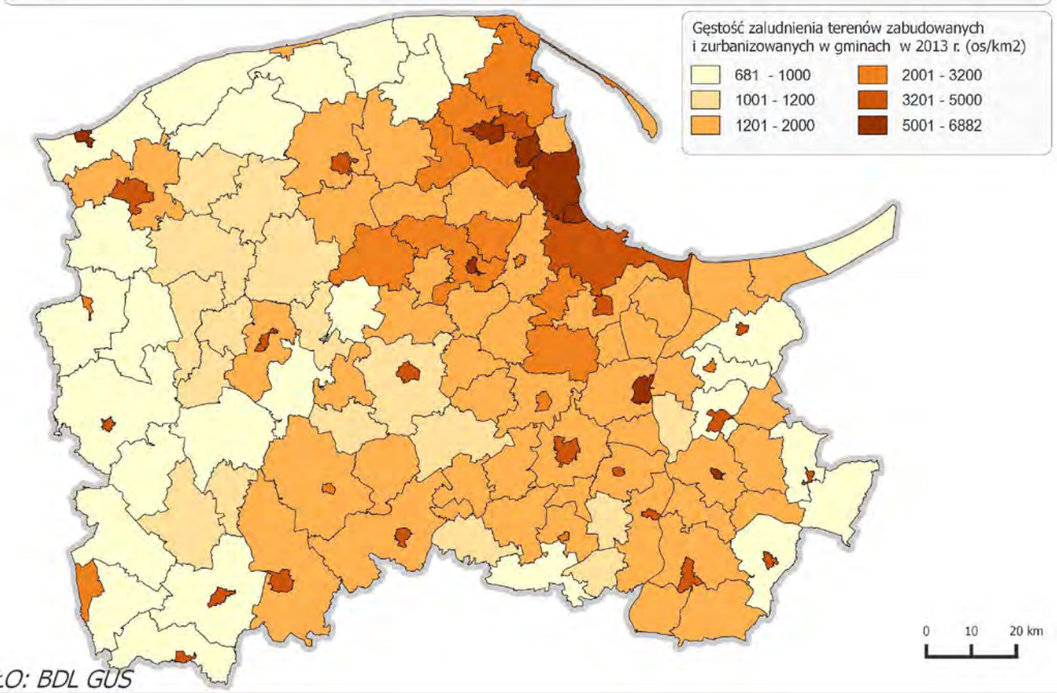
LICZBA LUDNOŚCI W GMINACH



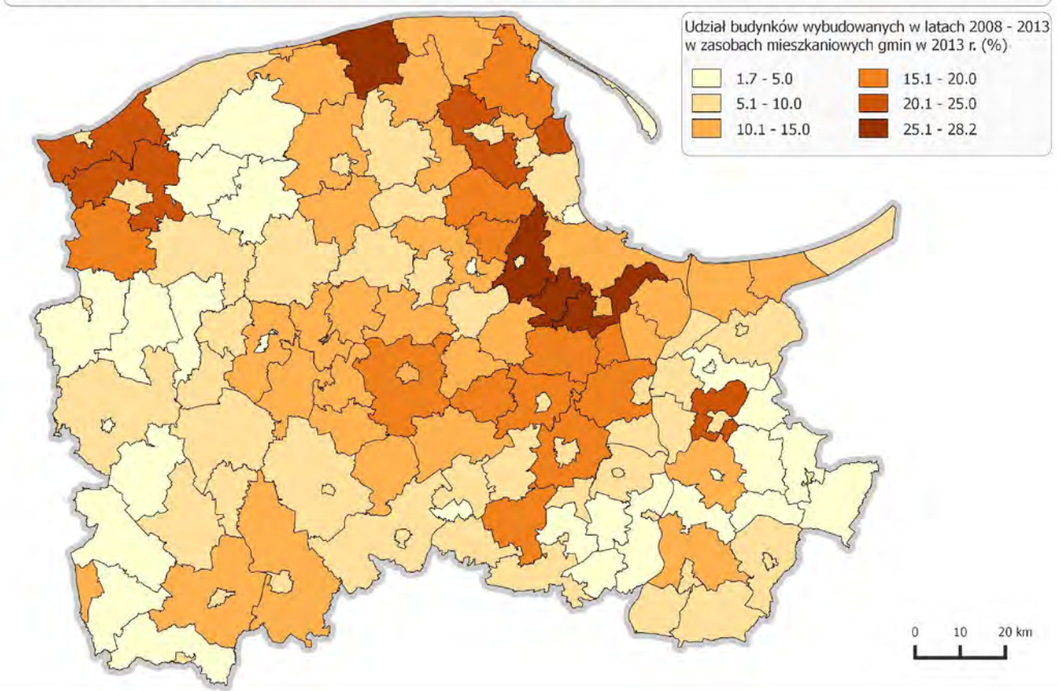
UDZIAŁ TERENÓW ZABUDOWANYCH I ZURBANIZOWANYCH W GMINACH



GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA TERENÓW ZABUDOWANYCH I ZURBANIZOWANYCH W GMINACH



UDZIAŁ NOWYCH BUDYNKÓW MIESZKALNYCH W ZASOBACH MIESZKANIOWYCH GMIN



ŹRÓDŁO: BDL GUS

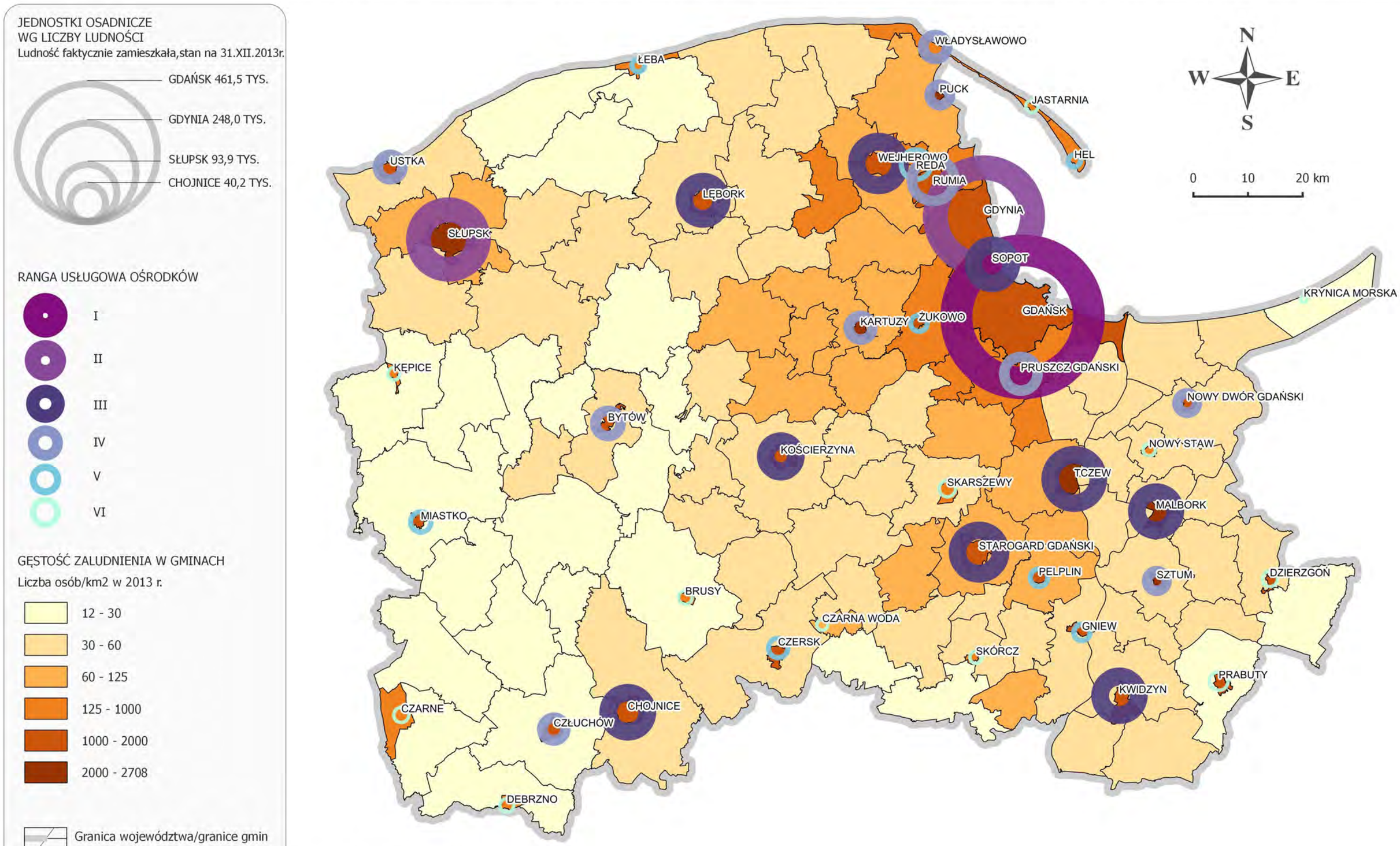
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

MIEJSKA SIEĆ OSADNICZA - RANGA USŁUGOWA OŚRODKÓW NA TLE ROZMIESZCZENIA LUDNOŚCI



ŹRÓDŁO: GUS BDL, UniRegio 2014

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

MIEJSKA SIEĆ OSADNICZA - WIELKOŚĆ I DOMINUJĄCE FUNKCJE OŚRODKÓW

JEDNOSTKI OSADNICZE
WG LICZBY LUDNOŚCI

Ludność faktycznie zamieszkała, stan na 31.XII.2013 r.

MIASTA
- GDAŃSK 461,5 TYS.
- GDYNIA 248,0 TYS.
- SŁUPSK 93,9 TYS.
- CHOJNICE 40,2 TYS.

• *Miejscowości wiejskie powyżej 2 tys. mieszk.*

DOMINUJĄCE FUNKCJE
OŚRODKÓW MIEJSKICH*

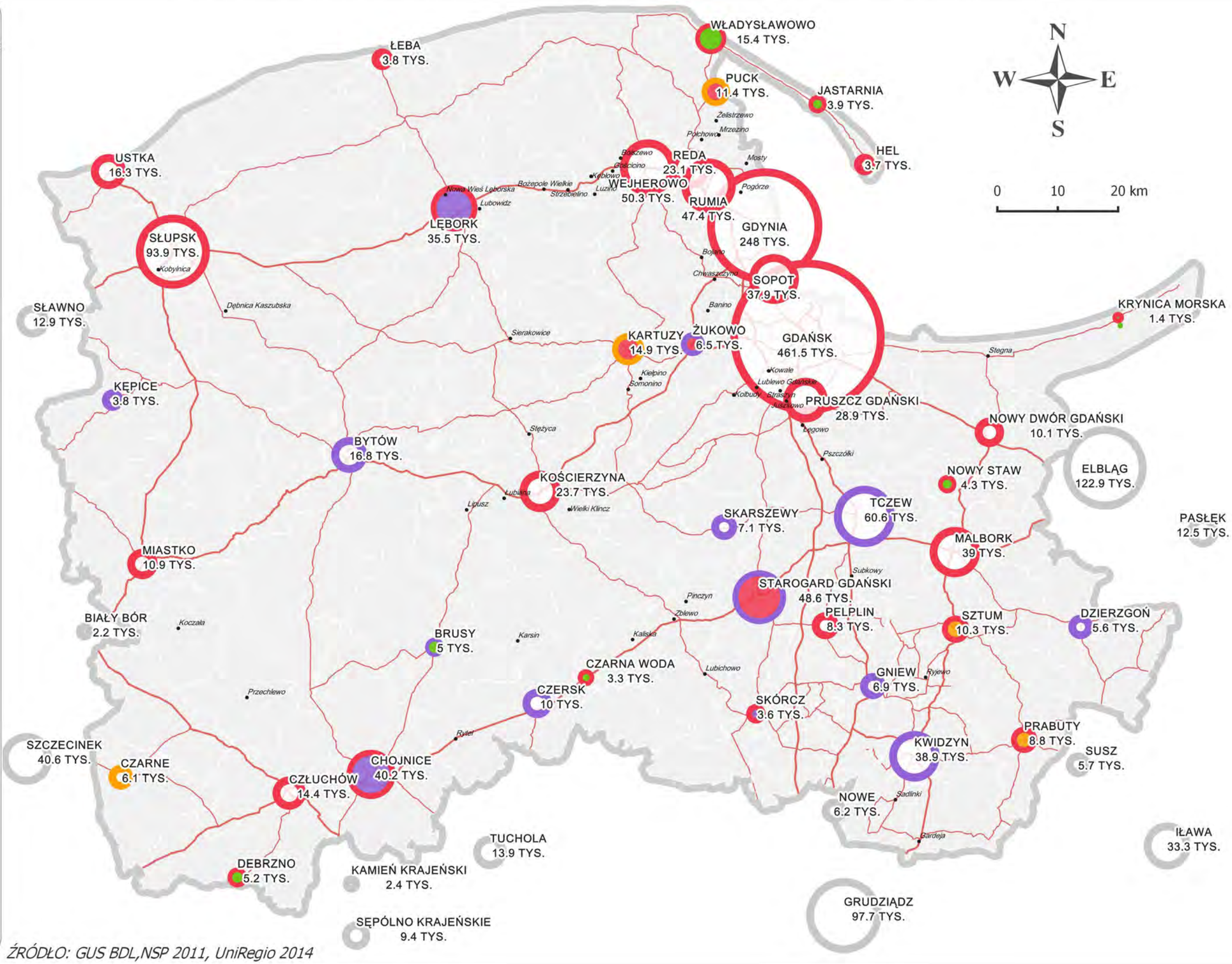
dominujący sektor zatrudnienia w ośrodku

kolejny sektor z różnicą udziału zatrudnionych do 5 p. procentowych w stosunku do dominującego, a w przypadku rolnictwa, leśnictwa, rybołówstwa - najwyższy udział (powyżej 7%) pracujących w tym sektorze w stosunku do wszystkich ośrodków w województwie pomorskim

- usługi rynkowe
- przemysł i budownictwo
- usługi publiczne
- przemysł i budownictwo/usługi rynkowe
- usługi rynkowe/przemysł i budownictwo
- usługi rynkowe/usługi publiczne
- usługi rynkowe/rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo
- przemysł i budownictwo/rolnictwo, leśnictwo, rybołówstwo

* na podstawie analizy struktury zatrudnienia wg sektorów gospodarki (UniRegio 2014)

POZOSTAŁE OZNACZENIA
- ośrodki miejskie poza województwem pomorskim
- drogi krajowe/wojewódzkie
- granica województwa/granice gmin



ŹRÓDŁO: GUS BDL,NSP 2011, UniRegio 2014

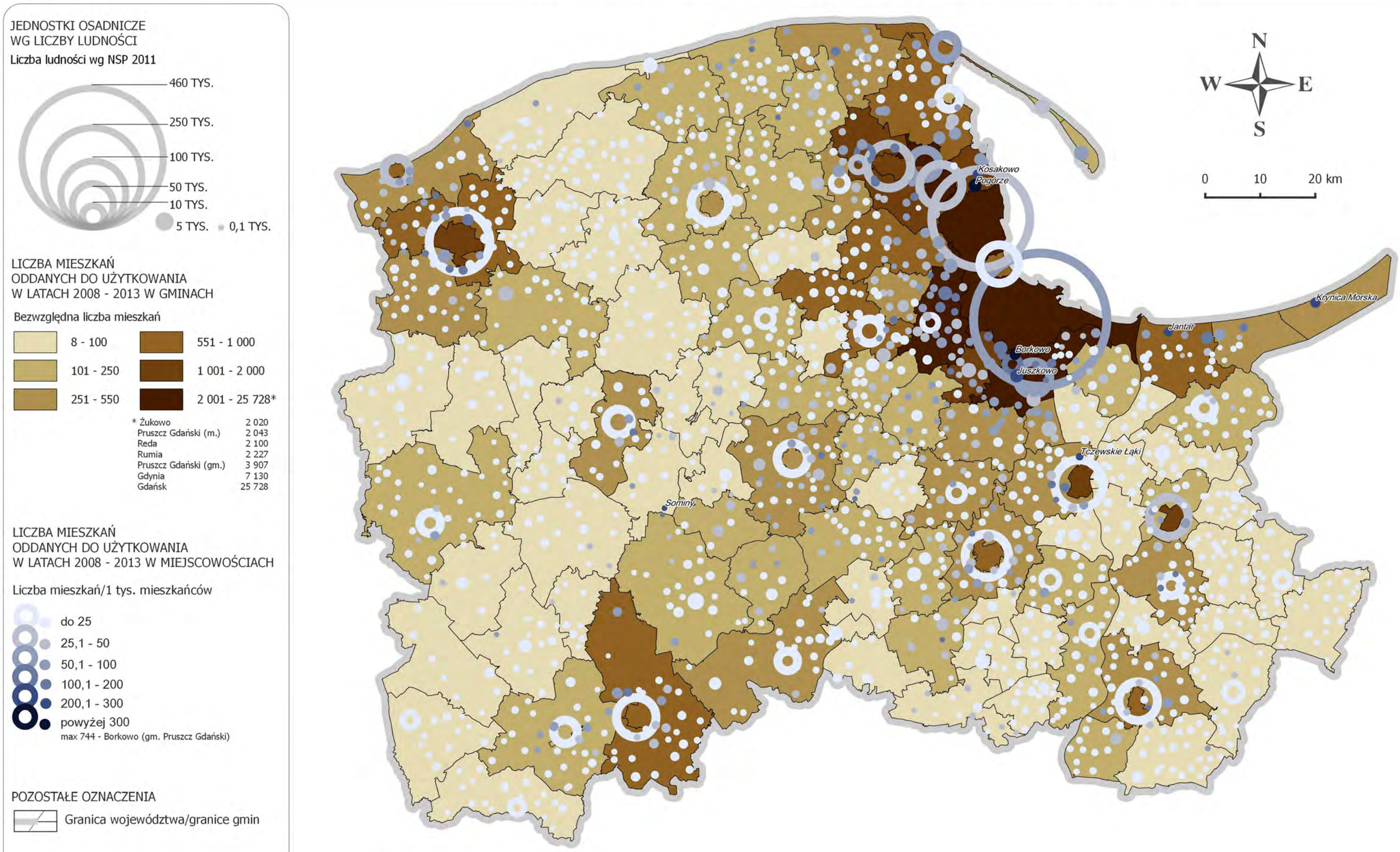
PZPWP 2030 PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

MIESZKALNICTWO - RUCH BUDOWLANY W LATACH 2008 - 2013



ŹRÓDŁO: BDL GUS

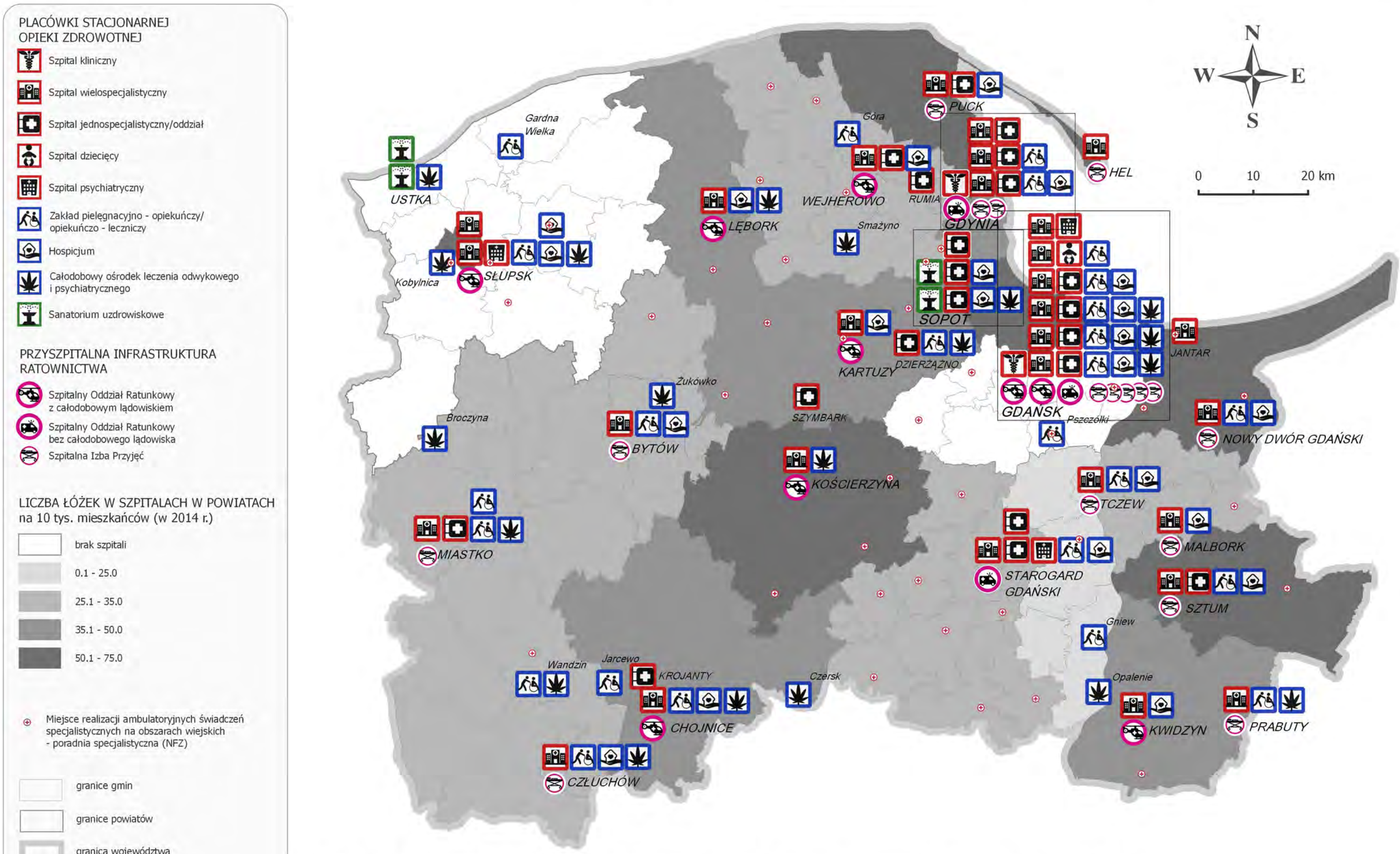
PZPWP 2030 PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PONADLOKALNA INFRASTRUKTURA OCHRONY ZDROWIA



ŹRÓDŁO: PUW, NFZ Gdańsk (2014 r.), Wojewódzki Plan Działania Systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego (marzec 2016), GUS

PZPWP 2030

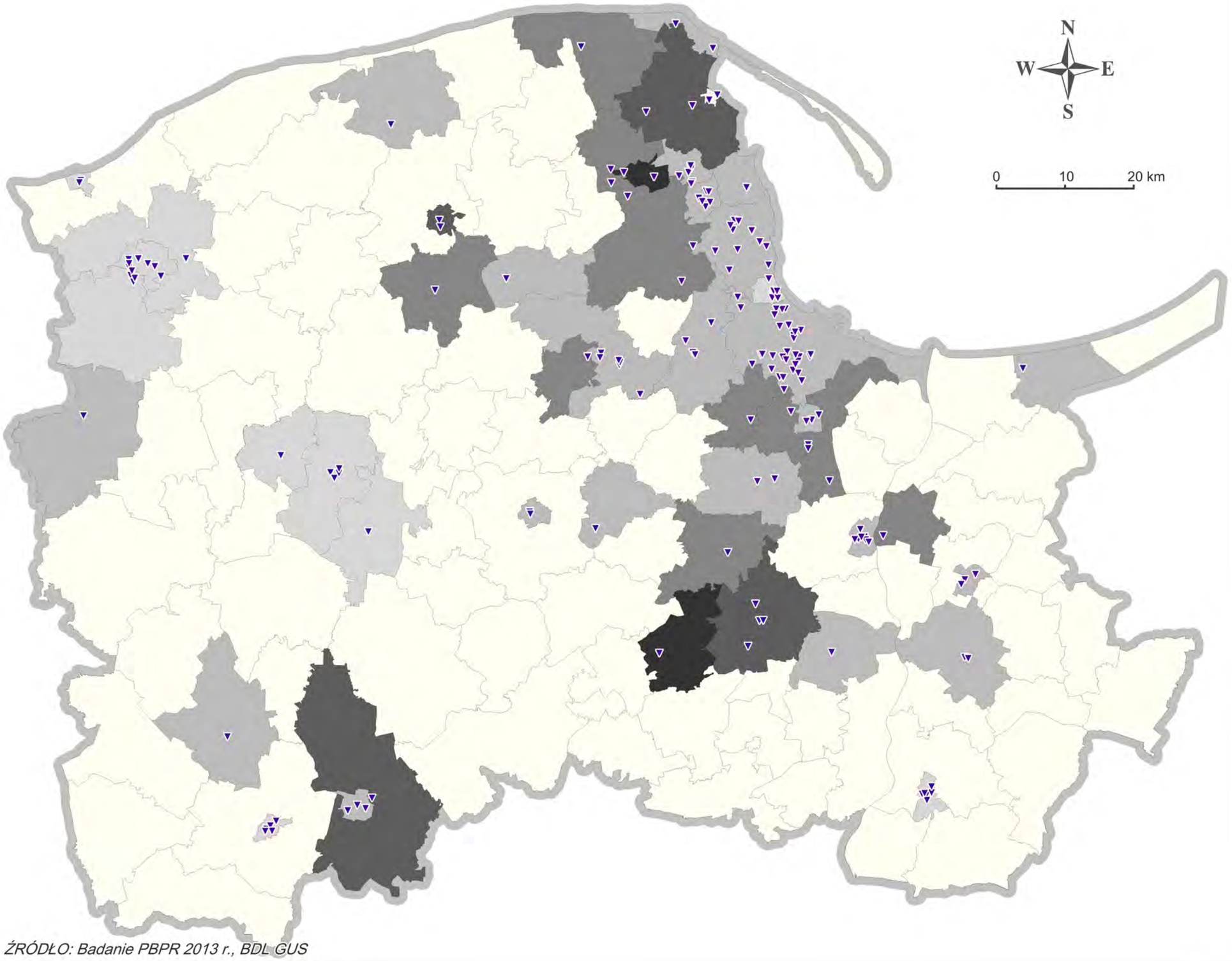
PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

EDUKACJA - ZORGANIZOWANE FORMY OPIEKI NAD DZIEĆMI DO LAT 3



LICZBA DZIECI PRZYPADAJĄCYCH NA 1 MIEJSCE W PLACÓWKACH OPIEKI NAD DZIEĆMI DO LAT 3 W GMINACH (2013/2014 R)

- powyżej 60
- 30 - 60
- 20 - 30
- 10 - 20
- 5 - 10
- do 5
- brak placówek
- Lokalizacja placówek opieki nad dziećmi do lat 3
- granica województwa/granice gmin

ŹRÓDŁO: Badanie PBPR 2013 r., BDL GUS

PZPWP 2030

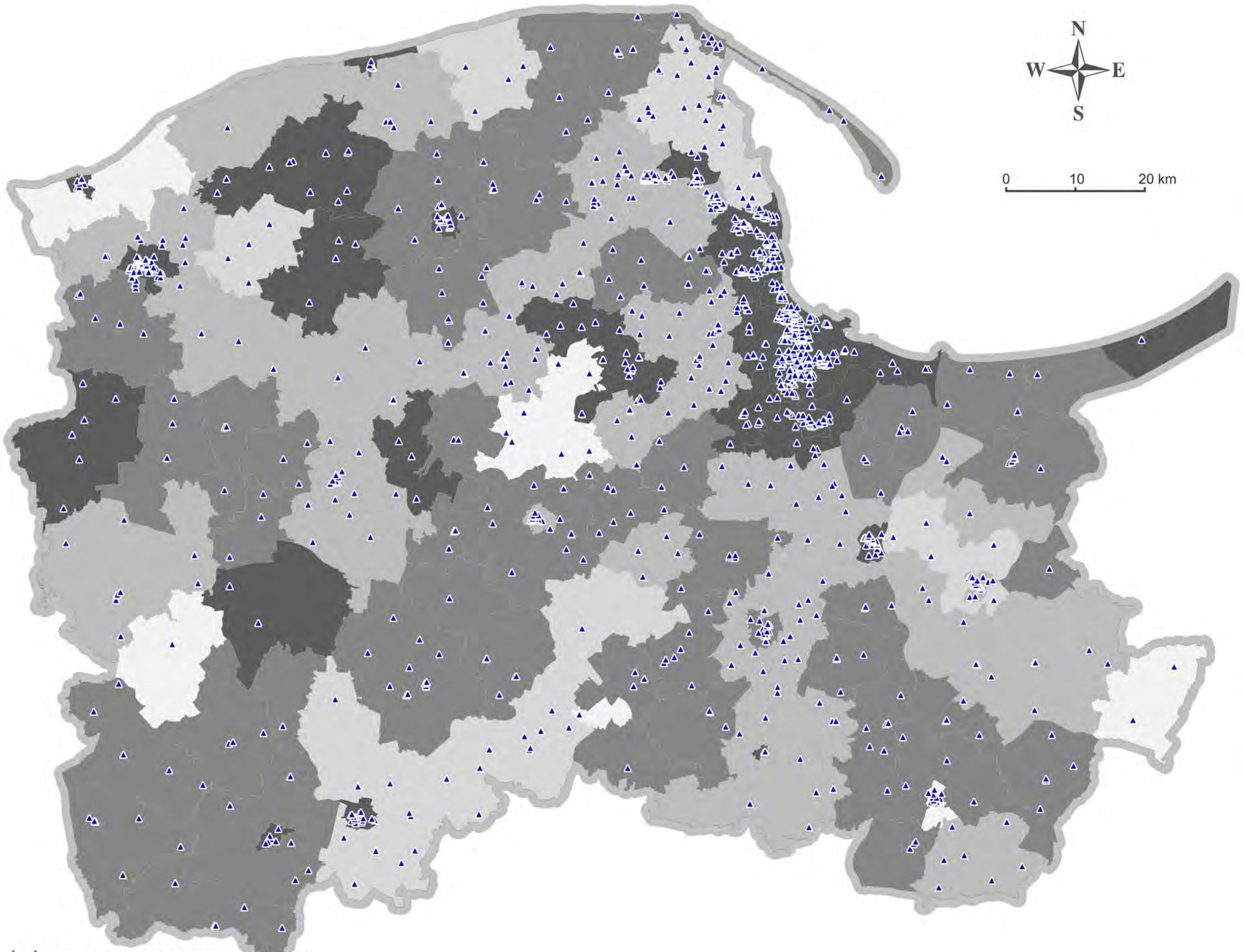
PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

EDUKACJA - WYCHOWANIE PRZEDSZKOLNE



ODSETEK DZIECI W WIEKU OD 3 DO 5 LAT UCZESTNICZĄCYCH W WYCHOWANIU PRZEDSZKOLNYM

- 100 - 163%
- 75 - 100%
- 50 - 75%
- 25 - 50%
- 0 - 25%
- Lokalizacja placówek wychowania przedszkolnego
- granica województwa/granice gmin

ŹRÓDŁO: Badanie PBPR 2013 r., BDL GUS

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

EDUKACJA - SZKOLNICTWO WYŻSZE I PLACÓWKI NAUKOWO - BADAWCZE

SZKOŁY WYŻSZE

Publiczne

- Resortu Obrony Narodowej (Akademia Marynarki Wojennej)
- Wyższa Szkoła Morska (Akademia Morska)
- Wyższa Szkoła Artystyczna (Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych)
- Akademia Wychowania Fizycznego (AWFiS)
- Uniwersytet Medyczny (Gdański Uniwersytet Medyczny)
- Wyższa Szkoła Techniczna (Politechnika Gdańska)
- Uniwersytet (Uniwersytet Gdański)
- Wyższa Szkoła Pedagogiczna (Akademia Pomorska)
- Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa

Niepubliczne

- Niepubliczna szkoła wyższa

Wydziały zamiejscowe

- Wydział zamiejscowy szkoły wyższej (zlokalizowany w granicach woj. pomorskiego)

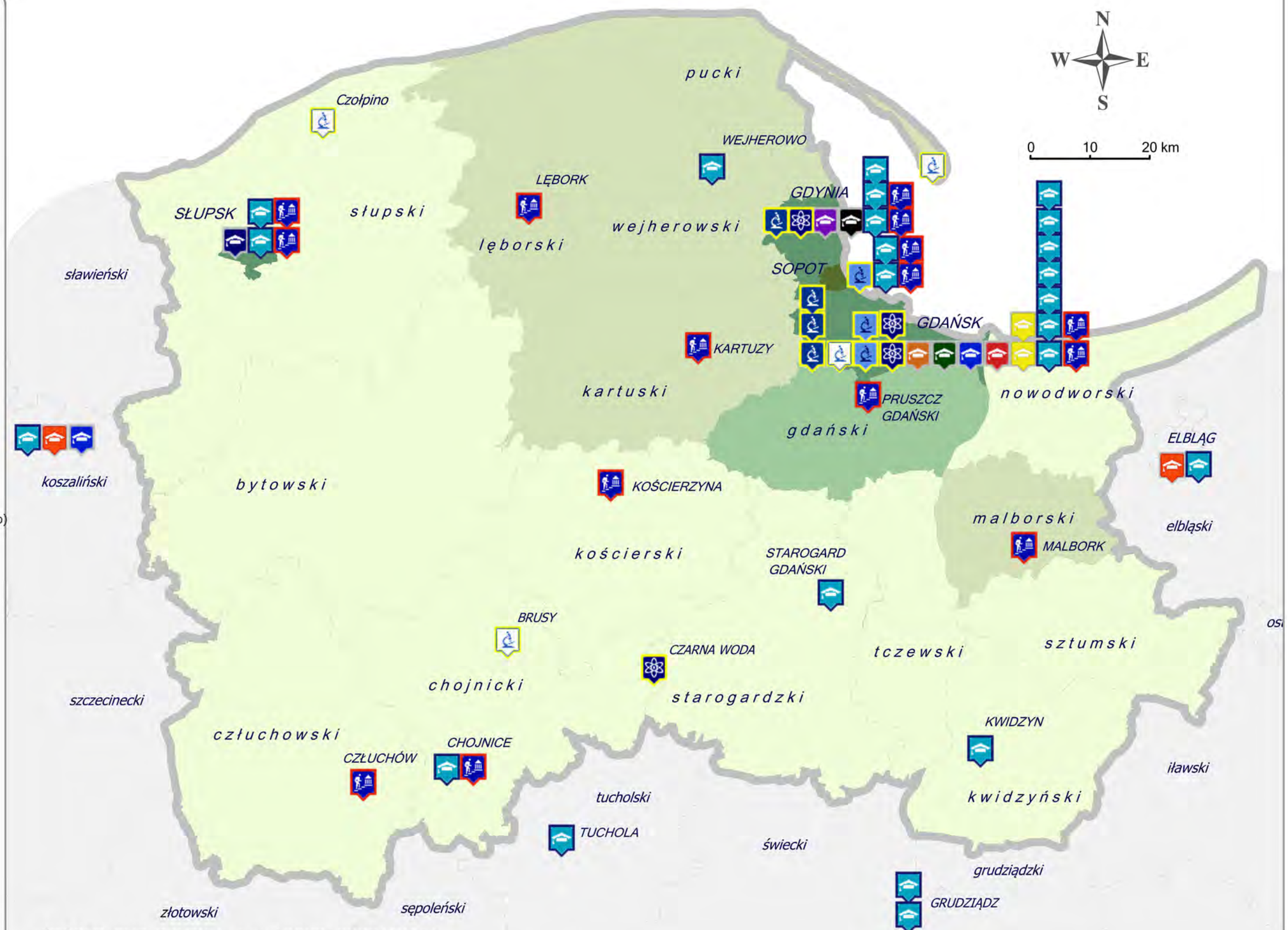
PLACÓWKI NAUKOWO - BADAWCZE

- Jednostka naukowa PAN
- Jednostka badawczo-dydaktyczna uczelni wyższej
- Instytut badawczy
- Inna jednostka naukowa

Odsetek osób z wyższym wykształceniem wg. powiatów

- 31 - 35
- 26 - 30
- 16 - 25
- 12 - 15
- 0 - 11

Granica województwa/granice powiatów



ŹRÓDŁO: GUS, POLON, badania UMWP i PBPR (2014 r.)

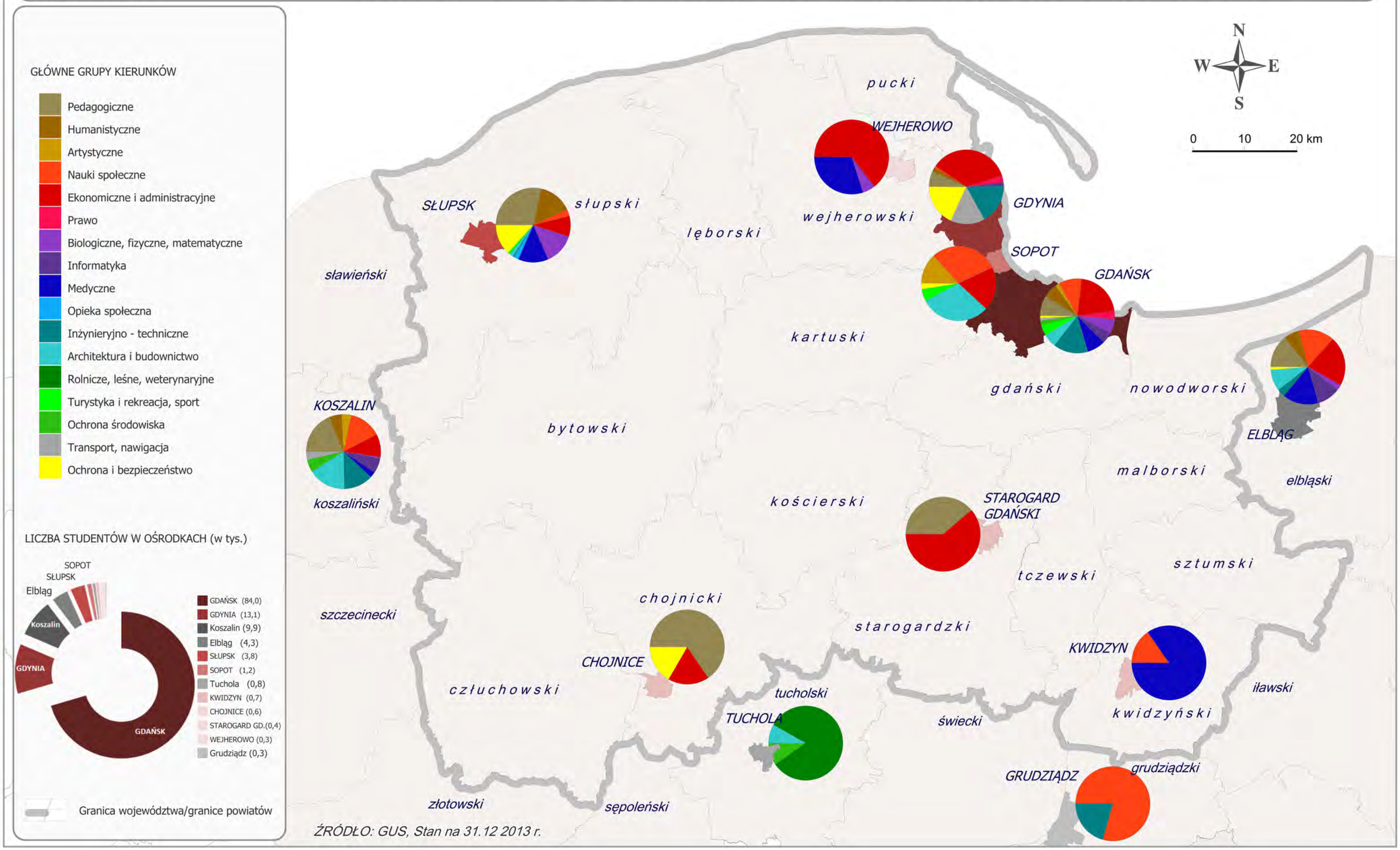
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

EDUKACJA - KIERUNKI KSZTAŁCENIA WYŻSZEGO W OŚRODKACH AKADEMICKICH



ŹRÓDŁO: GUS, Stan na 31.12 2013 r.

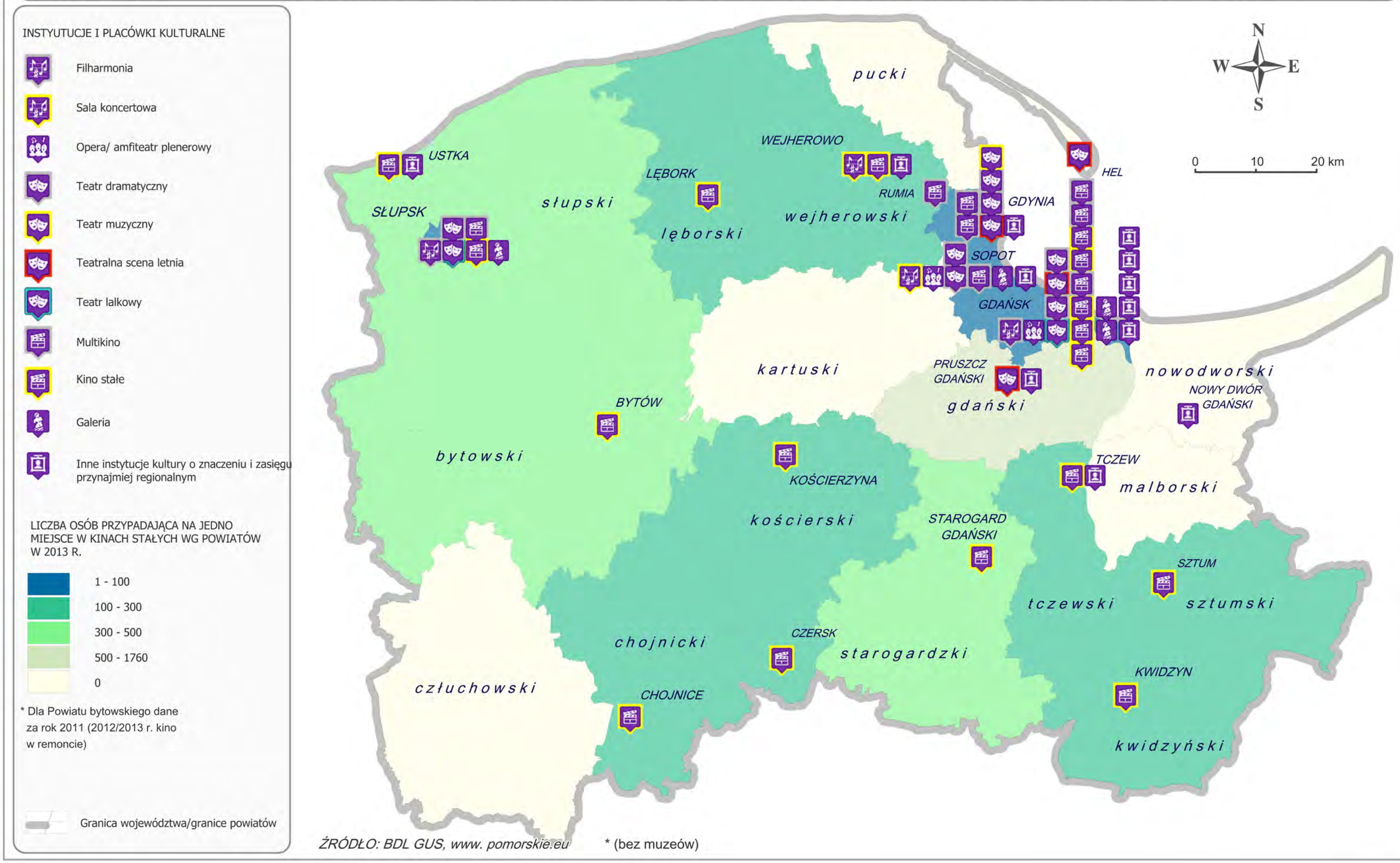
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

KULTURA - ROZMIESZCZENIEINSTYTUCJI KULTURY O ZNACZENIU PONADLOKALNYM*



ŹRÓDŁO: BDL GUS, www. pomorskie.eu

* (bez muzeów)

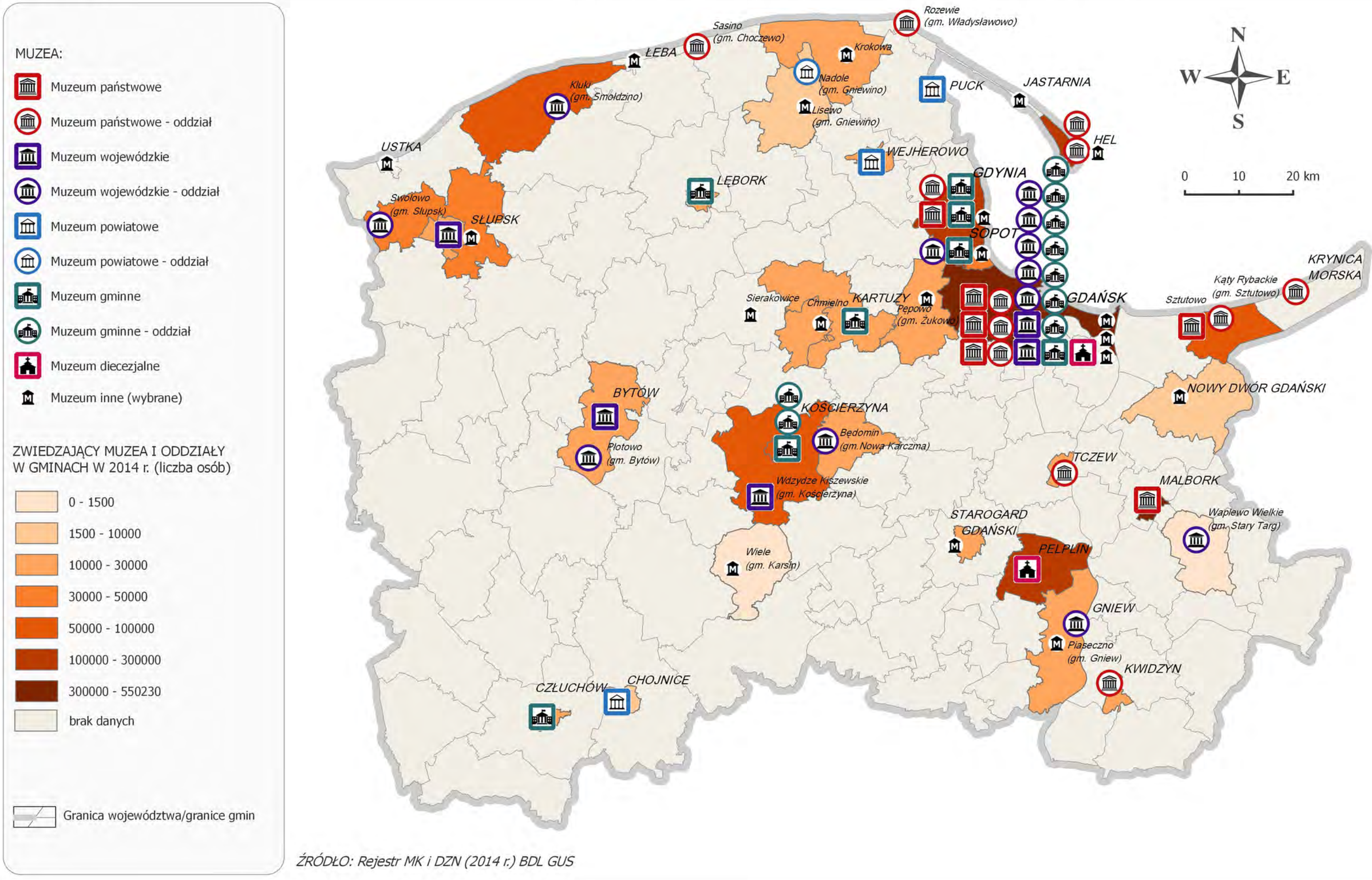
PZPWP 2030 PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PONADLOKALNA INFRASTRUKTURA KULTURY - MUZEA



ŹRÓDŁO: Rejestr MK i DZN (2014 r.) BDL GUS

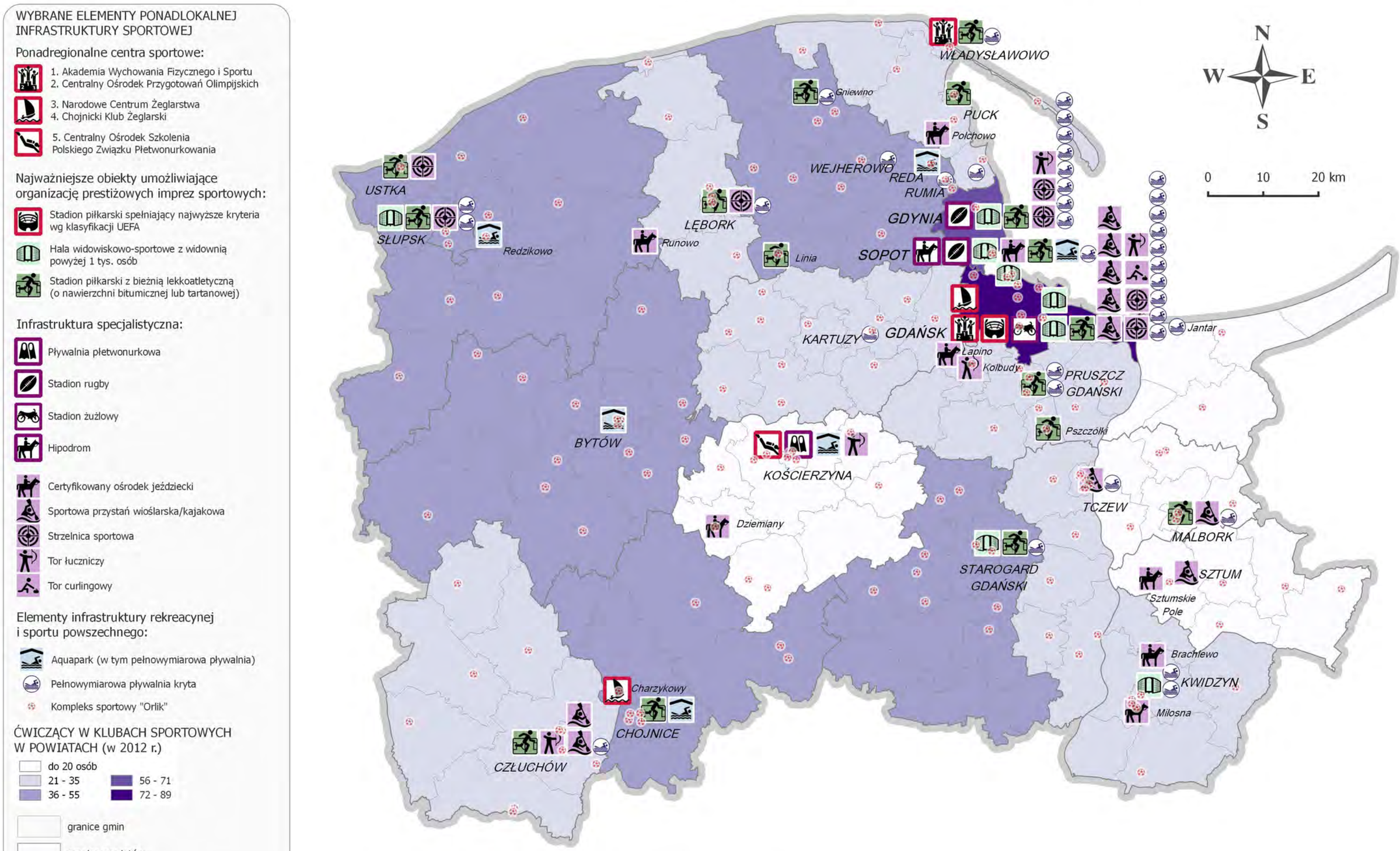
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PONADLOKALNA INFRASTRUKTURA SPORTU I REKREACJI



ŹRÓDŁO: BDL GUS, Departament Edukacji i Sportu UMWP (dane na koniec 2014 r.), strony internetowe (w tym gminne bip)

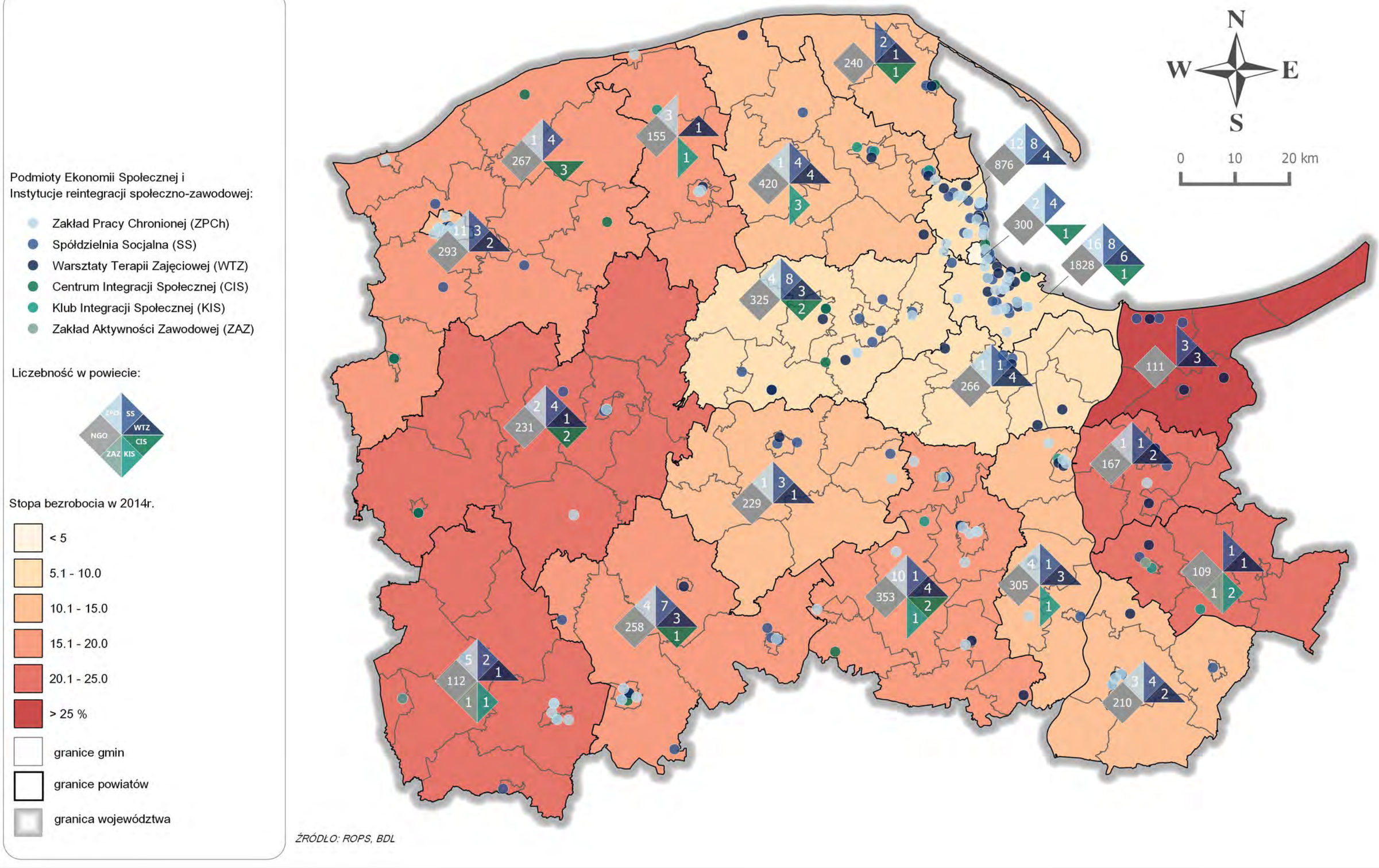
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

PODMIOTY EKONOMII SPOŁECZNEJ I INSTYTUCJE REINTEGRACJI SPOŁECZNO-ZAWODOWEJ



ŹRÓDŁO: ROPS, BDL

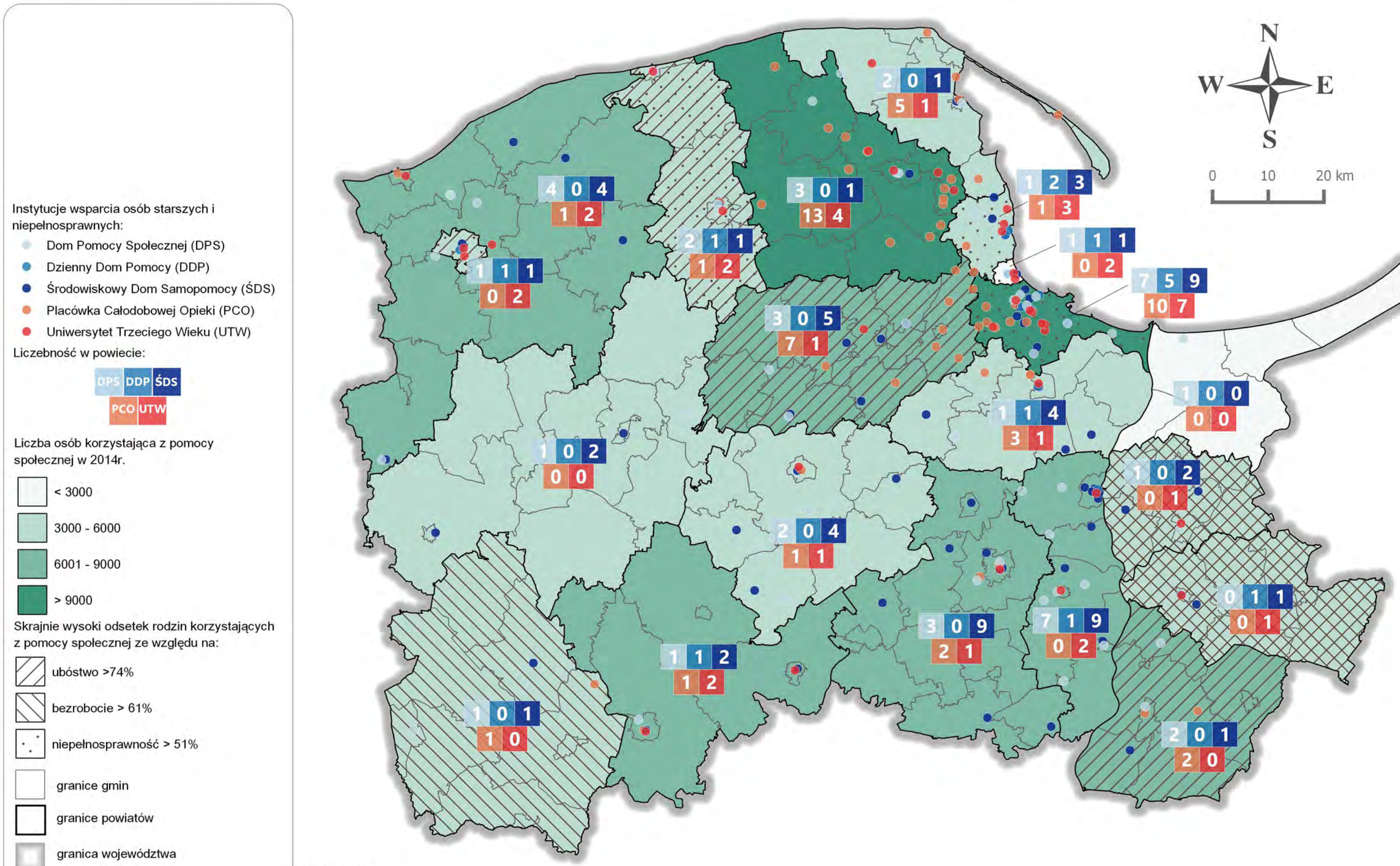
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

INSTYTUCJE WSPARCIA OSÓB STARSZYCH I NIEPEŁNOSPRAWNYCH



ŹRÓDŁO: ROPS

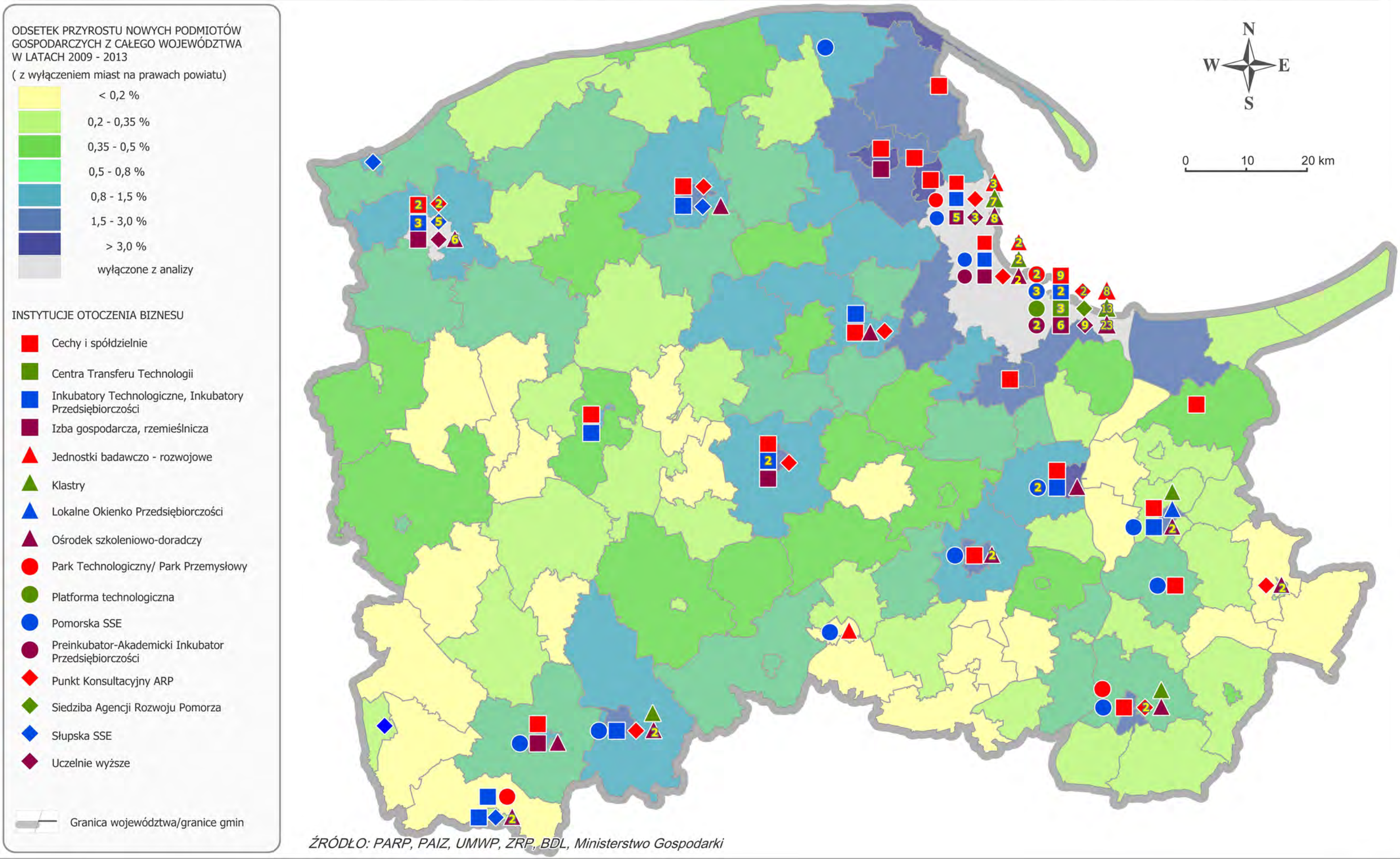
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

INSTYTUCJE OTOCZENIA BIZNESU - PRZYROST PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH



ŹRÓDŁO: PARP, PAIZ, UMWP, ZRP, BDL, Ministerstwo Gospodarki

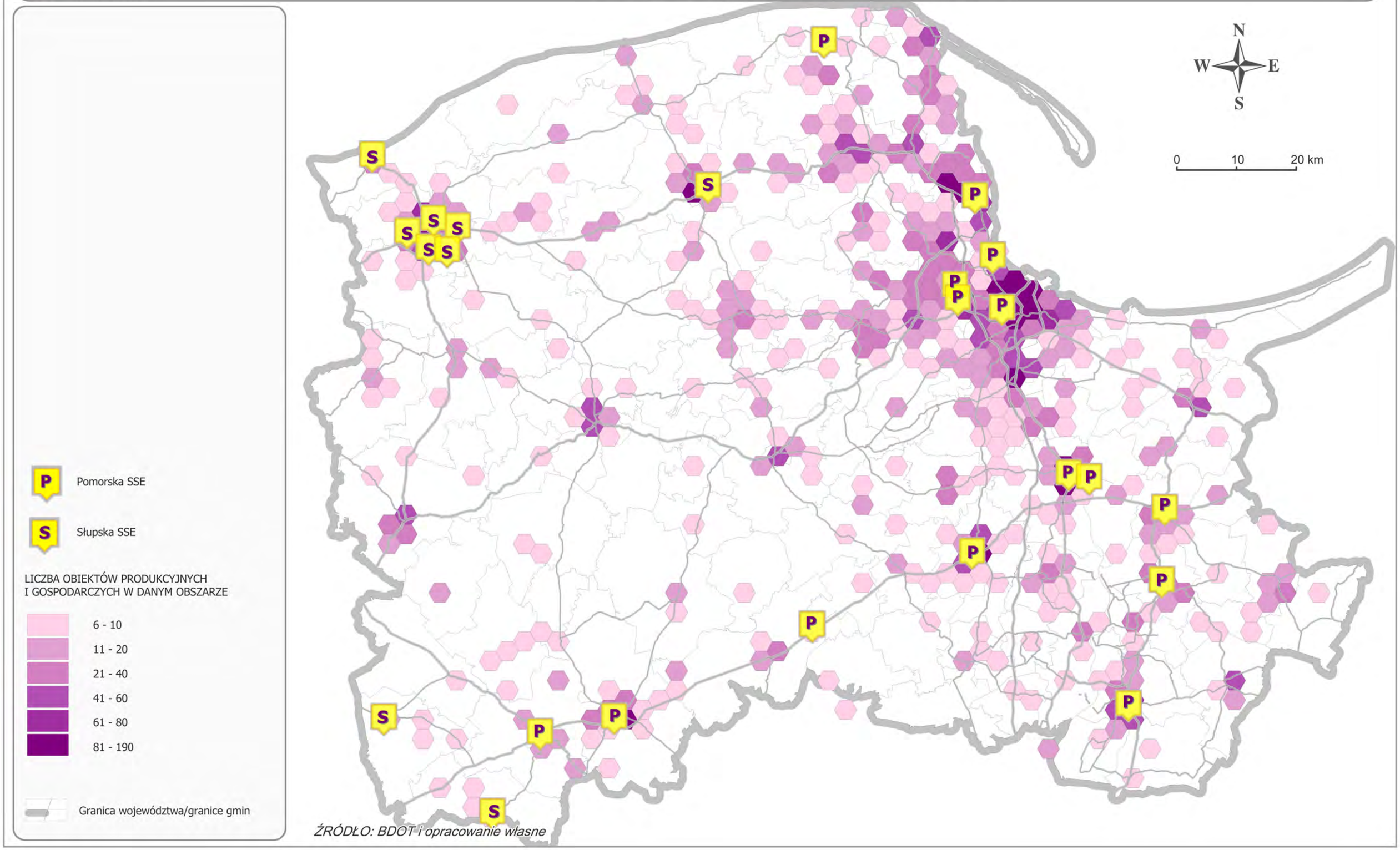
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

STREFY AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ



ŹRÓDŁO: BDOT i opracowanie własne

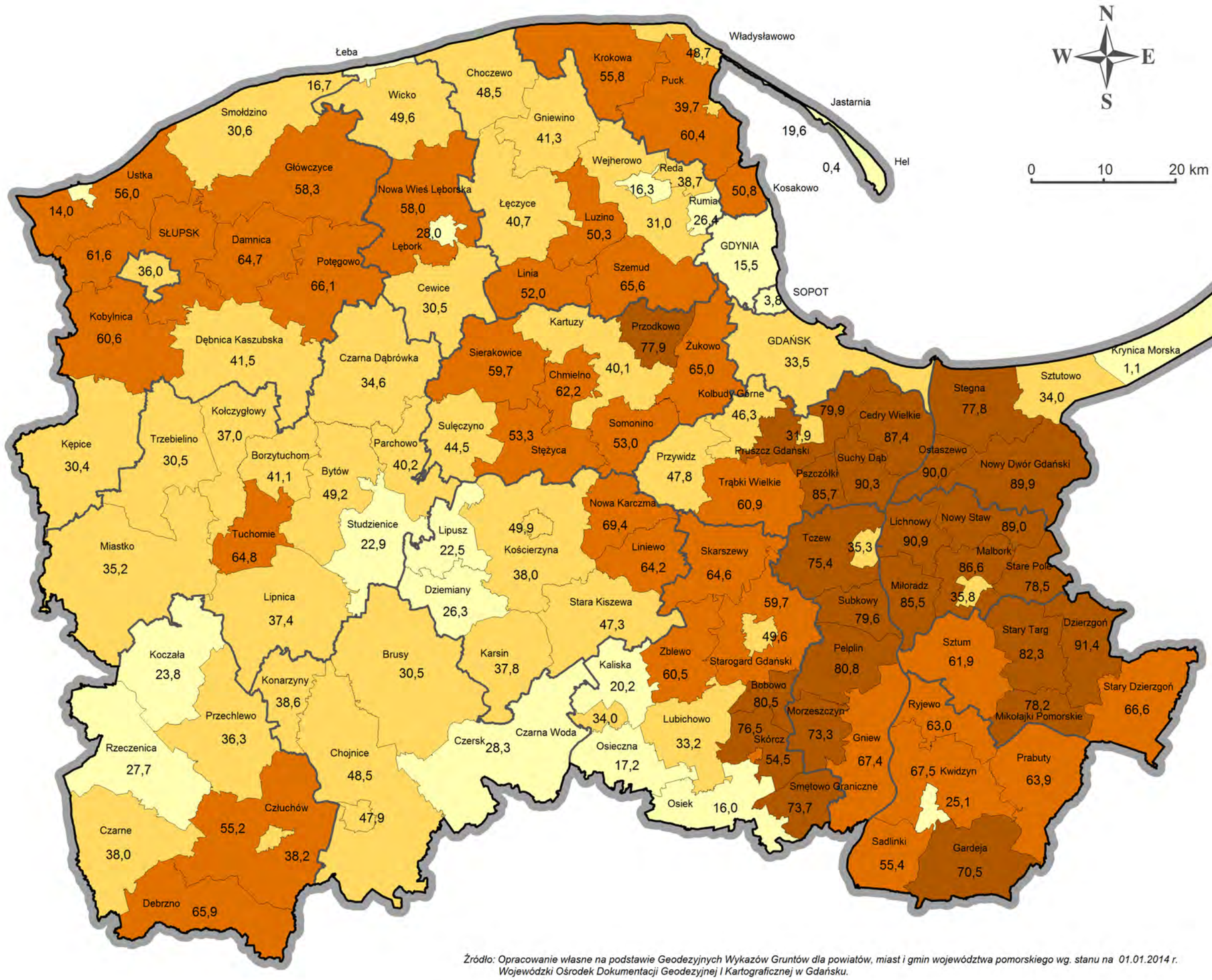
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

UDZIAŁ UŻYTKÓW ROLNYCH W POWIERZCHNI GMIN



UDZIAŁ UŻYTKÓW ROLNYCH W POWIERZCHNI GMIN (%) STAN NA 01.01.2014 r.

- 0,4 do 30 (20)
- 30 do 50 (44)
- 50 do 70 (35)
- 70 do 91,4 (24)
- Granice gmin
- Granice powiatów
- Granica województwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Geodezyjnych Wykazów Gruntów dla powiatów, miast i gmin województwa pomorskiego wg. stanu na 01.01.2014 r. Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej I Kartograficznej w Gdańsku.

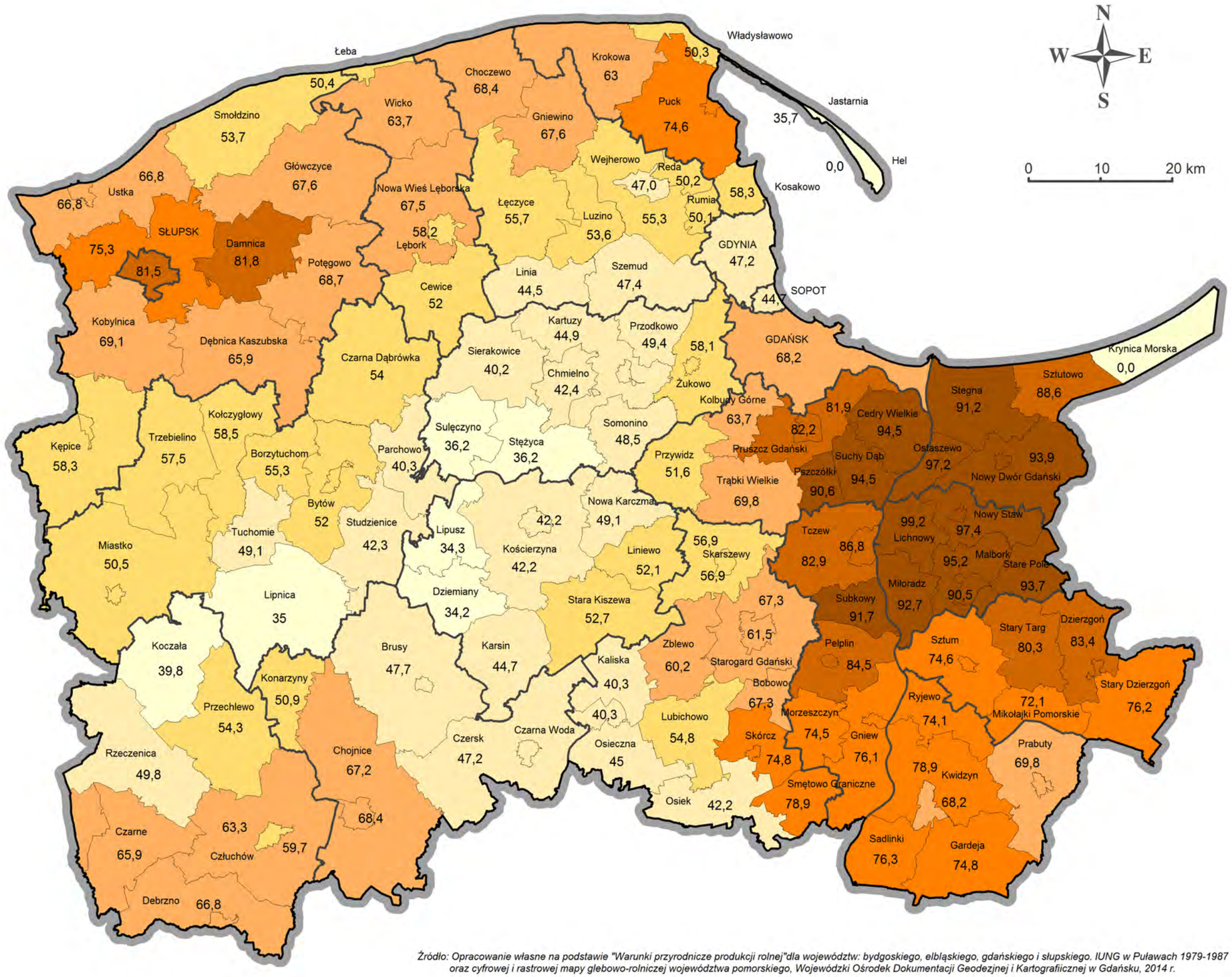
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

WSKAŹNIK WALORYZACJI ROLNICZEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ



WSKAŹNIK WALORYZACJI ROLNICZEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ (pkt)

- 0 do 40 (9)
- 40,1 do 50 (27)
- 50,1 do 60 (32)
- 60,1 do 70 (28)
- 70,1 do 80 (17)
- 80,1 do 90 (12)
- 90,1 do 100 (15)

- Granice gmin
- Granice powiatów
- Granica województwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie "Warunki przyrodnicze produkcji rolnej"dla województw: bydgoskiego, elbląskiego, gdańskiego i słupskiego. IUNG w Puławach 1979-1987 oraz cyfrowej i rastrowej mapy glebowo-rolniczej województwa pomorskiego, Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Gdańsku, 2014 r.

PZPWP 2030

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

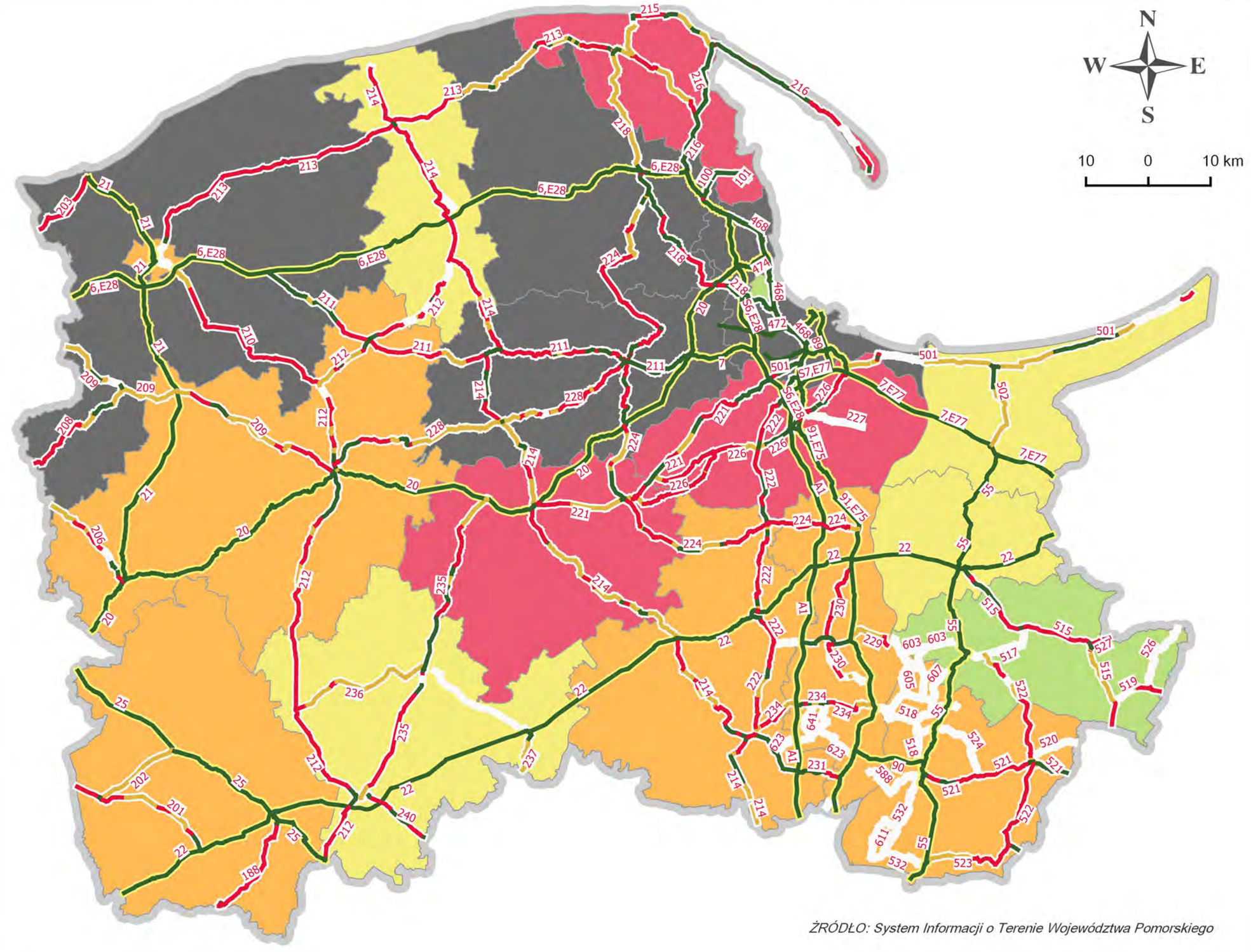
STAN TECHNICZNY I BEZPIECZEŃSTWO RUCHU

STAN NAWIERZCHNI DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH

- Dobry
- Zadowalający
- Zły

RYZYKO SPOŁECZNE WYPADKÓW DROGOWYCH

- Bardzo małe
- Małe
- Średnie
- Duże
- Bardzo duże
- Granica województwa pomorskiego



ŹRÓDŁO: System Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego

PZPWP 2030

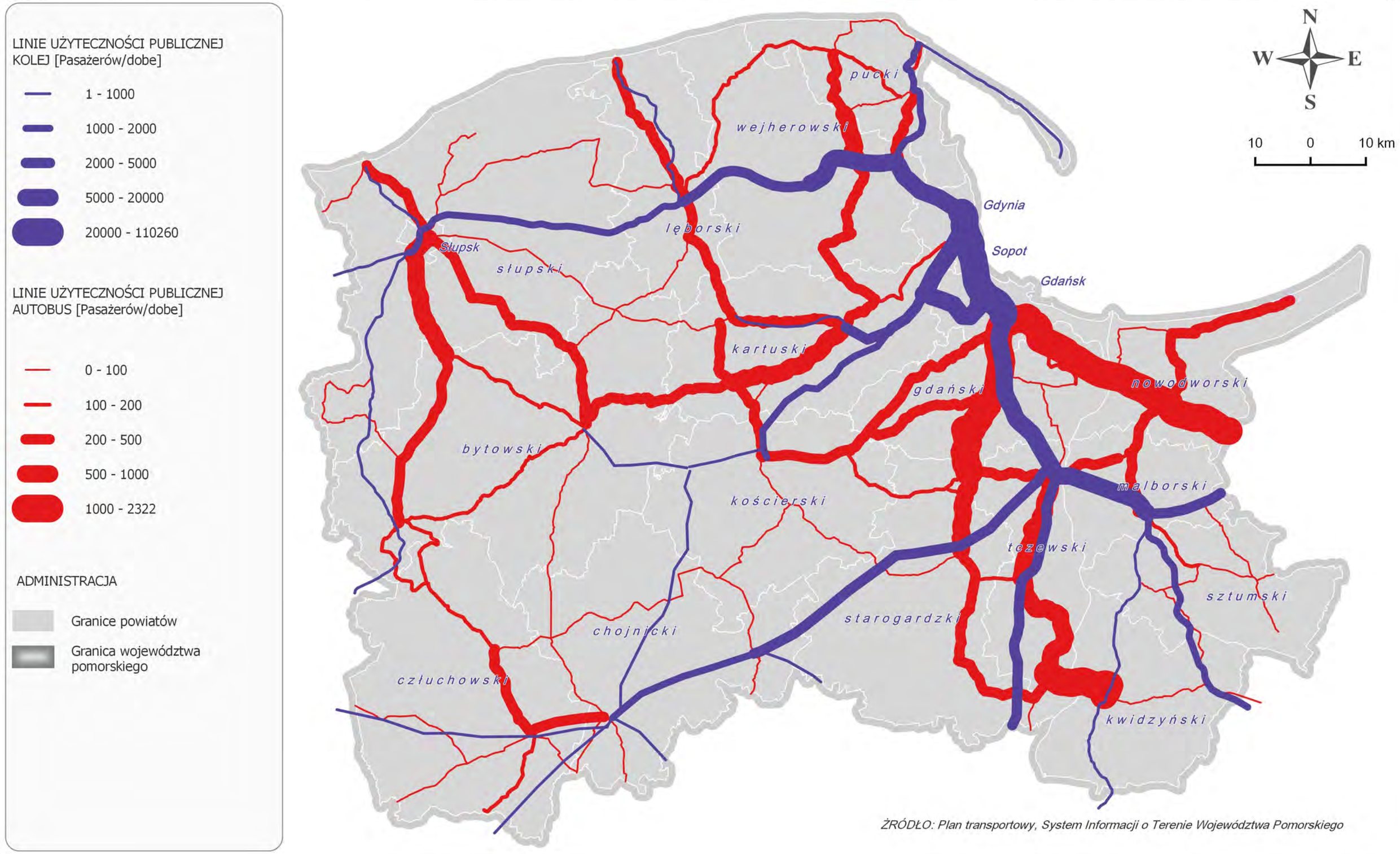
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI

KARTOGRAM PROGNOZOWANYCH PODRÓŻY W KORYTARZACH LINII KOLEJOWYCH I AUTOBUSOWYCH



ŻRÓDŁO: Plan transportowy, System Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego

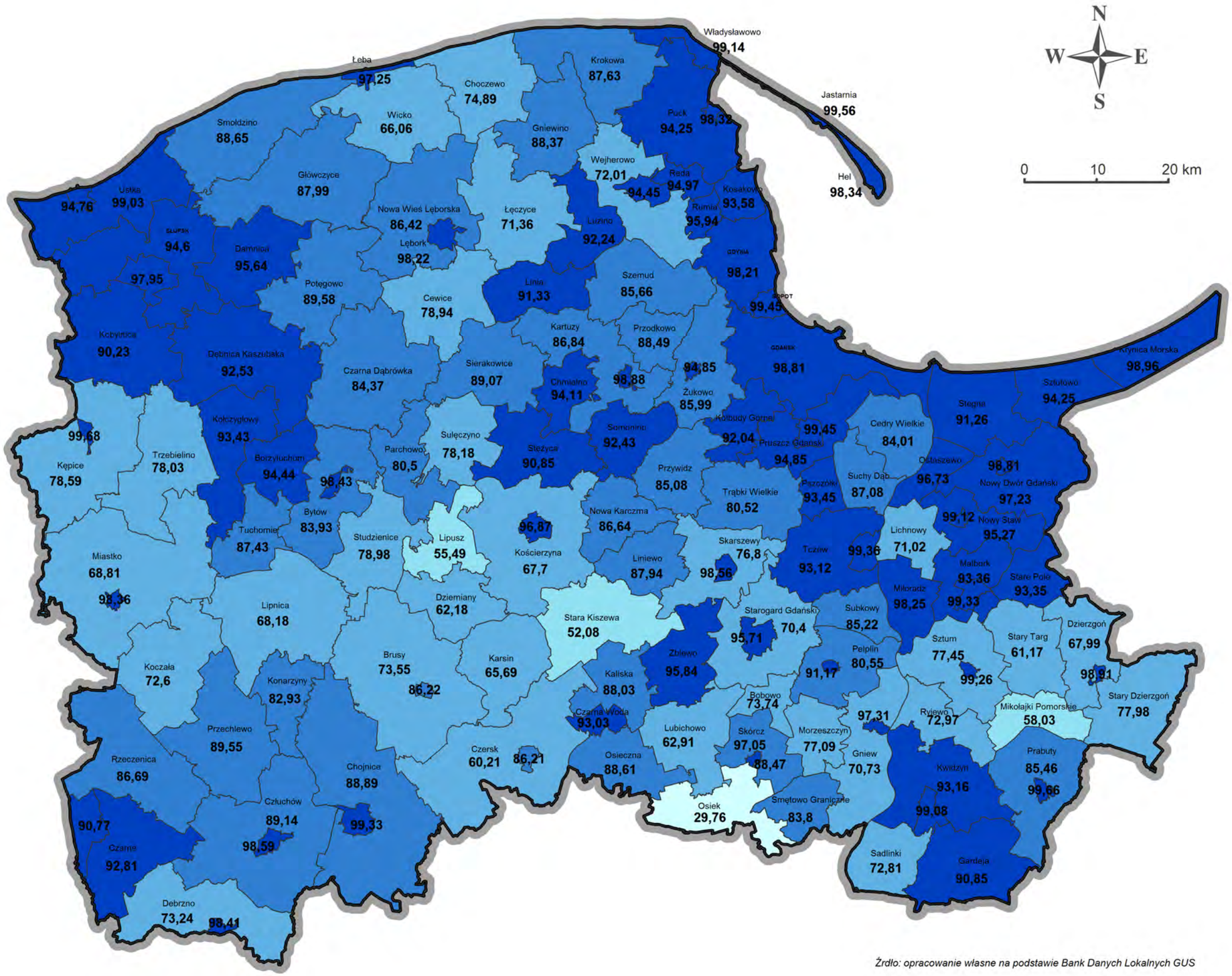
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

DOSTĘPNOŚĆ LUDNOŚCI DO SIECI WODOCIAGOWEJ



LUDNOŚĆ KORZYSTAJĄCA Z SIECI WODOCIĄGOWEJ W % DO OGÓLU LUDNOŚCI W ROKU 2013

- 29,7 do 40
- 40 do 60
- 60 do 80
- 80 do 90
- 90 do 99,7

- Granice gmin
- Granica województwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych GUS

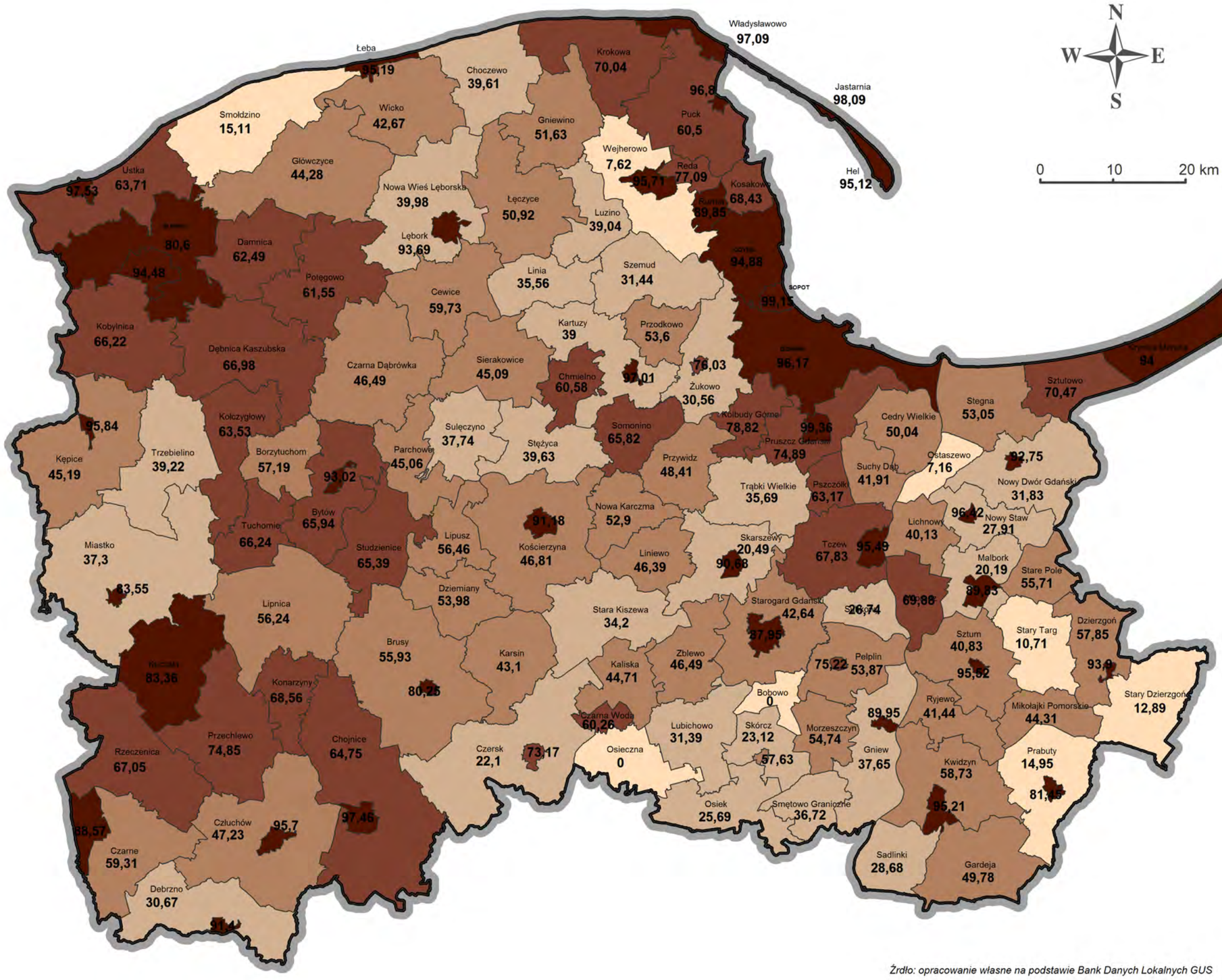
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

DOSTĘPNOŚĆ LUDNOŚCI DO SIECI KANALIZACYJNEJ



LUDNOŚĆ KORZYSTAJĄCA Z SIECI KANALIZACYJNEJ W % DO OGÓŁU LUDNOŚCI W ROKU 2013

- 0 do 20
- 20 do 40
- 40 do 60
- 60 do 80
- 80 do 99,4

- Granice gmin
- Granica województwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych GUS

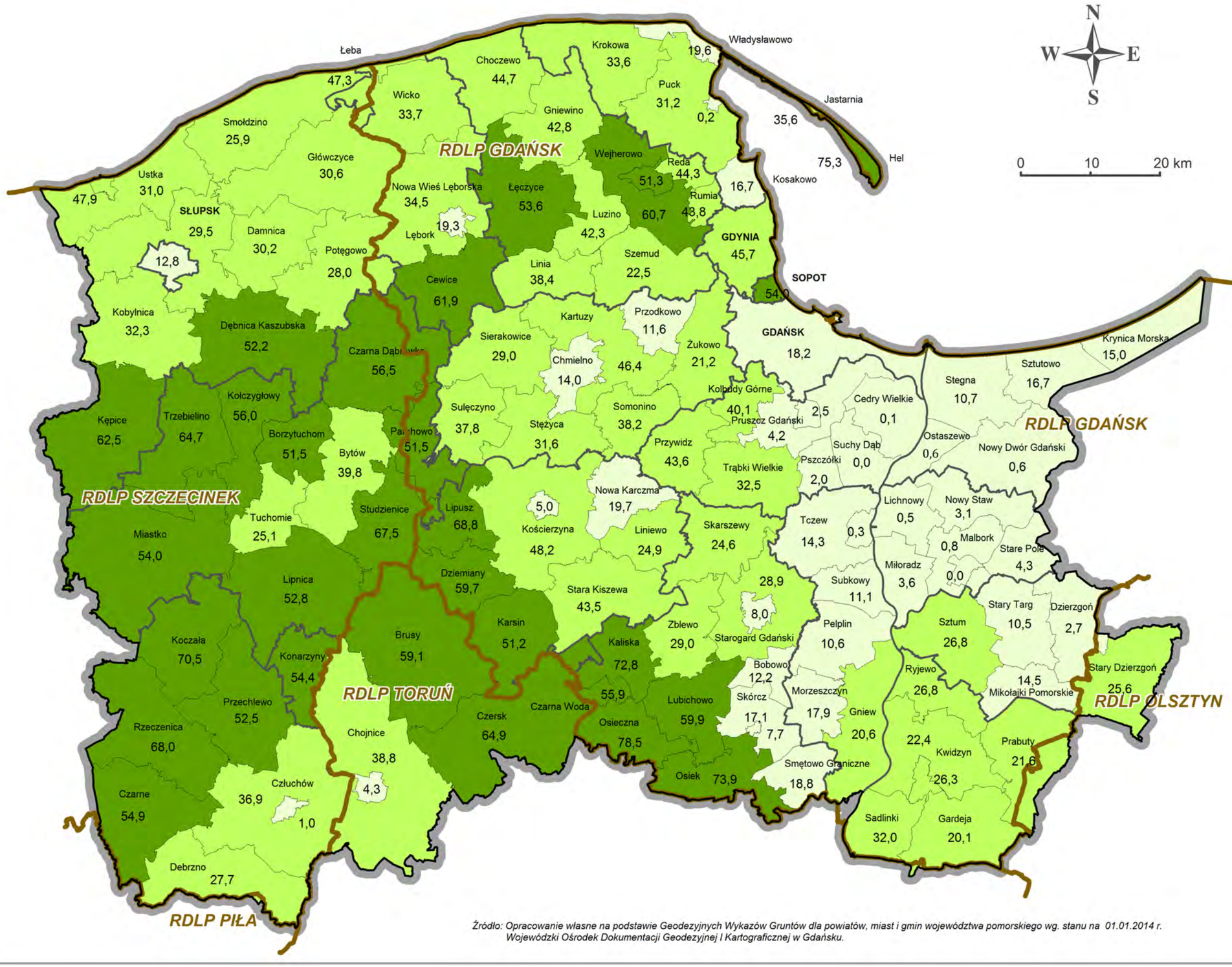
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

UDZIAŁ LASÓW W POWIERZCHNI GMIN



UDZIAŁ LASÓW W POWIERZCHNI GMIN (%)
STAN NA 01.01.2014 r.

- 0 do 20 (41)
- 20 do 50 (51)
- 50 do 80 (31)
- Granice Regionalnych Dyrekcji Lasów Państwowych
- Granice gmin
- Granice powiatów
- Granica województwa

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Geodezyjnych Wykazów Gruntów dla powiatów, miast i gmin województwa pomorskiego wg. stanu na 01.01.2014 r. Wojewódzki Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej I Kartograficznej w Gdańsku.

PZPWP 2030

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

STAN JEDNOLITYCH CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH

STAN JEDNOLITYCH CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH

RZECZNYCH

OCENA ZA LATA 2010-2012 (GIOŚ)

- Dobry
- Zły

OCENA Z 2014 r. (IOŚ WIOŚ Gdańsk)

- Dobry
- Zły

JEZIORNYCH

OCENA ZA LATA 2010-2012 (GIOŚ)

- Dobry
- Zły

OCENA Z 2014 r. (IOŚ WIOŚ GdańsK)

- Dobry
- Zły

PRZYBRZEŻNE I JEZIORNE

OCENA ZA LATA 2010-2012 (GIOŚ)

- Zły

OCENA Z 2014 r. (IOŚ WIOŚ Gdańsk)

- Zły

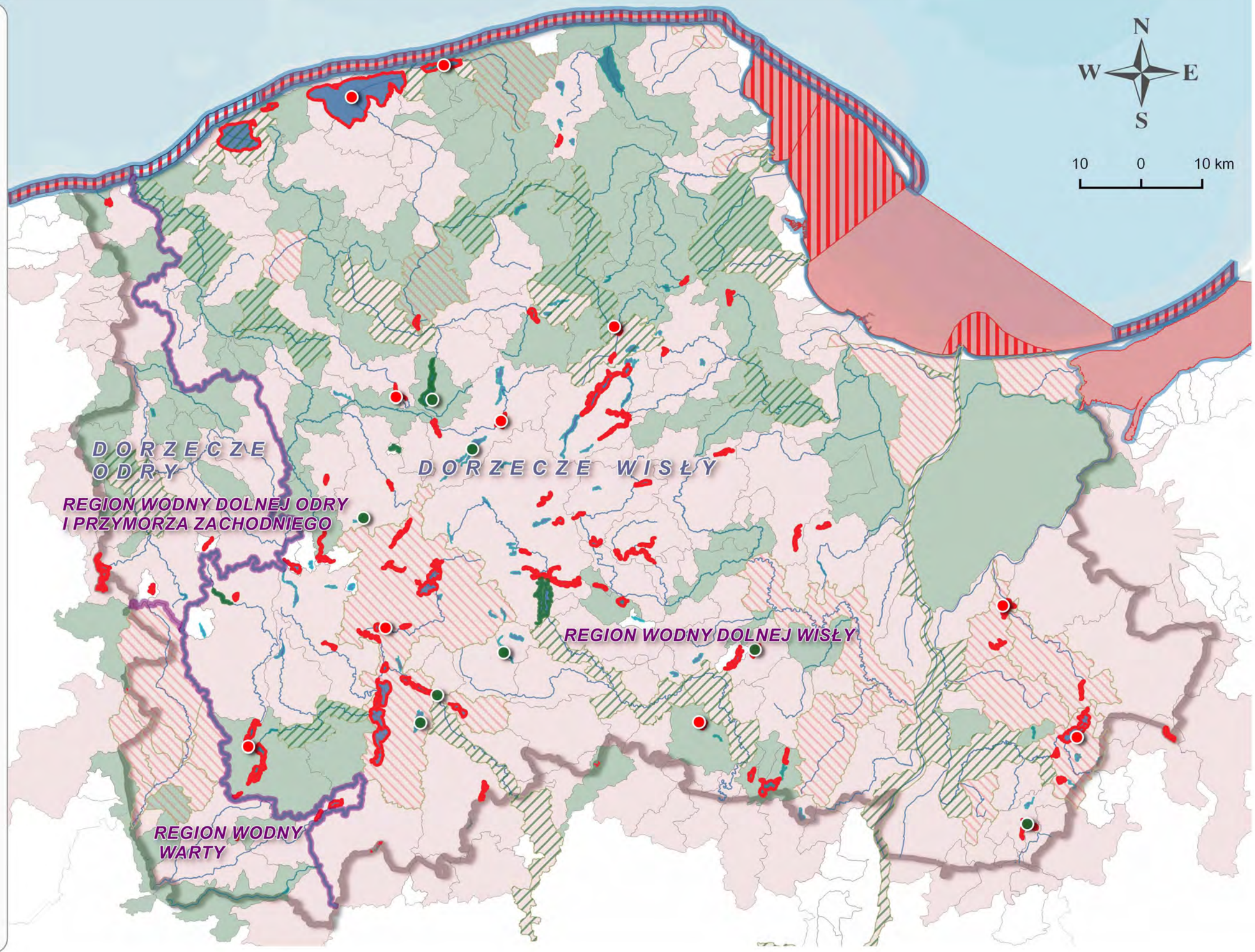
JEDNOLITE CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH

- Rzeczne
- Jeziorne
- Przybrzeżne i przejściowe
- Zlewnie JCWP

PODZIAŁ NA JEDNOSTKI ZARZĄDZANIA WODAMI

- Granice obszarów dorzeczy
- Granice regionów wodnych
- Granica województwa

Obszary dorzeczy wg Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 27 czerwca 2006 r. w sprawie przebiegu granic obszarów dorzeczy i regionów wodnych (Dz. U. 2006 Nr 126.poz. 878)



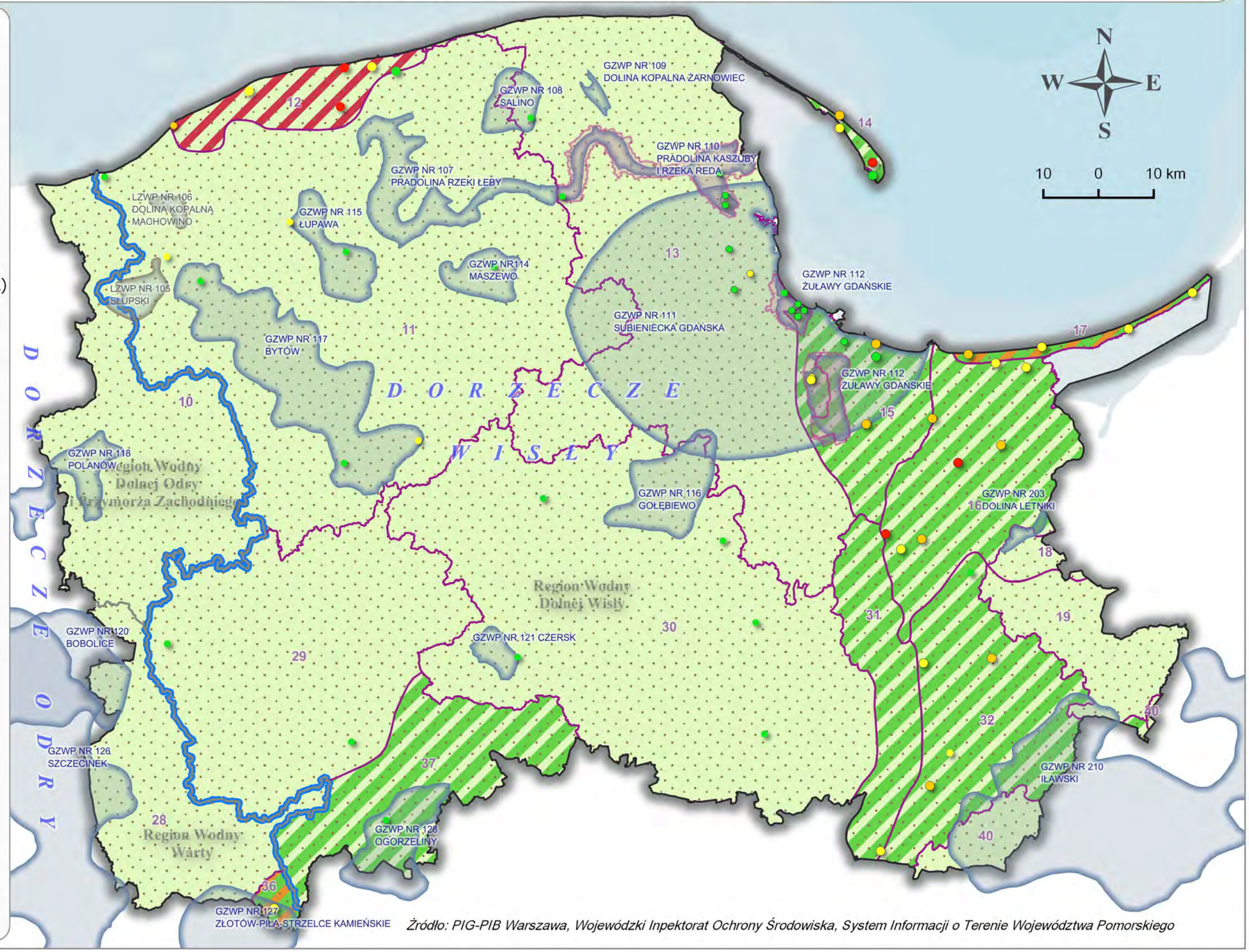
PZPWP 2030 BBR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

ZASOBY I STAN WÓD PODZIEMNYCH



ZASOBY WÓD PODZIEMNYCH I STAN ICH OCHRONY

- Główne Zbiorniki Wód Podziemnych
- Lokalne Zbiorniki Wód Podziemnych
- Obszary ochronne GZWP 110 i 112 planowane do ustanowienia w latach 2016 -2021

STAN ILOŚCIOWY JCWPd

PIG-PIB 2012

- dobry

STAN CHEMICZNY JCWPd

Monitoring diagnostyczny (PIG-PIB 2012)

- dobry
- słaby

Monitoring operacyjny (PIG-PIB 2013)

- dobry
- słaby

KLASYFIKACJA JAKOŚCI WÓD PODZIEMNYCH W PRZEKROJACH POMIAROWYCH

Monitoring krajowy (PIG-PIB 2013)

- II klasa
- III klasa
- IV klasa
- V klasa

Monitoring regionalny (WIOŚ 2013)

- II klasa
- III klasa
- IV klasa

GRANICE JEDNOSTEK ZARZĄDZANIA WODAMI

- Dorzecza
- Regiony wodne

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- 30 Granice Jednolitych Części Wód Podziemnych w podziale na 161 JCWPd
- Granica województwa

Źródło: PIG-PIB Warszawa, Wojewódzki Inpektorat Ochrony Środowiska, System Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego

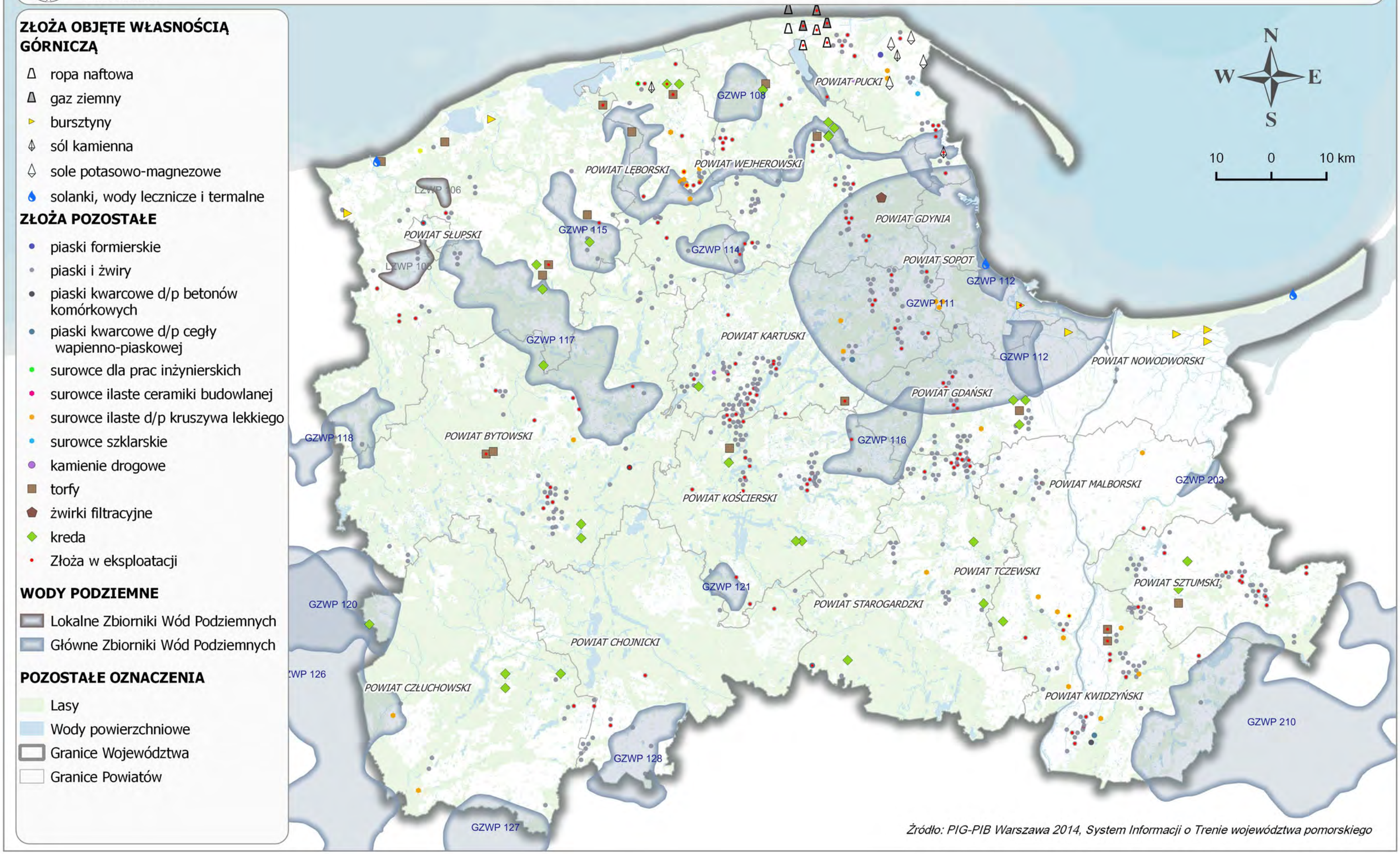
PZPWP 2030 PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

ZŁOŻA KOPALIN I ICH WYKORZYSTANIE



Źródło: PIG-PIB Warszawa 2014, System Informacji o Trenie województwa pomorskiego

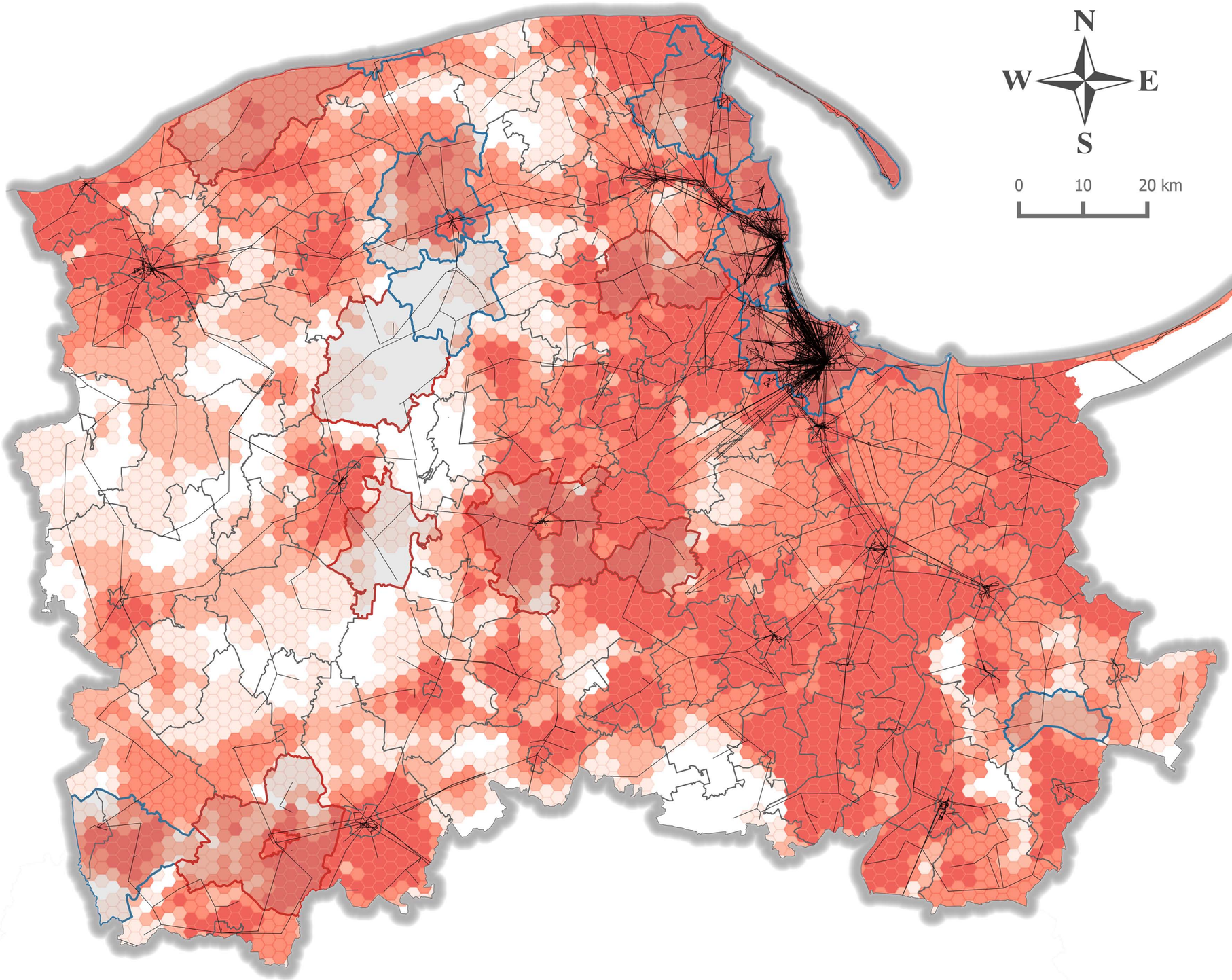
PZPWP 2030 PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA

TELEKOMUNIKACJA



ŹRÓDŁO: UKE, Operatorzy sieci komórkowych: Orange, Play, Plus, T-mobile

Załącznik nr 2 do Uchwały Nr 318/XXX/16

Sejmiku Województwa Pomorskiego

z dnia 29 grudnia 2016 roku

Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030

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

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

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

Generalny Projektant Planu

Jakub Pietruszewski – POIU nr G-318

Główny Projektant Planu

Anna Łoziak

Zespół projektowy Planu:

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

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

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

Koordynacja grafiki i baz danych:

Bartosz Pępek, Aleksandra Rudzińska

Opracowanie grafiki i baz danych:

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

Współpraca:

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

Z wykorzystaniem opracowań eksperckich:

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

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

SPIS TREŚCI

WPROWADZENIE 6
Podstawy prawne 6
Cele sporządzenia Planu 7
Zakres treści Planu 7
Przesłanki delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego i obszaru metropolitalnego na potrzeby Planu 8
Zasięg przestrzenny i horyzont czasowy Planu 11
Warstwa stanowiąca Planu 12
1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE OBSZARU METROPOLITALNEGO 14
1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego 14
1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego 15
1.3. Uwarunkowania metropolitalne - strategiczne ramy współpracy do 2030 r. 17
2. POZYCJA OBSZARU METROPOLITALNEGO NA TLE KRAJU 18
3. PROCESY I PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO 22
4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO 23
4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno–przestrzenna 24
4.2. Charakterystyka sieci osadniczej 26
4.3. Funkcje metropolitalne 33
4.4. Sfera gospodarcza 37
4.5. Turystyka i rekreacja 40
4.6. Powiązania transportowe i infrastrukturalne 41
4.7. Systemy infrastrukturalne 46
4.8. Energetyka 51
4.9. Zasoby, stan i zagrożenia środowiska 58
4.10. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych 63
4.11. Środowisko kulturowe i jego ochrona 65
4.12. Zagrożenie powodziowe 67
4.13. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne 69
4.14. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin 70
5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO 73
5.1. Założenia wizji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego 73
5.2. Dylematy kształtowania przestrzeni obszaru metropolitalnego wobec pożądanego scenariusza rozwoju 73
5.3. Wizja i odpowiadający jej model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego 75
6. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARZE METROPOLITALNYM 79
6.1. Struktura części kierunkowej Planu 79
6.2. Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 82
6.3. Cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 83
C.1. WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY 83
K.1.1. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR SIECI OSADNICZEJ ZGODNIE Z WYMOGAMI ŁADU PRZESTRZENNEGO 85
K.1.2. KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO 99
K.1.3. RACJONALIZACJA ROZMIESZCZENIA ORAZ POPRAWA DOSTĘPNOŚCI INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ I USŁUG PUBLICZNYCH W TYM ZAKRESIE 102
K.1.4. ZAPOBIEGANIE I OGRANICZANIE SKUTKÓW POWODZI ORAZ INNYCH ZAGROŻEŃ NATURALNYCH 109
C.2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO 114
K.2.1. ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH 116
K.2.2. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH UMOŻLIWIAJĄCYCH TWORZENIE NOWYCH I TRWAŁYCH MIEJSC PRACY 133
K.2.3. WZMACNIANIE CAŁOROCZNEJ I ATRAKCYJNEJ OFERTY TURYSTYCZNEJ W OPARCIU O ZASOBY I WALORY PRZYRODNICZO-KULTUROWE, KRAJOBRAZOWE I FUNKCJE METROPOLITALNE 138
K.2.4. KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ 143
K.2.5. ZWIĘKSZANIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA ENERGETYCZNEGO I SPRAWNOŚCI SYSTEMÓW PRODUKCJI, PRZESYŁU I DYSTRYBUCJI ENERGII ELEKTRYCZNEJ I CIEPLNEJ, GAZU, ROPY NAFTOWEJ ORAZ PRODUKTÓW ROPOPOCHODNYCH 157
K.2.6. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA 164
C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA 166
K.3.1. ZACHOWANIE I ODTWARZANIE ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I JEGO SPÓJNOŚCI 168
K.3.2. OCHRONA OBSZARÓW O CHARAKTERYSTYCZNYM KRAJOBRAZIE KULTUROWYM LUB ZNACZENIU HISTORYCZNYM 177
K.3.3. OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA 182
ZAŁĄCZNIK nr 1. Wykaz zadań 185

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

WYKAZ SKRÓTÓW:

ATUE	Agenda Terytorialna Unii Europejskiej
B&R	system Bike and Ride
BPO	*Business Process Offshoring* – sektor usług dla biznesu
CNG	*Compressed Natural Gas* – gaz ziemny w postaci sprężonej
CWŻ	Centralny Wodociąg Żuławski
DK	droga krajowa
DSRK 2030	Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030
ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPZ	główny punkt zasilania
GUS BDL	Główny Urząd Statystyczny Bank Danych Lokalnych
GZWP	główny zbiornik wód podziemnych
HELCOM	Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe
KPOSK	Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych
KPZK 2030	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
LNG	*Liquefied Natural Gas* – gaz ziemny w postaci ciekłej
MDW	Międzynarodowa Droga Wodna
MOFOW	miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego
MPU	Metropolitalne Pasmo Usługowe
MRP	mapy zagrożenia powodziowego
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
NSIP	Program Inwestycji NATO w Dziedzinie Bezpieczeństwa
OM	obszar metropolitalny
OMG-G-S	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OZE	odnawialne źródła energii
P&R	system Park and Ride
PERN	Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych
PSSE	Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna SA
PZPOM	Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego
PZPWP	Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego
RIPOK	regionalna instalacja przetwarzania odpadów komunalnych
RPS	Regionalny Program Strategiczny
RZGW	Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SOMG-G-S 2030	Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 roku
SRK 2020	Strategia Rozwoju Kraju 2020
SRWP 2020	Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020
SSSE	Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna
STIM OMG-G-S 2030	Strategia Transportu i Mobilności OMG-G-S do 2030 roku
SZ	Siły Zbrojne
TEN-E	Transeuropejska Sieć Energetyczna
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa
UE	Unia Europejska
UMWP	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
UNESCO	Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury
VTMIS	Europejski System Monitoringu Ruchu Statków i Informacji
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZIT/ZPT	Zintegrowane Inwestycje/Porozumienia Terytorialne
ZDW	Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku
ZMiUW	Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Gdańsku

WPROWADZENIE

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

Podstawy prawne

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

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

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

[3] Na podstawie art. 46 ust. 1 *ustawy* z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 1235).

Cele sporządzenia Planu

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

Zakres treści Planu

13. Zakres przedmiotowy *Planu* jest otwarty, jednakże ustawodawca ustalił pewne podstawowe wymagania, które zostały określone w art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (i odpowiednio doprecyzowane na potrzeby niniejszego *Planu*), do których należą:
    1) **podstawowe elementy sieci osadniczej** miejskiego obszaru funkcjonalnego (struktura funkcjonalno-przestrzenna, hierarchia ośrodków, kształtowanie struktur osadniczych, w tym rewitalizacja oraz polityka względem procesów suburbanizacji, strategiczna wizja rozwoju funkcji metropolitalnych), powiązania komunikacyjne (dostępność zewnętrzna, sprawne funkcjonowanie systemu transportowego, integracja publicznego transportu zbiorowego) oraz infrastrukturalne (bezpieczeństwo energetyczne, sprawne funkcjonowanie i obsługa terenów zainwestowanych przez systemy infrastruktury ochrony środowiska), w tym kierunki powiązań transgranicznych;
    2) **system obszarów chronionych**, w tym obszary ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, ochrony uzdrowisk oraz dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej (ochrona wartości przyrodniczo-kulturowych, kształtowanie przestrzeni publicznych znaczących dla wizerunku i tożsamości metropolii, efektywne wykorzystanie zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu);
    3) **rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym**, ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejm, Radę Ministrów, właściwego ministra i Sejmik Województwa Pomorskiego (Wieloletnia Prognoza Finansowa); dodatkowo w *Planie* zostały uwzględnione inwestycje określone w dokumentach przyjętych przez Zarząd Województwa Pomorskiego (przedsięwzięcia strategiczne wskazane w regionalnych programach strategicznych), Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Pomorskiego, Zintegrowanych Inwestycjach Terytorialnych;
    4) **granice i zasady zagospodarowania obszarów funkcjonalnych,** w *Planie* tym ujęte jako granice i zasady zagospodarowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych;
    5) **obszary szczególnego zagrożenia powodzią**;
    6) **granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych**;
    7) **obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin i udokumentowanych kompleksów podziemnego składowania dwutlenku węgla**.
14. Sporządzenie i uchwalenie *Planu* przez samorząd województwa jest uwarunkowane również:
    1) ustaleniami koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (art. 39, ust. 4);
    2) zapisami strategii rozwoju województwa i jej aktualizacji, w zakresie, w jakim dotyczy ona spójności dokumentów oraz sytuacji przestrzennej województwa (art. 39a);

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

4) inwestycjami celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalonymi w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością (art. 39 ust. 5).

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

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

    1) **definicji ustawowej** (art.2 pkt 6a i 6b ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym), zgodnie z którą:
    miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego to typ obszaru funkcjonalnego obejmującego miasto będące siedzibą władz samorządu województwa lub wojewody oraz jego bezpośrednie otoczenie powiązane z nim funkcjonalnie, przy czym za ***obszar funkcjonalny*** uznaje się zwarty układ przestrzenny składający się z funkcjonalnie powiązanych terenów**,** charakteryzujących się wspólnymi uwarunkowaniami i przewidywanymi jednolitymi celami rozwoju;

    2) **wyników analiz prowadzonych w ostatnich latach zarówno na poziomie regionalnym jak i krajowym, w tym, m.in.** na potrzeby:

        a) *Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego* (ryc. 1.2. a i b),

        b) *Koncepcji zagospodarowania przestrzennego Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego (*delimitacja obszaru funkcjonalnego z wykorzystaniem syntetycznego wskaźnika urbanizacji)[4],

        c) kolejnych projektów rozporządzenia, w którym miały zostać określone kryteria wyznaczania granic miejskich obszarów funkcjonalnych ośrodków wojewódzkich[5],

        d) delimitacji miejskiego obszaru funkcjonalnego określającej na poziomie krajowym ramy terytorialne wdrażania instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) dla perspektywy finansowej 2014–2020 (ryc. 1.3.);

    3) **ram terytorialnych przyjętych ostatecznie dla realizacji ZIT** w województwie pomorskim (ryc. 1.4.);

    4) **niestabilnych i nieuregulowanych ram prawnych delimitacji i funkcjonowania obszarów metropolitalnych.**[6]

16. Biorąc powyższe pod uwagę przyjęto, że**:**

    1) **zasięg *miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (MOFOW)* jest tożsamy z zasięgiem obszaru *aglomeracji***, przyjętym w poprzednim planie zagospodarowania przestrzennego województwa**;**
    kolejne analizy relacji funkcjonalno-przestrzennych wykonane na potrzeby polityki miejskiej województwa pomorskiego, jak i na potrzeby dokumentów krajowych nie wskazały szerszego zasięgu strefy bezpośredniego otoczenia metropolii;

    2) ***miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego*** stanowi ***strefę funkcjonalną obszaru metropolitalnego*** – czyli strefę najbardziej intensywnych relacji funkcjonalno-przestrzennych;

    3) obszar, dla którego sporządza się niniejszy plan, zwany dalej ***obszarem metropolitalnym*** (OM), wykracza poza granice ***miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego*** i odpowiada zasięgowi przestrzennemu obszaru w granicach, w których prowadzona jest współpraca w ramach *Stowarzyszenia Gdańsk–Gdynia–Sopot (OMG-G-S)*[7];

    Plan sporządzany jest w porozumieniu i we współpracy z ww. stowarzyszeniem, skupiającym jst i inne podmioty zainteresowane spójnym kształtowaniem warunków dla rozwoju tego obszaru (w tym spójnego i skoordynowanego

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

[5] Do dnia uchwalenia planu rozporządzenie nie zostało wydane.

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

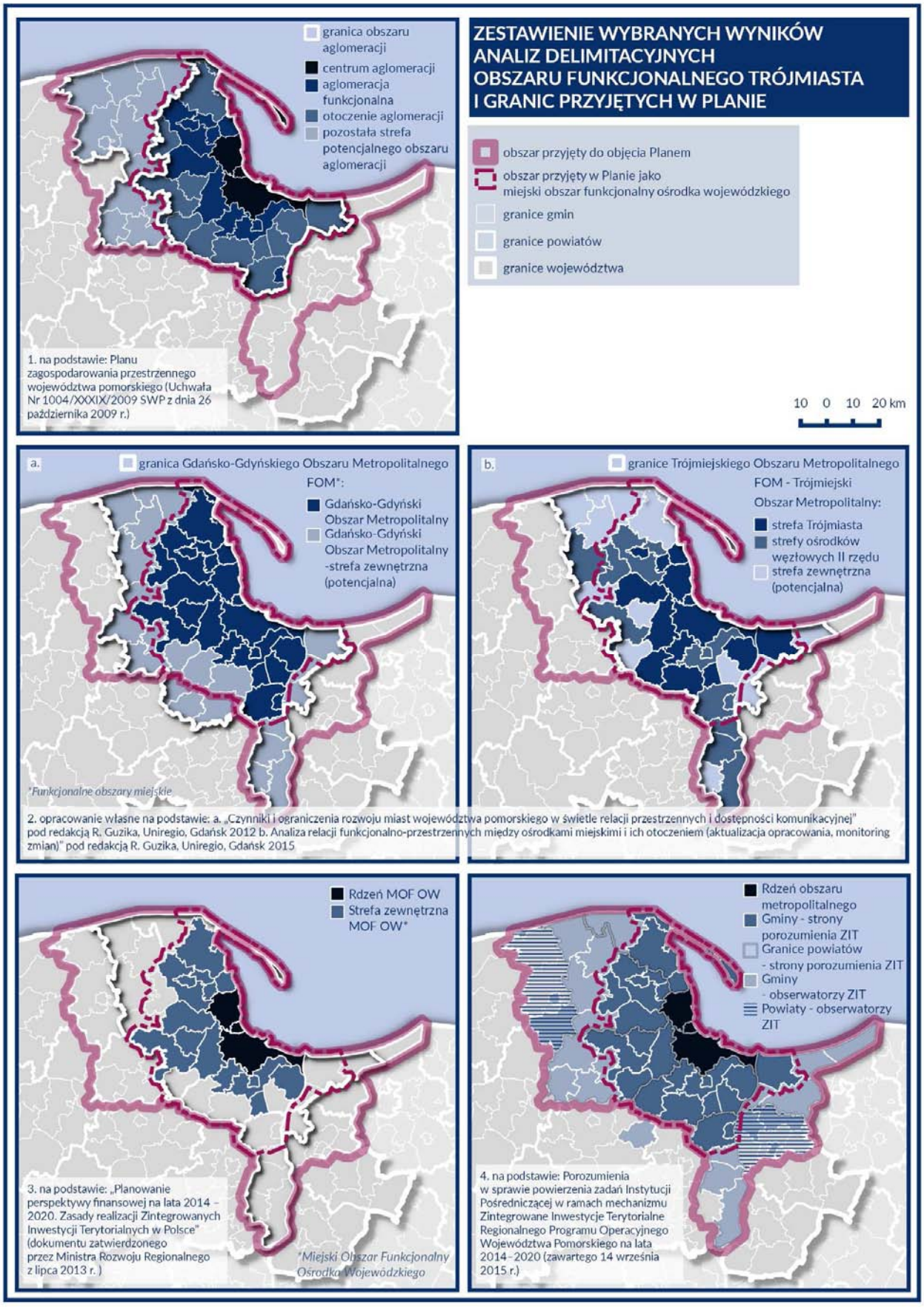
[7] Utworzone 15 września 2011 r. pod nazwą *Gdański Obszar Metropolitalny*, od kwietnia 2016 r., po zmianie nazwy (na *Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot*), statutu i liczby członków jest instytucją oficjalnie reprezentującą obszar metropolitalny.

planowania przestrzennego); w przypadku powołania związku metropolitalnego[8] zasięg przestrzenny *ramowego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego związku metropolitalnego* z dużym prawdopodobieństwem będzie odpowiadał zasięgowi OMG-G-S (czyli zasięgowi niniejszego planu), co pozwoli na kontynuację przyjętego kształtu polityki planistycznej;

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

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

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



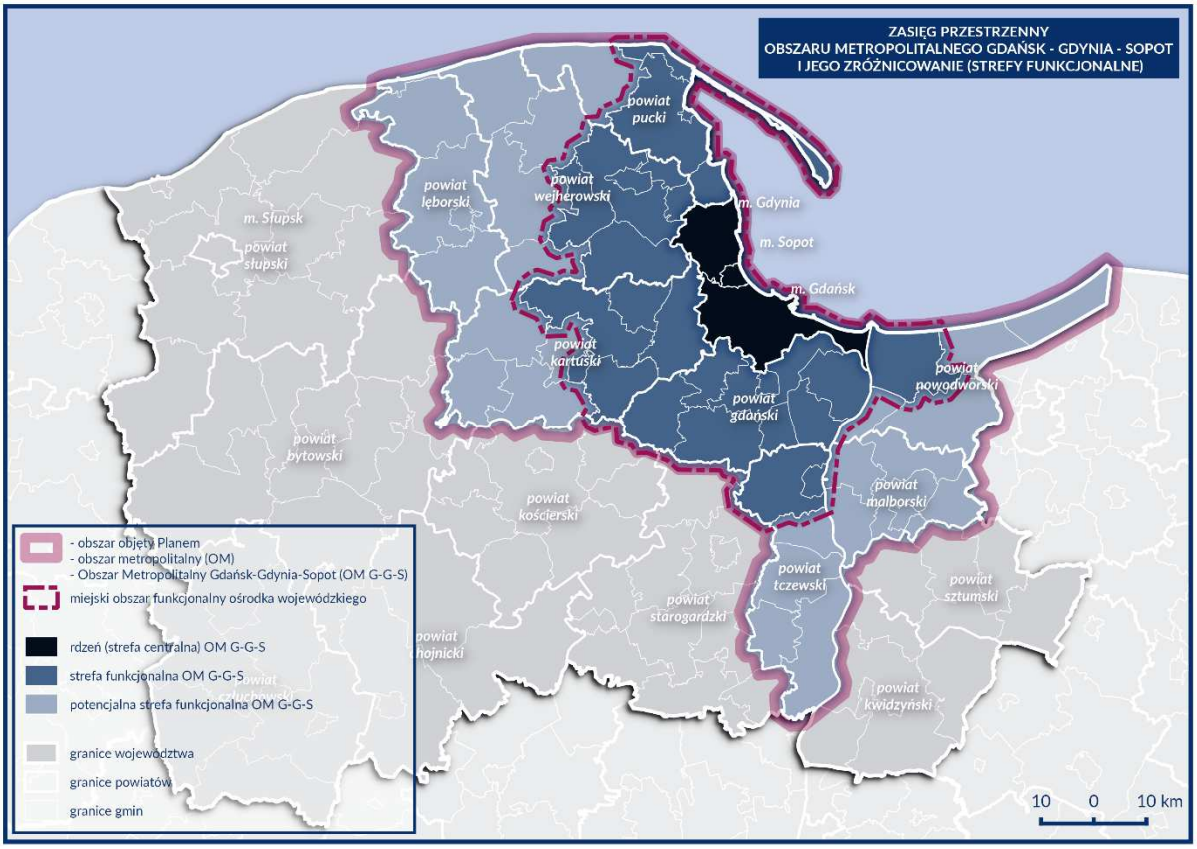
RYC. 1. ZESTAWIENIE WYBRANYCH WYNIKÓW ANALIZ DELIMITACYJNYCH OBSZARU FUNKCJONALNEGO TRÓJMIASTA

Zasięg przestrzenny i horyzont czasowy Planu

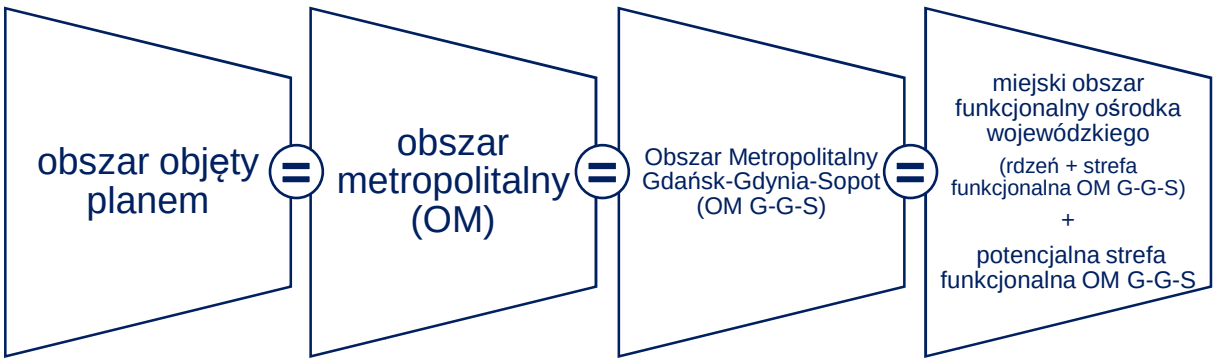
18. W skład ***miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego*** wchodzą:

1) miasta współtworzące ***ośrodek wojewódzki***, stanowiące jednocześnie ***rdzeń obszaru metropolitalnego*****:** Gdańsk, Gdynia, Sopot (czyli Trójmiasto)[9];

2) gminy otoczenia funkcjonalnego tego ośrodka, stanowiące ***strefę funkcjonalną obszaru metropolitalnego***, w tym miasta: Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo, gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo i Żukowo oraz gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie i Wejherowo.



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



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

19. Zgodnie z art. 39 ust. 7 *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (tj. Dz.U. 2015, poz. 199, z późn. zm.), *plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka*

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

wojewódzkiego może obejmować również obszary leżące poza granicami miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego.

20. W związku z powyższym przyjęto, że obszar objęty *planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* (Trójmiasta) obejmuje: trzy powiaty grodzkie: Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz osiem powiatów ziemskich: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski i wejherowski (czyli obszar, w granicach którego prowadzona jest współpraca w ramach Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot).

    Na potrzeby niniejszego *Planu* obszar objęty *Planem* jest zatem tożsamy z *Obszarem Metropolitalnym Gdańsk–Gdynia–Sopot* (nazywanym w niniejszym planie również obszarem metropolitalnym), zaś obszar *miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* stanowi jego zasadniczą część, na którą składają się: *strefa centralna* (inaczej: *rdzeń*) i *strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego* (ryc. 2 i 3). Obszar objęty planem znajdujący się poza granicami *miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* określony został jako *potencjalna strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego,* na którą składają się: na zachodzie – powiat lęborski i zachodnie części powiatów kartuskiego, puckiego i wejherowskiego oraz na wschodzie – powiaty nowodworski i malborski, a także centralna i południowa część powiatu tczewskiego.

21. Ustawa nie określa perspektywy czasowej *Planu,* jednakże jako akt polityki przestrzennej, a zarazem dokument strategicznego planowania rozwoju, musi on uwzględniać odległą perspektywę, realnie ograniczoną możliwościami prognostycznymi, którą określa obowiązująca *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* (KPZK 2030), dlatego przyjęto że horyzont czasowy PZPWP, w tym niniejszego *Planu,* będzie ograniczony rokiem 2030.

22. Mając powyższe rozróżnienia na uwadze niniejszy p*lan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego* (Trójmiasta), nazywany jest *Planem zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030.*

Warstwa stanowiąca Planu

23. Warstwa stanowiąca *Planu* - wynika z roli dokumentu w zakresie kształtowania przestrzeni obszaru metropolitalnego, w oparciu o jego zapisy zawarte w tekście i uwzględnione w części graficznej, będące:

    1) ustaleniami – ściśle obowiązującymi, oznaczonymi w tekście Planu symbolem „U" i zaznaczonymi tłem szarym, wiążącymi gminy przy sporządzaniu *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* i *miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego* oraz zarząd województwa przy uzgodnieniu projektu wymienionego dokumentu; należą do nich m.in. inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z art. 39, ust. 5[10] *ustawy* z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*;

    2) wytycznymi typu:

        a) A, oznaczonymi w tekście *Planu* symbolem *W„A"*, wymagającymi rozważenia (jako problem planistyczny) i zaproponowania właściwego indywidualnego rozwiązania planistycznego w trakcie prac nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy,

        b) B, oznaczonymi w tekście *Planu* symbolem *W„B"*, do stosowania (uwzględniania) w działaniach prowadzonych w strukturach SWP,

        c) AB, oznaczonymi w tekście *Planu* symbolem *W„AB"*, spełniającymi oba powyższe założenia;

    3) rekomendacjami („R") – stanowiącymi zapisy nie będące ustaleniami i wytycznymi, których uwzględnienie w dokumentach planistycznych jest wskazane, ale brak ich uwzględnienia nie może stanowić o odmowie uzgodnienia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;

    4) lokalizacje elementów, o których mowa w tekście *Planu*, na rysunkach *Planu* (to jest planszach i rysunkach poglądowych), nie stanowią ustaleń *Planu* i ze względu na regionalną skalę nie mogą być bezpośrednio przenoszone do części graficznej opracowań planistycznych w skalach bardziej szczegółowych (np. do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), o charakterze:

        a) punktowym – wskazują tylko lokalizację ogólną na terenie danej gminy lub rejonu,

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

b) liniowym – dotyczą generalnych kierunków, powiązania punktu początkowego z końcowym, o charakterze struktury,

c) powierzchniowym – poza elementami określonymi w przepisach prawa, odnoszą się tylko do wskazań rejonu występowania zjawiska, procesu lub pożądanych kierunków rozwoju, ale wymagają uszczegółowienia na poziomie powiatu lub gminy bądź określenia szczegółowych granic przez właściwy organ (np. proponowane nowe obszary ochrony przyrody).

1. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE OBSZARU METROPOLITALNEGO

1.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Nowa Karta Ateńska – wizja miast XXI wieku

1. W celu ukierunkowania działań na rzecz stworzenia sieci powiązań między miastami Europy na wszystkich szczeblach hierarchii miast i we wszystkich dziedzinach, została stworzona Nowa Karta Ateńska[11]. Zaprezentowana w Karcie wizja ukazuje miasta i obszary zurbanizowane jako:
   1) zachowujące bogactwo i zróżnicowanie kulturowe, wynikające z ich długiej historii oraz umiejętnie łączące swą teraźniejszość i przyszłość z przeszłością;
   2) powiązane w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji;
   3) twórcze i konkurencyjne, ale jednocześnie zdolne do współpracy i wzajemnie się uzupełniające;
   4) przyczyniające się w decydującym stopniu do dobrobytu i wygodnego życia ich mieszkańców;
   5) łączące harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym.
2. W dokumencie został sformułowany nowy model miasta europejskiego - wzór miasta spójnego (poczynając od spójności czasowej, rozumianej jako ciągłość historyczna, poprzez szeroko omówione pojęcia spójności społecznej, ekonomicznej, spójności środowiska), innowacyjnego, produktywnego i kreatywnego w dziedzinie nauki, kultury i idei, a jednocześnie miasta zapewniającego swoim mieszkańcom godziwe warunki życia i pracy.

Najważniejsze wnioski z dokumentów[12] współpracy międzyrządowej państw członkowskich UE w zakresie rozwoju miast

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

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

[12] *Acquis URBAN* – Agenda działań w zakresie polityki miejskiej (2004), *Bristol Accord* (2005), *Zielona księga w sprawie spójności terytorialnej: Przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę* (2008), *Deklaracja z Marsylii* (2008), Rezolucja Parlamentu Europejskiego *w sprawie zielonej księgi w sprawie spójności terytorialnej oraz stanowiska w debacie na temat przyszłej reformy polityki spójności* (2009), Rezolucja Parlamentu Europejskiego *w sprawie wymiaru miejskiego polityki spójności w nowym okresie programowania* (2009), Komunikat Komisji *„Plan działania na rzecz mobilności w miastach"* (2009), *Deklaracja z Toledo* (2010), *Komunikat Budapesztański na temat wyzwań demograficznych i klimatycznych, przed którymi stoją miasta europejskie* (2011), *Pakt Amsterdamski* (2016).

h) zapobieganie niekontrolowanemu „rozlewaniu" się miast, kształtowanie struktury przestrzennej miast bardziej zwartej, a jednocześnie nie pogarszającej warunków życia i możliwości funkcjonowania środowiska przyrodniczego,

i) wzmacnianie struktur ekologicznych i kulturowych;

2) rozwój inteligentny i sprzyjający włączeniu społecznemu:

a) gospodarka oparta na wiedzy,

b) budowanie i rozwijanie bazy badawczo-naukowej,

c) rozwój technologii cyfrowych,

d) wzrost poziomu wykształcenia,

e) wzrost poziomu zatrudnienia,

f) tworzenie zielonych miejsc pracy,

g) wspieranie lokalnej przedsiębiorczości,

h) koncentracja działań w dzielnicach problemowych,

i) kompleksowe działania rewitalizacyjne,

j) zmniejszanie nierówności pomiędzy poszczególnymi obszarami miast i grupami społecznymi (lokalny rynek pracy, edukacja, transport publiczny),

k) integracja migrantów i uchodźców,

l) tworzenie przestrzeni publicznych wysokiej jakości,

m) kompleksowy rozwój mieszkalnictwa (nadanie zrównoważonych ram rozwoju),

n) budowanie i wzmacnianie partnerstwa lokalnego;

3) rozwój w oparciu o sieci współpracy i partnerstwa:

a) powiązanie miast i miejskich obszarów funkcjonalnych w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji - konkurencyjność, przy jednoczesnej współpracy i wzajemnym uzupełnianiu się,

b) wzmacnianie infrastruktury transportowej – zwiększanie dostępności zarówno w skali ogólnoeuropejskiej, krajowej, regionalnej, jak i lokalnej,

c) tworzenie miejskiej współpracy subregionalnej – polityka miejska w ramach funkcjonalnych obszarów miejskich,

d) partnerstwa miasto–wieś,

e) spójność terytorialna, polegająca na wzajemnym wzmacnianiu się polityk i instrumentów sektorowych,

f) regionalne klastry innowacyjności i konkurencyjności,

g) wymiana wiedzy i doświadczeń w zakresie racjonalnego kształtowania polityki miejskiej (zarządzanie miejskie),

h) zarządzanie ryzykiem związanym ze zmianami klimatycznymi.

1.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego

4. W *Planie* uwzględniono ustalenia *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*[13] (KPZK), stanowiącej dokument strategiczny wyrażający politykę zagospodarowania przestrzennego kraju.

5. Wśród trendów rozwojowych, wywierających istotny wpływ na zagospodarowanie przestrzenne *Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot* w perspektywie roku 2030, KPZK wymienia:

1) wzrastającą intensywność osadnictwa w strefach wokół dużych i średniej wielkości miast, w których struktura gospodarki będzie ulegała dalszemu zróżnicowaniu w efekcie rozwoju funkcji pozarolniczych (produkcyjnych i usługowych) oraz mieszkaniowych;

2) koncentrację ludności w obszarach zurbanizowanych oraz dalszy rozwój działalności gospodarczej w tych rejonach, przy jednoczesnym zwiększeniu siły nabywczej mieszkańców oraz rosnącej mobilności przestrzennej zasobów pracy, co wpłynie na zwiększenie popytu na usługi transportu zbiorowego przyczyniając się tym samym do dalszego

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

wzrostu znaczenia dalekobieżnych i aglomeracyjnych kolejowych przewozów pasażerskich oraz rozwoju transportu zbiorowego miejskiego[14];

3) rosnącą siłę powiązań funkcjonalnych między miastami wojewódzkimi a innymi metropoliami światowymi, a równocześnie zwiększanie bezpośredniego oddziaływania miast na tereny przyległe - zasięg tego obszaru wyznaczany jest przez procesy rozlewania się miast (*urban sprawl*), w tym form zabudowy i miejskiego stylu życia oraz rosnącą liczbę dojazdów do pracy do centrów miast [15];

4) zwiększającą się atrakcyjność polskiego rynku pracy dla cudzoziemców, co przyczyni się do stopniowego wzrostu imigracji do Polski z krajów spoza UE. Można założyć, że w perspektywie najbliższych kilkunastu lat Polska stanie się krajem imigracyjnym np. z kierunku Ukrainy czy Mołdawii;

5) rozwój technologiczny w połączeniu z polityką energetyczno-klimatyczną, co może znacząco wpłynąć na wzrost kosztów energii opartej na tradycyjnych paliwach nieodnawialnych, przy jednoczesnym spadku kosztów pozyskiwania energii z OZE;

6) prognozowane zmiany klimatu, które do 2030 r. będą w umiarkowanym zakresie oddziaływały na przestrzenne zagospodarowanie takich obszarów, jak wybrzeże morskie i Żuławy; ich oddziaływanie będzie wzrastało przede wszystkim wskutek wzrostu częstotliwości występowania gwałtownych zjawisk pogodowych.

6. Polityka przestrzennego zagospodarowania kraju, określona w KPZK, realizuje cele rozwoju kraju w odniesieniu do całości polskiej przestrzeni. Cel strategiczny KPZK został sformułowany jako: *Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.*

7. Pierwszorzędnym celem polityki przestrzennego zagospodarowania kraju jest, zgodnie z KPZK, *podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego, sprzyjającej spójności*. Wskazuje się, iż dla podwyższania konkurencyjności głównych ośrodków miejskich niezbędne jest podjęcie następujących działań:

   1) wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych największych polskich miast przez:

      a) wzmacnianie i dywersyfikację funkcji gospodarczych poprzez tworzenie warunków do lokalizowania inwestycji w sektorach o wysokiej wartości dodanej,

      b) wzmacnianie potencjału badawczo-naukowego, w tym dostosowywanie struktur przestrzennych i funkcjonalnych do potrzeb rozwojowych gospodarki opartej na wiedzy i innowacyjności,

      c) wzmacnianie i eksponowanie funkcji symbolicznych, w tym kulturowych – wspierana będzie renowacja i modernizacja istniejącej infrastruktury kultury (teatry, filharmonie, sale wystawowe, muzea, galerie sztuki, biblioteki itd.) oraz rewaloryzacja historycznych i zabytkowych obiektów i ich adaptacja na cele kulturowe, rozwój infrastruktury turystycznej i kongresowej oraz wystawienniczo-targowej;

   2) intensyfikacja powiązań funkcjonalnych pomiędzy głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym przez:

      a) wspomaganie rozwoju powiązań funkcjonalnych dowiązujących ośrodki regionalne do ośrodków metropolitalnych (w zakresie gospodarczym, społecznym, naukowym, kulturowym),

      b) wzmacnianie potencjału (endogenicznego) i konkurencyjności miast regionalnych, uzupełniających i wzmacniających najważniejsze polskie miasta,

      c) wzmacniane powiązań funkcjonalnych, w tym morskich ośrodków miejskich (Trójmiasto) z ośrodkami południowej Skandynawii (Sztokholm i Kopenhaga) oraz krajami bałtyckimi - najbardziej innowacyjnymi w skali globalnej;

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

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

3) integracja obszarów funkcjonalnych głównych ośrodków miejskich przez:

a) wzmacnianie powiązań funkcjonalnych wewnątrz obszaru funkcjonalnego, w tym poprawa jego dostępności i spójności transportowej,

b) inwestycje w rozwój infrastruktury transportowej, środowiskowej, społecznej oraz na rzecz rewitalizacji obszarów zdegradowanych,

c) wdrażanie rozwiązań w zakresie multimodalnego transportu zbiorowego, obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie *Park&Ride*, komunikację rowerową i pieszą,

d) kształtowanie uporządkowanych stref rozwojowych, łączących funkcje komplementarne (efekt synergii) w celu racjonalizacji gospodarowania zasobami przestrzennymi, a także ograniczenia zapotrzebowania na energię (np. redukcja potrzeb transportowych).

8. Ważnym celem KPZK jest *poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej*. Jednym z kierunków działań jest poprawa dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych, z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym integracja systemów transportu publicznego w skali miasta, jego obszaru funkcjonalnego (priorytet uzyskają działania w obszarach metropolitalnych) i regionu, w tym doskonalenie i rozwój systemów transportu szynowego (kolej aglomeracyjna).

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

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

2. POZYCJA OBSZARU METROPOLITALNEGO NA TLE KRAJU

1. W ostatnich latach miały miejsce przełomowe przeobrażenia polskich aglomeracji miejskich, które swoje źródła mają w skutecznych reformach ustrojowych, gospodarczych oraz akcesji do Unii Europejskiej.
2. Fundusze unijne, dostępne od 2004 r., otworzyły nowy rozdział w rozwoju Polski, w tym dużych aglomeracji miejskich. Przyczyniło się to w znacznym stopniu do podejmowania współzawodnictwa o unijne dotacje, wzmacniając konkurencyjność największych polskich ośrodków miejskich i ich bezpośredniego otoczenia. Sytuacja ta pozwala dostrzec różne aspekty pozycji konkurencyjnej największych miast, które w znacznym stopniu ukształtowane są także ich spuścizną historyczną, warunkami naturalnymi oraz jakością zarządzania w ostatnich kilkunastu latach.
3. Analiza porównawcza[16] pozycji konkurencyjnej największych polskich miast[17] wraz z ich strefą oddziaływania[18] została wykonana w oparciu o 8 zmiennych opisujących poziom rozwoju miasta i obszaru otaczającego, w zakresie:
   1) uwarunkowań makroekonomicznych:
      a) PKB *per capita* w 2011 r. (A),
      b) przeciętne wynagrodzenie brutto w 2013 r. (B);
   2) zjawisk demograficznych:
      a) saldo migracji w przeliczeniu na 1.000 mieszkańców w 2013 r. (C),
      b) odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym w 2013 r. (D),
   3) poziomu potencjalnego kapitału na rynku pracy:
      a) liczba absolwentów uczelni wyższych w 2013 r. (E),
   4) otwartości i dostępności zewnętrznej:
      a) liczba pasażerów ruchu lotniczego w 2013 r. (F),
   5) jakości życia:
      a) długość ścieżek rowerowych na 10.000 mieszkańców w 2013 r. (G),
      b) natężenie pyłu zawieszonego PM 2,5 w 2014 r. (H).

   Ich dobór jest związany z faktem, iż są one gromadzone w ramach statystyki publicznej (poza natężeniem pyłu zawieszonego, co jest zjawiskiem stosunkowo niezmiennym), co umożliwia ich monitoring w dostosowanej do potrzeb perspektywie i skali czasowej.
4. Analiza sytuacji samego podregionu Trójmiasto prezentuje się w sposób następujący:
   1) w zakresie sytuacji makroekonomicznej:
      a) wartość PKB *per capita* wypracowanego w 2011 r. uplasowała Trójmiasto z wynikiem 56.817 zł na piątej pozycji za Warszawą (119.828 zł), Poznaniem (75.877 zł), Wrocławiem (60.425 zł) i Krakowem (60.121 zł) i jest porównywalna z podregionem katowickim (56.079 zł),
      b) pod względem przeciętnego wynagrodzenia brutto Trójmiasto plasuje się na trzeciej lokacie za Warszawą (5.226 zł) i podregionem katowickim (4.797 zł) oraz nieco przed Poznaniem (4.256 zł), Wrocławiem (4.129 zł) i Szczecinem (4.029 zł), osiągając wartość 4.481 zł;
   2) pod względem sytuacji demograficznej:
      a) w przypadku salda migracji na 1.000 mieszkańców Trójmiasto z wynikiem 0,6‰ plasuje się na czwartej pozycji za Warszawą (4,8‰), Wrocławiem (2,2‰) i Krakowem (1,3‰),

[16] *Benchamarking* jest narzędziem kompleksowej oceny potencjału rozwojowego i służy zdiagnozowaniu stanu oraz wyznaczeniu celów rozwoju w kontekście pozycji konkurencyjnej, analizowanej w zakresie różnych aspektów rozwojowych.

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

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

b) odsetek osób w wieku poprodukcyjnym plasuje Trójmiasto z wynikiem 21,9% na drugiej (z największą liczbą osób starszych) pozycji po podregionie katowickim (20,6%);

3) uwzględniając kapitał ludzki na rynku pracy:

a) liczba absolwentów uczelni wyższych w 2013 r. wynosiła 25.586, co pozycjonuje Trójmiasto na szóstym miejscu przed Łodzią (22.590), podregionem katowickim (20.006) oraz Szczecinem (11.761) i stanowi zaledwie 39,5% liczby absolwentów lidera w tym zakresie – Warszawy; niska pozycja Trójmiasta wynika ze średniej wielkości ośrodka akademickiego;

4) dostępności zewnętrznej:

a) wysoką trzecią pozycję Trójmiasto zajmuje pod kątem liczby pasażerów ruchu lotniczego; w 2013 r. było to 2,8 mln osób w Gdańsku-Rębiechowie - za lotniskiem Kraków-Balice (3,6 mln) i Warszawą obsługiwaną przez dwa porty lotnicze Okęcie i Modlin (11 mln);

5) na tle innych największych polskich miast najkorzystniej Trójmiasto wypada pod względem jakości życia, w tym:

a) w zakresie długości sieci tras rowerowych w przeliczeniu na 10.000 mieszkańców najlepiej wypada Wrocław (3,3 km), a zaraz po nim Trójmiasto (2,8 km),

b) w przypadku jakości powietrza zbliżoną wartość osiągnął Szczecin (w 2014 r. stężenie pyłu PM 2,5 wyniosło w nim 15 µg/m²), podczas gdy w Trójmieście 16 µg/m², co świadczy o najlepszej jakości powietrza w dwóch obszarach metropolitalnych zlokalizowanych nad morzem.

5. Analizując ośrodki miejskie wraz ze strefą bezpośredniego oddziaływania, którą w przypadku Trójmiasta jest podregion gdański obejmujący powiaty: gdański, kartuski, nowodworski, pucki i wejherowski, zmienia się jego pozycja w stosunku do samego Trójmiasta:

1) pod względem wskaźników makroekonomicznych:

a) w skali miast wraz z ich strefami bezpośrednich powiązań obszar Trójmiasta i jego otoczenia spada w klasyfikacji biorąc pod uwagę PKB *per capita*; wartość ta zmniejsza się o 26% (z 56.817 zł do 41.869zł) i jest to trzeci pod względem największego spadku obszar po aglomeracji krakowskiej, w której zmniejszenie wartość PKB *per capita* nastąpiło o 28% (z 60.121 zł do 43.508 zł) i aglomeracji warszawskiej o 43% (z 119.828 zł do 67.939 zł),

b) mimo rzeczywistego spadku przeciętnego wynagrodzenia brutto we wszystkich analizowanych obszarach, w skali kraju nastąpił wzrost pozycji podregionu trójmiejskiego i gdańskiego w rankingu, głównie ze względu na rozbieżności wartości między samym Trójmiastem (4.481 zł) a Trójmiastem wraz z podregionem gdańskim (3.861 zł), które są najwyższe w Polsce poza obszarem Warszawy (5.226 zł) i Warszawy wraz z podregionem warszawskim wschodnim i warszawskim zachodnim (4.302 zł);

2) pod względem sytuacji demograficznej:

a) w zakresie salda migracji na 1.000 mieszkańców podregion gdański wraz z Trójmiastem w skali całego kraju osiąga drugą pozycję (za Warszawą wraz z jej strefą oddziaływania 5,9‰) z wynikiem 3,9‰; przy czym w samym podregionie gdańskim wartość ta osiąga poziom 7,1 ‰,

b) podobna sytuacja ma miejsce w przypadku odsetka osób w wieku poprodukcyjnym, która stawia podregion trójmiejski i gdański z wartością 17,6% wśród najmłodszych w skali kraju (sam podregion gdański - 13,3%) i świadczy o młodości demograficznej obszaru; jedynie Poznań wraz ze strefą otaczającą osiąga wartość zbliżoną (17,9%);

3) pod kątem poziomu kapitału ludzkiego:

c) dodanie podregionów otaczających ośrodki miejskie praktycznie nie zmieniło rankingu obszarów metropolitalnych pod względem liczby absolwentów uczelni wyższych; największy wzrost (o 37%) po dodaniu strefy oddziaływania ośrodka wojewódzkiego nastąpił w obszarze konurbacji górnośląskiej, co wynika z większej dekoncentracji absolwentów w regionie i jest to specyficzne dla tego obszaru; w pozostałych obszarach wzrost jest minimalny – największy w obszarze warszawskim (o 2,4%) i poznańskim (o 1,53%); dodanie liczby absolwentów z podregionu gdańskiego do obszaru samego Trójmiasta spowodowało wzrost zaledwie o 0,61%;

4) w zakresie dostępności zewnętrznej po dodaniu obszarów otaczających miasta ranking nie uległ zmianie;

5) w obszarze jakości życia:

a) pod względem długości tras rowerowych na 10 tys. mieszkańców Trójmiasto z podregionem gdańskim oraz Szczecin z podregionem szczecińskim plasują się na drugiej pozycji (po 3,2 km) za podregionem bydgosko-toruńskim (3,8 km), który nie jest analizowany w rankingu samych miast,

b) w przypadku jakości powietrza wartości dla podregionów otaczających ośrodki miejskie nie zostały pomierzone.

6. Rekomendacje do *Planu* wynikające z analizy porównawczej pozycji konkurencyjnej największych polskich miast:

1) w realizacji celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju dotyczących konkurencyjności, właściwą skalą odniesienia dla Trójmiasta powinny być ośrodki metropolitalne Kraków, Wrocław i Poznań; poza zasięgiem konkurowania jest Warszawa oraz konurbacja śląska;

2) lepszą kondycją demograficzną charakteryzują się otoczenia ośrodków metropolitalnych niż ich rdzenie; podregion gdański, jako bezpośrednie zaplecze OM, charakteryzuje się lepszymi parametrami niż podregion poznański i wrocławski; we wszystkich analizowanych przypadkach zachodzi proces dekoncentracji ludności w rdzeniach obszarów metropolitalnych, najintensywniej w Poznaniu, we Wrocławiu i w Trójmieście[19];

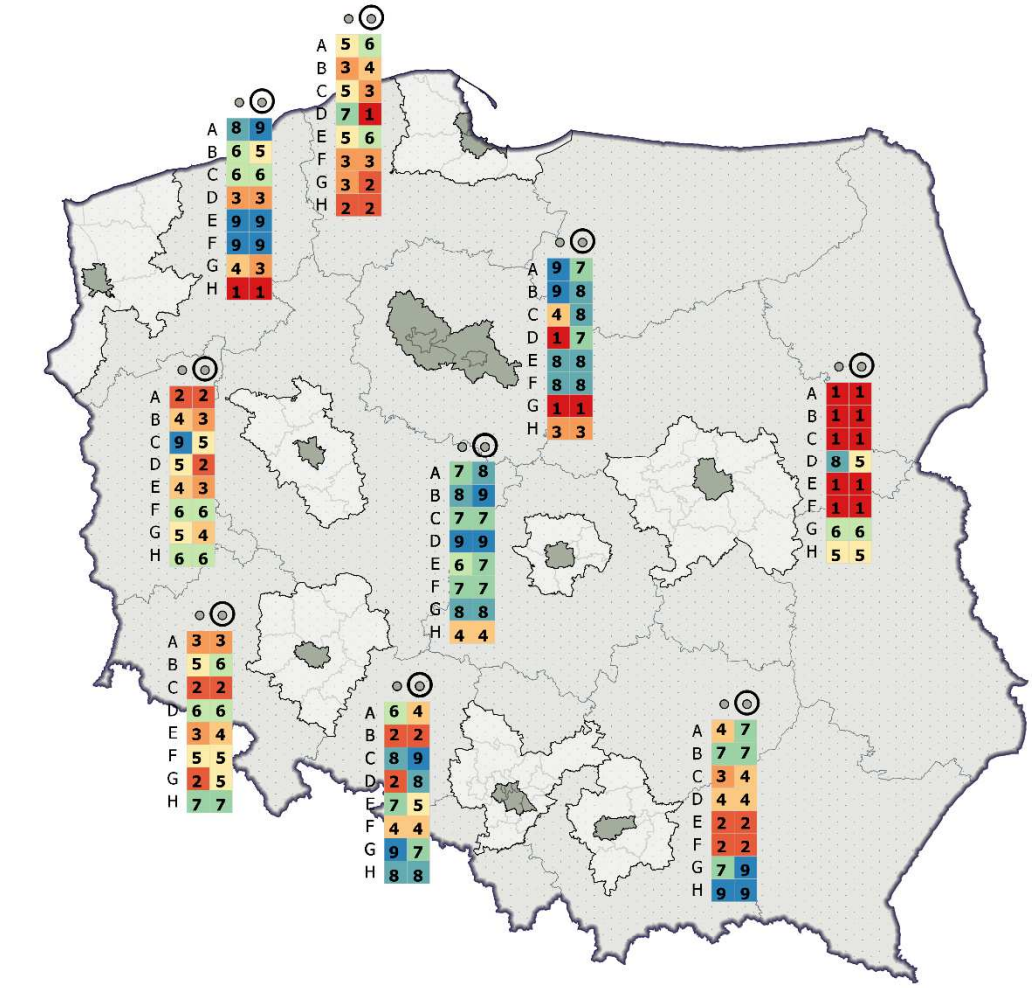
3) we wszystkich miastach funkcjonują porty lotnicze, jednak port lotniczy w Gdańsku oraz Krakowie należą do czołówki krajowej, znacznie wyprzedzając lotniska we Wrocławiu i Poznaniu; istotnym problem wymagającym pilnych działań inwestycyjnych jest dowiązanie Trójmiasta do sieci drogowej i kolejowej kraju i Europy, w stosunku do ośrodków porównawczych poziom ten jest znacznie gorszy; także z uwagi na większą liczbę podmiotów, konurbacyjny charakter rdzenia oraz porty morskie, problemem jest integracja i zarządzanie transportem zbiorowym publicznym[20];

4) znaczącym deficytem konkurencyjności Trójmiasta jest niski poziom konkurencyjności w zakresie oferty szkolnictwa wyższego; poziom konkurencyjności większości trójmiejskich uczelni wyższych pozostaje na niższym poziomie w porównaniu z innymi ośrodkami Regionu Bałtyckiego, spośród ośrodków krajów bałtyckich konkuruje jedynie z uczelniami Litwy, Łotwy i Estonii – dotyczy to zarówno ocen działalności edukacyjnej, potencjału naukowego, jak również udziału w zagranicznych programach badawczych i wymianie studenckiej[21].

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

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

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



Pozycja 1 2 3 4 5 6 7 8 9 1- najwyższa, 9 - najniższa

rdzenia metropolii

rdzenia metropolii wraz z zapleczem

A - PKB per capita w 2011 r.
B - Przeciętne wynagrodzenie brutto
C - Saldo migracji na 1000 mieszkańców
D - Odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym
E - Liczba absolwentów uczelni wyższych
F - Liczba pasażerów ruchu lotniczego
G - Długość ścieżek rowerowych na 10 tys. mieszkańców
H - Stężenie pyłu zawieszonego PM 2,5 [µg/m]

RYC. 4. BENCHMARKING OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK–GDYNIA-SOPOT[22]

[22] Na potrzeby porównania wykorzystano jednostkę statystyczną NUTS 3.

3. PROCESY I PERSPEKTYWY ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO

1. Obszar objęty *Planem* obejmuje powierzchnię 6.755 km^2 (36,9% powierzchni województwa pomorskiego) i w 2014 r. zamieszkiwany[23] był przez 1.560.026 osób (niemal 67,6% mieszkańców województwa pomorskiego)[24].
2. W latach 1999–2014 liczba ludności obszaru wzrosła o ponad 68 tys. mieszkańców, przy czym wzrost ten nie jest równomierny na całym obszarze. W strukturze przestrzennej obszaru da się wyróżnić obszary dynamicznego wzrostu i spadku liczby ludności. Ujemne wartości wskaźnika, obserwowane są głównie w miastach, z których mieszkańcy uciekają, zazwyczaj na ich bezpośrednie zaplecze. Najwyższym wzrostem liczby mieszkańców charakteryzują się gminy podmiejskie, otaczające Trójmiasto, gdzie w analizowanym okresie liczba ludności zwiększyła się od 1,5 do 2 razy (w gminie Kosakowo nawet ponad 2-krotnie). Preferowanym kierunkiem rozwoju są wyraźnie obszary rozciągające się coraz bardziej w kierunku zachodnim. Także inne miasta, poza rdzeniem metropolii, wykształcają swoje strefy suburbialne (np. Tczew).
3. Zmiany demograficzne zachodzące na analizowanym obszarze wpisują się w szerszy proces przemian ludnościowych zachodzących w kraju. Obszar metropolitalny wyróżnia się jednak w sposób pozytywny, również na tle innych obszarów metropolitalnych (np. Wrocławia czy Poznania). Proces depopulacji zachodzi jedynie w Trójmieście (Gdańsku, Gdyni i Sopocie) i kilku powiatach z obszaru potencjalnego (malborskim, nowodworskim). Zdecydowana większość gmin w obszarze odznacza się stagnacją liczby ludności, ale z tendencjami wzrostowymi.
4. Największa dynamika przyrostu naturalnego dotyczy zachodniej części obszaru, gdzie nadal żywe są tradycje dużej, wielodzietnej rodziny. To przede wszystkim powiat gdański i kartuski stanowią o potencjale demograficznym całego obszaru. Na drugim biegunie znajduje się Trójmiasto, gdzie współczynnik zgonów przewyższa współczynnik urodzeń.
5. W 2015 r. bilans dla całego obszaru był pozytywny i wyniósł +3,4‰, przy czym wartość przyrostu naturalnego była znacznie zróżnicowana:
   1) przyrost odnotowały w szczególności gminy kaszubskie oraz bezpośrednio sąsiadujące z Trójmiastem: Stężyca (+12,1‰), Sierakowice (+11,1‰), Przodkowo (+10,6‰), Szemud (+10,0‰), Luzino (+9,6‰), Reda (+9,1‰), Żukowo – obszar wiejski (+8,4‰) oraz Pruszcz Gdański (+8,4‰);
   2) ubytek odnotowały przede wszystkim miasta Trójmiasta oraz gminy powiatów malborskiego i nowodworskiego: Sopot (-4,8‰), Nowy Dwór Gdański (-3,7‰), Miłoradz (-3,55‰), Nowy Staw - obszar wiejski (-3,2‰), Krynica Morska (-3,0‰), miasto Pelplin (-2,3‰), miasto Malbork (-2,2‰), Łeba (-1,8‰), miasto Nowy Staw (-1,4‰), Gdynia (-1,2‰), Lichnowy (-1,05‰), miasto Gniew (-1,0‰), Sztutowo (-0,8‰), Ostaszewo (-0,6‰), miasto Puck (-0,6‰), Gdańsk (-0,5‰), Stare Pole (-0,2‰) i Stegna (-0,2‰).
6. Kluczowym wyzwaniem OM w kontekście demograficznym będzie proces starzenia się społeczeństwa. Społeczeństwo OM wkroczyło w fazę starości demograficznej – w 2014 r. udział ludności w wieku poprodukcyjnym (60 lat w przypadku kobiet i 65 lat – w przypadku mężczyzn) wyniósł 14.6% i ma tendencję wzrostową. Struktura ludności, z uwzględnieniem podziału na produkcyjne grupy wieku, uwidacznia istniejące dysproporcje w podziale miasto–wieś:
   1) udział ludności w wieku poprodukcyjnym na poziomie powyżej 15% występuje niemal wyłącznie na obszarach miejskich oraz w gminach Stegna i Sztutowo; zjawisko starości demograficznej jest najbardziej zaawansowane w Trójmieście, zwłaszcza w Sopocie, gdzie udział ludności w wieku poprodukcyjnym wyniósł w 2014 r. 28,2%;
   2) gminy "młode demograficznie" to przede wszystkim bezpośrednie otoczenie Trójmiasta; najniższy udział osób w wieku poprodukcyjnym, tj. około 10%, występuje w gminach Luzino, Reda, Żukowo, Wejherowo (gm. wiejska), Pruszcz Gdański (gm. wiejska), stanowiących miejsce migracji młodych ludzi, osiedlających się na terenach podmiejskich, a także w położonych dalej od centrum gminach Gniewino, Sierakowice, Somonino, gdzie tradycyjnie dominuje model rodziny wielodzietnej.
7. Przemiany demograficzne powodują również zmiany zasobów pracy. Spadek odsetka osób w wieku produkcyjnym obserwowany jest we wszystkich strefach obszaru. Niekorzystne relacje między ekonomicznymi grupami wieku dotyczą Trójmiasta, natomiast na pozostałym obszarze proporcje te są bardziej korzystne.
8. W ostatnich latach przesunął się wiek najwyższej płodności kobiet. W 1990 r. najwięcej urodzeń obserwowano w grupie kobiet w wieku 20–24, jednak w 2013 r. w 8 powiatach ziemskich najwięcej dzieci urodziły kobiety w wieku 25–29 (35%). W Trójmieście do 25 roku życia płodność kobiet jest niska (do 12%), najwyższy poziom wskaźnika wykazują

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

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

kobiety w wieku 25–29 lat (34%) oraz w wieku 30–34 lata (34%). W wieku najwyższej płodności jest zatem obecnie wyż demograficzny, z lat 70. i 80.

9. W warunkach niskiej stopy urodzeń to migracje pozostają kluczowym czynnikiem zmian demograficznych, zwłaszcza w strefach suburbanizacji i rejonach depopulacyjnych[25]. Pozytywnym zjawiskiem dla obszaru jest jego stosunkowo duża zlewnia migracyjna, wykraczająca poza granice województwa pomorskiego. Dowodzi to silnego oddziaływania i atrakcyjności osiedleńczej obszaru. Z drugiej strony zagrożeniem jest odpływ migracyjny, szczególnie migracja zarobkowa do państw UE.
10. Na analizowanym obszarze dochodzi do dekoncentracji ludności wewnątrz, tj. zmniejszania się liczby ludności w rdzeniu, a wzrostu ludności na obszarach podmiejskich. Dotyczy to również innych obszarów metropolitalnych. Jedyną strefą o dynamicznie zwiększającej się liczbie ludności jest strefa otaczająca rdzeń, natomiast liczba ludności Trójmiasta ulega systematycznemu zmniejszeniu. Imigranci w gminach o najwyższym saldzie pochodzą głównie z Gdańska i Gdyni, np. w 2007 r. wśród nowych mieszkańców w gminie Kolbudy było aż 64% gdańszczan, w Pruszczu Gdańskim w 2011 r. było ich 45%. Wysokie saldo migracji w Kosakowie generują z kolei mieszkańcy Gdyni. Przygraniczne miejscowości (w gminach wiejskich k. Gdyni i Gdańska, np. Kowale, Banino, Jankowo Gdańskie) są często przez mieszkańców utożsamiane z miastem centralnym.
11. Gminy sąsiadujące z centrum metropolii oferują nowym mieszkańcom tańsze niż w rdzeniu grunty budowlane. Tańsze są zatem mieszkania w rozprzestrzeniającej się na terenach wiejskich intensywnej zabudowie wielorodzinnej. Istotnym uwarunkowaniem potęgującym zjawisko suburbanizacji (mającej konkretne przełożenie na procesy demograficzne) jest brak polityki mieszkaniowej państwa, wspierającej powstawanie i odnawianie substancji mieszkaniowej w miastach. Dotychczasowe jej zasady wspierają ogólnie budownictwo mieszkaniowe, bez jakiegokolwiek określenia obszarów wsparcia w tym zakresie.
12. Prognoza demograficzna GUS dla obszaru objętego *Planem* przewiduje wzrost liczby ludności do 2030 r. o 3%, do poziomu prawie 1.602 tys. osób. Powiatami o największym prognozowanym wzroście liczby ludności będą: gdański (+28,5%), kartuski (+20,1%), wejherowski (+15,1%) oraz pucki (+11,2%). Wzrost będzie dotyczyć głównie terenów wiejskich. W pozostałych powiatach nastąpi ubytek liczby ludności, przy czym w Sopocie będzie największy i wyniesie -14,3%. W strefie suburbialnej Trójmiasta dodatni przyrost rzeczywisty ogółem wynikać będzie zarówno za dodatniego przyrostu naturalnego, jak i dodatniego salda migracji.
13. Wyjście naprzeciw aktualnym trendom demograficznym, głównie w zakresie starzenia się społeczeństwa, polegać powinno na zapewnieniu odpowiedniego poziomu opieki medycznej i społecznej. Spodziewany wzrost liczby beneficjentów wymaga uruchomienia lub zwiększenia kształcenia odpowiednich specjalizacji, np. medycznych. Wzrost populacji starszej spowoduje też uruchomienie tzw. *silver economy*. Może to być istotnym czynnikiem dochodowym, zwłaszcza że w niektórych miejscach (Sopot, częściowo Gdynia i Gdańsk) jest obserwowany popyt na mieszkania ze strony bogatszych osób w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym, lokujących w ten sposób swe oszczędności.
14. Konieczne są próby włączania ludności w wieku poprodukcyjnym do czynnego życia społecznego, w tym ich aktywizacja zawodowa. Aktywizacja sąsiedzka i powstawanie więzi tego typu mogą znacząco wspomóc działania instytucji publicznych w podnoszeniu standardu opieki i bezpieczeństwa zdrowotnego osób starszych.
15. Starzenie się społeczeństwa będzie musiało skutkować rozwojem różnorodnych usług (medycznych, społecznych, socjalnych itp.), które będą zapewniać odpowiednio przygotowane osoby. Będzie istniała konieczność zapewnienia tym osobom dostępu do odpowiedniego wykształcenia, różnego rodzaju kursów, szkoleń itp. Wskazana jest szersza profilaktyka zdrowotna i promocja zachowań prozdrowotnych (tryb życia, zachowania ryzykowne, aktywność fizyczna), ograniczająca w przyszłości leczenie różnych schorzeń i chorób i związane z tym koszty.

4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

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

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

4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno–przestrzenna

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

Struktura węzłowo-pasmowa

4. Na strukturę funkcjonalną obszaru metropolitalnego składają się trzy zasadnicze strefy funkcjonalne[26] z ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji:
   1) dominujący ośrodek wojewódzki stanowiący rdzeń obszaru metropolitalnego - Gdańsk, Gdynia, Sopot:
      a) Dolny Taras o wyraźnie pasmowym charakterze, na który składają się ukształtowane historycznie dzielnice mieszkaniowo-usługowe oraz dzielnice portowo-przemysłowe w Gdańsku (obsługiwane drogą nr 89 - Trasa Sucharskiego) i w Gdyni (o ograniczonych możliwościach obsługi bezkolizyjnej transportem drogowym – Trasa Kwiatkowskiego); istotnym uwarunkowaniem tego obszaru jest bardzo dobrze rozwinięty system obsługi transportem zbiorowym,
      b) Górny Taras posiadający kilka wyraźnych struktur, objęty procesami intensywnej ekspansji nowej zabudowy, zachodzącymi w granicach administracyjnych Gdańska (Gdańsk Południe, Osowa) i Gdyni (Gdynia Zachód), dla których stymulatorem są nowe układy transportowe o przebiegu poprzecznym w stosunku do podstawowego układu drogowo-kolejowego: Trasa Słowackiego (droga nr 472), trasa W-Z (droga nr 501); duże rozproszenie nowych struktur mieszkaniowych w tych obszarach utrudnia organizację transportu zbiorowego; Pomorska Kolej Metropolitalna zdecydowanie poprawia warunki obsługi części tych obszarów, w tym możliwość szybkiego dojazdu transportem szynowym do Dolnego Tarasu (w Gdańsku i Gdyni) oraz w kierunku Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, stanowiąc nową, perspektywiczną oś rozwoju i przekształceń całego układu przestrzennego;
   2) strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego z pozardzeniowymi ośrodkami policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego[27], najsilniejszymi, wyznaczającymi jego zasięg - Tczewem i Wejherowem[28] oraz Pruszczem Gdańskim, Redą, Rumią, a także z ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą poza tym pasmem - Helem, Jastarnią, Kartuzami, Puckiem, Władysławowem, Żukowem oraz większymi ośrodkami wiejskimi;
   3) potencjalna strefa funkcjonalna obszaru metropolitalnego z dwoma ośrodkami wytwarzającymi w skali regionu własne obszary funkcjonalne – Lęborkiem i Malborkiem oraz pozostałymi ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji, wzmacniającymi strukturę policentryczną całego obszaru metropolitalnego, w tym: Gniew, Krynica Morska, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Sierakowice.
5. Układy węzłowo-pasmowe kształtują się w nawiązaniu do przebiegu i rangi elementów systemów transportowego i infrastruktury technicznej, na który składają się:
   1) węzły transportowe zapewniające powiązania międzynarodowe oraz umożliwiające przeładunek towarów i przesiadanie się pasażerów na (pasmowy) układ lądowych dróg komunikacyjnych:
      a) porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
      b) Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku;
   2) podstawowe korytarze infrastrukturalne, których zasięg związany jest w szczególności z infrastrukturą sieci TEN-T i TEN-E:
      a) nadwiślańsko-zatokowy, obejmujący: drogę nr A1 (odcinek: Rusocin–Toruń), drogę nr 91 (odcinek: Gdańsk–Toruń), linię kolejową nr 9 (odcinek: Gdańsk Główny – Malbork - Prabuty), nr 131 (odcinek: Tczew–Smętowo), rzekę Wisłę oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazu i produktów naftowych,

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

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

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

b) północny, obejmujący: drogę nr 6 (odcinek: Słupsk – Gdańsk – Rusocin), nr 7 (odcinek: Gdańsk - Elbląg) oraz linię kolejową nr 9 (odcinek: Gdańsk Główny – Malbork - Prabuty) i nr 202 (odcinek: Gdańsk Główny–Gdynia Główna - Słupsk) oraz systemy krajowej sieci przesyłowej elektroenergetycznej oraz gazociąg wysokiego ciśnienia prowadzący z terminalu regazyfikacyjnego w Świnoujściu,

c) południowy, obejmujący: drogę nr 22 (odcinek: Elbląg–Malbork–Tczew–Starogard Gdański) oraz linię kolejową nr 203 (Tczew–Starogard Gdański),

d) środkowo-pojezierny, obejmujący: drogę nr 20 (odcinek: Gdynia–Kościerzyna) oraz linię kolejową nr 201 (odcinek: Gdynia Główna–Kościerzyna).

6. Układ pasmowo-węzłowy obejmuje także sieć powiązań ekologicznych, warunkujących zachowanie równowagi środowiska, w tym jego bioróżnorodności. Pasma korytarzy ekologicznych łączą i przenikają „węzłowe" obszary przyrodnicze, w tym: parki krajobrazowe - Kaszubski, Mierzei Wiślanej, Nadmorski, Trójmiejski, obszary chronionego krajobrazu oraz tereny Żuław Wiślanych, o ograniczonych możliwościach realizacji nowego zagospodarowania.

Układy strefowe

7. Podstawowy układ strefowy województwa obejmuje 5 stref zróżnicowanych funkcjonalnie:

1) strefa nadmorska o zróżnicowanym charakterze, obejmująca zespoły portowo-przemysłowo-usługowe Gdańska i Gdyni oraz obszary turystyczno-rekreacyjne z miejscowościami turystycznymi (w tym Sopot) i liczne obszary przyrodnicze o różnych reżimach ochronnych;

2) strefa bezpośredniego odziaływania policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego;

gminy w tej strefie (wiejskie: Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Szemud, Wejherowo i miejsko-wiejska: Żukowo) charakteryzują się stosunkowo dużym udziałem rozproszonej zabudowy jednorodzinnej, stanowiąc jednocześnie obszary największej intensywności procesów niekontrolowanej suburbanizacji, z którymi wiąże się szereg negatywnych skutków środowiskowych, ekonomicznych i społecznych;

3) strefa pobrzeża o charakterze rolno-leśnym, obejmująca Lębork;

4) strefa pojezierna o charakterze rolno-leśnym z rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi, związanym z zespołami jezior (Pojezierze Kaszubskie);

5) strefa Żuław i Doliny Wisły o charakterze rolnym.

Strefy, mimo zróżnicowania, są ze sobą częściowo powiązane korytarzami ekologicznymi, wymagającymi dalszej ochrony i wzmocnienia oraz kształtowania nowych powiązań ekologicznych, zwłaszcza w rejonach przecinania się ich z elementami antropogenicznymi.

8. Wysoki stopień zainwestowania rekreacyjnego i intensywności użytkowania przestrzeni cechuje Mierzeję Helską, Mierzeję Wiślaną, Trójmiasto oraz tereny Pojezierza Kaszubskiego, mniejszy – pas nadmorski na zachód od Nadmorskiego Parku Krajobrazowego. Szybko narasta zainwestowanie stref położonych blisko aglomeracji na cele mieszkaniowe i rekreacyjne – pobyt weekendowy, świąteczny, urlopowy.

4.2. Charakterystyka sieci osadniczej

Główne parametry urbanizacji

9. Wskaźnik urbanizacji, tzn. udział ludności miast w ogólnej liczbie mieszkańców kształtuje się na poziomie 72%.
10. Pod względem liczby mieszkańców w 2014 r. struktura wielkości ośrodków miejskich OM przedstawiała się następująco:
    1) powyżej 100 tys. mieszkańców: Gdańsk (461,5) i Gdynia (247,8);
    2) w przedziale od 50–100 tys. mieszkańców: Tczew (60,6) i Wejherowo (50,3);
    3) w przedziale od 20–50 tys. – 4 miasta powiatowe: Malbork (39,0), Lębork (35,4), Pruszcz Gdański (29,3) i Sopot (37,7), a także Rumia (47,6) i Reda (23,6) – ośrodki, nie będące miastami powiatowymi, które obok Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego zanotowały w ostatnich latach największy wzrost liczby mieszkańców;
    4) w przedziale od 10–20 tys. mieszkańców – 4 miasta, w tym 3 stolice powiatów: Kartuzy (14,8), Puck (11,3), Nowy Dwór Gdański (10,0), a także Władysławowo (15,5);
    5) w przedziale od 5–10 tys.: Pelplin (8,2), Gniew (6,9) i Żukowo (6,5);
    6) w przedziale poniżej 5 tys. mieszkańców - kilka miast nadmorskich (poza sezonem): Jastarnia, Łeba, Hel i Krynica Morska, a także Nowy Staw.
11. Dynamiczne zmiany liczby ludności zachodzą w miejscowościach wiejskich położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, a liczba miejscowości powyżej 2 tys. mieszkańców w latach 1998–2011 wzrosła z 17 do 45[29]. Do najludniejszych wsi należą Sierakowice (7,4 tys.), Luzino (7,3), Bolszewo (gm. Wejherowo, 6,8), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański, 6,5), Gościcino (gm. Wejherowo, 5,8), Kolbudy (3,6), Kiełpino (gm. Kartuzy, 3,4), Chwaszczyno (gm. Żukowo, 3,4), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański, 3,2), Banino (gm. Żukowo, 3,2), Kowale (gm. Kolbudy, 3,2).
12. Gęstość zaludnienia brutto[30] w OM jest bardzo zróżnicowana przestrzennie i według danych z 2014 r. kształtowała się następująco:
    1) w miastach od 12 os./km² (Krynica Morska) do 2.707 os./km² (Tczew);
    2) w gminach wiejskich od 28 os./km² (Wicko) do 246 os./km² (Kosakowo);
    3) w ujęciu powiatowym (wśród powiatów ziemskich) od 54 os./km² (nowodworski) do 160 os./km² (wejherowski) i 166 os./km² (tczewski);
    4) w gminach wokół Trójmiasta i wzdłuż Wisły odnotowano najwyższe wartości (powyżej 100 os./km²).

Ranga oraz funkcje ośrodków

13. Większość funkcji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych, skupia się w rdzeniu metropolii, w szczególności w Gdańsku, gdzie zlokalizowana jest największa liczba instytucji, obiektów oraz wydarzeń o zasięgu ponadregionalnym i regionalnym. Gdańsk posiada największy obszar obsługi, który w ujęciu regionalnym i subregionalnym wykracza nawet poza granice województwa. Drugim ośrodkiem jeśli chodzi o wielkość obszaru obsługi jest Gdynia, której zasięg oddziaływania obejmuje całą północną część OM.
14. Miasta takie jak Sopot, Reda, Rumia czy Pruszcz Gdański (będący stolicą powiatu), z racji bezpośredniego sąsiedztwa Gdańska i Gdyni oraz silnej integracji ośrodków w ramach wielofunkcyjnego pasma osadniczego, nie wytwarzają własnych obszarów obsługi proporcjonalnych do posiadanych potencjałów (w tym ludnościowych).
15. Bezpośrednie sąsiedztwo Trójmiasta, jako najważniejszego ośrodka usługowego, o największym rynku pracy w regionie, wpływa również na pozycję Tczewa i Wejherowa. Jednak znaczenie tych ośrodków dla obsługi otaczających ich obszarów jest zdecydowanie większe niż pozostałych miast w obszarze pozardzeniowym.
16. Najsłabszą pozycję w zakresie obsługi ponadlokalnej, wynikającej z pozycji miasta powiatowego, posiada Nowy Dwór Gdański, którego obszar obsługi domyka się praktycznie w granicach gminy miejsko-wiejskiej Nowy Dwór Gdański. Pozostałe gminy powiatu nowodworskiego pozostają w zasięgu oddziaływania Gdańska i Elbląga.

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

[30] W stosunku do powierzchni całkowitej JST.

17. W kontekście budowania pozycji konkurencyjnej obszaru istotną rolę odgrywa współpraca z Elblągiem, silnie związanym funkcjonalnie zarówno w zakresie powiązań sieciowych z Gdańskiem, jak i w zakresie codziennych relacji ze wschodnią częścią obszaru metropolitalnego.
18. Położenie miast determinuje ich funkcje społeczno-gospodarcze. Ośrodki położone pod Trójmiastem pełnią przede wszystkim funkcje mieszkalne i w znacznie mniejszym stopniu rekreacyjno-usługowe. Dalej położone miasta stanowią ważne ogniwo lokalnej obsługi (usługi, handel, administracja). Są to głównie miasta rolniczo-usługowe, obsługujące swoich mieszkańców i ludność z okolicznych wsi. W strukturze zatrudnienia małych miast przeważają usługi nierynkowe przy niewielkim udziale przemysłu i usług rynkowych.
19. W strukturze funkcjonalnej obszarów położonych poza miastami centralnymi występują przede wszystkim funkcje mieszkaniowe, rolnicze i turystyczne. W bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta położone są obszary urbanizowane, które charakteryzuje przede wszystkim rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych. Strefa taka ciągnie się od Wejherowa na północy po Pruszcz Gdański na południu, a jej zasięg określa dostępność komunikacyjna. Największy obszar obejmuje wielofunkcyjna strefa przejściowa, którą charakteryzuje zróżnicowana struktura funkcjonalna – od mieszkaniowej, przez turystyczną, po funkcję rolniczą. Na peryferyjnych fragmentach OM są gminy o funkcjach rolniczych, turystycznych i mieszanych.
20. Rozwój ludnościowy stref podmiejskich wynika przede wszystkim z napływu migracyjnego mieszkańców miast, natomiast wzrost liczby mieszkańców na tradycyjnych obszarach wiejskich (szczególnie Kaszuby) jest wynikiem przyrostu naturalnego[31]. Odpływ mieszkańców miast na obszary podmiejskie dotyczy przede wszystkim osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym. Dlatego społeczeństwo stref urbanizowanych odmładza się zaś miasta charakteryzuje proces starzenia się mieszkańców. Budownictwo mieszkaniowe niesie ze sobą pewne zagrożenia, związane z „przeinwestowaniem" i „przeludnieniem", chaosem przestrzennym, zwiększoną presją na środowisko naturalne oraz degradacją lub fragmentacją siedlisk naturalnych. Problemem jest także niedostosowany system komunikacyjny, który utrudnia mieszkańcom gmin podmiejskich dostęp do miasta, w tym przede wszystkim wydłuża czas dojazdu do pracy i szkoły.
21. Pogłębiają się różnice poziomu rozwoju pomiędzy obszarem centralnym i obszarami peryferyjnymi. Grozi to dezintegracją regionu, w tym osłabieniem konkurencyjności oraz zdolności do skutecznego przełamywania barier rozwojowych. Z różnic w poziomie rozwoju wynikają m.in. intensywne dojazdy do pracy w Trójmieście nawet z odległych terenów regionu pomorskiego. Trójmiasto charakteryzuje wzrost liczby podmiotów gospodarczych, zaś w gminach peryferyjnych OM miała miejsce na ogół stabilizacja lub niewielki spadek ich liczby.
22. Wschodnia i południowa część obszarów wiejskich OM charakteryzuje się bardzo dobrymi warunkami agroekologicznymi, co sprzyja rozwojowi intensywnego i towarowego rolnictwa. Cechą gospodarstw rolnych w tym rejonie jest stosunkowo wysoki poziom wykształcenia ich właścicieli, bardzo wysoki udział gruntów ornych i stosunkowo duża przeciętna powierzchnia gospodarstwa. W ostatnich latach dokonał się duży postęp w zakresie wyposażenia technologicznego w sektorze żywnościowym, co należy wiązać z napływem środków w ramach Wspólnej Polityki Rolnej. Rozwój rolnictwa na OM należy wiązać przede wszystkim z możliwościami zaopatrzenia w żywność obszaru rdzeniowego. Warunki takie spełnia specjalizacja produkcji warzywniczej i drobiarskiej. Powinien temu towarzyszyć rozwój przetwórstwa spożywczego. Zagrożeniem dla żuławskiego obszaru żywicielskiego jest podniesienie się poziomu wód morskich, związane z prognozowanym ociepleniem klimatu; jest to raczej odległa perspektywa, ale należy już dziś uwzględnić to zagrożenie, łącznie z problemem wzrostu zasolenia gleby.
23. Wzrasta znaczenie usług związanych ze spędzaniem wolnego czasu. Obszar Metropolitalny dysponuje, w porównaniu do innych obszarów, bogatą ofertą turystyczną i jedną z największych w kraju baz noclegowych. Poza zurbanizowaną strefą Trójmiasta, rozwój usług turystycznych odbywa się w małych ośrodkach nadmorskich (Krynica Morska, Hel, Łeba, Władysławowo, Jastarnia), które stanowią miejsca koncentracji usług turystycznych przede wszystkim w sezonie letnim. Wzrasta też znaczenie agroturystyki (Kaszuby i Żuławy Wiślane) oraz turystyki i rekreacji świąteczno-weekendowej, z których korzystają przede wszystkim mieszkańcy regionu. W nadchodzących latach należy oczekiwać dalszego wzrostu zainteresowania wypoczynkiem nad morzem. Istotnym zadaniem jest wydłużenie sezonu turystycznego.

Tereny mieszkaniowe

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

24. Analizując gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych w poszczególnych częściach OM należy zauważyć, że:
    1) największa gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych (powyżej 40 os./ha) dotyczy miast, zarówno rdzenia metropolii, jak i mniejszych jednostek; w Gdańsku i Gdyni najgęstszym zaludnieniem charakteryzują się tzw. „stare" jednostki urbanistyczne, o zabudowie wielorodzinnej z lat 70.–90., a także śródmieścia, zaś najniższą gęstością charakteryzują się jednostki rozwojowe nowych dzielnic mieszkaniowych: Gdańsk Zachód czy Gdynia Chwarzno-Wiczlino;
    2) średnią gęstością zaludnienia (10–40 os. ha) charakteryzują się miasta powiatowe i małe miasta gminne, jak Żukowo, Pelplin, Gniew oraz wsie pretendujące do miana małych miasteczek, jak Sierakowice, czy mniejsze Luzino i Kolbudy (powyżej 25 os./ha);
    3) w gminach środkowej i zachodniej części OM gęstość zaludnienia jest średnio niska (poniżej 25 os./ha), ale udział terenów zabudowanych zajmuje znaczną powierzchnię gmin; przyczynami takiego stanu rzeczy są m.in.: przeszacowanie potrzeb mieszkaniowych, ekstensywna polityka mieszkaniowa, skutkująca rozproszeniem zabudowy i funkcjonowanie tzw. *drugich domów*[32]; obowiązujące przepisy prawa nie mają mocy, aby powstrzymać rozprzestrzenianie się nowej zabudowy w sposób niekontrolowany i nieuporządkowany, bezpowrotnie niszczącej otwarte przestrzenie krajobrazu naturalnego;
    4) obszary wiejskie OM, w szczególności Żuław i Powiśla, odnotowują najniższe gęstości zaludnienia.
25. Udział terenów zabudowanych ogółem w powierzchni analizowanych jednostek[33] pokazuje zgeneralizowaną strukturę osadniczą OM:
    1) największy udział terenów zabudowanych (50% i więcej) występuje w Trójmieście, szczególnie w dzielnicach śródmiejskich i w Metropolitalnym Paśmie Usługowym;
    2) niższe, ale nadal znaczące wartości (10–35%) osiągają średnie i małe miasta, jak: Tczew, Lębork, Malbork, Kartuzy, Żukowo i Pelplin; wyraźnie urbanizujące się tereny to także miejscowości położone wzdłuż osi komunikacyjnych:
        a) pasmo północno-zachodnie – przez Małe Trójmiasto Kaszubskie w kierunku Luzina,
        b) pasmo zachodnie w kierunku Kartuz i dalej Sierakowic i Sulęczyna,
        c) pasmo południowe przez Pruszcz Gdański, Pszczółki do Tczewa.

        Szczególnym miejscem koncentracji terenów zabudowanych są miejscowości w bezpośrednim sąsiedztwie Gdańska i Gdyni, jak: Kowale, Borkowo, Rotmanka, Banino, Bojano, Koleczkowo itd., w których udział terenów zabudowanych jest podobny lub wyższy niż w rozwojowych jednostkach urbanistycznych ww. miast;
    3) niski udział terenów zabudowanych to domena terenów wiejskich Żuław oraz powiatów lęborskiego i części północno-zachodniej wejherowskiego.
26. Zabudowa wielorodzinna:
    1) zlokalizowana jest przede wszystkim w miastach; największą koncentracją tego typu zabudowy charakteryzuje się Gdańsk i Gdynia, a kolejne rejony to miasta w bezpośrednim sąsiedztwie rdzenia metropolii - tzw. Małe Trójmiasto Kaszubskie (Reda, Rumia, Wejherowo) i Pruszcz Gdański;
    2) coraz częściej pojawia się także w gminach podmiejskich, szczególnie w miejscowościach położonych przy samej granicy miast, np. Kowale (gm. Kolbudy), Borkowo, Juszkowo, Rotmanka (gm. Pruszcz Gdański); intensywna zabudowa wielorodzinna ww. miejscowości powoduje zamazywanie się granic administracyjnych, krajobrazowych, jak i mentalnych pomiędzy jednostkami miejskimi i wiejskimi; kontynuacja obserwowanych trendów i przeznaczanie kolejnych terenów pod zabudowę wielorodzinną w gminach podmiejskich przyczyni się znacznie do przesunięcia środka ciężkości obszaru *sypialni miasta*, niż czyni to ekstensywna zabudowa jednorodzinna;
    3) istniejąca zabudowa wielorodzinna na obszarach wiejskich, poza obserwowanymi tendencjami suburbanizacyjnymi, jest także związana z funkcjonującymi w poprzednim ustroju Państwowymi Gospodarstwami Rolnymi; stanowi ona substandardową, często problematyczną zarówno w wymiarze przestrzennym, jak i społecznym, zabudowę osiedli po-PGR-owskich, np. w powiatach lęborskim, malborskim i nowodworskim.

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

[33] Kwadrat o boku 250 m (6,25 ha).

27. Zabudowa jednorodzinna dominuje na obszarach wiejskich i podmiejskich. Jej największa koncentracja występuje w miejscowościach podmiejskich, otaczających Trójmiasto, a także w miejscowościach położonych wzdłuż trzech głównych osi komunikacyjnych:
    1) pasmo północno-zachodnie – przez Małe Trójmiasto Kaszubskie w kierunku Luzina;
    2) pasmo zachodnie w kierunku Kartuz i dalej Sierakowic i Sulęczyna;
    3) pasmo południowe przez Pruszcz Gdański, Pszczółki do Tczewa;

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

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

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

Usługi publiczne - ponadlokalna infrastruktura społeczna

29. W każdym powiecie (poza gdańskim[34]) zlokalizowany jest przynajmniej jeden szpital[35] Największa koncentracja takiej infrastruktury występuje w Gdańsku i Gdyni, przy czym:
    1) ranga i rola poszczególnych szpitali jest mocno zróżnicowana, co w największym stopniu wpływa na dysproporcje w dostępie do świadczeń opieki zdrowotnej; Gdańsk i Gdynia posiadają instytucje wielospecjalistyczne o zasięgu ponadregionalnym, zapewniające wysokospecjalistyczną kadrę i sprzęt medyczny; relatywnie dobrze w skali województwa wyróżnia się również Wejherowo;
    2) w 2014 r. funkcjonowały:
        a) szpitale kliniczne Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego (Uniwersyteckie Centrum Kliniczne w Gdańsku i Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni),
        b) szpitale wielospecjalistyczne w Gdańsku, Gdyni, Helu, Jantarze (gm. Stegna), Kartuzach, Lęborku, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Pucku, Sopocie, Tczewie i Wejherowie,
        c) szpital dziecięcy w Gdańsku,
        d) szpital psychiatryczny w Gdańsku,
        e) szpitale jednospecjalistyczne, w tym m.in. szpital zakaźny w Gdańsku oraz rehabilitacyjny w Dzierżążnie (gm. Kartuzy).
30. Na poziomie szkolnictwa średniego największym ośrodkiem edukacyjnym jest Gdańsk. Znaczna liczba szkół średnich, o różnych profilach kształcenia, zlokalizowana jest również w Gdyni i Wejherowie.
31. Trójmiasto w roku akademickim 2013/2014 skupiało 8 wyższych szkół publicznych i kilkanaście niepublicznych, z łączną liczbą 98 tys. studentów. Wśród uczelni publicznych większość ma swoją siedzibę w Gdańsku (Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu), zaledwie dwie zlokalizowane są w Gdyni (Akademia Morska i Akademia Marynarki

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

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

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

32. Infrastruktura kultury o znaczeniu ponadlokalnym zlokalizowana jest niemal wyłącznie w miastach, przy czym instytucje najwyższej rangi, kreujące wydarzenia o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, działają głównie w Trójmieście. Wśród najważniejszych instytucji, których działalność i zasięg miały charakter regionalny i ponadregionalny, funkcjonujących w 2014 r. na obszarze metropolitalnym wyróżnić można:
    1) opery i filharmonie: *Opera Bałtycka* w Gdańsku (wraz z *Bałtyckim Teatrem Tańca*) oraz *Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina* z siedzibą w Centrum Muzyczno-Kongresowym w Gdańsku, *Opera Leśna* wraz z Salą Koncertową Polskiej Filharmonii Kameralnej w Sopocie i Filharmonia Kaszubska w Wejherowie, pełniąca przede wszystkim funkcję regionalnego centrum kultury;
    2) teatry: dramatyczne (*Teatr Wybrzeże* z główną siedzibą w Gdańsku i *Sceną Kameralną* w Sopocie, *Gdański Teatr Szekspirowski*, *Teatr Atelier im. Agnieszki Osieckiej* w Sopocie, w Gdyni *Teatr Miejski im. Gombrowicza* i *Teatr Gdynia Główna*), muzyczny (*Teatr Muzyczny im. Baduszkowej* w Gdyni) i lalkowy **(***Teatr Miniatura* w Gdańsku)[36];
    3) galerie i obiekty działalności wystawienniczej, działające jako odrębne jednostki lub w ramach struktur muzealnych, m.in.: *Państwowa Galeria Sztuki* w Sopocie, Oddziały Muzeum Narodowego w Gdańsku (*Pałac Opatów, Zielona Brama, Gdańska Galeria Fotografii*), *Gdańska Galeria Miejska*, Centrum Sztuki Współczesnej *Łaźnia* w Gdańsku, Galeria *Refektarz* w Kartuzach;
    4) inne instytucje pełniące rolę centrów kultury organizujące prestiżowe wydarzenia o znaczeniu i zasięgu przynajmniej regionalnym**,** w tym przede wszystkim**:** *Nadbałtyckie Centrum Kultury* i *Europejskie Centrum Solidarności* w Gdańsku, ale również *Fabryka Sztuk* w Tczewie, *Centrum Kultury i Sportu* w Pruszczu Gdańskim, *Żuławski Ośrodek Kultury* w Nowym Dworze Gdańskim oraz miejskie instytucje kultury w Trójmieście;
    5) muzea[37]:
        a) państwowe: *Narodowe Muzeum Morskie* w Gdańsku (z oddziałami w Gdyni, Helu, Kątach Rybackich (gm. Sztutowo), Krynicy Morskiej, Rozewiu (gm. Władysławowo), Sasinie (gm. Choczewo) i Tczewie), *Muzeum II Wojny Światowej* w Gdańsku, *Muzeum Marynarki Wojennej* w Gdyni, *Muzeum Zamkowe* w Malborku, *Muzeum Stutthof* w Sztutowie (z Działem Naukowym w Sopocie),
        b) wojewódzkie: *Muzeum Narodowe* w Gdańsku[38] (z oddziałami: Sztuki Dawnej, Sztuki Nowoczesnej, Etnografii, *Gdańską Galerią Fotografii* i oddziałem *Zielona Brama* w Gdańsku, *Muzeum Archeologiczne* w Gdańsku (z oddziałami w Sopocie i Gniewie),
        c) powiatowe: *Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej* w Wejherowie[39], *Muzeum Ziemi Puckiej im. Floriana Ceynowy* w Pucku (z oddziałem w Nadolu (gm. Gniewino)),
        d) gminne: *Muzeum Historyczne Miasta Gdańska* wraz z oddziałami, *Muzeum Miasta Gdyni*, *Muzeum Kaszubskie im. Franciszka Tredera* w Kartuzach, *Muzeum Sopotu*, Muzeum w Lęborku, *Muzeum Emigracji* w Gdyni,
        e) diecezjalne: *Muzeum Diecezji Pelplińskiej im. bpa S. W. Okoniewskiego* w Pelplinie i *Muzeum Archidiecezjalne* w Gdańsku Oliwie,
        f) utworzone przez osoby fizyczne: m.in. *Muzeum Sztuki Polskiej* w Sopocie, oraz przez osoby prawne: m.in. *Muzeum Gryfa Pomorskiego* w Lisewie (gm. Gniewino), *Muzeum Obrony Wybrzeża* w Helu, *Muzeum Regionalne* w Krokowej[40].
33. Miejskie centra i domy kultury funkcjonują w większości miast. Do ośrodków, które posiadają szeroką ofertę (uwzględniającą działalność koncertową, teatralną, wystawienniczą, itd. o zasięgu i znaczeniu ponadlokalnym) zaliczyć można, poza Trójmiastem: Malbork, Nowy Dwór Gdański, Tczew i Wejherowo.
34. Dostęp do aktualnej oferty kinematograficznej w 2014 r. w OM zapewniały multikina, zlokalizowane w Gdańsku, Gdyni, Rumii i Sopocie oraz kina stałe w Gdańsku, Gdyni, Lęborku, Tczewie i Wejherowie.

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

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

[38] Współorganizowane z Ministrem Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

[39] Współorganizowane przez Samorząd Województwa Pomorskiego.

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

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

Usługi publiczne - wyposażenie jednostek osadniczych w infrastrukturę podstawowych usług publicznych

37. Od prawie 40 lat w Polsce nie ma unormowań dotyczących wymaganego programu podstawowej infrastruktury społecznej (w zakresie edukacji, zdrowia, kultury, sportu i rekreacji) oraz ogólnodostępnych terenów zieleni, towarzyszących zabudowie mieszkaniowej. Praktyka minionych lat dowiodła, że brak obligatoryjnych przepisów w tym zakresie powoduje liczne nadużycia, w tym realizacje zespołów mieszkaniowych pozbawionych podstawowej infrastruktury społecznej, ogólnodostępnych terenów sportowo-rekreacyjnych oraz dostępu do komunikacji publicznej. W praktyce system ten nie sprawdza się i nie gwarantuje zapewnienia odpowiedniej jakości projektowanego środowiska mieszkaniowego.
38. Specyfiką tak rozległej i dynamicznej struktury przestrzennej, jaką jest OM, jest bardzo zróżnicowany dostęp do wielu usług publicznych, w tym przede wszystkim tych o charakterze podstawowym. Obniża to w znacznym stopniu warunki życia, generując określone problemy w funkcjonowaniu przestrzeni. Wśród ponad 700 miejscowości OM (w tym 22 miast) podstawowe usługi publiczne edukacji, zdrowia, kultury i sportu zlokalizowane są w niemal 65% z nich. Przy czym pełną paletę usług (z uwzględnieniem wszystkich czterech ww. sektorów działalności) posiada mniej niż 10% miejscowości OM (z czego niemal połowę stanowią miasta)[41].
39. Wśród ośrodków lokalnych, z uwzględnieniem miast do 10 tys. mieszkańców, można wyróżnić:
    1) ośrodki najpełniej wyposażone w usługi podstawowe: Bojano (gm. Szemud), Cedry Wielkie, Chmielno, Choczewo, Chwaszczyno (gm. Żukowo), Gniew, Gniewino, Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Kamienica Szlachecka (gm. Stężyca), Kielno (gm. Szemud), Kolbudy, Krokowa, Krynica Morska, Lichnowy, Linia, Luzino, Hel, Łeba, Łęczyce, Miechucino (gm. Chmielno), Morzeszczyn, Nowa Wieś Lęborska, Nowy Staw, Ostaszewo, Pelplin, Przodkowo, Pszczółki, Sierakowice, Somonino, Stare Pole, Stegna, Stężyca, Strzebielino (gm. Łęczyce), Subkowy, Suchy Dąb, Sulęczyno, Swarożyn (gm. Tczew), Szemud, Sztutowo, Szymbark (gm. Stężyca), Trąbki Wielkie, Wierzchucino (gm. Krokowa),

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

Wicko, Władysławowo, Żelistrzewo (gm. Puck), Żukowo; w miejscowościach tych funkcjonują publiczne szkoły (podstawowe, gimnazjalne), ośrodki zdrowia, ośrodki kultury (np. biblioteki, domy kultury, świetlice pełniące funkcje społeczno-kulturalne) oraz ogólnodostępne obiekty infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (w tym niepowiązane z bazą szkolną);

2) kształtujące się ośrodki, z prawie pełną paletą usług podstawowych, to m.in: Banino (gm. Żukowo), Bolszewo (gm. Wejherowo), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Cewice, Gościcino (gm. Wejherowo), Kiełpino (gm. Kartuzy), Kosakowo, Leśniewo (gm. Puck), Łebno (gm. Linia), Miłoradz, Przywidz, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański), Strzepcz (gm. Linia), Wiślina (gm. Pruszcz Gdański), Żarnowiec (gm. Krokowa).

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

Główne przekształcenia sieci osadniczej

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

1) zmian obserwowanych w przestrzeni obszarów bezpośrednio sąsiadujących z większymi ośrodkami miejskimi, które związane są z postępującymi procesami niekontrolowanej suburbanizacji, w tym:

a) rozlewaniem się miast poza ich granice administracyjne i postępującym procesem urbanizacji przestrzeni wiejskiej, która zyskuje ten sam wyraz przestrzenny co strefy podmiejskie w granicach miast, przy jednoczesnej znacznej ilości terenów niezagospodarowanych w obszarach centralnych miast, w szczególności Gdańska i Gdyni,

b) dezintegracją struktur węzłowych, poprzez przyrost zabudowy o rozproszonym charakterze, prowadzącą do ekstensywnego, chaotycznego zagospodarowania przestrzeni trudnej do obsłużenia systemami infrastruktury technicznej i o ograniczonej możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do usług publicznych;

2) rozwoju zabudowy (w tym mieszkaniowej) wzdłuż dróg, w tym krajowych i wojewódzkich, skutkujące m.in. pogorszeniem warunków transportowych (przede wszystkim w zakresie ograniczonej przepustowości i bezpieczeństwa);

3) równoległego do suburbanizacji mieszkaniowej, procesu „suburbanizacji gospodarczej", której skutkiem jest przeznaczenie dużych terenów, w szczególności wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, pod rozwój funkcji handlowych, przemysłowych, czy magazynowych, a tym samym uruchamianie nowych miejsc pracy (tendencje te znajdują m.in. swoje odzwierciedlenie w badanych kierunkach dojazdów do pracy);

4) zmian układów komunikacyjnych, związanych ze zrealizowanymi w ostatnim czasie inwestycjami poprawiającymi warunki obsługi transportowej regionu, wpływającymi na:

a) zmiany w relacjach funkcjonalnych, wynikające z poprawy dostępności w różnych układach (np. budowa autostrady A1) i uruchamiające nowe potencjały określonych lokalizacji (np. w kontekście zrealizowanej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, czy planowanej budowy drogi ekspresowej S6),

b) przekształcenia czytelne w krajobrazie (w tym nowe otwarcia i ciągi widokowe - np. w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Gdańska);

5) realizacji infrastruktury technicznej istotnie wpływającej na zmiany w krajobrazie (np. napowietrzne linie elektroenergetyczne);

6) presji zabudowy i zainwestowania na tereny prawnie chronione.

41. Najbardziej dynamicznymi i jednocześnie wywołującymi najszersze, wieloaspektowe (tak w wymiarze przestrzennym, społecznym, gospodarczym, jak i środowiskowym) negatywne skutki wydają się być procesy związane z postępującym rozpraszaniem zabudowy. Główną przyczyną postępującej dezintegracji struktur są m.in.:

1) zbyt liberalne regulacje prawne;

2) brak spójnej i konsekwentnej polityki przestrzennej gmin, czego skutkiem jest:

a) fragmentaryczne i doraźne planowanie przestrzenne, w tym realizacja inwestycji mieszkaniowych na podstawie powszechnie wydawanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu[42],

b) brak dostosowania powierzchni terenów przeznaczanych w dokumentach planistycznych gmin na cele mieszkaniowe do prognoz demograficznych; szacuje się, że w OM wg stanu na 2014 r. istnieją rezerwy na zasiedlenie ok. 3 mln mieszkańców, czyli dwa razy więcej niż wynika to z prognozy GUS, przy czym największe przeszacowania dotyczą gmin podmiejskich[43].

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

1) problem obsługi rozproszonej zabudowy:

a) nieefektywny rozwój infrastruktury technicznej (np. długość koniecznej do wybudowania, następnie utrzymywania sieci wodno-kanalizacyjnej w stosunku do liczby mieszkańców),

b) praktyczny brak możliwości zapewnienia odpowiedniego dostępu do podstawowych usług publicznych (odległość do szkół, placówek ochrony zdrowia itd.),

c) ograniczone możliwości wykorzystania komunikacji publicznej i związany z tym wzrost natężenia indywidualnego ruchu pojazdów, pogarszający warunki przepustowości i bezpieczeństwo istniejących układów komunikacyjnych;

2) koszty utraconych bezpowrotnie walorów krajobrazowych i środowiskowych;

3) istotne ograniczenie lub wręcz brak możliwości realizacji znaczących inwestycji celu publicznego (przede wszystkim liniowych) oraz przedsięwzięć gospodarczych.

4.3. Funkcje metropolitalne

Identyfikacja istniejących i rozwijających się funkcji metropolitalnych

43. Przyjmując w uproszczeniu, że globalizacja jest m.in. procesem eliminacji barier narodowych w przepływie kapitału, ludzi, towarów i informacji, to metropolizacja oznacza proces umiędzynarodowienia funkcji miejskich, tj. wzmocnienia swobodnej wymiany dóbr, usług i współpracy międzynarodowej.

44. Aby znaleźć się w sieci tak pojmowanej wymiany metropolitalnej, w przestrzeni ośrodka metropolitalnego i jego bezpośredniego otoczenia musi koncentrować się odpowiedni potencjał określonych funkcji - usług wyższego rzędu, w tym z zakresu szkolnictwa wyższego, badań naukowych, kultury, gospodarki i innowacji, a także instytucji, wydarzeń i atrakcji o zasięgu i znaczeniu międzynarodowym – określanych mianem funkcji metropolitalnych. Ich rozwojowi towarzyszą przekształcania przestrzeni i funkcji miast związane z podnoszeniem jakości i standardów życia mieszkańców (np. rozwój funkcji i obiektów kultury, zielonej infrastruktury, substancji mieszkaniowej o wysokim standardzie).

45. Koncentracja i jakość tych funkcji oraz przekształcenia przestrzeni, w powiązaniu z dostępnością transportową i odpowiednimi warunkami funkcjonowania systemów transportowych, sprzyjają kształtowaniu konkurencyjności danego obszaru w skali krajowej i międzynarodowej, tworząc jednocześnie warunki dla rozwoju nowoczesnej gospodarki. W tym zakresie w ostatnich latach OM sukcesywnie zwiększa swoją pozycję konkurencyjną.

46. Wpływ na faktyczne kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych w kolejnych latach będą miały zarówno czynniki natury deterministycznej (czynniki wewnętrzne, czyli m.in. świadoma polityka planistyczna), jak i losowej (czynniki zewnętrzne związane m.in. z decyzjami politycznymi i biznesowymi) i dziś trudno jednoznacznie określić które, kiedy i jak zadziałają. Niemniej jednak wielopoziomowa i wielopodmiotowa współpraca (w tym samorządów regionalnych i lokalnych) w świadomym, skoordynowanym kształtowaniu polityki rozwoju w tym zakresie daje szansę na osiągnięcie lepszych efektów i ograniczenie działań przypadkowych. Wspólnie wypracowane zapisy planistyczne, wskazujące m.in. preferowane lokalizacje dla konkretnych typów funkcji metropolitalnych, mogą stanowić podstawę do prowadzenia długofalowej polityki przestrzennej tego obszaru, pojmowanego jako spójna i komplementarna całość.

47. Optymalne rozmieszczenie (w tym decyzje o lokalizacji nowych) funkcji o znaczeniu metropolitalnym może być istotnym czynnikiem wpływającym na wzrost konkurencyjności całego obszaru metropolitalnego[44], a jednocześnie impulsem do aktywizacji terenów w bezpośrednim sąsiedztwie tych funkcji. Jest to zwykle proces długoletni, który w pierwszej fazie

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

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

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

związany jest z pozyskaniem i zabezpieczeniem, również w wymiarze planistycznym, rezerw terenowych pod przyszłe inwestycje oraz wykorzystaniem istniejących walorów przestrzeni.

48. Budowaniu pozycji konkurencyjnej OM na tle innych obszarów metropolitalnych w skali kraju, następnie w ujęciu międzynarodowym, sprzyjać może położenie silnego akcentu na rozwijanie funkcji metropolitalnych związanych z jego specyfiką, czyli w szczególności z:

    a) położeniem geograficznym - morzem, gospodarką morską, różnorodnością krajobrazową oraz

    b) historią – wydarzeniami oraz tradycjami wolnościowymi, solidarnościowymi i gospodarczymi z czasów II RP,

    przy czym kluczowe dla budowania konkurencyjnej pozycji w skali ponadkrajowej jest traktowanie rdzenia tego obszaru – Trójmiasta - jako jednej fizycznej i funkcjonalnej całości, kumulującej potencjały poszczególnych ośrodków, przy zachowaniu ich zróżnicowania i pewnej węższej specjalizacji[45].

49. Identyfikując istniejące funkcje metropolitalne[46] obszaru metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot można pogrupować je w ramach czterech zasadniczych sfer:

    1) zarządzania – m.in.: przedstawicielstwa dyplomatyczne państw, administracja publiczna (administracja rządowa krajowa i delegatury, sądy i prokuratura);

    2) wydarzeń i twórczości – m.in.: instytucje kultury (teatry i obiekty prezentacji sztuki, muzea i galerie, instytucje animacji kultury), cykliczne wydarzenia kulturalne (o znaczeniu krajowym i międzynarodowym), ogrody zoologiczne i botaniczne, obiekty sportowe i cykliczne wydarzenia sportowe, centra targowo-wystawiennicze, centra kongresowo-rekreacyjne;

    3) badań i innowacji – m.in.: uczelnie wyższe, instytuty i placówki naukowo-badawcze, biblioteki, parki naukowo-technologiczne, centra innowacji;

    4) działalności gospodarczej i otoczenia biznesu – m.in.: instytucje otoczenia biznesu (agencje rozwoju, organizacje pracodawców, centra wspierania biznesu, inicjatywy klastrowe, inkubatory przedsiębiorczości, izby gospodarcze i stowarzyszenia, centrale banków, instytucji finansowych i ubezpieczeniowych), przedsiębiorstwa, prestiżowe biurowce, centra handlowe.

Istniejące strefy koncentracji funkcji metropolitalnych

50. Koncentracja określonych typów funkcji metropolitalnych może znaleźć odzwierciedlenie w kształtowaniu się stref o przewadze określonych funkcji: zarządczych, wydarzeń i twórczości, naukowo-badawczych, gospodarczych czy rekreacyjnych. Specyfika tych stref, w wymiarze przestrzennym, ściśle związana jest m.in. ze zróżnicowaniem wymagań dotyczących ich dostępności, a także organizacji przestrzeni publicznych, w dostosowaniu do ich położenia, sposobu i intensywności użytkowania (funkcji jakie mają spełniać) oraz głównych użytkowników.

51. W OM jednymi z bardziej czytelnych są koncentracje funkcji gospodarczych (logistycznych) związanych z funkcjonowaniem portów i ich zaplecza, a także zarządczych (administracyjnych związanych przede wszystkim ze śródmieściem Gdańska).

52. Czytelne są również koncentracje funkcji rekreacyjnych, związane z naturalnymi uwarunkowaniami przyrodniczo-krajobrazowymi (przede wszystkim pas nadmorski[47], kompleks leśny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i tereny rekreacyjne – w tym zabudowy letniskowej – Pojezierza Kaszubskiego) oraz obiektami zielonej infrastruktury tworzonymi na bazie tych uwarunkowań.

53. Obszary w sposób oczywisty koncentrujące potencjał naukowo-badawczy to rejony lokalizacji uczelni. Na wzrost znaczenia i konkurencyjności tych potencjałów, w kontekście dynamicznie rozbudowujących się w ostatnich latach kampusów Politechniki Gdańskiej, Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego i Uniwersytetu Gdańskiego, istotny wpływ może mieć uporządkowanie i hierarchizacja funkcjonujących w ich ramach przestrzeni publicznych oraz, w szczególności w przypadku rejonu Uniwersytetu Gdańskiego (gdzie w chaotyczny sposób trwa zagospodarowywanie przestrzeni

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

[46] Część zidentyfikowanych poniżej funkcji posiada zasięg krajowy, a niekiedy zaledwie regionalny. Większość z nich (90%) zlokalizowanych jest w samym Trójmieście, co wynika z roli, jaką ośrodek ten pełni, w szczególności w zakresie: administracji (Gdańsk – jako stolica województwa), nauki i szkolnictwa wyższego oraz innych typów usług wyższego rzędu.

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

Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego w całkowitym oderwaniu od istniejących i kształtowanych struktur miejskich), połączenie ich z sąsiadującymi strukturami miejskimi. Potencjał innowacyjny koncentruje się również wokół parków naukowo-technologicznych (w szczególności w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w Gdyni).

54. Funkcje biznesowe lokują się w prestiżowych biurowcach powstających zarówno w strefach śródmiejskich (m.in. w Gdańsku wzdłuż al. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu i w Oliwie), jak i w innych dogodnie położonych miejscach, przede wszystkim z punku widzenia dostępności transportowej, np. w okolicach Portu Lotniczego w Gdańsku, gdzie powoli zaczyna kształtować się dzielnica biznesowa. Potencjał do rozwoju takiej dzielnicy mają również tereny w bezpośrednim sąsiedztwie stadionu piłkarskiego i Centrum Wystawienniczo-Kongresowego *AMBEREXPO* w Gdańsku Letnicy.
55. Centralne obszary śródmiejskie w sposób oczywisty skupiają większość prestiżowych funkcji, w tym kulturalnych i symbolicznych, stanowiących swoiste wizytówki, elementy identyfikacji i tożsamości całego obszaru. Takie miejsca, najczęściej odwiedzane zarówno przez przyjezdnych, jak i mieszkańców, będące często „areną" ważnych wydarzeń plenerowych, wymagają szczególnej uwagi w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznych i priorytetowego udostępnienia ich użytkownikom pieszym (co musi być ściśle powiązane z transformacją systemu komunikacji miejskiej i polityki parkingowej).
56. Do najważniejszych węzłów przesiadkowych, budujących potencjał rozwojowy przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym, skupiających funkcje metropolitalne i posiadających warunki dla ich rozwoju w przyszłości należą:
    1) krajowe i międzynarodowe węzły:
        a) Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy,
        b) Pasażerski Terminal Promowy w Gdańsku na Westerplatte,
        c) Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni,
        d) Dworzec kolejowy Gdańsk Główny,
        e) Dworzec kolejowy Gdynia Główna,
        f) Dworzec kolejowy Tczew;
    2) regionalne i aglomeracyjne węzły przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Lębork, Malbork, Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo.

Przestrzenie publiczne o randze metropolitalnej

57. Główną osią krystalizującą rdzeń obszaru metropolitalnego jest Metropolitalne Pasmo Usługowe (zdelimitowane w Gdańsku, Gdyni i Sopocie w ramach Policentrycznego Wielofunkcyjnego Pasma Osadniczego), skupiające zdecydowaną większość najważniejszych funkcji metropolitalnych oraz przestrzeni publicznych najwyższej rangi[48].
58. Najważniejsze przestrzenie publiczne zurbanizowane Trójmiasta oraz innych miast aglomeracji funkcjonują głównie w oparciu o miejsca silnie związane z historią i tożsamością poszczególnych ośrodków, w ramach ukształtowanych i urządzonych struktur miejskich (Trakt Królewski w Gdańsku, ul. Bohaterów Monte Cassino w Sopocie, czy Skwer Kościuszki i Bulwar Nadmorski w Gdyni). W ostatnich latach widoczna jest tendencja do aktywizacji działań związanych z przekształceniami i rozwojem przestrzeni publicznych. Prowadzone są działania zarówno w wymiarze lokalnym (dzielnicowym, częstokroć inicjowanym oddolnie przez coraz bardziej świadomych mieszkańców), jak i metropolitalnym (związane m.in. z realizacją ważnych obiektów o znaczeniu ponadregionalnym, wraz z wpisaniem ich w istniejące układy komunikacyjne, w tym w istniejące systemy przestrzeni publicznych).
59. Mimo podejmowanych działań, nadal wiele przestrzeni publicznych, w tym tych najbardziej prestiżowych, jest niskiej jakości. Uporządkowania wymagają zarówno rozwiązania funkcjonalne, jak i estetyczne[49]. Do chaosu związanego z wszechobecnymi nośnikami reklamowymi w sezonie letnim dodatkowo dołączają punkty handlowe i gastronomiczne (lokalizowane w najchętniej odwiedzanych miejscach stanowiących wizytówkę turystyczną obszaru), których standardy odbiegają zdecydowanie od europejskich i światowych, skutecznie obniżając wartość przestrzeni i jej odbiór.
60. Gdynia i Sopot mają czytelne układy urbanistyczne z głównymi osiami kompozycyjnymi i węzłami, w otoczeniu których „od zawsze" koncentrują się najważniejsze funkcje usługowe oraz przestrzenie publiczne najwyższej rangi i należy się

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

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

spodziewać dalszego ich rozwoju i modernizacji w oparciu o istniejące podstawowe schematy. W przypadku Gdańska widoczne jest większe rozproszenie i brak integracji. Obszar Głównego Miasta, o dominującej pozycji, stanowi najważniejszy „magnes", przyciągający większość przybywających do śródmieścia. Jest on jednak niewystarczający w stosunku do potrzeb i perspektyw kilkusettysięcznego ośrodka. Istniejące znaczne rezerwy terenowe w jego bezpośrednim sąsiedztwie, w powiązaniu z rozpoczętymi w ostatnich latach procesami ich przekształceń, dają szansę na przeorganizowanie struktury śródmiejskiej Gdańska w najbliższej przyszłości. Szczególny potencjał w tym kontekście dotyczy Młodego Miasta.

61. Realizowane w ostatnich latach w Gdańsku inwestycje wzmacniające rangę kulturową – Europejskie Centrum Solidarności, Muzeum II Wojny Światowej i Teatr Szekspirowski – mogą istotnie wpłynąć na wzmocnienie istniejących oraz wykreowanie nowych przestrzeni publicznych poprzez włączenie ich w istniejącą strukturę. Analizując lokalizację pierwszych dwóch z wskazanych inwestycji (oraz istniejących funkcji metropolitalnych), wyraźnie dostrzegalna jest potrzeba udostępnienia i lepszego wykorzystania przestrzeni publicznych w bezpośrednim styku z wodą (w oparciu o kanał Raduni i Motławy). Biegnący od terenów Młodego Miasta do Opływu Motławy system bulwarów nadwodnych wraz z poprzecznymi elementami spajającymi (np. kładka na Ołowiankę) łączyłby obszar Głównego i Starego Miasta z Młodym i Dolnym Miastem[50]. Otwarcie Gdańska na wodę widoczne jest również w działaniach związanych z ożywieniem wodnych dróg śródlądowych. Uruchomiony został tramwaj wodny łączący śródmieście z oddalonymi od niego istotnymi elementami budującymi potencjał metropolitalny Trójmiasta i związanymi wprost z gdańską symboliką – Twierdzą Wisłoujście, Westerplatte i Narodowym Centrum Żeglarstwa. Na etapie koncepcyjnym są prace mające na celu estetyzację obszarów portowych bezpośrednio widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum miasta z Zatoką Gdańską.
62. Wyraźne zbliżenie śródmieścia w stronę wody widoczne jest również w realizowanych i planowanych inwestycjach w Gdyni. Długofalowa polityka przestrzenna Miasta Gdyni, dotycząca zagospodarowania *gdyńskiego waterfrontu* oraz Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego, zakłada modernizację i intensywny rozwój terenów poportowych i poprzemysłowych, które przekształcają się w nowoczesną i prestiżową tkankę miejską. Plany zagospodarowania przestrzeni w otoczeniu Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru oraz Mola Południowego z terenami po południowej stronie Skweru Kościuszki (Forum Kultury) zakładają koncentrację najbardziej prestiżowych usług z zakresu kultury, turystyki, nauki i biznesu w bezpośrednim sąsiedztwie wody.
63. Nowe inwestycje w strefach śródmiejskich poza szansami rodzą również zagrożenia. Istotnym niebezpieczeństwem dla istniejących (oraz planowanych do ukształtowania) struktur śródmiejskich jest utrzymująca się dynamiczna tendencja zamykania usług miastotwórczych w „wyizolowanych" kubaturach centrów handlowych, nawet tych lokalizowanych w śródmieściach. Budowane nowe i rozbudowywane istniejące galerie handlowe „wysysają" centrotwórcze funkcje (głównie handlowe i gastronomiczne) z właściwego im miejsca w parterach pierzei ulic i placów, nadających codzienny rytm życia dzielnicom śródmiejskim i stanowiących niezbędną „obudowę" dla faktycznie funkcjonujących przestrzeni publicznych. Innym zagrożeniem jest realizacja rozwiązań komunikacyjnych przerywających lub uniemożliwiających zachowanie spójności ciągów i przestrzeni publicznych, dostępnych dla ruchu pieszego.
64. Zarówno w centralnej – śródmiejskiej części obszaru metropolitalnego, jak i w jego otoczeniu zachowały się liczne otwarte przestrzenie zieleni. Są one wynikiem specyficznej lokalizacji OM, położonego w strefie krawędziowej Pojezierza Kaszubskiego i strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej, z rozpościerającymi się szerokimi dnami dolin rzek uchodzących do zatoki i pasami mierzei nadmorskich. Są to obszary znane w skali całego kraju i wykorzystywane do celów rekreacyjnych, ale również posiadające wysokie walory przyrodnicze, często objęte formami ochrony przyrody. Należą do nich przede wszystkim tereny leśne Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – stanowiące rozległy obszar rekreacyjny dla mieszkańców Trójmiasta, o interesujących walorach przyrodniczo-krajobrazowych, oraz nadmorskie pasy mierzejowe w parkach krajobrazowych: Nadmorskim i Mierzei Wiślanej, ze zbiorowiskami suchych borów wydmowych i strefami brzegowymi Zatoki Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego. Inny charakter mają tereny zieleni śródmiejskiej – zwłaszcza parków miejskich i pozostałości naturalnych lub historycznie ukształtowanych zbiorowisk roślinnych, chętnie wykorzystywane do celów rekreacyjnych. Wielkość ruchu rekreacyjnego, jaki skupiają, świadczy o dużym zapotrzebowaniu mieszkańców Trójmiasta na takie tereny.
65. W OM licznie reprezentowane są dwa zasadnicze typy współczesnych przestrzeni publicznych:

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

1) przestrzenie publiczne zurbanizowane – wnętrza urbanistyczne (np. place, ulice, bulwary) zazwyczaj wyraźnie wyodrębnione pierzejami zabudowy lub innymi elementami zagospodarowania, stanowiące podstawowe elementy struktury przestrzennej miast;
2) przestrzenie publiczne terenów otwartych – tereny zieleni (np. parki, błonia, planty, plaże, bulwary nadmorskie), często związane z wartościowymi układami krajobrazu otwartego.

Uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych

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

4.4. Sfera gospodarcza

Centrum gospodarcze Pomorza

67. OM stanowi centrum gospodarcze regionu i północnej Polski. Zlokalizowanych jest w nim 64,6% podmiotów gospodarczych oraz 79,8% spółek z kapitałem zagranicznym województwa. Obecnie połowa PKB województwa jest wytwarzana w podregionie trójmiejskim[51]. Wartość PKB *per capita* plasuje Trójmiasto na piątej pozycji w Polsce, za Warszawą, Poznaniem, Wrocławiem i Krakowem i jest porównywalna z podregionem katowickim.

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

Podregion gdański charakteryzuje się najwyższym w województwie średnim tempem wzrostu PKB *per capita* od momentu akcesji do Unii Europejskiej (średnie tempo wzrostu 7,7%, podczas gdy Trójmiasto 7,1% a średnia krajowa 7,2%)[52].

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

Struktura gospodarki i przewagi konkurencyjne

69. Struktura gospodarki OM ma charakter postindustrialny, z wyraźną dominacją sektora usług rynkowych nad sektorem przemysłu. Udział przemysłu przetwórczego w ogólnym zatrudnieniu jest wyższy w obszarze uzupełniającym, a zwłaszcza w powiatach: kartuskim, lęborskim, gdańskim, tczewskim i wejherowskim. W ujęciu absolutnym głównym ośrodkiem przemysłowym jest nadal rdzeń OM. Na tle kraju OM charakteryzuje specjalizacja w przemysłach średnio-niskich technologii. Rdzeń OM wyróżnia lokalizacja sektorów wysokiej technologii (jednak specjalizacja w tym zakresie słabnie). W ujęciu intensywności wiedzy w sektorze usług OM wyróżnia się w zakresie usług intensywnie wykorzystujących wiedzę (zwłaszcza w zakresie usług rynkowych i finansowych). W układzie sektorowym w gospodarce OM wyróżniają się przede wszystkim sektory: petrochemiczny, stoczniowy, przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa, przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów oraz sektory związane z branżą turystyczną.

70. W okresie ostatnich 25 lat doszło do zauważalnych zmian w gospodarce obszaru metropolitalnego, jednak ogólna struktura gospodarki jest relatywnie stabilna. Zasadniczą zmianą długookresową w gospodarce obszaru jest spadek znaczenia przemysłu stoczniowego na rzecz wzrostu przemysłu przetwórczego oraz ogólny wzrost znaczenia sektora usług rynkowych.

71. Na współczesne zorganizowanie funkcjonalno-przestrzenne OM wpływ mają postępująca koncentracja usług rynkowych, w tym usług ponadlokalnych w obrębie rdzenia OM (m.in. w drodze BIZ w obszarze BPO), przy spadku znaczenia przemysłu oraz industrializacji części obszarów peryferyjnych. Procesy te można uznać za przesłankę występowania trendu w kierunku funkcjonalnej specjalizacji przestrzeni OM (poszczególne terytoria specjalizują się w funkcjach, a nie konkretnych sektorach, rdzeń jest bardziej zróżnicowany i specjalizuje się w funkcjach usługowych, peryferia w funkcjach produkcyjnych).

72. Głównymi przewagami konkurencyjnymi (przewagi absolutne) OM na tle konkurentów są:

    1) nadmorska (bałtyckość) a jednocześnie nadwiślańska lokalizacja;

    2) wysoka atrakcyjność osiedleńcza.

    Duże znaczenie może odgrywać również prężność demograficzna, jednak nie ma ona charakteru trwałego – może ulec nagłej zmianie ze względu na specyfikę procesów demograficznych.

73. Wśród branż wykorzystujących potencjał nadmorskiego położenia szczególnie dynamicznie rozwija się logistyka morska, morskie stocznie budujące i remontowe, stocznie specjalistyczne, dostawcy wyposażenia okrętowego i branża *offshore*. Silną pozycję eksportową zajmują również stocznie jachtowe. Wg szacunków[53] porty morskie w 2010 r. wygenerowały około 14% regionalnego PKB, co czyni branżę bardzo istotną siłą w gospodarce regionu.

74. OM jest węzłem multimodalnym sieci bazowej TEN-T oraz jednym z kluczowych zespołów portów morskich na Bałtyku. W wyniku podjętych w ostatnim okresie inwestycji porty Trójmiasta stały się głównym *hubem* kontenerowym w basenie Morza Bałtyckiego i odzyskały pozycję głównego węzła transportu morskiego polskiej wymiany handlowej. Uruchomienie w gdańskim głębokowodnym terminalu kontenerowym linii żeglugowej firmy *Maersk* dla regularnych połączeń transkontynentalnych z Chinami stworzyło ważną szansę dla Gdańska, aby stał się w niedalekiej przyszłości znaczącym portem oceanicznym, a nie tylko dowozowym. Z perspektywy średnio- i długookresowej rozwój funkcji portowych i szerzej węzła transportowego (klastra transportu, spedycji i logistyki) pełnił rolę głównego czynnika rozwoju.

75. Konteneryzacja i rosnąca intermodalność transportu, a także rozwój potencjału przeładunkowego i zaplecza infrastrukturalnego portów Gdańska i Gdyni, wpłynie na umocnienie ich pozycji konkurencyjnej na rynku światowym i zwiększy zapotrzebowanie na usługi transportowo-logistyczne w całym regionie. Wzrost zdolności

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

[53] RPS Pomorski Port Kreatywności, s. 9.

przeładunków kontenerowych, będący efektem zrealizowanych inwestycji w Gdańsku i Gdyni, w niewielkim stopniu wpłynie na poprawę konkurencyjności portów, o ile nie będą mu towarzyszyły dalsze inwestycje w portach i na zapleczu lądowym.

Strefy gospodarcze i tereny inwestycyjne

76. Największa koncentracja obszarów przemysłowo-gospodarczych[54] ma miejsce w głównych ośrodkach osadniczych i ich najbliższym sąsiedztwie oraz wzdłuż głównych szlaków transportowych. Dostępność terenów pod inwestycje gospodarcze jest wyraźnie zróżnicowana przestrzennie. Znaczna ich powierzchnia zlokalizowana jest w Trójmieście (obszary stanowiące zaplecza portów w Gdańsku i Gdyni oraz w strefie pomiędzy obwodnicą zachodnią Trójmiasta a granicą administracyjną miast Gdańska i Gdyni). Duża podaż terenów inwestycyjnych występuje także wzdłuż głównych ciągów transportowych z południa kraju w kierunku Trójmiasta, co związane jest z bliskością Trójmiasta (jego dużym rynkiem zbytu oraz zasobami wykwalifikowanej kadry), dobrą dostępnością transportową (drogową i kolejową) oraz podażą znacznych terenów o małych niwelacjach.
77. Uzupełnieniem są tereny inwestycyjne w Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (SSSE), które będą funkcjonować do końca 2026 r. W obszarze metropolitalnym[55]:
    1) w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej znajduje się 8 podstref, zajmujących łącznie 291 ha powierzchni:
        a) w miastach: Gdańsk (Gdański Park Naukowo-Technologiczny), Gdańsk Klukowo (12,44 ha), Gdańsk Kokoszki (46,12 ha), Gdynia Bałtycki Port Nowych Technologii (6,18 ha na terenach byłej Stoczni Gdynia S.A.), Malbork (18,56 ha), Tczew Czatkowo (63,70 ha),
        b) na terenie gmin wiejskich: Gniewino i Krokowa (Żarnowiec, 105,33 ha) oraz Tczew Rokitki (38,96 ha);

        W podstrefach obszary wolne dla inwestycji mają powierzchnię około 5-15 ha.
    2) w Słupskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej jest 1 podstrefa w Lęborku o powierzchni 18,8 ha.
78. Na przestrzeni ostatnich lat wzrasta udział prywatnych terenów inwestycyjnych, co jest spowodowane zmniejszeniem podaży atrakcyjnych i dużych powierzchniowo terenów we władaniu komunalnym (uniemożliwia to zaplanowanie większych przedsięwzięć przemysłowo-usługowych) oraz zwiększoną podażą gruntów właścicieli prywatnych.
79. Dostępne tereny inwestycyjne są bardzo zróżnicowane. Mimo iż oferta umożliwia lokowanie szerokiego spektrum inwestycji, to OM w niewystarczający sposób przyciąga inwestorów. Z jednej strony obszar metropolitalny (ze względu na zróżnicowanie struktury gospodarczej w stosunku do innych obszarów metropolitalnych) jest potencjalnie atrakcyjny dla szerokiego wachlarza inwestycji, z drugiej jednak strony niska jakość i skuteczność oferty wraz z ograniczeniami infrastrukturalnymi, instytucjonalnymi, wizerunkowymi i czynnikami związanymi z chłonnością rynku, dostępnością wykwalifikowanych pracowników, a także rosnącą konkurencją ze strony innych regionów, skutecznie hamują znaczny napływ nowych, dużych podmiotów gospodarczych. Wśród przeszkód należy wymienić brak uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które definiują charakter i przeznaczenie gminnych terenów, w tym obszary przemysłowo-usługowe.
80. W najbliższych latach w obszarze metropolitalnym mogą wystąpić ograniczenia rozwojowe związane przede wszystkim z problemem braku odpowiednich terenów inwestycyjnych (duża podaż terenów inwestycyjnych w studiach gmin, jednak nieprzygotowanych do działalności produkcyjnej). W tym zakresie należy zauważyć że:
    1) w Trójmieście nowe inwestycje związane z tzw. reindustrializacją gospodarki mogą być realizowane w istniejących już lokalizacjach, zwłaszcza na terenach portowych i ich bezpośrednim zapleczu (np. postoczniowym) oraz przy rafinerii; szczególnie predysponowane są tutaj inwestycje z sektora produkcji przemysłowej powiązane z gospodarką morską, w tym obiekty wielkogabarytowe (produkcja wysokospecjalistycznych statków i konstrukcji pływających, *offshore*, produkcja jachtów) oraz specjalizujące się w produkcji konstrukcji metalowych czy produkcji chemicznej oraz petrochemicznej;
    2) popyt na nowe tereny inwestycyjne, zwłaszcza w okolicach Trójmiasta, węzłów autostrady A1 i w okolicach ośrodków subregionalnych położonych wzdłuż planowanych dróg ekspresowych S6 i S7, może stworzyć następujące problemy:
        a) wzrost cen nieruchomości (konieczne jest zwiększanie ich podaży, aby ten wzrost hamować),

[54] Na podstawie klasyfikacji kompleksów użytkowania terenu z bazy BDOT - baza danych obiektów topograficznych.
[55] Stan na styczeń 2015 r.

b) konieczność dokonania niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych transportowych i energetycznych,

c) wzrost liczby konfliktów o charakterze funkcjonalnym pomiędzy inwestorami a mieszkańcami (developerami) w pogoni za atrakcyjnymi gruntami; proces dekoncentracji zabudowy w strefie podmiejskiej mnoży liczbę tych konfliktów i może zniechęcać przedsiębiorców zmuszając ich do poszukiwania innych terenów inwestycyjnych (tańsze grunty) przy okazji wywołując presję na inwestycje infrastrukturalne (którym samorządy mogą nie podołać); przykładem jest budowa obwodnicy metropolitalnej, która poprzez poprawę dostępności komunikacyjnej do strefy podmiejskiej może spowodować dalsze rozpraszanie przedsięwzięć inwestycyjnych na tereny o niższej wartości rynkowej ale rosnącej rencie położenia,

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

Sektory przyszłości

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

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

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

4.5. Turystyka i rekreacja

Potencjał rozwoju turystyki

75. OM cechuje się jednym z największych w Polsce oraz bardzo zróżnicowanym potencjałem turystycznym i rekreacyjnym, wzmacnianym przez rozwijającą się bazę hotelową, kongresową i konferencyjną. Do najważniejszych walorów należy nadmorskie położenie, oferta kulturalna, zabytki historyczne, zróżnicowanie kulturowe oraz walory przyrodnicze i uzdrowiskowe. Istotnym problemem jest jednak brak kompleksowych produktów turystycznych.
76. Zróżnicowane przestrzennie walory przyrodniczo-krajobrazowe i kulturowe obszaru metropolitalnego tworzą warunki do rozwoju zróżnicowanych form aktywności i zagospodarowania w zakresie:

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

przystanie jachtowe: Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Jurata, Hel, Puck, Gdynia, Gdańsk, Sopot, Kąty Rybackie, Krynica Morska),

b) duże akweny śródlądowe do uprawiania sportów wodnych: żeglarstwa i innych (m.in. jeziora: Raduńskie, Gowidlińskie, Mausz); nurkowania (jeziora: Raduńskie, Wdzydze),

c) wysokie odcinki wybrzeża do rozwoju wyczynowej turystyki specjalistycznej: lotniarstwa i paralotniarstwa (klify nadmorskie: Mechelinki, Chłapowo),

d) ukształtowania terenu i warunków klimatycznych do rozwoju sportów zimowych: narciarstwa biegowego (rozległe obszary Pojezierza Kaszubskiego, Lasy Oliwsko-Darżlubskie); narciarstwa zjazdowego (Łysa Góra w Sopocie, szczyt Wieżycy, Przywidz, Sulęczyno, Stężyca),

e) sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków kajakowych (m.in.: Łeba, Reda, Motława, Nogat, Radunia, Szkarpawa, Wielka Święta – Tuga, Wisła),

f) sieci hydrograficznej do rozwoju szlaków żeglarskich: drogi śródlądowe delty Wisły oraz Zalew Wiślany - MDW E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław,

g) zespoły leśne do rozwoju turystyki rowerowej, konnej, *nordic walking* (Lasy Mirachowskie, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, Lasy Oliwsko-Darżlubskie);

4) turystyki zdrowotnej (sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej oraz *spa&wellness*) – wykorzystującej lecznicze i relaksacyjne właściwości zasobów przyrodniczych:

a) geologicznych (wód mineralnych, termalnych i borowin): istniejące uzdrowiska (Sopot) oraz potencjalne (np. Krynica Morska),

b) klimatu nadmorskiego: Jantar (gm. Stegna), Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna), Stegna oraz Krynica Morska.

Baza noclegowa

77. Największa liczba całorocznych miejsc noclegowych znajduje się w Gdańsku oraz Sopocie[56]. Warto jednak zauważyć, że w tzw. sezonie wysokim rozkład miejsc noclegowych ze względu na funkcjonowanie obiektów o charakterze sezonowym jest zupełnie inny. Najwięcej miejsc noclegowych znajduje się wtedy we Władysławowie[57], a w całym pasie nadmorskim liczba miejsc sezonowych wielokrotnie przewyższa liczbę całorocznych miejsc noclegowych. Wynika to z faktu, że główną atrakcją turystyczną tej części OM jest morze. Istotną rolę pełnią tu gospodarstwa agroturystyczne i prywatne kwatery. Pomimo wartości turystycznych i kulturowych rejonu kaszubsko-kociewskiego oraz terenu Żuław Wiślanych, znajduje się tam niewielkie, słabo rozwinięte zaplecze noclegowe.

Wyzwania

78. W centralnej części Pojezierza Kaszubskiego (powiat kartuski) - na obszarach cennych przyrodniczo, kulturowo i krajobrazowo - zlokalizowane są liczne kompleksy domów przeznaczonych na pobyty weekendowe i urlopowe, domów letniskowych stanowiących własność mieszkańców miast. Stopień antropopresji na niektórych z tych obszarów obniża ich atrakcyjność, a wręcz zagraża zachowaniu walorów i zrównoważonemu rozwojowi. Wyzwaniem dla polityki przestrzennej wobec terenów intensywnie wykorzystywanych turystycznie i rekreacyjnie jest określenie zasad zagospodarowania przestrzennego w zakresie ochrony i zrównoważonego wykorzystania walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych.

4.6. Powiązania transportowe i infrastrukturalne

Funkcjonowanie transportu

79. Obecny poziom dostępności zewnętrznej i wewnętrznej OM skutkuje ograniczeniami tempa oraz dysproporcjami rozwoju, ze względu na dezintegrację metropolitalnego rynku pracy. Ma też wpływ na ograniczone wykorzystanie portów oraz sezonowość turystyki (zmniejszając szanse na turystykę weekendową). Jest źródłem kolejnego kluczowego problemu, jakim jest niski stopień internacjonalizacji. Przyczyny słabej dostępności, na które można oddziaływać, to: nieskoordynowanie transportu publicznego, wynikające ze słabej współpracy, rozproszenie zarządzania i systemu finansowania, dekapitalizacja infrastruktury transportowej warunkowana dostępnością środków finansowych, brak

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

[57] 13.034 miejsca noclegowe z sezonowymi.

spójnej strategii i siły przetargowej w ubieganiu się o środki zewnętrzne. Przyczyną słabej dostępności są też formy zarządzania transportem publicznym, niedostosowane do specyfiki obsługi obszarów metropolitalnych.

80. Zewnętrzna dostępność rdzenia OM, pomimo wybudowania autostrady A1 na odcinku Gdańsk – Łódź oraz modernizacji linii kolejowej nr 9 (Gdynia - Warszawa) pozostaje nadal na poziomie poniżej średniej krajowej, co ma wpływ na konkurencyjność i pozycję regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym i turystycznym. Wskaźniki dostępności ulegają pogorszeniu w miarę przemieszczania się na północ oraz na zachód (w obrębie OM). W tym aspekcie niezbędne są dalsze usprawnienia powiązań drogowych (S6, S7) i kolejowych (linie nr 131 i 202) z innymi metropoliami (Warszawa, Poznań, Wrocław, Szczecin) oraz modernizacja infrastruktury dostępowej do portów morskich (w tym linii kolejowej nr 201 Gdynia Port - Bydgoszcz - Nowa Wieś Wielka). O dobrej dostępności międzynarodowej decydują dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni, o rosnących przeładunkach, oraz rozbudowywany Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy.

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

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

2) położenie wewnątrz struktur miejskich portów morskich i powiązanych z nimi terenów przemysłowo-usługowych oraz prognozy silnego wzrostu obrotów przeładunkowych wymagają budowy kapitałochłonnej infrastruktury dostępowej i rozwiniętego zaplecza logistycznego i organizacyjnego;

3) wzrost turystycznego i rekreacyjnego zainteresowania obszarami Pobrzeża Morza Bałtyckiego i Pojezierza Kaszubskiego wymagają sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego, a przede wszystkim zdecydowania o formie tej obsługi poszukując konsensusu pomiędzy zachowaniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych a korzyściami gospodarczymi.

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

1) sieć drogowa w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana, niemniej jednak dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy między innymi o takie elementy, jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT);

2) sieć kolejowa i jej stan rzutuje na zbyt mały udział podróży odbywanych tym środkiem transportu w OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) przyczyni się do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób w OM. W ruchu towarowym problemem jest ograniczona możliwość obsługi portów morskich transportem kolejowym;

3) istnieje konieczność poprawy dostępu drogowego i kolejowego do terminali portowych w portach morskich w Gdyni i Gdańsku z zachowaniem wymagań sieci TEN-T;

4) podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego lądowego w OM są:

a) brak właściwej struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej, zgodności pomiędzy nominalnymi i rzeczywistymi klasami dróg, brak regulacji dostępności,

b) niski poziom integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w OM, słabe tempo rozwoju węzłów przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,

c) słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem a pozostałymi gminami OM, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,

d) stan techniczny linii kolejowych i taboru obsługujących przewozy regionalne i miejskie,

e) brak wspólnych działań w OM, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,

f) niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),

g) dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

83. Inwestycje infrastrukturalne podejmowane w ostatnich latach na terenie OM koncentrowały się w jego części południowej i poprawiły dostępność Trasy Średnicowej Trójmiasta[58]. W dalszym ciągu jest ona niewystarczająca, zwłaszcza w części północnej i zachodniej, z uwagi na bardzo silne procesy suburbanizacyjne i dojeżdżających z tej strefy do pracy do Trójmiasta.

84. W dalszym ciągu problemem Trójmiasta jest zatłoczenie Trasy Średnicowej i odcinków dojazdowych do tej Trasy. Wynika to z braku kompleksowych działań wspólnie podejmowanych przez miasta aglomeracji, w zakresie m.in.:

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

Trójmiejski Węzeł Kolejowy

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

1) nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny) - w całości dwutorowa, zelektryfikowana z odcinkiem 3- torowym (Pruszcz Gdański – Pszczółki)[59] i 4-torowym (Pszczółki – Tczew); na odcinku Gdańsk Główny - Tczew linia jest znacznie obciążona zarówno ruchem pociągów pasażerskich, jak i towarowych;
2) nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port) - na większości przebiegu jednotorowa niezelektryfikowana z odcinkami dwutorowymi zelektryfikowanymi (Gdynia Port – Gdynia Główna i Nowa Wieś Wielka – Maksymilianowo) i odcinkiem dwutorowym niezelektryfikowanym (Gdynia Główna – Gdańsk Osowa); linia ta stanowi trasę alternatywną dla ciągu linii nr 9 i nr 131 (Gdynia – Gdańsk – Tczew –Maksymilianowo/Bydgoszcz), zarówno w ruchu towarowym, jak i pasażerskim;
3) nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), w całości zelektryfikowana, jednotorowa, z odcinkami dwutorowymi (Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia i Rumia – Wejherowo); na odcinku Gdańsk Główny – Rumia równolegle do linii nr 202 przebiega linia nr 250 (zarządzana przez PKP SKM Trójmiasto), co pozwala na odseparowanie ruchu aglomeracyjnego (po linii nr 202 kursują jednak na tym odcinku inne pociągi pasażerskie: regionalne i dalekobieżne); brak przedłużenia linii nr 250 do Wejherowa powoduje szczególne ograniczenia w prowadzeniu ruchu towarowego i pasażerskiego aglomeracyjnego i dalekobieżnego;
4) nr 226 (Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański) w perspektywie prognozowanych przeładunków w Porcie w Gdańsku.

Na ww. liniach zrealizowanych zostało w ostatnich latach (bądź realizowane są obecnie) szereg inwestycji, mające na celu podniesienie ich przepustowości, jednak w żadnym razie nie rozwiązują całkowicie problemu. Sytuacja może ulec pogorszeniu z uwagi na prognozowany wzrost przeładunków w portach i zwiększenie intensywności kursowania pociągów regionalnych[60], o intensywności ruchu zgodnej z *Planem transportowym dla województwa pomorskiego* (w tym pociągi na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej). Z tego względu w przyszłości istnieje realne zagrożenie braku możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów wewnątrz aglomeracji, a także sprawnej obsługi portów.

86. Zrealizowana linia Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) oraz modernizacja przystanków, systemu sterowania i taboru SKM ściśle wpisują się w politykę rozwoju sieci kolejowej do obsługi przewozów aglomeracyjnych, uważanych za najszybciej rozwijający się segment kolejowych przewozów pasażerskich[61]. Pogłębiający się proces suburbanizacji wokół

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

[59] Licząc wespół z jednotorową linią kolejową nr 260 Zajączkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański.

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

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

Trójmiasta oraz wzrost wskaźnika motoryzacji wskazują, że rozwój PKM i modernizacja innych linii kolejowych (np. linii nr 229 na odcinku Pruszcz Gdański – Glińcz) oraz węzłów integrujących transport kolejowy z lokalnym transportem autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym, może być sposobem łagodzenia problemów związanych z deficytem przepustowości układu drogowego.

Potrzeby i wyzwania systemów transportowych

87. W wyniku realizacji kolejnych inwestycji w okresie programowania 2014–2020 należy spodziewać się poprawy dostępności drogowej (szczególnie na obszarach wokół węzłów drogowych mogących potencjalnie pełnić role tzw. węzłów integracyjnych) wzdłuż planowanej drogi ekspresowej S6 (Trasy Kaszubskiej), Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta. Realizacja nowych inwestycji drogowych (obwodnica metropolitalna, droga S6) wyraźnie poprawi dostępność zachodniej części obszaru, nie mając praktycznie wpływu na poziom dostępności na północy. Powstające inwestycje nie rozwiążą też problemu „wąskich gardeł" po wschodniej stronie Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, przede wszystkim na wjazdach do Sopotu i Gdyni.
88. Port Lotniczy w Gdańsku im. L. Wałęsy należy do największych portów lotniczych w kraju. Obsługuje połączenia z kilkudziesięcioma miastami w krajach europejskich i z głównymi portami lotniczymi w kraju. Pomimo szeregu strategicznych inwestycji, wymaga dalszego inwestowania w celu skutecznego konkurowania na rynku europejskim. Dostępność lądowa Portu Lotniczego Gdańsk poprawiła się w ostatnich latach wskutek budowy/przebudowy krajowej infrastruktury drogowej (A1 i S7) oraz przebudowy bezpośredniego połączenia do lotniska (ul. Nowa Słowackiego). Walorem jest dobra dostępność do drogi ekspresowej S6, zapewniającej szybkie połączenia z drogą ekspresową S7 i autostradą A1. Cały obszar metropolitalny znajduje się w zasięgu 60-minutowego dojazdu samochodem. Poprawa dostępności Portu transportem zbiorowym nastąpiła po oddaniu do eksploatacji linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Istotnym zadaniem jest skomunikowanie drogowe lotniska z planowaną Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta w węźle Miszewo.
89. Inne lotniska i lądowiska nie odgrywają obecnie istotnej roli w systemie transportowym obszaru i jego powiązań zewnętrznych. W przyszłości znaczenie dla obsługi lotnictwa ogólnego, a następnie komercyjnego może mieć wybudowany terminal Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo. Lotnisko w Pruszczu Gdańskim, z uwagi na bliskie położenie względem zabudowy predysponowane jest jedynie dla obsługi lotnictwa ogólnego.
90. W latach 2010–2014 przeładunki w Porcie Gdańsk i Porcie Gdynia wzrosły z 41,9 do 51,7 mln ton w skali roku, a w przeładunkach kontenerowych z 0,99 do 2,06 mln TEU (wzrost o ponad 100%). Oba porty zajmują drugie miejsce (po St. Petersburgu) na Bałtyku w ilości przeładowywanych kontenerów. Pozytywnie kształtują się prognozy przeładunków portowych, zwłaszcza w odniesieniu do ładunków drobnicowych, skonteneryzowanych. Szacuje się, iż obroty kontenerowe trójmiejskich terminali w roku 2025 będą wynosić ok. 5 mln TEU.
91. Obsługa prognozowanych przeładunków w portach wymagać będzie poprawy przepustowości dróg i linii kolejowych obsługujących porty. Oddany do użytkowania w 2016 roku tunel drogowy pod Martwą Wisłą poprawi dostęp do portu wewnętrznego w Porcie Gdańsk. Niezbędne będzie podniesienie kategorii i przebudowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, modernizacja i rozbudowa linii kolejowych na odcinkach bezpośrednio obsługujących oba porty oraz rozważenie wykorzystania dróg wodnych śródlądowych do obsługi portów. Kluczowymi inwestycjami dla utrzymania pozycji rynkowej i zwiększania przewagi konkurencyjnej portów będzie miała dalsza rozbudowa zaplecza logistycznego portów, tj. Pomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie Północnym, terminalu kontenerowego DCT2 oraz Centrum Logistycznego w zachodniej części portu w Gdyni, Portu Gdańsk na nowo zalądowionych terenach.
92. Na sytuację transportową obszaru ogromny wpływ ma intensywny, bezprecedensowy rozwój portów morskich, w tym przede wszystkim rozbudowa terminali kontenerowych. Dalszy rozwój portów morskich zwiększy przewozy towarowe. Jednocześnie ukończone modernizacje na liniach kolejowych nr 9, nr 131 i nr 201 będą skutkowały wzrostem ruchu pasażerskiego. Wystąpi konkurencja o infrastrukturę torową z komunikacją pasażerską dalekobieżną (Pendolino). Przewiduje się ponadto rozwój przewozów aglomeracyjnych. Tym samym wysoce prawdopodobny jest konflikt w dostępie do ograniczonej podaży torów między przewoźnikami towarowymi a pasażerskimi.
93. Nadal zbyt mały - w porównaniu do innych, dużych portów w krajach UE - jest udział przewozów intermodalnych związanych z portami. Porty morskie nie funkcjonują w sposób zintegrowany, brak jest w tej kwestii wspólnych kierunków działań strategicznych, co pozwoliłoby na racjonalne podejście do dalszego rozwoju infrastruktury dostępowej. W strategiach portowych brak wskazania roli planowanej budowy „suchego portu" w Zajączkowie Tczewskim w obsłudze ładunków portowych.

94. W fazie ocen technicznych i środowiskowych znajduje się projekt budowy kanału przez Mierzeję Wiślaną. Wynik tych ocen będzie przesądzał o realizacji tego projektu i poprawie warunków żeglugi pomiędzy Portem Elbląg i portami Zalewu Wiślanego, a wodami Zatoki Gdańskiej. Otwartym pozostaje problem kosztów utrzymania toru wodnego przez Zalew Wiślany po jego uruchomieniu.

95. Na infrastrukturę śródlądowych dróg wodnych w OM składają się:

    1) Droga Wodna Wisły:

        a) od Torunia (ujście rz. Tążyna km 718) do Portu Tczew (km 910) pozostaje normatywnie w klasie II drogi wodnej o znaczeniu regionalnym; jednakże gwarancja wymaganej dla tej klasy głębokości tranzytowej (1,8 m) wynosi praktycznie do 10% całego okresu nawigacyjnego; duża część ostróg jest zniszczona i nie spełnia swej funkcji regulacji nurtu; w korycie występują również przemieszczające się łachy piaszczyste,

        b) od Tczewa (km 910) do ujścia do Zatoki Gdańskiej pozostaje w klasie III drogi wodnej o znaczeniu regionalnym; droga ta nie spełnia parametrów drogi wodnej klasy III w odniesieniu do głębokości tranzytowej, a część budowli regulacyjnych na tym odcinku rzeki ze względu na zniszczenia nie pełni swych funkcji;

    2) Droga Wodna Nogatu na całej swej długości (62 km) zaliczana jest do klasy II śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym; występujące w rzece głębokości tranzytowe są mniejsze od wymaganych dla klasy II i wynoszą na odcinku skanalizowanym około 1,6 m, natomiast na pozostałym odcinku ok. 1,4 m; pozostałe parametry drogi wodnej są zgodne z wymaganiami określonymi dla klasy II drogi wodnej;

    3) Martwa Wisła (11,5 km) rozciąga się od rzeki Wisły w Przegalinie do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi (Wisła-Górki Wschodnie); jest zakwalifikowana do klasy drogi wodnej Vb; występujące w rzece głębokości tranzytowe z reguły spełniają wymagania dla tej klasy; na Martwej Wiśle, w km 0,55, zlokalizowana jest śluza Południowa w Przegalinie; szerokość śluzy, wynosząca 11,89 m jest mniejsza od wymaganej dla tej klasy drogi wodnej (12,0 m).

96. Transport wodny śródlądowy praktycznie nie istnieje. Do 2030 r. potencjalny popyt na przewozy transportem wodnym może zwiększyć się nawet kilkakrotnie zakładając, że infrastruktura dróg śródlądowych będzie w ciągu najbliższych kilkunastu lat systematycznie modernizowana. Planowane inwestycje na rzekach w Niemczech powinny wpłynąć na szybsze tempo zmian potrzeb przewozów na połączeniu Odra - Wisła - Zalew Wiślany, jednakże wzrost ten będzie znacznie niższy niż na rzece Odrze, przede wszystkim ze względu na skalę wymaganych inwestycji na tym odcinku[62]. Istotnym uwarunkowaniem transportowym Wisły są także powtarzające się w ciągu ostatnich lat bardzo niskie stany poziomu wody w rzece. W tym zakresie niezbędne są przesądzenia co do działań związanych z hydroenergetycznym wykorzystaniem potencjału Wisły poprzez budowę kaskady.

97. Podejmowane są działania związane z tworzeniem warunków prawnych (np. podpisanie konwencji o śródlądowych drogach wodnych AGN) i strategicznych (projekt *Strategii rozwój dróg wodnych w Polsce do 2020 roku z perspektywą do roku 2030*) do rozwoju funkcji transportowych dróg wodnych E-40 i E-70.

98. Pomimo korzystnego nadwodnego położenia (Zatoka Gdańska, delta Wisły), infrastruktura wodna nie jest wykorzystywana w wewnętrznym transporcie pasażerskim i towarowym (z wyjątkiem sezonowej obsługi ruchu turystycznego). Brak jest innowacyjnych inwestycji i projektów usprawniających dostępność portów morskich na styku miasto-port. Wyzwaniem jest uruchomienie sezonowej, regularnej komunikacji pasażerskiej Trójmiasta z portami Półwyspu Helskiego, co wymagać będzie działań inwestycyjnych.

99. Reasumując, zidentyfikowano pięć podstawowych problemów. Są to:

    1) krytyczne „wąskie gardło" drogowe w części północnej Trójmiasta na obszarze miast Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa oraz „wąskie gardła" na dojazdach do Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta;

    2) niewystarczająco szybkie połączenia drogowe i kolejowe Trójmiasta z innymi metropoliami;

    3) słaba dostępność komunikacyjna obszarów położonych na zachód od obwodnicy Trójmiasta;

    4) niewystarczająca integracja planowania i organizacji transportu publicznego w OM;

    5) zagrożenie obsługi portów morskich w wyniku ograniczonej przepustowości sieci kolejowej.

Obsługa jednostek osadniczych przez publiczny transport zbiorowy

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

100. Na obszarze objętym *Planem* istnieje duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie zbiorowym (transport autobusowy miejski i regionalny, kolej miejska i regionalna, trolejbusowy, tramwajowy). Brakuje pełnej integracji organizacji systemów transportu publicznego na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym. W efekcie ma miejsce niekorzystny trend spadku udziału transportu publicznego w przewozach ogółem. Przyczyny spadku są złożone i, obok braków organizacyjnych, obejmują m.in. wzrost poziomu motoryzacji, wzrost dostępności transportem indywidualnym oraz brak uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego w ruchu.

101. Z ogólnej liczby 731 miejscowości, w tym 22 miast, w 2014 r. aż 102 nie było obsługiwanych przez transport publiczny. W większości były to małe miejscowości wiejskie liczące średnio 200 mieszkańców, położone w wielu wypadkach poza systemem dróg krajowych i wojewódzkich. Łącznie liczba mieszkańców tych miejscowości wyniosła 45,7 tys. osób.

102. Powiązania komunikacyjne wewnątrz obszaru pomiędzy poszczególnymi miejscowościami a Gdańskiem są w pewnej mierze wskaźnikiem jego spójności terytorialnej. W tym zakresie odnotować należy:

1) możliwość bezpośredniego dojazdu do Gdańska z 731 badanych miejscowości posiadały 243 miejscowości, wśród nich były wszystkie miasta powiatowe i większość miejscowości powiatów gdańskiego i kartuskiego; to samo odnosi się do miejscowości wzdłuż linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia – Lębork;
2) ogółem 73,4% mieszkańców obszaru mieszkających poza Gdańskiem ma do niego bezpośrednie połączenie.

Nie należy zapominać, że występuje zmienność liczby połączeń tak w ciągu tygodnia, jak i w ciągu roku, związana z letnim sezonem turystycznym. W miesiącach wakacyjnych miejscowości nadmorskie są znacznie lepiej powiązane z Gdańskiem niż w miesiącach poza sezonem.

103. Brak połączeń bezpośrednich nie oznacza braku dostępności. Możliwe jest dotarcie do Gdańska z przesiadką. Słaba dostępność lub brak synchronizacji rozkładów jazdy przekłada się na bardzo długie czasy dojazdu, gdzie czas oczekiwania na połączenie może być równie długi, jak sam czas dojazdu do Gdańska. Dojazd do Gdańska z peryferyjnie położonych miejscowości obszaru może wynosić nawet powyżej 1,5 godziny w jedną stronę (gminy Cewice, Choczewo, Gniew, Krokowa, Linia, Morzeszczyn, Nowa Wieś Lęborska, Sierakowice, Sulęczyno, Stare Pole, Stężyca), dotyczy około 215,2 tys. mieszkańców OM.

104. W obszarze metropolitalnym jest 106 miejscowości (położonych przede wszystkim w gminach Choczewo, Łęczyce, Gniewino, Linia, Somonino, Szemud, Morzeszczyn, Przywidz, Krokowa, Stężyca, Sulęczyno, Sierakowice) zamieszkałych przez 549,1 tys. mieszkańców, którzy nie posiadają w ciągu doby żadnego połączenia transportem zbiorowym do swojego miasta powiatowego. Im dalej od Trójmiasta i głównych szlaków komunikacyjnych (szczególnie linii kolejowych Słupsk - Gdynia i Gdańsk - Tczew), tym więcej takich słabo połączonych miejscowości.

105. Ogólnie najlepszą dostępnością cechują się podmiejskie wsie obsługiwane przez komunikację miejską (gminy obsługiwane w ramach MZKZG), lub prężnie działające prywatne firmy przewozowe miejscowości wokół Kartuz i Tczewa. Dobrą dostępnością cechują się również miejscowości położone wzdłuż głównych szlaków komunikacyjnych. Gminy o najlepszej dostępności to: Pszczółki, Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Wejherowo (gmina wiejska), Kolbudy, Kosakowo i Żukowo.

4.7. Systemy infrastrukturalne

Zaopatrzenie w wodę

106. Infrastruktura zaopatrzenia w wodę oraz odprowadzania i oczyszczania ścieków eksploatowana jest przez przedsiębiorstwa publiczne z całkowitym lub większościowym udziałem gmin. Największym dysponentem infrastruktury wodno-kanalizacyjnej są:

1) Gdańska Infrastruktura Wodno-Kanalizacyjna Sp. z o.o. w Gdańsku;
2) Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni Komunalnego Związku Gmin *Dolina Redy i Chylonki*;
3) Centralny Wodociąg Żuławski Sp. z o.o. w Nowym Dworze Gdańskim.

107. W 2013 r. odsetek ludności korzystającej z wodociągu w poszczególnych gminach różnił się i wynosił od 66,1% w gminie Wicko do 99,6% w Jastarni. Na terenie 23 jednostek odsetek ludności korzystającej z wodociągów był mniejszy niż 90%. Na podstawie tych danych należy stwierdzić, że największe zapotrzebowanie na rozwój sieci wodociągowej występuje w gminach: Wicko, Gniew (obszar wiejski), Lichnowy, Łęczyce, Wejherowo (gm.), Choczewo, Morzeszczyn, Sulęczyno, Cewice, Pelplin (obszar wiejski), Trąbki Wielkie, Cedry Wielkie, Przywidz, Subkowy, Szemud, Żukowo (obszar wiejski), Nowa Wieś Lęborska, Kartuzy (obszar wiejski), Suchy Dąb, Krokowa, Gniewino, Przodkowo, Sierakowice.

108. W OM funkcjonuje 6 ponadlokalnych systemów zaopatrzenia w wodę:

1) gdański – obsługujący Gdańsk, Pruszcz Gdański i część gminy Pruszcz Gdański;
2) gdyński – obejmujący miasta: Gdynię, Rumię, Redę, Wejherowo oraz część gmin wiejskich: Wejherowo, Kosakowo i Puck;
3) Centralny Wodociąg Żuławski – obejmujący gminy: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole;
4) nadmorski – obejmujący rejon Władysławowa oraz gminę Jastarnia;
5) lęborski – obejmujący Lębork i gminę Nowa Wieś Lęborska;
6) łebski – obejmujący Łebę i gminę Wicko.

109. Największy obszarowo Centralny Wodociąg Żuławski (CWŻ) zaopatruje w wodę 8 gmin w obszarze województwa pomorskiego (Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Ostaszewo, Lichnowy, Stegna, Sztutowo, Malbork, Stare Pole) i 2 gminy w obszarze województwa warmińsko-mazurskiego (Gronowo Elbląskie, Elbląg), zamieszkałych przez około 65 tys. osób. W wodociągu występują wysokie (sięgające do 30%) straty wody, spowodowane złym stanem technicznym infrastruktury (sieci wodociągowej i stacji uzdatniania w Ząbrowie). Niezbędna jest więc kontynuacja prac związanych z jego przebudową.

110. W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla 15 ujęć wody na terenie OM dyrektor RZGW w Gdańsku ustanowił strefy ochrony pośredniej. Należą do nich: *Bitwy pod Płowcami* (m. Sopocie), *Osowa* (Chwaszczyno, gm. Żukowo), *Dolina Radości* (m. Gdańsk), *Straszyn* (Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo), *Pręgowo* (gm. Kolbudy), *Czarny Dwór i Zaspa* (m. Gdańsk), *Reda* (m. Reda, gm. Kosakowo), *Rumia* (m. Rumia, Gdynia, gm. Kosakowo), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia), *CWŻ Letniki* (gm. Stare Pole), *Nowe Sarnie Wzgórze* (m. Sopot). Na terenie stref ochronnych ujęć wody obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody wynikające z rozporządzeń ustanowionych przez właściwego dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej lub decyzji administracyjnej wydanej przez organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (starosta lub marszałek).

111. W celu zapewnienia odpowiedniej jakości wody ujmowanej do zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz zaopatrzenia zakładów wymagających wody wysokiej jakości, dla ujęć wody ustanowiono strefy ochronne – tereny ochrony bezpośredniej i tereny ochrony pośredniej stanowiące obszar, na których obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody. Strefy ochronne, obejmujące teren ochrony pośredniej ustanowił Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku dla 16 ujęć wody. Należą do nich ujęcia: *Bitwy pod Płowcami* (m. Sopocie), *Osowa* (Chwaszczyno, gm. Żukowo), *Dolina Radości* (m. Gdańsk), *Straszyn* (Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo), *Pręgowo* (gm. Kolbudy), *Czarny Dwór i Zaspa* (m. Gdańsk), *Reda* (Reda, Kazimierz, Mościckie Błota, powiat pucki i wejherowski), *Lipce* (m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański), *Cedron* (m. Wejherowo, gm. Wejherowo), *Południe* (m. Pruszcz Gdański), *Sieradzka* (m. Gdynia), *Wiczlino* (m. Gdynia), *Wielki Kack* (m. Gdynia), *Rumia* (Rumia, Kosakowo, m. Gdynia), *Letniki* (Janówka, Kaczynos i Ząbrowo gm. Stare Pole), *Nowe Sarnie Wzgórze* (m. Sopot). Na terenie stref ochronnych ujęć wody obowiązują zakazy, nakazy i ograniczenia w zakresie użytkowania gruntów oraz korzystania z wody wynikające z rozporządzeń ustanowionych przez właściwego dyrektora regionalnego zarządu gospodarki wodnej lub decyzji administracyjnej wydanej przez organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego (starosta lub marszałek) - w przypadku stref ochronnych obejmujących wyłącznie teren ochrony bezpośredniej.

Odprowadzenie i oczyszczanie ścieków

112. W 2013 r. odsetek ludności korzystającej z kanalizacji zbiorczej w poszczególnych gminach wynosił od 7,2% w gminie Ostaszewo do 99,4% w Pruszczu Gdańskim. Na terenie 22 jednostek odsetek ludności korzystającej z kanalizacji nie przekraczał 50%. W tym zakresie największe problemy odnotowano także w gminach: Wejherowo (gm.), Żukowo (obszar wiejski), Malbork (gm.), Subkowy, Nowy Staw (obszar wiejski), Szemud, Nowy Dwór Gdański (obszar wiejski), Linia, Trąbki Wielkie, Gniew (obszar wiejski), Sulęczyno, Kartuzy (obszar wiejski), Luzino, Choczewo, Stężyca, Nowa Wieś Lęborska, Lichnowy, Suchy Dąb, Wicko, Sierakowice i Przywidz.

113. Dyrektywa 91/271/EWG z dnia 21 maja 1991 r., dotycząca oczyszczania ścieków komunalnych, zobowiązała państwa członkowskie Unii Europejskiej do wyposażenia aglomeracji powyżej 2.000 RLM w zbiorcze systemy kanalizacji i

oczyszczalnie ścieków. W celu wypełnienia zobowiązań został opracowany *Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych*, który zawiera wykaz aglomeracji powyżej 2.000 RLM oraz wykaz niezbędnych przedsięwzięć w zakresie budowy i modernizacji urządzeń kanalizacyjnych.

114. W obszarze funkcjonuje 9 ponadlokalnych systemów odbioru i oczyszczania ścieków:

1) gdyński obejmujący Gdynię, Rumię, Redę, z którego ścieki odprowadzane są do oczyszczalni *Dębogórze* w gminie Kosakowo;
2) gdański obejmujący: Gdańsk, Sopot, część m. Gdynia, miasto i gminę Pruszcz Gdański oraz Żukowo i gminę Kolbudy; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków: *Gdańsk Wschód*;
3) nadmorski obejmujący gminę Puck i miasto Puck oraz gminę Władysławowo; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków *Swarzewo*;
4) oczyszczalnia w Lęborku, obejmująca zasięgiem miasto Lębork, gminę Cewice oraz fragment gminy Nowa Wieś Lęborska;
5) oczyszczalnia w Łebie, przyjmująca ścieki z Łeby i części gminy Wicko;
6) oczyszczalnia Kałdowo w Malborku, obejmująca Malbork oraz fragmenty gmin Malbork, Lichnowy i Nowy Staw;
7) oczyszczalnia w Somoninie, przyjmująca ścieki z gminy Somonino oraz części gminy Kartuzy;
8) oczyszczalnia w Tczewie, przyjmująca ścieki z Tczewa i części gminy Tczew;
9) oczyszczalnia ścieków *Mierzeja* w Stegnie, obejmująca gminy Stegna i Sztutowo.

115. W granicach obszaru znajduje się 56 oczyszczalni ścieków obsługujących lub przewidzianych (w ciągu najbliższych lat) do obsługi miejscowości lub części miejscowości:

aglomeracja ściekowa	oczyszczalnia ścieków i przepustowość maksymalna	obsługiwane miejscowości
Cedry Wielkie	Cedry Wielkie (1.392 m³/d)	▪ gmina Cedry Wielkie: Błotnik, Cedry Małe, Cedry Wielkie, Długie Pole, Giemlice, Leszkowy, Stanisławowo, Trutnowy (część) i Wocławy,
Cedry Wielkie	Koszwały (54,6 m³/d) do likwidacji	▪ gmina Cedry Wielkie: Koszwały i Miłociny,
Cedry Wielkie	Trutnowy (33,6 m³/d) do likwidacji	▪ gmina Cedry Wielkie: Trutnowy (część),
Lębork	Lębork (10.167 m³/d)	▪ gmina Cewice: Bukowina, Cewice, Kamieniec, Łebunia, Malczyce, Maszewo Lęborskie, Oskowo, Osowo Lęborskie, Osowiec, Siemirowice, ▪ miasto Lębork, ▪ gmina Nowa Wieś Lęborska: Garczegorze, Kębłowo Nowowiejskie, Łowcze, Leśnice, Dziechlino, Piaskowa, Pogorzelice, Małoszyce, Rybki, Lubowidz, Jamy, Ługi, Mosty, Nowa Wieś Lęborska,
Chmielno	Kożyczkowo (2.100 m³/d)	▪ gmina Chmielno: Chmielno, Cieszenie, Garcz, Kożyczkowo, Miechucino, Reskowo i Zawory,
Choczewo	Choczewo (720 m³/d)	▪ gmina Choczewo: Choczewo, Kurowo, Lublewko, Lublewo Lęborskie, Przebendowo, Zwartowo, Zwartówko i Żelazno,
Gdańsk	Gdańsk Wschód (120.000 m³/d)	▪ miasto Gdańsk, ▪ miasto Gdynia: ulice Łosia, Jelenia i Sarnia w dzielnicy Wielki Kack i zabudowę ulicy Bernadowskiej w dzielnicy Orłowo, ▪ gmina Kolbudy: Babidół, Bąkowo (osada), Bąkowo (osada leśna), Bielkowo, Bielkówko, Buszkowy, Czapielsk, Dolinka, Jankowo Gdańskie, Kolbudy, Kowale, Lisewiec, Lublewo Gdańskie, Łapino, Miechucińskie Chrusty, Ostróżki, Otomin, Pręgowo, Sąsieczno, Zagrodno i Żmijewo, ▪ miasto Pruszcz Gdański, ▪ gmina Pruszcz Gdański: Arciszewo, Borkowo, Cieplewo, Goszyn, Jagatowo, Juszkowo, Łęgowo, Przejazdowo, Rekcin, Rotmanka, Rusocin, Straszyn, Wiślinka, Wojanowo, Żuława i Żukczyn, ▪ miasto Sopot, ▪ gmina Szemud: Bojano, Dobrzewino, Karczemki i Koleczkowo, ▪ gmina Żukowo: Chwaszczyno, Żukowo, Banino (część wsi), Leźno, Borkowo,
Gdynia	Dębogórze (135.000 m³/d)	▪ miasto Gdynia, ▪ gmina Kosakowo: Dębogórze, Kazimierz, Kosakowo, Mechelinki, Mosty, Pierwoszyno, Pogórze, Rewa i Suchy Dwór, ▪ gmina Puck: Połchowo, Rekowo Górne, Sławutówko i Widlino, ▪ miasto Reda, ▪ miasto Rumia, ▪ miasto Wejherowo, ▪ gmina Wejherowo: Bolszewo, Gościcino i Łężyce, ▪ gmina Szemud,

Gniew	Gniew (3.000 m³/d)	▪ gmina gniew: Gniew, Ciepłe, Gogolewo, Nicponia, Cierzpice, Kursztyn, Brody Pomorskie, Tymawa i Szprudowo,
Gniewino	Gniewino (1.200 m³/d)	▪ gmina Gniewino: Gniewino, Lisewo, Strzebielinek, Czymanowo, Nadole, Toliszczek, Bychowo, Perlino, Jęczewo, Tadzino, Kostkowo, Chynowie,
Hel	Hel (3.600 m³/d)	▪ miasto Hel,
Jastarnia	Jurata (4.500 m³/d)	▪ miasto Jastarnia: Jastarnia, Jurata i Kuźnica, ▪ miasto Hel: fragment,
Kartuzy	Kartuzy (18.000 m³/d)	▪ miasto Kartuzy, oraz miejscowości w obszarze wiejskim gminy Kartuzy: Prokowo, Grzybno (część wsi), Kaliska, Dzierżążno, Mezowo, Borowo, Sitno,
	Dzierżążno	▪ gmina Kartuzy: Centrum Rehabilitacyjnego w Dzierżążnie
Somonino	Somonino (1.950 m³/d)	▪ gmina Kartuzy: Brodnica Dolna i Kiełpino,
Krokowa	Minkowice (850 m³/d) do likwidacji	▪ gmina Krokowa: Dąbrowa, Jeldzino, Lisewo, Połchówko, Sulicice (część wsi), Świecino, Krokowa, Minkowice, Goszczyno, Sławoszyno, Łętowice, Parszczyce, Karwieńskie Błoto Drugie, Karwieńskie Błoto Pierwsze, Sławoszynko,
Krokowa	Kłanino (491,3 m³/d)	▪ gmina Krokowa: Kłanino, Sulicice (cześć wsi),
Żarnowiec	Żarnowiec (922 m³/d)	▪ gmina Krokowa: Brzyno, Dębki, Górczyn, Karlikowo, Kartoszyno, Lubkowo, Lubocino, Odargowo, Prusewo, Słuchowo, Sobieńczyce, Tyłowo, Wierzchucino i Żarnowiec,
Żarnowiec	Białogóra (500 m³/d)	▪ gmina Krokowa: Białogóra,
Krynica Morska	Krynica Morska (3.150 m³/d)	▪ miasto Krynica Morska: Przebrno, Krynica Morska, Piaski,
Malbork	Kałdowo (22.000 m³/d)	▪ gmina Lichnowy: Lichnowy, Lichnówki, Boręty I, Lisewo, Dąbrowa i Parszewo, ▪ miasto Malbork, ▪ gmina Malbork: Tragamin, Gajewo II, Kościeleczki, Grobleno, Wielbark, ▪ gmina Nowy Staw: Nowy Staw, Martąg, Dębina, Trępnowy,
	Miłoradz (235 m³/d)	▪ gmina Lichnowy: Szymankowo, ▪ gmina Miłoradz: Miłoradz, Pogorzała Wieś, Stara Kościelnica, Gnojewo, Kończewice, Stara Wisła, Bystrze, Mątowy Wielkie,
Linia	Tłuczewo (500 m³/d)	▪ gmina Linia: Linia, Niepoczołowice, Strzepcz i Tłuczewo,
Luzino	Luzino (1.875 m³/d)	▪ gmina Luzino: Kębłowo, Luzino i Robakowo,
Łeba	Łeba (8.963 m³/d)	▪ miasto Łeba, ▪ gmina Wicko: Nowęcin i Żarnowska,
Łęczyce	Łęczyce (850 m³/d)	▪ gmina Łęczyce: Brzeźno Lęborskie, Godętowo, Kaczkowo, Kisewo, Łęczyce, Rozłazino, Jeżewo, Strzelęcino i Świetlino,
	Morzeszczyn (450 m³/d)	▪ gmina Morzeszczyn: Morzeszczyn, Dzierżążno, Borkowo, Nowa Cerkiew, Rzeżęcin,
	Majewo (61 m³/d)	▪ gmina Morzeszczyn: Majewo,
Nowy Dwór Gdański	Nowy Dwór Gdański (3.983 m³/d)	▪ gmina Nowy Dwór Gdański: Nowy Dwór Gdański (miasto), Jazowa, Jazowa Druga, Kmiecin, Rakowa, Rakowe Pole, Solnica i Wierciny,
	Lipinka (140 m³/d)	▪ gmina Nowy Staw: Lipinka,
	Ostaszewo (200 m³/d)	▪ gmina Ostaszewo: niewielka część m. Ostaszewo
Pelplin	Pelplin (2.200 m³/d)	▪ gmina Pelplin: Pelplin, Gręblin, Kulice, Małe Walichnowy, Rajkowy, Rożental, Rudno i Wielki Garc,
Przodkowo	Przodkowo (780 m³/d)	▪ gmina Przodkowo: Przodkowo, Pomieczyno, Barwik, Wilanowo, Smołdzino, Kobysewo, Hopy, Kczewo, Młynek, Tokary, Nowe Tokary, Załęże, Kłosowo, Kosowo, Hejtus, Czeczewo, Bursztynik, Warzenko, Otalżyno, Kawle Górne, Kawle Dolne
Przywidz	Przywidz (580 m³/d)	▪ gmina Przywidz: Przywidz, Pomlewo i Piekło Dolne
Pszczółki	Różynach (19 m³/d)	▪ gmina Pszczółki: Osiedle PGR Różyny
	Pszczółki (1.000 m³/d)	▪ gmina Pszczółki: Kleszczewko, Kolnik, Ostrowite, Pszczółki, Rębielcz, Różyny, Skowarcz, Ulkowy i Żelisławki,
Puck	Swarzewo (20.000 m³/d)	▪ gmina Puck: Swarzewo, Gnieżdżewo, Żelistrzewo, Mrzezino, Osłonino, Rzucewo, Błądzikowo, Kaczyno, Celbowo, Celbówko, Brudzewo, Sławutowo, Połczyno, Darżlubie, Zdrada, Mechowo, Leśniewo, Domatowo, Domatówko, Strzelno, Łebcz i Smolno, ▪ miasto Puck, ▪ gmina Władysławowo: Władysławowo, Chłapowo i Chałupy,
Krokowa	Kłanino (491,3 m³/d)	▪ gmina Puck: Radoszewo, Starzyno, Starzyński Dwór i Werblinia,
Władysławowo	Jastrzębia Góra (5.170 m³/d)	▪ gmina Puck: Mieroszyno, Czarny Młyn, Kaczyniec, ▪ gmina Władysławowo: Władysławowo, Chłapowo i Chałupy: Jastrzębia Góra, Karwia, Ostrowo, Tupadły, Rozewie,
Sierakowice	Sierakowice (9.672 m³/d)	▪ gmina Sierakowice: Bącka Huta, Bukowo, Gowidlino, Kamienica Królewska, Lemany, Łysniewo Sierakowickie, Migi, Mojusz, Mojuszewska Huta, Mrozy, Paczewo, Pałubice, Puzdrowo, Sierakowice, Sierakowska Huta, Szklana, Szopa, Tuchlino i Załakowo,
Somonino	Sławki (1.950 m³/d)	▪ gmina Somonino: Borcz, Egiertowo, Goręczyno, Hopowo, Kamela, Ostrzyce, Raty, Rybaki, Sławki, Somonino, Starkowa Huta i Wyczechowo,
Stare Pole	Stare Pole (300 m³/d)	▪ gmina Stare Pole: Kaczynos, Kaczynos-Kolonia, Kraszewo, Królewo, Krzyżanowo, Parwark, Stare Pole, Żąbrowo i Złotowo,
Stegna	Stegna (5.500 m³/d)	▪ gmina Stegna: Mikoszewo, Jantar, Przemysław, Drewnica, Żuławki, Junoszyno, Stegna,

Stężyca	Delowo (520 m³/d)	▪ gmina Stężyca: Borucino, Delowo, Dubowo, Gołubie, Kamienica Szlachecka, Klukowa Huta, Potuły, Sikorzyno, Stężyca, Szymbark, Zgorzałe i Żuromino, ▪ gmina Sztutowo: Kąty Rybackie, Skowronki, Łaszka, Grochowo Trzecie, Sztutowo,
Subkowy	Subkowy (225 m³/d)	▪ gmina Subkowy: Radostowo, Subkowy,
Subkowy	Gorzędziej (70 m³/d)	▪ gmina Subkowy: Gorzędziej,
Suchy Dąb	Suchy Dąb (215 m³/d)	▪ gmina Suchy Dąb: Grabina Zameczek, Krzywe Koło, Osice i Suchy Dąb,
Sierakowice	Sulęczyno (822 m³/d)	▪ gmina Sulęczyno: Borek Kamienny, Bukowa Góra, Kistowo, Kłodno, Mściszewice, Podjazdy, Sulęczyno, Węsiory i Żakowo,
	Szemud (300 m³/d)	▪ gmina Szemud: Szemud, Kamień (część),
	Kielno (220 m³/d)	▪ gmina Szemud: Kielno, Warzno, Rębiska,
Tczew	Tczew (20.000 m³/d)	▪ miasto Tczew, ▪ gmina Tczew: Rokitki, Lubiszewo, Stanisławie,
	Swarożyn (600 m³/d)	▪ gmina Tczew: Swarożyn, Zabagno (część),
	Turze (600 m³/d)	▪ gmina Tczew: Turze, Małżewo, Małżewko, Damaszka, Boroszewo, Wędkowy,
	Mały Miłobądz (12 m³/d)	• gmina Tczew: Mały Miłobądz,
Tczew	Szpęgawa (106 m³/d) do likwidacji	▪ gmina Tczew: Dąbrówka Tczewska, Stanisławie
Trąbki Wielkie	Trąbki Wielkie (205 m³/d)	▪ gmina Trąbki Wielkie: Czerniec, Czerniewo, Ełganowo, Trąbki Wielkie, Kaczki, Trąbki Małe,

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

Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych i roztopowych

117. Urządzenia do zorganizowanego odprowadzania wód opadowych i roztopowych (kolektory deszczowe, zbiorniki retencyjne i sporadycznie przepompownie) występują we wszystkich miastach, a także w centralnych obszarach większości wsi gminnych. Na terenach wiejskich są one (w wielu przypadkach) związane z układami drogowymi.

118. Stan funkcjonowania systemów odbioru wód opadowych i roztopowych szczególnie na terenach miejskich poprawia się. Jest to efekt wyposażania systemów w urządzenia do oczyszczania oraz zwiększenia retencyjności (przebudowy lub budowy zbiorników retencyjnych).

119. Na terenach silnie zurbanizowanych (np. w obszarze aglomeracji Trójmiasta, na terenie Redy, Rumi, Wejherowa) występuje coraz częściej problem zagospodarowania wód opadowych i roztopowych po deszczach nawalnych. Jest to nie tylko rezultat wzrostu częstotliwości ich pojawiania się, ale również znacznej utraty naturalnej retencji na tych terenach oraz niskiego poziomu wykorzystania indywidualnych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych. Z uwagi na prognozowane zmiany klimatyczne, nie można wykluczyć wystąpienia problemu z odprowadzeniem i zagospodarowaniem wód opadowych także na innych terenach o zwartej „miejskiej" zabudowie.

120. Na terenach pozbawionych sieci kanalizacji deszczowej, wody opadowe i roztopowe odprowadzane są indywidualnymi urządzeniami do ziemi, sporadycznie do wód powierzchniowych lub na własny nieutwardzony teren.

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

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

122. Poprawa funkcjonowania systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych wymaga ich rozbudowy i przebudowy w kierunku zatrzymania części lub całości wód w miejscu opadu, spowolnienia odpływu pozostałych wód do odbiornika lub ich wykorzystania w gospodarce komunalnej, przemyśle, gospodarstwach indywidualnych.

Gospodarka odpadami

123. Gospodarka odpadami komunalnymi na obszarze prowadzona jest w 6 regionach gospodarki odpadami, z których największy - *Szadółki* zamieszkuje ok. 598 tys. osób. Regiony gospodarki odpadami obsługiwane są przez 7 regionalnych instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych (RIPOK), w tym:

1) 5 RIPOK-ów zapewniających mechaniczno-biologiczne przetwarzanie zmieszanych odpadów komunalnych, przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów oraz składowanie odpadów powstających w procesie mechaniczno-biologicznego przetwarzania zmieszanych odpadów komunalnych oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych (RIPOK *Szadółki*, RIPOK *Eko Dolina*, RIPOK *Czarnówko*, RIPOK *Tczew* i RIPOK *Chlewnica*);
2) 2 RIPOK-i zapewniające przetwarzanie selektywnie zebranych odpadów zielonych i innych bioodpadów (RIPOK *Swarzewo*, RIPOK *Kommunalservice Vornkahl Polska*);
3) w jednym RIPOK-u wydzielono kwatery do unieszkodliwiania odpadów azbestowych: RIPOK *Szadółki*.

124. Gospodarka odpadami komunalnymi wymaga szeregu działań w celu m.in. dostosowania się do wymogów prawa polskiego oraz UE. Priorytetem jest ograniczenie ilości odpadów trafiających na składowisko, w tym zwiększenie ilości odpadów poddawanych odzyskowi oraz umożliwienie termicznego zagospodarowania tych odpadów, których już się nie da skierować do odzysku.

125. Budowa zakładu termicznego przekształcania odpadów z jednej strony przyczyni się do unieszkodliwiania odpadów komunalnych, z drugiej zaś pozwoli na produkcję dodatkowej energii cieplnej. W przypadku uruchomienia takiego zakładu w Gdańsku niezbędna będzie rozbudowa istniejących systemów ciepłowniczych, w celu rozprowadzenia wyprodukowanego ciepła do odbiorców.

126. Podstawą dalszych działań w zakresie rozwiązania problemów związanych ze zbieraniem oraz zagospodarowaniem odpadów komunalnych jest cyklicznie sporządzany *Plan gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego*. Wskazuje on pożądane miejsca instalacji do odzysku i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, zasięgi ich obsługi oraz ustala sposób postępowania z odpadami. W dokumencie tym określono potrzebną infrastrukturę wraz z mocami przerobowymi służącą gospodarowaniu odpadami komunalnymi i remontowo-budowlanymi wskazano m.in. na potrzebę budowy instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych, które nie nadają się do recyklingu, a posiadają wartość energetyczną, oraz konieczność zakończenia rekultywacji zamkniętych składowisk odpadów.

4.8. Energetyka

Zaopatrzenie w ciepło

127. Infrastruktura ciepłownicza charakteryzuje się dużym zagęszczeniem sieci i znaczną liczbą odbiorców w miastach na terenach silnie zurbanizowanych oraz praktycznie całkowitym jej brakiem na obszarach wiejskich i osiedlach zabudowy jednorodzinnej w małych i średnich miastach.

128. Dysponentami najdłuższej sieci są przedsiębiorstwa:

1) Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku: 660 km sieci przesyłowych, zaopatrujących w ciepło Gdańsk oraz Dolny Sopot;
2) Okręgowe Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej w Gdyni: 340,3 km sieci ciepłowniczych, zaopatrujących w ciepło Gdynię, Rumię, Wejherowo, północny Sopot, południową część gminy Kosakowo (Pogórze, Suchy Dwór); OPEC jest także dysponentem elektrociepłowni w Wejherowie oraz lokalnych kotłowni w Gdyni i Sopocie.

129. W granicach obszaru metropolitalnego systemy ciepłownicze funkcjonują w 15 gminach miejskich:

1) miasto Gdańsk, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 1.500 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 48% potrzeb cieplnych gminy; głównymi producenci ciepła są:
   a) Elektrociepłownia *EDF Wybrzeże S.A. nr 2* w Gdańsku (717,7 MW mocy zainstalowanej, ok. 51 MW rezerw mocy cieplnej),
   b) Elektrociepłownia *Matarnia* – planowane wyłączenie produkcji (10,65 MW mocy zainstalowanej, ok. 3,5 MW rezerw mocy cieplnej),
   c) kotłownia rejonowa *Zawiślańska* – przeznaczona do likwidacji (23,6 MW mocy zainstalowanej, ok. 4,5 MW rezerw mocy cieplnej),
   d) kotłownia rejonowa *Osowa* (10 MW mocy zainstalowanej, ok. 5,4 MW rezerw mocy cieplnej),

e) ciepłownia *UNIKOM* Przedsiębiorstwa Usług Energetycznych i Komunalnych Sp. z o.o. (25,7 MW mocy zainstalowanej, ok. 20 MW rezerwy mocy cieplnej);

2) miasto Gdynia, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 810 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 56% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest Elektrociepłownia *EDF Wybrzeże S.A. nr 3* w Gdyni (470 MW mocy zainstalowanej, ok. 100 MW rezerw mocy cieplnej);

3) gmina miejsko-wiejska Kartuzy, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 134 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 9% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska *SPEC-PEC* (17,45 MW mocy zainstalowanej, ok. 6,4 MW rezerw mocy cieplnej);

4) miasto Lębork, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 121 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 32% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia Miejskiego Przedsiębiorstwa Energetyki Cieplnej w Lęborku o mocy zainstalowanej 46,3 MW, ok. 9 MW rezerw mocy cieplnej oraz elektrociepłownia *MPEC Lębork* o mocy 5,4 MW;

5) miasto Malbork, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 132 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 42% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia *ECO Malbork Sp. z o.o.* o mocy zainstalowanej 51,2 MW, która nie ma rezerw mocy cieplnej;

6) miasto Nowy Dwór Gdański, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 44,5 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 13% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła są:

a) kotłownia miejska (5,8 MW mocy zainstalowanej, brak rezerw mocy cieplnej),

b) kotłownia lokalna (3 MW mocy zainstalowanej, ok. 0,8 MW rezerw mocy cieplnej);

7) miasto Nowy Staw, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 13,7 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 14% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy zainstalowanej 3,65 MW, ok. 1,85 MW rezerw mocy cieplnej);

8) głównymi producentami ciepła dla miasta Pruszcz Gdański są[63]:

a) 3 kotłownie miejskie o łącznej mocy zainstalowanej 9,53 MW,

b) lokalna kotłownia *Orchis Energia Sp. z o.o.* o mocy zainstalowanej 5,5 MW, mająca ok. 1,2 MW rezerw mocy cieplnej;

9) miasto Puck, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 30,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 20% potrzeb cieplnych miasta; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy 6,4 MW, ok. 0,5 MW rezerw mocy cieplnej; w razie wzrostu zapotrzebowania w rezerwie funkcjonuje także kotłownia miejska (o łącznej mocy 3,3 MW);

10) miasto Reda, w której zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 48,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 50% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest kotłownia miejska o mocy zainstalowanej 34,9 MW, posiadająca ok. 17 MW rezerw mocy cieplnej);

11) miasto Rumia, w której zapotrzebowania na moc cieplną wynosi 112,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 33% potrzeb cieplnych gminy; gmina zaopatrywana jest w energię cieplną z gdyńskiego systemu przesyłu ciepła zasilanego głównie z Elektrociepłowni *EDF Wybrzeże S.A. nr 3* w Gdyni (470 MW);

12) miasto Sopot, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 117,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 36,0% potrzeb cieplnych gminy; gmina zaopatrywana jest w energię cieplną:

a) północna część miasta (Brodwino) zasilana jest ciepłem z kotłowni OPEC (15,8 MW);

b) Sopot Dolny zasilany jest z miejskiej sieci ciepłowniczej GPEC (ok. 18,7 MW) ciepłociągiem DN 400, łączącym sieć Dolnego Sopotu z Gdańskiem, posiadającym rezerwy przesyłowe na poziomie ok. 50%.

13) miasto Tczew, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 157,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 35,0% potrzeb cieplnych gminy; głównymi producentami ciepła są:

a) ciepłownia w Rokitkach o mocy zainstalowanej 68 MW, ok. 17 MW rezerw mocy cieplnej,

b) kotłownia *Czyżykowo* o mocy zainstalowanej 8,1 MW, ok. 3,2 MW rezerw mocy cieplnej,

[63] Brak danych dla zapotrzebowania na moc cieplną w gminie miejskiej Pruszcz Gdański.

14) miasto Wejherowo, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 137,0 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 40,0% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest elektrociepłownia *Nanice* o mocy zainstalowanej 57,03 MW[64], ok. 2,7 MW rezerw mocy cieplnej;

15) miasto Władysławowo, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 47 MW; miejski system ciepłowniczy zaspokaja ok. 28,0% potrzeb cieplnych gminy; głównym producentem ciepła jest elektrociepłownia *Energobaltic Sp. z o.o.* o mocy zainstalowanej 17,7 MW, ok. 4,5 MW rezerw mocy cieplnej.

130. Do gmin nieposiadających miejskich systemów ciepłowniczych, w których lokalne systemy ciepłownicze odgrywają istotną rolę w zaopatrzeniu w ciepło mieszkańców należą:

1) Hel, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 20,0 MW;
2) Pelplin, w którym zapotrzebowanie na moc cieplną wynosi 29,76 MW.

131. Główne cechy systemu zaopatrzenia w ciepło to:

1) utrzymujący się w ogólnym bilansie nośników energii cieplnej wysoki udział węgla (ok. 65% w 2013 r.) wraz ze spalaniem tego paliwa w urządzeniach o niskiej sprawności, co jest jedną z głównych przyczyn tzw. „niskiej emisji";
2) niedostateczne wykorzystanie w systemach ciepłowniczych niskoemisyjnych nośników energii (gaz ziemny - 22% oraz OZE - 9%);
3) spadek zapotrzebowania na ciepło w scentralizowanych systemach ciepłowniczych, związany z termomodernizacją i eliminacją najbardziej energochłonnych technologii; działania te zwiększają istniejące rezerwy miejskiej sieci ciepłowniczej w zakresie produkcji i przesyłu ciepła;
4) duży udział indywidualnych źródeł ciepła w strukturze jego wytwarzania, co przekłada się na konieczność zwiększenia inwestycji związanych z rozwojem sieci, celem lepszego wykorzystania miejskich systemów ciepłowniczych;
5) wzrastająca sprawność wytwarzania energii cieplnej z 82% w 2002 r. do 83,6% w 2013 r.;
6) spadająca sprawność przesyłu z 85,7% w 2002 r. do 84,8% w 2013 r., wynikająca z niedostatecznej skali przeprowadzanych modernizacji sieci;
7) spadek wielkości emisji ze 116,6 ton/TJ CO2 w 2002 r. do 103,2 ton/TJ CO2 w 2013 r., będący wynikiem likwidacji szeregu lokalnych i osiedlowych kotłowni na rzecz lepszego wykorzystania kotłowni miejskich lub innych kotłowni zdalczynnych o znacznych niewykorzystanych mocach;
8) niski poziom wykorzystania potencjału energetycznego odpadów komunalnych (tzw. frakcji energetycznej).

Zaopatrzenie w energię elektryczną

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

1) elektrociepłownie: *EDF EC II* w Gdańsku (226 MW), *EDF EC III* w Gdyni (110 MW), *LOTOS* w Gdańsku (30 MW), *Energobaltic* we Władysławowie (11 MW), *Nanice* w Wejherowie (6,7 MW), *Matarnia* w Gdańsku (2,6 MW), *MPEC Lębork* (1,25 MW);
2) elektrownia szczytowo-pompowa *Żarnowiec* w Czymanowie o mocy 716 MW (w systemie pracy generatorowej);
3) 219 turbin wiatrowych o łącznej mocy ok. 415 MW;
4) 46 małych elektrowni wodnych o łącznej mocy zainstalowanej ok. 17,8 MW;
5) 2 biogazownie rolnicze (ok. 2 MW);
6) 2 farmy fotowoltaiczne (ok. 1,68 MW), w tym największa na granicy Gdańska i Przejazdowa o mocy 1,64 MW.

133. Na istniejącą sieć elektroenergetyczną składa się:

1) system przesyłowy:
   a) linii 400 kV: (Dunowo - Słupsk - Żarnowiec), (Gdańsk Błonia - Grudziądz Węgrowo), (Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki), (2 tory, Gdańsk Błonia - Żarnowiec), (4 tory, Żarnowiec - elektrownia Żarnowiec),

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

b) linii 220 kV: (Gdańsk I - Bydgoszcz Jasiniec), (Gdańsk I - Żydowo);

2) stacje transformatorowo-rozdzielcze:

a) 400/110 kV: Gdańsk Błonia, Gdańsk I, Żarnowiec;

3) system dystrybucyjny złożony z:

a) linii 110 kV będących własnością dwóch przedsiębiorstw - operatorów systemu dystrybucyjnego *Energa Operator*,

b) głównych punktów zasilania 110/15 kV.

134. W OM lokalnie występują zagrożenia w przesyle energii elektrycznej siecią dystrybucyjną 110 kV. Nie stwarzają one ryzyka pozbawienia zasilania odbiorców w energię elektryczną całego OM. Wystąpienie awarii systemowej może być efektem zdarzeń losowych. Zdarzenia awaryjne w samej sieci o charakterze awarii systemowej musiałyby mieć charakter wielomiejscowy i skumulowany. Najbardziej prawdopodobną przyczyną wystąpienia takiej awarii może być gwałtowne zachwianie bilansu energetycznego (równowagi pomiędzy podażą a popytem) - wypadnięcie znaczących stabilnych źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania odbiorców. Nie znaczy to jednak, że efektem musi być całkowity *blackout* systemu, lecz skutkować to może pewnymi ograniczeniami na określonym obszarze. Istotnymi elementami zapewniającymi odpowiedni poziom bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej jest właściwie ukształtowana sieć elektroenergetyczna dystrybucyjna i odpowiednio powiązana z nią sieć przesyłowa poprzez stacje najwyższych napięć.

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

136. Główne problemy elektroenergetyki to:

1) zagrożenia wstrzymania ciągłych dostaw energii elektrycznej, wynikające z:

a) jednostronnego zasilania - układ linii promieniowych,

b) „wypadnięcia" znaczących źródeł wytwórczych i nagły wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną przez odbiorców,

c) przebiegu wielu napowietrznych linii przez tereny leśne – możliwe wyłączenia na wielu odcinkach przy silnych wiatrach,

d) długie ciągi linii 110 kV i struktura promieniowa sieci.

e) zbyt małe przekroje linii elektroenergetycznych w stosunku do obciążeń, które są przyczyną awarii, dużych strat energii i spadku napięcia w sieci.

W tym zakresie do ciągów liniowych 110, których stan techniczny stwarza największe zagrożenie awarią, zalicza się linie: Kościerzyna – Sierakowice oraz Gdańsk Leźno - Kiełpino - Kościerzyna - Skarszewy - Starogard Gdański;

2) niska gęstość sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania, uniemożliwiająca budowę i podłączanie nowych źródeł produkcji energii elektrycznej;

3) duże straty energii na przesyle (ok. 7%), związane zarówno ze złym stanem technicznym sieci przesyłowych jak i znacznymi odległościami od krajowych źródeł produkcji energii elektrycznej;

4) duży przyrost niestabilnych źródeł produkcji energii elektrycznej (energii ze źródeł odnawialnych), przy niepowstających nowych i znaczących źródłach energii szczytowej; rośnie tym samym problem bilansowania energii elektrycznej;

5) niedostateczny zakres modernizacji istniejących linii napowietrznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych oraz głównych punktów zasilania;

6) brak ostatecznej decyzji lokalizacyjnej dla elektrowni jądrowej.

137. Potrzeba i możliwość powstania nowych źródeł systemowych produkcji energii elektrycznej w województwie (np. elektrowni gazowo-parowej (450 MW) w Gdańsku (inwestycja Grupy *Energa* odłożona w czasie), elektrowni węglowej (2x800 MW) w miejscowości Rajkowy (gm. Pelplin) lub w innej lokalizacji w Dolinie Wisły, elektrowni jądrowej (min. 2.000 MW maks. 3.750 MW) w dwóch lokalizacjach: Lubiatowo-Kopalino (gm. Choczewo) lub w Żarnowcu (gm. Gniewino i Krokowa), wynika m.in. z:

1) konieczności zapewnienia odpowiedniego poziomu mocy wytwórczych w źródłach konwencjonalnych, w oparciu o rozpoczęcie budowy nowych źródeł o charakterze systemowym (6.500 MW do 2020 r. w skali kraju), zgodnie z projektem *Polityki Energetycznej Polski do 2050*;

2) możliwości, jakie daje dolny odcinek rzeki Wisły, posiadającej przepływy będące w stanie pokryć zapotrzebowanie na wodę surową, niezbędną do procesu technologicznego elektrowni, bez ryzyka zakłócenia warunków hydrologicznych oraz degradacji potencjału ekologicznego rzeki;

3) wzrastających planowanych mocy przesyłowych energii elektrycznej na liniach NN, związanych z modernizacją istniejących (*Dunowo - Słupsk - Żarnowiec*, *Żarnowiec - Gdańsk Błonia*, *Gdańsk Błonia - Olsztyn Mątki*) i budową nowych odcinków (*Gdańsk Przyjaźń - Żydowo Kierzkowo*, *Gdańsk Przyjaźń - Pelplin - Grudziądz Węgrowo*, *Słupsk Wierzbięcino - Żydowo Kierzkowo*);

4) znacznych potencjalnych możliwości odbioru energii elektrycznej w projektowanych (*Gdańsk Przyjaźń*, *Pelplin*) lub modernizowanych stacjach elektroenergetycznych (*Gdańsk I*, *Gdańsk Błonia*, *Słupsk Wierzbięcino*, *Żarnowiec*).

138. Lokalizacja nowych źródeł energii elektrycznej zarówno na lądzie, jak i na obszarach morskich (morskich farm wiatrowych na akwenie Morza Bałtyckiego: *Baltica* o mocy 1.045,5 MW[65] (na północ od Łeby) oraz *Bałtyk Środkowy III* o przewidywanej zainstalowanej mocy 1.200 MW[66]) wymagać będzie rozbudowy Krajowego Systemu Elektroenergetycznego.

139. Na terenie Obszaru Metropolitalnego występują bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Obszar ten charakteryzuje się wysokim potencjałem biomasy - zarówno produkcyjnej, jak i odpadowej, korzystnymi warunkami wiatrowymi w części północnej i na Bałtyku oraz stosunkowo korzystnymi warunkami solarnymi. Oszacowany potencjał techniczny OZE wynosi:

1) z energii wiatru: dużej lądowej energetyki wiatrowej – 9,0 TWh/rok, małej energetyki wiatrowej - 6,6 GWh/rok. W przypadku energetyki morskiej jej potencjał techniczny oszacowano na 7,4 GW;

2) z energii słonecznej: kolektorów słonecznych – 523,3 GWh/rok, ogniw fotowoltaicznych – 29.539 GWh/rok;

3) z biomasy: drewno opałowe z lasów – 838,2 TJ/rok, odpady z przetwórstwa drzewnego - 652,9 TJ/rok, drewno odpadowe z sadów, zadrzewień przydrożnych i terenów miejskich - 76,3 TJ/rok, słoma i siano – 13.117,8 TJ/rok, biogaz z dużych ferm zwierzęcych – 508,2 TJ/rok, rośliny uprawiane na plantacjach energetycznych – 2.632,3 TJ/rok, biodegradowalne odpady składowiskowe - 357,7 GWh/rok, ustabilizowane osady ściekowe - 23,3 GWh/rok;

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

Zaopatrzenie w gaz

140. Na terenie OM z sieci gazowej korzysta ok. 935,1 tys. mieszkańców (872,3 tys. w miastach i 62,8 tys. na terenach wiejskich), co stanowi 60,4% ogółu mieszkańców (83,3% w miastach, 14,8% na terenach wiejskich)[67].

141. Długość sieci rozdzielczej (bez przyłączy do budynków) ogółem w 2013 r. wynosiła 4720,8 km, zaś jej gęstość na 100 km^2 – 69,9 km, przy średniej dla kraju 38,3 km i średniej dla województwa 27,9 km.

142. Podstawą systemu zaopatrzenia w gaz i bezpieczeństwa energetycznego regionu są:

1) istniejące gazociągi wysokiego ciśnienia:

a) DN 700 *Słupsk – Reszki*,

b) DN 500: *Kolnik - Przejazdowo*, *Gustorzyn - Reszki*, *Reszki – Kosakowo*,

c) DN 400: *Gustorzyn - Pruszcz Gdański*,

d) DN 300: *Pruszcz Gdański - Wiczlino* z odgałęzieniem DN 150 do Garcza,

e) DN 200: *Wiczlino - Lębork*, *Pszczółki – Łubiana*,

f) DN 150: *Charwatynia - Rybno*, *Rybno - Starzyno* (w budowie),

g) DN 80: *Gniew - Nowe*;

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

[66] Umowa przyłączeniowa obejmuje podłączenie turbin elektrowni do stacji elektroenergetycznej 400/110 kV *Słupsk Wierzbięcino*.

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

2) 28 stacji gazowych wysokiego ciśnienia (stacje redukcyjno-pomiarowe): 21 stacji (Gaz-System S.A.: 21), 4 stacje (Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o.), 3 stacje (G.EN. Gaz Energia Sp. z o.o.);

3) węzły gazowe wysokiego ciśnienia: Reszki, Wiczlino;

4) budowany[68] Podziemny Magazyn Gazu w *Kosakowie* w sposób znaczny wpłynie na poprawę bezpieczeństwa energetycznego kraju. Struktury solne w paśmie Puck - Łeba stanowią strategiczny potencjał do rozbudowy systemów magazynowania gazu w przyszłości w innych lokalizacjach;

5) lokalne systemy dystrybucji gazu ziemnego skroplonego (LNG) - Łeba, Jastarnia, Hel.

143. Struktura przestrzenna gazociągów przesyłowych, możliwości budowy podziemnych magazynów gazu w strukturach solnych Puck - Łeba wraz z budowanym Podziemnym Magazynem Gazu w Kosakowie oraz nadmorskie położenie, stwarzają warunki do lokalizacji punktu przeładunkowego gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG) lub drugiego gazoportu w Polsce (gaz skroplony – LPG) na morskich wodach wewnętrznych lub morzu terytorialnym. W przyszłości może to stanowić podstawy dla ukształtowania w regionie tzw. hubu gazowego (węzeł handlu gazem)[69].

144. Planowana w sąsiedztwie rafinerii w Gdańsku budowa kompleksu petrochemicznego wiązać się będzie z potrzebą dostaw gazu, w związku z tym konieczna będzie rozbudowa systemu gazociągów w tym rejonie.

145. Możliwość zaopatrzenia Łeby w gaz ziemny oraz ciepło sieciowe może zapewnić eksploatacja złóż gazowych B4 i B6 na Morzu Bałtyckim, co z uwagi na potencjalny jej uzdrowiskowy charakter może być bardzo istotne dla poprawy jakości powietrza w mieście.

146. Ewentualny rozwój programu wydobywania gazu z łupków wymagać będzie budowy gazociągów wysokiego ciśnienia: przesyłowego *Reszki - Gustorzyn*[70] oraz dystrybucyjnego *Kościerzyna - Olsztyn*. Zagospodarowanie złóż gazu wiązać się będzie z realizacją wielu odwiertów i punktów zbioru gazu, a także budową układów technologicznych przygotowania gazu handlowego (sprężania/redukcji) oraz rozbudowy systemu gazociągów ekspedycyjnych (wykorzystywanych do transportu gazu ziemnego z miejsca jego wydobycia do zakładu oczyszczania i obróbki).

147. Zgazyfikowane gminy i miejscowości w OM:

gminy	obszary zgazyfikowane[71]	planowane do gazyfikacji
Gdańsk	miasto Gdańsk,	
Gdynia	miasto Gdynia,	
Sopot	miasto Sopot,	
powiat gdański	– miasto Pruszcz Gdański, – gmina Cedry Wielkie: Cedry Małe, Cedry Wielkie, – gmina Kolbudy: Babidół, Bąkowo, Bielkówko, Bielkowo, Czapielsk, Jankowo Gdańskie, Kolbudy, Kowale, Lublewo Gdańskie, Łapino, Ostróżki, Otomin, Pręgowo Dolne, Pręgowo Górne, – gmina Pszczółki: Kleszczewko, Kolnik, Pszczółki, Różyny, Skowarcz, Ulkowy, – gmina Pruszcz Gdański: Arciszewo, Będzieszyn, Bogatka, Borkowo, Cieplewo, Dziewięć Włók, Goszyn, Jagatowo, Juszkowo, Łęgowo, Przejazdowo, Radunica, Rokitnica, Roszkowo, Rotmanka, Rusocin, Straszyn, Wiślinka, Żukczyn, – gmina Suchy Dąb: Grabiny-Zameczek, Koźliny, Krzywe Koło, Steblewo, Suchy Dąb, – gmina Trąbki Wielkie: Kaczki, Kłodawa, Trąbki Małe, Trąbki Wielkie,	– gmina Kolbudy: Buszkowy Górne, Lisewiec, Żmijewo, – gmina Cedry Wielkie: Koszwały, Miłocin, Trutnowy, – gmina Przywidz: Przywidz,
powiat kartuski	– gmina miejsko-wiejska Kartuzy: Borowo, Dzierżążno, Grzybno, Kartuzy, Kiełpino, Mezowo, Sitno, – gmina miejsko-wiejska Żukowo: Banino, Barniewice, Borkowo, Chwaszczyno, Czaple, Glincz, Leźno, Lniska, Łapino Kartuskie, Małkowo, Miszewko, Miszewo, Niestępowo, Nowy Świat, Otomino, Pępowo, Piaski, Przyjaźń, Rębiechowo, Skrzeszewo Żukowskie, Sulmin, Tuchom, Widlino, Żukowo, – gmina Chmielno: Chmielno, Garcz, Zawory, – gmina Przodkowo: Czeczewo, Kczewo, Przodkowo, Tokary, Warzenko, – gmina Somonino: Somonino,	– gmina wiejsko – miejska Kartuzy: Leszno, – gmina wiejsko – miejska Żukowo: Łapino Kartuskie, – gmina Chmielno, – gmina Przodkowo: Kawle Górne, Kosowo, – gmina Somonino, – gmina Sierakowice, – gmina Stężyca, – gmina Sulęczyno,

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

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

[70] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.*

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

powiat lęborski	– miasto Lębork, – gmina Nowa Wieś Lęborska: Lubowidz, Mosty,	– miasto Łeba, – gmina Cewice, – gmina Wicko,
powiat malborski	– miasto Malbork, – gmina miejsko-wiejska Nowy Staw: Dębina, Nowy Staw, Tralewo, – gmina Malbork: Cisy, Kałdowo, Kościeleczki, Nowa Wieś Malborska, – gmina Stare Pole: Janówka, Królewo, Królewo Malborskie, Krzyżanowo, Stare Pole,	– gmina miejsko-wiejska Nowy Staw: Trępnowy, – gmina wiejska Malbork: Grobelno, Kamionka, Kraśniewo, Lasowice Wielkie, Tragamin, – gmina Lichnowy, – gmina Miłoradz,
powiat nowodworski	– gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański: Nowy Dwór Gdański,	– gmina miejsko-wiejska Nowy Dwór Gdański: Kmiecin, – miasto Krynica Morska, – gmina Stegna, – gmina Sztutowo,
powiat pucki	– miasto Hel, – miasto Jastarnia, – miasto Puck, – gmina miejsko-wiejska Władysławowo - wszystkie miejscowości, – gmina Kosakowo - wszystkie sołectwa, – gmina Krokowa - wszystkie sołectwa, – gmina wiejska Puck: Mrzezino, Rekowo Górne, Połchowo,	
powiat tczewski	– miasto Tczew, – gmina miejsko-wiejska Gniew: Gniew, Nicponia; – gmina miejsko-wiejska Pelplin: Bielawki, Pelplin, Pomyje, Rożental; – gmina Subkowy: Gorzędziej, Narkowy, Subkowy, Wielgłowy; – gmina Tczew: Bałdowo, Boroszewo, Czarlin, Czatkowy, Dąbrówka Tczewska, Damaszka, Gniszewo, Knybawa, Lubiszewo Tczewskie, Łukocin, Malenin, Mieścin, Miłobądz, Rokitki, Rukosin, Śliwiny, Stanisławie, Swarożyn, Szpęgawa, Tczewskie Łąki, Turze, Waćmierek, Wędkowy, Zabagno, Zajączkowo,	
powiat wejherowski	– miasto Reda, – miasto Rumia, – miasto Wejherowo, – gmina Szemud: Bojano, Dobrzewino, Karczemki, Koleczkowo, Warzno, – gmina Wejherowo: Bolszewo, Gościcino, Góra, Kąpino,Gowino, Orle, Pętkowice,	– gmina Szemud: Przetoczyno, – gmina Wejherowo: Sopieszyno, Ustarbowo, – gmina Choczewo, – gmina Gniewino, – gmina Linia, – gmina Luzino, – gmina Łęczyce,

Przesył i magazynowanie paliw płynnych

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

1) rurociąg przesyłowy ropy naftowej z bazy naftowej PERN w Gdańsku do rafinerii w Gdańsku i Płocku (tzw. *Ropociąg Pomorski*), którego możliwości przesyłu są już wyczerpane, stwarzając podstawy do podjęcia decyzji o konieczności budowy drugiej jego nitki relacji Gdańsk - Płock;
2) rurociąg przesyłowy *Gdynia Oksywie - Dębogórze*;
3) Naftoport zlokalizowany w Gdańsku, zapewniający dostawy ropy naftowej drogą morską, o możliwościach przeładunkowych 34 mln ton ropy i produktów naftowych rocznie;
4) Gdański Terminal Gazowy GASPOL S.A., prowadzący operacje przeładunku, magazynowania i załadunku gazu płynnego (LPG) przy pomocy cystern oraz komponowania mieszanin propanu-butanu. Jego roczna zdolność przeładunkowa wynosi 500 tys. ton, zaś całkowita pojemność magazynowa 13,2 tys. ton;
5) 6 baz paliwowych:
   a) baza naftowa PERN w Gdańsku-Górkach Zachodnich o pojemności 900.000 m^3 - magazynująca ropę naftową, rozbudowywana do pojemności 1,1 mln m^3; surowiec przyjmowany jest do magazynowania Ropociągiem Pomorskim z Bazy w Miszewku Strzałkowskim k. Płocka oraz ze zbiornikowców w Porcie Północnym w Gdańsku; ma zdolność przesyłu ropy do rafinerii w Gdańsku, Naftoportu oraz Bazy w Miszewku Strzałkowskim (woj. mazowieckie),
   b) baza magazynowo-przeładunkowa *Siarkopol Gdańsk S.A*. w Gdańsku (39.000 m^3) – magazynująca produkty petrochemiczne III klasy - olej opałowy, olej napędowy i inne półprodukty (planowana rozbudowa infrastruktury magazynowej do 700.000 m^3 dla paliw, produktów chemicznych lub ropy naftowej wraz z infrastrukturą przeładunkową),

c) baza magazynowo-przeładunkowa *Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o.* w Gdyni (21.000 m^3) – zdolna magazynować m.in. pochodzące z importu olej napędowy i olej opałowy[72],

d) baza magazynowo-przeładunkowa *KOOLE TANKSTORAGE GDYNIA* Sp. z o.o. w Gdyni (29.900 m^3) – umożliwiająca import oraz eksport m.in. oleju napędowego,

e) Baza Paliw nr 20 w Ugoszczy (gm. Bytów i gm. Studzienice) - magazynująca olej napędowy (59.050 m^3),

f) Baza Paliw nr 21 w Dębogórzu (gm. Kosakowo i Gdynia) - składająca się z trzech odrębnych części, magazynująca olej napędowy oraz benzynę (195.000 m^3) i stanowiąca część infrastruktury umożliwiającej eksport lub import drogą morską 1,2 mln ton paliw rocznie;

6) przeładunkowe terminale paliwowe w Porcie Gdynia.

149. Planowane zakończenie budowy terminala naftowego PERN w Gdańsku w 2018 r. umożliwi osiągnięcie pojemności magazynowej 700.000 m^3 (375.000 m^3 ropy naftowej i 325.000 m^3 do magazynowania produktów ropopochodnych, chemikaliów, paliwa lotniczego oraz biokomponentów). Będzie miał kluczowe znaczenie dla logistyki naftowej nie tylko w Polsce, ale w całym regionie Europy Środkowej i Wschodniej.

150. Głównym wyzwaniem polityki energetycznej państwa w obszarze przesyłu i magazynowania paliw płynnych jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego, poprzez:

1) zwiększenie stopnia dywersyfikacji źródeł dostaw ropy naftowej, rozumianej jako uzyskiwanie ropy naftowej z różnych regionów świata, od różnych dostawców z wykorzystaniem alternatywnych szlaków transportowych; oznacza to m.in.:

a) budowę infrastruktury umożliwiającej transport ropy naftowej z innych regionów świata, w tym z regionu Morza Kaspijskiego w ramach projektu *Euroazjatyckiego Korytarza Transportu Ropy Naftowej* (rurociąg Odessa - Brody[73] - Płock - Gdańsk), który mógłby po 2021 r., przesyłać 30 mln ton ropy rocznie,

b) wspieranie działań w zakresie intensyfikacji poszukiwań i zwiększenia wydobycia krajowego, prowadzonych przez polskie firmy na lądzie i na szelfie Morza Bałtyckiego oraz poza granicami kraju,

c) zabezpieczenie przewozów paliw drogą morską;

2) budowę magazynów ropy naftowej i paliw płynnych o pojemnościach zapewniających utrzymanie ciągłości dostaw, w szczególności w sytuacjach kryzysowych; dla województwa oznacza to m.in.:

a) budowę drugiej nitki rurociągu paliwowego relacji *Gdańsk - Płock* oraz produktowego *Gdańsk - Płock*,

b) rozbudowę infrastruktury przeładunkowej (Naftoport), bazy przetwórczej (Rafineria Lotos), bazy magazynowej (Dębogórze), bazy magazynowo-przeładunkowej (Siarkopol), pirsu morskiego Terminala Naftowego w Gdańsku, oraz poprawiającej lokalne bezpieczeństwo ekologiczne,

c) zabezpieczenie możliwości budowy magazynów ropy, paliw i produktów petrochemicznych w strukturach solnych w pasmie Puck - Łeba, stanowiących strategiczny potencjał rozbudowy możliwości magazynowania ropy i paliw płynnych kraju w przyszłości.

4.9. Zasoby, stan i zagrożenia środowiska

Bioróżnorodność

151. Strukturalnymi elementami przestrzeni obszaru metropolitalnego, gwarantującymi zachowanie różnorodności biologicznej środowiska, są różnorodne siedliska, płaty i łączące je korytarze ekologiczne oraz obszary prawnie chronione, współtworzące sieć ekologiczną OM.

152. W wyniku zagospodarowania przestrzennego i rozwijającego się silnie zjawiska suburbanizacji w otoczeniu Trójmiasta, tereny przyrodnicze (Trójmiejski Park Krajobrazowy i pas wybrzeża morskiego) zostały w znacznym stopniu odcięte od ich zaplecza przyrodniczego na terenach pojeziernych i pozbawione ciągłości przyrodniczej struktur ekologicznych. Pozostałe, niewielkie i wąskie pasma o cechach naturalnych zagrożone są dalszym zainwestowaniem i fragmentacją, a bez objęcia ich ochroną, nie gwarantują zachowania ciągłości i funkcji korytarzy migracyjnych. W strukturze OM istnieje wciąż duża liczba drobnych, ale cennych przyrodniczo obszarów (występowania siedlisk i gatunków), nie objętych dotychczas ochroną, a stanowiących elementy istotne dla zachowania różnorodności biologicznej regionu.

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

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

Lasy

153. Lasy stanowią ważny element użytkowania ziemi w OM, obejmując łącznie ok. 26% jego powierzchni. Lesistość charakteryzuje się wyraźnym zróżnicowaniem pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią obszaru, gdzie udział powierzchni leśnej jest wyższy.

154. Lasy położone w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych i na terenach intensywnie użytkowanych turystycznie w największym stopniu narażone są na zagrożenia antropogeniczne, związane z wpływem zanieczyszczeń drogą powietrzną oraz intensywną penetracją, która powoduje wydeptywanie siedlisk i roślin, płoszenie zwierząt, zaśmiecanie terenu i zwiększone zagrożenie pożarowe.

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

Gleby

156. Zasoby glebowe OM są bardzo zróżnicowane. Na omawianym obszarze występują gleby bardzo żyzne, klasyfikowane w I i II klasie bonitacyjnej (gleby aluwialne Żuław, smolnice gniewskie) do gleb bardzo ubogich (gleby inicjalne) białych wydm nadmorskich. Gleby najżyźniejsze (mady, czarne ziemie, gleby brunatnoziemne) znajdują się w użytkowaniu rolniczym i stanowią dobre zaplecze dla rozwoju produkcji roślinnej, głównie warzywnej na potrzeby OM, natomiast ubogie gleby bielicoziemne zajmują w większości bory i bory mieszane, mające często duże znaczenie przyrodnicze dla prawidłowego funkcjonowania systemu środowiska przyrodniczego, jak i sieci ekologicznej OM.

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

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

Wody (zagadnienia ogólne)[74]

158. Obszar metropolitalny położony jest w *Regionie wodnym Dolnej Wisły*. W zakresie gospodarowania wodami znajdującymi się na obszarze metropolitalnym podstawowym dokumentem jest *Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły*[75], sporządzony został projekt jego aktualizacji. Zgodnie z planem gospodarowania wodami:

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

Wody płynące

159. Wśród rzek obszaru, największymi zasobami wodnymi – wyrażonymi średnim rocznym przepływem rzecznym w przekrojach ujściowych – dysponuje Wisła (1.046,0 m^3/s), a dalej Łeba (11,73 m^3/s).

[74] Wody powierzchniowe i podziemne zostały szczegółowo omówione w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*.
[75] M.P. 2011 r. Nr 40 poz. 452.

160. Stan ogólny JCWP płynących, oceniany z uwzględnieniem dodatkowych wymogów wynikających z ich położenia w obszarach chronionych[76], jest najczęściej zły, a do głównych czynników mających wpływ na ten stan można zaliczyć oddziaływania:

1) punktowe, w tym: gospodarka komunalna (w tym zrzuty ścieków), przemysł (w tym przetwórstwa ropy naftowej, zakładów chemii organicznej i nieorganicznej, produkcji papieru, przemysłu tekstylnego, produkcji żywności, stoczni), porty, wody opadowe i roztopowe, hodowla ryb (stawy rybne), składowiska odpadów, zrzuty wód związanych z działalnością człowieka (wody zasolone, chłodnicze);

2) obszarowe, w tym: rolnictwo (powszechnie stosowane nawozy – naturalne i mineralne oraz hodowla zwierząt), ścieki pochodzące od ludności niekorzystającej z systemu kanalizacji sanitarnej (rozproszona zabudowa wiejska oraz rekreacyjna), depozycja atmosferyczna.

161. Za wody wrażliwe na zanieczyszczenie związkami azotu ze źródeł rolniczych na obszarze metropolitalnym uznane zostały wody powierzchniowe[77]:

1) Drybok (na terenie gmin: Subkowy i Pelplin);

2) Janki (na terenie gmin OM: Gniew, Morzeszczyn);

3) dopływu spod Piaseczna (na terenie gminy Gniew);

a ponadto[78]:

4) rzeki Kanał Granicznik (na terenie gmin wiejskich: Subkowy, Pelplin i Gniew);

5) rzeki Motławy (na terenie gmin wiejskich: Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Pszczółki, Tczew);

6) rzeki Węgiermucy (na terenie OM w gminie Pelplin);

7) rzeki Struga Młyńska (na terenie OM w gminie Gniew)[79].

Jeziora

162. Stan jakościowy wód jeziornych[80] często nie jest zadowalający, najczęściej obniżona kondycja i zagrożenia wynikają z:

1) presji urbanizacyjnej i turystycznej, wiążącej się z zabudową nad jeziorami, nie zawsze legalną i odpowiednio wyposażoną w infrastrukturę w zakresie odprowadzenia ścieków sanitarnych;

2) nieprawidłowej gospodarki rybackiej;

3) intensywnej gospodarki rolnej, powodującej spływy obszarowe zanieczyszczeń z terenów rolnych, w tym nadmiernie nawożonych pól;

4) odlesiania zlewni;

5) zasilania wodami zanieczyszczonymi i nieracjonalnej gospodarki wodnej, skutkującej zmianą stosunków wodnych w zlewniach jeziornych.

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

Wody Bałtyku

164. Stan wód Morza Bałtyckiego wynika w znacznym stopniu ze specyfiki jego uwarunkowań fizyczno-geograficznych (m.in. płytkie, o niewielkim zasoleniu, ograniczonej wymianie wód). Na niekorzystny stan jakościowy wód Morza Bałtyckiego, w tym przybrzeżnych i przejściowych, wpływa odprowadzanie ścieków komunalnych i przemysłowych

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

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

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

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

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

zawierających ładunki metali ciężkich, zanieczyszczeń chemicznych i ropopochodnych (wypadki morskie, usuwanie do wód wszelkich odpadów olejowych powstających podczas pracy statków oraz z ich mycia, czy obecność szkodliwych substancji na dnie), spływ za pośrednictwem rzek substancji chemicznych wykorzystywanych w rolnictwie.

165. Na koncentrację zanieczyszczeń narażona jest szczególnie Zatoka Gdańska, będąca bezpośrednim odbiornikiem ładunków zanieczyszczeń dopływających głównie rzekami, w tym w szczególności Wisłą – ładunki zanieczyszczeń, które niesie Wisła w dużej mierze pochodzą z głębi kraju, jednakże odcinkiem najbardziej intensywnego dopływu substancji biogennych do morza jest ostatnie 200 km biegu rzeki. Na zanieczyszczenie szczególnie podatny jest także akwen Zalewu Wiślanego, dla którego zasadniczym problemem są zdeponowane zanieczyszczenia na jego dnie oraz stały ich dopływ z Obwodu Kaliningradzkiego.

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

Kąpieliska i miejsca do kąpieli

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

Klimat

168. Klimat obszaru charakteryzuje się cechami klimatu morskiego, szczególnie w pasie wybrzeża. Obszar cechuje również dłuższy niż w innych częściach kraju okres wegetacyjny (220 dni w roku), co sprzyja rozwojowi produkcji rolniczej. Klimat ma cechy bodźcowe, co sprzyja rozwojowi turystyki i rekreacji. Obszar nadmorski i Pomorze posiadają bardzo dobre i dobre warunki dla rozwoju energetyki wiatrowej.

Powietrze

169. Podstawowym problemem klimatycznym na obszarze jest jakość powietrza. Niekorzystny stan powietrza, stwierdzony przekroczeniami poziomu docelowego *benzo(a)pirenu* oraz pyłu zawieszonego, związany jest głównie ze znaczącym udziałem spalania paliw dla celów grzewczych w piecach i kotłach na paliwo stałe (węgiel, drewno itp.), kolejne miejsce zajmują transport (zwłaszcza emisja niska powodowana intensywnym ruchem pojazdów w centrach miast) oraz przemysł (zakłady przemysłowe, ciepłownie i elektrownie).

170. Wyniki pomiarów monitoringowych z ostatnich lat, prowadzone dla dwóch stref: *aglomeracji trójmiejskiej* i *strefy pomorskiej*, ocenianych pod kątem ochrony zdrowia, wskazują na niedotrzymywanie niektórych standardów jakości powietrza, zwłaszcza zimą w okresie sezonu grzewczego. W *aglomeracji trójmiejskiej* w latach 2013–2014 przekroczenia norm dotyczyły poziomów docelowych *benzo(a)pirenu* oraz poziomów ozonu, wynikających z celów długoterminowych przyjętych do 2020 r. W 2014 r. niedotrzymane były także normy w zakresie stężenia średniodobowego pyłu zawieszonego PM10 (Gdańsk Stogi, Gdańsk Przeróbka, Gdańsk Wrzeszcz). W *strefie pomorskiej* w latach 2013–2014 przekroczenia dotyczyły wszystkich wymienionych wskaźników[81]. Pozytywne jest natomiast, że w obu strefach spełnione są normy w zakresie stężenia w powietrzu CO i NO_2 oraz benzenu, arsenu, ołowiu, kadmu i niklu.

171. Z wymienionymi przekroczeniami związane jest utworzenie dwóch stref ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza: strefy aglomeracji trójmiejskiej i strefy pomorskiej. Należy jednak podkreślić, że jakość powietrza na obszarze OM ulega poprawie. Wskazują na to wyniki monitoringu jakości powietrza prowadzone przez fundację Agencja Monitoringu Regionalnego Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej (ARMAAG).

Zagrożenia naturalne, w tym związane ze zmianami klimatycznymi

172. Do ekstremalnych zjawisk meteorologicznych i hydrologicznych w obszarze metropolitalnym, z którymi wiążą się szczególne zagrożenia oraz ograniczenia (także wyzwania) dla gospodarki i w zakresie zagospodarowania przestrzennego, należą:

1) intensywne opady, mogące generować nagłe powodzie w skali lokalnej, na które narażony jest pas wybrzeża od Gdańska do Redy;

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

2) występowanie wiatru o dużych prędkościach, wywołującego wezbrania sztormowe na morzu i przy wiatrach północnych wtłaczanie wody morskiej w głąb lądu (tzw. cofka) oraz silną abrazję brzegu w pasie przybrzeżnym od zachodniej granicy obszaru metropolitalnego po Rozewie i Hel oraz w rejonie ujścia Wisły;

3) podnoszenie się poziomu morza - zmiany te są długofalowe i przynoszą negatywne efekty w postaci niszczenia strefy brzegowej, szczególnie na osuwających się odcinkach klifowych; zmiany poziomu morza potencjalnie mogą powodować niszczenie odcinków plaż, przelewy i zatapianie zaplecza, erozję wydm oraz zniszczenia infrastruktury technicznej – w tym przeciwpowodziowej;

4) powodzie, występujące od strony morza, rzeki Wisły oraz wszystkich rzek i kanałów; na zjawisko powodzi szczególnie narażone są Żuławy Wiślane, fragmenty Gdańska, tereny przylegające do Kanału Młyńskiego obejmujące fragmenty miasta i gminy Tczew, Półwysep Helski z miastami Władysławowo, Jastarnia i Hel oraz tereny położone w dolinach rzek uchodzących do otwartego morza i Zatoki Gdańskiej;

5) fale upałów i związane z nimi susze hydrologiczne i rolnicze, których efektem mogą być ograniczenia w zakresie zaopatrzenia ludności i gospodarki w wodę oraz obniżenie pierwszego poziomu wód gruntowych, zwłaszcza w obrębie enklaw wydm nadmorskich w Słowińskim Parku Narodowym oraz Mierzei Helskiej i Wiślanej.

173. Do zjawisk, których skutki bywają katastrofalne, zaliczają się osuwiska, mogące się uaktywnić zwłaszcza na czynnych odcinkach klifowych brzegów morskich oraz w obrębie północnej i północno-wschodniej krawędzi wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego (m.in. w Gdańsku) oraz na obu krawędziach Doliny Dolnej Wisły. Przestrzennie i w zakresie obserwowanych tendencji istotne jest, że:

1) spośród 78 osuwisk zarejestrowanych na terenie obszaru metropolitalnego, wykazujących aktywność coroczną lub mało aktywnych, które wykazują zmiany w cyklu wieloletnim, najwięcej zlokalizowanych jest w powiatach: puckim (49), w mieście Gdańsku (13)[82], powiecie tczewskim (7), kartuskim (5) malborskim (2) i po jednym w mieście Gdyni[83] i powiecie wejherowskim;

2) skala zagrożenia osuwiskami wzrasta, nie tylko z przyczyn naturalnych (m.in. jako skutek zmian klimatycznych i nasilenia się zjawisk ekstremalnych), ale również w wyniku działalności człowieka.

Uciążliwości, zagrożenia antropogeniczne

174. Poważną uciążliwość stanowi hałas komunikacyjny, w tym na obszarach:

1) wzdłuż odcinków dróg krajowych nr[84]: 6, S6, 7, 20, 22 i 91;

2) wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich nr[85]: 211, 214, 216, 218, 221, 222, 224 i 515;

3) wzdłuż odcinków linii kolejowych nr[86]: 9, 131, 202 i 260;

4) lotnisk: Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku[87], lotnisk wojskowych w Pruszczu Gdańskim i Królewie Malborskim.

175. Z prowadzonych badań monitoringowych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku wynika, że nie są przekraczane dopuszczalne wielkości pól elektromagnetycznych w miejscach dostępnych dla ludzi[88].

176. W granicach obszaru znajduje się 15 zakładów zaliczonych do grupy zwiększonego albo dużego ryzyka poważnej awarii, wśród nich jest 6 zakładów o dużym ryzyku[89], wszystkie koncentrują się w Trójmieście i sąsiadującej z Gdynią

[82] Na terenie miasta Gdańsk w 2011 r. zinwentaryzowano 96 osuwisk i 169 terenów zagrożonych ruchami masowymi (*Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu miasta Gdańska*, PIG PIB Oddział Geologii Morza w Gdańsku, 2011).

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

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

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

[86] Pomiary hałasu dla wybranych odcinków linii kolejowych, po których przejeżdża ponad 30.000 pociągów rocznie, sporządzone zostały w 2011 r. na zlecenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

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

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

[89] Zakładami Dużego Ryzyka są: w Gdańsku – *PERN Przyjaźń S.A.* Baza w Gdańsku, *Gaspol S.A.*, *Gdański Terminal LPG*, *Grupa LOTOS S.A.*, *GASTEN S.A. Morski Terminal LPG Port Gdynia*, *Operator Logistyczny Paliw Płynnych Sp. z o.o.* Baza Paliw Płynnych nr 21 w Dębogórzu, *PGNiG S.A. Podziemny Magazyn Gazu Kosakowo*.

gminie Kosakowo. Duże ryzyko wystąpienia poważnych awarii dotyczy terenów położonych wzdłuż przebiegu najważniejszych szlaków komunikacyjnych (dróg i linii kolejowych) oraz rurociągów (ropociągów i gazociągów).

177. Na terenie OM, w związku z funkcjonowaniem obiektów uciążliwych dla środowiska, utworzono 3 obszary ograniczonego użytkowania, w których obowiązują ograniczenia w zagospodarowaniu i użytkowaniu terenów. Są to obszary:

1) wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku[90];
2) wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim (gm. Stare Pole)[91];
3) dla trasy komunikacyjnej w obrębie skrzyżowania DK nr 20 (Kościerzyna - Gdynia) z drogą powiatową nr 10212 (Miszewo - Gdańsk) oraz z drogą powiatową nr 10211 (Przodkowo - Leźno) o zasięgu 89 m od osi jezdni drogi krajowej[92].

178. W OM przybywa gruntów zdewastowanych i zdegradowanych, a działania polegające na rekultywacji, czyli nadaniu lub przywróceniu gruntom zdegradowanym albo zdewastowanym wartości użytkowych lub przyrodniczych, nie są wystarczające i odpowiednie do potrzeb[93].

4.10. Ochrona zasobów środowiska i system obszarów chronionych

Ochrona zasobów środowiska

179. Grunty leśne podlegają ochronie na mocy *ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych* z 1995 r.[94], polegającej na ograniczeniu przeznaczania ich na cele nieleśne. Dodatkowo część zbiorowisk leśnych wyłączona jest z funkcji produkcyjnych, ze względu na pełnione funkcje ochronne (lasy ochronne i lasy HCVF).

180. Ochrona gruntów rolnych, polegająca na ograniczaniu zmiany ich przeznaczenia na cele nierolnicze i nieleśne, dotyczy zwłaszcza gruntów najwyżej sklasyfikowanych, tj. klas bonitacyjnych I–III. Grunty te koncentrują się przede wszystkim na Żuławach Wiślanych i Powiślu.

181. Ochrona wód polega na zapewnieniu jak najlepszej ich jakości, w tym utrzymywaniu ilości wody na poziomie zapewniającym ochronę równowagi biologicznej. Do obszarów szczególnie chronionych zgodnie z ustawą *Prawo Wodne*[95] należą:

1) jednolite części wód (JCW) przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia;
2) obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (obejmują wody powierzchniowe do bytowania ryb łososiowatych i karpiowatych w warunkach naturalnych oraz umożliwiające migrację ryb, zgodnie z wykazami dyrektorów RZGW);
3) jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych (obejmują wody przejściowe i przybrzeżne oraz śródlądowe, nad którymi zlokalizowane są kąpieliska);
4) obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych;
5) obszary narażone na zanieczyszczenia związkami azotu, pochodzącymi ze źródeł rolniczych (OSN);
6) obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, ustanowionych w ustawie o ochronie przyrody, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie (obejmują obszary Natura 2000).

182. Dotychczas nie zostały usankcjonowane prawnie obszary ochronne udokumentowanych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, podlegają natomiast szczególnej ochronie zasoby wodne w rejonie 14 ujęć wody, dla których utworzono strefy ochrony pośredniej.

183. Ochrona złóż kopalin polega na racjonalnym gospodarowaniu ich zasobami oraz kompleksowym wykorzystaniu kopalin, w tym kopalin towarzyszących.

---

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

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

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

[93] W 2012 r. powierzchnia gruntów zdewastowanych, tj. takich, które całkowicie utraciły wartość użytkową, wyniosła w województwie 2.455 ha, a gruntów zdegradowanych, tj. takich, których wartość użytkowa rolnicza lub leśna zmalała, w szczególności wskutek pogorszenia się warunków przyrodniczych albo wskutek zmian środowiska oraz działalności przemysłowej, a także wadliwej działalności rolniczej – 605 ha. Powierzchnia gruntów zrekultywowanych w 2012 r. wyniosła 74 ha.

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

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

184. W zakresie ochrony powietrza obowiązują programy przyjęte przez Sejmik Województwa Pomorskiego dla *strefy pomorskiej*[96] i *strefy aglomeracji trójmiejskiej*[97].

185. W zakresie ochrony środowiska przed hałasem obowiązują programy przyjęte dla:

1) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków dróg krajowych i ekspresowych[98];
2) terenów położonych poza aglomeracjami wzdłuż odcinków linii kolejowych[99];
3) terenów poza aglomeracjami w województwie, położonych wzdłuż odcinków dróg wojewódzkich;
4) miast: Gdyni[100] i Gdańska[101].

186. Walory uzdrowiskowe są wykorzystywane i podlegają ochronie w granicach stref ochronnych - A, B, C[102] uzdrowiska Sopot.

187. Brzeg morski w granicach OM podlega ochronie w pasie nadbrzeżnym, który składa się z pasa technicznego, obejmującego strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu[103] i pasa ochronnego, obejmującego obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego.

Ochrona przyrody

188. Istotne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego wiążą się z występowaniem na obszarze metropolitalnym obszarów i obiektów o szczególnych walorach przyrodniczych, których większość podlega ochronie w ramach ustawowych form ochrony przyrody.

189. Prawnej ochronie przyrody podlega łącznie 290,4 tys. ha – tj. 43% powierzchni Obszaru Metropolitalnego. W tym 257,2 tys. ha – tj. 38% powierzchni OM obejmuje wszystkie formy ochrony przyrody bez Obszarów Natura 2000 – które obejmują ogółem 79,8 tys. ha – tj. 11,8% powierzchni OM (ale zawierają w sobie inne formy ochrony przyrody).

190. Istniejący system form ochrony przyrody w obszarze metropolitalnym obejmuje następujące elementy składowe:

1) fragment Słowińskiego Parku Narodowego – 2.620 ha (0,4% pow. obszaru);
2) 65 rezerwatów przyrody – 4.863 ha (0,72% pow. obszaru [104]);
3) 4 parki krajobrazowe: Kaszubski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana, Nadmorski Park Krajobrazowy[105], Trójmiejski Park Krajobrazowy – 64.570 ha (9,5% pow. obszaru);
4) 18 obszarów chronionego krajobrazu – 170.780 ha (25,3% pow. obszaru);
5) 57 Obszarów Natura 2000 - obejmujących Obszary mające znaczenie dla Wspólnoty (w przyszłości – po ich ustanowieniu przez Ministra ds. środowiska – jako Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk) oraz Obszary Specjalne Ochrony Ptaków (w tym 2 rozciągające się na wody przybrzeżne Bałtyku) – o łącznej powierzchni 79.800 ha, tj. 11,8% powierzchni OM. Podane wartości uwzględniają fakt, że znaczna część obszarów naturowych wzajemnie się pokrywa. W znacznym stopniu Obszary Natura 2000 zawierają także inne formy ochrony przyrody, bez których nowe obszary naturowe, wyznaczone po 2004 r. stanowią 33.200 ha – tj. 4,9% powierzchni obszaru.
6) 4 stanowiska dokumentacyjne - 14,2 ha (0,002% pow. obszaru);
7) 11 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych – 13 810 ha (2,0% pow. obszaru);
8) 119 użytków ekologicznych - 572 ha[106] (0,08% pow. obszaru);

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

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

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

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

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

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

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

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

[104] Informacje aktualizowane wg. danych RDOŚ na 31.12.2015 r.

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

[106] Dane GUS odbiegają znacznie od stanu wynikającego z ankiet skierowanych do gmin i analizy uchwał Rad Gmin, podjętych w sprawie ustanowienia użytków, opublikowanych w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego – dane te wskazują na dużo mniejszą liczbę użytków ekologicznych ustanowionych w okresie 2009-2013. W Centralnym Rejestrze Form Ochrony Przyrody GDOŚ zarejestrowanych jest 385 użytków (stan na 31 grudnia 2014 r.), z kolei RDOŚ w Gdańsku podaje informację o 732 użytkach, zaś w Systemie Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego (stan w 2014 r.), na podstawie publikacji w Dziennikach Urzędowych Województwa Pomorskiego (oraz wcześniejszych aktów z obszarów woj. bydgoskiego i słupskiego) odnotowano powołanie łącznie 670 użytków.

9) 1.150 pomników przyrody.

191. Nie wszystkie obszary chronionego krajobrazu w obowiązujących obecnie granicach wypełniają przesłanki ustawowe, a pewna część obszarów chronionego krajobrazu prawdopodobnie utraciła walory, na podstawie których została objęta ochroną. Jednocześnie poza siecią obszarów chronionych znajduje się wiele obszarów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych: zatem wskazane są zmiany w przestrzennym rozkładzie obszarów chronionego krajobrazu, zwłaszcza w kierunku większego uwzględnienia w ich granicach korytarzy ekologicznych.

4.11. Środowisko kulturowe i jego ochrona

Obszary i obiekty zabytkowe

192. Obszar metropolitalny ujmowany jest jako rodzaj kulturowego pogranicza w wymiarze historycznym oraz jako kulturowa hybryda w wymiarze współczesnym. W jego ramach współistnieją, a niekiedy ścierają się, różne tożsamości, perspektywy i punkty widzenia. Ten społecznościowy, kulturowy konglomerat stanowi niewątpliwie silną stronę metropolii, jak też szerzej – całego regionu. Wartością we współczesnym świecie jest bowiem zróżnicowanie, w tym konkretnym kontekście: wielokulturowość. To z niej można czerpać, by rozwój przybierał dynamiczny charakter i by mogli na nim korzystać mieszkańcy.

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

194. W Wojewódzkim Rejestrze Zabytków (nieruchomych) (stan na 16 sierpnia 2016 r.) znajdowało się 1.986 obiektów, wpisanych pod 1.929 numerami rejestru[107]. Do zabytków charakterystycznych dla krajobrazu kulturowego OM, wpisanych do Wojewódzkiego Rejestru Zabytków, należą:

1) zabytkowe założenia miast i wsi z okresu średniowiecznych lokacji, a także te powstałe w późniejszych okresach, na ogół dobrze zachowane, do których należą:
   a) układ urbanistyczny miasta Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji, układ urbanistyczny Starej Oliwy wraz z zespołem Potoku Oliwskiego, a także osada w Nowym Porcie; układ urbanistyczno-krajobrazowy Sopotu oraz historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni; układy urbanistycznych miast lokowanych w średniowieczu: Gniew, Kartuzy, Nowy Staw, Lębork, Malbork, Pelplin, Puck, Tczew oraz układ urbanistyczny miasta nowożytnego w Wejherowie,
   b) układy ruralistyczne reprezentowane przez: wsie żuławskie: Żuławki i Drewnica (gm. Stegna), wsie rybackie: Jastarnia, Bór, Kuźnica (m. Jastarnia), Orłowo (m. Gdynia), wieś kurortową Krynica Morska, wieś przyklasztorną: Żukowo, historyczne układy wsi: Trąbki Wielkie, Góra (gm. Wejherowo), Oksywie, Wielki Kack (m. Gdynia), Mechowo (gm. Puck), Św. Wojciech (m. Gdańsk), Osiek, Karwieńskie Błota I i II (gm. Krokowa);
2) dzieła architektury i budownictwa, wśród których wyróżnić można np.:
   a) zespoły zamkowe lub pozostałości po nich, np.: do największych należą zamki w Gniewie, Lęborku i Malborku,
   b) kościoły, wśród których do szczególnie cennych należą np.: zespoły kościelno-klasztorne m.in. pocysterskie w Oliwie, Pelplinie, Żarnowcu, ponorbertańskie w Żukowie, pojezuickie w Gdańsku Starych Szkotach, pokartuski w Kartuzach, zespół franciszkański w Gdańsku; duże kościoły gotyckie m.in. Bazylika Mariacka w Gdańsku, Tczewie, Gniewie i Pucku, ceglane kościoły gotyckie na Żuławach, np. Cedry Wielkie, Trutnowy, Fiszewo oraz szczególnie ważne dla architektury regionu neogotyckie kościoły, m.in. w Krokowej,
   c) zespoły kalwaryjne w Wejherowie oraz sanktuaria w Sianowie (m i gm. Kartuzy), Swarzewie (gm. Puck) i Lęborku,
   d) pałace, a wśród nich m.in.: barokowy w Krokowej, klasycystyczny w Sasinie oraz duża grupa neostylowych z XIX w. i przełomu XIX/XX w.: Przebendowskich w Wejherowie, w Rzucewie,
   e) dwory, a wśród nich m.in. XVIII-wieczny szkieletowy w Luzinie, Mirachowie,
   f) domy podcieniowe (zachowało się ich do dziś ok. 50, np. Lipce, Koszwały, Miłocin, Trutnowy, Orłowo, Marynowy),

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

g) na szczególną uwagę zasługuje architektura z przełomu XIX i XX wieku, w tym obiekty użyteczności publicznej, m.in.: ratusze (np. Malbork), budynki urzędowe, sieć szkół o charakterystycznej architekturze, zlokalizowanych na terenie niemal całego Pomorza, dworce kolejowe, szpitale (np. Jerozolimski w Malborku), budynki wodociągów oraz zespoły przemysłowe: dawne browary i cukrownie (np. Pruszcz Gdański);

3) dzieła budownictwa obronnego: najczęściej pochodzące ze średniowiecza i nowożytności, np.: mury miejskie, baszty i bramy (Lębork, Malbork), twierdze (m.in. zespół fortyfikacji miejskich Gdańska, Twierdza Wisłoujście), umocnienia nadbrzeżne (w Gdańsku w rejonie Nowego Portu i Brzeźna, w Gdyni oraz na Półwyspie Helskim);

4) pola bitew, miejsca martyrologii i wydarzeń historycznych, np.: Pole Bitwy na Półwyspie Westerplatte, były hitlerowski obóz zagłady *KL Stutthof*, Piaśnica, Plac Solidarności w Gdańsku;

5) dziedzictwo morskie i rzeczne, np.:

a) przystanie rybackie o historycznych wartościach, rozmieszczone wzdłuż wybrzeża od Łeby przez Władysławowo, Jastarnię, Hel i Puck w rejonie Zatoki Gdańskiej, do Kątów Rybackich i Piasków (gm. Krynica Morska) nad Zalewem Wiślanym,

b) latarnie morskie wraz z towarzyszącą zabudową: w Rozewiu, Krynicy Morskiej, Helu, Gdańsku Nowym Porcie oraz latarnia Stilo koło Sasina,

c) młyny i elektrownie wodne na rzekach i ciekach: Raduni (w Łapinie, Bielkowie i Straszynie), Potoku Oliwskim i Jelitkowskim, Kanale Raduni oraz młyn zamkowy w Lęborku,

d) urządzenia wodne (śluzy, mosty, stacje pomp), np. drogowy Most Tczewski przez Wisłę z XIX w., kolejowy wąskotorowy most obrotowy w miejscowości Rybina, Kanał Raduni w Gdańsku i Pruszczu Gdańskim, rowy melioracyjne pochodzące z XVII wieku, np. Kanał Śledziowy, Kanał Pański, śluza w Przegalinie oraz XVII-wieczna śluza Kamienna Grodza w Gdańsku.

195. Na terenie OM znajduje się pięć zespołów uznanych przez Prezydenta RP za Pomniki Historii - zabytki nieruchome o ponadregionalnym znaczeniu, dużych wartościach historycznych, naukowych i artystycznych, mające znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego:

1) Gdańsk - miasto w zasięgu obwarowań z XVII w.;

2) Gdańsk - Pole Bitwy na Westerplatte;

3) Malbork - zespół zamku krzyżackiego;

4) Pelplin - zespół pocystersko-katedralny;

5) Gdynia - historyczny układ urbanistyczny śródmieścia.

W tym zakresie istotne jest określenie pomorskiej listy zabytków nieruchomych (obiektów, układów przestrzennych zabytkowych, krajobrazów kulturowych), które – z uwagi na ponadregionalne znaczenie, duże wartości historyczne, naukowe i artystyczne, znaczenie dla polskiego dziedzictwa kulturowego, świadomości społecznej – mogą zostać uznane za *pomnik historii*.

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

1) Park Kulturowy *Ośmiu Błogosławieństw* we wsi Sierakowice (gm. Sierakowice);

2) Park Kulturowy *Osada Łowców Fok* w Rzucewie (gm. Puck).

W tym zakresie istotne jest określenie tych obszarów krajobrazu kulturowego, które z uwagi na swoje wartości historyczne mają istotne znaczenie dla zachowania krajobrazu kulturowego obszaru metropolitalnego i jego tożsamości.

Potrzeby i wyzwania

197. Ochrona oraz utrzymanie walorów środowiska kulturowego regionu jest szczególnie ważne w kontekście wzrastającej presji inwestycyjnej. Wiąże się z koniecznością zapewnienia warunków dla trwałego zachowania, zagospodarowania i utrzymania zabytkowych krajobrazów kulturowych oraz zespołów zabytków poprzez:

1) rewitalizację historycznych zespołów staromiejskich oraz układów wiejskich;

2) odnowę zabytkowych obiektów wraz z adaptowaniem do nowych funkcji;

3) kompleksową odbudowę zdegradowanych zespołów zabytkowych w obszarach historycznych centrów miast i wsi, złożeń rezydencjonalnych terenów zielonych, w tym założeń parkowych, alei, szpalerów oraz nieużytkowanych kościołów i cmentarzy;

4) przeciwdziałanie dewastacji zabytków techniki oraz przemysłu;

5) promowanie i oznaczenie w terenie historycznych miejsc pamięci;

6) rozwój nowych form obszarowej ochrony krajobrazu kulturowego, w tym zwłaszcza systemu parków kulturowych.

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

4.12. Zagrożenie powodziowe

Przyczyny, typy, potencjalny zasięg powodzi

199. Z racji położenia i uwarunkowań fizjograficzno-morfologicznych, część (w szczególności pas nadmorski i Żuławy) obszaru metropolitalnego jest narażona na niebezpieczeństwo powodzi. Występują tu powodzie o różnej genezie: opadowe, roztopowe, zatorowe i sztormowe oraz wewnątrzpolderowe.

200. Zagrożenie powodziowe potęgowane jest przez występowanie terenów depresyjnych i przydepresyjnych (Żuławy), z których nie ma możliwości grawitacyjnego odpływu wód i na których istnieje konieczność odpompowywania wody.

201. Różnorodność przyczyn zagrożenia powodziowego, może spowodować ich kumulację (np. sztorm z wezbraniem rzecznym), stwarzając wysokie zagrożenie dla ludności i istniejącego zagospodarowania na znacznej przestrzeni.

202. Największe zagrożenie powodziowe występuje w dolinie Wisły, stanowią je samoczynnie tworzące się zjawiska lodowe lub długotrwałe spiętrzenia wody w rzece. Zasięg powodzi w takim przypadku może objąć cały obszar Żuław Wielkich i Gdańskich (ok. 137.440 ha). Samoczynnie tworzące się zjawiska lodowe usuwane są przez lodołamacze, które ze względu na wiek wymagają wymiany na nowe jednostki.

203. Wysokie ryzyko wystąpienia zjawiska powodziowego na Wiśle spowodowane jest warunkami lokalnymi, panującymi w strefie przybrzeżnej Bałtyku, tj. wiatrami sztormowymi, uniemożliwiającymi spływ wód i lodów oraz wtłaczającymi wody Zatoki Gdańskiej oraz Zalewu Wiślanego w ujścia rzek.

204. Najbardziej narażone na zjawisko powodzi są Żuławy, których zalanie może być katastrofalne w skutkach. Zagrożone są: intensywnie uprzemysłowiona oraz o dużej wartości historycznej część Gdańska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, część Pruszcza Gdańskiego oraz Tczewa, a także tysiące hektarów żyznej ziemi uprawnej i terenów zielonych. Na terenie Żuław mieszka około 180 tys. ludzi, a wśród dużych zakładów przemysłowych, znajdują się m.in.: Rafineria Gdańska, Oczyszczalnia Ścieków Wschód i Gdańskie Zakłady Nawozów Fosforowych[108].

205. Najczęściej występującym zagrożeniem na terenie Żuław jest powódź sztormowa. Silny wiatr dolądowy wiejący nad morzem spycha masy wody ku brzegowi powodując spiętrzenia sztormowe – tym groźniejsze, im większa jest objętość wody w Bałtyku. Wzrost poziomu morza podczas spiętrzenia sztormowego jest najczęściej bardzo gwałtowny, w ciągu 1-2 godzin może on dochodzić do prawie 200 cm. Na polderach żuławskich przyczyną powodzi mogą być także deszcze nawalne, przy których urządzenia zainstalowane w stacjach pomp nie będą w stanie odpompować w odpowiednim czasie całej ilości spływającej wody.

206. Do innych przyczyn zagrożeń powodziowych na Żuławach można zaliczyć wezbrania, które powstają np. w wyniku wystąpienia niesprawności urządzeń: śluz, jazów, wrót przeciwsztormowych i przeciwpowodziowych, zapór, a także przerwanie wału przeciwpowodziowego w wyniku utrzymywania się przez dłuższy czas wysokiego poziomu wód w rzekach.

207. Gwałtowne zjawiska hydro-meteorologiczne (sztormy, opady nawalne, roztopy) są przyczyną powstania zagrożeń powodziowych (poza Żuławami), także w dolinach rzek: Białogórskiej Strugi, Bolszewki, Cedronu, Chełst, Charbrowskiej Strugi, Czarnej Wody, Gizdepki, Gościciny, Karwianki, Łeby, Piaśnicy, Płutnicy, Potoku Oliwskiego, Redy, Wierzycy, Wietcisy, Zagórskiej Strugi. W dolinach ww. rzek wyznaczono obszary szczególnego zagrożenia (na mapach zagrożenia powodziowego i studia ochrony przeciwpowodziowej).

208. Podstawę do planowania zagospodarowania przestrzennego na terenach zagrożonych powodzią, na różnych jego poziomach, stanowią mapy zagrożenia powodziowego (przekazane samorządom 15 kwietnia 2015 r.), na których wskazano:

1) obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat (Q 0,2%);

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

2) obszary szczególnego zagrożenia powodzią (obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat (Q 1%), obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat (Q 10%), pas techniczny w rozumieniu art. 36 *ustawy* z dnia 21 marca 1991 r. *o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej*; obszary, między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18, stanowiące działki ewidencyjne);

3) obszary obejmujące tereny narażone na zalanie w przypadku:

a) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwpowodziowego,

b) zniszczenia lub uszkodzenia wału przeciwsztormowego (budowli ochronnych pasa technicznego – według ustawy Prawo wodne, obowiązującej przed 12 lipca 2014 r.).

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

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

Infrastruktura ochrony przed powodzią

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

1) wały przeciwpowodziowe - 481,7 km (wałami przeciwpowodziowym chronionych jest 118,4 tys. ha użytków gruntowych);

2) stacje pomp odwadniających - 65 obiektów (odwadniają ok. 100,1 tys. ha użytków gruntowych);

3) sieć kanałów i cieków naturalnych.

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

1) wały przeciwpowodziowe na długości 132,6 km;

2) stacje pomp – 18 szt.;

3) kanały na długości 548,3 km;

4) cieki naturalne na długości 251 km.

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

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

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

Zagrożenie powodziowe w strefie przybrzeżnej Bałtyku

216. Duża skala zagrożenia powodziowego występuje także w powiatach nadmorskich, a szczególnie puckim (Mierzeja Helska) oraz wejherowskim, lęborskim i słupskim (zwłaszcza na terenach bezpośrednio przylegających do morza). Wzrost częstości występowania silnych sztormów oraz zmiany poziomu Morza Bałtyckiego[109] odnotowywane na polskim wybrzeżu, skutkują niszczeniem strefy brzegowej, szczególnie widocznym na osuwających się odcinkach klifowych.

217. Procesy i zjawiska brzegowe zagrażają bezpieczeństwu budowli usytuowanych na bezpośrednim zapleczu brzegu, ponieważ istniejące umocnienia nie zapewniają dostatecznej ich ochrony – uwidacznia się to przede wszystkim w Jastrzębiej Górze, Chłapowie i w miejscowościach Mierzei Helskiej.

218. Od lat w ramach *ustawy* z dnia 28 marca 2003 r. *o ustanowieniu programu wieloletniego Program ochrony brzegów morskich*[110] podejmowane są działania mające na celu zabezpieczenie wybrzeża przed zagrożeniami sztormowymi i powodziowymi, które obejmują monitorowanie brzegów morskich, budowę, rozbudowę i utrzymanie systemów zabezpieczeń przeciwpowodziowych terenów nadmorskich, stabilizację linii brzegowej, w tym zapobieganie zanikowi plaż i ich ratowanie poprzez sztuczne zasilanie i modernizację umocnień brzegowych.

219. Znaczna część działań przewidzianych w *Programie ochrony brzegów morskich* skupia się na wybrzeżu morskim, w tym brzegach Zalewu Wiślanego, Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego i otwartego morza – niestety, stosowane są głównie techniczne, inżynierskie środki ochrony.

220. Przewiduje się dalsze wzmaganie procesów erozji wybrzeży południowego Bałtyku i wzrost zagrożeń powodzią sztormową niektórych nisko położonych części wybrzeży, dlatego przy planowaniu działań inwestycyjnych na tych terenach należy brać pod uwagę wzrastające zagrożenie ze strony morza, tak, aby ograniczać negatywne konsekwencje dla elementów infrastruktury oraz ludności; jednocześnie rekomenduje się zachowanie w stanie naturalnym niezainwestowanych odcinków brzegu, jak przewiduje to Konwencja Helsińska.

Ograniczanie zagrożeń i skutków powodzi

221. Niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego regionu jest kontynuowanie działań związanych z przebudową i odbudową urządzeń osłony przed powodzią, przede wszystkim na Żuławach Wiślanych (realizacja II etapu programu *Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław do roku 2030*), Powiślu, Pojezierzu Starogardzkim, Pobrzeżu Słowińskim i Kaszubskim oraz działań w zakresie ochrony brzegów morskich (*Program ochrony brzegów morskich).*

222. Niezmiernie istotne są dalsze działania nietechniczne, mające na celu „powstrzymanie zabudowy na terenach zagrożonych" oraz zapewnienie sprawnego systemu monitoringu i wczesnego ostrzegania mieszkańców terenów zagrożonych powodzią. Działaniom w zakresie ograniczania skutków powodzi powinna towarzyszyć świadomość nieuchronności tego zjawiska oraz możliwości zwiększenia częstotliwości występowania powodzi (zmiany klimatyczne).

4.13. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne

223. Rozmieszczenie elementów infrastruktury użytkowanej przez Siły Zbrojne RP (SZ) na obszarze kraju wynika z wielu uwarunkowań. Należą do nich struktura organizacyjna i dyslokacja SZ, potrzeby określone przez NATO. Także proces transformacji SZ, wynikający ze zmiany doktryny obronnej, jak również przechodzenia na standardy armii zawodowej, w znaczący sposób oddziałują na wymogi dotyczące lokalizacji i standardów infrastruktury.

224. Konieczność zapewnienia niezakłóconego funkcjonowania obiektów i kompleksów wojskowych oraz sprawna realizacja inwestycji obronnych na tych obszarach wskazuje na potrzebę uwzględnienia w polityce przestrzennej województwa:

1) Portu Wojennego w Gdyni, stanowiącego bazę logistyczną Marynarki Wojennej;
2) poligonowej infrastruktury szkoleniowej dla specjalistycznych rodzajów wojsk:
   a) *Strzepcz* - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej (ok. 2,5 tys. ha),
   b) *Sokołówka* (gm. Łęczyce) - poligon szkolenia taktycznego,

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

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

c) *Osowo Lęborskie* (gm. Cewice) - poligon wodny;

3) wojskowych obiektów lotniskowych i stref nalotów:

a) *Gdynia Oksywie* (współużytkowane przez lotnisko cywilne) o parametrach powierzchni ograniczających jak dla lotnisk lotnictwa cywilnego dla samolotów o kodzie referencyjnym 4,

b) *Pruszcz Gdański*, *Królewo Malborskie* i *Siemirowice Cewice* o parametrach powierzchni ograniczających lotnisk dla samolotów klasy II,

c) *Oksywie* - lądowisko wojskowe w Porcie Wojennym Gdynia;

4) innych nieruchomości (o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych), które w rozumieniu art. 2 pkt 9 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. *Prawo geodezyjne i kartograficzne* posiadają status *terenów zamkniętych*[111].

225. W celu zapewnienia potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa oraz zapewnienia warunków bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych w obszarze metropolitalnym odpowiednie organy państwa:

1) ustanowiły strefy ochronne terenów zamkniętych, wynikające z zagrożeń bezpieczeństwa dla otoczenia od takich kompleksów wojskowych jak: K-4002 Gdynia Oksywie, K-5322 Gdynia Demptowo, K-4008 Pogórze (gm. Kosakowo), K-5429 Lasowice Wielkie (gm. Malbork);

2) wskazują jako ustanowione i obowiązujące (rzeczywiste ich funkcjonowanie jest wątpliwe i budzi szereg wątpliwości ze strony samorządów) na podstawie odpowiednich decyzji lokalizacyjnych Komisji Planowania przy Radzie Ministrów następujące strefy ochronne dla kompleksów wojskowych nr: K-4610 Poczernino (gm. Władysławowo), K-5429 Lasowice Wielkie (gm. Malbork), K-7311 Chłapowo (gm. Władysławowo), K-4181 Rozewie (gm. Władysławowo), K-4630 Rzucewo (Puck), K-5321 Choczewo, K-7906 Łężyce (gm. Wejherowo), K-4635 Bieszkowicie (gm. Wejherowo), K-6033 Babie Doły (m. Gdynia, gm. Kosakowo);

3) procedują ustalenie stref ochronnych dla terenów zamkniętych kompleksów wojskowych: K-8597 Hel, K-8598 Hel, K-8601 Hel, K-4635 Sopieszyno (gm. Wejherowo), K-6068 Siemirowice (gm. Cewice), K-4630 Rzucewo (gm. Puck), K-6010 Nowa Wieś Malborska (gm. Malbork), K-5252 Bukowina (gm. Cewice).

Niejasność przepisów dotyczących wyznaczania stref ochronnych wokół terenów zamkniętych oraz brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego utrudnia ich właściwe funkcjonowanie.

4.14. Obszary udokumentowanego występowania złóż kopalin

Złoża kopalin i obszary ich występowania

226. Obszar metropolitalny nie należy do regionów o bogatych udokumentowanych zasobach surowcowych. Region, z racji uwarunkowań geologicznych, charakteryzuje się występowaniem głównie skał okruchowych pozostawionych po okresach zlodowaceń plejstoceńskich (piaski, żwiry, kamienie budowlane) oraz osadów związanych z okresem holoceńskim (iły, kreda jeziorna i torfy – w tym lecznicze borowiny). Obok tych najpospolitszych złóż występują także złoża kopalin rzadziej spotykanych, objęte własnością górniczą[112]: ropy naftowej, gazu ziemnego, soli kamiennej, soli potasowo-magnezowej, wód leczniczych oraz kamieni szlachetnych (w województwie bursztynu).

227. Według stanu na 31.12.2015 r., łączna liczba udokumentowanych w OM złóż kopalin wynosiła 339[113]. Wśród nich największy udział mają złoża kruszywa naturalnego:

1) udokumentowane w liczbie 614 (piaski i żwiry), gromadzą ogółem 5,45% zasobów krajowych[114];

2) występujące powszechnie niemal na terenie całego województwa, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi, takich jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin;

3) zlokalizowane najczęściej w powiatach: kartuskim, wejherowskim, kościerskim i starogardzkim;

4) eksploatowane w 2015 roku w liczbie 163 złoża, w tym 135 stanowiły złoża kruszywa naturalnego.

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

[112] Podział złóż na złoża objęte własności górniczą i złoża objęte własnością nieruchomości gruntowej wprowadzony został wraz z wejściem w życie nowej ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. *Prawo górnicze i geologiczne*. Przepisy ustawy dostosowują polskie prawo do dyrektyw unijnych. Nowa ustawa wraca do pojęcia własności górniczej określonej przepisami Rozporządzenia Prezydenta RP z dnia 29 listopada 1930 r. – Prawo górnicze, której istotą było rozłączenie pojęcia własności gruntowej od złoża kopalin oraz przyjęcie, że niektóre złoża nie są częścią nieruchomości i nie stanowią własności gruntowej.

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

[114] Dane według stanu na 31.12.2015 r.

228. Piaski i żwiry występują powszechnie niemal na terenie całego OM, z wyjątkiem obszarów pokrytych utworami organogenicznymi, takich jak: Żuławy Wiślane i szerokie dna pradolin. Najwięcej złóż kruszywa zlokalizowanych jest w powiatach: kartuskim i wejherowskim. Największą liczbę złóż piasków i żwirów udokumentowano w powiatach wokół aglomeracji trójmiejskiej, charakteryzującej się największym zapotrzebowaniem na te surowce.

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

1) 4 niewielkie złoża ropy naftowej i gazu ziemnego (występującego jako kopalina towarzysząca) w gminie Krokowa: *Dębki* (udokumentowane także w strefie przybrzeżnej), *Żarnowiec*, *Żarnowiec W* i *Białogóra-E*, łącznie o zasobach ropy naftowej 74,77 tys. ton i gazu ziemnego 10,67 mln m³;

2) 3 złoża soli kamiennej: *Łeba*, *Mechelinki*, *Zatoka Pucka* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej), o łącznych zasobach 22,06 mln ton;

3) 4 złoża soli potasowo-magnezowych: *Chłapowo*, *Mieroszyno*, *Swarzewo* (fragmentarycznie udokumentowane również na Zatoce Puckiej) i *Zdrada*, łącznie o zasobach 597.025 tys. ton;

4) 2 złoża wód leczniczych zmineralizowanych w: Sopocie (otwór *Sopot IG* – wody lecznicze zmineralizowane, zasoby w eksploatacji), Krynicy Morskiej (otwór *Krynica Morska IG 1* – wody termalne oraz wody lecznicze zmineralizowane);

5) 5 złóż bursztynu*: Stegna, Sztutowo-p.I, Sztutowo-p.II* (powiat nowodworski); *Wiślinka I* (powiat gdański) i jedyne eksploatowane w województwie złoże *Przeróbka-SL* (m. Gdańsk). Wszystkie złoża w utworach trzecio- i czwartorzędowych o łącznych zasobach 40 ton.

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

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

1) 2 złoża ropy naftowej – *B3* i *B8* (ich zasoby na koniec 2015 r. wyniosły 4.654,27 tys. ton);

2) 4 złoża gazu ziemnego – *B3*, *B4*, *B6* i *B8* (łącznie o zasobach 5.021,71 mln m^3);

3) 2 złoża kruszywa naturalnego na Ławicy Słupskiej i Południowej Ławicy Środkowej (łącznie o zasobach 99.696 tys. ton).

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

Obszary perspektywiczne, potencjalne złoża kopalin

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

234. Od kilku lat nie tylko w województwie, ale i na obszarze całego kraju, prowadzone są intensywne badania[115] związane z poszukiwaniem niekonwencjonalnych złóż gazu ziemnego[116]. Region Pomorza wraz z przyległymi obszarami morskimi i fragmentami województw: zachodniopomorskiego, warmińsko-mazurskiego oraz kujawsko-pomorskiego, według wstępnych ocen, posiada znaczący potencjał w zakresie możliwości udokumentowania niekonwencjonalnych złóż węglowodorów, tj. gazu ziemnego lub ropy naftowej w formacjach łupkowych, a bardziej szczegółowe wstępne szacunki są następujące:

1) zasoby wydobywalne gazu ziemnego w formacjach łupkowych obejmujących utwory dolnego paleozoiku w Polsce, w pasie rozciągającym się od Bałtyku przez Pomorze po Lubelszczyznę (tj. w obrębie basenu bałtycko-podlasko-

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

[116] Gaz łupkowy, inaczej nazywany gazem z łupków, jest gazem ziemnym pozyskiwanym ze skał osadowych, które uformowały się z mułów, namułów, iłów i materii organicznej. Gaz ten osadzony jest na cząstkach skał, podatnych na kruszenie, zwanych łupkami. Złoża gazu łupkowego określane są jako złoża niekonwencjonalne ze względu na mniejszą opłacalność wydobycia gazu oraz stopień skomplikowania tego procesu.

lubelskiego), sięgać mogą nawet do 1,92 bln m^3; a biorąc pod uwagę najbardziej prawdopodobne parametry oszacowania, zasoby te, łącznie dla morskiej i lądowej części basenu, mieszczą się w przedziale od 346,1 mld m^3 do 767,9[117] mld m^3;

2) zasoby wydobywalne ropy naftowej z formacji łupkowych, łącznie dla lądowej i szelfowej części basenu oszacowano maksymalnie na 535,5 mln ton, a przy przyjęciu parametrów uznanych za najbardziej prawdopodobne uznano, że mieszczą się w przedziale od 215,4 mln ton do 267,8 mln ton[118].

235. Stan prac poszukiwawczych i rozpoznawczych niekonwencjonalnych złóż nie pozwala wnioskować, że w perspektywie kilku lat możliwe będzie realne wydobycie gazu. Obecnie nie można określić miejsc, terminów czy kolejności udzielania koncesji wydobywczych, ponieważ każda z nich wiąże się z koniecznością zidentyfikowania różnego rodzaju uwarunkowań, w tym przede wszystkim analizy ryzyka środowiskowego oraz określenia uwarunkowań przestrzennych w obrębie obszaru i terenu górniczego, a także analizy opłacalności: pierwsze w Polsce szczelinowanie hydrauliczne wykonano w otworze Łebień LE 2H, jednak wyniki prac poszukiwawczych, prowadzonych również w innych lokalizacjach, okazały się mało obiecujące.

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

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

5. WIZJA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO

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

5.1. Założenia wizji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego

2. Do **podstawowych czynników, które mogą warunkować zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego** należą:
   1) **planowane inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej**, pozwalające zarówno na poprawę obsługi terenów już zainwestowanych, jak i możliwych do zainwestowania:
      a) budowa dróg ekspresowych: S6 (wyprowadzającej ruch w kierunku zachodnim do Lęborka i dalej do Słupska), S7 (otwierającej nowe możliwości rozwoju w kierunku Nowego Dworu Gdańskiego i Elbląga), Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta (stanowiącej trzecią oś transportową o kierunku południkowym), Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (umożliwiającej wyprowadzenie ruchu tranzytowego w kierunku Władysławowa i Helu, z pominięciem Rumi i Redy),
      b) rozbudowa dzielnic portowo-przemysłowych o nowe powierzchnie magazynowe i logistyczne, lokalizowane na terenach portowych i w ich sąsiedztwie, w tym rozwój infrastruktury głębokowodnej;
   2) prognoza demograficzna i jej zróżnicowanie przestrzenne, wskazujące na **zróżnicowane warunki rozwoju demograficznego** i jego skutki w przyszłości; wg *Prognozy demograficznej GUS* na 2030 r., w powiatach otaczających Trójmiasto (gdańskim, kartuskim, puckim i wejherowskim) liczba ludności wzrośnie o 41 tys., w pozostałych powiatach ziemskich (lęborskim, malborskim, nowodworskim i tczewskim) liczba ludności spadnie o niemal 7 tys., zaś w przypadku miast Trójmiasta spadek ten wyniesie 20 tys;
   3) **potrzeby w zakresie nowych terenów mieszkaniowych, koncentrujące się w szczególności w obszarach**:
      a) podmiejskich Trójmiasta, w jego bezpośrednim otoczeniu,
      b) nowych struktur wewnątrzmiejskich, położonych poza dzielnicami śródmiejskimi, zarówno jako odzwierciedlenie popytu ze strony dotychczasowych mieszkańców tych dzielnic, jak i nowych mieszkańców Trójmiasta,
      c) położonych w większej odległości od rdzenia metropolii, jako skutek tendencji związanych z poszukiwaniem tanich gruntów pod realizację zabudowy jednorodzinnej;
   4) **inwestycje infrastrukturalne** (w tym transportowe)**, a także potrzeby mieszkaniowe związane z ewentualną decyzją o uruchomieniu procesu inwestycyjnego planowanej elektrowni jądrowej.**
3. **Do zasadniczych wyzwań rozwojowych obszaru metropolitalnego m.in. podnoszących jakość życia w perspektywie 2030 roku, należą**:
   1) **intensyfikacja rozwoju wielofunkcyjnego pasma osadniczego oraz ukształtowanych ośrodków rozwoju**, rozumiana w szczególności jako przekształcenia (w tym regeneracja) istniejących struktur i pełniejsze wykorzystanie ich potencjału, w tym rozwój funkcji portowo-przemysłowo-logistycznych i innych funkcji metropolitalnych;
   2) **zatrzymanie procesów niekontrolowanej suburbanizacji** przez ograniczanie ich zasięgu i świadome kształtowanie wielofunkcyjnych struktur węzłowych położonych w ciągu pasm rozwojowych;
   3) **aktywne kształtowanie systemu osnowy ekologicznej**, jako warunku zachowania równowagi pomiędzy środowiskiem przyrodniczym i przekształcanym przez człowieka na całym obszarze.

5.2. Dylematy kształtowania przestrzeni obszaru metropolitalnego wobec pożądanego scenariusza rozwoju

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

	MODEL DEKONCENTRACJI	MODEL WĘZŁOWO-PASMOWEJ POLICENTRYCZNEJ KONCENTRACJI	MODEL KONCENTRACJI
najważniejsze uwarunkowania dotyczące kształtowania polityki planistycznej (system planowania przestrzennego)	- brak kompleksowej reformy systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego, wprowadzającej instrumenty zarządzania procesami urbanizacji - brak znaczących środków na rewitalizację	wobec braku stabilizacji uwarunkowań prawnych i finansowych systemu planowania przestrzennego konieczne jest przyjęcie i konsekwentne wdrażanie zasad zagospodarowania przestrzennego służących przywróceniu i utrzymaniu ładu przestrzennego, w tym: - ukierunkowanie regionalnej polityki przestrzennej na rewitalizację i intensyfikację zagospodarowania w istniejących strukturach zurbanizowanych oraz na koncentrację nowego zainwestowania w węzłach wybranych ciągów infrastruktury transportowej - aktywny dialog terytorialny pomiędzy samorządem województwa a gminami - preferencje dla wsparcia instrumentami polityki regionalnej projektów zgodnych z regionalną polityką przestrzenną	- kompleksowa reforma systemu planowania i zagospodarowania przestrzennego, wprowadzająca instrumenty zarządzania procesami urbanizacji, - znaczne możliwości finansowe pozwalające prowadzić działania rewitalizacyjne na szeroką skalę
przekształcenia struktury przestrzennej (scenariusze rozwoju przestrzennego)	kontynuacja obecnie występujących tendencji: - postępująca suburbanizacja i dalsze rozpraszanie zabudowy - doraźne działania rewitalizacyjne prowadzone na ograniczonych obszarach - postępująca degradacja istniejących struktur (w tym historycznie ukształtowanych) - znaczny spadek liczby mieszkańców w rdzeniu i w potencjalnej strefie funkcjonalnej OM oraz wzrost liczby ludności w strefie funkcjonalnej	równoległe procesy: - porządkowanie procesów rozwojowych poprzez intensyfikację działań rewitalizacyjnych, dogęszczanie istniejących struktur oraz tworzenie warunków do regulowania procesu suburbanizacji (w tym ograniczenie zasięgu przestrzennego, tworzenie struktur zwartych i kompleksowych z dogodnym dostępem do transportu zbiorowego i usług publicznych) - koncentracja nowego zainwestowania w węzłach osadniczych, w ciągu pasm rozwojowych związanych z korytarzami transportowymi, w tym w ośrodkach położonych w potencjalnej strefie funkcjonalnej OM	równoległe procesy: - zatrzymanie procesów suburbanizacji i rozpraszania zabudowy - intensyfikacja działań rewitalizacyjnych w rdzeniu i w ośrodkach miejskich całego obszaru oraz dogęszczanie istniejących struktur
konsekwencje	- znaczny spadek liczby mieszkańców w rdzeniu i w potencjalnej strefie funkcjonalnej OM oraz wzrost liczby ludności w strefie funkcjonalnej	- wzrost liczby ludności w rdzeniu metropolii, niewielki wzrost w strefie funkcjonalnej i stabilizacja w ośrodkach potencjalnej strefy funkcjonalnej OM	- wzrost liczby ludności w rdzeniu metropolii, stabilizacja liczby ludności w strefie funkcjonalnej oraz w ośrodkach potencjalnej strefy funkcjonalnej OM
	- nieefektywny, wymagający ciągłej rozbudowy system transportowy, zwłaszcza w rdzeniu i w strefie funkcjonalnej	- realizowane inwestycje transportowe, zwłaszcza kolejowe i drogowe coraz lepiej odpowiadają na potrzeby transportowe OM, wymagają jedynie uzupełnień o brakujące elementy, w szczególności transportowe węzły integracyjne i przesiadkowe	- efektywny i sprawny system transportowy, funkcjonujący w oparciu o transport zbiorowy oraz ukształtowane układy drogowe przynoszą spodziewany efekty i nie wymagają dalszej rozbudowy
	- brak możliwości ukształtowania spójnej sieci ekologicznej obszaru, zanik wartościowych ekosystemów i ograniczone warunki dla zachowania wysokiej różnorodności biologicznej	- ukształtowana sieć ekologiczna, wymagająca konsekwentnej i spójnej ochrony, zwłaszcza w rdzeniu i w strefie funkcjonalnej, zachowane liczne wartościowe ekosystemy i utrzymany poziom różnorodności biologicznej	- w strefie funkcjonalnej i potencjalnej funkcjonalnej sieć ekologiczna jest spójna i obejmuje wartościowe ekosystemy, zapewniając wysoki poziom zachowania różnorodności biologicznej; zbyt intensywne dogęszczanie istniejących struktur może skutkować problemami w utrzymaniu spójności sieci ekologicznej w rdzeniu metropolii oraz w innych ukształtowanych ośrodkach całego obszaru
	- obniżenie pozycji konkurencyjnej całego OM	- wzmocnienie pozycji konkurencyjnej całego OM	- zdecydowany wzrost pozycji konkurencyjnej rdzenia OM, przy jednoczesnym umiarkowanym wzroście pozycji całości obszaru

RYC 5. PORÓWNANIE POTENCJALNYCH MODELI KSZTAŁTOWANIA STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT

5. Wybór optymalnego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej OM stanowi podstawę dla określenia wizji zagospodarowania przestrzennego tego obszaru w perspektywie roku 2030. Wymaga to przeprowadzenia analizy uwzględniającej: najważniejsze uwarunkowania dotyczące kształtowania polityki planistycznej, związane z nimi możliwe przekształcenia struktury przestrzennej (różne scenariusze rozwoju), oraz ich konsekwencje (ryc. 5).

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

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

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

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

   1) przewiduje się przede wszystkim w ramach istniejących jednostek osadniczych[119];
   2) rozumiany jest jako kompleksowy rozwój wielofunkcyjnych ośrodków o zróżnicowanej randze;
   3) równoważony jest zachowaniem istniejących i proporcjonalnym rozwijaniem nowych elementów osnowy ekologicznej całego obszaru.

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru metropolitalnego

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

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

   1) **metropolitalny system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych[120]**, na który składają się prawne formy ochrony przyrody oraz korytarze ekologiczne o znaczeniu ponadregionalnym, regionalnym i subregionalnym, pozwalające zapewnić odpowiednie warunki dla zachowania i odtwarzania bioróżnorodności;

   2) **policentryczne wielofunkcyjne pasmo osadnicze** (wpisujące się w przebieg ponadregionalnych korytarzy transportowych: *północnego* i *nadwiślańsko-zatokowego*), stanowiące główną oś koncentrującą impulsy i procesy rozwojowe OM, w którego skład wchodzą:

      a) **rdzeń mieszkaniowo-usługowo-portowo-przemysłowy (Gdańsk, Gdynia, Sopot, czyli Trójmiasto)**, będący głównym elementem pomorskiego węzła transportowo-logistycznego i hubu paliwowo-energetycznego, skupiający zdecydowaną większość funkcji metropolitalnych, w którym postępuje ich koncentracja, z jednoczesnym podnoszeniem jakości istniejących i realizowanych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych,

      b) **pozostałe ośrodki policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego**, do których w części północno-zachodniej należą: Rumia, Reda i Wejherowo oraz w południowej: Pruszcz Gdański, Pszczółki i Tczew; w miastach wzmacniane są funkcje ponadlokalne, w tym metropolitalne, podnoszona jest również jakość przestrzeni publicznych;

   3) **policentryczna sieć ośrodków różnej rangi** (w szczególności miast: Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Lębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Władysławowo oraz ośrodek semimiejski – Sierakowice), **wzmacniających procesy równoważenia rozwoju obszaru metropolitalnego, w większości położonych w zasięgu pasm rozwojowych metropolitalnych korytarzy transportowych**. W ośrodkach tych

[119] Generalną zasadą wskazaną w KPZK 2030, która powinna stanowić podstawę planowania przestrzennego i strategicznego w obszarach metropolitalnych, jest zasada pierwszeństwa regeneracji (odnowy) zabudowy nad zajmowaniem nowych terenów pod zabudowę, oznaczająca intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, w celu minimalizowania ekspansji na nowe tereny.

[120] Stanowiący część regionalnego systemu, odpowiadającą zasięgowi przestrzennemu OM.

rozwijane są funkcje związane z obsługą otaczających je obszarów, a także komplementarne funkcje metropolitalne[121], związane z ich zróżnicowaną specyfiką;

4) **pasma rozwojowe metropolitalnych korytarzy transportowych**, w których potencjał rozwojowy związany jest w szczególności z przebiegiem infrastruktury sieci TEN-T i TEN-E oraz elementami infrastruktury drogowo-kolejowej o znaczeniu regionalnym, znajdującymi się częściowo poza tą siecią, **a procesy rozwojowe zachodzą węzłowo** w strukturach nanizanych na podstawowe elementy układu transportowego:

   a) pasmo elbląskie - wpisujące się we wschodnią część ponadregionalnego korytarza transportowego *północnego*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr S7 oraz drogi wodnej Szkarpawy, w którym głównymi ośrodkami rozwoju są: **Nowy Dwór Gdański** i położony w województwie warmińsko-mazurskim **Elbląg**[122],

   b) pasmo kartusko-kościerskie – wpisujące się w regionalny korytarz transportowy *środkowo-pojezierny*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr 20 i linii kolejowej nr 201 z odgałęzieniem w kierunku Kartuz, w którym głównymi ośrodkami są: **Kartuzy i Żukowo**, a także większe miejscowości wiejskie; linia 201, dzięki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej zapewniająca bezpośrednie połączenia z rdzeniem OM i stymulująca rozwój tego pasma zostaje rozbudowana o dodatkowy tor; modernizacja linii kolejowej nr 229 (Kartuzy-Sierakowice-Lębork) włącza w zasięg oddziaływania tego układu również **Sierakowice**, docelowo spinając klamrą układ dwóch pasm: *kartusko-kościerskiego* i *lęborskiego*,

   c) pasmo lęborskie - wpisujące się w zachodnią część ponadregionalnego korytarza transportowego *północnego*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr S6 i linii kolejowej nr 202, w którym głównymi ośrodkami są: **Lębork,** a także **Bożepole Wielkie**, **Luzino** i **Szemud**,

   d) pasmo puckie – stanowiące rozwinięcie północnej części ponadregionalnego korytarza transportowego *nadwiślańsko-zatokowego*, uwarunkowane przebiegiem drogi nr 216 i linii kolejowej nr 213, w którym głównymi ośrodkami rozwoju są: **Puck** i **Władysławowo**, a także **Hel** i **Jastarnia**,

   e) pasmo tczewskie – wpisujące się w południową część ponadregionalnego korytarza transportowego *nadwiślańsko-zatokowego* z odgałęzieniem w kierunku Malborka, wpisującym się w ponadregionalny korytarz transportowy *południowy*, uwarunkowane przebiegiem autostrady A1 i drogi nr 91 oraz linii kolejowych nr 9 i 131, w którym głównymi ośrodkami są: **Gniew**, **Malbork** i **Pelplin**,

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

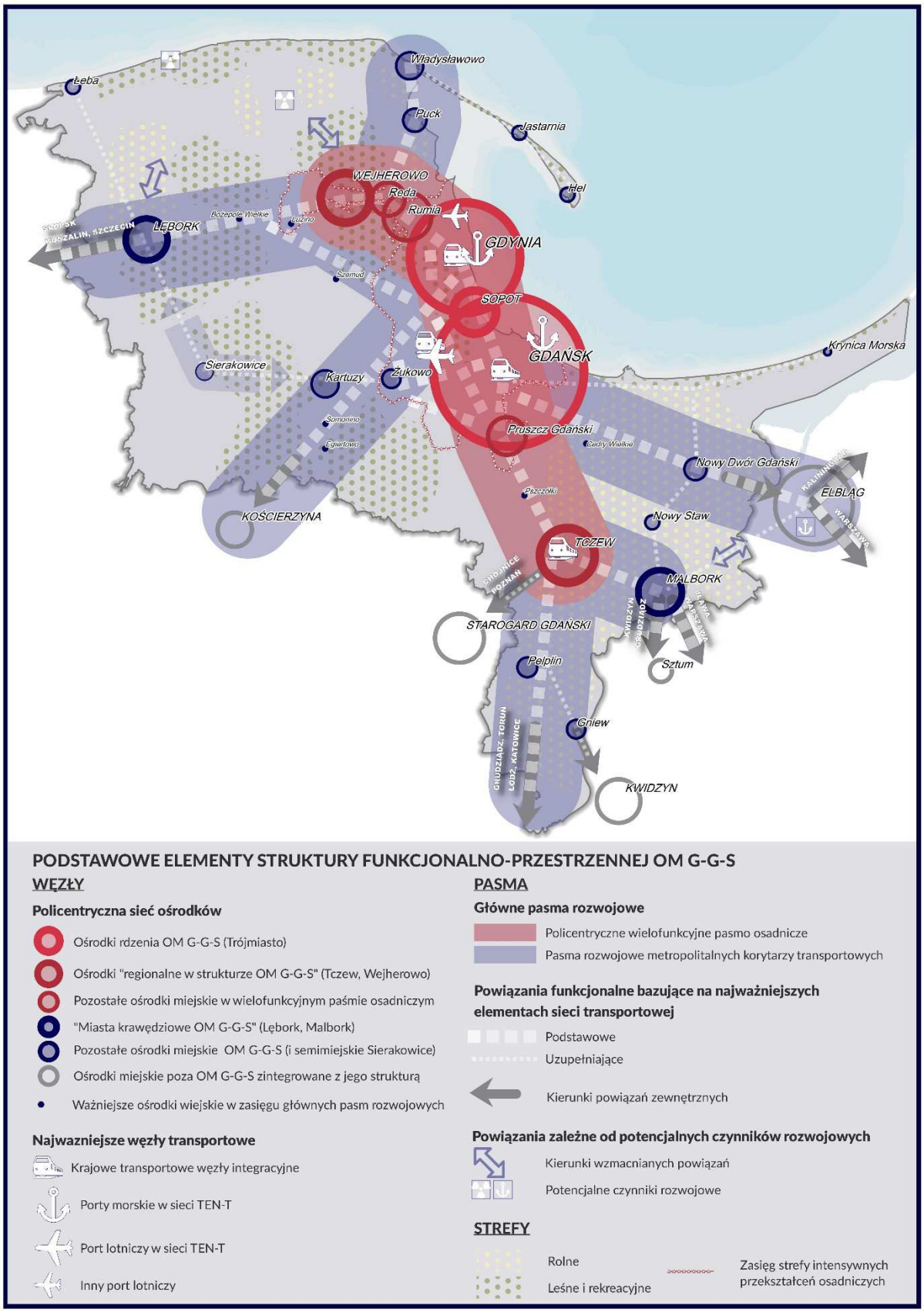
5) **strefa intensywnych przekształceń osadniczych**[123], położona w bezpośrednim otoczeniu policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego (na odcinku od Wejherowa do Pruszcza Gdańskiego), obejmująca tereny w gminach wiejskich: Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Pszczółki, Szemud, Tczew, Wejherowo i miejsko-wiejskiej: Żukowo; w strefie tej minimalizowane są zaistniałe negatywne skutki niekontrolowanej suburbanizacji, a dalszy rozwój osadnictwa jest ściśle podporządkowany zasadzie kształtowania zwartych przestrzennie, wielofunkcyjnych jednostek osadniczych;

6) **wielofunkcyjne strefy rolne, leśne i rekreacyjne** – o wysokich walorach krajobrazowych, które są wykorzystywane zgodnie z ich potencjałem i z zachowaniem wymogów ochrony wartości przyrodniczych, utrzymując równowagę ekologiczną obszaru metropolitalnego; szczególną rolę w równoważeniu dynamicznych procesów związanych z rozwojem urbanizacji odgrywa **zielony pierścień Trójmiasta**, w skład którego wchodzą: kompleksy lasów oliwskich, otomińskich, wejherowskich i darżlubskich, zalesienia pasa wydmowo-mierzejowego Wyspy Sobieszewskiej i Mierzei Wiślanej oraz kompleksy łąk przymorskich nad Zatoką Pucką (na obszarze którego w większości ustanowione są formy ochrony przyrody - parki krajobrazowe i obszary Natura 2000).

[121] W stosunku do oferty policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego.

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

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



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

Wizja

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

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

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

6. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARZE METROPOLITALNYM

6.1. Struktura części kierunkowej Planu

1. Polityka przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego realizuje cele rozwojowe Samorządu Województwa Pomorskiego i samorządów skupionych w ramach Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk–

Gdynia–Sopot w odniesieniu do przestrzeni tego obszaru, uwzględniając cele rozwojowe państwa określone w KPZK 2030.

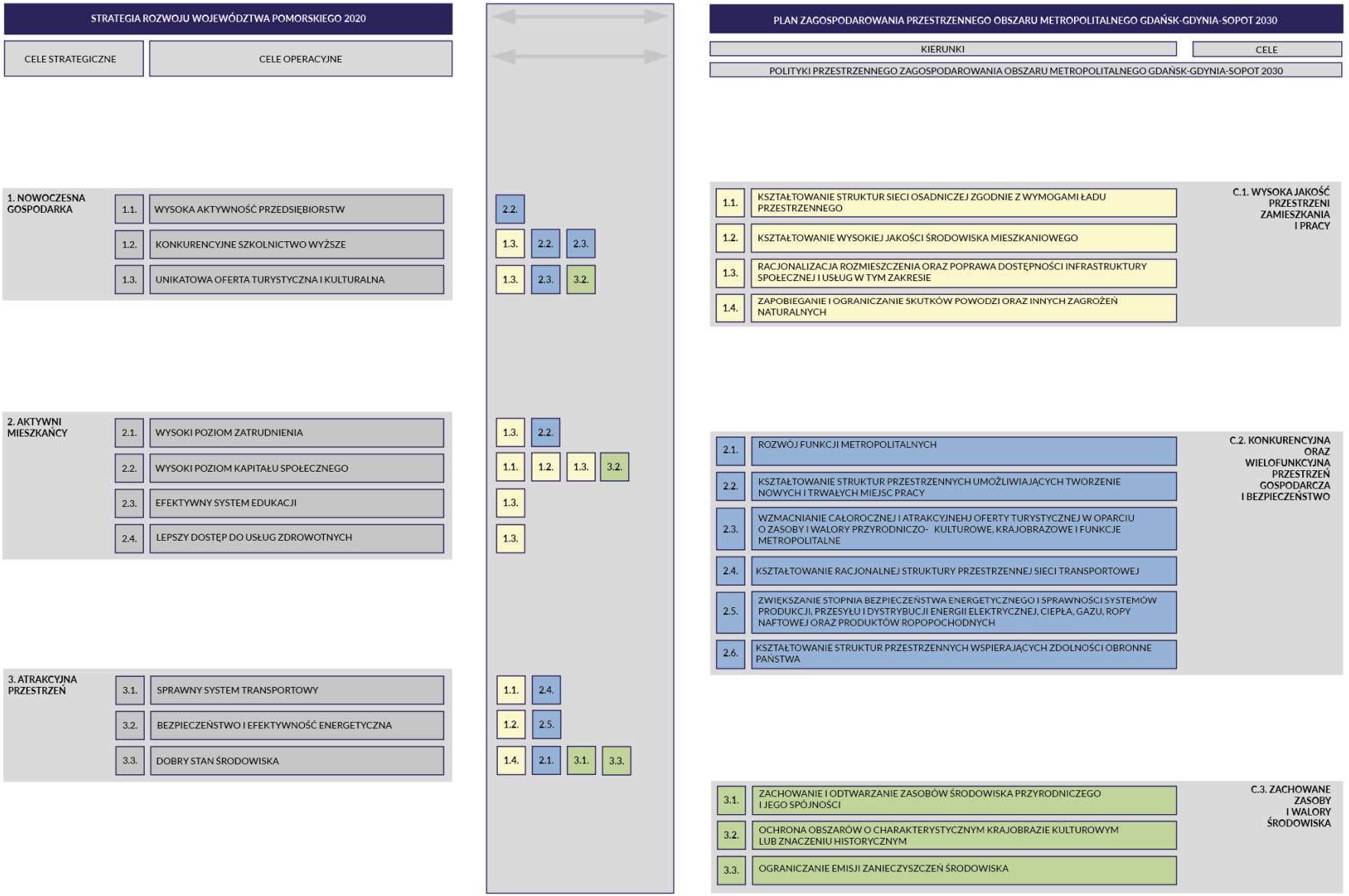
2. Polityka przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego w swoim podstawowym założeniu ma wspomagać złożony proces kształtowania największego i najbardziej konkurencyjnego ośrodka wzrostu o charakterze metropolitalnym w południowej części Regionu Morza Bałtyckiego.
3. W stosunku do obszaru metropolitalnego został sformułowany **strategiczny cel prowadzenia polityki przestrzennej obszaru metropolitalnego**. Określa go przyjęty model struktury funkcjonalno-przestrzennej *Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030* – **model węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji**. Cel strategiczny realizowany jest w ramach 3 celów *polityki przestrzennego zagospodarowania województwa*, mających charakter ogólny i określających "stany docelowe przestrzeni" w perspektywie do roku 2030[124]:

   Cel 1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy;

   Cel 2. Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo;

   Cel 3. Zachowane zasoby i walory środowiska.
4. *Cele polityki przestrzennego zagospodarowania województwa* w stosunku do obszaru metropolitalnego konkretyzowane są przez 13 *kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego*. Polityka przestrzenna określona w *Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030* rozwija w tych kierunkach, gdzie to konieczne, zapisy polityki przestrzennej określonej w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*.
5. Dla każdego kierunku zdefiniowane zostały *zasady zagospodarowania przestrzennego*, określające sposób realizacji określonego kierunku oraz *działania i przedsięwzięcia polityki przestrzennej,* definiujące zakresy podejmowanych interwencji, służących realizacji danego kierunku.
6. Na *przedsięwzięcia polityki przestrzennej* składają się:
   1) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym wynikające z dokumentów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra oraz sejmik województwa, które zostały określone jako ustalenia *Planu*;
   2) inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, nie wynikające z programów przyjętych przez Sejm RP, Radę Ministrów, właściwego ministra czy sejmik województwa, które z uwagi na potrzebę koordynacji polityki przestrzennej w perspektywie długofalowej powinny być przedmiotem dyskusji (część z nich ma charakter postulatywny) dotyczącej ich realizacji, zgodnie z systemem realizacyjnym *Planu*.

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



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

6.2. Podstawowe zasady polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego

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

6.3. Cele i kierunki polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 1.

C.1. WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI ZAMIESZKANIA I PRACY

Opis i uzasadnienie Celu 1.:

Jakość warunków życia jest uzależniona od realizacji szeregu celów społecznych, gospodarczych i środowiskowych, silnie ze sobą powiązanych i współzależnych. Jest ona wypadkową sumy działań prowadzonych (lub zaniechanych) na różnych poziomach zarządzania i w ramach wielu polityk sektorowych, które, tam gdzie to możliwe, powinny być koordynowane na etapie zintegrowanego planowania strategicznego i przestrzennego.

System osadniczy województwa ma charakter policentryczny, jednak struktura sieci osadniczej nie jest zrównoważona. Zachodnia część województwa, oddalona od dominującego w tej strukturze ośrodka wojewódzkiego (skupiającego większość funkcji rozwojowych), dodatkowo odznacza się mniejszym zagęszczeniem ośrodków, co skutkuje niedostatkiem powiązań i słabszą dostępnością do usług na tym obszarze. Zarówno te, jak i inne dysproporcje związane z uwarunkowaniami poszczególnych obszarów znajdują swoje odzwierciedlenie w ich zróżnicowanej atrakcyjności osiedleńczej.

Istotnym problemem, charakterystycznym dla otoczenia największych ośrodków miejskich, w tym przede wszystkim Trójmiasta, jest zjawisko niekontrolowanego rozlewania miast i powstawania amorficznych, monofunkcyjnych struktur mieszkaniowych. Skutkuje ono degradacją krajobrazu oraz rozwojem dysfunkcyjnych obszarów, generujących wysokie koszty związane z rozbudową infrastruktury transportowej, technicznej i społecznej.

Podstawą realizacji celu związanego z wysoką jakością przestrzeni zamieszkania i pracy powinno być dążenie do osiągania (a niekiedy również przywracania) ładu przestrzennego, czyli kształtowanie przestrzeni jako harmonijnej całości, uwzględniającej w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania: funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne.

Kształtowaniu (w tym poprawie) funkcjonalności przestrzeni służyć będzie tworzenie warunków jak najlepszej dostępności do infrastruktury (transportowej, technicznej, społecznej). Wysoki poziom funkcjonalności, na miarę realnych możliwości ekonomicznych, możliwy będzie jednak do osiągnięcia jedynie poprzez świadome i konsekwentne planowanie rozwoju jednostek osadniczych, gdzie przyrost terenów mieszkaniowych wynikać będzie z rzeczywistych potrzeb oraz będzie ściśle powiązany z rozmieszczeniem i możliwościami rozwoju różnych elementów i systemów infrastrukturalnych.

Przesłanki sformułowania Celu 1.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

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

Aby możliwe było osiągnięcie trwałych efektów realizacji przyjętego Celu, konieczne jest uwzględnienie zasady zrównoważonego rozwoju, która wraz z zasadą kształtowania ładu przestrzennego ustawowo wskazana została jako podstawa do planowania i zagospodarowania przestrzennego. Wszystkie działania służące osiąganiu wysokiej jakości przestrzeni zamieszkania i pracy muszą zakładać długookresową perspektywę i odnosić się zarówno do sytuacji obecnych, jak i przyszłych pokoleń.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu 1.:

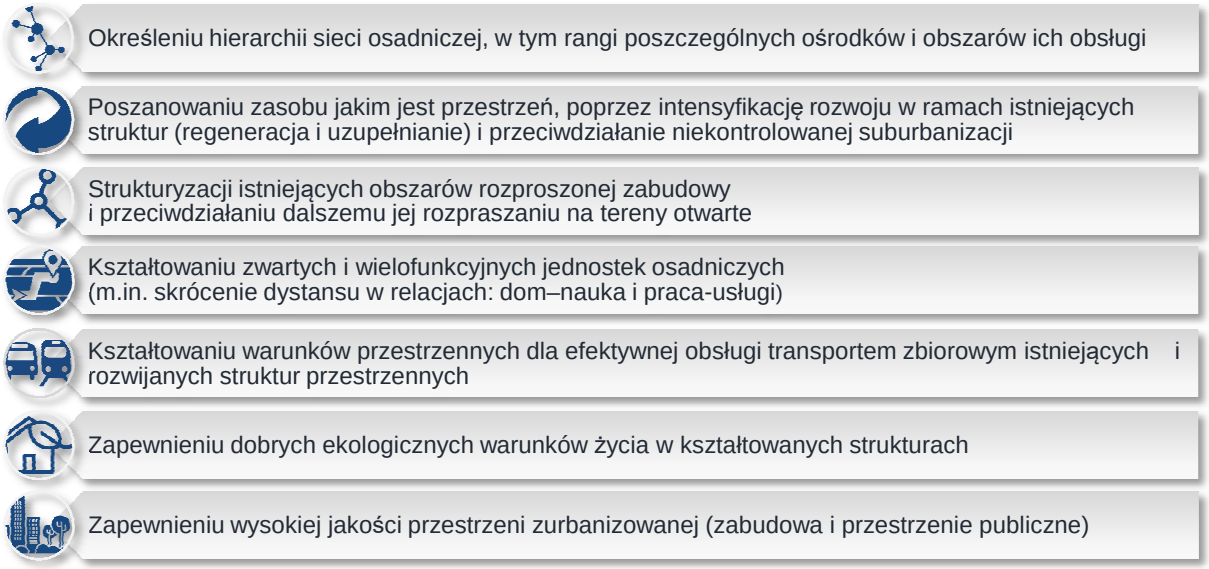
1) ograniczenie wprowadzania nowego zainwestowania na tereny otwarte, poprzez intensyfikację wykorzystania terenów już zagospodarowanych (w tym rewitalizację obszarów zdegradowanych);
2) odejście od planowania i realizacji monofunkcyjnych struktur osadniczych, a także wprowadzania zainwestowania o charakterze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

Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 1.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2011–2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Udział terenów zabudowy mieszkaniowej w ogólnej powierzchni (%)	1,1 (2015)	utrzymanie	GUS
Udział terenów zieleni (bez lasów) w powierzchni miast ogółem (%)	2,3 (2014)	2,5	GUS
Liczba pasażerów przewiezionych w publicznym transporcie zbiorowym (mln)	373 (2011)	400	GUS
Uczestnicy imprez organizowanych przez domy, ośrodki kultury, kluby i świetlice na 1.000 mieszkańców	779 (2015)	950	GUS
Odsetek dzieci objętych zorganizowaną opieką nad dziećmi do lat 3	6,0 (2015)	35,0	GUS
Odsetek dzieci w wieku 3–6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym	76,8 (2014)	95,0	GUS
Powierzchnia, na której wzrośnie bezpieczeństwo powodziowe (ha)	do określenia na podstawie MRP	wzrost	RZGW Gdańsk, Poznań, Szczecin

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.1.

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.1.:

1.1.1.	Zasada kształtowania zrównoważonej struktury funkcjonalno-przestrzennej sieci osadniczej poprzez przyjęcie hierarchii określającej rangę i wynikającą z niej rolę poszczególnych ośrodków: 1) ośrodek ponadregionalny: Gdańsk, Gdynia, Sopot (Trójmiasto); 2) ośrodki o znaczeniu regionalnym[125]: Tczew i Wejherowo; 3) ośrodki subregionalne[126]: Lębork, Malbork[127]; 4) ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, w tym: a) stolice powiatów: Kartuzy, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Puck, b) miasta położone w wielofunkcyjnym paśmie osadniczym o silnym potencjale ludnościowym: Reda i Rumia, c) nadmorskie miejscowości turystyczne (wyspecjalizowane ośrodki sezonowe): Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Władysławowo, d) małe miasta o potencjale do rozwoju funkcji turystycznych w oparciu o ponadlokalne sieciowe produkty turystyczne: Gniew i Pelplin, e) miejscowości istotne dla obsługi otaczających je obszarów przekraczających terytorium jednej gminy: Sierakowice i Żukowo (dodatkowo jako potencjalny integracyjny węzeł transportowy w przypadku lokalizacji nowego dworca regionalnego transportu autobusowego);	U

[125] W *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* określone jako „regionalne w ramach struktury obszaru metropolitalnego".

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

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

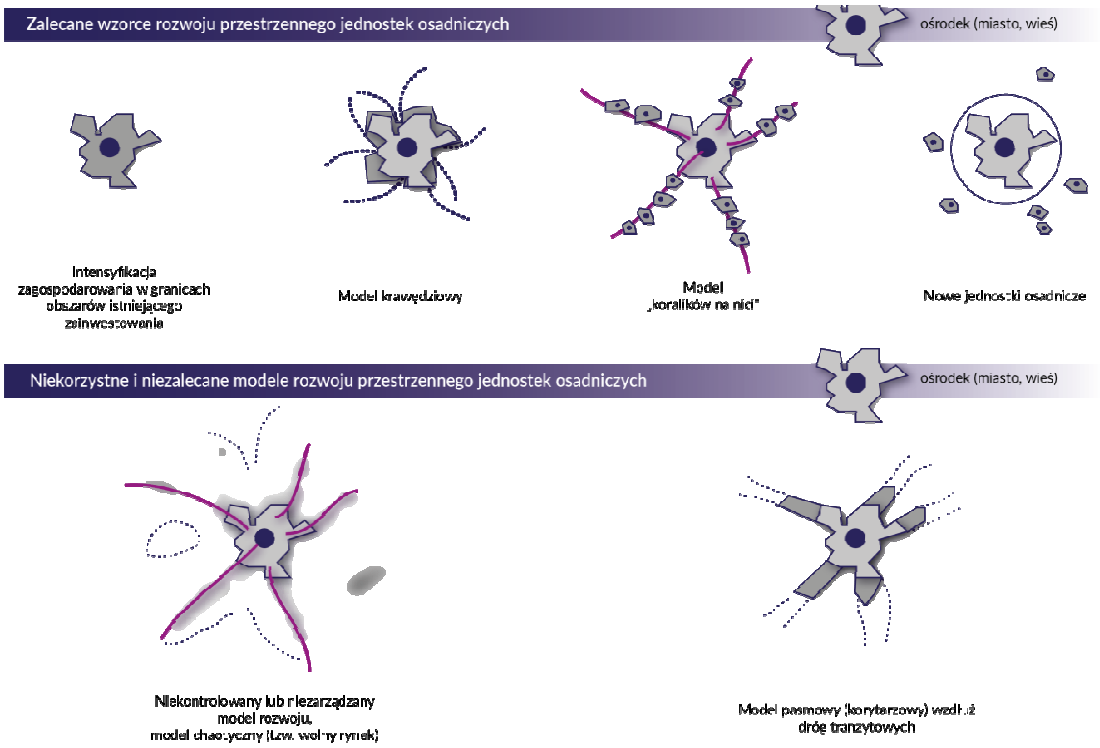
	5) <u>ośrodki lokalne</u>, w tym:	
	a) miejscowości gminne,	
	b) inne miejscowości o potencjale do rozwoju jako ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na poziomie lokalnym, w szczególności:	R
	Banino (gm. Żukowo), Bojano (gm. Szemud), Bolszewo (gm. Wejherowo), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Chwaszczyno (gm. Żukowo), Gościcino (gm. Wejherowo), Jankowo Gdańskie (gm. Kolbudy), Jantar (gm. Stegna), Kamienica Szlachecka (gm. Stężyca), Kębłowo (gm. Luzino), Kielno (gm. Szemud), Koleczkowo (gm. Szemud), Leźno (gm. Żukowo), Łęgowo (gm. Pruszcz Gdański), Mosty (gm. Kosakowo), Otomin (gm. Kolbudy), Pępowo (gm. Żukowo), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański), Strzepcz (gm. Linia), Swarożyn (gm. Tczew), Szymbark (gm. Stężyca), Wierzchucino (gm. Krokowa), Żarnowiec (gm. Krokowa), Żelistrzewo (gm. Puck).	
1.1.2.	Zasada pierwszeństwa wykorzystania obszarów istniejącego zagospodarowania oraz ograniczania rozwoju osadnictwa na terenach otwartych, polegająca na:	U
	1) regeneracji obszarów zdegradowanych, w szczególności poprzez rewitalizację oraz inne działania mające na celu przywrócenie im utraconych walorów lub/i nadanie nowych funkcji (modernizacja, rewaloryzacja, adaptacja, rekultywacja, remediacja itd.);	
	2) uzupełnianiu i kontynuacji obszarów o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, z zapewnieniem standardów uwzględniających aspekty użytkowe, kulturowe i ekologiczne środowiska zamieszkania i pracy[128];	
	3) otwieraniu nowych terenów pod rozwój osadnictwa na podstawie uzasadnionej potrzeby[129].	
1.1.3.	Zasada kształtowania zwartych przestrzennie jednostek osadniczych, minimalizująca terenochłonność oraz potrzeby związane z ich obsługą, ograniczająca ich negatywny wpływ na środowisko oraz sprzyjająca rozwijaniu więzi społecznych, polegająca na:	U
	1) uwzględnianiu w planowaniu przestrzennym modelowych wzorców rozwojowych jednostek osadniczych, przeciwdziałających amorficznemu, niekontrolowanemu przyrostowi zagospodarowania[130];	
	2) domykaniu granic zainwestowania, tzn. wyznaczaniu obszarów rozwojowych tak, aby ekspansja zainwestowania na każdym etapie kształtowała czytelną krawędź pomiędzy terenami zainwestowanymi i terenami otwartymi oraz zapewniała budowę całościowych, kompaktowych struktur;	
	3) unikaniu pasmowego rozwoju zabudowy wzdłuż głównych, tranzytowych ciągów komunikacyjnych.	
1.1.4.	Zasada planowania wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, polegająca na integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszarów o różnym (ale niekonfliktowym) przeznaczeniu, uwzględniająca rozwój programu adekwatnego do wielkości i rangi danej jednostki lub jej części oraz minimalizująca potrzeby transportowe związane z przemieszczeniami w relacjach: dom–praca–usługi[131].	W„A”

[128] Zgodnie z art. 1, ust. 4, pkt 4. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. *o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym* (Dz.U. 2003 Nr 80 poz.717 ze zm.).

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

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

[131] Za jednostkę osadniczą przyjmuje się – zgodnie z definicją określoną w art. 2 ustawy z dnia 29 sierpnia 2003 r. *o urzędowych nazwach miejscowości i obiektów fizjograficznych* (Dz.U. z 2003 r. Nr 166, poz. 1616) – wyodrębniony przestrzennie obszar zabudowy mieszkaniowej wraz z obiektami infrastruktury technicznej zamieszkany przez ludzi.



RYC. 8. ZALECANE I NIEKORZYSTNE WZORCE ROZWOJU PRZESTRZENNEGO JEDNOSTEK OSADNICZYCH

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

1.1.5.	Zasada etapowania kompleksowego rozwoju jednostek osadniczych dla konkretnej, docelowej liczby mieszkańców, dla której możliwe będzie zaprogramowanie i zapewnienie odpowiedniej obsługi, polegająca na koordynacji rozwoju osadnictwa z realnymi możliwościami:	U
	1) wypełnienia zaplanowanych struktur przestrzennych w określonym czasie (szacowanymi na podstawie szczegółowej analizy trendów demograficznych, w tym migracyjnych);	
	2) rozbudowy istniejącej infrastruktury (na podstawie analizy planów inwestycyjnych operatorów mediów i zdolności finansowych gminy), w zakresie:	
	a) infrastruktury technicznej (ze szczególnym uwzględnieniem zapewnienia dostaw energii elektrycznej oraz odprowadzenia ścieków w ramach zasięgu aglomeracji ściekowych),	
	b) systemów transportowych (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego),	
	c) podstawowych usług i przestrzeni publicznych (w tym terenów zieleni i przestrzeni otwartych).	
1.1.6.	Zasada prowadzenia stabilnej polityki przestrzennej, określającej długofalowe kierunki rozwoju – jako istotnego warunku minimalizowania konfliktów przestrzennych i budowania zrównoważonych struktur poprzez:	W„AB”
	1) zintegrowanie planowania przestrzennego z wieloletnim planowaniem finansowym;	W„AB”
	2) zachowanie spójności polityki formułowanej na poziomie gminnym i ponadlokalnym, w tym w ramach obszarów funkcjonalnych lub powiatów;	W„AB”
	3) zachowanie aktualności i kompleksowości dokumentów planistycznych, w tym sukcesywne, całościowe aktualizowanie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz sporządzanie miejscowych planów dla obszarów obejmujących całościowe jednostki osadnicze, w powiązaniu z kontekstem otoczenia;	W„A”
	4) jednoznaczne określanie przeznaczenia poszczególnych terenów w celu efektywnego	W„A”

wykorzystania ich potencjałów[132].

1.1.7. Zasada krystalizacji sieci osadniczej w strefach podmiejskich, w szczególności na obszarach rozproszonej, monofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej, polegająca na wzmacnianiu rangi wybranych miejscowości-ośrodków krystalizacji, spełniających następujące kryteria: W„A”

1) o dobrych uwarunkowaniach związanych z dostępnością transportem zbiorowym;

2) posiadających potencjał do rozwoju funkcji usługowych, które będą w stanie zaspokoić potrzeby mieszkańców z ich bezpośredniego otoczenia[133].

1.1.8. Zasada efektywnej i sprawnej obsługi struktur osadniczych transportem zbiorowym, rozumiana jako: W„AB”

1) racjonalizacja polityki w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem zróżnicowań wynikających ze specyfiki poszczególnych stref: centralnej, funkcjonalnej i potencjalnie funkcjonalnej[134];

2) dowiązywanie linii komunikacyjnych transportu zbiorowego, na których jest planowane wykonywanie przewozów (metropolitalnych, powiatowych, gminnych) o charakterze użyteczności publicznej do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych położonych w ciągu linii kolejowych, na których samorząd województwa organizuje wojewódzkie przewozy pasażerskie;

3) kształtowanie struktury funkcjonalnej i lokalizacji obszarów/obiektów generujących ruch w sposób sprzyjający redukcji potrzeb transportowych w skali regionalnej i metropolitalnej;

4) lokalizacja intensywnej zabudowy mieszkaniowej w miejscach możliwych do obsłużenia (obecnie lub w przyszłości) przez transport zbiorowy;

5) lokalizacja stref działalności gospodarczej w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu obsługi transportem zbiorowym;

6) integracja środków transportu pasażerskiego poprzez właściwą lokalizację, typ i program użytkowy węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, z uwzględnieniem ich hierarchicznego podziału[135];

7) uwzględnianie w węzłach integracyjnych zlokalizowanych w strefach podmiejskich infrastruktury systemu P&R.

1.1.9. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających dobre ekologiczne warunki życia, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: W„A”

1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych;

2) zachowania i kształtowania zielonej infrastruktury, w tym zapewnienia udziału (lub/i dostępu do) terenów zieleni i powierzchni biologicznie czynnej, proporcjonalnie do przyrostu zainwestowania (w tym zwiększającej się liczby mieszkańców);

3) ograniczeń wynikających ze szczególnych uwarunkowań związanych z:

a) sąsiedztwem istniejących lub rozwijających się funkcji mogących mieć istotny wpływ: na jakość powietrza, klimat akustyczny i aerosanitarny, narażenie na drgania i wibracje oraz

[132] „Jednoznaczne określanie” wyklucza dowolność w przeznaczaniu terenów. Stosowane w SUiKZP określenie „tereny rozwojowe” jako zbyt elastyczne prowadzić może do sytuacji konfliktowych, lub w perspektywie czasu, w związku z przypadkowym, fragmentarycznym zagospodarowywaniem danego terenu, zniweczyć jego potencjał. Potrzebne jest doprecyzowanie, czy mają to być np. wielofunkcyjne tereny mieszkaniowe, czy tereny przemysłowe pod funkcje terenochłonne, lub/i uciążliwe, wymagające separacji od terenów mieszkaniowych i usługowych. Istotne jest odróżnienie pojęcia wielofunkcyjności od ww. dowolności (umożliwiającej realizację „wszystkiego wszędzie”) – planowanie terenów wielofunkcyjnych powinno wiązać się z określeniem typów funkcji, jakie mają współistnieć na danym terenie oraz związanych z tym zasad zagospodarowania, które swoje uszczegółowienie powinny znajdować w mpzp.

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

[134] Zgodnie z zasadą 2.4.12.

[135] Zgodnie z zasadą 2.4.7.

szkodliwe promieniowanie i/lub oddziaływanie pól elektromagnetycznych, z zachowaniem standardów wynikających z obowiązujących norm[136],

b) potrzebami ochrony zasobów wód powierzchniowych i podziemnych,

c) ryzykiem wystąpienia powodzi[137] i następstw zmian klimatycznych,

d) zagrożeń morfodynamicznych.

1.1.10. Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających wysoką jakość przestrzeni zurbanizowanej, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: W„A”

1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych;

2) rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych dostosowanych do istniejących uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych, w tym poszanowania tożsamości kulturowej istniejących struktur, poprzez zachowanie:

a) czytelności historycznych układów urbanistycznych i ruralistycznych,

b) układu rozplanowania, intensywności, skali, formy i proporcji oraz rozwiązań materiałowych zabudowy[138], charakterystycznych dla określonej jednostki osadniczej (w tym jej rangi) i lokalnej tradycji budowlanej[139],

c) specyficznych historycznych elementów zagospodarowania (w tym oryginalnych urządzeń i rozwiązań z zakresu techniki i infrastruktury, historycznych urządzonych terenów zielonych, parków i zbiorników wodnych).

1.1.11. Zasada kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych: W„A”

1) sprzyjających integracji społecznej i budowaniu lokalnej tożsamości;

2) projektowanych i realizowanych z zapewnieniem najwyższych standardów w zakresie funkcjonalności (w tym bezpieczeństwa użytkowania oraz dostosowania do potrzeb wszystkich użytkowników[140]) i estetyki, mających istotny wpływ na atrakcyjność osiedleńczą i inwestycyjną ośrodków;

3) projektowanych i realizowanych z zastosowaniem zróżnicowanych form architektonicznego wyrazu – sprzyjających dobrej orientacji w przestrzeni oraz tworzeniu efektu *genius loci* (niepowtarzalności miejsca);

4) tworzących spójne systemy funkcjonalne i kompozycyjne, adekwatnie do skali poszczególnych struktur (zarówno w odniesieniu do osiedli, dzielnic, jak i całych miejscowości i miast).

1.1.12. Zasada zapewnienia najwyższej jakości rozwiązań koncepcyjnych i projektowych dla priorytetowych przestrzeni publicznych oraz miejsc i obiektów o szczególnym znaczeniu dla poszczególnych ośrodków jak i całego regionu, poprzez wybór tych rozwiązań w drodze konkursów urbanistycznych i architektonicznych. R

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego[141]**:**

1.1.13. Zasada rejonizacji przestrzeni OM, różnicującej intensywność i charakter procesów związanych z U

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

[137] Z uwzględnieniem zasad określonych w Kierunku 1.4.

[138] W przypadku obszarów wiejskich – również rodzimego charakteru przydomowej zieleni urządzonej (gatunki roślin i tradycyjne formy ich stosowania), gdzie stanowi ona jeden z elementów istotnych dla zachowania charakterystycznych cech krajobrazu, ustalonego uwarunkowaniami przyrodniczymi oraz tradycją właściwą dla danego miejsca.

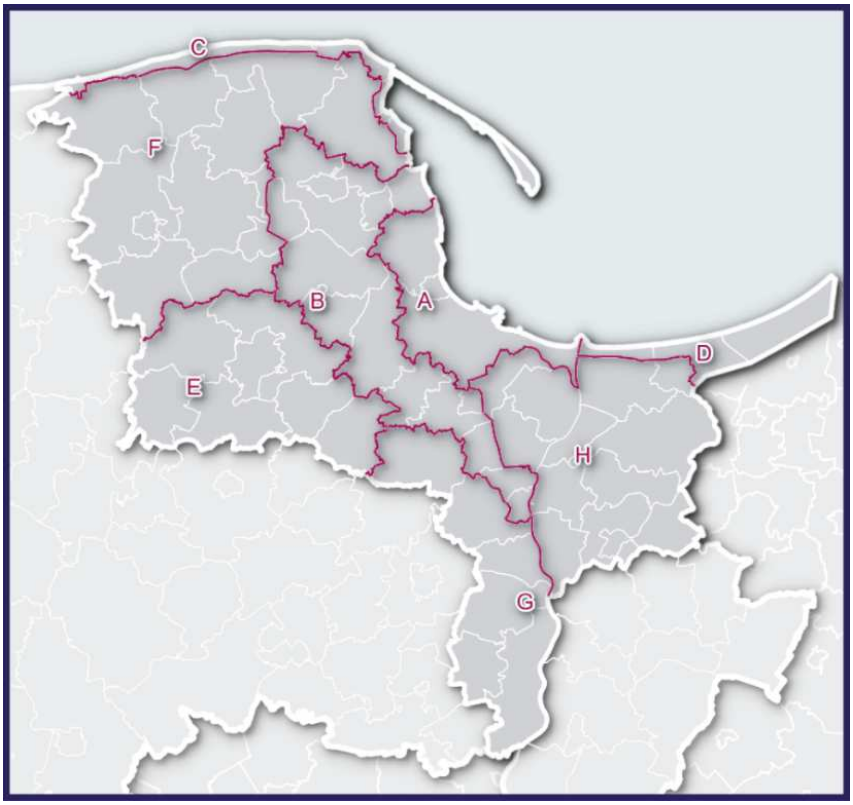
[139] W przypadku obszarów i obiektów zabytkowych – z zachowaniem zasad ich ochrony oraz czytelności w rozróżnieniu tkanki historycznej (w tym jej nawarstwień) i nowego zainwestowania (z wykorzystaniem współczesnych środków architektonicznego wyrazu).

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

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

kształtowaniem terenów mieszkalnictwa[142] w podziale na 8 rejonów: trójmiejski (A), bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B), turystyczny nadmorski – północny (C), turystyczny nadmorski – wschodni (D), turystyczno-rolniczy kaszubski (E), rolniczy północno-kaszubski (F), rolniczy kociewski (G), rolniczy żuławski (H)[143].

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



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

Dla poszczególnych rejonów określono zróżnicowane zasady kształtowania terenów mieszkaniowych:	
rejon:	trójmiejski (A) regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej
zasięg:	gminy miejskie: Gdańsk, Gdynia, Sopot;
charakter:	rdzeń obszaru metropolitalnego;

[142] Wśród procesów tych wyszczególniono:
rozwój zabudowy, który należy rozumieć przede wszystkim jako rozwój osadnictwa na obszarach dotychczas niezagospodarowanych, na których przewiduje się lokalizację zabudowy o funkcji mieszkaniowej wraz z niezbędnymi usługami o charakterze podstawowym i zielenią, wymagających kompleksowego wykonania niezbędnych sieci infrastruktury technicznej oraz budowy nowych dróg; na obszarach rozwoju zabudowy uwzględnia się również uzupełnianie zabudowy (wraz z niezbędną infrastrukturą) w zasięgach ekstensywnego i rozproszonego zainwestowania mieszkaniowego;
uzupełnianie zabudowy, które należy rozumieć przede wszystkim jako rozwój osadnictwa na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, na których przewiduje się dogęszczenie istniejącej zabudowy o funkcji mieszkaniowej, a także wprowadzenie (lub poprawę istniejącego) wyposażenia w usługi oraz zieleń o charakterze rekreacyjnym.

[143] Przyjęto następujące kryteria rejonizacji:
a) aktualny stan zagospodarowania i użytkowania,
b) specyfikę przyrodniczą i wynikające z niej predyspozycje funkcjonalne,
c) położenie w strukturze przestrzennej OM i dostępność transportową, w szczególności względem rdzenia, traktowanego jako biegun wzrostu,
d) wyposażenie w istniejącą i planowaną (przesądzoną) infrastrukturę techniczną i transportową,
e) podział administracyjny na poziomie gmin, z podziałem kilku gmin na części przynależne do odmiennych rejonów,
f) założenia koncentracji terenów mieszkalnictwa w skali OM i w skali lokalnej,
g) założenia przekształcenia terenów koncentracji suburbanizacji w samodzielne jednostki, satelitarne wobec Trójmiasta.

specyficzne zasady:	**1)** ***A1***	zasada rozwoju miasta „do wewnątrz”[144], tj. w szczególności regeneracji (w tym rewitalizacji) i uzupełniania istniejących struktur, zgodnie z logiką rozwoju urbanistycznego poszczególnych ośrodków oraz z uwzględnieniem zachowania lub wprowadzania funkcji mieszkaniowej w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych (tam gdzie kształtowanie wielofunkcyjnego, ale niekonfliktowego zagospodarowania jest możliwe, a wręcz pożądane);	W„A”
	2) ***A2***	zasada rozwijania zabudowy na obszarach Gdańska Południe i Gdyni Zachód – jako zwartych, wielofunkcyjnych kompleksów mieszkaniowych, dobrze powiązanych z istniejącymi strukturami miejskimi, w tym ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji w sąsiedztwie transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych (istniejących i planowanych);	W„A”
rejon:	bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B) uzupełniania i rozwoju zabudowy mieszkaniowej		
zasięg:	gminy miejskie: Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Tczew, Wejherowo, gmina miejsko-wiejska: Żukowo, gminy wiejskie: Kolbudy, Kosakowo, Luzino (część północno-wschodnia), Pruszcz Gdański (część wysoczyznowa), Przodkowo, Pszczółki, Szemud, Tczew (część północno-wschodnia) i Wejherowo;		
charakter:	rejon terytorialnego i funkcjonalnego zaplecza Trójmiasta, z ośrodkami położonymi w wielofunkcyjnym paśmie osadniczym, dobrze wyposażonymi w istniejącą i planowaną (przesądzoną) infrastrukturę techniczną, w tym komunikacyjną oraz z obszarami intensywnej suburbanizacji, wymagającymi rozwoju infrastruktury technicznej i przekształcenia do postaci jednostek samowystarczalnych pod względem wyposażenia w podstawowe usługi publiczne;		
specyficzne zasady:	**3)** ***B1***	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji), uzupełniania i rozwoju zabudowy w miastach, zgodnie z logiką rozwoju urbanistycznego oraz z zachowaniem zakorzenionych elementów tożsamości terytorialno-krajobrazowej poszczególnych ośrodków;	W„A”
	4) ***B2***	zasada docelowego ukształtowania na bazie istniejących terenów suburbanizacji i terenów rozwoju nowej wielofunkcyjnej zabudowy mieszkaniowej jednostek satelitarnych wobec Trójmiasta, wpisujących się w układ osnowy ekologicznej (w tym korytarzy i płatów ekologicznych) i sieci infrastruktury technicznej i transportowej (ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego);	W„A”
	5) ***B3***	zasada strukturyzacji terenów o największej dynamice procesów suburbanizacyjnych w strefie intensywnych przekształceń osadniczych pomiędzy granicami administracyjnymi miast rdzenia OM a linią wyznaczającą zasięg tej strefy[145], poprzez:	W„A”

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

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

		a) uzupełnianie zabudowy mieszkaniowej na obszarach, na których trwają intensywne procesy inwestycyjne związane z rozwojem mieszkalnictwa, w tym przede wszystkim w zabudowie wielorodzinnej o charakterze deweloperskim[146], przy uwzględnieniu: – koncentracji tych procesów w szczególności w rejonach miejscowości: Borkowo (gm. Pruszcz Gdański), Kowale (gm. Kolbudy), Rotmanka (gm. Pruszcz Gdański), Suchy Dwór i Pogórze (gm. Kosakowo), – integracji funkcjonalno-przestrzennej tych obszarów z bezpośrednio sąsiadującymi z nimi obszarami miejskimi, – braku przesłanek do tworzenia na tych obszarach odrębnych jednostek równoważących procesy rozwojowe w nowych strukturach przestrzennych, z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo miast rdzenia OM, w których będzie realizowana część potrzeb związanych z obsługą ludności, w tym w zakresie usług podstawowych, – rozwoju oferty usług publicznych oraz przestrzeni wypoczynku i rekreacji w sposób proporcjonalny do przyrostu zabudowy mieszkaniowej i związanego z nim wzrostu liczby ludności, szczególnie istotnego z uwagi na wysoką intensywność zabudowy na tych obszarach, b) rozwój zabudowy mieszkaniowej na obszarach, na których rozpoczęły się inwestycje związane z rozwojem mieszkalnictwa, realizowane przede wszystkim w zwartych zespołach zabudowy jednorodzinnej[147], przy uwzględnieniu: – ograniczenia tych działań do rejonów miejscowości: Bielkówko, Jankowo Gdańskie – Bąkowo, Lublewo – Kolbudy, Otomin i Pręgowo (gm. Kolbudy); Kosakowo – Dębogórze i Mosty (gm. Kosakowo), Kębłowo i Luzino (gm. Luzino); Cieplewo, Łęgowo – Rusocin i Straszyn - Juszkowo (gm. Pruszcz Gdański); Bojano, Kielno, Koleczkowo (gm. Szemud); Bolszewo – Orle, Gościcino i Góra (gm. Wejherowo); Banino – Pępowo, Chwaszczyno, Glincz, Leźno - Czaple (gm. Żukowo), – tworzenia całościowych, strategicznych koncepcji rozwoju mieszkalnictwa, obejmujących każdorazowo tereny przynależne do konkretnego ośrodka równoważącego procesy rozwojowe w nowych strukturach, – kształtowania nowych i wzmacniania istniejących ośrodków równoważących procesy rozwojowe w nowych strukturach przestrzennych, które w przypadku niektórych miejscowości wiejskich mogą docelowo stanowić jednostki satelitarne wobec Gdańska i Gdyni, – zapewnienia w programie funkcjonalno-przestrzennym nowopowstających struktur: ogólnodostępnych przestrzeni publicznych, w tym ciągów pieszych warunkujących bezpieczne

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

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

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

		przemieszczanie się oraz terenów zieleni o charakterze ekologicznym i rekreacyjnym, – dostosowania pojemności infrastruktury podstawowych usług publicznych do rosnącej liczby ludności, m.in. poprzez zapewnienie rezerwy terenowej pod budowę nowych obiektów infrastruktury społecznej, – pierwszeństwa zapewnienia infrastruktury technicznej (w szczególności wodno-kanalizacyjnej) w stosunku do realizacji zabudowy, – zachowania zróżnicowania elementów zagospodarowania terenu i form architektonicznych, odróżniających wiejskie struktury przestrzenne od dzielnic podmiejskich, – zachowania przetrwałych walorów rdzennej wsi (ochrona zabudowy w historycznie ukształtowanych strukturach przestrzennych wsi);	
	6) ***B4***	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania wokół Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy[148];	U
	7) ***B5***	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z potencjału terenów sąsiadujących z Portem Lotniczym im. Lecha Wałęsy do rozwoju funkcji gospodarczych (w tym funkcji terenochłonnych i/lub konfliktowych w stosunku do funkcji mieszkaniowej);	W„A”
	8) ***B6***	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z przebiegu istniejących i planowanych elektroenergetycznych sieci przesyłowych (m.in. rejon Leźna i Przyjaźni);	W„A”
	9) ***B7***	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z uciążliwości zapachowej i mikrobiologicznej związanej z funkcjonowaniem RIPOK *Szadółki* i RIPOK *Eko Dolina;*	W„A”
rejon:	**turystyczny nadmorski – północny (C)** **turystyczny nadmorski – wschodni (D)** ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej		
zasięg:	C: gminy miejskie: Hel, Jastarnia, Łeba, Puck, gmina miejsko-wiejska: Władysławowo, przymorskie części gmin wiejskich: Choczewo, Krokowa, Puck; D: gmina miejska: Krynica Morska, przymorskie części gmin wiejskich: Stegna i Sztutowo;		
charakter:	rejony położone w przewadze w środowisku wydmowym, o małej odporności na obciążenie antropogeniczne, w zasięgu obszarów chronionych: *Nadmorskiego Parku Krajobrazowego*, *Nadmorskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu* i otuliny *Słowińskiego Parku Narodowego* (**C**) oraz *Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana”*(**D**), o powszechnej tendencji do łączenia funkcji mieszkaniowej z wykorzystywaną sezonowo funkcją pensjonatową (zwłaszcza w miejscowościach położonych bezpośrednio nad brzegiem morza);		
specyficzne	**10)**	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) i ekstensywnego uzupełniania	W„A”

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

zasady:	***CD1***	zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz na terenach koncentracji zainwestowania turystycznego, z preferencjami dla zabudowy mieszkaniowo-usługowej;	
	11) ***CD2***	zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych;	W„A”
	12) ***CD3***	zasada unikania lokalizowania intensywnej zabudowy pensjonatowej na niewielkich działkach, poprzez ustalanie ekologicznych standardów zabudowy i zagospodarowania;	W„A”
rejon:	turystyczno-rolniczy kaszubski (E) ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej		
zasięg:	gmina miejsko-wiejska: Kartuzy, gminy wiejskie: Chmielno, Przywidz, Sierakowice, Somonino, Stężyca, Sulęczyno;		
charakter:	rejon dominacji zainwestowania wiejskiego, zarówno skupionego jak i rozproszonego (w tym zabudowy letniskowej), z licznymi terenami usług turystyki, głównie w strefach przyjeziornych, o mozaikowatym zróżnicowaniu struktury środowiska przyrodniczego, w przeważającej części objęty *Kaszubskim Parkiem Krajobrazowym* i obszarami chronionego krajobrazu;		
specyficzne zasady:	**13)** ***E1***	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) istniejących struktur w Kartuzach, z uwagi na osiągnięte ekofizjograficzne progi rozwojowe;	W„A”
	14) ***E2***	zasada regeneracji i ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w zwartej zabudowie wiejskiej, zwłaszcza we wsiach gminnych;	W„A”
	15) ***E3***	zasada uzupełniania istniejących struktur w otoczeniu węzłów i przystanków zintegrowanych kolei metropolitalnej, w obszarach o korzystnych uwarunkowaniach środowiskowych i infrastrukturalnych (w granicach aglomeracji ściekowych oraz poza zasięgiem korytarzy ekologicznych);	W„A”
	16) ***E4***	zasada dostosowania skali i intensywności zabudowy do pojemności przestrzeni na przyrodniczych obszarach chronionych;	
rejon:	rolniczy północno-kaszubski (F) i rolniczy kociewski (G) ekstensywnego uzupełniania zabudowy mieszkaniowej		
zasięg:	**F:** gmina miejska: Lębork, gminy wiejskie: Cewice, Choczewo (poza częścią przymorską), Gniewino, Krokowa (poza częścią przymorską), Linia, Luzino (część południowo-zachodnia), Łęczyce, Nowa Wieś Lęborska, Puck (poza częścią przymorską), Wicko; **G:** gminy miejsko-wiejskie: Gniew, Pelplin, gminy wiejskie: Morzeszczyn, Subkowy, Tczew (część południowo-zachodnia), Trąbki Wielkie;		
charakter:	rejon dominacji zainwestowania wiejskiego, głównie skupionego, z ośrodkami usług ponadpodstawowych w Lęborku (**F**) oraz Gniewie i Pelplinie (**G**), z naturalnymi preferencjami dla rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego;		

specyficzne zasady:	**17)** ***FG1***	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji w Lęborku, Gniewie i Pelplinie) i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w miastach oraz we wsiach gminnych, proporcjonalne do rozwoju usług podstawowych[149];	W„A”
	18) ***FG2***	zasada regeneracji zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach popegeerowskich;	W„A”
	19) ***FG3***	zasada zapobiegania fragmentacji zwartych kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej oraz ograniczania lokalizowania zabudowy na obszarach produkcji rolnej (w celu zachowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej niezbędnej dla rozwoju rolnictwa);	W„A”
rejon:	rolniczy żuławski (H) ekstensywnego uzupełniania zabudowy		
zasięg:	gmina miejska: Malbork, gminy miejsko-wiejskie: Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Lichnowy, Miłoradz, Ostaszewo, Pruszcz Gdański (część żuławska), Stare Pole, Suchy Dąb, Stegna (poza częścią przymorską), Sztutowo (poza częścią przymorską);		
charakter:	rejon dominacji zainwestowania wiejskiego skupionego, z ośrodkami usług ponadpodstawowych w Malborku i Nowym Dworze Gdańskim, z naturalnymi preferencjami dla rozwoju rolnictwa i przetwórstwa rolno-spożywczego, o środowisku antropogenicznie ukształtowanym i podtrzymywanym, z regionalnym zagrożeniem powodziami;		
specyficzne zasady:	**20)** ***H1***	zasada regeneracji (w tym rewitalizacji) i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej w miastach, w tym proporcjonalnie do rozwoju usług ponadpodstawowych i innych funkcji rozwojowych w Malborku oraz proporcjonalnie do usług podstawowych w Nowym Dworze Gdańskim i Nowym Stawie;	W„A”
	21) ***H2***	zasada regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej we wsiach gminnych, proporcjonalne do rozwoju usług podstawowych;	W„A”
	22) ***H3***	zasada regeneracji zabudowy mieszkaniowej w miejscowościach popegeerowskich;	W„A”
	23) ***H4***	zasada zapobiegania fragmentacji zwartych kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej oraz ograniczania lokalizowania zabudowy na obszarach produkcji rolnej (w celu zachowania rolniczej przestrzeni produkcyjnej niezbędnej dla rozwoju rolnictwa);	W„A”
	24) ***H5***	zasada ochrony urozmaiconych form rozplanowania wsi, obrazujących rozwój cywilizacyjno-kulturowy Żuław, w tym w szczególności wsi: a) owalnicowych - układ wydłużonego owalu (np. Marynowy, Stara Kościelnica, Tuja, Ostaszewo), b) ulicowo-placowych – układ uwzględniający wydłużone wspólne wnętrze dla mieszkańców, tzw. „nawsie” (np. Steblewo, Cedry Wielkie, większość wsi na Żuławach Steblewskich oraz najstarsze wsie na Wielkich Żuławach Malborskich), c) ulicówek - siedliska rozlokowane wzdłuż jednej drogi (np. Trutnowy,	W„A”

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

		Kościeleczki), d) ulicówek jednostronnych (np. Krzywe Koło, Suchy Dąb), e) ulicówek wodnych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż brzegu cieku (np. Tujsk), f) ulicówek przywałowych - zabudowa rozmieszczona wzdłuż drogi biegnącej przy wale przeciwpowodziowym (np. Pogorzała Wieś), g) rzędowych oraz rzędowo-bagiennych - zabudowa ulokowana na sztucznym pagórku - „terpie” (np. Żuławki i Lubieszewo);	
	25) ***H6***	zasada uwzględnienia ograniczeń wynikających z ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim[150].	U

1.1.15. Zasada ograniczenia dalszego rozlewania się miast rdzenia OM poprzez określenie w rejonie bezpośredniego otoczenia Trójmiasta (B) zasięgu strefy intensywnych przekształceń osadniczych[151], poza którą rozwój osadnictwa powinien ograniczyć się do terenów wskazanych w specyficznych zasadach zagospodarowania dla poszczególnych rejonów (1.1.14.). W„A”

1.1.17. Zasada kształtowania systemu przyrodniczego OM[152], równoważącego antropogeniczne przekształcenia związane z rozwojem mieszkalnictwa, którego zasadniczym celem powinna być ochrona zachowawcza jego naturalnych składowych, przy uwzględnieniu: W„A”

1) ogólnych zasad kształtowania takich systemów dla obszarów zurbanizowanych[153]; W„A”

2) zasięgu, odpowiadającego w ujęciu ogólnym układowi płatów i korytarzy ekologicznych (określonych w Kierunku 3.1.), z uzupełnieniem go o struktury lokalne sieci ekologicznej; W„A”

3) tworzenia lokalnych elementów systemu zielonej infrastruktury, o funkcjach ekologicznych i rekreacyjnych, planowanych i realizowanych w ramach całościowych koncepcji urbanistycznych (zarówno w skali całych miast i miejscowości, jak i poszczególnych terenów uzupełnień i rozwoju zabudowy mieszkaniowej); W„A”

4) realizacji centrów rekreacji[154] o szczególnym znaczeniu dla poprawy jakości życia mieszkańców, traktowanych jako tereny zieleni urządzonej, kształtowanych na bazie istniejących walorów przyrodniczych (proponowane lokalizacje w rejonach: Łapina Kartuskiego (gm. Kolbudy, Żukowo), Jez. Tuchomskiego (gm. Przodkowo, Szemud, Żukowo), Kamienia (gm. Szemud), Goszyna (gm. Pruszcz Gdański). W„A”

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Rewitalizacja obszarów zdegradowanych, w których występuje szczególna koncentracja negatywnych zjawisk społecznych, a także gospodarczych,	samorządy gminne	W„AB”

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

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

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

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

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

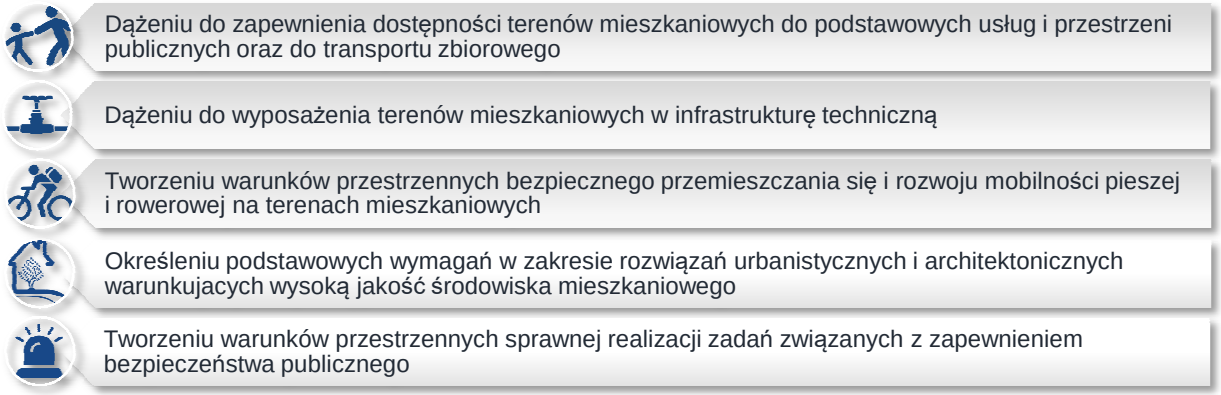
	środowiskowych, funkcjonalno-przestrzennych i technicznych, w tym do 2020 roku[155]: – w miastach: Gdańsk, Gdynia, Gniew, Kartuzy, Lębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Rumia, Tczew, Wejherowo, Żukowo, zgodnie z zakresem określonym w gminnych programach rewitalizacji i uzgodnionym z ZWP w ramach procedury przyjętej dla okresu programowania 2014–2020.		
2.	Ponowne wykorzystanie obszarów poprodukcyjnych, pokolejowych, powojskowych, które utraciły swoje dotychczasowe funkcje i/lub walory środowiskowe, a mają potencjał do rozwoju funkcji: mieszkaniowych, mieszkaniowo-usługowych, usługowych, rekreacyjnych, a także związanych z zieloną infrastrukturą, z uwzględnieniem koniecznych do przeprowadzenia przekształceń funkcjonalno-przestrzennych, rekultywacji oraz działań rewaloryzacyjnych, remontowych czy modernizacyjnych.	samorządy gminne	W„A”
3.	Rozwój nowych i podnoszenie jakości istniejących przestrzeni publicznych.	samorządy gminne	R
4.	Podnoszenie jakości istniejących struktur podmiejskich: 1) koncentrowanie i rozwój podstawowych usług publicznych oraz powiązanych z nimi przestrzeni publicznych w istniejących i kształtujących się ośrodkach krystalizujących sieć osadniczą; 2) wzmacnianie powiązań w transporcie zbiorowym pomiędzy ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą na poziomie lokalnym, a ośrodkami wyższej rangi; 3) strukturyzacja przestrzenna obszarów zdegradowanych żywiołową suburbanizacją (rekompozycja funkcjonalno-przestrzenna), m.in. poprzez integrację istniejących małych struktur mieszkaniowych w większe zespoły, uwzględniające w swym programie ogólnodostępne przestrzenie publiczne oraz funkcje ośrodkotwórcze na poziomie lokalnym.	samorządy gminne	W„A”
5.	Planowanie oraz realizacja systemów i obiektów zielonej infrastruktury, jako czynników mających wpływ na organizację przestrzeni (kształtowanie struktur osadniczych) oraz zapewnienie w niej udziału funkcji przyrodniczo-rekreacyjnych, w tym wyznaczanie, zachowanie i kształtowanie terenów biologicznie czynnych - tzw. zielonych pierścieni wokół ośrodków miejskich i metropolitalnych.	samorządy gminne SWP	W„AB”
6.	Przygotowanie analizy dotyczącej możliwości kształtowania obszarów osadnictwa w zasięgu oddziaływania regionalnego (w tym metropolitalnego) szynowego transportu zbiorowego.	SWP	W„B”
7.	Przygotowanie analizy dotyczącej skali potrzeb rewitalizacyjnych gmin, z uwzględnieniem zróżnicowanych uwarunkowań związanych m.in. z: – wielkością (liczbą mieszkańców) i statusem gminy (miejska, wiejska, miejsko-wiejska), – wielkością i specyfiką bazy ekonomicznej gminy (w tym utraconych funkcji, będących jedną z przyczyn degradacji), – sytuacją społeczno-ekonomiczną mieszkańców (w tym poziomem bezrobocia i ubóstwa),	SWP	W„B”

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

	– udziałem substancji zabytkowej.		
8.	Przygotowanie analizy dotyczącej stopnia degradacji obszarów, na których funkcjonowały Państwowe Gospodarstwa Rolne, a także możliwości oraz barier związanych z ich rewitalizacją i restrukturyzacją.	SWP	W„B”

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.2.

K.1.2. KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIESZKANIOWEGO



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

1.2.1. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do: — **U**

1) podstawowych usług publicznych[156];
2) transportu zbiorowego;
3) przestrzeni publicznych, w tym przestrzeni otwartych;

przy czym przez odpowiednią dostępność należy rozumieć wzajemne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych oraz funkcji związanych z ich bezpośrednią obsługą, zapewniające dojście piesze i dojazd rowerem w sposób bezpieczny oraz możliwie najkrótszy.

1.2.2. Zasada określania w planowaniu lokalnym standardów dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych[157] jako obowiązującego programu zagospodarowania terenów mieszkaniowych, określającego: — **U**

1) rezerwę terenową dla lokalizacji tych usług, proporcjonalną do liczby ludności w zasięgu ich obsługi; — **U**
2) maksymalne parametry dotyczące zasięgu ich obsługi (odległości liczone np. jako czas dojścia pieszego do miejsc świadczenia tych usług); — W„A”
3) minimalny wskaźnik rezerwy terenowej z przeznaczeniem na zieleń ogólnodostępną o funkcjach rekreacyjnych i ekologicznych. — W„A”

1.2.3. Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do infrastruktury technicznej (w szczególności do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz energetycznej), warunkującej poziom życia zgodny ze współczesnymi standardami cywilizacyjnymi, przy czym: — **U**

1) w zakresie zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków[158] należy uwzględnić:
   a) budowę urządzeń służących do zaopatrzenia w wodę, realizowaną jednocześnie z rozwiązaniem spraw gospodarki ściekowej, w szczególności poprzez równoczesną budowę systemów kanalizacji zbiorczej i oczyszczalni ścieków[159], — **U**
   b) analizę potrzeb i możliwości racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów wód podziemnych w celu zmniejszenia liczby ujęć i zwiększenia stopnia koncentracji systemów zaopatrzenia w — W„A”

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

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

[158] Z uwzględnieniem zasad 3.3.1. i 3.3.2.

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

wodę,

c) dążenie do rozszerzenia zasięgu obsługi systemów zaopatrzenia w wodę, w celu objęcia nimi 100% mieszkańców jednostek osadniczych, W„A”

d) dążenie do objęcia systemami zbiorczej kanalizacji, zakończonej oczyszczalnią ścieków:

– 100% mieszkańców obszarów miejskich, z wyłączeniem rolniczej przestrzeni produkcyjnej,

– 75% mieszkańców obszarów wiejskich oraz w rolniczej przestrzeni produkcyjnej zlokalizowanej w granicach miast, W„A”

w przypadku braku możliwości osiągnięcia ww. parametrów poza granicami aglomeracji ściekowych dopuszcza się stosowanie przydomowych oczyszczalni ścieków;

2) w zakresie dostaw energii elektrycznej należy uwzględnić:

a) możliwości zastosowania generacji rozproszonej, opartej na małych jednostkach wytwórczych energii elektrycznej i ciepła, produkowanych w skojarzeniu, W„A”

b) odpowiednie zasady, o których mowa w Kierunku 2.5.

1.2.4. Zasada kształtowania środowiska mieszkaniowego z uwzględnieniem rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych warunkujących jego wysoką jakość, tj.: **R**

1) zapewniających wysokie walory funkcjonalne i estetyczne;

2) zapewniających dobre ekologicznie warunki życia, w tym przede wszystkim: odpowiednie warunki nasłonecznienia, przewietrzania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych;

3) uwzględniających zieloną infrastrukturę, zarówno w kontekście walorów kompozycyjno-użytkowych osiedlowych przestrzeni publicznych, jak i odporności na zjawiska klimatyczne (np. „wyspa ciepła”, zagrożenie powodziowe związane z nadmiernym uszczelnieniem obszarów zurbanizowanych);

4) sprzyjających kształtowaniu zwartej i energooszczędnej zabudowy;

5) przyjaznych dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej;

6) uwzględniających zasady projektowania uniwersalnego, odpowiadającego na potrzeby wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji[160].

1.2.5. Zasada kształtowania ekoefektywnych struktur mieszkaniowych, tzn. takich, w których poprzez odpowiednio stosowane rozwiązania architektoniczne i technologiczne redukowane jest zużycie zasobów oraz emisja szkodliwych substancji do środowiska, poprzez m.in.: **R**

1) modernizację istniejących struktur, służącą jednocześnie poprawie warunków mieszkaniowych, w tym zdrowotnych, oraz ograniczeniu negatywnego oddziaływania na środowisko (m.in. poprzez zmniejszenie zużycia energii i wody);

2) realizację nowych struktur, z zapewnieniem wysokiego udziału budynków niskoenergetycznych i pasywnych.

1.2.6. Zasada zapewnienia na terenach mieszkaniowych udziału zabudowy o różnych funkcjach oraz udziału mieszkań o zróżnicowanym standardzie, wielkości, typie, a także sposobie zasiedlenia (np. mieszkania komunalne, na wynajem, własnościowe). R

1.2.7. Zasada zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczania się na terenach mieszkaniowych poprzez: W„A”

1) kształtowanie struktury sieci drogowej (kształt sieci, funkcje i klasy jej elementów) sprzyjającej ograniczaniu lokalnego i ponadlokalnego ruchu tranzytowego;

2) unikanie lokalizowania źródeł i celów ruchu (do szkoły, pracy, usług) po przeciwnych stronach ponadlokalnej infrastruktury transportowej;

3) budowę obwodnic i obejść miejscowości[161] dla eliminowania ruchu tranzytowego z terenów o dominującej funkcji mieszkaniowej, a w miejscach, gdzie jest to niemożliwe – stosowanie rozwiązań minimalizujących zagrożenia (np. realizację bezkolizyjnych przejść, jak kładki czy tunele, przez istniejące drogi ruchu szybkiego i tranzytowego oraz magistralne linie kolejowe);

[160] W rozumieniu art. 2 *Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych,* sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 1169).

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

4) unikanie bezpośredniej dostępności terenów mieszkaniowych z dróg krajowych i wojewódzkich;

5) wymuszenie użytkowania dróg zgodnego z ich przeznaczeniem, m.in. kształtowanie stref ruchu uspokojonego, stosownie do funkcji drogi, charakteru obszaru i intensywności ruchu pieszego;

6) kształtowanie stref bezpieczeństwa ruchu w otoczeniu szkół (w szczególności podstawowych), w których należy zapewnić dojścia piesze i dojazdy rowerem, niekolidujące z ruchem drogowym.

1.2.8. Zasada tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych, w tym: **W„A”**

1) kształtowania przestrzeni publicznych zapewniających swobodę i bezpieczeństwo przemieszczania się pieszego, m.in. poprzez uwzględnienie stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu samochodowego, w skali adekwatnej do rozmiarów i charakteru konkretnej przestrzeni; **W„A”**

2) uwzględnienia w planowaniu i realizacji węzłów integracyjnych infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, powiązanej z infrastrukturą systemu B&R; **W„A”**

3) planowania i realizacji przebiegu tras rowerowych o charakterze uniwersalnym (służących zarówno podróżom rekreacyjnym, jak i codziennym dojazdom do pracy, miejsc edukacji i usług) w sąsiedztwie głównych źródeł i celów ruchu rowerowego; **W„A”**

4) planowania i realizacji dojazdowych tras rowerowych o długości od 2 do 5 km wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych[162], pozwalających na powiązanie jednostek osadniczych bezpośrednio z celami codziennych dojazdów do szkoły, pracy i usług lub przystanków i węzłów transportu zbiorowego, mogących stanowić jeden z etapów tych podróży. **W„AB”**

1.2.9. Zasada zmniejszania lub eliminacji uciążliwości powodowanych emisją hałasu i spalin przez środki transportu[163]. **R**

1.2.10. Zasada kształtowania warunków przestrzennych sprawnej realizacji zadań niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa publicznego w zakresie: **R**

1) ewakuacji i ratownictwa ludności w sytuacjach zagrożeń, w szczególności należy dążyć do optymalizacji struktury przestrzennej podsystemów zintegrowanego ratownictwa (szpitalnych oddziałów ratunkowych, policji, straży pożarnej, ratownictwa chemicznego itp.), m.in. poprzez:

a) zapewnienie możliwości realizacji działań ratowniczych dla 80% populacji w czasie poniżej 15 minut[164],

b) dostosowywanie głównych ciągów komunikacyjnych w dużych miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich (szczególnie w godzinach szczytu) pojazdów uprzywilejowanych[165]: ratownictwa medycznego, pożarowego, chemicznego oraz organów bezpieczeństwa i obronności państwa,

c) wyposażanie obszarów mieszkaniowych w systemy ostrzegania i alarmowania ludności o zagrożeniach;

2) eliminacji zagrożeń dla ludzi, wynikających z transportu materiałów niebezpiecznych; należy uwzględnić:

a) wyprowadzanie transportu materiałów niebezpiecznych z terenów o największej koncentracji ludności poprzez wyznaczanie alternatywnych dróg ich przewozu,

b) dostosowywanie wybranych parkingów do przyjmowania pojazdów przewożących niebezpieczne substancje chemiczne (płyta postojowa, uniemożliwiająca przenikanie uwolnionych niebezpiecznych substancji do gruntu).

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.2.:

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

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

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

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów infrastruktury podstawowych usług publicznych w dostosowaniu do: 1) zidentyfikowanych deficytów w ramach istniejących terenów mieszkaniowych[166]; 2) potrzeb rozwojowych, proporcjonalnie do planów związanych z rozwojem istniejących, a także otwieraniem nowych terenów zabudowy mieszkaniowej[167].	samorządy gminne	W„A”
2.	Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci i urządzeń wodociągowych (np. ujęcia wody, stacje uzdatniania), zapewniających dostawy wody pitnej o odpowiedniej jakości: do 2020 roku: 1) przebudowa sieci wodociągowej oraz budowa stacji wodociągowej w Centralnym Wodociągu Żuławskim.	samorządy gminne	W„AB”
3.	Budowa, rozbudowa i modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych[168].	samorządy gminne	W„A”
4.	Określanie wariantowych przebiegów obwodnic lub obejść miejscowości o dużym udziale ruchu tranzytowego na drogach krajowych i wojewódzkich[169].	samorządy gminne SWP	W„AB”
5.	Realizacja inwestycji podnoszących jakość istniejących struktur mieszkaniowych, w tym: zapewniających warunki bezpiecznego przemieszczania się (m.in. poprawa jakości przestrzeni publicznych, budowa bezkolizyjnych przejść pieszych i rowerowych na przecięciu z istniejącą infrastrukturą drogową i kolejową) oraz budowa infrastruktury poprawiającej bezpieczeństwo publiczne.	samorządy gminne	R
6.	Rewitalizacja zdegradowanych struktur mieszkaniowych, która w aspekcie przestrzenno-funkcjonalnym służy w szczególności poprawie warunków mieszkaniowych i zdrowotnych mieszkańców oraz zmniejszeniu oddziaływania na środowisko, m.in. poprzez redukcję zużycia energii i wody.	samorządy gminne	R
7.	Budowa infrastruktury rowerowej dowiązującej sieć ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych transportu zbiorowego.	JST	W„AB”
8.	Sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarach położonych wzdłuż dróg krajowych i wojewódzkich, zarezerwowanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin pod funkcje mieszkaniowe, z zapewnieniem odpowiedniej obsługi komunikacyjnej tych terenów (ograniczenie budowy pojedynczych zjazdów z tych dróg) oraz utrzymaniem funkcji drogi.	samorządy gminne	W„A”

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.3.

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

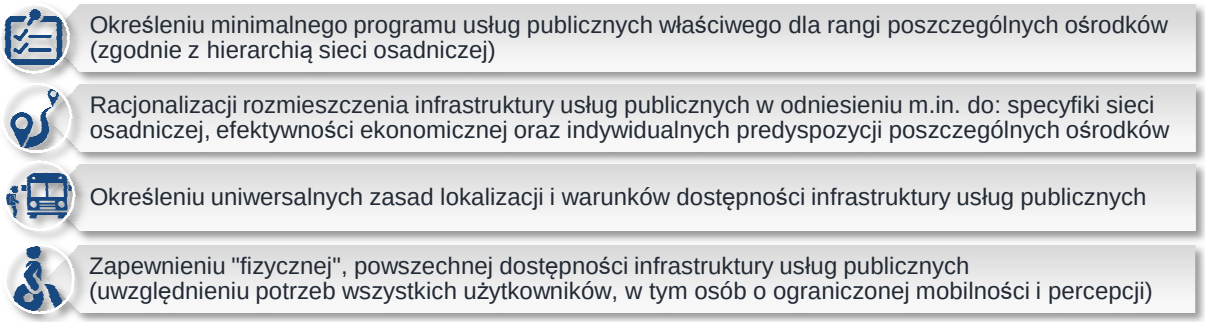
[166] Na podstawie audytów bieżącej dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych, z uwzględnieniem parametrów i wskaźników wynikających z lokalnych standardów w tym zakresie, które powinny zostać uprzednio ustanowione na poziomie gmin.

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

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

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

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA **W KIERUNKU 1.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:**



ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.3.:

1.3.1. Zasada zapewnienia w planowaniu strategicznym i przestrzennym minimalnego programu usług publicznych, właściwego dla rangi oraz obszaru obsługi poszczególnych ośrodków, rozszerzanego o kolejne elementy[170], zgodnie z przyjętą hierarchią sieci osadniczej[171]: W„AB”

1) ośrodki lokalne[172], koncentrujące w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania usługi podstawowe w zakresie:
   a) edukacji i zorganizowanej opieki nad dziećmi do lat trzech (klub dziecięcy, żłobek, przedszkole oraz inne formy wychowania przedszkolnego, szkoła podstawowa[173] wraz z bazą sportową),
   b) ochrony zdrowia (przychodnia/gabinet podstawowej opieki zdrowotnej),
   c) kultury (świetlica, dzielnicowy/wiejski dom kultury, biblioteka),
   d) sportu i rekreacji (place zabaw, urządzone tereny zieleni, boiska wielofunkcyjne),
   e) pomocy i integracji społecznej (środowiskowy dom samopomocy, dzienny dom pobytu, dom pomocy społecznej, świetlica środowiskowa, punkt konsultacyjny, centrum interwencji kryzysowej),
   f) poradnictwa obywatelskiego oraz aktywizacji społecznej (punkt doradztwa obywatelskiego, dom sąsiedzki, uniwersytet trzeciego wieku);

2) ośrodki lokalne o oddziaływaniu ponadgminnym, koncentrujące usługi dla bezpośredniego zaplecza[174] w zakresie:
   a) edukacji (liceum ogólnokształcące, technikum, szkoła zawodowa/placówka prowadząca kształcenie zawodowe i ustawiczne oraz ośrodek egzaminacyjny, umożliwiający w szczególności potwierdzanie efektów uczenia się pozaformalnego i nieformalnego),
   b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – podstawowe specjalności, zakład opieki paliatywno-hospicyjnej, zakład pielęgnacyjno-opiekuńczy/opiekuńczo-leczniczy),
   c) kultury (gminny dom kultury),
   d) sportu i rekreacji (pełnowymiarowa sala gimnastyczna, pełnowymiarowe boisko piłkarskie, hala widowiskowo-sportowa o widowni poniżej 1 tys., stadion z urządzeniami lekkoatletycznymi),
   e) pomocy i integracji społecznej (placówka opiekuńczo-wychowawcza, specjalistyczny dom pomocy społecznej),
   f) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (centrum integracji społecznej,

[170] Założenie takie oznacza, że w kolejnym ośrodku, o coraz wyższej randze w hierarchii sieci osadniczej, poza specyficznym zakresem określonym w dedykowanym mu podpunkcie, zapewniony powinien być również zakres wyszczególniony dla ośrodków niższych rang.

[171] Określoną w zasadzie 1.1.1.

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

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

[174] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a.

klub integracji społecznej, warsztaty terapii zajęciowej);

3) ośrodki subregionalne (Lębork, Malbork[175]), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak również subregionu[176] w zakresie:
   a) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia specjalistyczna – szeroki zakres specjalności, w tym leczenia chorób cywilizacyjnych, szpital wielospecjalistyczny, szpital specjalistyczny),
   b) kultury i sztuki (centrum kultury z infrastrukturą pozwalającą na organizację wydarzeń o randze ponadlokalnej oraz na integrację działań społeczno-kulturalnych i edukacyjnych na poziomie subregionu (sale wielofunkcyjne i warsztatowe, mediateka), kino, muzeum, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),
   c) sportu i rekreacji (pełnowymiarowa pływalnia kryta, stadion wielofunkcyjny, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 1 tys.),
   d) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (zakład aktywności zawodowej);
4) ośrodki o znaczeniu regionalnym (Tczew i Wejherowo), koncentrujące usługi zarówno dla potrzeb bezpośredniego zaplecza, jak i usługi oddziałujące na cały region lub jego część[177] w zakresie:
   a) szkolnictwa wyższego (wyższa szkoła zawodowa),
   b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna – pełen zakres leczenia chorób cywilizacyjnych),
   c) kultury i sztuki (centrum kultury z infrastrukturą pozwalającą na prowadzenie wielokierunkowych działań społeczno-kulturalnych i edukacyjnych o znaczeniu oraz zasięgu oddziaływania co najmniej regionalnym – sala koncertowa, teatralno-kinowa, powierzchnie wystawiennicze, konferencyjne i warsztatowe, biblioteka specjalistyczna),
   d) sportu i rekreacji (pełnowymiarowe specjalistyczne boiska i urządzenia sportowe),
   e) ekonomii społecznej i reintegracji społeczno-zawodowej (ośrodek wsparcia ekonomii społecznej);
5) ośrodek ponadregionalny (Trójmiasto), koncentrujący usługi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym[178] w zakresie:
   a) szkolnictwa wyższego i nauki (szkoła wyższa, jednostka badawczo-rozwojowa),
   b) ochrony zdrowia (poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna o zasięgu wojewódzkim, szpital kliniczny),
   c) kultury i sztuki (opera, filharmonia, teatr, centrum wystawienniczo-kongresowe, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys., umożliwiająca organizację wydarzeń artystycznych o znaczeniu międzynarodowym),
   d) sportu i rekreacji (stadion piłkarski spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys. oraz stadion specjalistyczny, umożliwiające organizację imprez sportowych o znaczeniu co najmniej ogólnopolskim),
   e) pomocy i integracji społecznej (regionalna placówka opiekuńczo-wychowawcza, ośrodek adopcyjny).

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

1) dobrej dostępności transportem zbiorowym (w sąsiedztwie węzłów i przystanków transportu zbiorowego);
2) racjonalnego wykorzystania istniejącego zaplecza infrastrukturalnego;

[175] W ujęciu regionalnym - z uwzględnieniem współpracy i wspólnego budowania potencjału w ramach układu Malbork-Sztum.
[176] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–b.
[177] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–c.
[178] Z uwzględnieniem zakresu określonego w ppkt a–d..

3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych[179];

4) możliwości ekonomicznych podmiotów odpowiedzialnych za organizację tych usług.

1.3.3. Zasada lokalizacji ponadlokalnych usług publicznych (w tym kształtowania sieci tych usług) z uwzględnieniem: W„AB”

1) zróżnicowania ośrodków tej samej rangi i w konsekwencji zróżnicowanych potrzeb i możliwości racjonalnego kształtowania[180] programu usług publicznych, wynikających w szczególności z: W„AB”

a) wielkości obszaru obsługi, związanego z położeniem danego ośrodka względem innych ośrodków o tej samej lub wyższej randze oraz z jego zapleczem demograficznym,

b) uwarunkowań związanych z położeniem geograficznym i predyspozycjami dla lokalizacji i rozwoju określonych funkcji (np. centrum sportów wodnych, sanatorium, itp.),

c) uwarunkowań związanych z dziedzictwem kulturowym danego ośrodka i jego otoczenia (np. muzeum wzbogacające ofertę kulturalną i edukacyjną),

d) dominującej funkcji ośrodka,

e) funkcjonujących w danym ośrodku instytucji i placówek świadczących usługi publiczne, dysponujących odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym i kadrowym (np. szpitale specjalistyczne, centra kształcenia zawodowego i ustawicznego);

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

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

4) lokalizacji całodobowych lądowisk śmigłowcowych sanitarnych przy szpitalach specjalistycznych, w szczególności posiadających szpitalne oddziały ratunkowe[181]; U

5) standardów i zaleceń światowych federacji sportowych w odniesieniu do lokalizacji obiektów i urządzeń sportowych i możliwości wykorzystania ich do organizacji wydarzeń sportowych o znaczeniu międzynarodowym. W„AB”

1.3.4. Zasada lokalizacji podstawowych usług publicznych z uwzględnieniem: W„AB”

1) zapewnienia możliwie najmniejszych odległości pomiędzy infrastrukturą podstawowych usług publicznych a miejscem zamieszkania, warunkujących bezpieczeństwo i wysoką jakość środowiska mieszkaniowego;

2) zapewnienia dostępu do infrastruktury podstawowych usług publicznych, jako jednego z podstawowych warunków dla otwierania nowych terenów mieszkaniowych;

3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych (w tym struktury wieku) oraz wielkości i rozmieszczenia jednostek mieszkaniowych;

4) współpracy międzygminnej w obszarach położonych na styku gmin.

1.3.5. Zasada kształtowania bazy infrastruktury usług publicznych, przede wszystkim w zakresie kultury i edukacji, z priorytetem wykorzystania istniejących obiektów (i ich otoczenia) o szczególnych walorach kulturowych, jako elementów przestrzeni szczególnie istotnych dla budowania więzi i tożsamości lokalnej. R

[179] Przy czym w prognozach demograficznych poziom agregacji danych należy dostosować do rangi usługi i obszaru obsługi, np. w odniesieniu do podstawowych usług publicznych analizowane powinny być jednostki urbanistyczne mniejsze niż gmina.

[180] W tym bieżącego finansowania.

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

1.3.6.	Zasada realizacji nowych oraz dostosowania istniejących obiektów i urządzeń usług publicznych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności i percepcji, zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego[182].	U
1.3.7.	Zasada kształtowania placówek edukacyjnych jako przestrzeni kompleksowych, o funkcjach: dydaktycznych, kulturalnych i sportowych, a w przypadku szkół średnich i uczelni wyższych – również mieszkalnych (internaty i domy studenckie).	R
1.3.8.	Zasada włączania technologii informacyjno-komunikacyjnych do systemu świadczenia usług publicznych, w celu minimalizowania konieczności przemieszczania się, a także kompensacji niedostatków w wyposażeniu ośrodków niższej rangi (zarówno w zakresie infrastruktury, jak i wyspecjalizowanej kadry) oraz obszarów o ograniczonej dostępności transportowej.	R

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.3.[183]:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
w zakresie edukacji, szkolnictwa wyższego i nauki:			
1.	Podniesienie znaczenia Trójmiasta jako najważniejszego ośrodka akademickiego i naukowo-badawczego w Polsce Północnej, jednocześnie konkurencyjnego w regionie Morza Bałtyckiego, poprzez poszerzenie wachlarza kierunków kształcenia (w szczególności związanych z szeroko rozumianą „specjalizacją morską") oraz rozwój bazy naukowo-dydaktycznej i socjalnej uczelni.	uczelnie wyższe JST	W„AB"
2.	Budowa, rozbudowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa średniego, zwłaszcza w zakresie kształcenia zawodowego oraz centrów kształcenia zawodowego i ustawicznego, w dostosowaniu do potrzeb subregionalnych i regionalnego rynku pracy oraz branż o największym potencjale rozwoju.	JST placówki edukacyjne pracodawcy	W„AB"
3.	Racjonalizacja sieci placówek szkół podstawowych, w tym modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury[184].	samorządy gminne	R
4.	Rozwój infrastruktury warunkującej zwiększenie dostępności i upowszechnienie wychowania przedszkolnego oraz zorganizowanych form opieki nad dziećmi do lat trzech.	samorządy gminne SWP	W„AB"
5.	Upowszechnienie edukacji włączającej poprzez usuwanie barier architektonicznych w istniejących placówkach oświatowych i dostosowanie ich do potrzeb wszystkich uczniów, w tym uczniów z różnego typu niepełnosprawnościami.	JST placówki edukacyjne	R
6.	Rozwój form aktywizacji rosnącej grupy wieku poprodukcyjnego – tzw. Uniwersytetów III Wieku, w oparciu o istniejące uczelnie wyższe oraz inne instytucje, organizacje i stowarzyszenia prowadzące działalność edukacyjną i kulturalną.	uczelnie wyższe placówki edukacyjne instytucje kultury NGO	R
7.	Rozwój infrastruktury edukacyjnej popularyzującej wiedzę i naukę poprzez samodzielne przeprowadzanie doświadczeń.	JST	W„AB"
w zakresie ochrony zdrowia[185]:			

[182] W rozumieniu art. 2 *Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych,* sporządzonej w Nowym Jorku dnia 13 grudnia 2006 r. (Dz.U. z 2012 r. poz. 1169).

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

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

[185] Ostateczny zakres inwestycji w zakresie ochrony zdrowia, w tym ich lokalizacja, będzie wynikać z map potrzeb zdrowotnych, opracowywanych przez Ministerstwo Zdrowia i Wojewodę Pomorskiego, zgodnie z *Policy paper dla ochrony zdrowia na lata 2014–2020. Krajowe ramy strategiczne,* uzgodnionego z Komisją Europejską w lipcu 2015 r. Mapy potrzeb zdrowotnych stanowić będą podstawę do określenia sieci Szpital (w tym docelowej rangi i specjalizacji poszczególnych placówek ujętych w sieci).

8.	Rozwój ponadregionalnej infrastruktury ochrony zdrowia, w szczególności w zakresie leczenia chorób nowotworowych, układu krążenia, kostno-stawowo-mięśniowego i oddechowego, psychicznych, chorób okresu starzenia oraz usług leczniczych w zakresie ginekologii, położnictwa, neonatologii, pediatrii, a także innych oddziałów dedykowanych dzieciom.	JST podmioty lecznicze	W„AB”
9.	Rozwój infrastruktury ochrony zdrowia w ramach regionalnej sieci ośrodków diagnostycznych, terapeutycznych i rehabilitacyjnych, dopasowanej do subregionalnych i lokalnych uwarunkowań epidemiologicznych i demograficznych, funkcjonujących w systemie opieki zdrowotnej i zapewniających specjalistyczną opiekę medyczną w zakresie chorób: nowotworowych (w ramach Pomorskiej Sieci Onkologicznej), układu sercowo-naczyniowego (w ramach Pomorskiej Sieci Kardiologicznej), neurologicznych, cukrzycy, endokrynologicznych, chorób psychicznych, a także w zakresie geriatrii, opieki długoterminowej oraz rehabilitacji.	JST podmioty lecznicze	W„AB”
10.	Rozwój szpitalnych oddziałów ratunkowych (SOR) wpisujących się w regionalny system ratownictwa medycznego oraz budowa i modernizacja całodobowych lądowisk przyszpitalnych, przy szpitalach posiadających odziały ratunkowe, w tym: 1) realizacja lądowisk dla śmigłowców przy SOR w Gdańsku (Szpital M. Kopernika) i Gdyni (Szpital Św. Wincentego a Paulo) (Tabl. 9, poz. 4); 2) rozbudowa i wyposażenie SOR w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie (Tabl. 9, poz. 3, 4).	JST Wojewoda Pomorski podmioty lecznicze	W„AB” U U
12.	Budowa, rozbudowa i modernizacja obiektów stacjonarnej opieki długoterminowej, w tym hospicyjnej.	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty lecznicze	R
13.	Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym w zakresie podstawowej opieki zdrowotnej.	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty lecznicze	R
w zakresie kultury:			
14.	Wzmacnianie rangi Trójmiasta i Malborka – jako głównych ośrodków animujących wydarzenia kulturalne oraz prezentujących dziedzictwo historyczne o znaczeniu europejskim.	JST instytucje kultury	W„AB”
15.	Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej (np. opera) w Trójmieście oraz instytucji o randze i zasięgu regionalnym i subregionalnym w dostosowaniu do rangi poszczególnych ośrodków.	JST instytucje kultury	W„AB”
17.	Rozwijanie ośrodków upowszechniających kulturę oraz dziedzictwo kulturowe Pomorza o znaczeniu krajowym i regionalnym: Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Lębork, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Pruszcz Gdański, Puck, Sztutowo, Tczew, Wejherowo, Władysławowo.	JST instytucje kultury	W„AB”
18.	Poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury na poziomie lokalnym.	samorządy gminne samorządy powiatowe instytucje kultury	R
w zakresie sportu i rekreacji:			
19.	Budowa, rozbudowa i modernizacja ponadregionalnej bazy sportowej, w tym obiektów i urządzeń umożliwiających organizację międzynarodowych i krajowych wydarzeń sportowych w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Władysławowie.	JST instytucje sportu	W„AB”
19.	Wyposażenie ośrodków w ogólnodostępną infrastrukturę sportowo-rekreacyjną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację otwartych i zamkniętych obiektów sportowych niepowiązanych z infrastrukturą szkolną, w dopasowaniu do rangi i obszaru obsługi konkretnego ośrodka.	JST instytucje sportu	W„A”

20.	Rozwój bazy sportowo-rekreacyjnej powiązanej z infrastrukturą szkolną, poprzez budowę, rozbudowę i modernizację obiektów sportowych przy placówkach edukacyjnych, w tym przy szkołach wyższych.	placówki edukacyjne uczelnie wyższe	R
21.	Upowszechnianie prozdrowotnych postaw związanych z aktywnością fizyczną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację urządzeń rekreacyjno-sportowych, służących codziennej rekreacji.	samorządy gminne	R

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania obszaru metropolitalnego 1.4.**

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

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

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

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

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 1.4. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 1.4.:

1.4.1.	Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania terenu na obszarach występowania do charakteru, skali i rodzaju zagrożeń naturalnych, w szczególności powodziowych.	W„A”
1.4.2.	Zasada dostosowywania przeznaczenia, sposobu i intensywności zagospodarowania obszarów nadmorskich do zagrożeń stabilności brzegu morskiego, w tym wynikających z naturalnych procesów abrazji morza, podnoszenia się jego poziomu oraz powodzi odmorskiej.	W„A”
1.4.3.	Zasada dostosowywania stopnia i sposobu zabezpieczenia przeciwpowodziowego do charakteru, funkcji, przeznaczenia oraz istniejącego zagospodarowania terenu.	W„A”
1.4.4.	Zasada realizacji nowej infrastruktury przeciwpowodziowej wówczas, gdy zagrożenia powodziowego nie można ograniczyć przez działania nietechniczne.	W„A”
1.4.5.	Zasada stosowania w ramach ochrony przed zagrożeniami naturalnymi rozwiązań możliwie najmniej inwazyjnych dla środowiska przyrodniczego, przy zapewnieniu efektywności rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa.	**R**
1.4.6.	Zasada wyprzedzającej lub równoległej budowy na terenach zabudowywanych urządzeń odbierających lub retencjonujących wody opadowe i roztopowe.	W„A”
1.4.7.	Zasada uwzględniania i określania w lokalnych dokumentach planistycznych rozwiązań opartych na zintegrowanym gospodarowaniu zasobami wodnymi w obrębie zlewni - w oparciu o działy wodne (naturalne granice zlewni niezależnie od podziałów administracyjnych); brak uwzględnienia tej zasady w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy wymaga indywidualnego uzasadnienia w tym dokumencie.	**U**
1.4.8.	Zasada czynnej ochrony na terenach osuwiskowych, w tym w strefie brzegowej Bałtyku, jedynie w sytuacji zagrożeń ludności i mienia, w niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym zakresie.	W„A”
1.4.9.	Zasada wskazywania w gminnych dokumentach planistycznych sposobów podnoszenia retencyjnej pojemności zlewni, jako elementów ochrony przed powodzią i suszą, a w szczególności: 1) zwiększenia retencji wodnej w drodze wyznaczania powierzchni pod budowę zbiorników retencyjnych, a także terenów mikroretencji obszarowej i przyobiektowej; 2) maksymalnego zatrzymywania i zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu opadu; 3) przeciwdziałania nadmiernemu uszczelnianiu terenów zurbanizowanych.	**U**
1.4.10.	Zasada ochrony ekosystemów wodnych i innych istotnych dla retencji naturalnej – przez zachowanie i odtwarzanie naturalnych ekosystemów (w tym mokradeł i torfowisk, łąk i lasów nadrzecznych, śródleśnych zbiorników wodnych, starorzeczy), renaturalizację cieków i wód stojących.	W„A”

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Budowa, przebudowa i odbudowa infrastruktury przeciwpowodziowej (wałów przeciwpowodziowych, kanałów ulgi, wrót sztormowych, stanowiska postojowego dla lodołamaczy itp.), w ramach pakietu inwestycji strategicznych planowanych do wdrożenia w I cyklu planistycznym *Programu działań dla Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla Regionu Wodnego Dolnej Wisły* (Tabl. 7, poz. 1–46), w tym m.in.: **do 2020 roku:** 1) ochrona przed wodami powodziowymi dolnego odcinka Wisły od Włocławka do jej ujścia do Zatoki – przebudowa ostróg na rzece Wiśle w km 933–847; 2) przebudowa stopnia Przegalina na Martwej Wiśle; 3) przebudowa ujścia Wisły etap II; 4) budowa nowych wrót sztormowych na rzece Tuga; 5) podwyższenie prawego (km 0+300 - 3+500) wału przeciwpowodziowego rzeki Piaśnicy na wysokości Dębek; 6) przebudowa urządzeń rozrządu wody w Karwieńskich Błotach (gm. Krokowa i m. Władysławowo); 7) zwiększenie przepustowości rzeki Cedron poprzez pogłębienie koryta rzeki oraz przebudowę budowli (km 1+117, 1+430, 1+508) ograniczających bezpieczne przeprowadzenie wód powodziowych; 8) przebudowa wałów cofkowych na Strudze Gęś na odcinku ujściowym do Raduni (m. Pruszcz Gdański) oraz rzędnej prawego wału rzeki Raduni w km 9+100 na odcinku ok. 30 m; 9) przebudowa brzegów rzeki Radunia: brzeg lewy (w km 8+500 – 11+000), brzeg prawy (w km 9+700 – 11+000); 10) przebudowa stacji pomp Olszanica (gm. Sadlinki) oraz Koszwały 7 i 13 (gm. Cedry Wielkie); 11) przebudowa lewego (km 0+000 - 7+600) i prawego (km 0+000 - 7+000) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły Królewieckiej oraz budowa nowego odcinka prawego wału (km 7+000 - 9+800, gm. Sztutowo i Stegna); 12) przebudowa lewego (km 0+000 - 9+000, gm. Sztutowo) i prawego (km 0+000 - 9+100, gm. Stegna, Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Szkarpawy; 13) przebudowa lewego (km 2+100 - 4+600) i prawego (km 2+650 - 3+400 i 3+600 - 4+550) wału przeciwpowodziowego Kanału Juranda oraz renowacja kanału Juranda i kanału Ulgi (gm. i m. Malbork); 14) przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi; 15) przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański); 16) przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki; 17) budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki (gm. Subkowy); 18) budowa stacji pomp Międzyłęż wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny; 19) odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz	Regionalne Zarządy Gospodarki Wodnej Gdańsk Zarząd Melioracji i Urządz. Wodnych	U

	Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000);		
	20) przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego;		
	21) przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki;		
	22) przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna;		
	23) budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo);		
	24) umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb;		
	25) przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie);		
	26) budowa obiektu odcinającego na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie);		
	27) przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki);		
	28) przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego (gm. Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie);		
	29) odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork);		
	30) odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk);		
	31) przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych;		
	32) budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowski, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Studze Jagatowskiej;		
	33) budowa prawego wału Opływu Motławy od ulicy Zawodników do ulicy Elbląskiej (m. Gdańsk);		
	34) budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy (m. Gdańsk);		
	35) przebudowa pompowni polder Płonia (m. Gdańsk);		
	36) przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku;		
	37) wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni (km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka;		
	38) odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 – 54+200, 57+300 – 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły;		
	39) podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych;		
	40) odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego do parametrów wynikających z map zagrożenia powodziowego;	Urząd Morski w Gdyni	
	41) przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno (km 0+000 - 3+100, m. Krynica Morska);	Urząd Morski w Gdyni	
	42) przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno"	Urząd Morski w Gdyni	

	(m. Krynica Morska); 43) przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu, 44) przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich; 45) budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25); **po 2020 roku:** 46) zadania przewidziane do realizacji w ramach *Programu Kompleksowego zabezpieczenia przeciwpowodziowego Żuław do roku 2030* - etap III i IV.	Urząd Morski w Gdyni Urząd Morski w Gdyni Urząd Morski w Gdyni	W„A”
2.	Budowa i przebudowa infrastruktury służącej do zwiększenia retencji wodnej (zbiorników retencyjnych, suchych zbiorników przeciwpowodziowych, stopni piętrzących oraz polderów przeciwpowodziowych), w szczególności na obszarach zurbanizowanych na krawędziach wysoczyzny (m.in. w Gdańsku, Sopocie, Gdyni i Pruszczu Gdańskim), zwiększającej skuteczność sterowania wezbraniami powodziowymi oraz zapewniającej wystarczającą ilość wody w okresach suszy, w tym m.in.: **do 2020 roku:** 1) budowa zbiorników retencyjnych m.in. w Gdyni (8 szt.), Gdańsku (11 szt.), Sopocie (4 szt.), Rumi (2 szt.), Redzie (2 szt.), Wejherowie (1 szt.), Pruszczu Gdańskim (4 szt.), gm. Pruszcz Gdański (3 szt.) w obrębie zlewni rzek i cieków wodnych: Kacza z dopływami (Potok Wiczliński, Potok Przemysłowy), Chylonka, Potok Demptowski, Kanał L4–10, Kanał Raduni, Strzyża, Strzelenka, Potok Kamienny, Potok Karlikowski, Potok Środkowy, Potok Haffnera, Potok nr 2, Potok Grodowy, Potok Babidolski, Ciek nr 2, Potok BMC, Zagórska Struga, Konitop Leniwy, Reda, Kanał Łyski, Kanał Mrzezino, Kanał Połchowo, Radunia i Kłodawa;	JST	W„A”
3.	Budowa, przebudowa systemów kanalizacji opadowej oraz zastosowanie w obszarze ich obsługi rozwiązań i urządzeń technicznych, które przyczynią się do zatrzymania i/lub spowolnienia spływu wód opadowych i roztopowych do odbiornika oraz doczyszczania (rozwiązania przestrzenne i techniczne, wspomagające retencję powierzchniową i podziemną, infiltrację wód do gruntu itp.): **do 2020 roku:** 1) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych porozumień terytorialnych (Malbork); 2) realizacja przedsięwzięć przewidzianych w ramach zintegrowanych inwestycji terytorialnych (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Wejherowo, Reda, Rumia, Pruszcz Gdański, Kosakowo, gm. Pruszcz Gdański, gm. Wejherowo).	samorządy gminne	W„A”
4.	Budowa lokalnych i indywidualnych systemów do zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich opadu, które przyczynią się do zatrzymania i/lub wykorzystania wód opadowych (rozsączanie powierzchniowe i podziemne do gruntu, retencjonowanie powierzchniowe i podziemne, wykorzystanie wody do celów domowych i gospodarczych).	samorządy gminne	W„A”
5.	Upowszechnianie rozwiązań technicznych w zakresie instalacji umożliwiających wykorzystanie wody opadowej i wody szarej – przede wszystkim w obiektach zbiorowego zakwaterowania, zakładach przemysłowych oraz centrach rekreacji i sportu.	samorządy gminne	**R**
6.	Renaturyzacja koryt cieków i ich brzegów.	JST	**R**
7.	Opracowanie ponadlokalnych programów (koncepcji) zlewniowego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych dla intensywnie urbanizujących się terenów miejskich i podmiejskich.	samorządy gminne związki międzygminne	W„A”

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

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 2.

C.2. KONKURENCYJNA ORAZ WIELOFUNKCYJNA PRZESTRZEŃ GOSPODARCZA I BEZPIECZEŃSTWO

Opis i uzasadnienie Celu 2.:

Istotnym problemem rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa jest niedostateczna wielofunkcyjność struktury funkcjonalno-przestrzennej i jej niewystarczające oddziaływanie na konkurencyjność poszczególnych obszarów województwa. Liczne bariery rozwojowe ograniczają możliwości wykorzystania wewnętrznych potencjałów związanych z zasobami przestrzeni (np. kopaliny, wody, lasy, powietrze czy istniejące zainwestowanie) jako czynnikami rozwoju regionalnej i lokalnej gospodarki, np. w zakresie turystyki, produkcji OZE, przetwórstwa rolno-spożywczego, leśnego itp. Przełamanie tych barier utrudnia niedostatecznie rozwinięta infrastruktura transportowa, zarówno drogowa, jak i kolejowa, co ogranicza podaż dobrych terenów inwestycyjnych, przepływ *know-how* i idei, hamując przy tym rozwój struktur wielofunkcyjnych – odpornych na zawirowania koniunkturalne w gospodarce. W wielu miejscach nie w pełni wykorzystywane są predyspozycje wynikające z renty nadmorskiego położenia, sąsiedztwa infrastruktury transportowej i energetycznej, co ogranicza możliwości rozwoju i umacniania pozycji regionu w sektorze portowym, transportowo-logistycznym, a także kształtowania *hubów* kontenerowego i paliwowo-energetycznego oraz stref aktywności gospodarczej. Także naturalne uwarunkowania rozwoju oparte na zasobach i walorach środowiska nie w pełni są wykorzystywane dla rozwoju atrakcyjnej oferty turystycznej. Istotnym problemem jest także stan systemu bezpieczeństwa energetycznego, zwłaszcza dekapitalizacja sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz rozmieszczenie elektrowni w środkowej i południowej części kraju.

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

Przesłanki sformułowania Celu 2.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

1) słaba oferta atrakcyjnych terenów inwestycyjnych pod rozwój funkcji metropolitalnych, w tym zwłaszcza gospodarczych;
2) słaba oferta turystyczna całoroczna, lub co najmniej wydłużająca sezon turystyczny;
3) rozwijający się węzeł transportowo-logistyczny, niska spójność transportowa, obniżająca konkurencyjność całego regionu i stanowiąca barierę rozwojową jego części;
4) potencjalne nowe systemowe źródła energii w regionie, potencjał dla ukształtowania hubu paliwowo-energetycznego oraz stan infrastruktury elektroenergetycznej, ograniczający rozwój odnawialnych źródeł energii;
5) zróżnicowane potencjały wewnętrzne różnych części województwa, których niedostateczne wykorzystanie przyczynia się do utrwalania obszarów depopulacji, strukturalnego bezrobocia i niskiej aktywności gospodarczej.

Sformułowanie celu wynika z dążenia do zapewnienia jak największej liczbie mieszkańców województwa korzystnych warunków życia oraz możliwości udziału w procesach rozwojowych, w tym efektywnego prowadzenia działalności gospodarczej.

Osiąganie celu będzie możliwe w wyniku realizacji proponowanych kierunków i działań w zakresie polityki przestrzennego zagospodarowania województwa, które koncentrować się będą na wykorzystaniu i uruchamianiu potencjałów endogenicznych, atrakcyjnych terenów inwestycyjnych oraz rozwoju infrastruktury transportowej i energetycznej.

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji Celu 2.:

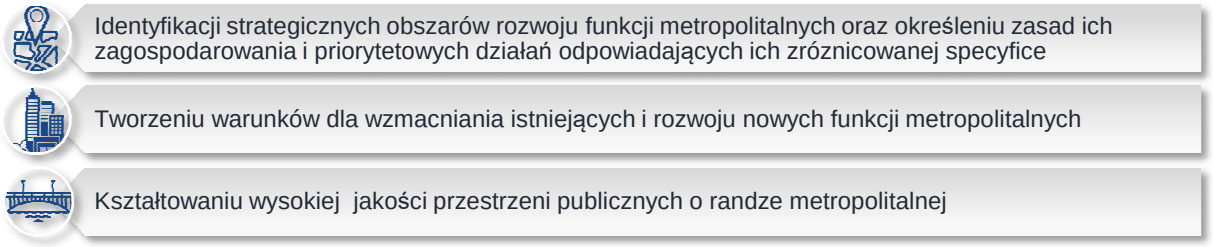
1) ponownie zagospodarowane pod działalność gospodarczą obszary poprzemysłowe, postoczniowe, popegeerowskie i inne;
2) możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego w oparciu o zachowane w dobrym stanie zasoby kopalin, wód, gleb o najwyższej przydatności rolniczej, lasów i powietrza;
3) atrakcyjnie zlokalizowane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

Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 2.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010–2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia ponownie zagospodarowanych terenów poprzemysłowych (ha)	zostanie oszacowana w 2017 r.	wzrost	badanie
Średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwie rolnym (ha)	15,87 (2010)	wzrost	PSR GUS
Powierzchnia uzbrojonych terenów inwestycyjnych w województwie (ha)	zostanie oszacowana w 2017 r.	wzrost	badanie
Liczba turystów krajowych i zagranicznych (mln)	7,6 (2013)	10,0	GUS
Liczba widzów i słuchaczy teatrów i instytucji kultury oraz zwiedzających muzea na 1.000 mieszkańców	1.481 (2015)	2.000	GUS
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności drogowej do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	81,27 (2014)	95	badanie
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 90 minut dostępności transportem zbiorowym do Gdańska w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	64,78	80	badanie
Odsetek mieszkańców województwa objętych izochroną 30 minut dostępności transportem zbiorowym do własnego miasta powiatowego w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego (%)	58,96	80	badanie
Stosunek wielkości produkcji energii elektrycznej do jej zużycia w regionie (%)	46,1 (2013)	100	GUS
Udział energii elektrycznej wytwarzanej z OZE, w tym z mikroźródeł, w ogólnym jej zużyciu w województwie (%)	19,5 (2014)	30	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.1.

K.2.1. ROZWÓJ FUNKCJI METROPOLITALNYCH



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

2.1.1.	Zasada lokalizacji funkcji metropolitalnych w strategicznych obszarach ich rozwoju (rozumianych jako lokalizacje o najlepszych uwarunkowaniach związanych z dostępnością, atrakcyjnością i pojemnością funkcjonalną[186], zarówno takie, w których istnieją już obiekty i przestrzenie publiczne o randze metropolitalnej, jak i takie, które posiadają istotne predyspozycje do ich tworzenia i rozwijania), stanowiących usystematyzowany katalog otwarty w podziale na pięć grup[187], z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji: WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA (I W)[188], USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU (II B), BADANIA, NAUKA I INNOWACJE (III N), SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA (IV R), TERENOCHŁONNE FUNKCJE GOSPODARCZE (V G). Brak uwzględnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych oraz specyficznych typów działań dla tych obszarów wymaga indywidualnego uzasadnienia.	**U**
2.1.2.	Zasada kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym, tworzących atrakcyjne, spójne i ogólnodostępne systemy, łączące najważniejsze źródła i cele ruchu metropolitalnego.	W„A”
2.1.3.	Zasada wielofunkcyjnego zagospodarowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, sprzyjająca tworzeniu miejsc o szerokiej i zróżnicowanej ofercie, a tym samym o wysokim potencjale dla wymiany i konsumpcji różnego rodzaju dóbr i wartości (zarówno materialnych, jak i niematerialnych).	W„A”
2.1.4.	Zasada pierwszeństwa lokalizacji funkcji metropolitalnych na obszarach już przekształconych, obecnie zdegradowanych, lub wykorzystania potencjału obiektów zabytkowych, wymagających rewaloryzacji – położonych w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych.	W„A”
2.1.5.	Zasada relokacji istniejących i unikania lokowania nowych funkcji metropolitalnych – niezgodnych z potencjałem i predyspozycjami obszaru.	**R**
2.1.6.	Zasada zapewnienia właściwej obsługi transportowej rozwijanym i nowopowstającym obiektom i instytucjom o charakterze metropolitalnym, zlokalizowanym wzdłuż podstawowego układu	**R**

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

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

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

drogowego w rdzeniu obszaru metropolitalnego, przez uwzględnienie rozwiązań minimalizujących ich wpływ na przepustowość tego układu.

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

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

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.1.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Wspieranie i promowanie działań oraz przedsięwzięć inwestycyjnych dynamizujących rozwój i konkurencyjność OM oraz intensyfikujących jego powiązania sieciowe (przede wszystkim w zakresie przepływu innowacji, kapitału, ludzi, wiedzy i informacji) z głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym (w szczególności w Regionie Morza Bałtyckiego).	wszystkie podmioty mające wpływ na rozwój funkcji metropolitalnych oraz kształtowanie metropolitalnych przestrzeni publicznych	W„AB”
2.	Wzmacnianie potencjału w otoczeniu integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych poprzez:		
	1) budowę, przebudowę i modernizację węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych;	JST PKP SKM w Trójmieście	W„AB”
	2) lokalizację w pobliżu integracyjnych węzłów transportowych obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:	samorządy gminne	
	a) badań, nauki i innowacji (głównie w strefie śródmiejskiej i w paśmie rozwoju związanym z oddziaływaniem PKM),	podmioty gospodarcze uczelnie wyższe	W„AB”
	b) terenochłonnych funkcji gospodarczych (poza strefą śródmiejską);		
	3) stworzenie „bram metropolii” – standaryzowanego systemu punktów obsługi ruchu turystycznego, integrujących obsługę informacyjną oraz komunikacyjną turystów w: portach lotniczych (Gdańsk im. Lecha Wałęsy, Gdynia-Kosakowo), terminalach promowych (Gdańsk-Westerplatte, Gdynia-Port), dworcach kolejowych (Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Sopot).	samorządy gminne zarządcy terminali portowych (promowych i lotniczych) oraz dworców	**R**
3.	Kompleksowa modernizacja i podnoszenie jakości przestrzeni publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem:	samorządy gminne	**R**
	1) stref prestiżu miejskiego o randze metropolitalnej, w tym frontów wodnych, jako terenów o szczególnej roli w kształtowaniu tożsamości i wizerunku metropolii oraz zespołów funkcji metropolitalnych np. związanych z usługami kultury wyższego rzędu;	samorządy gminne	W„A”
	2) kampusów uczelni wyższych i ich połączenia ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną w ich bezpośrednim otoczeniu;	uczelnie wyższe samorządy gminne	W„A”
	3) terenów rekreacji o randze metropolitalnej;	samorządy gminne	W„A”
	4) terenów organizacji prestiżowych imprez o randze metropolitalnej;	samorządy gminne	W„A”
	5) terenów wokół integracyjnych węzłów transportowych i przystanków	samorządy gminne zarządcy	W„A”

	zintegrowanych.	infrastruktury	
4.	Kompleksowe planowanie zagospodarowania oraz rozwoju strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, w szczególności tych, które nie są jeszcze w pełni wykształcone, a dla których możliwe jest opracowanie i etapowe wdrażanie całościowych koncepcji, które uwzględniają wszystkie relacje funkcjonalno-przestrzenne zarówno w ramach obszaru, jak i w jego otoczeniu (m.in. w rejonie Portu Lotniczego im. Lecha Lecha Wałęsy – Airport City).	samorządy gminne podmioty zarządzające obszarami rozwoju funkcji metropolitalnych o dużych powierzchniach	W„A”

Specyficzne działania i przedsięwzięcia ukierunkowane na tworzenie warunków do wzmacniania istniejących i rozwoju nowych strategicznych obszarów funkcji metropolitalnych, z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji (I–V):

WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA (IW)

Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w wielofunkcyjnych śródmieściach:

Ukształtowane struktury śródmiejskie w rdzeniu metropolii

Gdańsk:

- północno-zachodnia część obszaru śródmiejskiego do linii Motławy na wschodzie i do linii Trasy WZ na południu, obejmująca swym zasięgiem: Główne Miasto, Stare Miasto, Nowe Ogrody i Grodzisko wraz z terenami zieleni Centrum Hewelianum (**W1**),
- układ urbanistyczny Starej Oliwy z zespołem pocysterskim (**W2**),
- centrum Wrzeszcza (**BW1**),

Gdynia:

- Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje Forum Kultury oraz Skwer Kościuszki wraz z Molem Południowym, część środkowa – osie ulic: Świętojańskiej oraz 10 Lutego w kierunku Skweru Kościuszki wraz z Kamienną Górą i jej założeniem parkowym, część południowa - Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż Kamiennej Góry do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego (**W4**),

Sopot:

- wielofunkcyjne centrum obejmujące obszary wzdłuż osi ulicy Bohaterów Monte Cassino (oś kultury i rozrywki), zakończonej na wschodzie molem i na zachodzie Operą Leśną, oraz obszar przybrzeżny Zatoki Gdańskiej z zabudową kuracyjną, plażami i parkami (**W3**).

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

Gdańsk:

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

Gdynia:

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

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

Tczew:

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

Malbork:

- Stare Miasto z Zespołem Zamkowym oraz rozszerzeniem w stronę terenów rekreacyjnych (na północ) i terenów

śródmieścia (na południe) oraz wzdłuż bulwarów rzeki Nogat – waterfront (**R14**), Wejherowo: • historyczne śródmieście wraz z zespołem pałacowo-parkowym i rozwinięciem w kierunku Kalwarii Wejherowskiej (**W8**).			
Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych w WIELOFUNKCYJNYCH ŚRÓDMIEŚCIACH (IW):			
L.p.	**Działania i przedsięwzięcia**	**Podmioty odpowiedzialne za realizację**	**Ranga zapisów**
5. **IW1**	Przebudowa i modernizacja (w tym w pierwszej kolejności rewaloryzacja obiektów i przestrzeni publicznych zabytkowych), a także budowa nowych obiektów i lokalizowanie w nich usług o standardzie adekwatnym do rangi metropolitalnej, w tym w szczególności ze sfery: *wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego* (instytucje kultury, centra wystawiennicze, centra kongresowe, śródmiejskie tereny rekreacyjne, sportowe i rozrywkowe), *działalności gospodarczej* (hotele, usługi gastronomii, usługi handlu, redakcje środków masowego przekazu, centrale lub przedstawicielstwa międzynarodowych koncernów oraz firm m.in. z zakresu bankowości, ubezpieczeń, prawa oraz notowanych na GPW), *zarządzania i organizacji* (placówki dyplomatyczne, instytucje polityki międzynarodowej, urzędy i agencje administracji samorządowej, rządowej i kościelnej, przedstawicielstwa organizacji międzynarodowych oraz organizacji sektora non-profit), *nauki, badań i innowacji* (uczelnie wyższe, instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe), *zielonej infrastruktury* (parki, zieleńce, zielone pierścienie miast), w tym:	JST instytucje kultury podmioty gospodarcze uczelnie wyższe	W„AB”
	1) budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku (Tabl. 8, poz.4);	Muzeum II WŚ	**U**
	2) podniesienie atrakcyjności infrastruktury Teatru Wybrzeże w Gdańsku (modernizacja Dużej Sceny i Sceny Malarnia wraz z podniesieniem jakości przestrzeni publicznej w otoczeniu obiektu) (Tabl. 8, poz. 7);	Teatr Wybrzeże w Gdańsku	**U**
	3) podniesienie atrakcyjności siedziby głównej Muzeum Narodowego w Gdańsku (działania rewaloryzacyjne historycznego zespołu pofranciszkańskiego);	Muzeum Narodowe w Gdańsku	W„B”
	4) modernizacja i przebudowa parteru z częścią piwnicy obiektu Wielka Zbrojownia w ramach programu Zbrojownia Sztuki Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku (Tabl. 8, poz. 5);	Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku	**U**
	5) rewaloryzacja i adaptacja kościoła św. Jana w Gdańsku na Centrum św. Jana – Etap II (Tabl. 8, poz. 6);	Nadbałtyckie Centrum Kultury	**U**
	6) rozwój Centrum Hewelianum w Gdańsku (realizacja kolejnego etapu, w tym rewaloryzacja kolejnych obiektów i przestrzeni publicznych, a także realizacja kolejki linowej poprawiającej dostępność Centrum oraz wzmacniającej jego wizerunek);	Miasto Gdańsk	W„A”
	7) utworzenie siedziby Oddziału Afrykanistycznego Muzeum Archeologicznego w Gdańsku (adaptacja budynku przy Kanale na Stępce);	Muzeum Archeologiczne w Gdańsku	**W„AB”**
	8) utworzenie Muzeum Güntera Grassa (adaptacja Domu Dobroczynności –	Miasto Gdańsk	**W„A”**

	dawnego Sierocińca w Gdańsku);		
	9) utworzenie oddziału sztuki współczesnej Muzeum Narodowego w Gdańsku (adaptacja zabudowy postoczniowej na terenie Młodego Miasta w Gdańsku);	Muzeum Narodowe w Gdańsku	**W„AB”**
	10) ukształtowanie kompleksowej oferty kulturalnej bazującej na dziedzictwie kulturowym Zamku w Malborku;	Muzeum Zamkowe w Malborku Miasto Malbork	**W„AB”**
	11) utworzenie Muzeum Historii Mostownictwa w Tczewie (w ramach kompleksowej rewaloryzacji zabytkowego mostu w Tczewie);	JST	**W„A”**
	12) budowa Muzeum Żeglarstwa na Molo Rybackim w Gdyni;	Miasto Gdańsk	**W„A”**
	13) realizacja Forum Kultury w Gdyni, obejmującego nową siedzibę Teatru Miejskiego, Multitekę i Galerię Sztuki;	Miasto Gdynia	**W„A”**
	14) nowa lokalizacja Opery Bałtyckiej.	JST Opera Bałtycka	**W„AB”**
6. **IW2**	Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym:	samorządy gminne	**W„A”**
	1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (w tym nadwodnych) tworzących spójne ciągi spacerowe łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne, m.in.:		
	a) realizacja biegnącego od terenów Młodego Miasta do Opływu Motławy systemu ogólnodostępnych bulwarów nadwodnych wraz z poprzecznymi elementami spajającymi (w tym kładka na Ołowiankę), łączącego obszar Głównego i Starego Miasta z Młodym i Dolnym Miastem,	Miasto Gdańsk Urząd Morski w Gdyni	**W„A”**
	b) opracowanie i stopniowa realizacja spójnej koncepcji zieleni i małej architektury dla nadmorskiej przestrzeni publicznej w Gdyni od Bulwaru Nadmorskiego przez Skwer Kościuszki i Molo Południowe do terenów Waterfrontu wokół Basenu Prezydenta;	Miasto Gdynia Urząd Morski w Gdyni	**W„A”**
	2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (np. w drodze konkursu), następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych);	samorządy gminne	**W„A”**
	3) podniesienie jakości priorytetowych przestrzeni publicznych, w tym w zakresie:	samorządy gminne	**W„A”**
	a) nawierzchni, zieleni, małej architektury (np. Droga Królewska w Gdańsku, otoczenie Zespołu Zamkowego oraz Szkoły Łacińskiej w Malborku),		
	b) nawierzchni, zieleni, małej architektury oraz ograniczenia ruchu samochodowego, w tym funkcji parkingowej (np. plac przed katedrą w Oliwie, Targ Węglowy w Gdańsku);		
	4) wprowadzenie regulacji w zakresie estetyki sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, w szczególności w miejscach o największym prestiżu (m.in. Długie Pobrzeże w Gdańsku, Skwer Kościuszki w Gdyni wraz z otoczeniem);	samorządy gminne	**W„A”**
	5) estetyzacja i racjonalizacja wykorzystania przestrzeni portowych widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum Gdańska z Zatoką Gdańską, jako elementu istotnego z punktu widzenia budowania wizerunku metropolii oraz poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnątrzmiejskich (m.in. Młode Miasto jako miejsce cumowania jednostek pływających).	samorządy gminne Zarząd Portu Gdańsk Urząd Morski w Gdyni	**W„A”**
7. **IW3**	Eliminowanie barier komunikacyjnych oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających w pierwszej kolejności swobodę i bezpieczeństwo ruchu pieszego	samorządy gminne zarządcy dróg	**W„A”**

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

USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU (IIB)

Strategiczne obszary rozwoju usług otoczenia biznesu:

Strefy śródmiejskie

Gdańsk:

- oś ulicy Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, na odcinku od skrzyżowania z al. Wojska Polskiego do skrzyżowania z ulicą Miszewskiego z rozwinięciem w kierunku terenów po dawnym browarze oraz po dawnym garnizonie wojskowym (**BW1**),
- teren pomiędzy al. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku pomiędzy przystankami SKM Gdańsk Zaspa–Gdańsk Oliwa oraz kompleksy biurowe Olivia Bussines Centre, okolice skrzyżowania ul. Abrahama i al. Grunwaldzkiej (część **NB2**),
- teren po byłych ogródkach działkowych przy skrzyżowaniu ulic Opackiej i Grunwaldzkiej,

Gdynia:

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

Sopot:

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

Tczew:

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

Rejony istotnych obiektów generujących potencjał dla rozwoju usług otoczenia biznesu

- rejony parków naukowo-technologicznych: Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (część **N1**) w Gdańsku, Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadującego z nim obszaru Redłowa Przemysłowego wraz z terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej w Gdyni (**B2**),
- kształtująca się dzielnica biznesowa „Airport City” w otoczeniu Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku wraz z terenami pod rozwój funkcji nowoczesnych technologii Klukowo (**B4**),
- otoczenie Stadionu Piłkarskiego w Letnicy oraz Centrum Wystawienniczo-Kongresowego Amber Expo do ul. Uczniowskiej (**B3**),
- otoczenie nowych węzłów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Gdańsku: Niedźwiednik, Strzyża, Port Lotniczy oraz w Gdyni: Stadion, Pogórze, Obłuże (**B6**),
- Bałtycki Port Nowych Technologii zlokalizowany na terenach po Stoczni Gdynia,
- otoczenie potencjalnego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo – rejon ul. Derdowskiego w gminie Kosakowo.

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

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

		realizację	
10. **IIB1**	Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery: *instytucji otoczenia biznesu* (centra finansowe, banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości), *wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego* (centra kongresowe), *działalności gospodarczej* (hotele, usługi gastronomii, usługi handlu, redakcje środków masowego przekazu, centrale lub przedstawicielstwa międzynarodowych koncernów oraz firm m.in. z zakresu bankowości, ubezpieczeń, prawa oraz notowanych na GPW), *badań i innowacji* (instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości).	JST podmioty gospodarcze jednostki naukowo-badawcze uczelnie wyższe	W„AB”
11. **IIB2**	Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym: 1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych tworzących spójne ciągi łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne; 2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze (m.in.: plac przy Hali Olivia) poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (np. w drodze konkursu), następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych).	samorządy gminne podmioty gospodarcze	W„A”
12. **IIB3**	Przygotowanie kompleksowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszary w całości (wraz z założeniem możliwości etapowania realizacji), ze szczególnym uwzględnieniem: potrzeb w zakresie podstawowych elementów infrastruktury technicznej, dostępności komunikacyjnej oraz polityki parkingowej, w ścisłym powiązaniu z istniejącą i planowaną polityką transportową miast OM, m.in.: 1) opracowanie całościowej koncepcji zagospodarowania przestrzennego otoczenia Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy (Airport City), z uwzględnieniem obszarów położonych w granicach miasta Gdańska oraz gminy Żukowo, w szczególności w zakresie ustalenia optymalnego przeznaczenia poszczególnych terenów (biznes, hotele, produkcja, składy, funkcje komunikacyjne) oraz ich skomunikowania zarówno w powiązaniu z zewnętrznymi elementami transportowymi, jak i w układzie wewnętrznym.	samorządy gminne podmioty gospodarcze Zarząd Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy SWP Miasto Gdańsk Gmina Żukowo Powiat kartuski podmioty gospodarcze	W„A” W„AB”
13. **IIB4**	Wykorzystanie bezpośredniego sąsiedztwa strefy rozwoju usług biznesu i nauki do intensyfikacji współpracy pomiędzy środowiskiem naukowym i biznesowym: 1) sąsiedztwa kompleksów biurowych w Oliwie i Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego (np. wspólna infrastruktura rekreacyjno- sportowa realizowana w formule ppp); 2) sąsiedztwa Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego i kampusów Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.	samorządy gminne uczelnie wyższe podmioty gospodarcze	W„A”
14.	Wspieranie działań związanych z wdrażaniem rozwiązań typu smart (w tym	podmioty gospodarcze	R

IIB5	energooszczędnych) w realizacji nowych i modernizowanych struktur.		
15. IIB6	Zwiększenie wykorzystania potencjału przestrzeni publicznych w sąsiedztwie obiektów w kompleksach biurowych po godzinach ich funkcjonowania.	podmioty gospodarcze	R

BADANIA, NAUKA I INNOVACJE (IIIN)

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

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

Gdańsk:

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

Gdynia:

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

Sopot:

- kampus Uniwersytetu Gdańskiego (**N4**).

Tereny o potencjale do lokalizacji nowych placówek naukowo-badawczych

Gdynia:

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

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji związanych z NAUKĄ, BADANIAMI I INNOWACJAMI (IIIN):

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
16. IIIN1	Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery:		
	nauki, badań i innowacji (uczelnie wyższe, instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości),	JST uczelnie wyższe jednostki naukowo-badawcze podmioty gospodarcze	W„AB”
	wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego (centra kongresowe, urządzenia sportowe i rekreacyjne),		
	instytucji otoczenia biznesu (wspieranie przedsiębiorczości),		
	działalności gospodarczej (biura, hotele, usługi gastronomii),		
	w tym:		
	1) utworzenie Krajowego Centrum Inżynierii Kosmicznej w Gdańsku w ramach projektu Radioteleskop 90m – Narodowe Centrum Radioastronomii i Inżynierii Kosmicznej;	uczelnie wyższe	W„A”
	2) rozbudowa bazy naukowo-dydaktycznej Uniwersytetu Gdańskiego (UG):	Uniwersytet Gdański	W„A”

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

17. **IIIN2**	Przygotowanie całościowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego kampusów uczelni wyższych (wraz z założeniem kolejnych etapów ich realizacji), ze szczególnym uwzględnieniem: identyfikacji obszarów rozwojowych oraz docelowego modelu organizacji ruchu - zarówno wewnątrz kampusu, jak i w jego bezpośrednim otoczeniu, w tym systemu przestrzeni publicznych (o zróżnicowanej hierarchii i wymaganiach funkcjonalno-przestrzennych) oraz polityki parkingowej, w ścisłym powiązaniu z istniejącą i planowaną polityką transportową miast OM, w tym: 1) opracowanie koncepcji rozwoju (w tym kształtowania przestrzeni publicznych) Bałtyckiego Kampusu Uniwersyteckiego oraz jego bezpośredniego otoczenia, ze szczególnym uwzględnieniem jego powiązań z przystankami transportu zbiorowego oraz rejonem rozwoju usług biznesu wzdłuż ul. Grunwaldzkiej; 2) opracowanie koncepcji rozwoju kampusu Politechniki Gdańskiej z uwzględnieniem planowanych zmian układu komunikacyjnego w jego bezpośrednim otoczeniu oraz wypracowanie nowego reprezentacyjnego wejścia na teren Kampusu Politechniki Gdańskiej ze strony obszaru obecnego skrzyżowania ul. Do Studzienki i Fiszera; 3) opracowanie koncepcji rozwoju kampusu Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego z uwzględnieniem planowanych zmian układu komunikacyjnego w jego bezpośrednim otoczeniu; 4) opracowanie koncepcji rozwoju kampusu uniwersyteckiego Akademii Morskiej w Gdyni.	uczelnie wyższe samorządy gminne	W„A”
18. **IIIN3**	Podniesienie jakości istniejących przestrzeni publicznych wewnątrz kampusów, a także stref w ich bezpośrednim otoczeniu, w tym dojść do węzłów i przystanków transportu zbiorowego.	uczelnie wyższe samorządy gminne	W„A”
19. **IIIN4**	Wspieranie działań związanych z wdrażaniem rozwiązań typu *smart* (w tym energooszczędnych) w realizacji nowych i modernizowanych struktur.	uczelnie wyższe	R
20. **IIIN5**	Wprowadzanie rozwiązań pozwalających na bardziej efektywne wykorzystanie istniejącej infrastruktury uczelni wyższych w czasie kiedy nie jest ona wykorzystywana na cele dydaktyczne, bezpośrednio związane z działalnością akademicką.	uczelnie wyższe NGO	R
21. **IIIN6**	Profilowanie oferty szkolnictwa wyższego odpowiadające specyfice OM, a także połączenie oferty obiektów o znaczeniu symbolicznym oraz instytucji i agencji unikatowych, co najmniej w skali kraju, z ofertą szkolnictwa wyższego (np. ECS, Muzeum II Wojny Światowej, Polska Agencja Kosmiczna i Narodowe Centrum Inżynierii Kosmicznej).	uczelnie wyższe instytucje kultury jednostki naukowo-badawcze NGO	R
SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA (IVR)			
Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych z zakresu sportu i rekreacji: <u>Tereny zieleni rekreacyjnej – w większości urządzonej – o znaczeniu ponadlokalnym</u> Gdańsk-Sopot-Gdynia • nadmorska przestrzeń przyrodniczo-rekreacyjna, rozciągająca się od terenów Parku Brzeźnieńskiego im. J. Haffnera, przez Park im. Ronalda Reagana i Park Jelitkowski w Gdańsku, poprzez tereny nadmorskie strefy śródmiejskiej Sopotu, w tym parków: Północnego i Południowego oraz parku Grodzisko, następnie nadmorską część Parku Kolibki (z planowanym do utworzenia ogrodem botanicznym), lasy komunalne Kępy Redłowskiej i Morski Park Komunalny na Polance Redłowskiej, aż do Alei Piłsudskiego i terenów Bulwaru Nadmorskiego, wraz z otoczeniem istniejącego portu jachtowego w Gdyni (**R1**), Gdańsk:			

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

Gdynia:

- Leśny Ogród Botaniczny Marszewo (**R3**),

Wejherowo:

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

Hel:

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

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

Gdańsk:

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

Gdynia:

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

Sopot:

- otoczenie Doliny Świemirowskiej,

Pruszcz Gdański:

- Faktoria z rozwojowym terenem rekreacyjnym (**R10**).

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

Gdańsk:

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

Gdynia:

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

Tczew:

- teren byłego poligonu wojskowego (**R13**),

Malbork:

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

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

Gdańsk:

- stadion piłkarski w Letnicy (spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA) wraz z funkcjami towarzyszącymi w jego bezpośrednim otoczeniu,

- obiekty Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Oliwie,
- Stadion Lechia,
- Stadion żużlowy GKS Wybrzeże,
- Narodowe Centrum Żeglarstwa w Górkach Zachodnich,
- Hala Olivia,

Gdynia:

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

Sopot:

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

Władysławowo:

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

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
22. **IVR1**	Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów oraz kształtowanie przestrzeni publicznych o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery: *wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego* (obiekty i urządzenia sportowe i rekreacyjne, elementy małej architektury, rekreacyjne trasy piesze i rowerowe), *zielonej infrastruktury* (parki, zieleńce, zielone pierścienie miast), w tym:	samorządy gminne instytucje sportu podmioty gospodarcze jednostki naukowo-badawcze	W„A”
	1) budowa basenu olimpijskiego w ramach Gdyńskiego Centrum Sportu;	Miasto Gdynia	
	2) budowa stadionu lekkoatletycznego spełniającego standardy i zalecenia światowej federacji lekkoatletycznej (IAAF);	Miasto Gdańsk	
	3) budowa Narodowego Centrum Sportów Motorowych w Gdańsku;	Miasto Gdańsk	
	4) rozbudowa Miejskiego Ogrodu Zoologicznego Wybrzeże w Gdańsku;	Miasto Gdańsk	
	5) rozbudowa Akwarium Gdyńskiego;	Miasto Gdynia	
	6) rozbudowa Leśnego Ogrodu Botanicznego Marszewo w Gdyni;	Miasto Gdynia	
	7) realizacja Nadmorskiego Ogrodu Botanicznego w Parku Kolibki w Gdyni;	Miasto Gdynia	
	8) modernizacja Opływu Motławy w Gdańsku;	Miasto Gdańsk	
	9) realizacja ośrodka sportów zimowych w Gdyni;	Miasto Gdynia	
	10) budowa otwartego kąpieliska „Wodne Ogrody” w Wejherowie.	Miasto Wejherowo	
23. **IVR2**	Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym m.in.:	JST podmioty gospodarcze i inne	W„A”

	1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (w tym nadwodnych) tworzących spójne ciągi spacerowe, łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne; 2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych (np. w drodze konkursu), następnie konsekwentną ich realizację z zachowaniem wysokich walorów estetycznych (w tym rozwiązań materiałowych); 3) uporządkowanie, ochrona oraz ukierunkowanie ruchu turystycznego i rekreacyjnego w obszarach wrażliwych przyrodniczo (np. rejony wydm, obszary parków krajobrazowych, nadmorska strefa przyrodniczo-rekreacyjna) minimalizujące ich nadmierne obciążenie i dewaloryzację – wyznaczanie i oznakowanie wejść i szlaków, zagospodarowanie wybranych przestrzeni, m.in. w ramach projektów dotyczących: zagospodarowania Wyspy Sobieszewskiej (Pas Nadmorski Wschodni), zrównoważonego zagospodarowania strefy buforowej lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, uprządkowania Doliny Radości; 4) podniesienie funkcjonalności oraz estetyki miejsc stanowiących zaplecze obsługi ruchu turystycznego oraz rekreacji mieszkańców metropolii, w tym sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, przede wszystkim w rejonach plaż oraz marin, a także w miejscach symbolicznych o największym prestiżu (np. teren w otoczeniu Pomnika Westerplatte i Twierdzy Wisłoujście); 5) opracowanie i wprowadzenie przez gminy nadmorskie standardów funkcjonalno-estetycznych zagospodarowania pasa nadmorskiego, uwzględniających wytyczne ilościowe i jakościowe dotyczące lokalizacji obiektów, jak również standardy estetyczne; 6) estetyzacja i racjonalizacja wykorzystania przestrzeni portowych widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum Gdańska z Zatoką Gdańską, jako elementu istotnego z punktu widzenia budowania wizerunku metropolii, oraz poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnątrzmiejskich.	samorządy gminne samorządy gminne samorządy gminne Pomorski Zespół Parków Krajobrazowych RDLP Gdańsk Urząd Morski w Gdyni samorządy gminne RDLP Gdańsk Urząd Morski w Gdyni PWKZ w Gdańsku samorządy gminne samorządy gminne Zarząd Portu Gdańsk Urząd Morski w Gdyni	
24. IVR3	Umożliwienie wprowadzenia ogólnodostępnych ciągów pieszych i tranzytowych ciągów rowerowych na terenach Rodzinnych Ogrodów Działkowych (w szczególności w sąsiedztwie strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, m.in.: Dolina Świemirowska w Sopocie, Gdynia Mały Kack, Orłowo i Redłowo, Gdańsk Przymorze, Zaspa, Nowy Port oraz północna część miasta Malbork) w celu ich integracji funkcjonalnej z obszarami otaczającymi i wykorzystania rekreacyjnego, do czasu ich zagospodarowania zgodnego z przeznaczeniem, określonym w planach miejscowych.	samorządy gminne ROD	**R**
25. IVR4	Przygotowanie planistyczne (w tym zabezpieczenie przed przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją) obszarów o zidentyfikowanym potencjale dotyczącym możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji metropolitalnych (parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne) poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów w dokumentach planistycznych, opracowanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennych i przygotowanie oferty inwestycyjnej.	samorządy gminne	W„A”
TERENOCHŁONNE FUNKCJE GOSPODARCZE (VG)			
Strategiczne obszary rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych [189]:			

[189] Jako kryteria wyznaczania strategicznych obszarów, zgodnie z metodologią określoną w Ekspertyzie: *Dostępność terenów inwestycyjnych oraz możliwości rozwoju mieszkalnictwa w obszarze metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot* (PPR DOM Sp. z o.o., wrzesień 2015), przyjęto: położenie poza

Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług[190] w otoczeniu Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku

Gdańsk:

- w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku PKM Gdańsk Rębiechowo o powierzchni 50 ha (obszary działek w obrębie 23), zlokalizowany pomiędzy linią kolejową a lotniskiem (**G5**),
- dwa tereny po północnej stronie lotniska i linii kolejowej: o powierzchni 161 ha (obszary działek w obrębach 3, 23, 24) – (**G6**) i o powierzchni 33 ha (obszary działek w obrębie Klukowo) (**G7**),
- dwa tereny po południowej stronie lotniska (obszary działek w obrębie 24): o powierzchni 80 ha (G9) i o powierzchni 50 ha (**G10**),

Żukowo:

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

Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług[191] w sąsiedztwie portów morskich oraz pod kluczową infrastrukturę logistyczną

Gdańsk:

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

Gdynia:

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

Tczew (miasto i gmina):

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

Inne tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług[192]

Gdynia:

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

Gniew:

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

Lębork:

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

Malbork (miasto):

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

Pruszcz Gdański (gmina):

- dwa sąsiadujące ze sobą (przedzielone drogą) tereny o powierzchni 38 i 105 ha w miejscowości Przejazdowo (**G23**) i (**G24**), które zlokalizowane są w granicach potencjalnego kompleksu (około 1.190 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie gminy Pruszcz Gdański i Cedry Wielkie, wzdłuż S7 od węzła Koszwały do węzła Olszynka po teren Rafinerii w Gdańsku,

najważniejszymi ograniczeniami środowiskowymi oraz wynikającymi z istniejącego i planowanego zagospodarowania; minimalną powierzchnię – 20 ha; dostępność transportową: kolejową (położenie w odległości do 1 km od stacji i przystanków kolejowych na czynnych liniach kolejowych), drogową (położenie w odległości do 3 km od istniejących i projektowanych węzłów autostrady A1, dróg ekspresowych S6 i S7 oraz Obwodnicy Trójmiasta, Obwodnicy Metropolitalnej, OPAT, obwodnicy Żukowa), lotniczą (położenie w odległości 5 km lotniska w Gdańsku i potencjalnego w Gdyni) i morską (położenie w odległości 5 km od portów w Gdańsku i Gdynia oraz 3 km od portów i przystani o potencjale gospodarczym); dostępność do infrastruktury technicznej: położenie w zasięgu dostępności do gazu przewodowego (w tym w zasięgu obszarów przewidywanych do gazyfikacji), położenie w zasięgu dostępności do sieci elektroenergetycznej wysokich napięć z możliwością bezpośredniego włączenia w stację elektroenergetyczną; istniejące zagospodarowanie i sytuację planistyczną: zagospodarowanie terenu pod funkcje usługowe, produkcyjne, magazyny i składy.

[190] Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

[191] Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

[192] Z zakresu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

- teren w rejonie miejscowości Borkowo i Straszyn o powierzchni 28 ha (**G25**),
- teren w miejscowości Rusocin o powierzchni 80 ha (**G26**), zlokalizowany w granicach potencjalnego kompleksu (około 1.000 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie gminy Pruszcz Gdański przy południowo-zachodniej granicy z miastem Pruszcz Gdański wokół węzła Rusocin na A1,
- teren w miejscowości Cieplewo o powierzchni 43 ha (**G27**),

Rumia:

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

Szemud:

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

Tczew (miasto):

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

Tczew (gmina):

- teren w miejscowości Swarożyn o powierzchni 120 ha (**G30**),
- teren w miejscowości Gniszewo o powierzchni 63 ha (**G31**),

Władysławowo:

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

Żukowo:

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

Tereny pod inwestycje przemysłu uciążliwego[193]

Gdańsk:

- teren w granicach portu morskiego w Gdańsku w dzielnicach Stogi i Przeróbka (Pomorskie Centrum Logistyczne) o powierzchni 478 ha (**G22**),
- teren zlokalizowany w sąsiedztwie rafinerii oraz zabudowy produkcyjno-usługowej o powierzchni 163 ha (obszary działek w obrębie 300) (**G11**),

Pelplin:

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

Tczew (miasto i gmina):

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

Tczew (miasto):

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

Tereny potencjalnej rezerwy pod funkcje terenochłonne, wymagające zmiany stanu prawnego

Gdynia:

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

Pruszcz Gdański (miasto i gmina):

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

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju TERENOCHŁONNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH (VG):

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
26. **VG1**	Wykorzystanie (w tym zabezpieczenie przed innym przeznaczeniem i zainwestowaniem) rezerw terenowych w bezpośrednim sąsiedztwie portów w Gdańsku i Gdyni do rozwoju i wzmacniania sektora portowo- logistycznego: **do 2020 roku**: 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Tczew*; **po 2020 roku:** 2) rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny lub w jej okolicy, w sąsiedztwie linii kolejowej nr 201, jako suchego portu dla obsługi Portu Gdynia; 3) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązanie z terminalem intermodalnym w Zajączkowie.	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	W„A” W„AB” W„A” W„A”
27. **VG2**	Przygotowanie planistyczne (w tym zabezpieczenie przed przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją) obszarów o zidentyfikowanym potencjale dotyczącym możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych, mogących mieć strategiczny wpływ na pozycję konkurencyjną obszaru metropolitalnego (w tym przemysłu uciążliwego oraz baz, składów i lekkiej produkcji) oraz przygotowanie dla nich oferty inwestycyjnej; w przypadku obszarów obejmujących zasięgiem kilka gmin konieczne jest podjęcie współpracy w celu zapewnienia spójności planowania, a następnie realizacji zainwestowania tych terenów.	samorządy gminne	W„A”

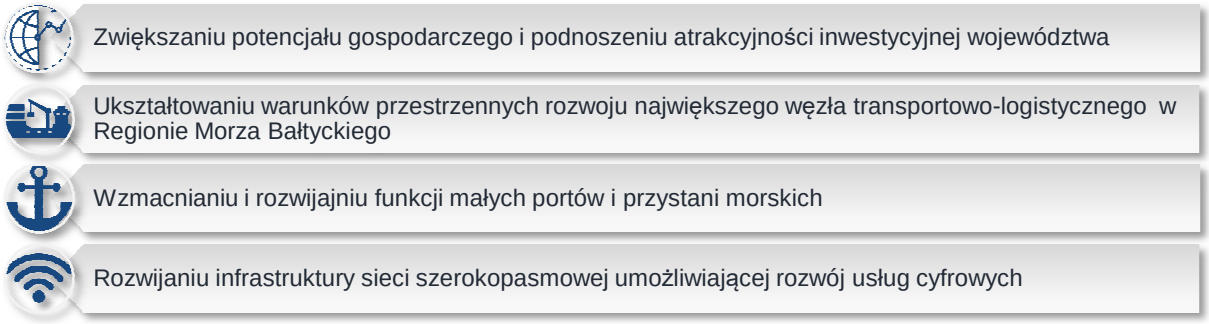
Działania i przedsięwzięcia dla terenów położonych poza rdzeniem metropolii oraz zidentyfikowanymi strategicznymi obszarami rozwoju funkcji metropolitalnych:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
28.	Rozwój stref śródmiejskich w miastach, w tym lokalizowanie w nich usług współtworzących ofertę metropolitalną oraz podnoszenie jakości związanych z nimi przestrzeni publicznych, m.in.:	samorządy gminne	**R**
	1) wykorzystanie potencjału dziedzictwa kulturowego miast i miasteczek do kształtowania oferty kulturalnej i turystycznej, np.	samorządy gminne	**W„A”**
	a) na bazie średniowiecznego pocysterskiego zespołu zabytkowego w Pelplinie,	Diecezja Pelplińska Gmina Pelplin	**W„A”**
	b) średniowiecznego zespołu miejskiego i zamku Krzyżackiego w Gniewie;	Gmina Gniew	W„A”
	2) utworzenie w Pruszczu Gdańskim placówki *Pruszcz Gdański mieszczański – Muzeum Historii Miasta*;	Miasto Pruszcz Gdański	W„A”
29.	Rozwój terenochłonnych funkcji metropolitalnych (parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne, itp.) związanych ze specyficznym potencjałem określonych miejsc (np. uwarunkowania krajobrazowe) oraz podnoszenie walorów funkcjonalnych i przestrzennych takich lokalizacji, w tym:	samorządy gminne	R
	1) wykorzystanie potencjału Zespołu klasztornego Zakonu Kartuzów z Parkiem	Gmina Kartuzy	W„A”

	Jana Pawła II, Parkiem Solidarności i rozwinięciem w kierunku Promenady Filozofów wzdłuż zachodniego brzegu jeziora Klasztornego Małego w Kartuzach.		
30.	Rozwój funkcji turystycznych, uzupełniających metropolitalną ofertę czasu wolnego w miejscach o szczególnym potencjale do włączenia w markowy, sieciowy produkt o randze co najmniej ponadregionalnej, w tym: 1) utworzenie nowego oddziału Narodowego Muzeum Morskiego – Muzeum Archeologii Podwodnej i Rybołówstwa Bałtyckiego w Łebie; 2) wykorzystanie dziedzictwa kulturowego Żuław do kształtowania sieciowej oferty turystycznej Pętli Żuławskiej (np. poprzez utworzenie parku etnograficznego).	samorządy gminne Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku JST instytucje kultury NGO	R W„A” W„AB”
31.	Kontynuacja, rozwój i promocja wydarzeń mających, lub mogących mieć znaczenie metropolitalne (co najmniej ponadregionalne) związanych z: – istniejącymi obiektami o znaczeniu metropolitalnym (np. cykliczne wydarzenia organizowane w oparciu o potencjał zamków w Malborku i w Gniewie – oblężenie zamku, turnieje rycerskie, itp.), – tradycjami regionu Kaszub i Kociewia, – innymi inicjatywami lokalnymi, mogącymi przyciągać turystów z Polski i zagranicy w celu poznawania unikalnych w skali kraju produktów i wydarzeń.	samorządy gminne NGO	R

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.2.**

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.2.:

2.2.1. Zasada wielofunkcyjnego kształtowania struktur przestrzeni gospodarczej w sposób minimalizujący występowanie konfliktów przestrzennych. R

2.2.2. Zasada rozwoju terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą, w tym usługową):

1) wykorzystujących w pierwszej kolejności tereny zainwestowane gospodarczo (*brown field*), w tym poprzemysłowe, pokolejowe, powojskowe oraz popegeerowskiej zabudowy gospodarczej; W„A”

2) w nowych lokalizacjach (*green field*) dopiero w przypadku wyczerpania zasobów przestrzeni możliwych do ponownego zagospodarowania (*brown field*), szczególnie terenów zdegradowanych, lub w sytuacji braku terenów o odpowiednich parametrach i uwarunkowaniach formalno-prawnych, przy czym zainwestowanie to musi uwzględniać wymogi ładu przestrzennego i wynikać z uzasadnionej potrzeby[194]; W„A”

3) w bezpośrednim zasięgu oddziaływania istniejących kompleksów przemysłowych; W„A”

4) odpowiednio powiązanych z układem drogowym i kolejowym; W„A”

5) posiadających możliwości obsługi przez transport zbiorowy; R

6) posiadających odpowiednią powierzchnię umożliwiającą wyznaczenie terenów zieleni buforowej, minimalizującej negatywne oddziaływanie tych terenów na obszary sąsiednie (np. w celu zmniejszenia zagrożenia hałasem). W„A”

2.2.3. Zasada planowania strategicznych terenów inwestycyjnych[195] (pod działalność gospodarczą i usługową), co oznacza, że powinny one: W„A”

1) mieć co najmniej 20 ha powierzchni jako zwarty teren (z możliwością przyłączania obszarów sąsiednich w przyszłości), umożliwiając lokalizację różnorodnych funkcji gospodarczych;

2) dla zwiększania potencjału inwestycyjnego i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej w miarę możliwości tworzyć komplementarną całość w powiązaniu z istniejącymi terenami zabudowy produkcyjnej lub usługowej;

3) być korzystnie położone względem infrastruktury transportowej, przez ich zlokalizowanie:

a) w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi

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

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

ekspresowej (S),

b) w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi,

c) w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych,

d) bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych;

4) być kompleksowo wyposażone w infrastrukturę techniczną (systemy wodno-kanalizacyjne, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), lub z możliwością jej rozbudowy i przyłączenia do istniejących sieci (przy założeniu jej odpowiedniej przepustowości i parametrów zasilania), a także z możliwością powiązania z systemem dróg publicznych;

5) mieć sprecyzowany profil zainwestowania gospodarczego, uwzględniający uwarunkowania i ograniczenia społeczne, środowiskowe, gospodarcze miejsca i jego otoczenia, w szczególności o funkcji mieszkaniowej.

2.2.4. Zasada tworzenia warunków przestrzennych dla lokalizacji co najmniej jednego inkubatora przedsiębiorczości w powiecie, którego profil będzie nawiązywał do lokalnego potencjału gospodarczego. W przypadku powiatów sąsiadujących z Trójmiastem należy uwzględnić zasięg oddziaływania IOB, mających siedzibę w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego. R

2.2.5. Zasada zapewnienia równomiernego dostępu do szerokopasmowego Internetu o parametrach co najmniej 30 Mb/s. R

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Tworzenie strategicznych obszarów do zainwestowania produkcyjnego i usługowego, w tym wyznaczanie kluczowych stref aktywności gospodarczej: 1) uruchamiających i wykorzystujących endogeniczne potencjały społeczne i środowiskowe (inteligentne specjalizacje[196]) jako optymalnych warunków rozwoju regionu, które będą decydujące o jego przyszłej pozycji konkurencyjnej, a w szczególności innowacyjnych rozwiązań, w zakresie: a) eksploracji i eksploatacji zasobów morza, inżynierii ochrony środowiska morskiego oraz rozwijania systemów logistyczno-spedycyjnych, poprawiających dostępność, konkurencyjność i efektywność wykorzystania posiadanej infra- i suprastruktury transportowej, b) technologii informatycznych oraz inżynierii kosmicznej i satelitarnej, c) efektywności energetycznej gospodarki, d) chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia oraz aktywizacji ludności w wieku poprodukcyjnym przez tworzenie miejsc pracy i usług opartych na potencjale i potrzebach konsumpcyjnych osób starszych (*silver economy*);	Agencja Rozwoju Pomorza JST	W„A”
	2) usprawniających i tworzących warunki do rozwoju turystyki biznesowej, medycznej i profilaktyczno-relaksacyjnej oraz wykorzystującej drogi wodne, zwłaszcza w obszarze zespołów portowych i na ich zapleczu; 3) związanych z rozwijaniem oferty na rynki zagraniczne (działalność proeksportowa).		

[196] Zgodnie z Uchwałą Nr 316/31/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 9 kwietnia 2015 r. w sprawie określenia obszarów Inteligentnych Specjalizacji Pomorza oraz podjęcia negocjacji w sprawie porozumień na rzecz Inteligentnych Specjalizacji Pomorza oraz zmieniającą ją Uchwałą Nr 71/110/16 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 26 stycznia 2016 r.

2.	Wypełnianie zainwestowania istniejących wolnych terenów inwestycyjnych, w szczególności Pomorskiej (PSSE) i Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE).	specjalne strefy ekonomiczne	W„B”
3.	Uzbrajanie terenów inwestycyjnych w infrastrukturę techniczną (wodociągi, kanalizację, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), w tym drogową.	samorządy gminne	W„A”
4.	Rozwój portów morskich w Gdańsku i Gdyni jako stref aktywności gospodarczej, łączących w sobie funkcje industrialne z kompleksową obsługą transportu intermodalnego oraz centrami dystrybucji ładunków, poprzez m.in.: 1) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdańsku na leżących w granicach administracyjnych portu akwenach, przyległych od północnego zachodu do istniejącej głębokowodnej infrastruktury portowej (np. planowany Port Westerplatte); 2) wykorzystanie możliwości rozwoju portu w Gdyni na obszarach okołoportowych (sąsiadujące z obszarem administrowanym przez ZMPG SA), m.in. tereny niewielkich enklaw zlokalizowane w granicach administracyjnych Portu Gdynia, obszar Doliny Logistycznej (zachodnia część Portu Gdynia i jego sąsiedztwo) oraz obszar rozwoju terminali głębokowodnych na zalądowionych akwenach Zatoki Gdańskiej; 3) rozbudowę Pomorskiego Centrum Logistycznego w Gdańsku; 4) rozbudowę Centrum Logistycznego w Porcie Morskim w Gdyni.	zarządy portów morskich	W„A”
5.	Integrowanie strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni poprzez kształtowanie warunków do poprawy efektywności i sprawności przewozów *door to door* w łańcuchu transportowym w oparciu o funkcjonowanie suchego portu (miejsca tworzenia składów całopociągowych docierających do terminali w głębi kraju oraz konsolidowania kontenerów pod konkretną jednostkę pływającą - relacja eksportowa) przez: **do 2020 roku:** 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Tczew*; **po 2020 roku:** 2) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązanie z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim.	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	W„A” W„AB” W„A”
6.	Podejmowanie działań wzmacniających i rozwijających funkcje małych portów i przystani morskich:	zarządy portów morskich	R
	1) Hel - w oparciu o funkcje wiodące (rybołówstwa i turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (transportowej towarowej, przetwórstwa rybnego) oraz rozwój innych funkcji miejskich, co wymagać będzie: a) rozbudowy mariny jachtowej wraz z niezbędnym zapleczem, b) przekształcenia zachodniej części portu na funkcje miejskie (*waterfronty*), c) rezerwacji terenów portowych pod rozwój infrastruktury transportowej do obsługi promów pasażerskich (element obsługi transportem zbiorowym Półwyspu Helskiego); 2) Łeba - w oparciu o funkcję wiodącą (turystyczną), a także zachowanie funkcji komplementarnych (rybołówstwa i przemysłu), co wymagać będzie: a) zachowania rezerwy terenowej pod przyszłą działalność przemysłową związaną z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. pod centrum		

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

	decydujących o pozycji konkurencyjnej regionu, w tym m.in.: **po 2020 roku:** 1) budowa kompleksu petrochemicznego po wschodniej stronie terenów rafinerii Grupy LOTOS S.A. w mieście Gdańsk wraz z infrastrukturą towarzyszącą (instalacje petrochemiczne, obiekty kubaturowe).	konsorcjum firm, w tym m.in. Grupa LOTOS S.A.	**R**
8.	Generowanie bodźców rozwojowych i wspieranie funkcji gospodarczych, zwłaszcza w Nowym Stawie jako ośrodku o niskim poziomie rozwoju oraz umiarkowanym potencjale rozwojowym.	JST	**R**
9.	Dywersyfikacja struktur zatrudnienia poprzez wspieranie rozwoju usług rynkowych, zapewniających nowe i trwałe miejsca pracy zwłaszcza w miastach o dużym udziale zatrudnionych w: – usługach nierynkowych (publicznych): Kartuzy i Puck, – sektorze przemysłowym: Tczew i Żukowo, – rolnictwie: Nowy Staw.	JST	**R**
10.	Tworzenie warunków przestrzennych na obszarach wiejskich, umożliwiających kreowanie i rozwój działalności gospodarczej, także w zawodach pozarolniczych, przez wykorzystywanie ich potencjału endogenicznego (np. w zakresie walorów środowiskowych i krajobrazowych, produkcji energii w oparciu o lokalne źródła surowców - biomasę), wsparcie rozwoju zasobów kapitału ludzkiego oraz inwestycji w infrastrukturę techniczną.	JST	**R**
11.	Budowa, rozbudowa lub przebudowa sieci telekomunikacyjnych, szczególnie na potrzeby szerokopasmowego dostępu do Internetu na obszarze całego województwa, a w szczególności gmin, w których wskaźnik penetracji budynkowej[197] jest niższy od 50%.	samorządy gminne podmioty gospodarcze	**W„AB”**

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

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.3.**

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

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

Kształtowaniu zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.3.:

2.3.1.	Zasada racjonalnego wykorzystywania walorów środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu dla rozwoju turystyki i lecznictwa uzdrowiskowego, niekolidującego z utrzymaniem tych walorów.	**R**
2.3.2.	Zasada kształtowania przestrzeni publicznych w sposób umożliwiający przyjazne i intuicyjne poruszanie się między atrakcjami turystycznymi, a jednocześnie zabezpieczający potrzeby społeczności lokalnych żyjących na danym obszarze.	**R**
2.3.3.	Zasada przeciwdziałania nadkoncentracji zainwestowania, prowadzącej do dewaloryzacji środowiska.	W„A”
2.3.4.	Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania rekreacyjnego i wypoczynkowego, realizowana między innymi przez:	W„A”
	1) uzależnienie rozwoju nowych terenów budownictwa letniskowego od ich wyposażenia w infrastrukturę ochrony środowiska;	**U**
	2) uwzględnianie naturalnych właściwości terenu i ograniczanie negatywnego oddziaływania zagospodarowania rekreacyjnego i jego następstw na zasoby przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe;	
	3) tam, gdzie nie uniemożliwiają tego warunki naturalne, zapewnienie dostępności strefy brzegowej zbiorników wodnych wykorzystywanych turystycznie, poprzez traktowanie jej jako przestrzeni publicznej, wolnej od trwałego zainwestowania, niebędącego urządzeniami rekreacji;	W„A”
	4) unikanie zainwestowania przeciwległych brzegów jezior;	W„A”
	5) unikanie zainwestowania na osiach widokowych i innych eksponowanych punktach w krajobrazie;	W„A”
	6) ochronę atrakcyjnych form krajobrazowych przed zainwestowaniem;	W„A”
	7) zapewnienie wizualno-akustycznych stref buforowych między jednostkami zainwestowania rekreacyjnego;	W„A”
	8) udostępnianie turystyczne cennych struktur przyrodniczych (tam, gdzie to nie koliduje z celami ochrony przyrody) przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury o charakterze informacyjno-edukacyjnym.	W„AB”
2.3.5.	Zasada ograniczania presji bazy noclegowej na środowisko poprzez dostosowywanie obiektów do oferty wydłużającej sezon turystyczny (optymalnie oferty całorocznej) oraz rozwój nowej bazy noclegowej, w pierwszej kolejności na terenach zainwestowanych.	R
2.3.6.	Zasada poszanowania funkcji ekosystemowych i przestrzegania reżimów formalnej ochrony obszarów leśnych lub akwenów wodnych przy ich przeznaczaniu i wykorzystaniu na cele rekreacyjne, w szczególności w obszarach funkcjonalnych miast.	W„A”
2.3.7.	Zasada kształtowania zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych:	W„A”
	1) integrujących obszary przyrodniczo-krajobrazowe, kulturowe i wypoczynkowe województwa;	W„AB”
	2) wyposażonych w infrastrukturę turystyczną (np. mariny, przystanie jachtowe, porty jachtowe,	W„A”

punkty odpoczynku) oraz zaplecze (np. bazę noclegową, miejsca parkingowe);

3) posiadających strukturę hierarchiczną i łączących się w sieć o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym jeśli warunki naturalne na to pozwalają (szlaki rowerowe); W„AB”

4) zaspokajających potrzeby różnych grup użytkowników niezależnie od stopnia ich sprawności fizycznej; W„A”

5) ograniczających negatywne oddziaływanie niezorganizowanego i masowego ruchu turystycznego na zasoby i walory środowiska; W„A”

6) wpisujących się w ideę regionalnych i sieciowych produktów turystycznych; W„AB”

7) ukształtowanych z wykorzystaniem spójnego sposobu zagospodarowania na szlakach znajdujących się na obszarach dwóch lub więcej województw. W„AB”

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

1) międzynarodowe:

a) nr 2 (*R-9 Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa*): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV* 9),

b) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1 (zgodny z trasą *Euro Velo EV* 9),

c) nr 3 (*R-10 Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): Wicko (z kierunku Główczyce) - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińsko-mazurskie (przebieg zgodny z trasą *Euro Velo EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny*),

d) nr 4 (*Trasa Tysiąca Jezior*): Sulęczyno (z kierunku Parchowo) - Stężyca - Kościerzyna - Kościerzyna (m.) - Stara Kiszewa - Kaliska - Lubichowo - Skórcz - Skórcz (m.) - Morzeszczyn - Gniew - Gniew (m.) (w kierunku Kwidzyn);

2) międzyregionalne:

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

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

b) nr 15 (*Trasa Pałaców i Zamków*): z kierunku Cewice - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) - Łęczyce - Choczewo - Lubiatowo (gm. Choczewo) - Białogóra (gm. Krokowa) - Puck - Puck (m.) - Wejherowo - Wejherowo (m.) - Szemud - Przodkowo - Kartuzy - Kartuzy (m.) - Stężyca - Sulęczyno - Parchowo,

na odcinku: *Kołczygłowy - Bytów*, przebieg tożsamy z trasą nr 14, na odcinku *Bytów - Węsiory* przebieg tożsamy z trasą nr 4, na odcinku *Choczewo - Białogóra* przebieg tożsamy z trasą nr 3,

c) nr 17 (Szlak Menonitów): Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański - Trutnowy (gm. Cedry Wielkie) - Drewnica Mikoszewo (gm. Stegna) - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Ostaszewo - Lichnowy - Nowy Staw - Nowy Staw (m.) - Stogi Malborskie (gm. Malbork) - Malbork (m.) - Stare Pole - Szaleniec (gm. Stare Pole) - woj. warmińsko-mazurskie oraz odgałęzienie Malbork (m.) - Stary Targ,

na odcinku: Trutnowy - Mikoszewo przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku Mikoszewo - Nowy Dwór Gdański przebieg tożsamy z trasą nr 2, na odcinku Ostaszewo - Lichnowy przebieg tożsamy z trasą nr 2 oraz na odcinku Stogi Malborskie - Malbork przebieg tożsamy z trasą nr 12;

3) regionalne:

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

kierunku Nowa Karczma),

b) nr 112: Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - Władysławowo - Jastarnia - Hel,

c) nr 113: Rumia (m.) - Reda (m.) - Wejherowo - Gniewino - Brzyno (gm. Krokowa),

d) nr 114: Wejherowo (m.) - Wejherowo - Luzino - Łęczyce - Lębork (m.) - Nowa Wieś Lęborska - Wicko - Łeba (m.),

e) nr 115: Przewóz (gm. Stężyca, w kierunku Kościerzyna),

f) nr 116: Gdańsk (m.) - Kolbudy - Przywidz (w kierunku Nowa Karczma),

g) nr 117: Gdańsk (m.) - Pruszcz Gdański (m.) - Pruszcz Gdański - Pszczółki - Trąbki Wielkie (w kierunku Skarszewy) - Pelplin (z kierunku Starogard Gdański) - Pelplin (m.) - Gniew - Gniew (m.),

h) nr 118: Malbork (m.) - Malbork - Miłoradz - Tczew (m.) - Tczew - Pszczółki - Suchy Dąb - Cedry Wielkie - Przegalina (m. Gdańsk),

i) nr 119: Malbork (z kierunku Sztum) - Malbork (m.) - Nowy Staw - Nowy Dwór Gdański - Nowy Dwór Gdański (m.) - Stegna - Żuławki (gm. Stegna),

j) nr 120: Jantar (gm. Stegna) - Sztutowo - Krynica Morska - Piaski (m. Krynica Morska),

k) nr 125: Kartuzy (m.) - Kartuzy - Chmielno - Sierakowice (w kierunku Czarna Dąbrówka),

l) nr 130 (*Na Kolejowym Szlaku*): Cewice (z kierunku: Czarna Dąbrówka) - Nowa Wieś Lęborska - Lębork (m.) – Wicko - Łeba (m.),

m) nr 133: Gdańsk (m.) - Sopot - Gdynia - Chwaszczyno (gm. Żukowo) - Żukowo (m.) - Kobysewo (gm. Przodkowo),

n) nr 137 (*Kaszubska Trasa Rowerowa*): Żukowo (m.) - Przodkowo - Kartuzy - Sierakowice – w kierunku Ceromin (gm. Czarna Dąbrówka) - Sulęczyno (z kierunku Parchowo) - Stężyca - Somonino - Zukowo - Żukowo (m.),

o) nr 139: Luzino - Linia - Kamienica Młyn (gm. Sierakowice),

p) nr 141: Nowa Karcza (gm. Szemud) - Żukowo – Gdańsk,

q) nr 142 (*Grzymisława*): Gniew (z kierunku Lalkowy, gm. Smętowo Granicze) - Gniew (m.) - Morzeszczyn - Pelplin - Pelplin (m.) - Subkowy - Tczew - Tczew (m.);

r) nr 145 (*Trasa Wschód-Zachód*, wzdłuż obecnej DK nr 6) –Pogorzelice (gm. Nowa Wieś Lęborska, z kierunku Chlewnica gm. Potęgowo) – Bąkowo (gm. Nowa Wieś Lęborska) – Lębork.

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

2.3.9. Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych szlaków wodnych: **U**

1) śródlądowych kajakowych na systemach rzecznych:

a) Łeby: Łeba[198],

b) Piaśnicy: Piaśnica i jezioro Żarnowieckie,

c) prawobrzeżnych ramion delty Wisły: Nogat, Szkarpawa, Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga,

d) Martwej Wisły i Motławy,

e) Raduni: Radunia, Zespół Jezior Raduńskich[199],

[198] Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

[199] Zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

f) Redy: Reda[200],	
g) Wierzycy: Wierzyca, Wietcisa;	
2) śródlądowych żeglarskich w oparciu o:	W„AB”
a) Międzynarodowe Drogi Wodne E-40 i E-70 oraz inne rzeki Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława),	**U**
b) jeziora: Gowidlińskie, Mausz, Radolne, Zespół Jezior Raduńskich i Żarnowiec wraz z ich systemami rzecznymi;	W„AB”
3) morskich żeglarskich w oparciu o Bałtyk oraz Zalew Wiślany.	**U**

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Rozwijanie całorocznej infrastruktury turystyki prozdrowotnej i uzdrowiskowej w oparciu m.in. o właściwości lecznicze zasobów środowiska (np. korzystny mikroklimat oraz zasoby wód mineralnych i termalnych), w tym: 1) w istniejącym ośrodku uzdrowiskowym - Sopot; 2) na obszarach predysponowanych do pełnienia funkcji uzdrowiskowej (nowe uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej): Jantar (gm. Stegna), Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Jastrzębia Góra (gm. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Krynica Morska, Łeba, Mikoszewo (gm. Stegna).	samorządy gminne samorządy powiatowe podmioty gospodarcze	W„A” W„A” W„AB”
2.	Wyznaczanie, budowa i modernizacja ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, w tym: **do 2020 roku:** 1) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-9 wraz z trasami dojazdowymi (Tabl. 8, pkt. 2): a) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Lewobrzeżna/Bursztynowa*): Świbno (m. Gdańsk) - Cedry Wielkie - Suchy Dąb - Tczew - Tczew (m.) - Subkowy - Pelplin - Gniew - Gniew (m.) - Wiosło Duże (gm. Gniew) - woj. kujawsko-pomorskie, b) nr 2 (*Wiślana Trasa Rowerowa Prawobrzeżna/Bursztynowa*): Mikoszewo (gm. Stegna) - Ostaszewo - Lichnowy - Miłoradz - Biała Góra (gm. Sztum) - dalej przebieg tożsamy z trasą nr 1; 2) budowa międzynarodowej trasy rowerowej R-10 wraz z trasami dojazdowymi (Tabl. 8, pkt. 2): a) nr 3 (*Hanzeatycka Trasa Rowerowa*): Wicko (z kierunku Główczyce) - Łeba - Wicko - Choczewo - Krokowa - Władysławowo - Puck - Puck (m.) - Kosakowo - Gdynia - Sopot - Gdańsk - Stegna - Nowy Dwór Gdański (m.) - Kępki (gm. Nowy Dwór Gdański) - woj. warmińsko-mazurskie (przebieg zgodny z trasą *EV 13 Szlak Żelaznej Kurtyny*).	JST NGO	U U
3.	Rozwijanie zagospodarowania turystycznego szlaków kajakowych przez budowę i modernizację pól biwakowych (m.in. urządzanie i wyposażanie w sanitariaty, suszarnie dla kajaków, przyłącza energetyczne i oświetlenie), stanic oraz punktów etapowych, miejsc wodowania i wyjmowania kajaków, miejsc przenoski przy przeszkodach oraz kompleksowe oznakowanie szlaków i dojazdów do przystani, przede wszystkim: **do 2020 roku:**	JST NGO	U

[200] zgodnie z ograniczeniami wynikającymi z położenia na obszarach chronionych.

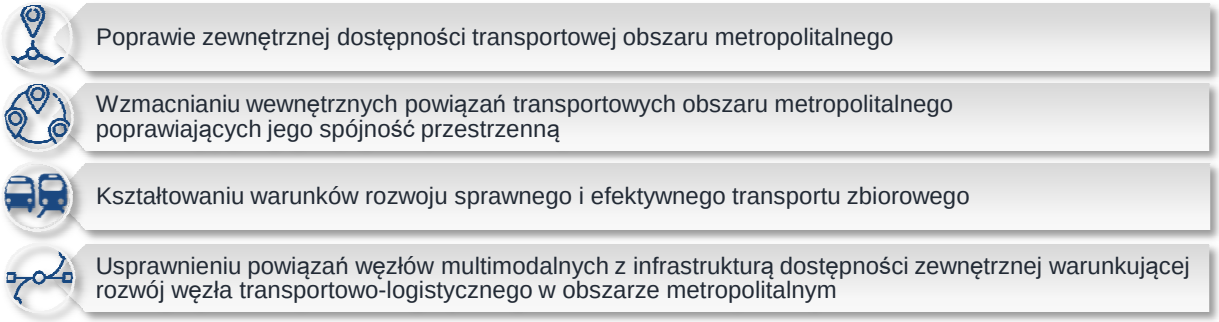
	1) na rzekach objętych przedsięwzięciem *Kajakiem przez Pomorze (Pomorskie Szlaki Kajakowe)*: Łeba, Nogat, Martwa Wisła, Motława, Piaśnica, Radunia, Reda, Wielka Święta – Tuga, Wierzyca, Wisła Królewiecka (Tabl. 8, pkt. 1).		U
4.	Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci portów jachtowych, przystani żeglarskich i miejsc cumowania, mogących współtworzyć spójną ofertę turystyczną, dającą turyście wodnemu możliwość przybicia do kei lub dłuższego przystanku w interwale kilkugodzinnym, przy kluczowym założeniu bezpieczeństwa żeglugi, w szczególności przez rozwijanie zagospodarowania turystycznego:	JST NGO podmioty gospodarcze	U
	do 2020 roku:		
	1) Międzynarodowej Drogi Wodnej E-40 i E-70 oraz innych rzek Żuław (Wisła Królewiecka, Wielka Święta – Tuga, Motława) wraz z likwidacją barier technicznych (np. zastępowanie mostów drogowych mostami zwodzonymi) oraz sieci marinbałtyckich, w tym (Tabl. 8, pkt. 3):		U
	a) budowa i rozbudowa portów żeglarskich: Błotnik (gm. Cedry Wielkie), Górki Zachodnie (m. Gdańsk), *Jacht Klub im. Conrada* (m. Gdańsk), *Akademicki Klub Morski* (m. Gdańsk), Krynica Morska, Puck, Jastarnia,		W„A”
	b) budowa i rozbudowa przystani żeglarskich: *Wzgórze Zamkowe* (m. Gniew), Przegalina (m. Gdańsk), Sobieszewo Nadwiślańska (m. Gdańsk), *Kanał na Stępce* (m. Gdańsk), Świbno (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Nowa Karczma (m. Krynica Morska), Mikoszewo (gm. Stegna), Mechelinki (gm. Mechelinki), Park Północny (m. Malbork), Wiślinka (gm. Pruszcz Gdański), Mosty,		W„A”
	c) budowa i rozbudowa miejsc cumowania: Korzeniewo (gm. Kwidzyn), Przebrno (m. Krynica Morska),		W„A”
	d) przebudowa mostów na zwodzone: Gdańsk Sobieszewo (w ciągu DW nr 501), Kanał Na Stępce - Most Kamieniarski (m. Gdańsk), Nowy Dwór Gdański, Tujsk (gm. Stegna), Rybina (gm. Stegna), Żelichowo (gm. Nowy Dwór Gdański);		W„A”
	po 2020 roku:		
	2) międzynarodowego szlaku żeglarskiego przebiegającego wzdłuż południowych wybrzeży Morza Północnego i całego Bałtyku poprzez budowę i modernizację infrastruktury żeglarskiej, w szczególności w:		U
	a) Helu, Krynicy Morskiej, Łebie, Pucku i przystaniach Gdańska, Gdyni i Sopotu - z uwagi na aktualne zagospodarowania portów, duży potencjał turystyczny po stronie lądu, wysoką pozycję rynkową lokalizacji oraz możliwości organizacji regat żeglarskich w wiodących w tym zakresie portach i przystaniach jachtowych,		W„A”
	b) Rowach, Władysławowie, Jastarni, Juracie, Kuźnicy (m. Jastarnia), Rewie (gm. Kosakowo), Osłoninie (gm. Puck), Rzucewie (gm. Puck), w których wskazany jest rozwój infrastruktury zapewniającej bezpieczny postój dla jednostek pływających, a także niezbędne zaplecze socjalno-sanitarne dla ich załóg,		W„A”
	c) na odcinku Łeba - Władysławowo (odległość 33 Mm) z uwagi na niebezpieczeństwo braku możliwości osiągnięcia portu przez jednostkę pływającą przy niekorzystnych warunkach pogodowych należy rozważyć lokalizacje marin uzupełniających;		W„A”
	3) innych potencjalnych szlaków żeglarskich, opartych o systemy rzeczno-jeziorne regionu (Gowidlińskie, Mausz, Zespół Jezior Raduńskich – *Kółko Raduńskie* i Żarnowiec) wraz z likwidacją barier technicznych (np. przebudowa mostów na zwodzone) na odcinkach szlaków wodnych łączących duże akweny.		W„A”

5.	Wykorzystanie turystyczne zasobów i walorów kulturowych regionu przez rozwój infrastruktury turystycznej w miejscowościach położonych na szlakach kulturowych: 1) *Szlak dworów i pałaców*: Sasino, Ciekocinko (gm. Choczewo), Prusewo, Krokowa, Kłanino (gm. Krokowa), Rzucewo, Żelistrzewo, Sławutówko, Rekowo Górne (gm. Puck), Rumia, Wejherowo, Gościcino (gm. Wejherowo), Godętowo (gm. Łęczyce), Salino (gm. Gniewino), Zwartowo, Gościęcino, Starbienino (gm. Choczewo), Lisewo, Bychowo (gm. Gniewino), Starbienino (gm. Choczewo), jednocześnie rekomenduje się jego rozwinięcie w kierunku zachodniej części województwa; 2) *Europejska Droga Św. Jakuba - Szlak Jakubowy*: Tuja (m. i gm. Nowy Dwór Gdański), Niedźwiedzica (gm. Stegna), Gdańsk Sobieszewo, Gdańsk Oliwa, Żukowo, Sianowo (gm. Kartuzy), Lębork, Łebień (gm. Nowa Wieś Lęborska), Łeba; 3) *Szlak historii Żuław* obejmujący dwa szlaki: Menonitów i Domów podcieniowych ukazujący wyjątkowe walory krajobrazowe Żuław; obejmuje szereg miejscowości: Kiezmark, Leszkowy, Miłocin, Trutnowy, Wocławy, Żuławki (gm. Cedry Wielkie); Boręty, Lichnowy (gm. Lichnowy); Nowy Staw (gm. Nowy Staw); Cyganek, Lubieszewo, Marynowy, Nowy Dwór Gdański, Orłowo (gm. Nowy Dwór Gdański); Jeziernik, Ostaszewo, Palczewo (gm. Ostaszewo); Stogi (gm. Malbork); Bystrze (gm. Miłoradz); Klecie, Szaleniec, Złotowo (gm. Stare Pole); Drewnica, Jantar, Mikoszewo, Przemysław, Rybina, Stegna (gm. Stegna); Krzywe Koło, Steblewo, Wróblewo (gm. Suchy Dąb); 4) *Pomorski Szlak Cysterski*: Gdańsk Oliwa, Mechowo (gm. Puck), Morzeszczyn, Pelplin, Puck, Rajkowy (gm. Pelplin), Starzyno (gm. Puck), Żarnowiec (gm. Krokowa); 5) *Szlak zamków gotyckich*: Gniew, Malbork, Lębork; 6) *Szlak zabytków hydrotechniki*: Gdańsk; Czymanowo (gm. Gniewino); Bielkowo, Łapino (gm. Kolbudy); Malbork; Międzyłęż, Stocki Młyn (gm. Pelplin), Prabuty; Pruszcz Gdański; Juszkowo, Prędzieszyn, Straszyn (gm. Pruszcz Gdański); Czarnocin (gm. Skarszewy); Drewnica, Mikoszewo, Rybina (gm. Stegna); Polder Przebrno (gm. Krynica Morska); Sulęczyno; Sztutowo; Tczew; Rutki (gm. Żukowo); 7) *Szlak latarni morskich*: Gdańsk Nowy Port, Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Stilo (gm. Choczewo), Sopot, Rozewie (gm. Władysławowo); 8) *Szlak bursztynowy*: Bąkowo (gm. Kolbudy), Chłapowo (gm. Władysławowo), Gdańsk (w tym Wyspa Sobieszewska), Malbork, Jantar, Niedźwiedziówka (gm. Stegna), Sopot, Pruszcz Gdański, Stegna; 9) *Szlak Żuławskiej Kolei Dojazdowej:* Mikoszewo, Jantar, Stegna (gm. Stegna), Sztutowo (gm. Sztutowo), Rybina, Żelichowo, Nowy Dwór Gdański, Tuja (gm. Nowy Dwór Gdański); 10) *Szlak kaszubskiej granicy*: powiaty wejherowski, kartuski; 11) *Szlak wodny im. Stefana Batorego:* Nogat i Wisła – w kierunku Bydgoszczy.	JST NGO podmioty gospodarcze	W„AB”
6)	Modernizacja i rozwój oferty instytucji kultury oraz rozwój infrastruktury dla plenerowych imprez kulturalnych, w tym amfiteatrów i estrad sezonowych, targowisk eksponujących regionalne produkty.	JST NGO podmioty gospodarcze	R

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.4.

K.2.4. KSZTAŁTOWANIE RACJONALNEJ STRUKTURY PRZESTRZENNEJ SIECI TRANSPORTOWEJ

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.4. KONCENTRUJE SIĘ NA:



ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

2.4.1. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w pasmach rozwojowych metropolitalnych korytarzy transportowych (*puckim*, *lęborskim*, *kartusko-kościerskim*, *tczewskim*, *elbląskim*), obejmująca priorytetowe działania służące poprawie powiązań rdzenia obszaru metropolitalnego z jego otoczeniem funkcjonalnym oraz tworzeniu warunków rozwoju wielomodalnych przewozów osób i towarów. W„AB”

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

1) południkowo (na kierunku północ-południe), który tworzą: Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (droga nr S7), Obwodnica Zachodnia Trójmiasta (droga nr S6), Trasa Średnicowa (droga nr 468), wspomagana przez pozostałe, równoległe elementy głównego korytarza transportowego lokalizowane przy terenach PKP (Droga Czerwona);

2) równoleżnikowo (na kierunku wschód-zachód), który tworzą: Obwodnica Południowa Gdańska (droga nr S7), ciąg ulic: ul. Armii Krajowej (droga nr 501) i ul. Kartuska w Gdańsku, Trasa Słowackiego (droga nr 472) w Gdańsku, ciąg ulic: Nowa Spacerowa i Nowa Kielnieńska (droga nr 218) w Gdańsku, ciąg ulic: ul. Wielkopolska i ul. Chwaszczyńska (droga nr 474) w Gdyni, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni;

z zachowaniem funkcji tych połączeń dostosowanych do ich bezpośredniego otoczenia.

2.4.3. Zasada hierarchizacji węzłów i połączeń w sieci transportowej według jej ważności dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa[201]: W„B”

1) połączenia szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują:

a) drogi[202]: nr A1 (Rusocin – Toruń – Łódź – Gliwice – gr. państwa), nr S6 (gr. państwa – Kołbaskowo - Koszalin – Słupsk – Chwaszczyno – Gdynia - Gdańsk – Rusocin), nr S7 (Gdynia – Gdańsk - Elbląg – Warszawa – Kraków – gr. państwa), nr 22 (gr. państwa – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – gr. państwa), nr 89 (droga nr S7 – Port Gdańsk), nr 91 (odcinek: droga nr S7 węzeł „Gdańsk Lipce” – Tczew – Gniew – Nowe), połączenie od drogi nr S7 do Portu Gdynia poprzez Drogę Czerwoną,

b) linie kolejowe: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), nr 203 (Tczew - Kostrzyn), nr 204 (Malbork - Braniewo) i nr 226 Gdańsk Port Północny – Pruszcz Gdański),

c) drogi wodne: E-40 (z Gdańska poprzez Wisłę - Bug - Dniestr do Chersonia) i E-70 (z Rotterdamu poprzez śluzę Hohensaaten - Odrę - Wartę - Noteć - Brdę - Wisłę - Nogat lub Szkarpawę - Zalew Wiślany do Kłajpedy);

2) węzły szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują:

a) porty morskie: Port Morski Gdańsk, Port Morski Gdynia

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

[202] Według numeracji obowiązującej do dnia 30 września 2016 r.

b) porty lotnicze: Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo,

c) terminale intermodalne i centra logistyczne na zapleczu portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz w Zajączkowie Tczewskim;

3) połączenia drogowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej[203] obszaru metropolitalnego obejmują drogi[204]:

a) nr 7 (Żukowo – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Karczemki"

b) nr 20 (Kościerzyna – droga nr S7 [OMT] węzeł „Żukowo"),

c) nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański - Malbork),

d) nr 211 (odcinek: Sierakowice - Kartuzy - Żukowo),

e) nr 213 (odcinek: Wicko - Celbowo),

f) nr 214 (odcinek: Łeba - Lębork - Sierakowice),

g) nr 215 (odcinek: Władysławowo - Jastrzębia Góra),

h) nr 216 (Reda - Władysławowo - Hel),

i) nr 218 (odcinki: Krokowa – Wejherowo – droga nr 224 i Chwaszczyno – Gdańsk – droga nr 468 Gdańsk),

j) nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – Kowale - Przywidz - Kościerzyna),

k) nr 222 (odcinek: droga nr S6 [OZT] Gdańsk – Trąbki Wielkie),

l) nr 224 (droga nr 218 Kartuzy - Skarszewy - Tczew),

m) nr 226 (odcinek: droga nr 222 – droga nr S6 węzeł „Pruszcz Gdański" i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr S7 węzeł „Gdańsk Wschód" - droga nr 501 Przejazdowo),

n) nr 229 (odcinek: droga nr 222 Jabłowo - droga nr A1 węzeł „Pelplin" – droga nr 91 Rudno),

o) nr 468 (droga nr S7 [OZT] Gdynia - Sopot - droga nr 91 Gdańsk) wraz z drogami nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino" - Wejherowo - droga nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia") i nr 91 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk - droga nr S7 [OPG] węzeł „Gdańsk Lipce"),

p) nr 472 (droga nr 468 Gdańsk - Gdańsk Port Lotniczy) wraz jej przedłużeniem do drogi nr S7 (OMT) węzeł „Miszewo" i dalej do drogi nr 224 w Przodkowie,

q) nr 474 (droga nr S6/S7 [OZT] węzeł „Gdynia Wielki Kack" - droga nr 468 Gdynia),

r) nr 501 (odcinki: drogi nr S6 [OZT] węzeł „Gdańsk Karczemki" – Przejazdowo i Stegna - Krynica Morska),

s) nr 502 (Stegna - Nowy Dwór Gdański),

t) droga łącząca intermodalny terminal kontenerowy w Zajączkowie z drogą nr A1 węzeł „Tczew";

4) połączenia kolejowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują linie:

a) nr 9 (odcinek: Malbork – Tczew - Gdańsk Główny),

b) nr 131 (odcinek: Smętowo - Tczew),

c) nr 201 (odcinek: Somonino – Gdynia Port),

d) nr 202 (Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Lębork),

e) nr 203 (odcinek: Tczew – Starogard Gdański),

f) nr 213 (Reda - Hel),

[203] Dotyczy powiązań wewnątrzregionalnych i bliskich powiązań transgranicznych.

[204] W celu jednoznacznego wskazania odcinków dróg ekspresowych, użyto następujących skrótów przy numerach tych dróg: OMT – Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej, OPG – Obwodnica Południowa Gdańska, OZT – Obwodnica Zachodnia Trójmiasta.

g) nr 214 (Somonino - Kartuzy),

h) nr 226 (Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny),

i) nr 227 (Gdańsk Główny – Gdańsk Zaspa Towarowa),

j) nr 228 (Gdynia Port – Gdynia Port Oksywie) wraz z połączeniem do Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo,

k) nr 229 (Pruszcz Gdański - Glińcz - Kartuzy - Lębork - Łeba),

l) nr 230 (Wejherowo – Choczewo),

m) nr 248 (Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Osowa) wraz z łącznicą nr 253 (Gdańsk Rębiechowo - Rębiechowo),

n) nr 249 Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port

o) nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia Janowo z planowanym przedłużeniem linii do Wejherowa i Tczewa),

p) nr 746 (Gdynia Główna Osobowa - Gdynia Port).

2.4.4. Zasada hierarchizacji sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych: U

1) według klas określających minimalne wymagania techniczne i przestrzenne usytuowania drogi:

a) autostrady (A) – droga nr A1,

b) drogi ekspresowe (S) – drogi nr S6 i S7,

c) drogi główne ruchu przyspieszonego (GP) – nr 6 (odcinek: droga nr S6 – droga nr 91 Łęgowo), nr 20 (obwodnica Żukowa), nr 22 (gr. woj. - Chojnice - Tczew - Malbork - gr. woj.), droga nr 89 (odcinek Trasy Sucharskiego: droga nr S7 węzeł „Gdańsk Port" – węzeł „Ku Ujściu") wraz z tunelem pod Martwą Wisłą, nr 91 (odcinek: Łęgowo - gr. woj.), połączenie drogowe od drogi nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia" poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia, nowe obwodnice w ciągu dróg krajowych klasy G,

d) drogi główne (G)[205] - nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Redzikowo" i odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino" - Wejherowo - droga nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia"), nr 7 (odcinek: droga nr S7 (OMT) węzeł „Żukowo" – droga nr S6 [OZT] węzeł „Gdańsk Karczemki"), nr 20 (odcinek: Kościerzyna – Żukowo (obwodnica Żukowa), nr 55 (odcinek: Nowy Dwór Gdański – Malbork), nr 91 (odcinek: Gdańsk ul. Wyzwolenia – droga nr 6 Łęgowo), nr 211, nr 214, nr 216 (odcinek: Reda - Władysławowo), nr 218 (odcinek: droga nr 468 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Gdańsk Osowa" - droga nr S6/S7 węzeł „Chwaszczyno"), nr 221 (droga nr 501 Gdańsk – droga nr S6 węzeł „Kowale" – droga nr S7 węzeł „Lublewo"), nr 222 (odcinek: droga nr S6 [OZT] węzeł „Gdańsk Południe" – Trąbki Wielkie - Jabłowo), nr 224 (odcinki: Godziszewo - droga nr A1 węzeł „Tczew"- droga nr 91 Tczew), nr 226 (odcinek: Jagatowo - droga nr A1 węzeł „Pruszcz Gdański" i odcinek: droga nr 91 Pruszcz Gdański – droga nr 501 Przejazdowo), nr 231, nr 468, nr 472 wraz z jej przedłużeniem do drogi nr S7 [OMT] i drogi nr 224 w Przodkowie, nr 474, nr 501 (odcinek: droga nr S6 [OZT] – droga nr 468 Gdańsk), Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta – OPAT (odcinek od węzła „Droga Czerwona" w Gdyni do Redy), nowe odcinki dróg wojewódzkich,

e) drogi zbiorcze (Z) - pozostałe odcinki dróg wojewódzkich w granicach województwa;

2) z zachowaniem następujących zasad szczegółowych:

a) dla dróg klasy G i Z na wniosek zarządcy drogi można przyjąć wyższą klasę[206],

b) w przypadku zmiany przebiegu drogi (np. po wybudowaniu obwodnicy) ważność połączenia należy przenieść na odcinek o nowym przebiegu, a na odcinku o dotychczasowym

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

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

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

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

2.4.5. Zasada technicznej i funkcjonalnej – eksploatacyjnej hierarchizacji sieci kolejowej: W„B”

1) według maksymalnej prędkości pociągów v_{max} [km/h]:

   a) $120 < v_{max} \leq 200$ - linie kolejowe nr: 9, 131, 202, 204, 248,

   b) $90 < v_{max} \leq 120$ – linie kolejowe nr: 201, 203, 213, 214, 250, 405,

   c) $v_{max} \leq 90$ – pozostałe linie kolejowe;

2) według rodzaju przewozów pasażerskich:

   a) metropolitalne - linie kolejowe nr: 213, 214, 227, 228, 248, 249, 250, 253, 746,

   b) regionalne - linie kolejowe nr 201, 204, 207, 229, 230,

   c) dalekobieżne – linie kolejowe nr 9, 131, 202, 203.

2.4.6. Zasada kształtowania sieci drogowej z zachowaniem wymagań w zakresie: W„A**B**”

1) hierarchizacji sieci drogowej, wynikającej z dopasowania do siebie kategorii i klas łączących się dróg;

2) regulacji dostępu do drogi, w tym normatywnych odległości węzłów drogowych przy lokalizacji dodatkowych węzłów w ciągach dróg klasy A, S, GP i G;

3) użytkowania drogi zgodnie z jej przeznaczeniem, głównie poprzez oddzielanie od siebie ruchu lokalnego i tranzytowego;

4) ochrony przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko i kompensacji przyrodniczej;

5) minimalizacji kosztów dostępu i emisji zanieczyszczeń w przypadku obsługi terenów rozwoju osadnictwa;

6) oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego[207].

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

1) węzły integracyjne krajowe (K): Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo i Tczew; obsługują cały obszar metropolitalny w powiązaniach krajowych i międzynarodowych oraz integrują transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy;

2) węzły integracyjne regionalne (R): Gdańsk-Wrzeszcz, Lębork, Malbork, Wejherowo, obsługują kilka powiatów i integrują transport kolejowy, autobusowy regionalny i miejski oraz transport indywidualny;

3) węzły integracyjne metropolitalne (M): Gdańsk-Oliwa, Gdańsk-Osowa, Gdańsk-Rębiechowo, Gdańsk-Śródmieście, Gdynia-Chylonia, Gdynia-Karwiny, Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Luzino, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia i Sopot; obsługują co najmniej dwie linie dowożące pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 2.000 pasażerów w dobie, lub jedną linię dowożącą pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 1.000 pasażerów dojeżdżających transportem indywidualnym z innych gmin;

4) węzły integracyjne lokalne (L): Gdańsk-Brętowo, Gdańsk-Czerwony Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Kielnieńska, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet,

[207] Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. UE L z dnia 29 listopada 2008 r.).

Gdańsk–Strzyża, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Żabianka-AWFiS, Gdynia-Cisowa, Gdynia-Grabówek, Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia, Gdynia-Obłuże, Kosakowo, Łeba, Pelplin, Pszczółki, Puck, Rumia-Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wyścigi, Wejherowo-Śmiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie: obejmują przyległe gminy i umożliwiają integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym;

5) przystanki zintegrowane (PZ): Babi Dół, Borkowo, Bożepole Wielkie, Chałupy, Cieplewo, Czarlin, Garcz, Garczegorze, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Lipce, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Nowe Szkoty, Gdańsk Stadion Expo, Gdańsk Stocznia, Gdynia Leszczynki, Gdynia Oksywie, Gdynia Stadion, Glincz, Godętowo, Gołubie Kaszubskie, Gościcino Wejherowskie, Hel, Jastarnia, Jastarnia Wczasy, Jurata, Kiełpino Kartuskie, Królewo Malborskie, Krzeszna, Kulice Tczewskie, Lędziechowo, Lębork Nowy Świat, Lisewo, Majewo, Malbork Kałdowo, Miechucino, Miłobądz, Mojusz, Morzeszczyn, Mrzezino, Nowa Wieś Lęborska, Pępowo, Prokowo, Reda Pieleszewo, Reda Rekowo, Reskowo, Rewa, Rębiechowo, Rokitki Tczewskie, Różyny, Rumia Biała Rzeka, Skowarcz, Sławki, Stare Pole, Steknica, Strzebielino Morskie, Subkowy, Swarożyn, Swarzewo, Szymankowo, Wejherowo Nanice, Wieżyca, Władysławowo Port, Wrzeście, Żelistrzewo, przy czym wykaz węzłów może zostać poszerzony o węzły i przystanki zintegrowane na liniach kolejowych wskazanych w Działaniach i przedsięwzięciach polityki przestrzennej służących realizacji kierunku 2.4, punkt 5.

2.4.8. Zasada kształtowania infrastruktury transportowej wspierającej rozwój transportu niezmotoryzowanego i integracji transportu w ośrodkach lokalnych i subregionalnych oraz węzłach integracyjnych poprzez budowę: W„AB”

1) dojazdowych tras rowerowych (2–5 km) w obrębie obszarów funkcjonalnych tych ośrodków i węzłów;

2) parkingów w systemie P&R i B&R przy węzłach integracyjnych, przy czym lokalizacja parkingów P&R powinna znajdować się poza strefami o ograniczonej dostępności dla pojazdów samochodowych;

3) infrastruktury drogowej, w tym przystankowej, dla obsługi linii lokalnego transportu autobusowego.

2.4.9. Zasada kształtowania struktury regionalnego zespołu lotnisk i lądowisk w oparciu o: W„AB”

1) metropolitalny węzeł lotniczy, obejmujący:

a) port lotniczy w sieci TEN-T: Port Lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku,

a) pozostałe porty lotnicze: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo;

2) lotniska i obiekty lotniskowe: Jastarnia, Pruszcz Gdański;

3) pozostałe lądowiska.

2.4.10. Zasada kształtowania regionalnej struktury sieci portów morskich i rzecznych w oparciu o: W„AB”

1) porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej w Gdańsku i Gdyni;

2) regionalne porty morskie ważne dla gospodarki morskiej w Helu, Łebie i Władysławowie;

3) lokalne porty morskie o funkcjach rybackich i turystycznych: Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Puck;

4) porty rzeczne w Tczewie (Wisła, km 909), Malborku (Nogat, km 22,8) i Gdańsku (Martwa Wisła).

2.4.11. Zasada minimalizacji konfliktów ograniczających funkcjonowanie i rozwój transportu poprzez: W„A”

1) zapewnienie właściwych parametrów obiektów mostowych (drogowych i kolejowych) zlokalizowanych w ciągu dróg wodnych, umożliwiających właściwe funkcjonowanie i rozwój żeglugi śródlądowej; W„AB”

2) wprowadzanie maksymalnie możliwych ograniczeń zabudowy mieszkaniowej w strefach przylotniskowych i strefach podejść do pasów startowych, w celu zmniejszenia uciążliwości wywołanej hałasem, a w konsekwencji ryzyka wprowadzenia ograniczeń ruchu lotniczego; W„A”

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

Specyficzne zasady zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego:

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

1) roli transportu zbiorowego;

2) narzędzi regulowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczby miejsc postojowych i miejsc parkowania, organizacji parkingów i miejsc postojowych, odpłatności za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych) i ciężarowych;

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

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

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

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

2) budowy i modernizacji transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, umożliwiających integrację transportu regionalnego i metropolitalnego, z zapewnieniem odpowiednich standardów;

3) budowy parkingów buforowych dla samochodów ciężarowych do obsługi portów w Gdańsku i w Gdyni;

4) budowy lub modernizacji brakujących elementów sieci tras rowerowych i ciągów pieszych, zapewniających dobrą obsługę węzłów integracyjnych lub przystanków zintegrowanych;

5) wdrażania Inteligentnych Systemów Transportu, umożliwiających stosowanie nowoczesnych, innowacyjnych i zaawansowanych metod zarządzania ruchem i przewozami;

6) zapewnienia odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko budowanych lub modernizowanych elementów infrastruktury transportowej.

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

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:

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

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

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

	z budową obwodnicy w m. Wicko (Tabl. 1, poz. 13),		
	d) rozbudowa drogi nr 216 na odcinku Kuźnica - Jastarnia i Jastarnia – Jurata,	ZDW Gdańsk	W„B”
	e) rozbudowa i przebudowa drogi nr 221 na odcinku granica Gdańsk - Nowa Karczma,	ZDW Gdańsk	W„B”
	f) rozbudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna – Krynica Morska,	ZDW Gdańsk	W„B”
	g) rozbudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna – Nowy Dwór Gdański,	ZDW Gdańsk	W„B”
	h) rozbudowa drogi nr 515 od granicy Malborka do granicy województwa,	ZDW Gdańsk	W„B”
	i) rozbudowa ul. Kartuskiej (odcinek drogi krajowej nr 7) do węzła „Karczemki” w Gdańsku,	Miasto Gdańsk	W„A”
	po 2020 roku:		
	j) przebudowa dróg powiatowych nr 2340G (odcinek Nowy Staw - Tczew) i połączenia Nowy Staw – droga nr 55 (uwarunkowana stanem technicznym mostu drogowego przez rz. Wisłę),	samorządy powiatowe	W„A”
	k) przebudowa drogi nr 218 na odcinku od drogi nr 468 (Gdańsk Oliwa) do drogi nr S6/S7 (węzeł „Chwaszczyno”), w tym budowa ulicy Nowa Spacerowa (z tunelem pod Pachołkiem) i ulicy nowej Kielnieńskiej;	Miasto Gdańsk ZDW Gdańsk	W„AB”
	4) budowa dróg do bezpośredniej obsługi strategicznych terenów inwestycyjnych, w tym:		
	a) Drogi Popiołowej, łączącej drogę wojewódzką nr 100 (ulica I Dywizji Wojska Polskiego) w Rumi z drogą powiatową nr 1605 G (ulicą Pucką) w Gdyni,	JST	W„AB”
	b) dojazdu tranzytowego do terminalu intermodalnego w Zajączkowie Tczewskim.	JST	W„AB”
4.	Rewitalizacja i przebudowa sieci kolejowej, koncentrująca się na podnoszeniu standardów technicznych i funkcjonalnych linii kolejowych o szczególnym znaczeniu dla rozwoju i obsługi województwa, zwłaszcza w zakresie:		
	1) powiązań ośrodków regionalnych i subregionalnych oraz ich otoczenia z Trójmiastem, w tym linii:		
	do 2020 roku:		
	a) nr 207 (na odcinku Kwidzyn – Malbork) (Tabl. 2, poz. 9),	PKP PLK S.A.	U
	b) nr 214 (na odcinku Somonino – Kartuzy) wraz z rozbudową układu linii w Kartuzach (obwodnica kolejowa Kartuz),	PKP PLK S.A.	W„B”
	c) nr 229 (na odcinku Lębork – Łeba (Tabl. 2, poz. 10) oraz Kartuzy – Sierakowice),	PKP PLK S.A.	U
	d) nr 250 w zakresie modernizacji istniejących odcinków i wydłużenia linii na odcinku Rumia – Wejherowo (Tabl. 2, poz. 11),	SKM w Trójmieście	U
	e) nr 248 (Gdańsk-Wrzeszcz – Gdańsk-Osowa) wraz z linią nr 253 (łącznica w kierunku Kościerzyny) w zakresie jej elektryfikacji (Tabl. 2, poz. 11);	PKM S.A.	U
	2) poprawy dostępu i obsługi terenów portowych w Gdańsku i Gdyni, w tym:		
	do 2020 roku:		
	a) rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w Porcie Gdańsk (przebudowa stacji kolejowych obsługujących port morski w Gdańsku – Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Kaszubski, Gdańsk Przeróbka oraz Gdańsk Zaspa Towarowa – wraz z systemem linii kolejowych na terenie portu) (Tabl. 2, poz. 3),	PKP PLK S.A. ZMP Gdańsk S.A.	U
	b) rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	PKP PLK S.A.	U

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

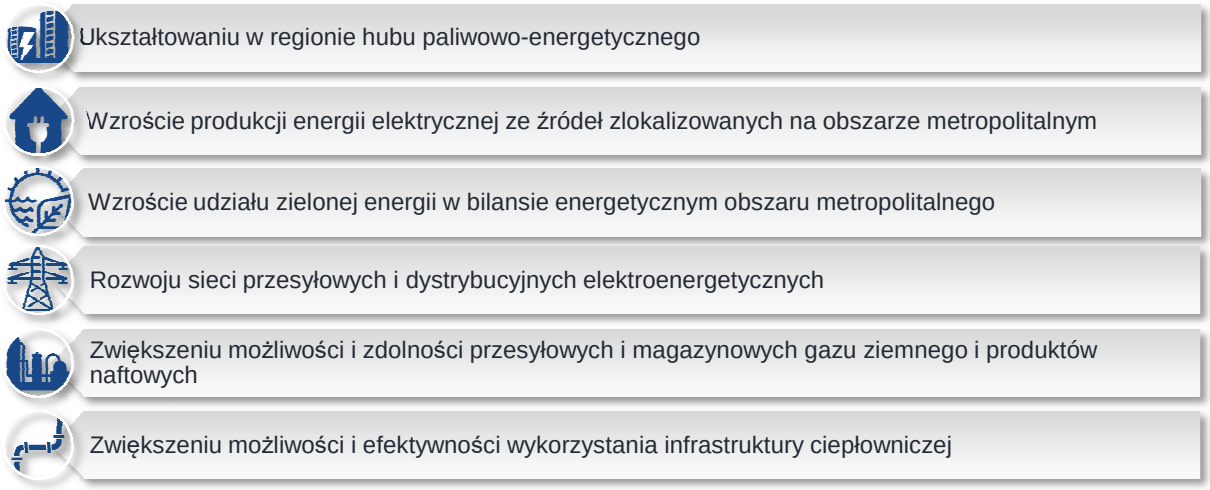
	4) modernizacja portu wewnętrznego w Gdańsku (Tabl. 3, poz. 4); 5) budowa terminalu promowego w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 5); 6) pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 6); 7) rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk (Tabl. 3, poz. 7); 8) przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia (Tabl. 3, poz. 8); 9) rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 11); 10) przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni; 11) budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną; 12) Gdańsk Port Północny - budowa portu schronienia dla statków znajdujących się w niebezpieczeństwie i zagrażających katastrofą ekologiczną wraz z infrastrukturą falochronu osłonowego oraz zaporą przeciwrozlewową (Tabl. 3, poz. 9); 13) rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia (Tabl. 3, poz. 10); **po 2020 roku:** 14) rozbudowa Portu Gdańsk na nowo zalądowionych terenach.		**R** **R** **U** **R**
8.	Kształtowanie warunków do integracji strumieni kontenerów obsługiwanych przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz poprawy efektywności i sprawności przewozów *door to door* poprzez: **do 2020 roku:** 1) budowę terminalu intermodalnego w obrębie geodezyjnym Zajączkowo w gminie Tczew, w obszarze pomiędzy drogą nr 91 a istniejącą linią kolejową nr 9 (Gdańsk Główny - Warszawa Wschodnia), wraz z budową powiązania drogowego między terminalem a węzłem autostrady A1 *Tczew*; **po 2020 roku:** 2) rozpoznanie potrzeb i możliwości lokalizacji terminalu intermodalnego na terenie Kościerzyny na linii kolejowej nr 201, jako suchego portu oraz parkingów buforowych w otoczeniu Trójmiasta do obsługi portów morskich; 3) rozpoznanie możliwości budowy przeładowni zlokalizowanej nad rzeką Wisłą i jej powiązań z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim.	zarządy portów morskich podmioty gospodarcze JST	W„A” W„AB” W„A” W„A”
9.	Rozwój funkcji małych portów w zakresie działalności przeładunkowej i obsługi regularnego ruchu pasażerskiego: 1) w portach o największym potencjale w tym zakresie (Łeba, Władysławowo), posiadających infrastrukturę portową i potencjalne zaplecze właściwe do obsługi potoków ładunków w portach, w tym związanych z zagospodarowaniem obszarów morskich (np. morskie farmy wiatrowe lub wydobycie podmorskich kopalin) oraz z potencjalną budową elektrowni jądrowej; 2) w portach już obsługujących regularny ruch pasażerski: Jastarnia, Hel oraz Krynica Morska.	Urząd Morski w Gdyni zarządy portów morskich	**R**
10.	Podejmowanie działań związanych z rozwojem żeglugi śródlądowej, w tym mających na celu poprawę powiązań portu w Elblągu z morzem, polegających m. in. na: 1) modernizacji dróg wodnych śródlądowych:	Urząd Morski w Gdyni RZGW Gdańsk	W„B”

	a) Martwa Wisła od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi, b) Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, c) Szkarpawa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego, d) Wisła do ujścia do Zatoki Gdańskiej - dostosowanie polskiego odcinka MDW E-70 do parametrów II klasy technicznej dróg wodnych, z zagwarantowaniem minimum 240 dni w roku całodobowej żeglugi; 2) pogłębieniu torów wodnych na Zalewie Wiślanym; 3) zapewnieniu warunków do zachowania i rozwoju infrastruktury żeglugi śródlądowej przez: a) budowę systemu portów turystycznych, przystani, pomostów cumowniczych wraz z jednolitym systemem identyfikacji wizualnej, b) modernizację istniejącej i budowę nowej infrastruktury przeładunkowo-logistycznej śródlądowych portów handlowych na polskim odcinku MDW E-70, np. infrastruktury portowej śródlądowej na wysokości Zajączkowa Tczewskiego, powiązanej z terminalem intermodalnym w Zajączkowie Tczewskim.		
11.	Podejmowanie skoordynowanych działań utrzymujących potencjał rozwojowy sieci lotnisk i lądowisk województwa: 1) Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy - rozwój portu jako centralnego elementu regionalnego węzła lotniczego wymagać będzie: a) dalszego rozwoju komercyjnych usług na trasach międzynarodowych oraz krajowych, b) rozbudowy pozwalającej na zaspokojenie prognozowanego popytu, a także związane z tym pozyskania niezbędnych gruntów, c) usprawnienia połączenia drogowego pomiędzy portem lotniczym i Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta; 2) Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - rozwój portu do obsługi lotnictwa ogólnego i biznesowego, a docelowo jako drugiego portu lotniczego obsługującego komercyjne loty pasażerskie, wymagać będzie: a) poprawy dostępu drogowego do terminala pasażerskiego, b) rozważenia celowości i wykonalności budowy dwutorowej linii kolejowej na odcinku Gdynia Główna – Gdynia Pogórze – Gdynia Port Lotniczy, z jej ewentualnym przedłużeniem do Kosakowa; 3) Pruszcz Gdański – powinno być rezerwowane jako alternatywa dla rozwoju lotnictwa ogólnego i biznesowego, co będzie wymagało odpowiednich uzgodnień z organami wojskowymi, a ewentualne uruchomienie funkcji lotnictwa ogólnego wiązać się będzie z: a) rozbudową i modernizacją płyty lotniskowej i dróg kołowania, b) poprawą warunków parkowania samochodów oraz usprawnieniem dostępu do strefy aeroklubu; 4) utrzymanie dla lotnictwa cywilnego i ratownictwa medycznego lotnisk i lądowisk: Jastarnia; 5) wyznaczenie lokalizacji pod nowe lądowiska w rejonie lokalizacji elektrowni jądrowej (EJ1), na Mierzei Wiślanej i w Malborku.	zarządy portów lotniczych i obiektów lotniskowych	**R**
12.	Budowa systemu zarządzania ruchem drogowym (ITS, w tym informacji parkingowej), obejmującej zarządzanie ruchem drogowych na drogach krajowych i wojewódzkich, w szczególności na drogach dojazdowych do Trójmiasta, ośrodków regionalnego i potencjalnego ośrodka regionalnego oraz do obszarów	JST	W„AB”

	turystycznych (Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana).		

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.5.

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.5. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:

2.5.1. Zasada rozmieszczenia infrastruktury energetycznej, gwarantująca zrównoważony rozwój regionu i oszczędne gospodarowanie zasobami przestrzeni, przez koncentrację przedsięwzięć liniowych i węzłowych, w szczególności w korytarzach infrastrukturalnych: **W„AB”**

1) *Nadwiślańsko-zatokowym*, w którym zlokalizowane i planowane są liczne liniowe i węzłowe przedsięwzięcia infrastrukturalne różnych sektorów energetycznych, kształtujące podstawy rozwoju pomorskiego hubu paliwowo-energetycznego;

2) *Północnym*, kształtującym się równoleżnikowo i łączącym potencjalny pomorski hub paliwowo-energetyczny z zachodnią częścią kraju, w którym skupia się planowana liniowa i węzłowa infrastruktura energetyczna, w tym związana z morskimi i lądowymi farmami wiatrowymi;

przy jednoczesnym koncentrowaniu nowej infrastruktury liniowej wzdłuż istniejących ciągów infrastrukturalnych transportowych i energetycznych.

2.5.2. Zasada wyboru lokalizacji elektrowni systemowych w oparciu o studium lokalizacyjne[208], w którym po przeanalizowaniu wszelkich uwarunkowań społecznych, środowiskowych i ekologicznych (np. wynikających z funkcjonowania regionalnego systemu obszarów chronionych oraz sieci powiązań ekologicznych), kulturowych i krajobrazowych, transportowych (możliwości obsługi przez podstawowe elementy infrastruktury transportowej zarówno na etapie jej budowy, jak również eksploatacji) oraz techniczno-technologiczno-ekonomicznych (np. możliwości wyprowadzenia mocy do Krajowej Sieci Elektroenergetycznej) ocenione zostaną warianty lokalizacji ogólnych oraz wskazane możliwości i ograniczenia lub wykluczenia dla określonych lokalizacji szczegółowych. **U**

2.5.3. Zasada preferowania lokalizacji instalacji do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na obszarach i w miejscach o największym potencjale zasobowym, przy uwzględnieniu konieczności eliminowania lub maksymalnego ograniczania zagrożeń i negatywnego oddziaływania tej infrastruktury na środowisko, w tym na bioróżnorodność, powiązania przyrodnicze, walory krajobrazowe oraz zdrowie ludzi, w tym: **W„A”**

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

1) małych elektrowni wodnych na już istniejących obiektach piętrzących;

2) siłowni wiatrowych wszędzie tam, gdzie brak przeciwskazań wynikających z potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego, krajobrazu kulturowego oraz bezpieczeństwa i obronności państwa, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów odrębnych;

3) instalacji na biomasę i biogaz na terenach wiejskich, w tym:

   a) drewno odpadowe - w powiatach: kartuskim, lęborskim, wejherowskim,

   b) słomy odpadowej z rolnictwa - w powiecie tczewskim,

   c) siana odpadowego z rolnictwa: w powiatach: gdańskim, kartuskim, lęborskim, puckim i wejherowskim,

   d) odpadów z hodowli i przetwórstwa rolno-spożywczego - w powiatach: kartuskim, tczewskim i wejherowskim,

   e) z plantacji roślin energetycznych - w powiatach: kartuskim i wejherowskim;

4) instalacji na biomasę i biogaz w oparciu o składowiska odpadów komunalnych oraz duże oczyszczalnie ścieków;

5) instalacji słonecznych, w tym:

   a) z kolektorów słonecznych - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa,

   b) z systemów fotowoltaicznych (farm) - w obrębie kompleksów najsłabszych gruntów rolnych o powierzchni co najmniej 1 ha i gruntach zrekultywowanych na cele inne niż rolnicze i leśne,

   c) z systemów fotowoltaicznych (instalacje na budynkach) – na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa, na potrzeby własne;

6) instalacji geotermalnych w południowym fragmencie powiatu tczewskiego oraz w rejonie Ustka – Słupsk – Łeba.

2.5.4. Zasada rozmieszczenia obszarów pod lokalizację biogazowni (z wyłączeniem biogazowni rolniczych) o mocy powyżej 0,5 MW, z uwzględnieniem ich strefy ochronnej o szerokości nie mniejszej niż 300 metrów od istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej, z uwzględnieniem warunków wietrznych. Każde odstępstwo (*in minus*) od wyżej określonej odległości wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy. **U**

2.5.5. Zasada minimalizacji oddziaływania budowli elektroenergetycznych, w tym przebiegu linii 400 i 110 kV, na krajobraz i środowisko – poprzez: **R**

1) harmonizację projektowanych budowli z cechami środowiska oraz minimalizację dominacji infrastruktury w krajobrazie, w oparciu o każdorazowe wariantowe analizy krajobrazowe;

2) rozważenie możliwości stosowania konstrukcji nadleśnych, w przypadku konieczności przebiegu linii przez zwarte kompleksy leśne, w celu uniknięcia fragmentacji płatów ekologicznych.

2.5.6. Zasada eliminowania lub maksymalnego ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, walory krajobrazu i bezpieczeństwo ludności, obiektów liniowej i punktowej infrastruktury systemów przesyłu i magazynowania gazu, ropy naftowej i produktów naftowych. **W„A”**

2.5.7. Zasada zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej poprzez zapewnienie co najmniej dwustronnego zasilania wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze. **W„A”**

2.5.8. Zasada zapewnienia niezawodności systemu zaopatrzenia w gaz poprzez budowę układów gazociągów o konfiguracji pierścieniowej wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze. **W„A”**

2.5.9. Zasada okablowania linii elektroenergetycznych 110 kV i sieci średniego napięcia na terenach silnie zurbanizowanych, o wysokiej wartości historycznej, krajobrazowej i turystycznej. **R**

2.5.10. Zasada uwzględnienia w projektowaniu sieci i urządzeń elektroenergetycznych potrzeb **W„A”**

wyprowadzenia mocy z generacji rozproszonej, opartej na źródłach energii odnawialnej, w tym farm wiatrowych na polskich obszarach morskich.

2.5.11. Zasada uwzględniania w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym potrzeb bezpieczeństwa energetycznego przez m.in.: **W„A”**

1) rezerwowanie pasów terenów wolnych od zabudowy i przeszkód terenowych dla projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej, a na etapie jej eksploatacji zapewniających dostęp do sieci i urządzeń energetycznych;

2) określanie ograniczeń w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu w pobliżu projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej oraz źródeł produkcji energii elektrycznej i cieplnej.

2.5.12. Zasada optymalizacji obsługi jednostek osadniczych w zakresie zaopatrzenia w ciepło przez: **R**

1) budowę, modernizację i przebudowę źródeł ciepła, umożliwiającą dostosowanie produkcji i dostaw energii cieplnej do rzeczywistych i prognozowanych potrzeb;

2) rozszerzanie zasięgów obsługi istniejących scentralizowanych układów ciepłowniczych, jeśli gęstość cieplna (stosunek zapotrzebowania na ciepło w danym obszarze do jego powierzchni - MW/ha) przyjmuje wartość co najmniej 0,5 MW/ha;

3) rozwój sieci ciepłowniczej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Rozbudowa istniejących i wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych systemowych źródeł energii elektrycznej: 1) elektrowni węglowej (ok. 2.000 MW) lub gazowej w rejonie dolnej Wisły - między Tczewem a południową granicą województwa; 2) źródła wytwórczego energii elektrycznej opartego o paliwo gazowe o mocy do ok. 500 MW w Gdańsku-Rudnikach; 3) elektrowni jądrowej (ok. 2000–3750 MW) w wybranej lokalizacji w strefie wschodniej Pobrzeża Słowińskiego i Wysoczyzny Żarnowieckiej; rozpatrywane lokalizacje Żarnowiec (gm. Gniewino i Krokowa) i Lubiatowo - Kopalino (gm. Choczewo); 4) elektrociepłowni (ok. 100 MWe) na potrzeby technologiczne Grupy LOTOS w Gdańsku (rejon ulic Benzynowej i Płońskiej); spełniających wymogi ochrony środowiska w zakresie: dostaw paliw, zagospodarowania odpadów, odprowadzania wód chłodniczych, emisji zanieczyszczeń (w tym CO_2) do atmosfery, ochrony obszarów cennych przyrodniczo, ochrony krajobrazu i dziedzictwa kulturowego oraz zabytków.	inwestorzy, w tym: Kulczyk Investments ENERGA S.A. PGE EJ1 Grupa LOTOS S.A.	**W„A”**
2.	Budowa, rozbudowa oraz przebudowa instalacji do wytwarzania energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych.	podmioty gospodarcze osoby prywatne	**R**
3.	Rozbudowa, przebudowa i budowa sieci przesyłowych, dystrybucyjnych oraz stacji energetycznych dla wyprowadzenia mocy z nowych systemowych i odnawialnych źródeł energii (farm wiatrowych, w tym *offshore* i fotowoltaicznych) projektowanych na obszarze województwa, uwzględniając potrzebę ograniczenia strat energii elektrycznej w przesyle i w dystrybucji, w tym m.in.: 1) w zakresie sieci przesyłowych: **do 2020 roku:** a) budowa dwutorowej linii 400 kV: *Żydowo Kierzkowo – Gdańsk Przyjaźń* i likwidacja linii 220 kV o równoległym przebiegu (Tabl. 5, poz. 2),	Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A.	W„A” U

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

	d) budowa głównych punktów zasilania 110/15 kV: Chwaszczyno, *Czatkowy*, *Dębogórze*, *Gdańsk Doki*, *Gdynia Centrum*, *Gdynia Zielenisz*, *Gniew*, *Jasień*, *Karwiny*, *Łebno*, *Maćkowy*, *Miszewo*, *Nowy Staw*, *Osowa*, *Politechnika*, *Puck*, *Pszczółki*, *Rotmanka*, *Stogi*, *Szadółki*, *Śródmieście*, *Trąbki Wielkie*, *Uniwersytet*, *Wejherowo-Śmiechowo*,		W„A”
	e) budowa stacji elektroenergetycznych 110/SN kV na potrzeby farm wiatrowych i fotowoltaicznych: FW *Miłobądz–Tczew*, FW *Miłoradz*, FW *Nowa Energia* I i II, FW *Nowa Energia III*, FW *Nowy Staw*, FW *Orłowo*, FW *Stężyca*, FW *Werblinia* (Sulicice), FW *Wiszka-Grochowo*, FW *Żelisławki*,		W„A”
	f) budowa stacji elektroenergetycznych SN/nn kV dedykowanych farmom fotowoltaicznym.		W„A”
4.	Budowa punktów ładowania samochodów elektrycznych, przede wszystkim w Gdańsku, Gdyni, Lęborku, Sopocie i Tczewie.	podmioty gospodarcze	**W„A”**
5.	Przebudowa systemów oświetlenia ulicznego w kierunku energooszczędnych, inteligentnych układów, wykorzystujących źródła odnawialne.	samorządy gminne	**R**
6.	Budowa nowych gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych, wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą węzłową (stacje redukcyjno-pomiarowe, instalacje obróbki gazu itp.), w tym m.in.:	operatorzy gazociągów przesyłowych i dystrybucyjnych	**W„A”**
	1) w zakresie gazociągów wysokiego ciśnienia:		
	do 2020 roku:		
	a) budowa gazociągu DN 700 *Szczecin – Gdańsk* (etap VI - *Wiczlino – Reszki)* (Tabl. 5, poz. 12),		**U**
	b) budowa gazociągu DN 500/300 *Kosakowo - Władysławowo* wraz z budową 2 stacji gazowych wysokiego ciśnienia (*Kosakowo* i *Władysławowo*) oraz stacji separacji węglowodorów w Swarzewie,		**W„A”**
	c) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 *Kosakowo - Rumia - Gdynia* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w otoczeniu EC III Gdynia, celem zasilania jej w gaz ziemny,		**W„A”**
	d) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500/300 *Pszczółki (Żelisławki) - Kolnik*, celem połączenia gazociągów wysokiego ciśnienia relacji *Pszczółki - Bytów* z gazociągiem *Kolnik – Przejazdowo*,		**W„A”**
	e) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 do obszarów portowych w Gdańsku,		**W„A”**
	f) budowa drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia *Kolnik - Gdańsk*,		**W„A”**
	g) przyłączenie do sieci przesyłowej sieci dystrybucyjnej PSG Sp. z o.o. w miejscowości Kolnik, zasilającej w paliwo gazowe odbiorców z obszaru miasta Gdańska;		**W„A”**
	po 2020 roku:		
	h) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 300 do EC II Gdańsk,		**W„A”**
	i) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia DN 150 relacji *Lębork - Łeba* wraz ze stacją wysokiego ciśnienia w Łebie,		**W„A”**
	j) budowa gazociągu wysokiego ciśnienia *Kościerzyna - Olsztyn* oraz *Reszki – Gustorzyn* w przypadku uruchomienia wydobycia gazu z łupków,		**W„A”**
	k) budowa gazociągu DN 500 w relacji *Łeba – Lębork,* jeśli lokalizacją instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego będzie Łeba;		**W„A”**
	2) w zakresie instalacji obróbki gazu:		
	do 2020 roku:		

	a) budowa instalacji separacji i stabilizacji ciekłych węglowodorów oraz przygotowania gazu handlowego w lokalizacji Władysławowo lub Łeba; 3) w zakresie rozwoju sieci dystrybucyjnej gazu wskazana jest gazyfikacja miejscowości wypoczynkowych predysponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych, w tym na Mierzei Wiślanej.		**W„A”** **W„AB”**
7.	Kontynuacja rozbudowy potencjału przeładunkowego i magazynowego ropy naftowej i produktów naftowych na terenie Portu Północnego w Gdańsku (Naftoport) i/lub na jego bezpośrednim zapleczu, w celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju w zakresie zaopatrzenia w paliwa płynne (ropę naftową, produkty naftowe oraz komponenty do produkcji paliw), w tym dla zwiększenia wydobycia ropy naftowej z polskich obszarów morskich przez: **do 2020 roku:** 1) rozbudowę Terminala Naftowego w Gdańsku do magazynowania i przeładunku ropy naftowej, produktów naftowych i chemikaliów do łącznej pojemności 700 tys. m^3; 2) budowę baz przeładunkowo-magazynowych w Gdańsku (rejon Portu Północnego i Siarkopolu[209]) wraz z rurociągami łączącymi bazy z Naftoportem i rafinerią Grupy LOTOS S.A. oraz rozbudowa Bazy Naftowej PERN na Gdańsku Stogach-Krakowcu; **po 2020 roku:** 3) rozpoznanie potencjalnych możliwości lokalizacji infrastruktury przeładunkowej morsko-rzecznej wraz z nabrzeżem dla rafinerii Grupy LOTOS (Wisła Martwa) do Wisły Śmiałej, umożliwiającej obrót produktami naftowymi (z wykorzystaniem zbiornikowców o nośności do 3.000 DWT).	Grupa PERN S.A.	W„A” **R** W„A” W„A”
8.	Budowa nowej infrastruktury przesyłowej (rurociągów) ropy naftowej i produktów naftowych z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą, w tym m.in.: **do 2020 roku:** 1) budowa drugiej nitki Ropociągu Pomorskiego (surowcowego) *Gdańsk - Płock* wzdłuż istniejącego rurociągu (Tabl. 5, poz. 10); **po 2020 roku:** 2) budowa rurociągu paliwowego (produktowego) relacji *Dębogórze - Gdańsk - Nowa Wieś Wielka – Płock,* częściowo wzdłuż istniejącego rurociągu (rozważany jest także częściowy przebieg przez morskie wody wewnętrzne); 3) budowa dwóch nitek rurociągu *terminal GASPOL - Lotos*, *Lotos – Naftoport*.	Grupa PERN S.A.	W„A” **U** W„A” W„A”
9.	Wykorzystywanie potencjalnych możliwości lokalizacji nowych magazynów gazu ziemnego, paliw płynnych, wodoru i powietrza w strukturach solnych w województwie (w paśmie Puck – Łeba i na południe od Gdańska) w celu zwiększenia strategicznych rezerw surowców energetycznych i bezpieczeństwa energetycznego kraju: 1) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w gminie Kosakowo w złożu Mechelinki (inwestycja w realizacji) (Tabl. 5, poz. 11); 2) budowa kawernowego podziemnego magazynu gazu w złożu Białogarda.	Grupa PGNiG S.A. Grupa PGNiG S.A. Gaz SYSTEM S.A.	**R** **U** **R**
10.	Rozważenie wykorzystania (budowa rurociągu paliwowego – produktowego – relacji *Gdańsk – Dębogórze – Nowa Wieś Wielka – Płock* częściowo wzdłuż istniejącego; rozważany jest także przebieg przez morskie wody wewnętrzne w powiązaniu z morskimi lub lądowymi farmami wiatrowymi dużej mocy) ww. struktur solnych do podziemnego magazynowania sprężonego powietrza, w celu	podmioty gospodarcze	**W„B”**

[209] Plany inwestycyjne Grupy Kapitałowej PERN *Przyjaźń S.A.* zakładają rozbudowę infrastruktury magazynowej Siarkopolu do 700.000 m^3 dla paliw, produktów chemicznych lub ropy naftowej, wraz z infrastrukturą przeładunkową z tankowców na kolej i z kolei na statki.

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

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 2.6.

K.2.6. KSZTAŁTOWANIE STRUKTUR PRZESTRZENNYCH WSPIERAJĄCYCH ZDOLNOŚCI OBRONNE PAŃSTWA

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

Rozwoju infrastruktury obronności i bezpieczeństwa państwa

POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 2.6. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 2.6.:

2.6.1. Zasada kształtowania infrastruktury transportowej i technicznej w sposób zwiększający zdolności obronne i bezpieczeństwo państwa w czasie konfliktu zbrojnego, zagrożeń naturalnych, awarii oraz katastrof przemysłowych. **R**

2.6.2. Zasada bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych przez uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym stref ochronnych i ograniczeń wokół tych terenów, zgodnie z decyzjami właściwych organów. **W„A”**

2.6.3. Zasada bezwzględnego zachowania i ochrony terenów i obiektów służących potrzebom obronności i bezpieczeństwa państwa, na które składają się w szczególności: **U**

1) 4 wojskowe obiekty lotnicze: Gdynia Oksywie, Pruszcz Gdański, Królewo Malborskie oraz Siemirowice Cewice;
2) 2 obiekty Marynarki Wojennej: Baza Logistyczna Marynarki Wojennej RP (Port Wojenny w Gdyni), Punkt Bazowania (Hel);
3) 1 poligon dla specjalistycznych rodzajów wojsk: *Strzepcz* - poligon akademicki Akademii Marynarki Wojennej;
4) pozostałe tereny zamknięte oraz elementy infrastruktury transportowej;
5) 3 poligony morskie zlokalizowane w rejonach na Zatoce Gdańskiej na wysokości Gdyni, Mierzei Wiślanej oraz otwartym morzu na wysokości Półwyspu Helskiego, przeznaczone do wsparcia wykonywania zadań przez różne typy okrętów nawodnych i podwodnych oraz lotnictwo morskie. **R**

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym sieci dróg, pozwalających na szybkie przegrupowywanie wojsk w przewidywany rejon zagrożenia.	zarządcy dróg	**R**
2.	Utrzymywanie w dobrym stanie technicznym wszystkich ciągów kolejowych i szczególnie ważnych obiektów kolejowych, umożliwiających szybkie przegrupowywanie wojsk i przewóz uzbrojenia.	zarządcy infrastruktury kolejowej	**R**
3.	Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę lotniczą do potrzeb wojskowych w zakresie: 1) parametrów techniczno-eksploatacyjnych; 2) odpowiedniego powiązania z systemem drogowym i kolejowym; 3) pozostawienia w dotychczasowym użytkowaniu istniejących obiektów lotniczych, nieużytkowanych przez wojsko.	MON	**R**
4.	Realizacja działań dostosowujących infrastrukturę portów morskich do potrzeb wojskowych, w tym wynikających z członkostwa Polski w NATO, w zakresie:	MON	**R**

	1) systemów tankowania paliwa i wody; 2) sieci energetycznej i zaopatrzenia w energię; 3) przeładunku ciężkiego sprzętu wojskowego na drogowe i kolejowe środki transportu; 4) wyposażenia nabrzeży w łącza teleinformatyczne.		
5.	Realizacja inwestycji w dziedzinie obronności i bezpieczeństwa państwa, w tym: 1) zadań wynikających z Programu Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), zatwierdzonego przez Radę Ministrów dnia 12 i 14 grudnia 2000 r., w tym: **do 2020 roku:** a) infrastruktury dla sił wzmocnionych NATO – modernizacja lotniska Malbork (Tabl. 10, poz. 1), b) modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli miasta: Gdynia i Rumia, Władysławowo oraz gminy Wejherowo (Tabl. 10, poz. 2), c) modernizacja Portu Wojennego Gdynia (Tabl. 10, poz. 3), d) rozbudowa paliwowego systemu zaopatrywania w paliwo Portu Wojennego Gdynia (rurociąg paliwowy relacji Dębogórze – Gdynia Oksywie – Stanowisko Przeładunku Paliw Płynnych Port Gdynia).	MON	**U** **U** W„A”

Cel polityki przestrzennego zagospodarowania województwa 3.

C.3. ZACHOWANE ZASOBY I WALORY ŚRODOWISKA

Opis i uzasadnienie Celu 3.:

Uwarunkowania środowiskowe, przez które należy rozumieć zasoby, walory, jakość i stan środowiska przyrodniczego oraz złożoność funkcjonowania całego systemu, mają kluczowe znaczenie z punktu widzenia rozwoju zrównoważonego - przy czym równoważenie należy tu rozumieć tak w sensie sektorowym, jak terytorialnym. Zróżnicowane zasoby i walory środowiska przyrodniczego województwa są rozmieszczone względnie równomiernie na całym jego obszarze. Jakkolwiek tylko wybrane z nich (położenie w ujściu dużych rzek do morza, nadmorskie plaże, występowanie kopalin) mogą być bezpośrednią podstawą rozwoju gospodarczego, wszystkie składają się na potencjał, którego właściwe wykorzystanie przyczyni się do harmonijnego rozwoju regionu.

Środowiskowe uwarunkowania rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego należą do kluczowych elementów polityki regionalnej, mających wpływ na wszystkie aspekty działalności człowieka i warunki jego życia. W każdym z tych aspektów rozwój oparty jest na zachowaniu dobrego stanu środowiska i racjonalnym wykorzystaniu jego zasobów. Mimo poniesionych znacznych nakładów na infrastrukturę ochrony środowiska, wciąż istnieją obszary jej niedostatecznego rozwoju, w tym zwłaszcza w zakresie systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych, zagospodarowania odpadów komunalnych, czy wdrażania działań w zakresie gospodarki niskoemisyjnej. Rozwój miast, w tym szczególnie metropolii i niekontrolowana urbanizacja obszarów podmiejskich wymuszają potrzeby rozbudowy infrastruktury transportowej i komunalnej, co skutkuje rosnącą presją na przestrzeń przyrodniczą. Powoduje to fragmentację i degradację siedlisk oraz zmniejszanie ich naturalnej odporności, co z kolei przyczynia się do obniżenia różnorodności biologicznej.

Region charakteryzują także znaczne zasoby i walory środowiska kulturowego, w tym wynikające z tożsamości regionalnej i lokalnej, czerpiącej z dziedzictwa Kaszub, Kociewia, Powiśla, Przymorza, Żuław i innych regionów kulturowych. Na szczególną uwagę zasługują tradycje morskie, wielokulturowość, a także dziedzictwo historii najnowszej – ruchu *Solidarność*. Są one nie w pełni wykorzystywane jako czynniki aktywizacji gospodarczej, w tym tworzenia nowych miejsc pracy oraz kreowania oryginalnego wizerunku.

Przesłanki sformułowania Celu 3.:

Podstawą sformułowania Celu były następujące przesłanki:

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

Osiąganie celu i wyznaczonych kierunków możliwe będzie w wyniku przyjęcia i przestrzegania zasad, regulujących warunki ochrony procesów i zasobów naturalnych oraz stanu środowiska. Kluczowe dla zapewnienia ekologicznych warunków życia i gospodarowania człowieka będzie integralne podejście do ochrony zasobów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu.

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

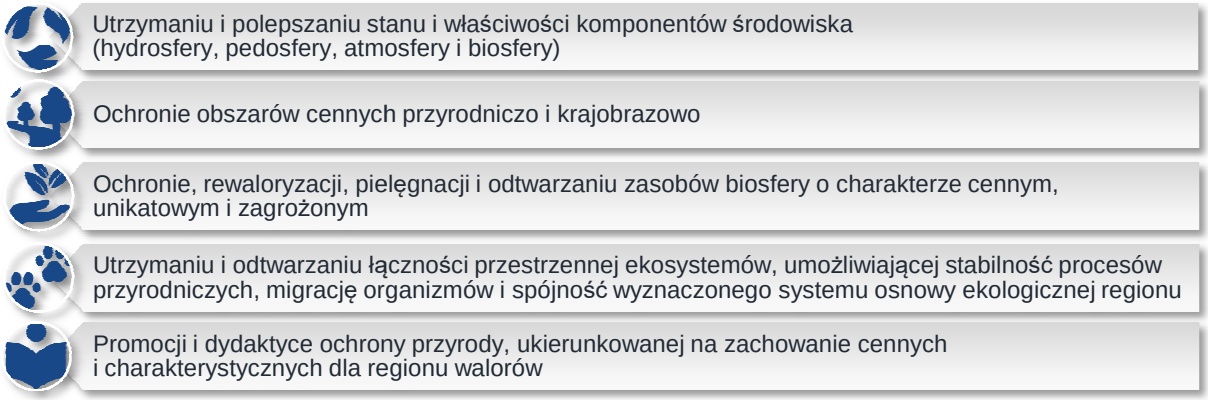
1) ustanowiony i funkcjonujący regionalny system ekologiczny (system zielonej infrastruktury), ukształtowany w oparciu o przyrodnicze obszary chronione, korytarze ekologiczne, tereny zieleni w otoczeniu obszarów miejskich (zielone pierścienie) oraz ekosystemy wodne i leśne, będące elementem systemu infrastruktur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

Wskaźniki oraz tendencje w zakresie realizacji Celu 3.:

Nazwa wskaźnika	Wartość bazowa (2010-2014)	Tendencja do 2030	Źródło danych
Powierzchnia lasów (ha)	665.810 (2015)	695.000	GUS
Powierzchnia terenów zabudowanych w granicach ponadregionalnych i regionalnych korytarzy ekologicznych określonych w Planie	(2015)	utrzymanie	BDOT
Odsetek JCWP płynących, nie osiągających dobrego stanu/potencjału ekologicznego wg badań monitoringu diagnostycznego i operacyjnego (%)	38,5 i 47,3 (2013)	spadek	WIOŚ Gdańsk
Odsetek powierzchni obszarów o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chronionych (parki narodowe i parki krajobrazowe) (%)	10,6 (2016)	wzrost	RDOŚ Gdańsk
Liczba utworzonych parków kulturowych	3 (2016)	10	PBPR
Odsetek ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków (%)	83,2 (2015)	90	GUS
Długość sieci kanalizacyjnej w relacji do długości sieci wodociągowej	0,7 (2015)	0,85	GUS
Niezrekultywowane tereny składowania odpadów (ha)	81,7 (2014)	20	GUS

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.1.

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.1. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

3.1.1. Zasada zachowania i kształtowania spójności regionalnego systemu ekologicznego, w skład którego wchodzą istniejące obszary chronione oraz obszary potencjalne do objęcia ochroną (cenne przyrodniczo), a także system płatów i korytarzy ekologicznych, który tworzą: **U**

1) korytarze ponadregionalne:
   a) Nadzalewowo-mierzejowy (wzdłuż Mierzei Wiślanej i jej wybrzeża - powiaty: nowodworski i m. Gdańsk),
   b) Nadmorski (wzdłuż Półwyspu Helskiego i wybrzeża morskiego Bałtyku - powiaty: pucki, wejherowski, lęborski, słupski),
   c) Doliny Wisły (styk powiatów: m. Gdańsk, nowodworskiego, gdańskiego, malborskiego, tczewskiego, sztumskiego, kwidzyńskiego),
2) korytarze regionalne:
   a) Doliny Nogatu (powiaty: nowodworski i malborski),
   b) Dolin Raduni i Motławy (powiaty kartuski i gdański),
   c) Doliny Szkarpawy (powiat nowodworski),
   d) Doliny Wierzycy (powiaty: tczewski),
   e) Pradoliny Redy-Łeby (powiaty: lęborski, wejherowski, pucki);
3) korytarze subregionalne:
   a) Doliny Płutnicy (powiat pucki),
   b) Doliny Gizdepki (powiat pucki),
   c) Doliny Czarnej Wody (powiat pucki),
   d) Północnego pasa leśnego Lasów Darżlubskich (powiat pucki)
   e) Górnego odcinka Doliny Piaśnicy (powiaty pucki, wejherowski),
   f) Rynny Jeziora Żarnowieckiego (powiaty pucki, wejherowski),
   g) Doliny Bychowskiej Strugi (powiaty wejherowski, pucki),
   h) Doliny Chełstu (powiat wejherowski),

i) otoczenia Doliny Bolszewki (powiat wejherowski),

j) Doliny Gościciny i jej otoczenia (powiat wejherowski),

k) Doliny Choczewki i lasów k. Choczewa (powiat wejherowski),

l) Pasa leśnego Puszczy Wierzchucińskiej (powiat wejherowski),

m) Zachodniego pasa leśnego Lasów Wejherowskich (powiat wejherowski),

n) Północnego otoczenia Nowej Wsi Lęborskiej (powiat lęborski),

o) otoczenie Dolin Janki, Bielicy i Strugi Młyńskiej (powiat tczewski),

p) otoczenia Doliny rzeki Słupiny i lasów na zach. od niej (powiat kartuski),

q) leśnego łącznika dolin Łeby i Bukowiny (powiaty kartuski, wejherowski),

r) górnego odcinka doliny Słupi (powiaty wejherowski, kartuski),

s) Doliny Bukowiny (powiaty lęborski, kartuski),

t) Leśnego łącznika dolin Raduni i Reknicy (powiaty kartuski, gdański),

u) Leśnego łącznika dolin Łeby i Łupawy (powiat lęborski),

v) Doliny Wietcisy (powiat gdański),

w) Doliny Reknicy (powiat gdański),

x) Doliny Kłodawy (powiat gdański),

y) Doliny Czerwonej (powiat gdański),

z) Doliny Rutkownicy (powiaty gdański),

4) płaty ekologiczne:

a) Lubiatowski,

b) Słowiński,

c) Darżlubski,

d) Łęczycki,

e) Trójmiejski,

f) Lęborski,

g) Kaszubski,

h) Marszewski,

i) Zalewu Wiślanego.

3.1.2. Zasada kształtowania zagospodarowania przestrzennego w dostosowaniu do specyfiki obszaru i przedmiotu ochrony wartości przyrodniczych i krajobrazowych, wynikających z funkcji i reżimu ochronnego obszarów, będących: W„A”

1) formami ochrony przyrody – należy stosować zasady wynikające z dokumentów je ustanawiających oraz planów zadań ochronnych i planów ochrony (jeśli takie obowiązują) dla obszarów: Natura 2000, rezerwatów przyrody, parków narodowych, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu;

2) lasami - należy stosować zasady wynikające z planów urządzania lasów;

3) dolinami rzek - należy uwzględniać potrzeby zachowania ciągłości łączności ekologicznej i migracji zwierząt (w postaci pozostawiania niezagospodarowanych fragmentów dna doliny i jej zboczy, posiadających łączność ekologiczną z pozostałą częścią doliny);

4) terenami podmokłymi - należy zapewnić trwałość istnienia ekosystemów poprzez wykluczenie ich z zagospodarowania zmieniającego funkcje i sposób użytkowania.

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

DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Ochrona regionalnego systemu ekologicznego przez:	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska	W„AB”
	1) identyfikowanie, dokumentowanie i waloryzację przyrodniczą (m.in. w ramach sporządzania opracowań ekofizjograficznych dla gmin) terenów pełniących funkcję ekologiczną;	JST	W„AB”
	2) zachowanie obszarów, siedlisk i obiektów przyrodniczych szczególnie cennych, reprezentatywnych dla regionu, reprezentujących krajobraz nadmorski, pojezierny, dolin rzecznych i równin zalewowych - zagrożonych zanikiem lub trwałym przekształceniem – oraz obejmowanie ich indywidualnymi formami ochrony przyrody;	JST	W„AB”
	3) zalesianie, wprowadzanie zadrzewień i zakrzaczeń śródpolnych, ekstensywne wykorzystanie użytków zielonych;	samorządy gminne	**R**
	4) zapobieganie rozlewaniu się zabudowy na tereny otwarte niezabudowane, poprzez ochronę ekosystemów naturalnych i gruntów rolnych;	samorządy gminne	W„A”
	5) zachowanie ciągłości przestrzennej powiązań ekologicznych na poziomie krajowym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym, z utrzymywaniem przestrzeni wolnej od zabudowy lub ograniczenie intensywności zabudowy w ich przebiegu;	samorządy gminne	W„A”
	6) budowę i zachowanie właściwych warunków funkcjonowania lądowych przejść dla zwierząt i przepławek dla ryb (tj. o odpowiednich standardach	samorządy gminne zarządcy	W„A”

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

	reprezentatywnych) i terenów pełniących funkcję korytarzy ekologicznych, w tym: **do 2020 roku:** 1) weryfikacja sieci obszarów chronionego krajobrazu.		
12.	Powiększenie lub uzupełnienie sieci parków krajobrazowych, chroniących cenne obszary przyrodniczo-krajobrazowe, mających znaczenie dla ochrony dziedzictwa kulturowego i ochrony funkcji łączności ekologicznej, przez: 1) powiększenie obszarów parków krajobrazowych: Mierzei Wiślanej; 2) podejmowanie działań zmierzających do utworzenia nowych parków krajobrazowych: Doliny Wisły (nadwiślański).	SWP	W„B”
13.	Podejmowanie działań na rzecz powiększenia obszaru Słowińskiego Światowego Rezerwatu Biosfery (celem spełnienia kryteriów zawartych w Ramowym Statucie Światowej Sieci Rezerwatów Biosfery) optymalnie o powierzchnię przyległych do niego gmin, a minimalnie do granicy otuliny Słowińskiego Parku Narodowego.	Słowiński Park Narodowy SWP	W„B”
14.	Uwzględnianie w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym obszarów cennych przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną prawną (wymienionych poniżej) do ochrony, w postaci obiektów ochrony indywidualnej, z zagwarantowaniem zachowania dotychczasowego użytkowania i ich trwałości lub w uzasadnionych przypadkach odstępstwo od ich wykazywania – pod warunkiem jego indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Obszary cenne przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną prawną i wskazane do ochrony indywidualnej:	samorządy gminne	**U**

	nazwa własna obiektu	**proponowana forma ochrony**		
1)	Szuwary Martwej Wisły koło Przegaliny	użytek ekologiczny	Gmina Cedry Wielkie	W„A”
2)	Przełom Łeby Dolny Młyn - Górny Młyn	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	
3)	Torfowisko w Cieszeniu	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	
4)	Jezioro Reskowo	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	
5)	Kożyczkowo	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	
6)	Garcz	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	
7)	Borzestowska Huta	użytek ekologiczny	Gmina Chmielno	
8)	Bór w Stilo	użytek ekologiczny	Gmina Choczewo	
9)	Lubiatowskie Bluszcze	użytek ekologiczny	Gmina Choczewo	
10)	Torfowisko koło Owczarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
11)	Dolina Radości	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk	
12)	Dolina Samborowo i Dolina Zielona	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk	
13)	Skarpy nad Strzyżą	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
14)	Jaśkowe Parowy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Gdańsk	
15)	Jaśkowe Bluszcze na Górze Sobótka	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
16)	Morena	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
17)	Bastion Św. Gertrudy	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
18)	Torfowisko w Kiełpinie Dolnym	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
19)	Międzywale Raduni i Motławy	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
20)	Głogowa skarpa k/w. Wojciecha	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
21)	Torfowisko śródleśne	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
22)	Trzcinowisko nad Potokiem Kowalskim	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
23)	Bunkry leśne przy Gaspolu	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
24)	Wróbla Staw	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
25)	Uroczysko na Pd. od Smęgorzyna	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
26)	Liliowy Jar	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
27)	Skarpa w Krzyżownikach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
28)	Flora Cygańskiej Górki	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
29)	Żebrowiec Doliny Radości	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
30)	Żabi staw w Owczarni	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
31)	Wąwóz Huzarów	użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody	Miasto Gdańsk	
32)	Leśne bagno na Stogach	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	
33)	Szuwar przy Rafinerii	użytek ekologiczny	Miasto Gdańsk	

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

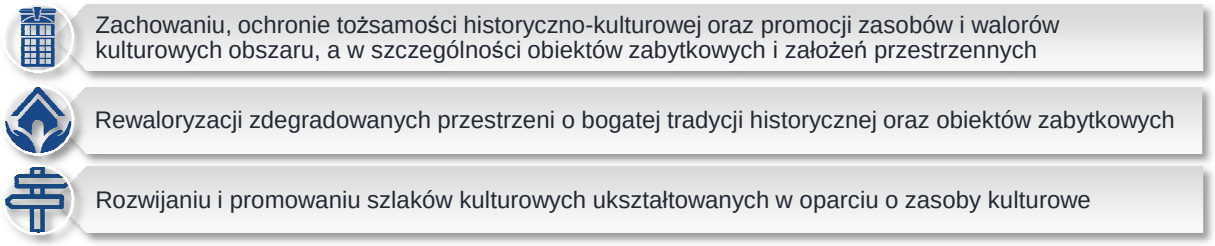
100)	Widowo	użytek ekologiczny przy rezerwacie przyrody	Gmina Krokowa
101)	Bory Mierzei	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Krynica Morska
102)	Wielbłądzi Garb	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Krynica Morska
103)	Płucnicowa Łysia	użytek ekologiczny	Miasto Krynica Morska
104)	Mikołajkowe Wydmy	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Miasto Krynica Morska
105)	Kętrzyno	użytek ekologiczny	Gmina Linia
106)	Torfowisko Miłoszewo - Głodnica	użytek ekologiczny	Gmina Linia
107)	Mokradła na Pd od Niepoczołowic	użytek ekologiczny	Gmina Linia
108)	Pióropusznik nad Bolszewką	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Luzino
109)	Jezioro Białe	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
110)	Bielawa koło Zelewa	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
111)	Robakowo	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
112)	Kębłowo	użytek ekologiczny	Gmina Luzino
113)	Źródlisko koło Kisewa	użytek ekologiczny	Gmina Łęczyce
114)	Łęgi w Bożympolu	użytek ekologiczny	Gmina Łęczyce
115)	Łęg na Jeziorem Lubowidzkim	użytek ekologiczny	Gmina Łęczyce
116)	Paraszyńskie Buczyny	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Łęczyce
117)	Torfowisko w Załężu	użytek ekologiczny	Gmina Przodkowo
118)	Trzy rzeki koło Bursztynnika	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Przodkowo
119)	Rynna Kczewsko-Tuchomska	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Przodkowo
120)	Turzyca w Załężu	użytek ekologiczny	Gmina Przodkowo
121)	Piekielne Łąki	użytek ekologiczny	Gmina Przywidz
122)	Darżlubskie Wąwozy	użytek ekologiczny	Gmina Puck
123)	Klif Rzucewski	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Puck
124)	Klif Osłoniński	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Puck
125)	Śmiechowskie Wąwozy	użytek ekologiczny	Miasto Reda
126)	Załakowo	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
127)	Czapliniec	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
128)	Przygiełkowy Mszar koło Skrzeszewa	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
129)	Ujście Bukowiny do Jez. Kamienieckiego	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
130)	Mokradła na pn. od jez. Junno	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
131)	Dolina Bukowiny	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Sierakowice
132)	Załakowo Wybudowanie	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
133)	Jezioro Miemino	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
134)	Jezioro Trzcinowe	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
135)	Jezioro Długie	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
136)	Dolina Czarnej Wody koło Sierakowic	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Sierakowice
137)	Torfowisko na zach. od Żurawich Chrustów	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
138)	Torfowiska w Mojuszu	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
139)	Jezioro Ostrowickie	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
140)	Lęgowisko k. Mojuszewskiej Huty	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
141)	Lęgowisko na pd. od Mojuszewskiej Hut	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
142)	Tuchlino	użytek ekologiczny	Gmina Sierakowice
143)	Nowy Dwór	użytek ekologiczny	Gmina Somonino
144)	Jezioro Rąty	użytek ekologiczny	Gmina Somonino
145)	Wzgórza Szymbarskie	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Somonino
146)	Cisowe Zbocza	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
147)	Konwaliowe Wzgórze	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
148)	Kokoryczowe Zbocze	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
149)	Wąwozy Grodowe II	użytek ekologiczny	Miasto Sopot
150)	Łąki zalewowe w Dolinie Wisły	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
151)	Jantarowe Oczko	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
152)	Junoszyńskie Starorzecze	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
153)	Stegnieńskie Nenufary	użytek ekologiczny	Gmina Stegna
154)	Dolina Borucinki	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
155)	Ujście Borucinki	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
156)	Grodzisko	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
157)	Południowa wyspa na Jez. Raduńskim Górnym	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
158)	Dolina Czarnej Wody koło Gostomia	zespół przyrodniczo-krajobrazowy	Gmina Stężyca Gmina Kościerzyna
159)	Przemuszewo	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
160)	Torfowisko w Starych Czaplach	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
161)	Zgorzałe	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
162)	Zamkowisko	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca
163)	Uniradze	użytek ekologiczny	Gmina Stężyca

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

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

Kierunek polityki przestrzennego **zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.2.**

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



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.2. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:

3.2.1.	Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania przestrzennego wokół obszarów i obiektów o wartościach kulturowych i krajobrazowych, w szczególności wpisanych do rejestru oraz wojewódzkiej ewidencji zabytków, uznanych za pomniki historii i parków kulturowych.	W„A”
3.2.2.	Zasada ochrony walorów widokowych, w tym panoram oraz przedpoli ekspozycyjnych zabytkowych wsi i miast, obiektów zabytkowych oraz dóbr kultury współczesnej, stanowiących dominanty architektoniczne.	W„A”
3.2.3.	Zasada ochrony dziedzictwa archeologicznego i udostępniania stanowisk archeologicznych posiadających czytelną formę krajobrazową dla celów dydaktycznych, naukowych i turystycznych, poprzez np. tworzenie parków kulturowych dziedzictwa archeologicznego.	R
3.2.4.	Zasada kształtowania w oparciu o zasoby dziedzictwa kulturowego sieci szlaków kulturowych, wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę towarzyszącą oraz rozpoznawalny w przestrzeni system identyfikacji wizualnej.	W„AB”
3.2.5.	Zasada kształtowania otoczenia obiektów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej, w sposób kreujący przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców, z poszanowaniem wartości kulturowych i krajobrazowych.	W„A”
3.2.6	Zasada stosowania tradycyjnych dla poszczególnych części regionu form architektury wiejskiej (w zakresie bryły, kształtu dachu, detalu architektonicznego i materiałów wykończeniowych).	R
3.2.7.	Zasada zachowania wartościowych drewnianych obiektów dziedzictwa kulturowego *in situ*, a w sytuacjach, które tego wymagają, przenoszenia najwartościowszych obiektów do parków lub muzeów etnograficznych.	W„AB”
3.2.8.	Zasada obejmowania ochroną planistyczną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obiektów ujętych w gminnych ewidencjach zabytków oraz wartościowych obiektów historyczno-kulturowych nie objętych dotychczas żadną prawną formą ochrony.	W„A”
3.2.9.	Zasada określania w treści studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, obszarów i obiektów o wysokich wartościach kulturowych proponowanych w *Planie* do objęcia ochroną w postaci pomników historii i parków kulturowych. Brak woli określenia tych obszarów wymaga indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.	**U**
3.2.10.	Zasada uwzględniania w gminnych dokumentach planistycznych programów opieki nad zabytkami, sporządzanych w oparciu o aktualne gminne ewidencje zabytków, a w przypadku braku programów opieki nad zabytkami i ewidencji gminnej, uwzględnianie ewidencji wojewódzkiej.	R

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

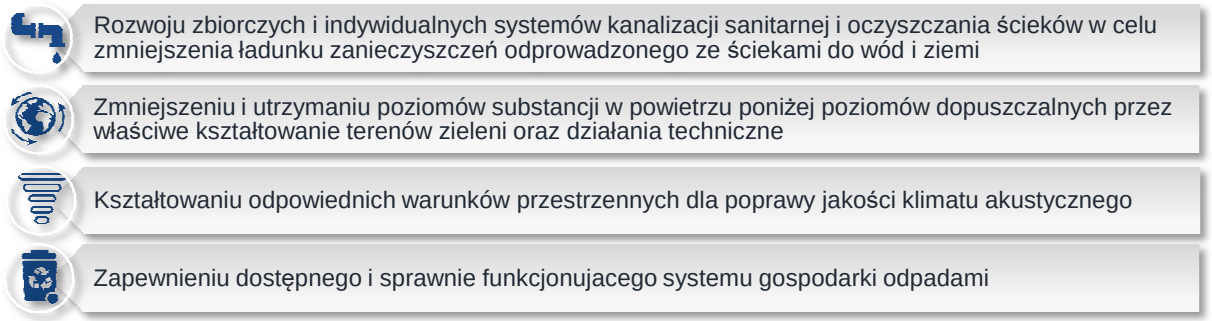
L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Utrzymanie w dobrym stanie zasobów dziedzictwa kulturowego objętych ochroną konserwatorską prawną – rejestr zabytków oraz ustawową – ewidencja zabytków, w szczególności zabytkowych układów urbanistycznych, urbanistyczno-krajobrazowych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

	przestrzeni i szczególne walory przyrodniczo-krajobrazowe: 1) Babi Dół - Borcz (gm. Somonino) – cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi; 2) Gdańsk Oliwa - Pocysterski Zespół Klasztorny; 3) Gdańsk – tereny postoczniowe; 4) Gdańsk Święty Wojciech - Sanktuarium Świętego Wojciecha; 5) Gdańsk i Pruszcz Gdański - Kanał Raduni - średniowieczny zespół hydrotechniczny; 6) Hel – Cypel Helski – blisko 40 obiektów militarnych o różnej wartości historycznej; 7) Jastarnia-Bór - unikatowa osada rybacka typu wyspowego; 8) Kartuzy - zespół klasztorny z 1391 r. i założenie krajobrazowe z cennym drzewostanem (buczyna pomorska), torfowiskami, jedyna kartuzja w Polsce północnej, relikty krajobrazu manierystycznego; 9) Karwieńskie Błota (gm. Krokowa) - założenie ruralistyczne, pozostałości (struktura niwy siedliskowej i rozłogu pól) po wsi holenderskiej lokowanej w 1599 r. przez starostę puckiego J. Wejhera, jedna z ostatnich zachowanych osad holenderskich tego typu; 10) Krokowa - założenie rezydencjonalno-krajobrazowe, pałac z XIV w., ciągłość tradycji miejsca od późnego średniowiecza i wielka kompozycja krajobrazowa; 11) Kuźnica (gm. Jastarnia) - unikatowa osada rybacka typu wyspowego; 12) Łeba - osada rybacka i ruiny gotyckiego miasta Starej Łeby (rezerwat archeologiczny); 13) Niedźwiedzica - Niedźwiedziówka (gm. Stegna) - zespół pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespół neolitycznych pracowni bursztynu; 14) Paraszyno (gm. Łęczyce) - zespół dworski i założenie krajobrazowe doliny Łeby, XVIII-wieczna rezydencja; 15) Rewa (gm. Kosakowo) - wieś rybacka i letniskowa, tradycje tzw. żeglugi rewskiej; 16) Rzucewo (gm. Puck) - relikty neogotyckiego pałacu von Belowów; 17) Rzeka Tuga (gm. Nowy Dwór Gdański) - ochrona krajobrazu kulturowego Żuław; 18) Sopot - zespół urbanistyczny z XIX w. (ulica Bohaterów Monte Cassino, molo, dworek z XVIII w., ratusz, dom kuracyjny, Opera Leśna, hotel-kasyno), najsławniejszy nad Bałtykiem kurort morski; 19) Trzcińska i Błotnik (gm. Cedry Wielkie) - Park Kulturowy „Szerzewa”; 20) Wejherowo - kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy); 21) Węsiory (gm. Sulęczyno) - rezerwat archeologiczny, cmentarzysko kurhanowe z przełomu epoki brązu i żelaza (kultura wejherowsko-krotoszyńska) z		

	grobami skrzynkowymi i kurhanowymi oraz kręgami kamiennymi z poł. I-II w. n.e. (kultura grobów jamowych); 22) Zatoka Pucka (Małe Morze) - obszar tradycyjnego rybołówstwa kaszubskiego (z miejscowymi nazwami topograficznymi toni, mielizn, łach i punktów orientacyjnych) oraz związanej z nim obrzędowości i obyczajowości; 23) Żarnowiec (gm. Krokowa) - zespół klasztorny benedyktynek (ok. 1279 r.), średniowieczna tradycja miejsca i kompozycja krajobrazowa; 24) Żuławki Drewnica oraz Gdańska Głowa – unikatowy układ dwóch średniowiecznych wsi (z XIV w.) na obu brzegach Szkarpawy, powiązanych historycznie i funkcjonalnie wraz z dawną fortecą (z XVII w.).		
8.	Uwzględnianie w dokumentach planistycznych oraz decyzjach administracyjnych (miasta Malbork oraz gmin Lichnowy, Malbork, Miłoradz, Nowy Staw, Stare Pole, Subkowy) priorytetu ochrony walorów krajobrazu kulturowego ekspozycji i otoczenia obiektu UNESCO – Zamku Krzyżackiego w Malborku (projektowane strefy ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego).	samorządy gminne	W„A”
9.	Eliminowanie funkcji użytkowych obniżających wartości historyczne obiektów zabytkowych oraz obiektów kolidujących z walorami kulturowymi obszarów zabytkowych.	samorządy gminne	R
10.	Wzmacnianie istniejących oraz nadawanie (w sposób nieumniejszający ich wartości kulturowej) obiektom zabytkowym nieużytkowanym nowych funkcji kulturalnych, turystycznych i edukacyjnych w celu efektywnego i racjonalnego gospodarowania zasobami dziedzictwa kulturowego, podnoszenia atrakcyjności poszczególnych obszarów oraz tworzenia miejsc pracy.	właściciele	W„A”
11.	Realizacja obiektów o charakterze wystawienniczym, muzealnym, jak również skansenów (np. Żuław w m. Drewnica lub Żuławki), służących zachowaniu, ochronie i promocji dziedzictwa kulturowego regionu.	JST	W„AB”
12.	Identyfikowanie dóbr kultury współczesnej w oparciu o: 1) kryteria obligatoryjne: a) obiekt niebędący zabytkiem, b) obiekt jest uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, c) obiekt posiada wysokie wartości artystyczne lub historyczne, d) obiekt powstał po 1945 r.; 2) kryteria dodatkowe: a) unikatowość – np. jedyny obiekt zachowany w formie pierwotnej, b) nowatorstwo – zarówno w kontekście rozwiązań architektonicznych, technicznych, jak i materiałowych, c) symboliczność – symbol dla mieszkańców i przyjezdnych, d) uznanie – obiekt otrzymał nagrody, wyróżnienia, e) próba czasu - zachowanie walorów przestrzennych i estetycznych pomimo degradacji, będącej efektem technicznego zużycia lub zaniedbania zarządcy, lub też spontanicznego rozwoju zagospodarowania terenów przyległych.	samorządy gminne	W„A”
13.	Wpisanie najcenniejszych obiektów, zespołów zabudowy i układów przestrzennych stanowiących dobra kultury współczesnej do rejestru zabytków, w celu objęcia ich ochroną konserwatorską.	Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków	**R**

Kierunek polityki przestrzennego zagospodarowania obszaru metropolitalnego 3.3.

K.3.3. OGRANICZENIE EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ ŚRODOWISKA



POLITYKA PRZESTRZENNA WYZNACZONA W KIERUNKU 3.3. KONCENTRUJE SIĘ NA:

ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO, OKREŚLAJĄCE SPOSÓB REALIZACJI KIERUNKU 3.3.:

w zakresie emisji zanieczyszczeń do wód:

3.3.1.	Zasada ograniczania stosowania indywidualnych systemów zbierania i oczyszczania ścieków bytowych na obszarach aglomeracji ściekowych.	**U**
3.3.2.	Zasada stosowania i dostosowania rozwiązań w zakresie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków do warunków środowiskowych, w tym ukształtowania terenu, warunków gruntowo-wodnych, rodzaju odbiornika, intensywności zabudowy, oraz z uwzględnieniem sposobów zaopatrzenia w wodę; rozwiązania te wymagają uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.	W„A”
3.3.3.	Zasada priorytetu porządkowania gospodarki wodno-ściekowej w zlewniach bezpośrednich wód powierzchniowych i ich stref bezpośredniego zasilania, określonych zasięgiem ONO (Obszar Najwyższej Ochrony) i OWO (Obszar Wysokiej Ochrony).	W„A”
3.3.4.	Zasada uwzględniania ograniczeń związanych z położeniem na obszarach szczególnie narażonych (OSN) na zanieczyszczenie wód związkami azotu.	R
3.3.5.	Zasada zachowania i odtwarzania ekotonów brzegowych jako stref buforowych i obudowy biologicznej cieków oraz zbiorników wodnych, ograniczających spływ zanieczyszczeń do wód powierzchniowych.	R

w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu:

3.3.6.	Zasada zachowania miejskich terenów zieleni, przenikających tkankę obszarów zabudowanych, jako elementów sprzyjających utrzymaniu dobrych warunków klimatu lokalnego i ograniczeniu rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza i hałasu.	W„A”
3.3.7.	Zasada zachowania w granicach miast wszystkich istniejących zbiorników wodnych i cieków, kształtujących lokalne warunki topoklimatu, w tym aerosanitarne.	W„A”
3.3.8.	Zasada priorytetu podejmowania działań naprawczych w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, uciążliwości lokalnych i indywidualnych, na obszarach przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu.	W„A”
3.3.9.	Zasada zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przez: 1) kształtowanie miejskiej infrastruktury komunikacyjnej w sposób sprzyjający zwiększaniu płynności ruchu; 2) wyprowadzanie ruchu o charakterze tranzytowym poza tereny miast i innych obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy mieszkaniowej; 3) tworzenie stref buforowych i obudowy biologicznej wzdłuż dróg wysokich klas technicznych, ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń motoryzacyjnych; 4) ograniczenie przeznaczania pod budownictwo mieszkaniowe terenów zagrożonych podwyższonym poziomem hałasu komunikacyjnego, w tym w sąsiedztwie dróg ekspresowych,	W„A”

linii kolejowych i lotnisk.

3.3.10. Zasada ograniczania zagrożeń hałasem, wibracjami i promieniowaniem elektromagnetycznym, w szczególności na obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz predestynowanych do rozwoju tych funkcji. W„A”

w zakresie emisji zanieczyszczeń do ziemi i gleb:

3.3.11. Zasada uwzględniania w dokumentach planistycznych gmin uwarunkowań wynikających z planu gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego. **U**

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

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

L.p.	Działania i przedsięwzięcia	Podmioty odpowiedzialne za realizację	Ranga zapisów
1.	Kontynuacja weryfikacji obszarów i granic oraz wyznaczanie nowych aglomeracji ściekowych.	samorządy gminne	W„AB”
2.	Poprawa dostępności do systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków komunalnych przez:	samorządy gminne	
	1) realizację przedsięwzięć wynikających z Aktualizacji *Master Planu dla realizacji dyrektywy dotyczącej oczyszczania ścieków komunalnych* (Tabl. 6, poz. 1–2):		**U**
	do 2020 roku:		
	a) budowę, rozbudowę i modernizację oczyszczalni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM, w tym: Cedry Wielkie, Choczewo, Gdynia, Jastarnia, Krynica Morska, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Przywidz, Pszczółki, Sierakowice, Sobowidz, Stare Pole, Suchy Dąb, Władysławowo,		**U**
	b) budowę i modernizację kanalizacji sanitarnej wraz z budową układów tłocznych i modernizacją przepompowni ścieków w ramach aglomeracji ściekowych powyżej 2.000 RLM[210], w tym: Bożepole Wielkie, Cedry Wielkie, Choczewo, Gdańsk, Gdynia, Gniewino, Krokowa, Krynica Morska, Lębork, Linia, Luzino, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Sierakowice, Sobowidz, Somonino, Stare Pole, Stężyca, Subkowy, Suchy Dąb, Tczew, Władysławowo, Żarnowiec;		**U**
	2) budowę i modernizację systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczalni ścieków na pozostałych obszarach, w tym na obszarach potencjalnej realizacji przedsięwzięć o istotnym oddziaływaniu ponadregionalnym:		R
	a) budowa zbiorczego systemu kanalizacji sanitarnej obejmującego miejscowości Kopalino, Lubiatowo, Osieki Lęborskie, Kierzkowo Małe, Kierzkowo Duże, Jackowo, Sasino, Ciekocino, Ciekocinko, Słajszewo, wraz z oczyszczalnią ścieków w Jackowie na terenie gm. Choczewo;		R
	3) upowszechnianie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków bytowych na terenach zabudowy rozproszonej.		W„A”
3.	Poprawa sprawności wytwarzania energii cieplnej w lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła.	samorządy gminne	R
4.	Budowa, przebudowa i rozbudowa sieci ciepłowniczych w celu:	samorządy gminne	R
	1) zwiększenia zasięgu dostaw energii cieplnej ze scentralizowanych systemów, szczególnie na obszarach o przekroczonych dopuszczalnych poziomach		

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

	zanieczyszczeń w powietrzu; 2) ograniczenia strat energii cieplnej na przesyle.		
5.	Uwzględnianie w treści dokumentów planistycznych na poziomie lokalnym zasad lokalizacji i ochrony zielonej infrastruktury, spełniającej funkcje korytarzy przewietrzających na obszarach zurbanizowanych.	samorządy gminne	W„A”
6.	Tworzenie stref przemysłowych i obszarów ograniczonego użytkowania wokół obiektów, dla których pomimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie jest możliwe dotrzymanie standardów jakości środowiska.	samorządy gminne	R
7.	Wyznaczenie obszarów cichych w aglomeracjach i obszarów cichych poza aglomeracjami – w celu utrzymania standardów klimatu akustycznego.	samorządy gminne	W„A”
8.	Tworzenie właściwych warunków funkcjonowania systemu gospodarki odpadami, w tym przez realizację inwestycji, wynikających z obowiązującego *Planu gospodarki odpadami* oraz dokumentów go realizujących.	samorządy gminne	U

ZAŁĄCZNIK nr 1. Wykaz zadań[211]

Poniższy wykaz ma jednolite brzmienie z wykazem załączonym do *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* i uwzględnia zadania z całego obszaru województwa pomorskiego.
Nie zostały wyszczególnione w nim przedsięwzięcia identyfikowane w ramach *Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych* (zakres porozumień podlega zmianom, w wyniku ich kolejnych renegocjacji), ani *Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych* (na dzień uchwalenia *Planu* przedsięwzięcia nie zostały ostatecznie zidentyfikowane), przy czym część z tych przedsięwzięć znajduje swoje odzwierciedlenie w treści kierunkowej *Planu*.

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

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

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa dróg publicznych

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

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

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa linii kolejowych

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

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa urządzeń i infrastruktury portowej

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

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

Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury dróg wodnych

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

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

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

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

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

UwZSP - *ustawa* z dnia 24 lipca 2015 r. *o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych*
UoTRS - *ustawa* z dnia 24 kwietnia 2009 r. *o inwestycjach w zakresie terminalu regazyfikacyjnego skroplonego gazu ziemnego w Świnoujściu*

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

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

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

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

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

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

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

7.15.	Przebudowa prawego (km 0+000 - 21+200, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) i lewego (km 0+000 - 10+400, gm. Stegna i Nowy Dwór Gdański) wału przeciwpowodziowego rzeki Tugi	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.16.	Przebudowa lewego wału przeciwpowodziowego rzeki Nogat (km 0+000 - 7+700, gm. Nowy Dwór Gdański),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański
7.17.	Przebudowa prawego (km 0+580 - 4+042, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Przekop rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.18.	Budowa stacji pomp i odbudowa śluzy wałowej Rybaki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Subkowy
7.19.	Budowa stacji pomp Międzyłęż wraz z odbudową koryta (km 0+000 - 1+000, gm. Pelplin) kanału dopływowego - Kanał Graniczny	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pelplin
7.20.	Odbudowa Kanału Jeziorniak II (km 0+000 - 5+410, gm. Gniew, Pelplin) oraz Kanału Jeziorniak I (km 0+000 - 2+000),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew i gm. Pelplin oraz gm. Stegna i gm. Nowy Dwór Gdański
7.21.	Przebudowa lewego (km 0+000 - 2+500, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego Kanału Malewskiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.22.	Przebudowa lewego (km 13+790 - 16+750) i prawego (km 15+870 - 16+780, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Fiszewki	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.23.	Przebudowa lewego (km 17+580 - 26+600, gm. Stare Pole) i prawego (19+620 - 21+040, gm. Stare Pole) wału przeciwpowodziowego rzeki Tyna Górna,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Stare Pole
7.24.	Budowa stacji pomp Gozdawa (gm. Nowy Dwór Gdański) i Komarówka (gm. Ostaszewo),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Ostaszewo
7.25.	Umocnienie skarp Kanału Kozi Rów do stacji pomp nr 39 Suchy Dąb	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Suchy Dąb
7.26.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy i Czarnej Łachy (gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb, Cedry Wielkie)	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Cedry Wielkie
7.27.	Budowa obiektu odcinającej na Kanale Wysokim (gm. Cedry Wielkie),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Cedry Wielkie, gm. Pruszcz Gdański
7.28.	przebudowa wałów przeciwpowodziowych rzek Raduni, Kłodawy i Bielawy (m. Gdańsk i Pruszcz Gdański oraz gm. Pruszcz Gdański, Suchy Dąb i Pszczółki),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk i m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, gm. Suchy Dąb, gm. Pszczółki
7.29.	Przebudowa wałów przeciwpowodziowych Kanałów Śledziowego, Piaskowego, Gołębiego, Wysokiego	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Pruszcz Gdański, gm. Cedry Wielkie
7.30.	Odbudowa wałów przeciwpowodziowych rzeki Motławy (km 4+850 – 7+510, m. Gdańsk),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.31.	Odbudowa koryta kanału Panieńskiego (km 8+200 – 31+555, gm. Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw i Malbork),	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Nowy Dwór Gdański, gm. Nowy Staw i gm. Malbork
7.32.	Przystosowanie koryta rzeki Raduni (km 0+000 - 6+300, 8+950 - 11+000) do przeprowadzania wód wezbraniowych	RZGW Gdańsk	PZRPdRWDW	
7.33.	Budowa zbiornika retencyjnego (B-1) na Potoku Borkowskim, budowa zbiornika retencyjnego (W-1) na Potoku Św. Wojciecha, budowa zbiornika retencyjnego (R-1) na Potoku Rotmanka, budowa zbiornika retencyjnego (JA-1) na Strudze Jagatowskiej	Miasto Pruszcz Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański
7.34.	Budowa prawego wału Opływu Motławy od ul. Zawodników do ul. Elbląskiej	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.35.	Budowa zrzutu z Kanału Raduni (km 4+100) na wysokości ul. Serbskiej do rzeki Motławy	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.36.	Przebudowa pompowni polder Płonia	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.37.	Przebudowa układów odwodnieniowych polderów Olszynka, Rudniki i na Wyspie Sobieszewskiej w Gdańsku	Gmina Miasta Gdańsk	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.38.	Wykonanie dodatkowego zrzutu wód z Kanału Raduni	Powiat Gdański	PZRPdRWDW	m. Pruszcz Gdański

	(km 10+850) do rzeki Raduni poniżej Potoku Rotmanka			
7.39.	Odbudowa prawego (km 3+200 - 10+200, 17+740 - 19+530, 20+500 - 39+000, 43+900 - 46+400, 52+300 – 54+200, 57+300 – 59+000, gm. Sadlinki, Kwidzyn, Ryjewo, Sztum, Miłoradz) i lewego (km 0+000 - 6+400, gm. Gniew) wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	gm. Gniew, gm. Miłoradz, gm. Sadlinki, gm. Kwidzyn, gm. Ryjewo, gm. Sztum
7.40.	Podwyższenie umocnień brzegowych Martwej Wisły na obszarze Gdańska do rzędnych wynikających z map zagrożenia powodzią od morskich wód wewnętrznych	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Gdańsk
7.41.	Odbudowa umocnień brzegowych przed zagrożeniem powodziowym od morskich wód wewnętrznych od Zalewu Wiślanego terenów przyległych w celu dostosowania parametrów do wymagań wynikających z map zagrożenia	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	
7.42.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego Zalewu Wiślanego - Przebrno w km 0+000-3+100,	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.43.	Przebudowa stacji pomp Przebrno wraz z kanałem pompowym "A Przebrno"	ZMiUW WP w Gdańsku	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.44.	Przebudowa nabrzeża w porcie pasażerskim w Krynicy Morskiej wraz z zabezpieczeniem brzegu Zalewu	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.45.	Przebudowa wału przeciwpowodziowego (km 71,25 - 73,00) w Kątach Rybackich	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
7.46.	Budowa wału przeciwsztormowego w Krynicy Morskiej (w km 83,25 - 87,25)	Urząd Morski w Gdyni	PZRPdRWDW	m. Krynica Morska
Zalew Wiślany				
7.47.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe; monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zalew Wiślany
Mierzeja Wiślana i Zatoka Gdańska				
7.48.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 56,9-59,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Górki Wschodnie
7.49.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 60,1-63,05)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	ujście Wisły Śmiałej - Stogi
7.50.	Umocnienia brzegowe (km 67,45-69,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Westerplatte
7.51.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 69,2-81,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Nowy Port - Orłowo
7.52.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 83,5-85,3)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Redłowo - Kamienna Góra
7.53.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 89,1-96,6)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Oksywie - Mechelinki
7.54.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 99,9-101,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rewa
7.55.	Umocnienia brzegowe (km 109,4-109,8)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 1
7.56.	Sztuczne zasilanie (km 109,8-110,1)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Rzucewo 2
7.57.	Sztuczne zasilanie (km 114,0-114,7)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 1
7.58.	Umocnienia brzegowe (km 115,37-115,58)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 2
7.59.	Umocnienia brzegowe (km 116,7-117,0)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Puck 3
7.60.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 0,0-47,9)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Mierzeja Wiślana
7.61.	Monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego (km 48,5-124)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Zatoka Gdańska
Półwysep Helski				
7.62.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (od nasady półwyspu do km 9,5)	Urząd Morski w Gdyni	POBMor	Władysławowo - Kuźnica
7.63.	Sztuczne zasilanie; umocnienia brzegowe (km 9,5-23,5)	Urząd Morski	POBMor	Kuźnica - Jurata

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UWARUNKOWANIA:

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

KIERUNKI:

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

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

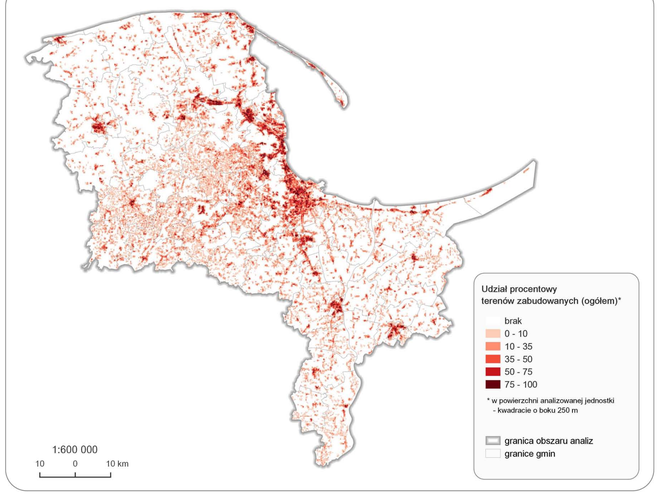
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

UWARUNKOWANIA

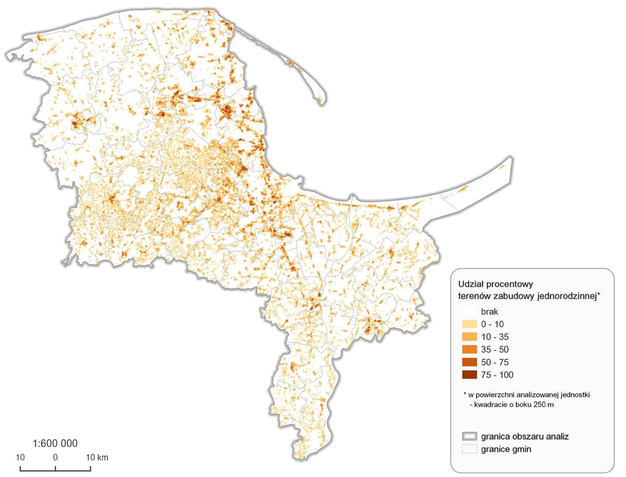
ZAGOSPODAROWANIE TERENU - ZRÓŻNICOWANIE TYPÓW ZABUDOWY

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

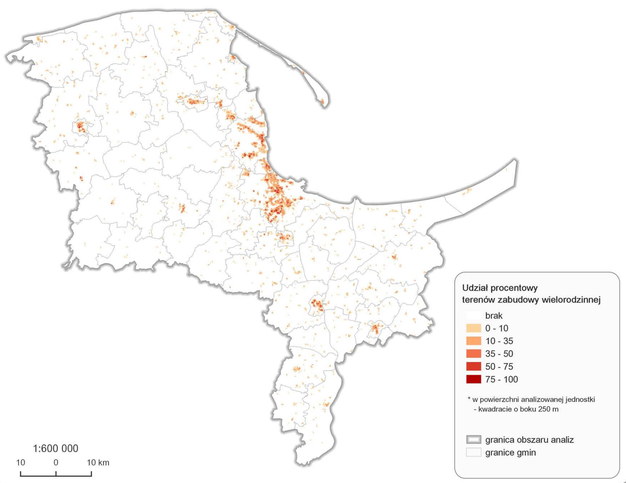
TERENY ZABUDOWANE OGÓŁEM



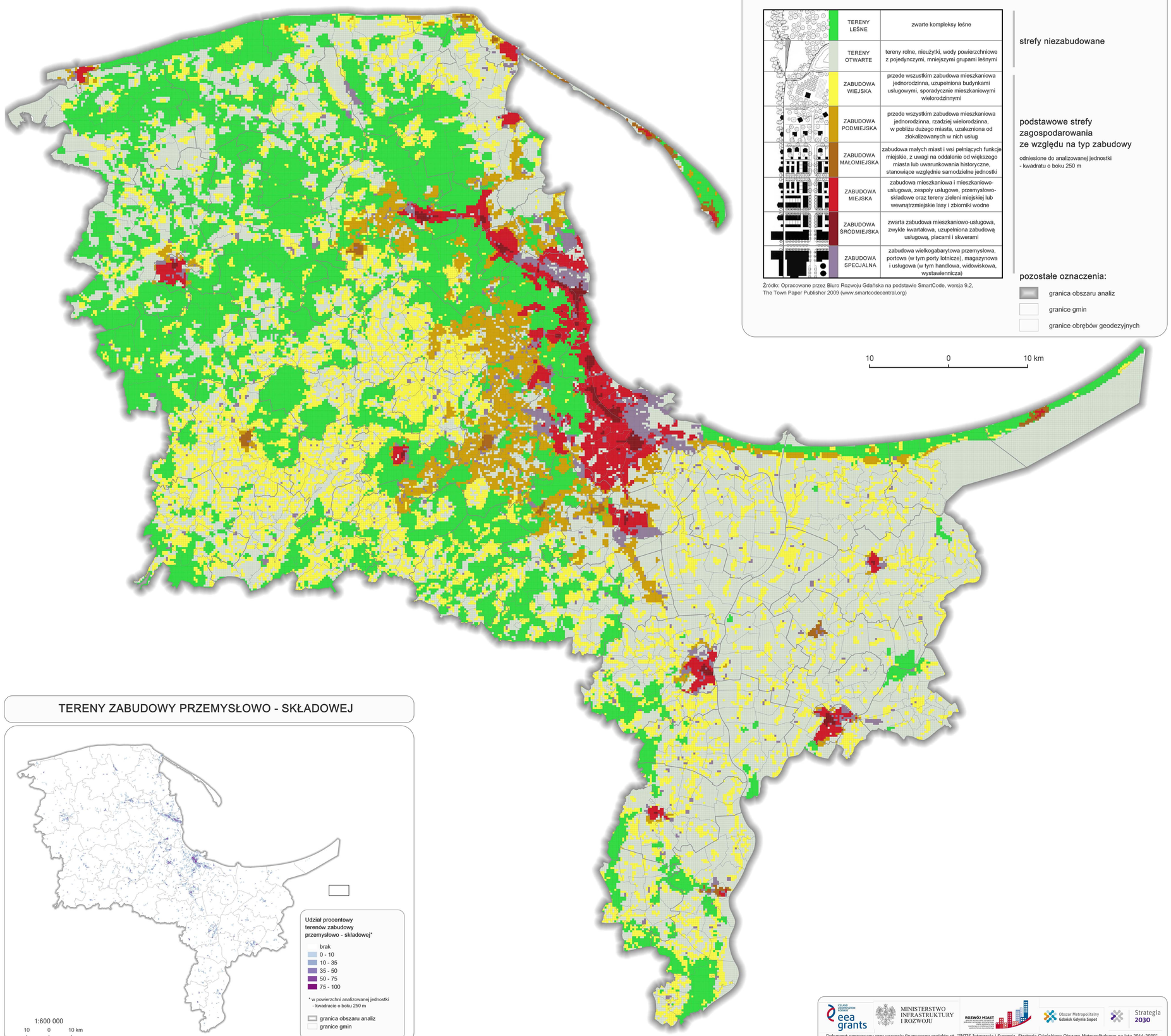
TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ



TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ WIELORODZINNEJ



TERENY ZABUDOWY PRZEMYSŁOWO - SKŁADOWEJ



ZRÓŻNICOWANIE TYPÓW ZABUDOWY (WG. METODY TRANSEKT)

TERENY LEŚNE	zwarte kompleksy leśne
TERENY OTWARTE	tereny rolne, nieużytki, wody powierzchniowe z pojedynczymi, mniejszymi grupami leśnymi
ZABUDOWA WIEJSKA	przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, uzupełniona budynkami usługowymi, sporadycznie mieszkaniowymi wielorodzinnymi
ZABUDOWA PODMIEJSKA	przede wszystkim zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, rzadziej wielorodzinna, w pobliżu dużego miasta, uzależniona od zlokalizowanych w nich usług
ZABUDOWA MAŁOMIEJSKA	zabudowa małych miast i wsi pełniących funkcje miejskie, z uwagi na oddalenie od większego miasta lub uwarunkowania historyczne, stanowiące względnie samodzielne jednostki
ZABUDOWA MIEJSKA	zabudowa mieszkaniowa i mieszkaniowo-usługowa, zespoły usługowe, przemysłowo-składowe oraz tereny zieleni miejskiej lub wewnątrzmiejskie lasy i zbiorniki wodne
ZABUDOWA ŚRÓDMIEJSKA	zwarta zabudowa mieszkaniowo-usługowa, zwykle kwartałowa, uzupełniona zabudową usługową, placami i skwerami
ZABUDOWA SPECJALNA	zabudowa wielkogabarytowa przemysłowa, portowa (w tym porty lotnicze), magazynowa i usługowa (w tym handlowa, widowiskowa, wystawiennicza)

strefy niezabudowane

podstawowe strefy zagospodarowania ze względu na typ zabudowy

odniesione do analizowanej jednostki - kwadratu o boku 250 m

Źródło: Opracowane przez Biuro Rozwoju Gdańska na podstawie SmartCode, wersja 9.2, The Town Paper Publisher 2009 (www.smartcodecentral.org)

pozostałe oznaczenia:

granica obszaru analiz

granice gmin

granice obrębów geodezyjnych

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

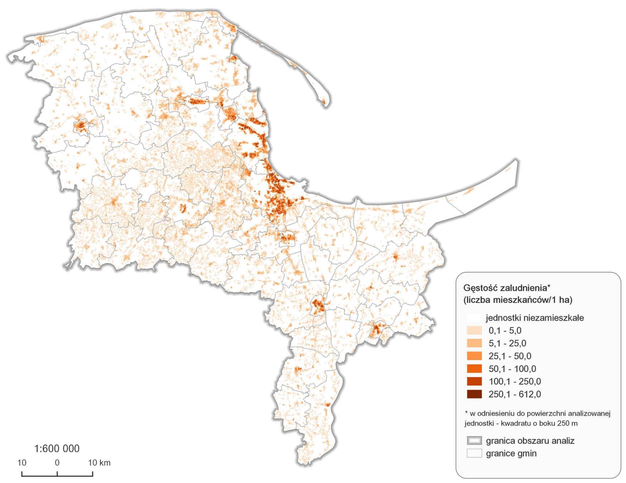
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

UWARUNKOWANIA

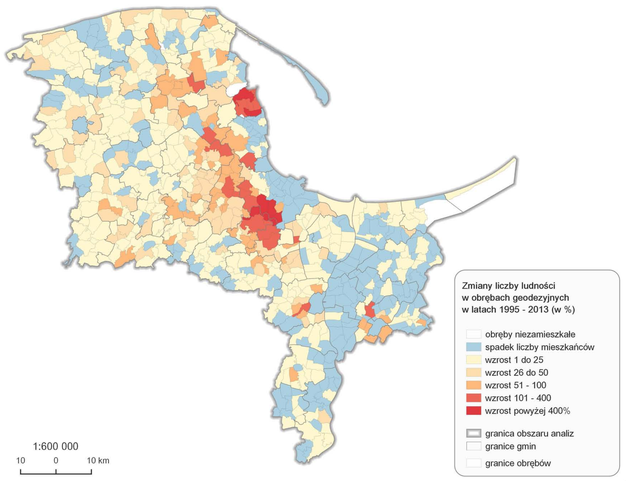
OSADNICTWO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA

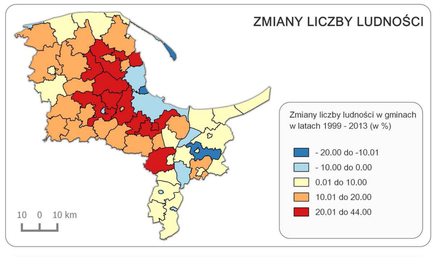


ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI

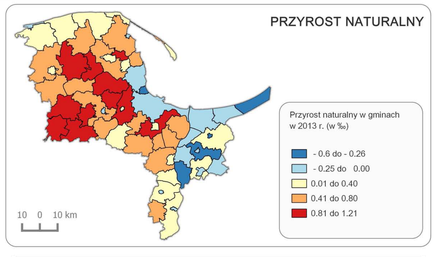


PROCESY DEMOGRAFICZNE NA POZIOMIE GMIN

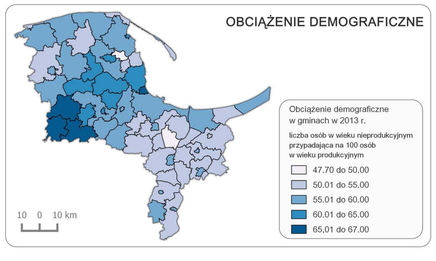
ZMIANY LICZBY LUDNOŚCI



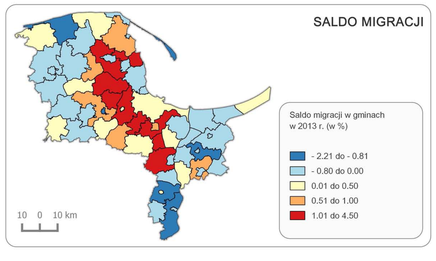
PRZYROST NATURALNY



OBCIĄŻENIE DEMOGRAFICZNE



SALDO MIGRACJI



WYPOSAŻENIE JEDNOSTEK OSADNICZYCH W PODSTAWOWE USŁUGI PUBLICZNE

Rodzaj usług publicznych:

Sport Edukacja
Kultura Ochrona zdrowia

Liczba obiektów infrastruktury społecznej (podstawowe usługi publiczne) w miejscowości:

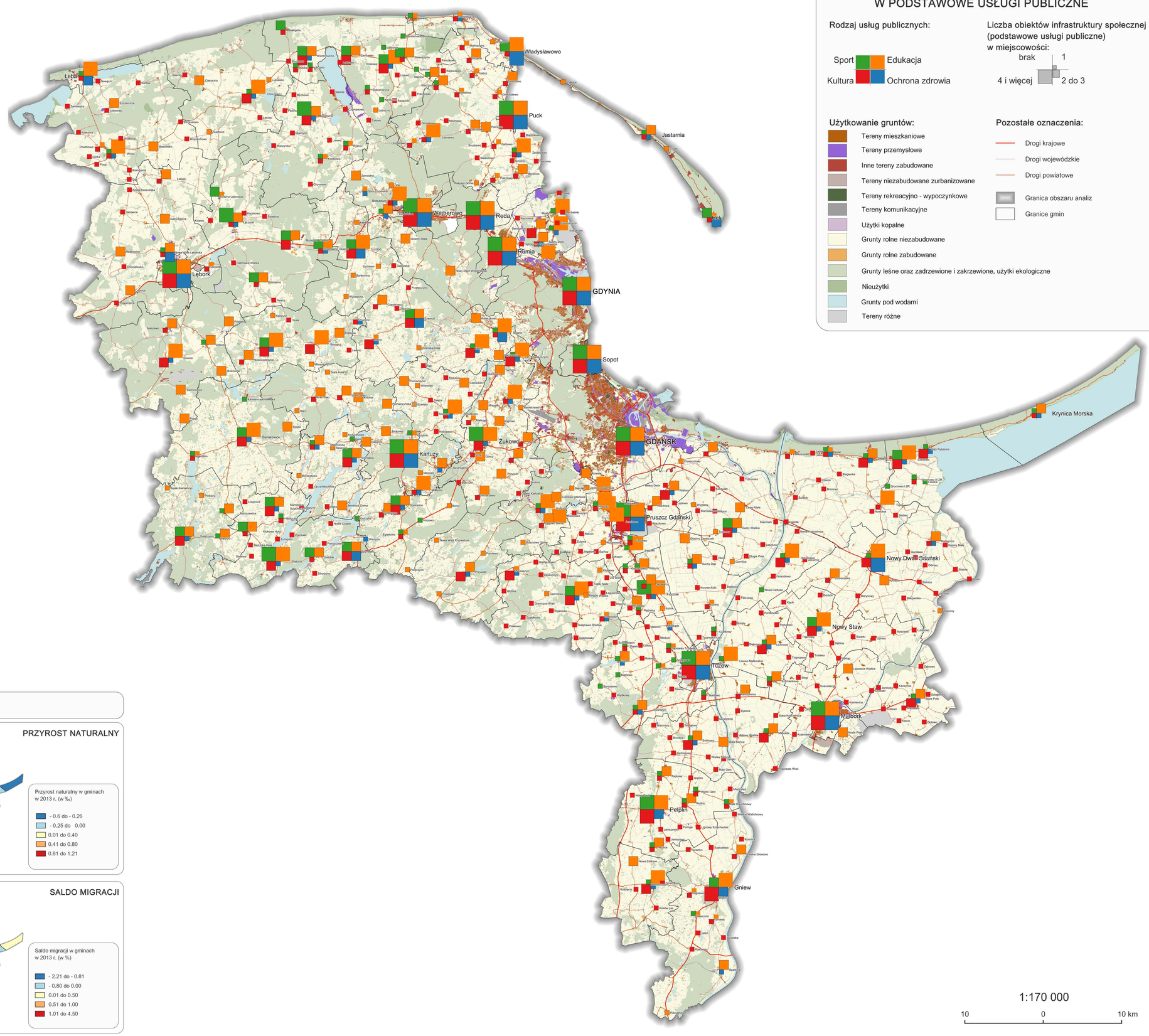
brak 1
4 i więcej 2 do 3

Użytkowanie gruntów:

- Tereny mieszkaniowe
- Tereny przemysłowe
- Inne tereny zabudowane
- Tereny niezabudowane zurbanizowane
- Tereny rekreacyjno - wypoczynkowe
- Tereny komunikacyjne
- Użytki kopalne
- Grunty rolne niezabudowane
- Grunty rolne zabudowane
- Grunty leśne oraz zadrzewione i zakrzewione, użytki ekologiczne
- Nieużytki
- Grunty pod wodami
- Tereny różne

Pozostałe oznaczenia:

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Granica obszaru analiz
- Granice gmin



PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

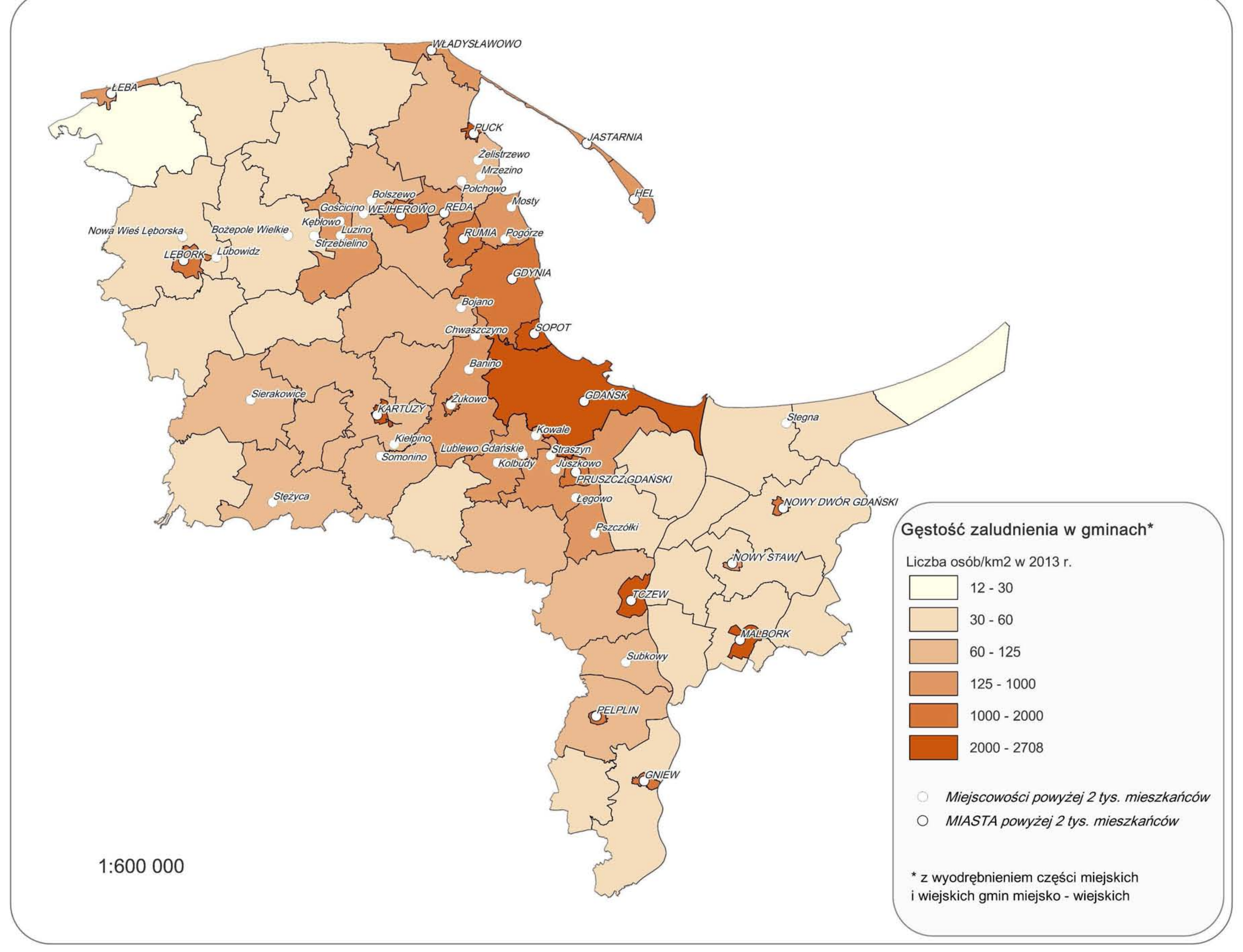
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

UWARUNKOWANIA

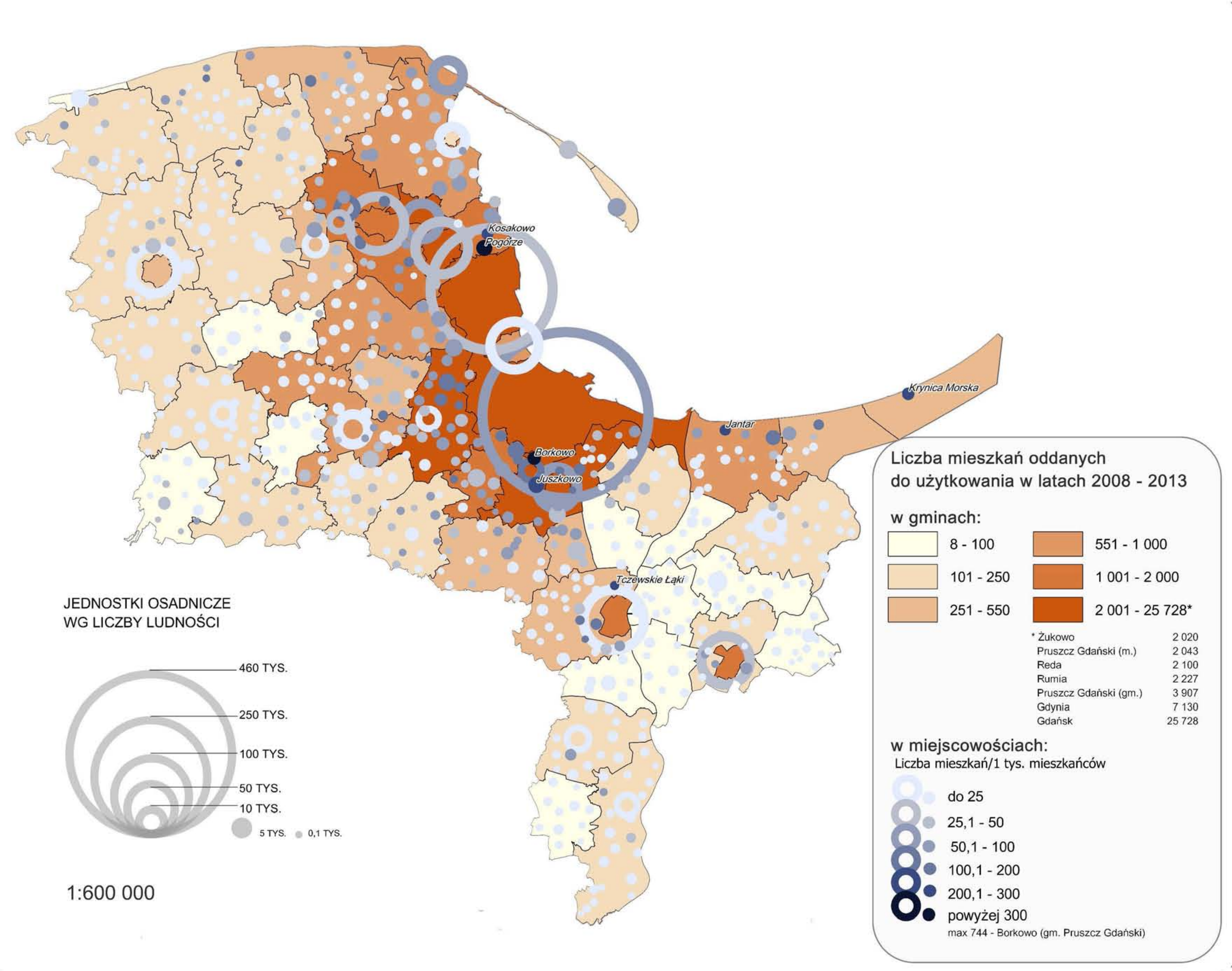
TERENY MIESZKANIOWE

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

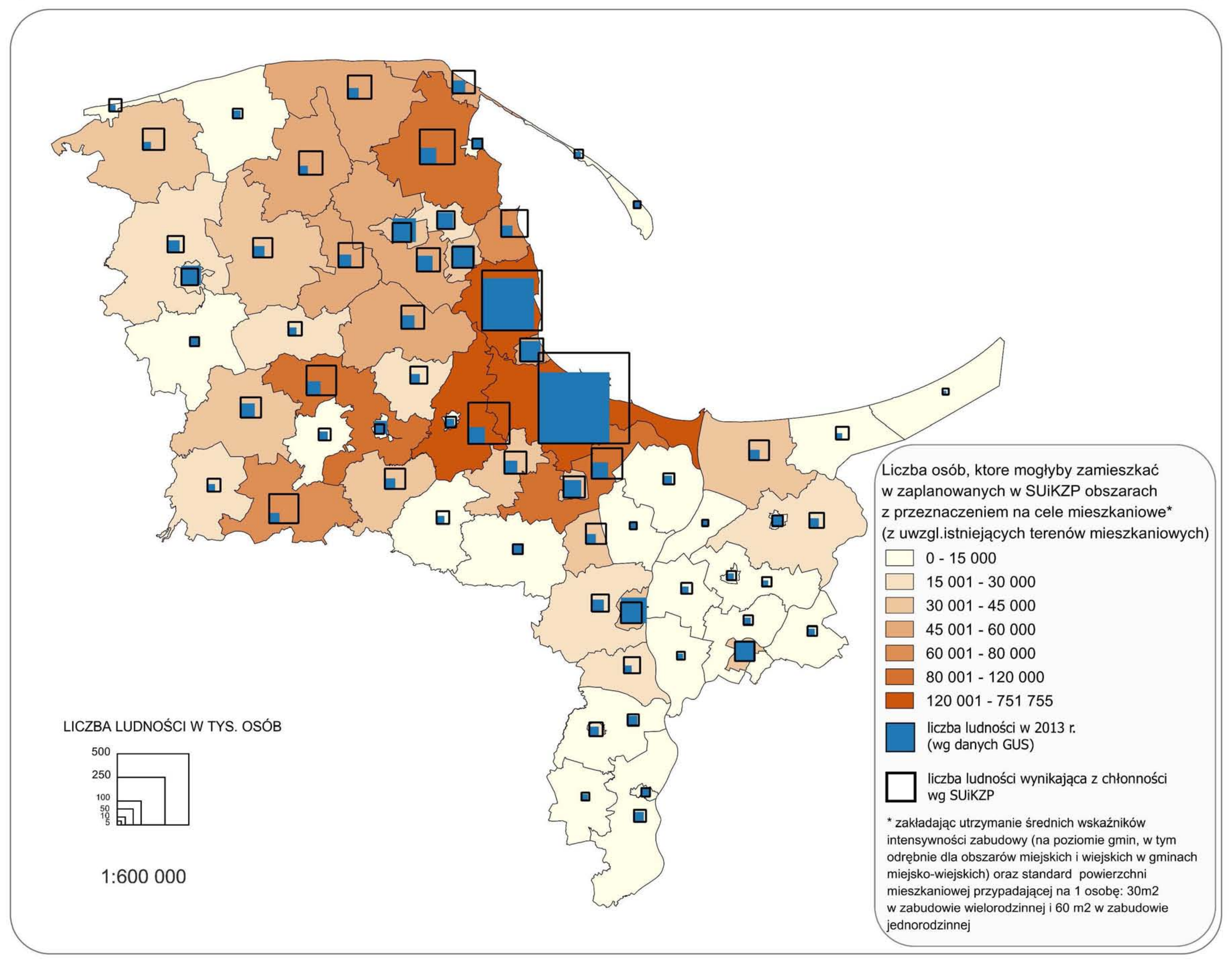
ROZMIESZCZENIE LUDNOŚCI

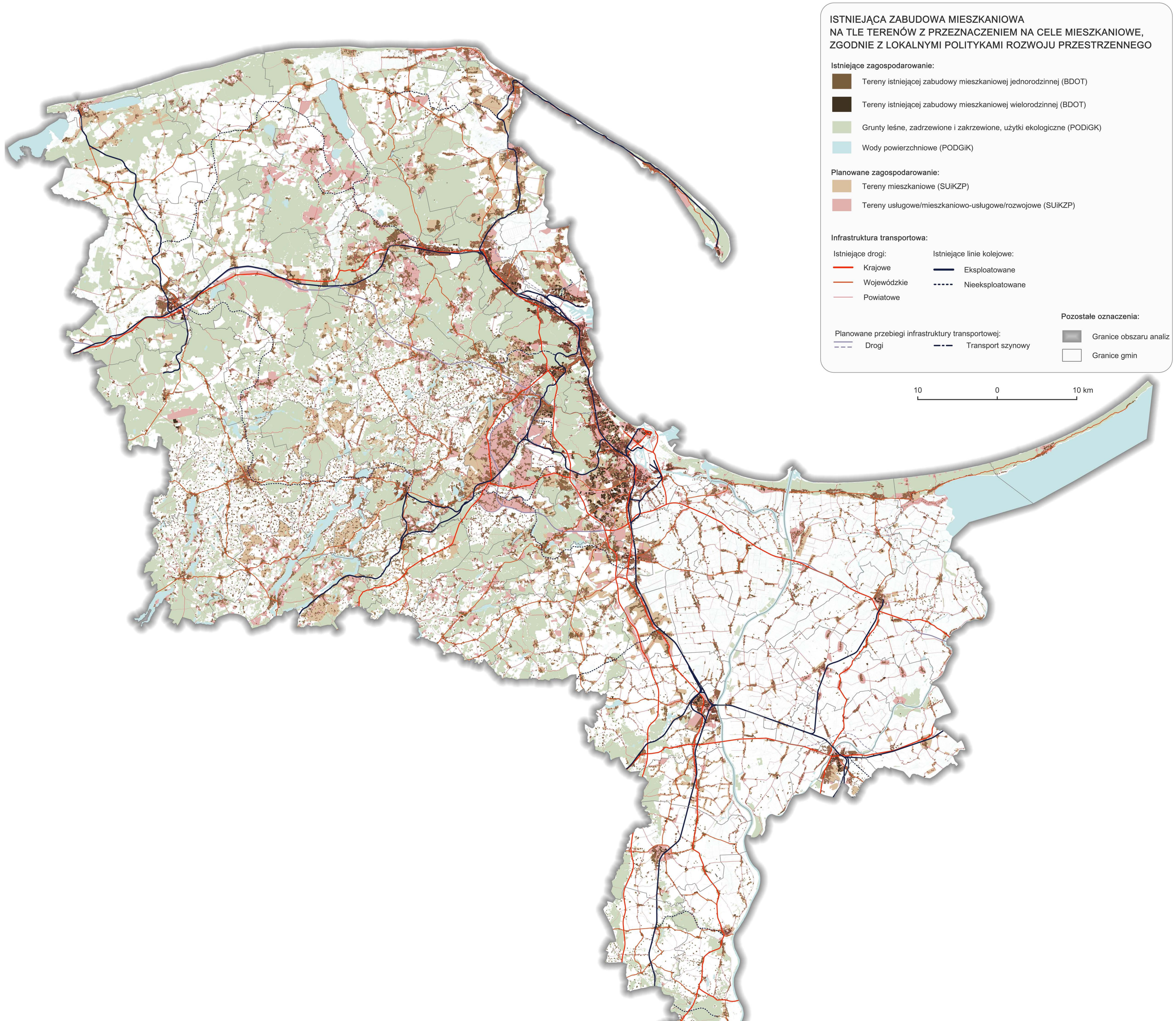


MIESZKALNICTWO - RUCH BUDOWLANY



CHŁONNOŚĆ TERENÓW MIESZKANIOWYCH WG SUIKZP GMIN





ICELAND LIECHTENSTEIN NORWAY eea grants
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU
ROZWÓJ MIAST
Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot
Strategia 2030
Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

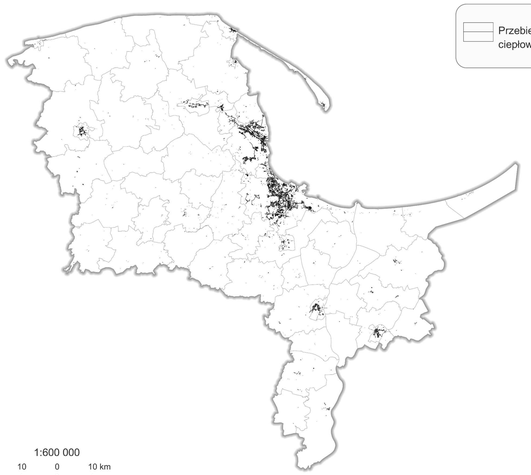
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

UWARUNKOWANIA

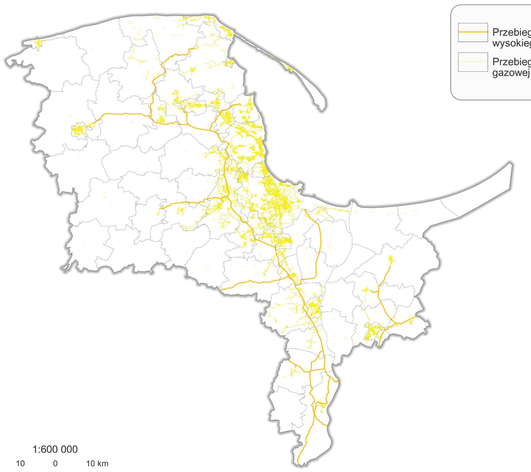
SYSTEMY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

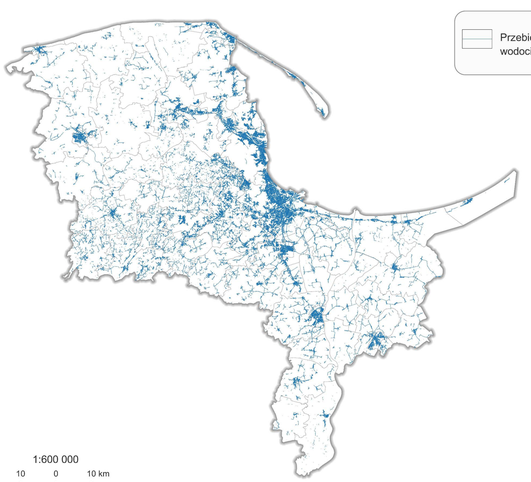
SIEĆ CIEPŁOWNICZA



SIEĆ GAZOWA

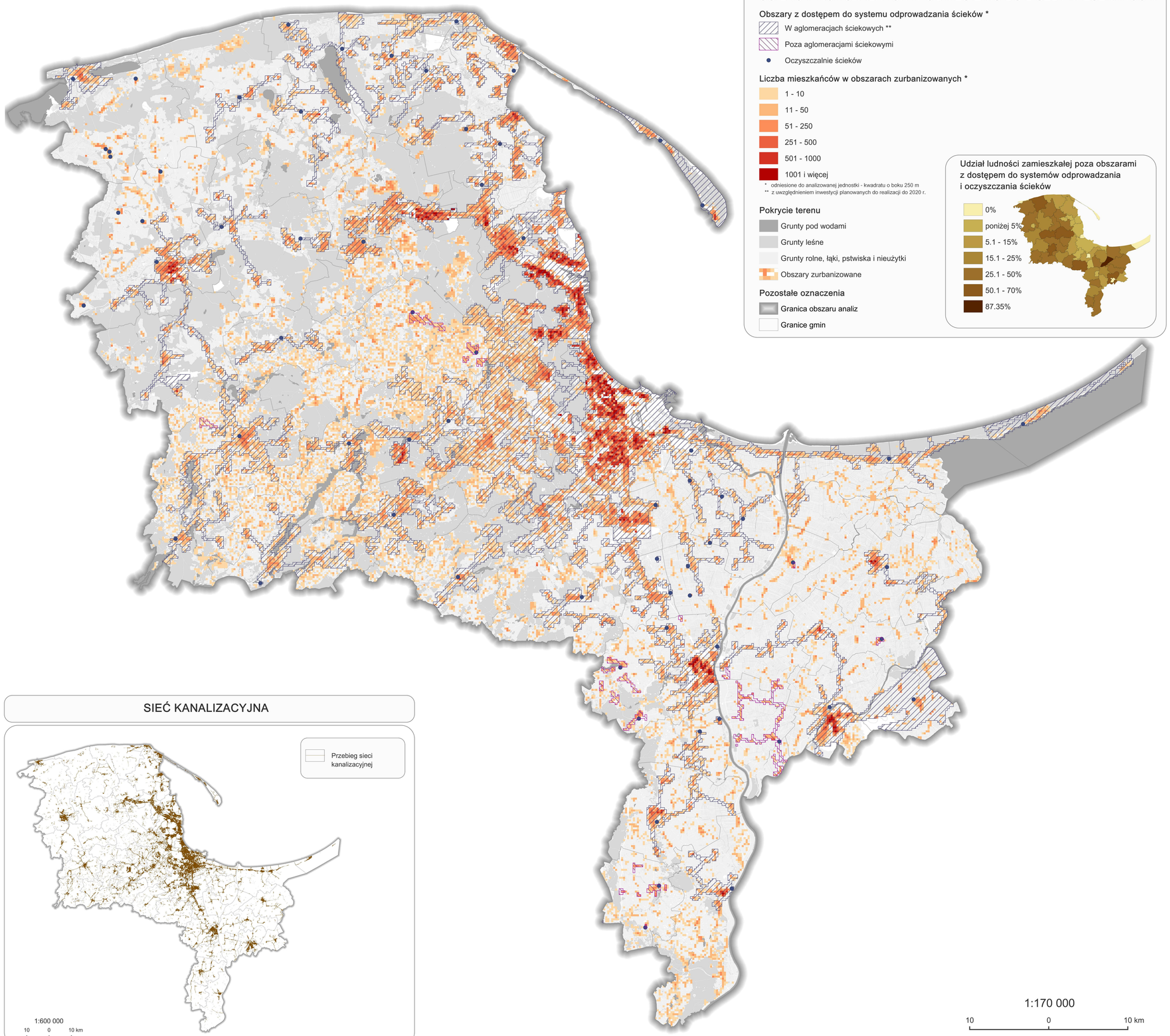


SIEĆ WODOCIĄGOWA



SIEĆ KANALIZACYJNA

WYPOSAŻENIE W SYSTEMY ODPROWADZANIA I OCZYSZCZANIA ŚCIEKÓW KOMUNALNYCH W ODNIESIENIU DO LICZBY MIESZKAŃCÓW



PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

UWARUNKOWANIA

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO, KOLEJOWEGO, WODNEGO I LOTNICZEGO

Morze Bałtyckie

Zatoka Gdańska

Zalew Wiślany

Łeba
Władysławowo
Krokowa
Choczewo
Puck
Gniewino
Jastarnia
Hel
Wicko
Wejherowo
Rada
Łęczyce
Kosakowo
Rumia
Nowa Wieś Lęborska
Łużino
Lębork
Gdynia
Szemud
Sopot
Linia
Cewice
Przodkowo
Krynica Morska
Gdańsk
Sierakowice
Żukowo
Kartuzy
Chmielno
Sobieszewo — Sztutowo
Somonino
Kolbudy
Pruszcz Gdański
Cedry Wielkie
Suleczyno
Stężyca
Przywidz
Succhy Dąb
Ostaszewo
Nowy Dwór Gdański
Trąbki Wielkie
Pszczółki
Nowy Staw
Lichnowy
Tczew
Stare Pole
Miłoradz
Malbork
Sztutowo
Pelplin
Morzeszczyn
Gniew

N W E S

10 0 10 km

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

- Drogi w sieci TEN-T
- Węzły na drogach A i S
- 501/GP/2 — Nr drogi/klasa drogi/liczba jezdni
- Autostrada
- Drogi ekspresowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Drogi gminne

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

- Linie kolejowe w sieci TEN-T
- 211/NE/1 — Nr linii/elektryfikacja linii/liczba torów
- Czynna
- Czynna towarowa
- Nieczynna
- Zawieszony ruch pasażersk
- Linia kolejowa wąskotorowa - Żuławska Kolej Dojazdowa
- Węzły przesiadkowe
- Przystanki kolejowe
- Przejścia graniczne

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO

- Port Lotniczy Rębiechowo (wg rejestru RLC)
- Lotnisko cywilne (wg rejestru RLC)
- Ladowisko samolotowe (wg rejestru ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe (wg rejestru ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe (sanitarne wg rejestru ULC)
- Wojskowy obiekt lotniskowy zarządzany przez MON
- Obszar lotniska
- Strefa nalotów

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU MORSKIEGO

- Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
- Regionalny port morski
- Terminal promowy
- Port lokalny
- Port rzeczny
- Przeprawa promowa
- Przystań morska
- Obszar portów morskich
- Podejścia i tory wodne

DROGI WODNE ŚRÓDLĄDOWE I ICH KLASY

- Klasa II
- Klasa III
- Klasa IVb

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granica Obszaru Metropolitalnego Gdańsk - Gdynia - Sopot

eea grants

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

ROZWÓJ MIAST

Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot

Strategia 2030

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

PBPR
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

UWARUNKOWANIA

ŚRODOWISKO, ZASOBY I ICH OCHRONA

Morze Bałtyckie
Zatoka Gdańska
Nadmorski Park Krajobrazowy
Trójmiejski Park Krajobrazowy
Kaszubski Park Krajobrazowy
Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana
Łeba
Władysławowo
Krokowa
Choczewo
Gniewino
Puck
Jastarnia
Hel
Wicko
Wejherowo
Reda
Rumia
Kosakowo
Łeczyce
Nowa Wieś Lęborska
Łęczno
Lębork
Gdynia
Szemud
Linia
Sopot
Gdańsk
Gelwice
Przodkowo
Krynica Morska
Sierakowice
Kartuzy
Żukowo
Stegna
Sztutowo
Cmolno
Somonino
Kolbudy
Cedry Wielkie
Pruszcz Gdański
Ostaszewo
Nowy Dwór Gdański
Suchy Dąb
Przywidz
Pszczółki
Trąbki Wielkie
Stężyca
Słupczyno
Nowy Staw
Lichnowy
Tczew
Stare Pole
Malbork
Miłoradz
Subkowy
Pelplin
Morzeszczyn
Gniew

N W E S

10 0 10 km

OCHRONA ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

OCHRONA PRZYRODY

Formy ochrony przyrody

- Parki narodowe
- Otuliny parków narodowych
- Rezerwaty przyrody
- Parki krajobrazowe
- Otuliny parków krajobrazowych
- Obszary chronionego krajobrazu
- Zespoły przyrodniczo - krajobrazowe
- Użytki ekologiczne
- Stanowiska dokumentacyjne

Obszary NATURA 2000

- Obszary specjalnej ochrony ptaków (PLB)
- Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty (PLH)

Przyrodnicze obszary o znaczeniu międzynarodowym

- Obszary na liście Światowych Rezerwatów Biosfery UNESCO
- Słowiński Park Narodowy - obszar na liście terenów chronionych Konwencją Ramsarską
- Obszary w Sieci Bałtyckich Obszarów Chronionych HELCOM

SIEĆ EKOLOGICZNA

Korytarze i płaty ekologiczne

- Płaty ekologiczne
- Korytarze ekologiczne
- Korytarz Południowobałtycki (ptasi)

OCHRONA GRUNTÓW ROLNYCH

- Obszary o przewadze gleb chronionych

OCHRONA WALORÓW UZDROWISKOWYCH

- Obszary ochrony uzdrowiskowej

OCHRONA BRZEGU MORSKIEGO

- Granica obszaru pasa technicznego
- Granica obszaru pasa ochronnego

ŚRODOWISKO KULTUROWE

- Obiekt wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO Zamek Krzyżacki w Malborku
- Ustanowione parki kulturowe
- Ustanowione pomniki historii
- układy urbanistyczne
- układy ruralistyczne
- Zamki i założenia zamkowe
- Założenia pałacowe i dworskie
- Zabytki morskie
- Pomnik Zagłady
- Skupiska zabudowy szachulcowej
- Domy podcieniowe

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Linie kolejowe
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

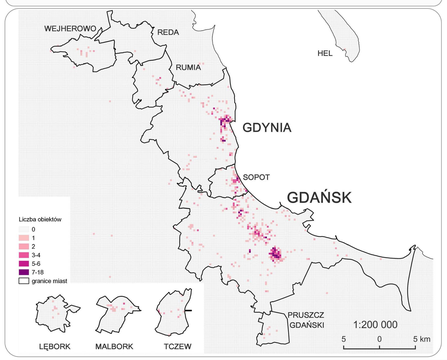
UWARUNKOWANIA
FUNKCJE METROPOLITALNE

PZPWP 2030 | PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

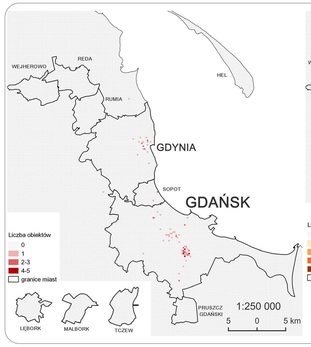
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT
KIERUNKI
SMART METROPOLIA - ZRÓWNOWAŻONE WYKORZYSTANIE POTENCJAŁÓW ROZWOJU FUNKCJI METROPOLITALNYCH

FUNKCJE METROPOLITALNE



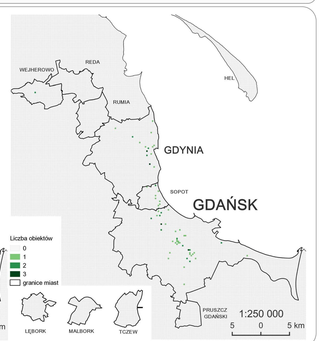
SFERA ZARZĄDZANIA

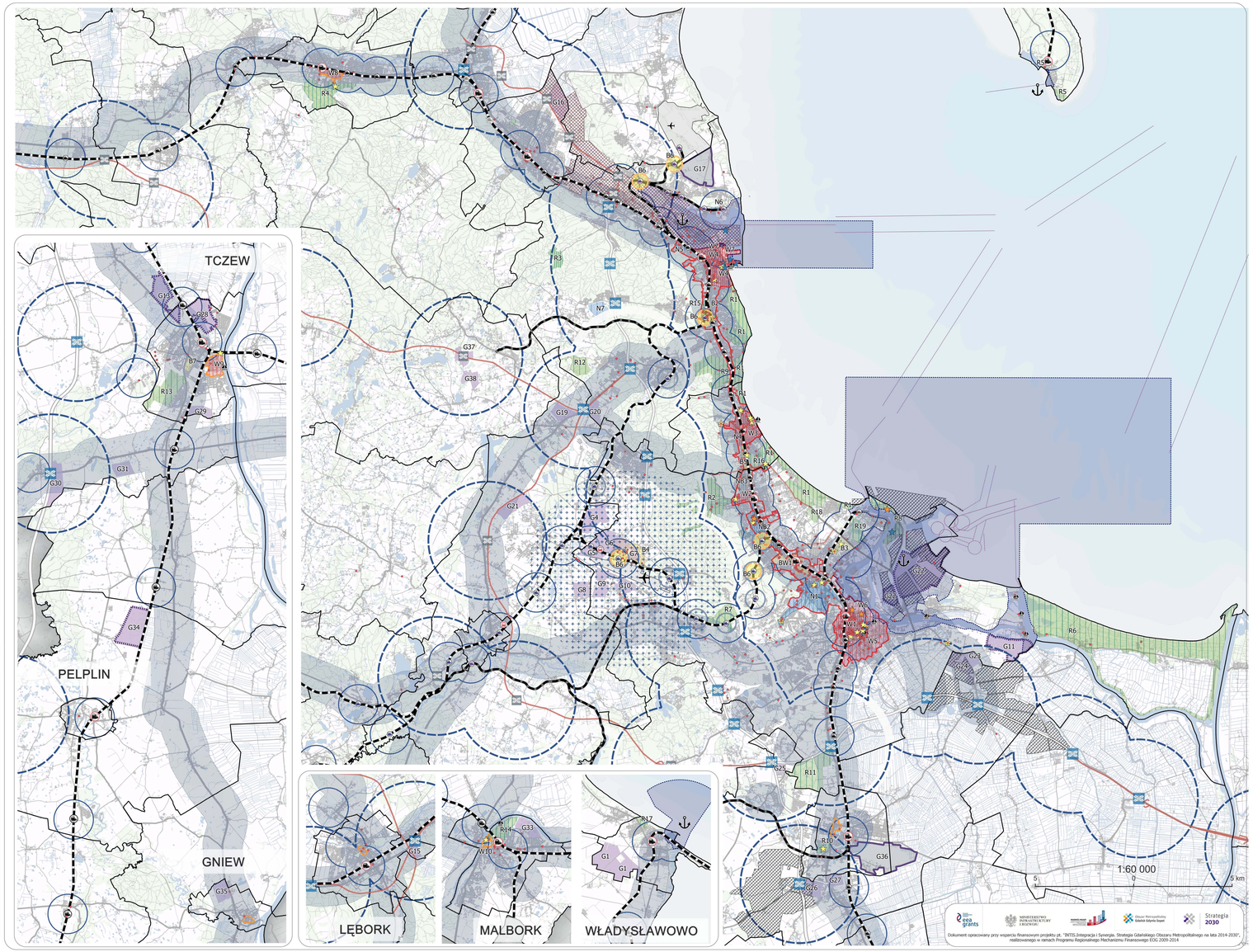


SFERA WYDARZEŃ, TWÓRCZOŚCI I CZASU WOLNEGO

SFERA DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ

SFERA BADAŃ I INNOWACJI





FUNKCJE METROPOLITALNE - ISTNIEJĄCY OBIEKT

- Kluczowy bazujący na tradycjach wolnościowych i solidarnościowych
- Kluczowy bazujący na tożsamości morskiej
- Kluczowy inny
- Budujący tożsamość morską lubi tradycje wolnościowe i solidarnościowe
- Pozostały

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA - WĘZŁY TRANSPORTOWE

- Port morski
- Port lotniczy
- Port lotniczy potencjalny
- Przystań jachtowa lub marina
- Dworzec dalekobieżny
- Węzeł przesiadkowy
- Istniejący przystanek SKM
- Istniejący okazjonalny przystanek SKM
- Projektowany przystanek SKM
- Istniejący przystanek PKM
- Projektowany przystanek PKM
- Metropolitalny dworzec autobusowy wraz z parkingiem P&R (potencjalna lokalizacja)
- Istniejący węzeł drogowy na A1, S6 i S7
- Projektowany węzeł drogowy na A1, S6 i S7
- Linia kolejowa istniejąca
- Linia kolejowa potencjalna
- droga planowana
- Teren lotniska
- Teren portu morskiego

POTENCJAŁY LOKALIZACYJNE ROZWOJU TERENÓW INWESTYCYJNYCH

- położenie w zasięgu łatwej dostępności kolejowej do istniejącego portu lotniczego - 500 m od przystanków PKM
- położenie w zasięgu 1 km od czynnych stacji i przystanków kolejowych
- położenie w zasięgu 3 km od istniejących i projektowanych węzłów: autostrady A1, dróg ekspresowych S6 i S7 oraz Obwodnicy Trójmiasta, Obwodnicy Metropolitalnej, OPAT, Obwodnicy Żukowa
- obszar w zasięgu dobrej dostępności do istniejącego portu lotniczego - czas dojazdu nie większy niż 15 min
- obszar w zasięgu najlepszej dostępności do istniejącego portu lotniczego
- położenie w zasięgu 1 km wzdłuż istniejących dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP

STREFY USŁUG CENTROTWÓRCZYCH

- Metropolitalne Pasmo Usługowe
- Strefa śródmiejskia miast poza rdzeniem metropolii

STRATEGICZNE OBSZARY ROZWOJU FUNKCJI METROPOLITALNYCH

Poziom ukształtowania struktur przestrzennych: Ukształtowane | Ukształtowane w niewielkim stopniu | Kształtujące się - wymagające interwencji

WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA (I W)

- W1 Gdańsk - północno-zachodnie Śródmieście
- W2 Gdańsk - Stare Oliwa z zespołem pocysterskim
- W3 Sopot - wielofunkcyjne centrum
- W4 Gdynia - Radiostacja Strefa Prestiżu Miejskiego
- W5 Gdynia - wielofunkcyjne Śródmieście Południowe
- W6 Gdańsk - Młode Miasto
- W7 Gdynia - Strefa Rozwojowa Centrum Miasta
- W8 Wejherowo - historyczne śródmieście
- W9 Tczew - Stare Miasto ze strefą Nadwiślańską
- W10 Malbork - Stare Miasto z Zespołem Zamkowym

USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU (II B)

- BW1 Gdańsk - strefa kreatywności we Wrzeszczu
- B2 Gdynia - Pomorski Park Naukowo-Technologiczny wraz z otoczeniem
- B3 Gdańsk - otoczenie Stadionu PBArenaSopot i Centrum Wystawienniczo-Kongresowego w Letnicy
- B4 Gdańsk - dzielnica biznesowa AirPort City przy Porcie Lotniczym w Rębiechowie
- B5 Sopot - ok. administracji i biznesu
- B6 Gdańsk/Gdynia - otoczenia węzłów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
- B7 Tczew - Nowe Centrum Tczewa

BADANIA, NAUKA I INNOWACJE (III N)

- N1 Gdańsk - Kampus Politechniki Gdańskiej i Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego
- NB2 Gdańsk - Bałtycki Kampus Uniwersytetu Gdańskiego i strefa usług biurowych
- NB3 Gdańsk - teren Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu wraz z otoczeniem
- N4 Sopot - Kampus Uniwersytetu Gdańskiego
- N5 Gdynia - Kampus Akademii Morskiej
- N6 Gdynia - Kampus Akademii Marynarki Wojennej
- N7 Gdynia - rezerwa pod kampus uniwersytecki w Chwarzno-Wiczlino

SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA (IV R)

- R1 Gdańsk/Sopot/Gdynia - Nadmorska przestrzeń przyrodniczo-rekreacyjna
- R2 Gdańsk - Zespół kulturowo-krajobrazowy Doliny Radości wraz z terenem ogrodu zoologicznego
- R3 Gdynia - Leśny ogród botaniczny Marszewo
- R4 Wejherowo - Park miejski i teren Kalwarii Wejherowskiej
- R5 Hel - teren parku wydmowego wraz ze Stacją Morską Uniwersytetu Gdańskiego i fokarium
- R6 Gdańsk - Wyspa Sobieszewska z rezerwatem Ptasie Raj
- R7 Gdańsk - Rekreacyjny Międzyodrze wraz z Wisłoką Stawu
- R8 Gdańsk - Rekreacyjny Westerplatte oraz zespół Twierdzy Wisłoujście
- R9 Gdynia - część zachodnia Kolibek
- R10 Pruszcz Gdański - tereny przy Fiłtorni
- R11 Gdańsk - rezerwa terenowa pod centrum sportowe w dw. Wojskiechu
- R12 Gdynia - Park Góry Donas w dzielnicy Dąbrowa
- R13 Tczew - teren byłego poligonu wojskowego
- R14 Malbork - rezerwa terenowa pod usługi sportowe i rekreacyjne
- R15 Gdynia - tereny obiektów sportowych w Redłowie
- R16 Gdańsk - rezerwa terenowa pod centrum sportowo-widowiskowej z parkiem Hestii
- R17 Władysławowo - teren COS w Cetniewie
- R18 Gdańsk - rezerwa terenowa pod centrum sportowe wrotkarskich Velodrom
- R19 Gdańsk - rezerwa terenowa pod funkcje rekreacyjne w Letnicy

TERENOCHRONNE FUNKCJE GOSPODARCZE (V G)

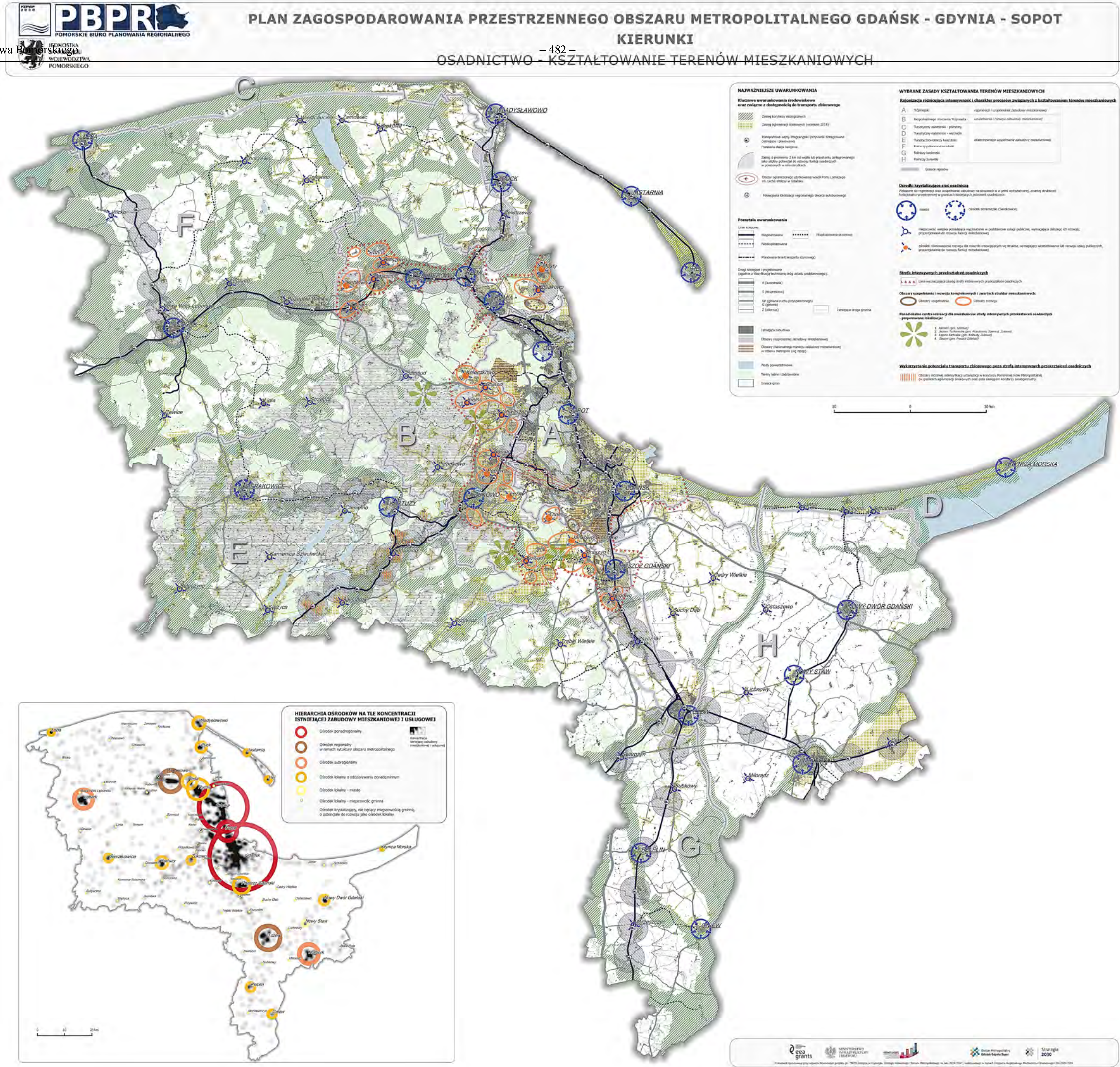
- G1 Władysławowo - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki)
- G2 Gdańsk - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Barniewicach
- G5/G6/G7 Gdańsk - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Rębiechowie "AirPort City"
- G8 Żukowo (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w obrębie Czaple
- G9/G10 Gdańsk - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Kokoszkach
- G11 Gdańsk - teren pod inwestycje przemysłu usługowego
- G13 Tczew (m i gm) - teren pod inwestycje przemysłu usługowego w Zajączkowie Tczewskim
- G15 Lębork - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w zasięgu SSSE
- G16 Rumia - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki)
- G17 Gdynia - rezerwa terenowa pod inwestycje terenochronne (wymagana zmiana stanu przestrzeni)
- G18 Pruszcz Gdański (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Straszynie
- G20 Gdynia - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Kładce Fazlu
- G21 Żukowo (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Baninie
- G22 Gdańsk - tereny pod inwestycje przemysłu usługowego (Pomorskie Centrum Logistyczne)
- G23/G24 Pruszcz Gdański (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Przejazdowie
- G25 Pruszcz Gdański (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Borkowie i Straszynie
- G26 Pruszcz Gdański (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Pusznicie
- G27 Pruszcz Gdański (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Cieplewie
- G28 Tczew - teren pod inwestycje przemysłu usługowego w obszarze PSSE
- G29 Tczew (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki)
- G30 Tczew (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Swarzynie
- G31 Tczew (gm) - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) w Gniszewie
- G33 Malbork - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki) częściowo w obszarze PSSE
- G34 Pelplin (gm) - teren pod inwestycje przemysłu usługowego w Rajkowych
- G35 Gniew - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki)
- G36 Pruszcz Gdański (m i gm) - rezerwa terenowa pod inwestycje terenochronne (wymagana zmiana stanu przestrzeni)
- G37/G38 Szemud - tereny pod inwestycje (w tym przemysł lekki)

- teren pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług
- teren pod inwestycje przemysłu usługowego
- (z zakresu przetwórstwa tworzyw sztucznych, gdzie znaczące oddziaływanie na środowisko i zakładów stwarzających ryzyko poważnej awarii przemysłowej)
- teren potencjalnej rezerwy pod funkcje terenochronne, wymagające zmiany stanu przestrzeni
- wielkopowierzchniowy kompleks rozwoju funkcji gospodarczych, produkcji, baz i składów / Dolina Logistyczna
- tor podejściowy, falochron i obrotnica istniejąca w Porcie Gdańsk
- tor podejściowy, falochron i obrotnica planowana w Porcie Morskim w Gdańsku

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "BMTS-Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

Obszary potencjalnego rozwoju usług biznesu wokół przystanków PKM

- Gdańsk Port Lotniczy
- Gdańsk Stocznia
- Gdańsk Niedźwiednik
- Gdynia Stadion
- Gdynia Obłuże
- Gdynia Pogórze


PBPR
POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT
KIERUNKI
OSADNICTWO - KSZTAŁTOWANIE TERENÓW MIESZKANIOWYCH
NAJWAŻNIEJSZE UWARUNKOWANIA
Kluczowe uwarunkowania środowiskowe oraz związane z dostępnością do transportu zbiorowego
Pozostałe uwarunkowania
WYBRANE ZASADY KSZTAŁTOWANIA TERENÓW MIESZKANIOWYCH
Rejonizacja różnicująca intensywność i charakter procesów związanych z kształtowaniem terenów mieszkaniowych
A Trójmiejski
B Bezpośredniego otoczenia Trójmiasta
C Turystyczny nadmorski - północny
D Turystyczny nadmorski - wschodni
E Turystyczno-rolniczy kaszubski
F Rolniczy północno-kaszubski
G Rolniczy kociewski
H Rolniczy żuławski
Ośrodki krystalizujące sieć osadniczą
Strefa intensywnych przekształceń osadniczych
Obszary uzupełniania i rozwoju kompleksowych i zwartych struktur mieszkaniowych:
Ponadlokalne centra rekreacji dla mieszkańców strefy intensywnych przekształceń osadniczych - proponowane lokalizacje:
Wykorzystanie potencjału transportu zbiorowego poza strefą intensywnych przekształceń osadniczych
WŁADYSŁAWOWO
PUCK
JASTARNIA
HEL
WEJHEROWO
RUMIA
REDA
GDYNIA
SOPOT
GDAŃSK
PRUSZCZ GDAŃSKI
KARTUZY
ŻUKOWO
SIERAKOWICE
ŁEBA
LĘBORK
KRYNICA MORSKA
NOWY DWÓR GDAŃSKI
NOWY STAW
TCZEW
MALBORK
PELPLIN
GNIEW
HIERARCHIA OŚRODKÓW NA TLE KONCENTRACJI ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ I USŁUGOWEJ
Ośrodek ponadregionalny
Ośrodek regionalny w ramach struktury obszaru metropolitalnego
Ośrodek subregionalny
Ośrodek lokalny o oddziaływaniu ponadgminnym
Ośrodek lokalny - miasto
Ośrodek lokalny - miejscowość gminna
Ośrodek krystalizujący, nie będący miejscowością gminną, o potencjale do rozwoju jako ośrodek lokalny
eea grants
Strategia 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - SOPOT - GDYNIA

KIERUNKI

ZINTEGROWANA INFRASTRUKTURA INTELIGENTNEGO TRANSPORTU

Morze Bałtyckie
Zatoka Gdańska
Zalew Wiślany
Łeba
Władysławowo
Puck
Jastarnia
Hel
Wejherowo
Reda
Rumia
Gdynia
Sopot
Gdańsk
Krynica Morska
Żukowo
Kartuzy
Pruszcz Gdański
Nowy Dwór Gdański
Tczew
Malbork
Nowy Staw
Pelplin
Gniew
Lębork
Nowa Wieś Lęborska
Łęczyce
Choczewo
Gniewino
Krokowa
Luzino
Szemud
Linia
Cewice
Przodkowo
Sierakowice
Somonino
Kolbudy
Chmielno
Sulęczyno
Stężyca
Przywidz
Trąbki Wielkie
Pszczółki
Cedry Wielkie
Suchy Dąb
Ostaszewo
Lichnowy
Miloradz
Subkowy
Stare Pole
Morzeszczyn
Kosakowo
Stegna
Wicko
J. Łebsko
J. Sarbsko
Kanał Młyński
Kanał Elbląski
Kanał Drzewny
Nowy Świat
Elbląg
Wisła
Tczew
Malbork
Pelplin
Gniew
Kartuzy
Kościerzyna
Gdańsk
Gdynia
Sopot
Wejherowo
Puck
Władysławowo
Lębork
Słupsk
Starogard Gdański
Tczew
Malbork
Pelplin
Gniew
Kościerzyna
Kartuzy
Gdańsk
Gdynia
Sopot
Wejherowo
Puck
Władysławowo
Lębork
Słupsk
Starogard Gdański

N W E S

10 0 10 km

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DROGOWEGO

Drogi o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Drogi w sieci TEN-T
- Inne drogi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Węzły na drogach klasy S i A

- Istniejące i planowane

Klasyfikacja techniczna dróg układu podstawowego

- A (autostrada)
- S (drogi ekspresowe)
- GP (drogi główne ruchu przyśpieszonego)
- G (drogi główne)
- Z (drogi zbiorcze)
- 6,E28/GP — Numer drogi, numer AGR/Klasa drogi

Planowane przebiegi dróg klasy GP, G i Z

- GP (drogi główne ruchu przyśpieszonego)
- G (drogi główne)
- Z (drogi zbiorcze)

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Linie o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Linie w sieci TEN-T
- Inne linie o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym

Klasyfikacja techniczna linii kolejowych

- Linie o prędkości 120 < V max ≤ 200
- Linie o prędkości 90 < V max ≤ 120
- Linie o prędkości V max < 90
- 211/NE/1 — Numer linii/elektryfikacja/liczba torów
- Planowane przebiegi linii kolejowych

WĘZŁY INTEGRACYJNE I TERMINALE

- Węzeł krajowy
- Węzeł regionalny
- Węzeł metropolitalny
- Węzeł lokalny
- Przystanki kolejowe zintegrowane
- IC — Terminal intermodalny

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU LOTNICZEGO

- Port lotniczy Rębiechowo (RLC)
- Port lotniczy
- Lądowisko samolotowe (ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe (ULC)
- Lądowisko śmigłowcowe/sanitarne (ULC)

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU WODNEGO

Porty o szczególnym znaczeniu dla dostępności województwa

- Port morski w sieci TEN-T - o podstawowym znaczeniu dla gospodarki wodnej
- Regionalny port morski
- port lokalny
- port rzeczny
- przeprawa
- przystań morska
- Podejścia i tory wodne

Drogi wodne śródlądowe i ich klasy

- II
- III
- IVb

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy
- Granice gmin
- Granice województw

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

PZPWP 2030

PBPR POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

KIERUNKI

BEZPIECZEŃSTWO ENERGETYCZNE I ŹRÓDŁA ODNAWIALNE

Kier.: platformy wydobywcze (Petrobaltic, Baltic Beta)

Lubiatowo - Kopalino

Żarnowiec

Władysławowo

Krokowa

Łeba

Choczewo

Gniewino

Puck

Jastarnia

Hel

Wicko

DUNOWO

Łęczyce

Wejherowo

Reda

Rumia

Kosakowo

Luzino

Nowa Wieś Lęborska

Lębork

Gdynia

Szemud

Linia

Cewice

Sopot

Zatoka Gdańska

Przodkowo

Gdańsk

Krynica Morska

Zalew Wiślany

Sierakowice

Żukowo

Kartuzy

Chmielno

Stegna

Sztutowo

Somonino

Kolbudy

Pruszcz Gdański

Cedry Wielkie

Sulęczyno

Stężyca

Przywidz

Ostaszewo

Nowy Dwór Gdański

Sucha Dąb

ŻYDOWO

Trąbki Wielkie

Pszczółki

OLSZTYN MĄTKI

Nowy Staw

Lichnowy

Tczew

Malbork

Stare Pole

Miłoradz

Subkowy

GRUDZIĄDZ WĘGROWO

Pelplin

Morzeszczyn

Gniew

JASINIEC

N W E S

10 0 10 km

ISTNIEJĄCE ŹRÓDŁA ENERGII

- Elektrociepłownie > 100 MWt
- Elektrociepłownie 1-100 MWt
- Ciepłownie > 10 MWt
- Elektrownia szczytowo-pompowa
- Elektrownie wodne
- Elektrownie fotowoltaiczne
- Turbiny wiatrowe
- Biogazownie wysypiskowe
- Biogazownie rolnicze
- Miasta objęte scentralizowanym systemem zaopatrzenia w ciepło

POTENCJALNE REJONY LOKALIZACJI NOWYCH ŹRÓDEŁ ENERGII

- Elektrownia jądrowa
- Instalacja termicznego przekształcania odpadów
- Elektrownia węglowa
- Obszar przyłączy lądowych
- Obszar wyznaczony w mpzp pod lokalizację turbin wiatrowych

ELEMENTY SYSTEMU ELEKTROENERGETYCZNEGO ISTNIEJĄCE I PLANOWANE

- Istniejące linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia NN (od 220 do 400 kV i więcej)
- Planowane linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia NN (400 kV)
- A - C Kierunkowy przebieg korytarzy elektroenergetycznych związany z potencjalnym wyprowadzeniem mocy z planowanej elektrowni jądrowej
- Istniejące linie elektroenergetyczne najwyższego napięcia NN (220kV) planowane do likwidacji
- Istniejące linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia WN (110 kV)
- Planowane linie elektroenergetyczne wysokiego napięcia WN (110 kV)
- Istniejące stacje transformatorowo-rozdzielcze
- a Warianty lokalizacj stacji transformatorowo-rozdzielczej dedykowanej elektrowni jądrowej
- Planowane stacje transformatorowo-rozdzielcze
- Istniejące główne punkty zasilające (GPZ)
- Planowane główne punkty zasilające

ELEMENTY SYSTEMU ZAOPATRZENIA W GAZ I PALIWA PŁYNNE ISTNIEJĄCE I PLANOWANE

- Istniejące gazociągi wysokiego ciśnienia
- Planowane gazociągi wysokiego ciśnienia
- Planowane gazociągi wysokiego ciśnienia w przypadku uruchomienia eksploatacji gazu z łupków
- Istniejące węzły gazowe
- Istniejące stacje pomiarowo-redukcyjne
- Planowane stacje pomiarowo-redukcyjne
- Istniejące stacje regazyfikacji
- Istniejące rurociągi paliw płynnych
- Istniejący rurociąg węglowodorów ze złóż na Bałtyku
- Planowane rurociągi paliw płynnych
- Podziemne Magazyny Gazu Kosakowo (inwestycja w realizacji)
- Struktury solne o potencjalnych możliwościach lokalizacji podziemnych magazynów gazu ziemnego, paliw płynnych, wodoru lub sprężonego powietrza
- Rafineria
- Naftoport
- Istniejące bazy paliwowe
- Kopalnia gazu i ropy naftowej

POZOSTAŁE OZNACZENIA

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Linie kolejowe
- Granice gmin
- Granice Obszariu Metropolitalnego
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014

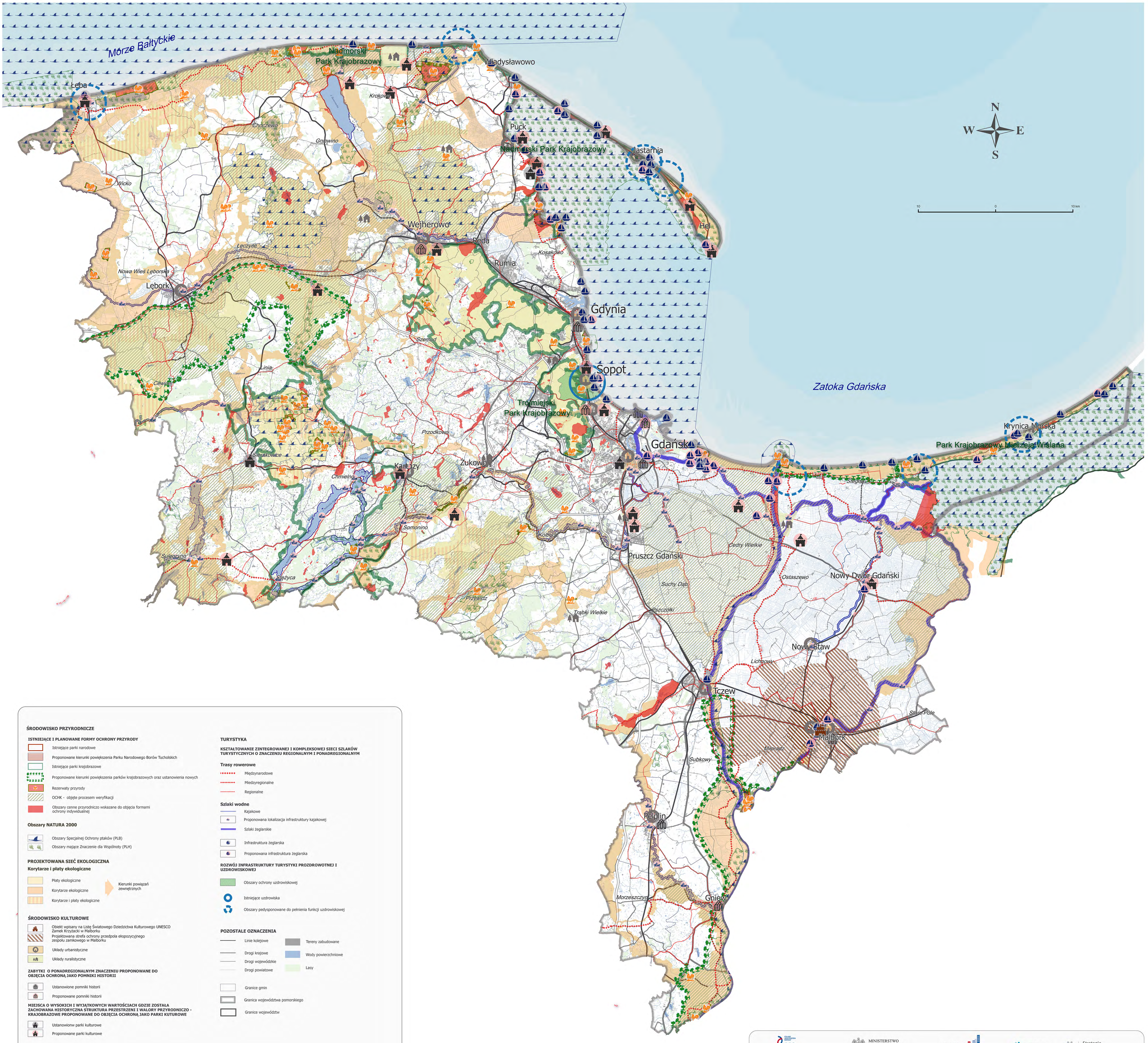
JEDNOSTKA SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

POMORSKIE BIURO PLANOWANIA REGIONALNEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO GDAŃSK - GDYNIA - SOPOT

KIERUNKI

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE, KULTUROWE I TURYSTYKA



ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE

ISTNIEJĄCE I PLANOWANE FORMY OCHRONY PRZYRODY

- Istniejące parki narodowe
- Proponowane kierunki powiększenia Parku Narodowego Borów Tucholskich
- Istniejące parki krajobrazowe
- Proponowane kierunki powiększenia parków krajobrazowych oraz ustanowienia nowych
- Rezerwaty przyrody
- OCHK - objęte procesem weryfikacji
- Obszary cenne przyrodniczo wskazane do objęcia formami ochrony indywidualnej

Obszary NATURA 2000

- Obszary Specjalnej Ochrony ptaków (PLB)
- Obszary mające Znaczenie dla Wspólnoty (PLH)

PROJEKTOWANA SIEĆ EKOLOGICZNA

Korytarze i płaty ekologiczne

- Płaty ekologiczne
- Korytarze ekologiczne
- Korytarze i płaty ekologiczne
- Kierunki powiązań zewnętrznych

ŚRODOWISKO KULTUROWE

- Obiekt wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO Zamek Krzyżacki w Malborku
- Projektowana strefa ochrony przedpola ekspozycyjnego zespołu zamkowego w Malborku
- Układy urbanistyczne
- Układy ruralistyczne

ZABYTKI O PONADREGIONALNYM ZNACZENIU PROPONOWANE DO OBJĘCIA OCHRONĄ JAKO POMNIKI HISTORII

- Ustanowione pomniki historii
- Proponowane pomniki historii

MIEJSCA O WYSOKICH I WYJĄTKOWYCH WARTOŚCIACH GDZIE ZOSTAŁA ZACHOWANA HISTORYCZNA STRUKTURA PRZESTRZENI I WALORY PRZYRODNICZO - KRAJOBRAZOWE PROPONOWANE DO OBJĘCIA OCHRONĄ JAKO PARKI KUTUROWE

- Ustanowionw parki kulturowe
- Proponowane parki kulturowe

TURYSTYKA

KSZTAŁTOWANIE ZINTEGROWANEJ I KOMPLEKSOWEJ SIECI SZLAKÓW TURYSTYCZNYCH O ZNACZENIU REGIONALNYM I PONADREGIONALNYM

Trasy rowerowe

- Międzynarodowe
- Miedzyregionalne
- Regionalne

Szlaki wodne

- Kajakowe
- Proponowana lokalizacja infrastruktury kajakowej
- Szlaki żeglarskie
- Infrastruktura żeglarska
- Proponowana infrastruktura żeglarska

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TURYSTYKI PROZDROWOTNEJ I UZDROWISKOWEJ

- Obszary ochrony uzdrowiskowej
- Istniejące uzdrowiska
- Obszary pedysponowane do pełnienia funkcji uzdrowiskowej

POZOSTALE OZNACZENIA

- Linie kolejowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Granice gmin
- Granica województwa pomorskiego
- Granice województw
- Tereny zabudowane
- Wody powierzchniowe
- Lasy

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Dokument opracowany przy wsparciu finansowym projektu pt. "INTIS.Integracja i Synergia. Strategia Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na lata 2014-2030", realizowanego w ramach Programu Regionalnego Mechanizmu Finansowego EOG 2009-2014