



DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 16 grudnia 2009 r.

Nr 172

TREŚĆ:

Poz:

UCHWAŁA SEJMIKU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

3361 — Nr 1004/XXXIX/09 z dnia 26 października 2009 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego..... 13029

3361

**UCHWAŁA Nr 1004/XXXIX/09
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
z dnia 26 października 2009 r.**

w sprawie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego

Na podstawie art. 18 pkt 3 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1590, z późn. zm.¹), art. 42 ust 1 i 2, ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80 poz. 717 z późn. zm.²), w związku z Uchwałą Nr 374/XXV/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 19 lipca 2004 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego, uwzględniając ustalenia Strategii rozwoju województwa pomorskiego oraz ustalenia Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju;

Sejmik Województwa Pomorskiego uchwala, co następuje:

§ 1

W uchwale Nr 639/XLVI/02 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 30 września 2002 r. w sprawie uchwalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego wprowadza się następujące zmiany:

1. treść § 1 otrzymuje brzmienie:

„Uchwała się plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego stanowiący tekst jednolity planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, będący załącznikiem do niniejszej uchwały, na który składają się:

- 1) część tekstowa – 1 tom,
- 2) część graficzna – 63 rysunki”.

2. treść załącznika do uchwały Nr 639/XLVI/02 zmienia się odpowiednio do treści załącznika do niniejszej uchwały.

3. treść § 3 otrzymuje brzmienie:

„Sejmik powierza Zarządowi Województwa Pomorskiego koordynowanie prac nad wdrażaniem i popularyzacją Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. W tym celu Zarząd:

- 1) udostępni go w formie publikacji książkowej oraz na stronie internetowej województwa pomorskiego,
- 2) opracuje skrót Planu w pięciu wersjach językowych (angielskim, niemieckim, rosyjskim, polskim i kaszubskim) jako materiał promocyjno-marketingowy i umieści go w publikacji książkowej,
- 3) spopularyzuje treści dokumentu w innych wydawnictwach w charakterze edukacyjnym i promocyjnym,
- 4) przeprowadzi seminaria dla gmin i powiatów oraz służb planistycznych,
- 5) będzie organizował doroczne konkursy na „Najlepszą Przestrzeń Publiczną Województwa Pomorskiego”,
- 6) będzie prowadził monitoring jego realizacji w celu tworzenia Raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego”.

§ 2

Marszałkowi Województwa Pomorskiego powierza się przekazanie uchwały wraz z dokumentacją prac planistycznych Wojewodzie Pomorskiemu w celu oceny zgodności z przepisami prawnymi oraz ogłoszenia w wojewódzkim dzienniku urzędowym.

§ 3

W uchwale Nr 639/XLVI/02 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 30 września 2002 r. uchyla się § 2 i § 4

§ 4

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Pomorskiego.

§ 5

Uchwała wchodzi w życie 14 dni od dnia jej ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

*Przewodniczący Sejmiku
Województwa Pomorskiego
Brunon Synak*

- 1 tj. Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1590, z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1206, Nr 167, poz. 1759, z 2006 r. Nr 126, poz. 875, Nr 227, poz. 1658, z 2007 r. Nr 173, poz. 1218, z 2008 r. Nr 180, poz. 1111, Nr 216, poz. 1370, Nr 223, poz. 1458.
- 2 Dz. U. z 2004, Nr 6 poz. 41, z 2004 Nr 141 poz. 1492, z 2005, Nr 113 poz. 954, z 2005, Nr 130 poz. 1087, z 2005, Nr 45 poz. 319, z 2006, Nr 225 poz. 1635, z 2007 r., Nr 127 poz. 880, z 2008, Nr 199 poz. 1227, z 2008, Nr 201 poz. 1237, z 2008, Nr 220 poz. 1413.

Załącznik
do uchwały nr 1004/XXXIX/09
Sejmiku Województwa Pomorskiego
z dnia 26 października 2009 r.

**PLAN
ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**

SPIS TREŚCI

Spis tablic
Spis wykresów
Spis ilustracji
Spis rysunków
Objaśnienie skrótów stosowanych w PZPWP

WPROWADZENIE

- I. Podstawy prawne, cel i zakres treści planu
 - I.1. Podstawy i uwarunkowania prawne opracowania planu
 - I.2. Cel, zakres treści planu
- II. Zasięg, charakter i rola Planu
 - II.1. Zasięg terytorialny planu
 - II.2. Charakter opracowania
 - II.3. Funkcje planu
 - II.4. Związki planu z innymi dokumentami planistycznymi, strategicznymi i programowymi
- III. Przebieg procedury przygotowania Planu

**UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
CZĘŚĆ A – WOJEWÓDZTWO**

1. Położenie i cechy przestrzeni
2. Kluczowy problem rozwoju przestrzennego
3. Uwarunkowania zewnętrzne zagospodarowania przestrzennego
 - 3.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego
 - 3.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennej

- 3.2.1. Główne kierunki polityki przestrzennej kraju w odniesieniu do województwa
 - 3.3. Międzywojewódzkie uwarunkowania rozwoju przestrzennego
 - 3.3.1. Problemy wymagające rozwiązania wspólnie z województwami sąsiednimi
 4. Uwarunkowania wewnętrzne zagospodarowania przestrzennego
 - 4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna
 - 4.1.1. Układy węzłowe
 - 4.1.2. Układy węzłowo-pasmowe
 - 4.1.3. Układy strefowe
 - 4.2. Środowisko przyrodniczo-kulturowe i krajobraz
 - 4.2.1. Struktura środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu
 - 4.2.2. Prawne formy ochrony zasobów i wartości przyrodniczo-kulturowych
 - 4.2.3. Zagrożenia i procesy kształtujące środowisko przyrodnicze, dziedzictwo kulturowe oraz krajobraz
 - 4.3. Sieć osadnicza
 - 4.3.1. Charakterystyczne cechy sieci osadniczej
 - 4.3.2. Przekształcenia sieci osadniczej
 - 4.3.3. Struktura sieci osadniczej
 - 4.4. Uwarunkowania demograficzne i społeczne
 - 4.4.1. Stan, procesy i prognozy demograficzne
 - 4.4.2. Stan zdrowotny
 - 4.4.3. Wykształcenie
 - 4.4.4. Rynek pracy
 - 4.4.5. Pomoc społeczna
 - 4.5. Infrastruktura społeczna – rozmieszczenie i dostępność
 - 4.6. Sfera gospodarcza
 - 4.6.1. Predyspozycje środowiska dla prowadzenia działalności gospodarczej
 - 4.6.2. Warunki rozwoju elektroenergetyki
 - 4.6.3. Czynniki społeczne rozwoju gospodarczego
 - 4.6.4. Predyspozycje i zagospodarowanie dla turystyki
 - 4.6.5. Instytucjonalne czynniki rozwoju gospodarki
 - 4.6.6. Inne funkcje gospodarcze
 - 4.7. Infrastruktura transportowa
 - 4.7.1. Stan istniejącej infrastruktury transportowej
 - 4.7.2. Uwarunkowania wynikające z potrzeb rozwoju
 - 4.8. Systemy infrastruktury technicznej
 - 4.8.1. Gospodarka wodno-ściekowa
 - 4.8.2. Gospodarka energetyczna
 - 4.8.3. Gospodarka odpadami
 - 4.8.4. Telekomunikacja i teleinformatyka
 - 4.9. Infrastruktura bezpieczeństwa i obrony
 - 4.9.1. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne
 5. Bariery rozwoju i konflikty przestrzenne
 - 5.1. Bariery ograniczające rozwój społeczno – gospodarczy
 - 5.2. Konflikty przestrzenne
 6. Obszary problemowe
 - 6.1. Typy sytuacji problemowych
 - 6.2. Rozmieszczenie i charakterystyka obszarów problemowych
- CZĘŚĆ B - AGLOMERACJA TRÓJMIASTA JAKO SZCZEGÓŁOWY OBSZAR PROBLEMOWY**
7. Położenie i zasięg aglomeracji Trójmiasta
 - 7.1. Kształtowanie się aglomeracji Trójmiasta
 - 7.2. Zasięg obszaru aglomeracji Trójmiasta
 8. Obszar aglomeracji Trójmiasta na tle kraju
 9. Uwarunkowania wewnętrzne zagospodarowania przestrzennego
 - 9.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna aglomeracji Trójmiasta
 - 9.1.1. Układy pasmowo-węzłowe

- 9.1.2. Układy strefowe
- 9.1.3. Najważniejsze procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną
- 9.2. Środowisko przyrodniczo-kulturowe i krajobraz aglomeracji
- 9.2.1. Struktura środowiska przyrodniczo-kulturowego i zasoby krajobrazu
- 9.2.2. Prawne formy ochrony środowiska przyrodniczo-kulturowego
- 9.2.3. Stan i zagrożenia środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu
- 9.2.4. Obszary konfliktowe środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu
- 9.3. Aglomeracyjny system osadniczy
- 9.3.1. Funkcje i struktura przestrzenna sieci osadniczej
- 9.3.2. Procesy suburbanizacji w obszarze aglomeracji
- 9.4. Uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych
- 9.4.1. Przestrzeń publiczna dla rozwoju funkcji metropolitalnych
- 9.4.2. Identyfikacja funkcji metropolitalnych
- 9.4.3. Struktura przestrzenna funkcji metropolitalnych
- 9.4.4. Predyspozycje i bariery rozwoju funkcji metropolitalnych
- 9.4.5. Szanse i zagrożenia rozwoju funkcji metropolitalnych
- 9.5. System transportowy obszaru aglomeracji
- 9.5.1. Uwarunkowania zewnętrzne
- 9.5.2. Stan istniejącej infrastruktury transportowej
- 9.5.3. Polityka transportowa samorządów w obszarze centralnym aglomeracji
- 9.6. Wybrane systemy infrastruktury technicznej aglomeracji
- 9.6.1. Ochrona przed powodzią
- 9.6.2. Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych i roztopowych

CELE I ZASADY

- 10. Cele i zasady zagospodarowania przestrzennego
- 10.1. Cele zagospodarowania przestrzennego województwa
- 10.2. Podstawowe zasady gospodarowania przestrzenią województwa
- 11. Kształtowanie struktury funkcjonalno-przestrzennej
- 11.1. Strategiczne dylematy kształtowania przestrzeni województwa
- 11.2. Modele struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa
- 11.3. Model równoważenia struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa
- 11.3.1. Model umiarkowanej policentrycznej koncentracji województwa
- 11.3.2. Model policentryczno-pasmowy aglomeracji Trójmiasta
- 11.4. Procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną
- 11.5. Rozwiązania zawarte w PZPWP odnoszące się do polityki przestrzennej wyrażonej w KPPZK

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO CZĘŚĆ A – WOJEWÓDZTWO

- 12. Kierunki zagospodarowania przestrzennego
- 12.1. System obszarów chronionych
- 12.1.1. System ochrony środowiska przyrodniczego
- 12.1.2. System ochrony środowiska kulturowego
- 12.1.3. System ochrony walorów krajobrazu
- 12.1.4. Ochrona zasobów środowiska
- 12.2. System osadniczy
- 12.2.1. Hierarchia ośrodków i obszary obsługi
- 12.2.2. Kształtowanie systemu osadniczego województwa

- 12.2.3. Kształtowanie lokalnych elementów systemu osadniczego
- 12.3. Infrastruktura społeczna
- 12.4. Kształtowanie warunków przestrzennych rozwoju gospodarczego
- 12.4.1. Rozwój gospodarki turystycznej
- 12.4.2. Lokalizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych
- 12.5. Infrastruktura transportowa
- 12.6. Systemy infrastruktury technicznej
- 12.6.1. Gospodarka wodno-ściekowa
- 12.6.2. Gospodarka energetyczna
- 12.6.3. Gospodarka odpadami
- 12.6.4. Infrastruktura telekomunikacji i teleinformatyki
- 12.7. Rozwój infrastruktury systemów bezpieczeństwa i obronności
- 13. Polityka przestrzenna na obszarach problemowych
- CZĘŚĆ B - AGLOMERACJA TRÓJMIASTA JAKO SZCZEGÓLNY OBSZAR PROBLEMOWY**
- 14. Kierunki zagospodarowania przestrzennego
- 14.1. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu
- 14.1.1. Kształtowanie struktury przestrzennej środowiska przyrodniczego i kulturowego
- 14.1.2. Ochrona i gospodarowanie zasobami przyrodniczo-kulturowymi
- 14.1.3. Ochrona i kształtowanie zasobów krajobrazowych
- 14.2. System osadniczy
- 14.2.1. Kształtowanie struktury sieci osadniczej
- 14.2.2. Kształtowanie lokalnych elementów struktury
- 14.3. Kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych
- 14.3.1. Obszary strategiczne rozwoju funkcji metropolitalnych
- 14.3.2. Programy rozwoju funkcji metropolitalnych
- 14.4. Rozwój systemu transportowego aglomeracji
- 14.5. Rozwój wybranych systemów infrastruktury technicznej aglomeracji

NARZĘDZIA REALIZACJI PLANU

- 15. Rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym
- 15.1. Zadania umieszczone w Centralnym Rejestrze Zadań Rządowych
- 15.2. Inne programy rządowe
- 15.3. Programy Samorządu Województwa Pomorskiego
- 15.4. Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego 2007-2013
- 16. Inne narzędzia wdrażania ustaleń planu
- 16.1. Rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i działań administracji rządowej
- 16.2. Szczególne obszary interwencji polityki regionalnej
- 16.3. Rekomendacje do działań na polu polityki przestrzennej
- 17. Monitoring zmian w zagospodarowaniu przestrzennym

ANEKSY I SPISY

- 1. Słownik
- 2. Najważniejsze przepisy prawa wymagające uwzględnienia w planowaniu zagospodarowania przestrzennego
- 3. Bibliografia

SPIS TABLIC:

- Tablica 1 Prognoza demograficzna dla województwa pomorskiego na lata 2005–2030
- Tablica 2 Użytki rolne w województwie pomorskim wg klas bonitacyjnych gleb w 2000 r.

Tablica 3	Warunki lokalizacji nowych źródeł energii w województwie pomorskim
Tablica 4	Roczna praca przewozowa dla poszczególnych rodzajów dróg w województwie pomorskim
Tablica 5	Stan techniczny dróg w województwie pomorskim
Tablica 6	Częstotliwość kursowania pociągów na wybranych liniach regionalnych województwa pomorskiego 1990–2006
Tablica 7	Podział śródlądowych dróg wodnych w województwie pomorskim na klasy techniczne
Tablica 8	Średniodobowe potoki podróźnych w przewozach kolejowych w województwie pomorskim na głównych kierunkach w latach 2004–2015
Tablica 9	Poziom motoryzacji w powiatach obszaru aglomeracji Trójmiasta w roku 2005
Tablica 10	Szacunkowa liczba ludności miast województwa pomorskiego (powyżej 10 tys. w roku 2006) w roku 2030
Tablica 11	Wybrane wskaźniki celów gospodarki energetycznej w województwie pomorskim
Tablica 12	Zadania rządowe umieszczone w Centralnym Rejestrze Zadań Rządowych
Tablica 13	Zadania rządowe Programu NSIP nie ujęte w Centralnym Rejestrze Zadań Rządowych
Tablica 14	Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (lipiec 2009)
Tablica 15	Lista projektów indywidualnych z listy rezerwowej dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (lipiec 2009)
Tablica 16	Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (lipiec 2009)
Tablica 17	Lista projektów indywidualnych z listy rezerwowej dla Programu Operacyjnego Innowacyjna Gospodarka (lipiec 2009)
Tablica 18	Inwestycje zawarte w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych
Tablica 19	Inwestycje zawarte w Programie Ochrony Brzegów Morskich
Tablica 20	Inwestycje zawarte w Programie budowy dróg krajowych na lata 2007–2013
Tablica 21	Inwestycje zawarte w Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030
Tablica 22	Inwestycje zawarte w Programie Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć Euro 2012
Tablica 23	Inwestycje zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013
Tablica 24	Inwestycje rezerwowe zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013
Tablica 25	Inwestycje zawarte w Programie Małej Retencji Województwa Pomorskiego do roku 2015
Tablica 26	Inwestycje zawarte w Programie udraźniania rzek województwa pomorskiego
Tablica 27	Inwestycje zawarte w Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2010
Tablica 28	Inwestycje zawarte w Program Rozwoju dróg wodnych Deltą Wisły i Zalewu Wiślanego
Tablica 29	Inwestycje indykatywne zawarte w Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego 2007–2013
Tablica 30	Wskaźniki monitoringu realizacji Planu zagospodarowania województwa pomorskiego

Tablica 31	Wskaźniki monitoringu realizacji Planu zagospodarowania województwa pomorskiego – obszar problemowy aglomeracji Trójmiasta
------------	--

SPIS WYKRESÓW:

Wykres 1.	Relacje Planu zagospodarowania przestrzennego województwa do innych dokumentów planistycznych i strategicznych
Wykres 2.	Zmiany liczby ludności miast (powyżej 10 tys. mieszk. w roku 2005) województwa pomorskiego w latach 1950–2005
Wykres 3.	Rozwój demograficzny ludności województwa pomorskiego w latach 1995–2007
Wykres 4.	Przyrost naturalny w podregionach NTS-3 województwa pomorskiego w latach 1995–2007
Wykres 5.	Saldo migracji w podregionach NTS-3 województwa pomorskiego w latach 1995–2007
Wykres 6.	Struktura wieku i płci ludności województwa pomorskiego w roku 2007
Wykres 7.	Struktura wieku ludności województwa pomorskiego według powiatów w roku 2007
Wykres 8.	Prognoza demograficzna ludności 2003–2030 województwa pomorskiego według grup wiekowych ze względu na szczebel edukacji
Wykres 9.	Prognoza demograficzna ludności 2003–2030 województwa pomorskiego według grup wiekowych ze względu na rynek pracy i wiek emerytalny
Wykres 10.	Struktura wiekowa ludności w roku 2005 i 2030 województwa pomorskiego według Prognozy demograficznej GUS 2003–2030
Wykres 11.	Zachorowalność i chorobowość na choroby układu krążenia w województwie pomorskim w latach 2001–2006
Wykres 12.	Zachorowalność i chorobowość na choroby nowotworowe w województwie pomorskim w latach 2001–2006
Wykres 13.	Struktura i zmiany poziomu wykształcenia ludności w latach 1988–2002
Wykres 14.	Struktura wykształcenia ludności wg w powiatach województwa pomorskiego w 2002
Wykres 15.	Bezrobocie w województwie pomorskim w latach 1999 – III 2009
Wykres 16.	Liczba łóżek w szpitalach na 10 tys. ludności w powiatach województwa pomorskiego w 2007 roku
Wykres 17.	Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w powiatach województwa pomorskiego w 2007 roku
Wykres 18.	Lesistość w powiatach w województwie pomorskim w 2007 r.
Wykres 19.	Struktura agrarna gospodarstw rolnych ogółem w województwie pomorskim
Wykres 20.	Udział wybranych roślin uprawnych w strukturze zasiewów w powiatach województwa pomorskiego w 2002 r.
Wykres 21.	Podmioty gospodarki narodowej REGON na 1000 mieszkańców w roku 2007 w województwie pomorskim
Wykres 22.	Struktura zużycia paliw w województwie pomorskim (stan na 2005)
Wykres 23.	Struktura zapotrzebowania na ciepło w województwie pomorskim (stan na 2005)
Wykres 24.	Liczba studentów w ogółem oraz na 1000 mieszkańców w największych miastach Polski w roku akademickim 2007/2008
Wykres 25.	Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu regularnym oraz czarterowym w polskich portach

- lotniczych w latach 2004–2008
- Wykres 26. Koncepcja układu priorytetów Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020
- Wykres 27. Powiązanie celów strategicznych rozwoju województwa z celami głównymi zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego
- Wykres 28. Przełożenie celów głównych polityki przestrzennej województwa na cele operacyjne zagospodarowania przestrzennego obszaru problemowego aglomeracji Trójmiasta
- Wykres 29. Zasadnicze elementy różnicujące modele struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa
- Wykres 30. Działania kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa pomorskiego
- Wykres 31. Model zintegrowanej i zrównoważonej gospodarki energetycznej
- Wykres 32. Schemat relacji systemu monitoringu województwa pomorskiego

SPIS ILUSTRACJI:

- il. 1. Międzynarodowe formy uznania dla obiektów ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego.....
- il. 2. Wieloprzestrzenne formy ochrony przyrody – parki narodowe, parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu
- il. 3. Ustanowione i projektowane obszary NATURA 2000
- il. 4. Udział powierzchni obszarów chronionych w powierzchni administracyjnej powiatów (bez obszarów NATURA 2000)
- il. 5. Prognoza demograficzna dla województwa pomorskiego a) 2010, b) 2020, Prognoza demograficzna dla województwa pomorskiego c) 2030
- il. 6. Warunki nauczania w: a) szkołach podstawowych w roku szkolnym 2007/2008
Warunki nauczania w: b) gimnazjach, c) szkołach średnich w roku szkolnym 2007/2008
- il. 7. Klasyfikacja funkcjonalna sieci drogowej w województwie pomorskim – stan 31.XII.2008
- il. 8. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej w województwie pomorskim – stan 31.XII.2008
- il. 9. Sieć kolejowa w województwie pomorskim – stan 31.XII.2008
- il. 10. Czas dostępności transportem kolejowym do Gdańska i Gdyni w roku 2008
- il. 11. Intensywność połączeń autobusowych w województwie pomorskim w roku 2008
- il. 12. Kartogram natężeń ruchu drogowego dla województwa pomorskiego w roku 2030
- il. 13. Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią i istniejące wały przeciwpowodziowe
- il. 14. Dostęp do wodociągów w gminach województwa pomorskiego (stan na 2006 r.)
- il. 15. Ludność korzystająca z kanalizacji sanitarnej w gminach województwa pomorskiego (stan na 2006 r.)
- il. 16. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w gminach województwa pomorskiego (stan na 2006 r.)
- il. 17. Aglomeracje ściekowe w województwie pomorskim (stan na XII. 2008)
- il. 18. Zdelimitowany obszar aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego
- il. 19. Gęstość zaludnienia na 1 km² w Polsce według powiatów w 2006 r.
- il. 20. Dynamika zmian liczby ludności w Polsce według powiatów w latach 1995–2006
- il. 21. Produkt Krajowy Brutto i jego dynamika według podregionów w roku 2005
- il. 22. Wieloprzestrzenne formy ochrony przyrody w obszarze aglomeracji Trójmiasta
- il. 23. Strategie rozwoju jednostek osadniczych
- il. 24. Istniejący układ drogowy centrum aglomeracji Trójmiasta
- il. 25. Modele struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa
- il. 26. Korytarze transportowe w województwie pomorskim
- il. 27. Układ dróg samochodowych szczególnie ważnych dla obsługi województwa pomorskiego
- il. 28. Klasyfikacja techniczna dróg wojewódzkich
- il. 29. Układ linii kolejowych szczególnie ważnych dla przewozów regionalnych w województwie pomorskim
- il. 30. Krajowe i regionalnie węzły integracyjne w województwie pomorskim
- il. 31. Zalecane i niekorzystne wzorce rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych
- il. 32. Rozmieszczenie infrastruktury transportowej w pasmach koncentracji osadnictwa aglomeracji
- il. 33. Planowany układ drogowy w centrum aglomeracji Trójmiasta
- il. 34. Sieć tras rowerowych w obszarze aglomeracji Trójmiasta

SPIS RYSUNKÓW:

UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

CZĘŚĆ A – WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

- Rys. 1 Podział administracyjny – struktura terytorialna zarządzania przestrzenią
- Rys. 2 Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego
- Rys. 3 Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
- Rys. 4 Ogólna charakterystyka województwa – istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna
- Rys. 5 Ukształtowanie terenu i podział fizyczno-geograficzny
- Rys. 6 Prawne formy ochrony środowiska przyrodniczego
- Rys. 7 Obiekty cenne kulturowo i typy krajobrazu kulturowego
- Rys. 8 Zagrożenia środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu
- Rys. 9 Stan i zagrożenia zasobów wody oraz zagrożenia osuwiskami
- Rys. 10 Wielkość jednostek osadniczych, dynamika zmian oraz gęstość zaludnienia gmin
- Rys. 11 Struktura przestrzenna i funkcjonalna sieci osadniczej
- Rys. 12 Przyrost naturalny i saldo migracji w latach 1995–2007
- Rys. 13 Rozmieszczenie uczelni wyższych i placówek naukowo-badawczych
- Rys. 14 Rozmieszczenie placówek leczenia zamkniętego na tle liczby łóżek na 1000 mieszkańców
- Rys. 15 Rozmieszczenie placówek kultury i sportu oraz uczestnictwo w kulturze
- Rys. 16 Predyspozycje do rozwoju produkcji
- Rys. 17 Zasoby naturalne
- Rys. 18 Zasoby bioenergetyczne
- Rys. 19 Podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców i instytucje otoczenia i wspierania gospodarki
- Rys. 20 Turystyka
- Rys. 21 Infrastruktura transportu drogowego i dostęp-

- ność do Trójmiasta i ośrodków subregionalnych
- Rys. 22. Infrastruktura transportu kolejowego, wodnego i lotniczego
- Rys. 23. Gospodarka wodno-ściekowa
- Rys. 24. Bezpieczeństwo, ochrona przeciwpowodziowa
- Rys. 25. System zaopatrzenia w gaz i paliwa płynne
- Rys. 26. System zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepło
- Rys. 27. Ograniczenia możliwości lokalizacji elektrowni wiatrowych
- Rys. 28. Gospodarka odpadami
- Rys. 29. Zasięg i granice terenów zamkniętych
- Rys. 30. Obszary problemowe

CZĘŚĆ B – AGLOMERACJA TRÓJMIASTA JAKO SZCZEGÓLNY OBSZAR PROBLEMOWY

- Rys. 31. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru aglomeracji
- Rys. 32. Prawne formy ochrony środowiska przyrodniczego
- Rys. 33. Obiekty cenne kulturowo i typy krajobrazu kulturowego
- Rys. 34. Struktura przestrzenna sieci osadniczej oraz procesy jej przekształceń
- Rys. 35. Przestrzenie publiczne i struktura przestrzenna funkcji metropolitalnych centrum aglomeracji
- Rys. 36. System transportowy aglomeracji
- Rys. 37. Ochrona przed powodzią i gospodarka wodami opadowymi i roztopowymi

CELE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

- Rys. 38. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej – równoważenie rozwoju
- Rys. 39. Model policentryczno-pasmowy obszaru aglomeracji

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO CZĘŚĆ A – WOJEWÓDZTWO POMORSKIE

- Rys. 40. Koncepcja prawnych form ochrony przyrody
- Rys. 41. Koncepcja systemu powiązań ekologicznych
- Rys. 42. Ochrona i kształtowanie dziedzictwa kulturowego
- Rys. 43. Ochrona krajobrazu
- Rys. 44. Ochrona zasobów środowiska
- Rys. 45. Hierarchia ośrodków, obszar aglomeracji i funkcjonalne obszary miejskie
- Rys. 46. Kształtowanie struktury przestrzennej infrastruktury społecznej
- Rys. 47. Stabilizacja i kierunki rozwoju gospodarczego
- Rys. 48. Turystyka
- Rys. 49. Struktura przestrzenna tras rowerowych
- Rys. 50. Infrastruktura transportu
- Rys. 51. Ochrona przed powodzią, gospodarka wodno-ściekowa
- Rys. 52. System zaopatrzenia w gaz i paliwa płynne
- Rys. 53. System zaopatrzenia w energię elektryczną
- Rys. 54. Gospodarka odpadami

CZĘŚĆ B – AGLOMERACJA TRÓJMIASTA JAKO SZCZEGÓLNY OBSZAR PROBLEMOWY

- Rys. 55. Koncepcja prawnych form ochrony przyrody aglomeracji
- Rys. 56. Koncepcja systemu korytarzy i płatów ekologicznych aglomeracji
- Rys. 57. Ochrona i kształtowanie środowiska kulturowego i krajobrazu
- Rys. 58. Hierarchia sieci osadniczej, kierunki przekształceń struktury obszaru aglomeracji

- Rys. 59. Rozwój funkcji metropolitalnych
- Rys. 60. Infrastruktura dostępności transportowej i poprawiająca funkcjonowanie aglomeracji Trójmiasta
- Rys. 61. Węzły przesiadkowe transportu publicznego aglomeracji

NARZĘDZIA REALIZACJI PLANU

- Rys. 62. Zadania rządowe umieszczone w CRZR oraz projekty indywidualne w sektorowych programach operacyjnych 2007–2013
- Rys. 63. Zadania umieszczone w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013

Objaśnienie skrótów stosowanych w PZPWP

- | akronim | oznaczenie |
|-----------------|---|
| ANR | Agencja Nieruchomości Rolnych |
| ATUE | Agenda Terytorialna Unii Europejskiej |
| AGTC | umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących |
| AGC | umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych |
| B+R | badania i rozwój |
| BSPA | Baltic Sea Protected Areas |
| BSSC | Baltic Sea Subregional Co-Operation – sieć współpracy regionów państw Morza Bałtyckiego |
| Biotopes CORINE | – europejski program koordynacji informacji o środowisku, realizowany w Polsce od połowy lat 90., część programu obejmująca identyfikację, inwentaryzację i opis miejsc, których ochrona jest szczególnie istotna dla zachowania dziedzictwa przyrodniczego Europy |
| CMK | Centralna Magistrała Kolejowa |
| CPU | Centralne Pasma Usługowe |
| DK | droga krajowa |
| DW | droga wojewódzka |
| DP | droga powiatowa |
| ECONET | – koncepcja europejskiej sieci ekologicznej, opracowana w ramach europejskiego programu Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody (IUCN) – w Polsce wyznaczono zintegrowany przestrzennie system obszarów węzłowych i korytarzy ekologicznych o wysokich walorach przyrodniczych, wskazanych do ochrony |
| EFRR | – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ang. ERDF – European Regional Development Fund) |
| ESPON | – European Spatial Planning Observation Network – Europejska Sieć Obserwatoriów Planowania Przestrzennego |
| FUAs | – Functional Urban Areas – miejskie obszary funkcjonalne |
| GPZ | – główny punkt zasilania |
| GZWP | – główny zbiornik wód podziemnych |
| KPOŚK | – Krajowy Program Oczyszczania Ścieków Komunalnych |
| KPZK | – Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – krajowy dokument planistyczny, określający uwarunkowania, cele i kierunki zrównoważonego rozwoju kraju oraz działania niezbędne do jego osiągnięcia. Za przygotowanie tego dokumentu odpowiada Ministerstwo Rozwoju Regionalnego |
| KPPZK | – Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – aktualnie obowiązujący krajowy dokument planistyczny, opracowany przez nieistniejące już Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, opublikowany w 2001 r. (Monitor Polski, nr 26, poz. 432) |
| KPZL | – Krajowy Program Zwiększania Lesistości |

LKP – Leśne Kompleksy Promocyjne
MaB – Man and Biosphere – Międzynarodowy Program „Człowiek i Biosfera”, zapoczątkowany przez UNESCO w 1971 r. Celem programu jest kreowanie zrównoważonych relacji między ludźmi i biosferą, zaś metodą realizacji tego zamierzenia jest tworzenie międzynarodowej Sieci Rezerwatów Biosfery
MEGAs – Metropolitan European Growth Areas – europejskie metropolitalne ośrodki wzrostu
MŚP – małe i średnie przedsiębiorstwa
NATURA
2000 – tworzony w Europie (w Polsce w fazie projektowania) europejski system obszarów chronionych – oparty na wyznaczonych ostojach i siedliskach o wysokich walorach przyrodniczych wskazanych do ochrony
NSIP – The NATO Security Investment Programme – Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa
NSRO – Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia – dokument strategiczny, przygotowywany przez każdy kraj członkowski UE, określający priorytety i obszary wykorzystania środków unijnych i krajowych w latach 2007–2013 oraz system wdrażania funduszy strukturalnych: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności w ramach Nowej Perspektywy Finansowej 2007–2013
NUTS – Nomenclature of Units for Territorial Statistics – standard geokodowania, rozwinięty w Unii Europejskiej na potrzeby identyfikowania statystycznych jednostek terytorialnych
NMF – Norweski Mechanizm Finansowy – instrument finansowy (obok Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności), źródło bezzwrotnej pomocy zagranicznej.
Norwegia w zamian za możliwość korzystania ze swobód Jednolitego Rynku, zobowiązała się utworzyć Mechanizm w celu stworzenia warunków do udzielenia pomocy finansowej mniej zamożnym członkom UE, posiadającym najniższy poziom PKB. Podobnie funkcjonuje Mechanizm Finansowy EOG stworzony przez Islandię i Lichtenstein
NSP – Narodowy Spis Powszechny
OChK – Obszary Chronionego Krajobrazu
OOU – obszar ograniczonego użytkowania
OSOP – Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków, wyznaczone na podstawie tzw. Dyrektywy Ptasiej
OPAT – Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta
PERN – Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych
PIOŚ – Państwowa Inspekcja Ochrony Środowiska
PKB – Produkt Krajowy Brutto
PSSE – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna
PTTK – Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze
PO „IG” – Program Operacyjny „Innowacyjna Gospodarka”
PO „IS” – Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”
PZTO – Plan Zintegrowanego Transportu Miejskiego
RAMSAR
List – Konwencja ramsarska (Ramsar Convention on Wetlands) – potoczna nazwa układu międzynarodowego dotyczącego ochrony przyrody na obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życia ptactwa wodnego

RISM – Road Infrastructure Safety Management – zarządzanie bezpieczeństwem infrastruktury drogowej
REGON – Rejestr Gospodarki Narodowej
RLM – Równoważna Liczba Mieszkańców – oznacza ładunek substancji organicznych biologicznie rozkładalnych, wyrażony jako wskaźnik pięciodobowego biochemicznego zapotrzebowania na tlen w ilości 60 g tlenu na dobę
RPO WP – Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego
RDLP – Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych
RZGW – Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej
SIP – System Informacji Przestrzennej
SIT – System Informacji o Terenie
SAPPHIRE
ARC – Strategy and Action Programme for Developing a South-Baltic Arc Region – koncepcja planowania przestrzennego na rzecz procesu integracji regionów południowej części regionu bałtyckiego
SOOS – specjalne obszary ochrony siedlisk, wyznaczone na podstawie tzw. Dyrektywy Habitatowej
SUTP – Sustainable Urban Transport Plan – zrównoważony rozwój transportu miejskiego
SSSE – Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna
TEN-T – Trans European Network-Transport
UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization – Organizacja Narodów Zjednoczonych do Spraw Oświaty, Nauki i Kultury
UR – użytki rolne
VASAB 2010 – Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010 – Wizje i strategie wokół Bałtyku
WIOŚ – Wojewódzka Inspekcja Ochrony Środowiska
WKOP – Wojewódzka Komisja Ochrony Przyrody
WSSE – Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna
WOH – wielkopowierzchniowe obiekty handlowe
ZKPZK – Zaktualizowana Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – krajowy dokument planistyczny, nieobowiązujący – efekt prac nad przygotowaniem Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju
ZPH-U – Zachodnie Pasma Handlowo-Uslugowe
ZZO – zakład zagospodarowania odpadów
ZZOP – Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi

I. PODSTAWY PRAWNE, CEL I ZAKRES TREŚCI PLANU

I.1. Podstawy i uwarunkowania prawne opracowania planu

W dniu 19 lipca 2004 r. Sejmik Województwa Pomorskiego podjął uchwałę nr 374/XXV/04 w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (PZPWP) oraz sporządzenia Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego, zobowiązując Marszałka Województwa do przygotowania projektu planu.

Podstawą prawną opracowania Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego jest:

- ustawa z dnia 5 marca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1590, z późn. zm.);
- ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717, z późn. zm.).

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego sporządzono w dostosowaniu do przepisów powszechnie obowiązującego prawa, przy uwzględnieniu przepisów prawa miejscowego, w szczególności

– odnoszących się do kształtowania strategicznych elementów przestrzeni województwa. Wykaz najważniejszych przepisów prawa, wymagających uwzględnienia przy planowaniu zagospodarowania przestrzennego województwa, zamieszczono w części końcowej – aneks nr 1.

W przygotowaniu projektu Planu wykorzystano:

- Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego¹ (2009);
- Opracowanie ekofizjograficzne do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego² (2006).

Prognozę oddziaływania na środowisko Projektu Planu, sporządzono zgodnie z przepisami 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).

I.2. Cel, zakres treści planu

Regionalna wspólnota samorządowa jest podmiotem gospodarowania w wydzielonej części przestrzeni państwa i w określonym stopniu odpowiada za kształtowanie jej warunków rozwoju. Samorząd województwa wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności ustawą o samorządzie województwa, w zakresie:

- określenia i realizowania strategii rozwoju województwa³, uwzględniającej m.in. kształtowanie i utrzymanie ładu przestrzennego, przy czym na prowadzoną przez samorząd województwa politykę rozwoju województwa składają się m.in.: racjonalne korzystanie z zasobów przyrody oraz kształtowanie środowiska naturalnego, zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju, tworzenie warunków rozwoju gospodarczego, utrzymanie i rozbudowa infrastruktury społecznej i technicznej o znaczeniu wojewódzkim, promocja walorów i możliwości rozwojowych województwa;
- zagospodarowania przestrzennego, ochrony środowiska, gospodarki wodnej, w tym ochrony przeciwpowodziowej, transportu zbiorowego i dróg publicznych⁴.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego uwzględnia zapisy strategii Rozwoju województwa i jest z nią spójny⁵. Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym precyzuje zadania samorządu województwa w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Stanowi ona m.in., że:

- Kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie, w tym uchwalanie planu zagospodarowania przestrzennego województwa, należy do zadań samorządu województwa (art. 3, ust. 3).
 - Wójt, burmistrz albo prezydent miasta sporządza studium (...), uwzględniając zasady określone w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art. 9, ust. 2).
 - W studium określa się w szczególności obszary, na których rozmieszczone będą inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, zgodnie z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art. 10, ust. 2, pkt 7).
- Rozdział 3. tej ustawy, zatytułowany Planowanie przestrzenne w województwie, mówi m.in.:
- Organy samorządu województwa sporządzają plan zagospodarowania przestrzennego województwa,

prowadzą analizy i studia oraz opracowują koncepcje i programy odnoszące się do obszarów i problemów zagospodarowania przestrzennego odpowiednio do potrzeb i celów podejmowanych w tym zakresie prac (art. 38).

- Sejmik województwa podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art. 39, ust. 1).
 - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa uchwała sejmik województwa (art. 42, ust. 1).
 - W planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia strategii rozwoju województwa oraz określa się w szczególności (art. 39, ust. 3):
 - 1) podstawowe elementy sieci osadniczej województwa i ich powiązań komunikacyjnych oraz infrastrukturalnych, 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;
 - 3) rozmieszczenie inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym;
 - 4) obszary problemowe wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne;
 - 5) obszary wsparcia⁶;
 - 6) obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi;
 - 7) granice terenów zamkniętych i ich stref ochronnych;
 - 8) obszary występowania udokumentowanych złóż kopalin.
 - W planie zagospodarowania przestrzennego województwa uwzględnia się ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, o której mowa w art. 47 ust. 1 pkt 1, oraz programy o których mowa w art. 48, ust. 1. (art. 39, ust. 4).
 - W planie zagospodarowania przestrzennego województwa umieszcza się te inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym (...), które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością (art. 39, ust. 5).
 - Dla obszaru metropolitalnego uchwała się plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego jako część planu zagospodarowania przestrzennego województwa (art. 39, ust. 6).
 - Ustalenia planu zagospodarowania przestrzennego województwa wprowadza się do planu miejscowego po uprzednim uzgodnieniu terminu realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i warunków wprowadzenia ich do planu miejscowego (art. 44, ust. 1).
 - Plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlega okresowej ocenie. Zarząd województwa, co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku, dokonuje przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym, opracowuje raport o jego stanie w zakresie określonym w art. 39 ust. 3 oraz sporządza ocenę realizacji inwestycji, o których mowa w art. 39 ust. 5, podlegającą zaopiniowaniu przez wojewódzką komisję urbanistyczno-architektoniczną. Wyniki tego przeglądu oraz raport jest przedstawiany sejmikowi województwa (art. 45).
- Szereg wymogów odnoszących się bezpośrednio do planu zagospodarowania przestrzennego województwa

zawartych jest także w innych przepisach prawa, m.in.: dotyczących ochrony wartości przestrzeni (przyrody, zabytków, krajobrazu), gospodarowania zasobami przestrzeni i środowiska (w tym: wodami, lasami, zasobami surowców) nieruchomościami (w tym gruntami rolnymi i leśnymi), kształtowania przestrzeni (zabudowy i zagospodarowania), a także w umowach międzynarodowych i przepisach prawa miejscowego.

Wobec braku określenia przez ministra właściwego ds. budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej, w drodze rozporządzenia, wymaganego zakresu projektu planu zagospodarowania przestrzennego województwa w części tekstowej i graficznej – sporządzono projekt planu bazując na doświadczeniach powstałych przy sporządzeniu i uchwaleniu dokumentu w roku 2002⁷.

Zgodnie ze stanowiskiem Rządowego Centrum Legislacji, obowiązującym dokumentem planowania przestrzennego na szczeblu krajowym jest Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju⁸. W dokumencie tym brak jest ustaleń, dotyczących wskazania obszarów metropolitalnych. W związku z tym – do czasu wejścia w życie nowej Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju – brak jest podstaw do sporządzenia i uchwalenia planu obszaru metropolitalnego jako części planu zagospodarowania przestrzennego województwa w rozumieniu art. 39 ust. 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jednocześnie w obowiązującym stanie prawnym możliwie jest, zgodnie z art. 39 ust. 3 pkt 4 ww. ustawy, określenie w planie zagospodarowania przestrzennego województwa obszarów problemowych wraz z zasadami ich zagospodarowania. W związku z tym stanowi to alternatywę uwzględnienia zagadnień rozwoju i zagospodarowania przestrzennego aglomeracji miejskich wraz z otaczającymi je terenami w sporządzanym przez samorząd województwa planie zagospodarowania przestrzennego.

Główną intencją określenia szczegółowo (w stosunku do pozostałych obszarów problemowych) zasad zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji Trójmiasta, jako potencjalnego obszaru metropolitalnego, jest wzmacnianie konkurencyjności aglomeracji jako szczególnego ogniwa struktury przestrzennej kraju i województwa.

Do podstawowych zadań uszczegółowienia zapisów dla obszaru problemowego aglomeracji Trójmiasta należą:

- konkretyzacja celów oraz zasad i kierunków zagospodarowania przestrzennego, określonych w Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020 oraz w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, odnoszących się do aglomeracji Trójmiasta jako kształtującego się obszaru metropolitalnego;
- określenie zakresu integracji strategicznych i planistycznych opracowań województwa i gmin na tym obszarze;
- uzyskanie narzędzia do wdrażania polityki przestrzennej samorządu województwa (w tym uzgadnianie studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego, terminu realizacji inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym i warunków wprowadzenia ich do planu miejscowego, wyrażanie opinii, składanie wniosków oraz udostępnianie informacji gminom przy sporządzaniu projektów studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego lub

projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego);

- uzyskanie narzędzia do programowania rozwoju (formułowanie wniosków do regionalnych programów operacyjnych, służących skuteczniejszemu pozyskiwaniu funduszy strukturalnych i skoordynowania realizacji – oferty inwestycyjne, promocja);
- stworzenie listy priorytetów inwestycyjnych w kontekście nowych możliwości finansowych oraz tworzenie optymalnych warunków przestrzennych do ich realizacji.

Treść podstawową uszczegółowienia zapisów PZPWP dla obszaru problemowego aglomeracji Trójmiasta tworzą przede wszystkim zagadnienia dotyczące specyfiki i problemów charakterystycznych dla obszaru potencjalnej metropolii, warunkujących jego rozwój i oddziaływanie na procesy rozwojowe w całym regionie. Za najważniejsze uznano zagadnienia⁹:

- funkcji metropolitalnych, w tym m.in.:
 - określenia strategicznej wizji i zasad rozwoju funkcji metropolitalnych,
 - kształtowania przestrzeni publicznych, biznesowych, rekreacyjnych i turystycznych o znaczeniu ponadlokalnym,
 - rozwoju innowacji, unowocześnienia gospodarki oraz wzmocnienia jej konkurencyjności;
- systemu transportowego, w tym m.in.:
 - dostępności do portów od strony lądu i rozbudowy ich potencjału,
 - sprawności funkcjonowania transportu wewnątrz aglomeracji oraz jej powiązań zewnętrznych,
 - integracji elementów publicznego transportu pasażerskiego w metropolii (kolej, SKM, tramwaje, trolejbusy, autobusy miejskie, PKS i prywatne, taksówki, żegluga przybrzeżna, lotnisko),
 - bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego uciążliwości,
 - strategicznych elementów infrastruktury transportowej (węzły integracyjne, obwodnice, drogi wyjazdowe, miejsca obsługi podróżnych);
- systemu osadniczego, w tym m.in.:
 - struktury funkcjonalno-przestrzennej sieci osadniczej,
 - rewitalizacji istniejących osiedli i innych zespołów zabudowy (np. poprzemysłowych, powojenskich),
 - opanowania procesów suburbanizacji (bezludnego rozlewania się zabudowy na tereny rolne i cenne);
- struktury przyrodniczo-kulturowej, w tym m.in.:
 - zintegrowanej ochrony wartości przyrodniczo-kulturowych,
 - kształtowania przestrzeni publicznych znaczących dla wizerunku i tożsamości metropolii,
 - efektywnego wykorzystania zasobów i wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu;
- elementy infrastruktury technicznej o charakterze ponadlokalnym, w tym m.in.:
 - integracji systemów infrastruktury technicznej,
 - bezpieczeństwa i sprawności funkcjonowania systemów infrastruktury technicznej.

Określenie strategicznych celów, kierunków rozwoju oraz zasad gospodarowania przestrzenią obszaru aglomeracji pozwoliło stworzyć ramy integracji działań planistycznych i strategicznych, służących kształtowaniu metropolii.

II. ZASIĘG, CHARAKTER I ROLA PLANU

II.1. Zasięg terytorialny planu

1. W analizach uwarunkowań wzięto pod uwagę w niezbędnym zakresie, stosownie do specyfiki rozpatrywanych zagadnień, obszary sąsiednie i funkcjonalnie związane z województwem, położone poza jego granicami administracyjnymi.
2. Plan uwzględni powiązania elementów zagospodarowania przestrzennego województwa z zagospodarowaniem przestrzennym istniejącym i planowanym przez jednostki samorządu terytorialnego sąsiadujące z województwem oraz powiązania z przestrzenią krajową i europejską, szczególnie w Regionie Bałtyckim.
3. Zasięg przestrzenny analiz przeprowadzonych w części Uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji Trójmiasta obejmuje obszar trzech powiatów grodzkich: Gdańska, Gdyni i Sopotu, sąsiadujących z nimi powiatów ziemskich: gdańskiego, kartuskiego, nowodworskiego, puckiego i wejherowskiego oraz czterech gmin: miasto Tczew, gmina Tczew, miasto Lębork i gmina Nowa Wieś Lęborska, położonych w powiatach tczewskim i lęborskim – nie graniczących bezpośrednio z Trójmiastem.
4. Plan obejmuje swoimi zapisami kierunkowymi, w tym ustaleniami, obszar województwa w granicach określonych ustawą z 24 lipca 1998 r. o wprowadzeniu zasadniczego trójstopniowego podziału terytorialnego państwa (Dz. U. nr 96, poz. 603, z późn. zm).
5. W części dotyczącej obszaru aglomeracji Trójmiasta, zapisy kierunków zagospodarowania przestrzennego, w tym ustaleń obejmują wyłącznie zdelimitowany obszar aglomeracji (patrz 7.2.). Składa się on z 12 gmin miejskich: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Tczew, Wejherowo, Rumia, Reda, Pruszcz Gdański, Puck, Hel, Jastarnia, Władysławowo; 2 gmin miejsko-wiejskich: Kartuzy i Żukowo oraz 16 gmin wiejskich: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie i Wejherowo. Obejmuje łącznie 30 podstawowych jednostek samorządu terytorialnego.

II.2. Charakter opracowania

Planowanie przestrzenne charakteryzuje:

- ciągłość – przestrzeń podlega ciągłym zmianom, musi być stale monitorowana, a wyniki monitoringu uwzględniane sukcesywnie w planowaniu i programowaniu działań;
- kompleksowość – obejmuje wszystkie fazy cyklu planowania przestrzennego i polega na współzależności decyzji przestrzennych od uwarunkowań społecznych, gospodarczych i środowiskowych;
- długookresowość – działania związane ze zmianą w zagospodarowaniu przestrzennym wymagają długiego czasu, w związku z tym skutki nie są natychmiastowe.

W związku z powyższym, z punktu widzenia:

- rozwoju województwa:
 - plan jest elementem regionalnego planowania strategicznego – stanowi on podstawowe narzędzie równoważenia różnych sfer rozwoju województwa w przestrzeni, a jednocześnie służy konkretyzacji przestrzennej celów sformułowanych w strategii rozwoju województwa pomorskiego i określa uwarunkowania przestrzenne do sformułowanych

programów rozwoju i programów operacyjnych województwa;

- kryterium przestrzeni:
 - plan jest elementem systemu planowania przestrzennego – pełniąc rolę ogniwa łączącego planowanie krajowe i ponadkrajowe z planowaniem miejscowym, pozwala formułować propozycje do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, planów zagospodarowania przestrzennego obszarów morskich oraz województw sąsiednich; na podstawie planu możliwe jest formułowanie regionalnych wniosków do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz ich oceny z punktu widzenia regionalnego;
- kryterium czasu:
 - plan ma charakter długookresowy – uwzględnia przebieg procesów przestrzennych z perspektywy życia jednego pokolenia, formułuje propozycje rozwiązań realizowanych w okresie około 25 lat;
- merytorycznego:
 - plan ma charakter planu struktury – diagnozuje podstawowe różnicowania przestrzennych uwarunkowań rozwoju, określa elementy składowe układu przestrzennego województwa i ich wzajemne relacje (wartości i funkcje środowiska przyrodniczego i kulturowego, osadnictwa i infrastruktury społecznej i technicznej, określające kształt i funkcjonowanie zagospodarowania przestrzennego województwa) oraz wskazuje pożądaną ich strukturę;
 - ma charakter planu działania – formułuje cele gospodarowania przestrzenią województwa, zasady jej kształtowania oraz określa kierunki polityki przestrzennej i proponuje narzędzia ich realizacji; daje podstawę dla formułowania tej polityki w dokumentach programowych i operacyjnych;
 - nie jest planem użytkowania terenu – nie stanowi wystarczającej podstawy do określenia lokalizacji inwestycji.
- prawnego:
 - plan nie jest aktem prawa miejscowego – nie narusza uprawnień gmin w zakresie miejscowego planowania zagospodarowania przestrzennego, nie stanowi podstawy prawnej do wydawania decyzji administracyjnych;
 - jest aktem kierownictwa wewnętrznego – wiąże organy i jednostki organizacyjne samorządu województwa oraz inne organy, które go uzgodniły w zakresie dokonanych uzgodnień; oddziałuje bezpośrednio na dokumenty miejscowego planowania przestrzennego przez ustalenia.

II.3. Funkcje planu

1. Informacyjno-edukacyjno-poznawcza – służy wzbogacaniu wiedzy poszczególnych jednostek i wspólnot o przestrzeni województwa.
2. Koordynacji i zarządzania – uwzględnia wzajemne relacje podmiotów w procesie decyzyjnym (role, kompetencje i współdziałanie), koordynuje rozwiązania podejmowane w planowaniu miejscowym i stanowi merytoryczną płaszczyznę odniesienia dla podejmowanych decyzji przestrzennych na szczeblu planowania regionalnego i krajowego.
3. Promocyjno-marketingowa – umiejscawia wartości przestrzeni w grze rynkowej, zakreślając pole dla inicjatyw i przedsiębiorczości kapitału prywatnego i publicznego.
4. Stanowiąca – wynika z roli dokumentu w zakresie

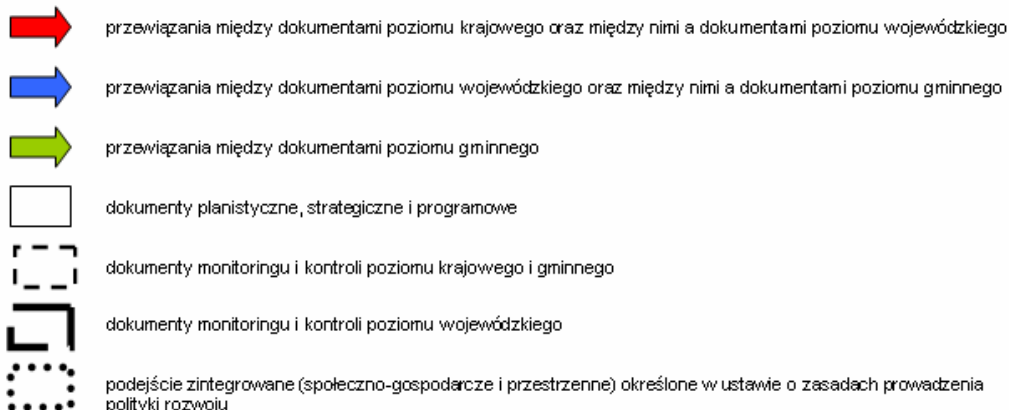
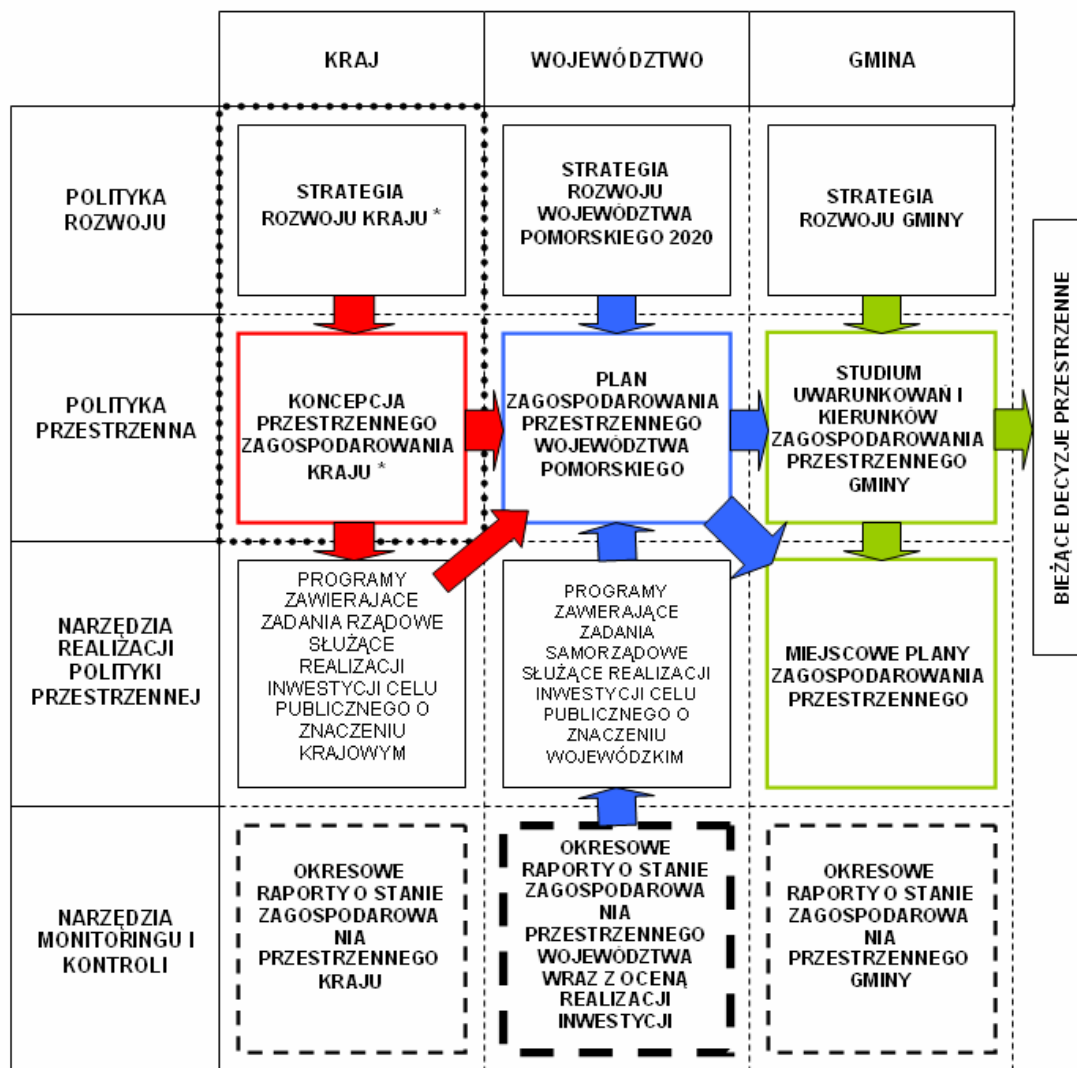
kształtowania przestrzeni regionu przez jego zapisy będące ustaleniami.

a) zaznaczone w tekście tłem szarym są wiążące dla gminy przy sporządzaniu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a także jednostek organizacyjnych samorządu województwa przy realizacji określonych polityk;

b) rysunki nie są ustaleniami planu – oznaczenia przedstawione na rysunkach PZPWP mają charakter orientacyjny, właściwy dla skali, w której zostały sporządzone. Nie mogą w związku z tym być bezpośrednio przenoszone do rysunków w skalach bardziej szczegółowych. Wskazane na rysunkach PZPWP elementy o charakterze:

- 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 określonymi w przepisach prawa) odnoszą się tylko do wskazań rejonu występowania zjawiska, procesu lub pożądaných kierunków rozwoju, ale wymagają uszczegółowienia na poziomie powiatu lub gminy bądź określenia szczegółowych granic przez właściwy organ (np. proponowane nowe obszary ochrony przyrody).

II.4. Związki planu z innymi dokumentami planistycznymi, strategicznymi i programowymi



* zgodnie z zapisami ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U z 2006, nr 227, poz. 1658 z późn. zm.) długookresowa i średniookresowa strategia rozwoju uwzględnia wymiar społeczny, środowiskowy, gospodarczy i terytorialny, i zawiera określone treści w zakresie rozwoju przestrzennego

Wykres 1. Relacje Planu zagospodarowania przestrzennego województwa do innych dokumentów planistycznych i strategicznych.

III. PRZEBIEG PROCEDURY PRZYGOTOWANIA PLANU

Projekt Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego został przygotowany w Departamencie Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego przy konsultacjach z innymi departamentami Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

Generalny Projektant:

- Feliks Pankau – generalny projektant Planu, dr inż. architekt – uprawniony do projektowania w planowaniu przestrzennym (nr 648/88), członek Północnej Okręgowej Izby Urbanistów (nr G-008/2002)

Zespół Generalnego Projektanta:

- Jakub Pietruszewski – koordynator zespołu, mgr geografii – specjalizacja: geografia społeczno-ekonomiczna;
- Anna Błażewicz-Stasiak, mgr inż., inżynieria środowiska – specjalność: urządzenia sanitarne;
- Jarosław Czochański, dr nauk o Ziemi w zakresie geografii – specjalizacja: kształtowanie i ochrona środowiska;
- Anna Gołędzinowska, mgr inż. architekt;
- Jaromar Łukowicz, mgr inż., inżynier budownictwa lądowego;
- Lech Michalski, dr inż., inżynier ruchu drogowego; rzeczoznawca SITK, regionalny ekspert TAIEK, członek Sekcji Komunikacji PAN;
- Ryszard Musiał, mgr inż., inżynier urządzeń sanitarnych, uprawniony do projektowania i wykonawstwa;
- Bartosz Pępek, mgr geografii – specjalizacja: geografia fizyczna;
- Aleksandra Rudzińska, geograf – specjalista GIS.

W opracowaniu planu uczestniczyli także: mgr Maciej Beister, mgr inż. arch. Iwona Markešić, mgr Karolina Virághalmi oraz pracownicy Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego: mgr inż. Krzysztof Wojcieszek, mgr Hanna Wojcieszek, mgr inż. Mirosława Hałuzo, inż. Grażyna Kubicz, mgr Marcin Grzybiński, mgr Agnieszka Żebiałowicz-Łach.

Przygotowanie projektu planu przebiegało w pięciu etapach:

Etap I – przygotowawczy

1. Uchwała nr 374/XXV/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z 19 lipca 2004 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego.
2. Ogłoszenie prasowe – 27 września 2004 r. w dzienniku „Rzeczpospolita” o przystąpieniu do sporządzenia Planu i możliwości składania wniosków w terminie do 31 grudnia 2004 r.
3. Zawiadomienie o przystąpieniu do prac – 22 września 2004 r. – wysłanie do instytucji i organów właściwych do uzgadniania i opiniowania Planu zawiadomienia o możliwości składania wniosków. Łącznie – 436 zawiadomień.
4. Zamieszczenie obwieszczenia Marszałka o przystąpieniu do sporządzania Planu – 22 września 2004 r. w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku i jego delegaturze w Słupsku oraz w Pomorskim Urzędzie Wojewódzkim w Gdańsku i jego delegaturze w Słupsku.

5. Tworzenie bazy informacyjnej o stanie, procesach przekształceń przestrzeni i opracowaniach planistycznych – zgromadzone i opracowane zasoby danych przestrzennych:

- warstwy wektorowe mapy numerycznej województwa oraz bazy danych utworzone przy współdziałaniu z geodetą województwa, Pomorskim Urzędem Wojewódzkim i in. instytucjami;
- rastrowe mapy topograficzne województwa 1:50 000 w układzie 1992.

7. W dniu 1 grudnia 2004 r. Marszałek Województwa powołał Komisję Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego i pięć zespołów zadaniowych¹⁰:

- Zespół ds. osadnictwa
- Zespół ds. funkcji metropolitalnych
- Zespół ds. transportu
- Zespół ds. środowiska
- Zespół ds. ponadlokalnej infrastruktury technicznej.

8. W odpowiedzi na zawiadomienie do 31 grudnia 2004 r., wpłynęło 281 wniosków od 75 instytucji i organizacji, które rozpatrzono.

Etap II – Prace studialne, diagnostyczne, strategie i programy wojewódzkie

1. Wykonanie prac studialnych i opracowań planistycznych do aktualizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego i aktualizowanej Strategii rozwoju województwa pomorskiego.
2. Studia wyróżnionych obszarów problemowych:

- plany strategiczno-operacyjne:
 - Plan Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi – aspekty przestrzenne.
 - opracowania planistyczne:
 - Studium możliwości rozwoju energetyki wiatrowej w województwie pomorskim.
 - Ocena zasobów i potencjalnych możliwości pozyskania surowców dla energetyki odnawialnej.
 - Identyfikacja najważniejszych czynników różnicujących przestrzeń województwa do aktualizacji strategii rozwoju województwa pomorskiego.
 - Delimitacja obszaru metropolitalnego Trójmiasta.
 - Zróżnicowanie przestrzenne i dynamika zmian w zagospodarowaniu obszarów wiejskich.
 - Struktura funkcjonalno-przestrzenna województwa pomorskiego. Miasta na tle subregionów, powiatów i ich rola w rozwoju społeczno-gospodarczym.
- projekty międzynarodowe:
 - SAPPHIRE ARC – Strefa Rozwoju Południowego Bałtyku w ramach Interreg IIIB;
 - PlanCoast – Interreg IIIB CADSES;
 - SEBco (City – hinterland cooperation as motor for regional development In the SE-Baltic).

3. Wykonane analizy i studia:

- Identyfikacja wartości krajobrazu kulturowego specyficznego dla obszaru wybrzeża i ocena zasobów.
- Aspekty przestrzenne zarządzania obszarami przybrzeżnymi w województwie pomorskim w zakresie gospodarki morskiej.
- Ocena wielkości ruchu drogowego w obszarach przybrzeżnych w sezonie letnim.
- Aktualne i potencjalne zagrożenia wybrzeża zjawiskami meteorologicznymi i klimatycznymi.

- Aspekty przestrzenne hydrograficznych uwarunkowań zarządzania obszarami przybrzeżnymi.
 - Podstawy naukowe i uwarunkowania polifunkcyjnego zrównoważonego rozwoju i zagospodarowania przestrzennego subregionu nadwiślańskiego.
 - Ocena zasobów energii geotermalnej i możliwości ich wykorzystania.
 - Stan zagospodarowania przestrzennego Półwyspu Helskiego oraz Mierzei Wiślanej – rozpoznanie sytuacji konfliktowych oraz propozycja kierunków działań.
 - Równoważenie procesów suburbanizacji w metropolii Trójmiasta.
 - Koncepcja kształtowania metropolitalnego systemu usług i przestrzeni publicznych w metropolii Trójmiasta.
 - Ocena funkcjonowania i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w obszarze metropolitalnym Zatoki Gdańskiej.
 - Studium migracji w województwie pomorskim.
 - Operat przyrodniczy do Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz Planu zagospodarowania przestrzennego metropolii Trójmiasta.
 - Studium ochrony krajobrazu województwa pomorskiego.
 - Identyfikacja i potencjał rozwojowy funkcji metropolitalnych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta.
 - Stan szkolnictwa wyższego w metropolii Trójmiasta.
 - Stan i procesy rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru metropolitalnego Trójmiasta.
 - Studium atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego.
4. Publikacje w serii Pomorskie Studia Regionalne przygotowane w trakcie sporządzania Planu:
- Studia obszarów problemowych województwa pomorskiego (red. Pankau F., 2004);
 - Regionalna strategia innowacji dla województwa pomorskiego (red. Parteka T., Kasprzak P., 2004);
 - Uwarunkowania i kierunki rozwoju turystyki w województwie pomorskim (red. Wanagos M., 2004);
 - Strategia rozwoju turystyki w województwie pomorskim (red. Wanagos M., 2004);
 - Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020 (red. Matczak r., 2005);
 - Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Ocena realizacji inwestycji, (red. Pankau F., 2006);
 - Studia ekofizjograficzne województwa pomorskiego (red. Czochański J., 2006);
 - Studia nad obszarem metropolitalnym Trójmiasta (red. Pankau F., 2006);
 - Studia przyrodniczo-krajobrazowe województwa pomorskiego (red. Czochański J., Kistowski M., 2006).

Etap III – Synteza studiów, diagnoz i prognoz – koncepcja planu

1. Założenia dotyczące układu i treści dokumentów planu¹¹.
2. Prace merytoryczne nad dokumentami syntetyzującymi – publikacje wyników w serii Pomorskie Studia Regionalne.

Etap IV – Projekt planu

1. Przygotowanie wersji roboczej PZPWP i weryfikacja w

trakcie warsztatów planistycznych (wrzesień–grudzień 2007).

2. Prezentacja zapisów IV roboczej wersji na posiedzeniu Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej 7 listopada 2007 r.
3. Konsultacje wewnętrzne V roboczej wersji PZPWP na poziomie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.
4. Konsultacje zapisów V roboczej wersji PZPWP z zespołami zadaniowymi ds. obszaru aglomeracji – czerwiec 2008.
5. Redakcja Projektu zmiany PZPWP oraz opracowanie techniczne załączników graficznych i rysunków.
6. Sporządzenie Prognozy oddziaływania PZPWP na środowisko – Wojewódzkie Biuro Planowania Przestrzennego w Słupsku.
7. Opiniowanie Projektu zmiany PZPWP przez Wojewódzką Komisję Urbanistyczno-Architektoniczną i przyjęcie Opinii na posiedzeniu WКУ-A w dniu 10 grudnia 2008 r.
8. Rozpatrzenie Projektu zmiany PZPWP przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 12 stycznia 2009 r.

Etap V – Konsultacje opiniowanie i uzgadnianie oraz weryfikacja projektu

1. Udostępnienie projektu PZPWP wraz z Prognozą oddziaływania PZPWP na środowisko do publicznej wiadomości na stronie www.woj-pomorskie.pl od 29 stycznia 2009 r. oraz ogłoszenie prasowe w tej sprawie, zamieszczone w prasie regionalnej: „Gazeta Wyborcza” w dniu 29 stycznia 2009 r.
2. Konsultacje projektu PZPWP z instytucjami, podmiotami gospodarczymi i społecznymi na konferencjach subregionalnych w Kwidzynie (24 lutego 2009), Chojnicach (3 marca 2009), Słupsku (5 marca 2009), Sopocie (10 marca 2009) i Gdańsku (12 marca 2009).
3. Opiniowanie projektu PZPWP przez właściwe instytucje i organy, a także wojewodę, zarządy powiatów, wójtów, burmistrzów gmin i prezydentów miast położonych na terenie województwa oraz rządowych i samorządowych organów administracji publicznej na terenach przyległych do granic województwa organy administracji rządowej w województwie, samorządy gmin i powiatów w województwie.
4. Uzgodnienie projektu PZPWP z organami określonymi w przepisach odrębnych.
5. Przedstawienie projektu PZPWP ministrowi właściwemu ds. budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej w celu stwierdzenia jego zgodności z Koncepcją przestrzennego zagospodarowania kraju.
6. Weryfikacja projektu PZPWP w wyniku przeprowadzonych konsultacji, opiniowania i uzgadniania.
7. Przyjęcie przez Zarząd Województwa Pomorskiego projektu PZPWP i skierowanie go do Sejmiku Województwa Pomorskiego celem uchwalenia.

Etap VI – Uchwalenie i opublikowanie Planu

1. Prace w komisjach Sejmiku Województwa Pomorskiego.
2. Uchwalenie Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego przez Sejmik Województwa Pomorskiego w dniu 26 października 2009 r.
3. Opublikowanie uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego o przyjęciu PZPWP w Dzienniku

Urzędowym Województwa Pomorskiego nr

- 1 http://www.woj-pomorskie.pl/Pages/Lang/pl/Article/wazne,raport_o_stanie_zagospodarowania.html.
- 2 http://www.woj-pomorskie.pl/Pages/Lang/pl/Article/wazne,oe_pzppw.html.
- 3 Art. 11 ust. 1–3. ustawy z dnia 5 marca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1590, z późn. zm.).
- 4 Art. 14 ustawy z dnia 5 marca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz. U. z 2001 r., Nr 142, poz. 1590, z późn. zm.).
- 5 Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020, przyjęta uchwałą nr 587/XXXV/05 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 18 lipca 2005 r., opublikowana w serii Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, 2005.
- 6 Podstawa prawna określająca definicję tych obszarów utraciła moc prawną.
- 7 Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty przez Sejmik Województwa Pomorskiego uchwałą nr 639/XLVI/02 z dnia 30 września 2002 r.
- 8 Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 5 października 1999 r. oraz przez Sejm RP 17 listopada 2000 r. – MP nr 26, poz. 432.
- 9 Na podstawie załącznika nr 3 do Uchwały nr 374/XXV/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 19 lipca 2004 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego.
- 10 Zarządzenie Marszałka Województwa Pomorskiego nr 59/2004 z dnia 1 grudnia 2004 r., zmienione Zarządzeniem Marszałka Województwa Pomorskiego nr 11/2007 z dnia 9 lutego 2007 r.
- 11 Prezentacja na posiedzeniu Rady Metropolitalnej Zatoki Gdańskiej w dniu 14 stycznia 2004 r. oraz na posiedzeniu Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w dniu 28 czerwca 2004 r.

Uwarunkowania Zagospodarowania Przestrzennego

Część A Województwo

1. POŁOŻENIE I CECHY PRZESTRZENI

Województwo pomorskie, jedno z 16 województw Polski, położone jest najdalej na północ w układzie przestrzennym kraju. Sąsiaduje z 4 województwami: kujawsko-pomorskim, warmińsko-mazurskim, wielkopolskim i zachodniopomorskim oraz Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

Regionalna wspólnota samorządowa województwa pomorskiego liczy 2.219.512 mieszkańców¹, a województwo zajmuje powierzchnię 18 314 km²

Strukturę terytorialną województwa tworzą:

- na poziomie powiatowym: 16 powiatów ziemskich² i 4 miasta na prawach powiatu (tzw. powiaty grodzkie); [Rys.1]
- na poziomie gminnym: 123 gminy, w tym 25 miejskich, 17 miejsko-wiejskich i 81 wiejskich.

Do podstawowych cech przestrzeni województwa należą:

- położenie nad Morzem Bałtyckim – jedno z 3 nadmorskich województw Polski, integralna część Regionu Morza Bałtyckiego; blisko głębi morskiej Zatoki Gdańskiej i Ławicy Słupskiej;
- duże zróżnicowanie naturalnych warunków rozwoju – depresje na Żuławach; najwyższe wzniesienie Nizy

Środkowoeuropejskiego – Wieżycza 329 m n.p.m.; duża lesistość (3. miejsce w kraju – w roku 2007 r. lasy pokrywały 36% powierzchni), duże kompleksy leśne, w tym Bory Tucholskie i wiele jezior (w tym 10 dużych powyżej 500 ha); jedne z najlepszych gleb w Dolinie Wisły i bardzo słabe na pojezierzach; oryginalne układy krajobrazowe pobeżży (klify, mierzeje), Półwyspu Helskiego, Mierzei Wiślanej i Pojezierza Pomorskiego;

- silne zróżnicowanie rozmieszczenia ludności – gęstość zaludnienia 120,3 os./km² zbliżona do średniej w kraju (122); wysoki poziom urbanizacji – 67% (4. miejsce w kraju – śr. kraj. 61,3%); wysoki stopień koncentracji i zróżnicowanie rozmieszczenia ludności – Trójmiasto skupia 35% mieszkańców województwa, gminy nadmorskie – 40% ludności³.
- wielofunkcyjny charakter rozwijanej działalności – znaczący ośrodek akademicki i kulturalny, gospodarka morska, przemysł wydobywczy i przetwórczy, rolnictwo, turystyka i rekreacja, leśnictwo, usługi o znaczeniu ponadregionalnym oraz infrastruktura o znaczeniu ponadregionalnym;
- złożona i wielofunkcyjna aglomeracja nadmorska kształtująca się jako metropolia – jeden z głównych ośrodków rozwijającego się układu metropolitalnego miast południowego Bałtyku, rozciągnięty na długości 60 km, koncentrujący działalność produkcyjną bezpośrednio i pośrednio związaną z morzem, transport morski oraz wyspecjalizowane usługi związane z turystyką i rybołówstwem, a także usługi ponadregionalne (nauka, edukacja, kultura, ochrona zdrowia, media);
- 100-tysięczna aglomeracja Słupska o znaczeniu regionalnym, ogniskującą aktywność w północno-zachodniej części województwa oraz równomiernie rozmieszczone ośrodki regionalne o liczbie ludności powyżej 35 tys. mieszkańców: Tczew, Starogard Gdański, Wejherowo, Chojnice, Lębork, Malbork, Kwidzyn;
- Dolina Dolnej Wisły wraz z odcinkiem ujściowym Wisły i strefą Żuław Wiślanych, z głównym korytarzem infrastruktury technicznej, łączącym strukturę nadmorską z innymi ośrodkami krajowymi położonymi nad Wisłą i z południem Europy; obszar, w którym należy podejmować działania skoordynowane we współpracy z województwem warmińsko-mazurskim, służące rewaloryzacji technicznej, gospodarczej i kulturowej tego obszaru;
- rozległa strefa pojezierna, stanowiąca zaplecze struktury nadmorskiej, którą charakteryzuje duża lesistość, liczne, w tym duże jeziora, małe zaludnienie, niski stopień przekształceń;
- znaczne zasoby dziedzictwa kulturowego – największe skupiska w stolicy województwa, ponad 1000-letnim Gdańsku;
- system cennych obszarów przyrodniczych obejmujący 2 parki narodowe: Słowiński i Borów Tucholskich, 9 parków krajobrazowych, 98⁴ obszary chronione NATURA 2000, a także obszary chronionego krajobrazu; ogółem obszary te (z wyłączeniem obszarów NATURA 2000) zajmują blisko 1/3 powierzchni województwa.

2. KLUCZOWY PROBLEM ROZWOJU PRZESTRZENNEGO

Kształtowanie struktur przestrzennych jest procesem długotrwałym. Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym, będące efektem przyjętej i prowadzonej polityki przestrzennej nie zachodzą szybko, a jednocześnie

natężenie i zasięg przestrzenny tych zmian są nierównomierne. Ma to swoje szczególne odbicie w warunkach gospodarki rynkowej, w której zjawiskiem naturalnym jest tendencja do polaryzacji przestrzennej rozwoju. W efekcie pewne obszary rozwijają się szybciej – zmiany zachodzą dynamiczniej, a inne wolniej. Stąd stabilność zagospodarowania przestrzennego.

Sytuacja ta jest charakterystyczna także dla województwa pomorskiego, które choć w wielu kategoriach i wskaźnikach statystycznych rozwija się dynamicznie, to w swej strukturze jest regionem silnie wewnętrznie zróżnicowanym. Odnosi się to zarówno do cech środowiska, form użytkowania, sposobów zagospodarowania i wyposażenia w urządzenia infrastruktury transportowej, technicznej i społecznej.

Województwo cechuje dwudzielność potencjału i poziomu rozwoju gospodarczego, poziomu i warunków życia ludności oraz dynamiki procesów transformacji występujących pomiędzy kształtującą się metropolią a pozostałymi obszarami województwa, zwłaszcza wiejskimi i peryferyjnymi. Wynika to z ukształtowanej do lat dziewięćdziesiątych XX wieku struktury gospodarczej województwa, a przede wszystkim z prowadzenia gospodarki rolnej w ramach Państwowych Gospodarstw Rolnych na znacznej części obszaru województwa. Po rozwiązaniu PGR-ów na obszarach wiejskich wzrosło bezrobocie strukturalne i wystąpiły braki w potencjale dla endogenicznego wzrostu gospodarczego.

Jednym ze skutków tej sytuacji jest znaczne przestrzenne skupienie produkcji i koncentracja przedsiębiorczości na terenie i wokół dużych miast, co znajduje swoje odzwierciedlenie w poziomie dochodów i PKB w poszczególnych subregionach. Istotne jest więc podejmowanie działań prowadzących do równoważenia rozwoju województwa poprzez dążenie do osiągnięcia jego spójności wewnętrznej w aspekcie terytorialnym, społecznym i gospodarczym⁵.

Wybór właściwej drogi rozwoju przestrzennego wymaga więc odpowiedzi na:

KLUCZOWY PROBLEM ROZWOJU WOJEWÓDZTWA:

JAK KSZTAŁTOWAĆ STRUKTURĘ FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNĄ WOJEWÓDZTWA,

oddziaływającą na silną i trwałą pozycję regionu w skali europejskiej – **KONKURENCYJNOŚĆ;**

ograniczającą nadmierne zróżnicowania wewnątrzregionalne – **SPÓJNOŚĆ;**

ułatwiająca mobilność ludzi, dostępność do usług oraz sprawne i efektywne funkcjonowanie systemów infrastruktury — **DOSTĘPNOŚĆ.**

Tak postawiony problem, w odniesieniu do priorytetów rozwoju województwa pomorskiego: Konkurencyjność, Spójność, Dostępność⁶, wskazuje wyraźnie, że działanie związane z kształtowaniem struktury funkcjonalno-przestrzennej powinny koncentrować się przede wszystkim na:

- poprawie dostępności i jakości infrastruktury technicznej, transportowej i społecznej;
- tworzeniu warunków przestrzennych podnoszących konkurencyjność i innowacyjność podmiotów gospodarczych, a w konsekwencji całego regionu;
- tworzeniu warunków dla budowania społeczeństwa otwartego, aktywnego i uczącego się;
- wzmocnieniu potencjału obszaru metropolitalnego oraz głównych ośrodków miejskich;
- przezwyciężaniu marginalizacji obszarów wiejskich;
- poprawie atrakcyjności regionu m.in.: turystycznej, inwestycyjnej;

- poprawie i wyrównywaniu podstawowych warunków życia mieszkańców (bezpieczeństwo, stan środowiska, stan zdrowotności).

Działania mające służyć kształtowaniu konkurencyjnej, dostępnej i spójnej struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego winny być realizowane w nawiązaniu do:

- strategicznych ram dla terytorialnego rozwoju Europy – Agenda Terytorialna Unii Europejskiej;
- polityki przestrzennej państwa – Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju;

Ważnymi instrumentami operacyjnymi ich realizacji będą:

- polityka spójności Unii Europejskiej, urzeczywistniona w ramach Narodowej Strategii Spójności (NSS) 2007–2013 oraz przez kolejne perspektywy finansowe Unii Europejskiej;
- programy rządowe finansowane z budżetu państwa przy wsparciu funduszami UE;
- Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Pomorskiego;
- aktywność gmin i powiatów, podmiotów gospodarczych i społecznych oraz organizacji pozarządowych.

W znacznej mierze ich realizacja przyczyni się do:

- wzrostu dostępności zewnętrznej w ramach Unii Europejskiej dzięki efektywnemu włączeniu w transeuropejskie sieci infrastrukturalne oraz wewnętrznej regionu dzięki rozwojowi infrastruktury technicznej i transportowej o znaczeniu regionalnym i lokalnym;
- wzrostu dostępności do edukacji, kultury, ochrony zdrowia i sportu, a w konsekwencji do podniesienia poziomu wykształcenia i kwalifikacji, zwiększenia możliwości uczestnictwa w kulturze, poprawie stanu zdrowia mieszkańców;
- wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej i osiedleńczej regionu, przez wzmocnienie metropolii, ośrodków subregionalnych i pasm aktywizacji;
- wzrostu atrakcyjności turystycznej poprzez kreowanie wysokiej jakości przestrzeni dla rozwoju wypoczynku i rekreacji;
- wzrostu atrakcyjności gospodarczej przestrzeni przez tworzenie warunków dla osiągnięcia wyższej konkurencyjności przedsiębiorstw i stworzeniu efektywnych mechanizmów transferu wiedzy ze sfery badawczo-rozwojowej do sfery gospodarczej.

3. WARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Podstawowe dokumenty wspólnotowe, których ustalenia bezpośrednio wpływają na cele kierunki i zasady zagospodarowania przestrzennego województwa, to Agenda Terytorialna Unii Europejskiej (ATUE) i Karta Lipska. Mocno korelują one z wyzwaniem, jakie stawia przed państwami członkowskimi Strategia Lizbońska.

Na poziomie krajowym podstawowym dokumentem planowania przestrzennego, powiązany z Planem zagospodarowania przestrzennego województwa, jest Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Wskutek przeciągających się prac nad jej sporządzeniem, dokumentem stanowiącym podstawę uzgodnienia projektu Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego przez ministra właściwego do spraw gospodarki przestrzennej jest Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju.

3.1. Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego [Rys.2]

Istotnym uwarunkowaniem rozwoju przestrzennego jest Agenda Terytorialna Unii Europejskiej (ATUE), przyjęta przez kraje członkowskie w maju 2007 roku⁷. Agenda nie ma charakteru obligatoryjnego, ale stanowi strategiczne ramy dla terytorialnego rozwoju Europy, w tym dla krajowych polityk rozwoju przestrzennego. W swych założeniach realizacja ATUE przyczynić się ma do trwałego wzrostu gospodarczego oraz tworzenia miejsc pracy, jak również do społecznie i ekologicznie zrównoważonego rozwoju poprzez wzmocnienie spójności terytorialnej Europy. Celem Agendy jest wzmocnienie globalnej konkurencyjności regionów Europy poprzez zidentyfikowanie i wsparcie potencjałów wewnętrznych, tworzących podstawy ich rozwoju. ATUE wyznacza państwu członkowskiemu i regionom następujące priorytety rozwoju przestrzennego Europy:

1. Wzmacnianie rozwoju policentrycznego oraz innowacji poprzez tworzenie sieci współpracy regionów metropolitalnych i miast.
2. Rozwój partnerstwa w zarządzaniu miastem i jego wiejskim otoczeniem.
3. Wspieranie regionalnych klastrów (gron) konkurencyjności i innowacji w Europie.
4. Wzmacnianie i rozbudowa sieci transeuropejskich.
5. Wspieranie transeuropejskiego zarządzania ryzykiem, z uwzględnieniem efektów zmian klimatycznych.
6. Wzmacnianie struktur ekologicznych i zasobów kulturowych jako wartości dodanej dla rozwoju.

Ważnym uwarunkowaniem europejskim w sferze rozwoju przestrzennego jest współpraca państw Regionu Morza Bałtyckiego. Jest ona prowadzona głównie w oparciu o program VASAB 2010⁸. Ogólne cele kształtowania przestrzeni zostały przedstawione w tzw. Raporcie Gdańskim w trzech systemach przestrzennych:

- systemy zurbanizowane i obszary wiejskie:
 - duże miasta jako centra współpracy regionalnej;
 - wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich;
- infrastruktura i spójność przestrzenna:
 - rozwój regionalnych sieci transportowych;
 - tworzenie sprawnego, zintegrowanego systemu infrastruktury transportowej intermodalnej;
 - poprawa infrastruktury granicznej;
 - wykorzystanie potencjału dla rozwoju transportu morskiego;
 - promowanie transportu kolejowego;
 - lepsze wykorzystanie różnych zasobów energetycznych;
- obszary specyficzne:
 - współpraca przygraniczna w zakresie ochrony naturalnych ekosystemów oraz właściwego wykorzystania zasobów naturalnych;
 - ochrona żywych zasobów Morza Bałtyckiego;
 - rozwój turystyki na terenach nadmorskich.

Do podstawowych elementów struktury województwa pomorskiego, składających się na główne pasma, węzły i struktury o znaczeniu europejskim należą:

1) Środowisko przyrodnicze, kulturowe i krajobraz

Rozwój zrównoważony i ład struktur przestrzennych, zgodny z oczekiwaniami polityki europejskiej, wymaga w sferze przyrodniczej uwzględnienia roli województwa pomorskiego w zachowaniu walorów i ciągłości przestrzennej struktur naturalnych oraz tworzeniu warunków dla zachowania i uzyskania wysokiej jakości parametrów środowiska – w tym

także dla Morza Bałtyckiego. Obszarami o wysokich walorach i zróżnicowaniu środowiska – tworzące przestrzenną spójność systemu ekologicznego kraju i wiążące go z układami europejskimi stanowią:

- wody przybrzeżne Bałtyku z Wybrzeżem Słowińskim i Pobrzeżem Gdańskim oraz z jeziorami przybrzeżnymi;
- Dolina Wisły z Żuławami Wiślanymi;
- doliny rzeczne obszaru Borów Tucholskich (Brdy, Wdy, Gwdy), łączące go ze strukturami dolin Wisły i Noteci.

Do zewnętrznych uwarunkowań rozwoju przestrzennego, związanych z utrzymaniem regionu w strukturach przyrodniczo-kulturowych kraju i Europy Bałtyckiej, należy zaliczyć:

- zachowanie i ochronę:
- trwałości obszarów leśnych i torfowiskowo-bagiennych jako regionalnej składowej struktur przyrodniczych Europy Bałtyckiej i tzw. zielonego pierścienia Bałtyku;
- korytarzy ekologicznych, łączących większe struktury przyrodnicze i stanowiących korytarze migracyjne o randze europejskiej – prowadzących ze wschodu na zachód Europy – w tym w szczególności pas przybrzeżny Bałtyku, Dolinę Wisły oraz lasy i doliny rzeczne strefy Pojezierzy Południowo-bałtyckich;
- przyrodniczych obszarów chronionych o znaczeniu międzynarodowym – parków narodowych (w tym Słowiński Światowy Rezerwat Biosfery), obszarów konwencji RAMSAR, Obszarów Chronionych Regionu Morza Bałtyckiego oraz NATURA 2000 (ostoje ptasie i siedliskowe) i tworzenie nowych, zabezpieczających cenne dla przyrody europejskiej zasoby biotyczne;
- przeddegradacją zasobów wodnych – w tym Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP) oraz jezior;
- zasobów dziedzictwa kulturowego, w tym Zespołu Zamkowego w Malborku, wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO;
- zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych i energii oraz ograniczenie ilości odpadów;
- powstrzymanie zmian klimatu zgodnie z założeniami Protokołu z Kioto;
- eliminowanie zagrożeń antropogenicznych dla obszarów prawnie chronionych;
- utrzymanie dobrego stanu i polepszenie jakości wód odprowadzanych do Morza Bałtyckiego w celu poprawy jego stanu biologicznego i fizykochemicznego;
- wdrażanie wytycznych Europejskiej Konwencji Krajobrazowej⁹, sporządzonej we Florencji 20 października 2000 r.

2) Sieć osadnicza

Cechy strukturalne systemu osadniczego Polski – rozkład wielkości miast, gęstość sieci i rozmieszczenie w przestrzeni w świetle kryteriów przyjętych w ESPON określają współczesny system struktury przestrzennej miast Polski jako najlepszy w Unii Europejskiej¹⁰. Na główne jej elementy w województwie pomorskim składają się:

- Trójmiasto (Gdańsk, Gdynia i Sopot) – jako kształtujący się ośrodek metropolitalny o znaczeniu europejskim;
- aglomeracja Słupska i gęsta sieć ośrodków miejskich o wyraźnie policentrycznej strukturze.

3) Infrastruktura transportowa

Najważniejsze uwarunkowania europejskie dla rozwoju sieci transportowej województwa pomorskiego wynikają z:

- przebiegu przez województwo:
- połączeń w ramach sieci TEN-T, w tym priorytetowych: linia kolejowa E65 Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława – Wiedeń (projekt nr 23), autostrada A1 Gdańsk – Brno/Bratysława – Wiedeń (projekt nr 25), autostrady morskie na Bałtyku (projekt nr 21), satelitarny system nawigacji i pozycjonowania Galileo (projekt nr 15)¹¹;
- dróg wodnych E-40 (Wisła – Bug – Dniestr) i E-70 (śluzą Hohensaaten – Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany – Morze Bałtyckie);
- lokalizacji na terenie województwa dwóch portów morskich o znaczeniu narodowym w Gdańsku i Gdyni oraz międzynarodowego portu lotniczego w Gdańsku, stanowiących element sieci TEN-T;
- dorobku prawnego UE w zakresie polityki transportowej, w tym w planowaniu zrównoważonego rozwoju transportu miejskiego (SUTP) i zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (RISM);
- rezultatów wspólnych, transportowych programów i projektów regionów Morza Bałtyckiego, nakładających na województwo pomorskie określone zobowiązania do promowania wspólnej polityki transportowej i działań w zakresie transportu intermodalnego i rozwoju portów¹², żeglugi bałtyckiej i sieci drogowo-kolejowej¹³ oraz zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko¹⁴.

4) Region Morza Bałtyckiego

Region Morza Bałtyckiego jest obszarem, którego znaczenie w strukturze Europy wyraźnie wzrasta, a współpraca polityczna i gospodarcza jest coraz silniejsza. Prognozy wskazują, że handel między krajami bałtyckimi będzie się zwiększać, a potrzeby transportowe będą większe na kierunku: wschód-zachód, niż północ-południe¹⁵. Przyczyną asymetrii w popycie na przewóz ładunków we wspomnianych kierunkach jest prognozowana struktura handlu, która wskazuje na to, że szczególnie dynamicznie będzie rozwijać się wymiana między Rosją i Niemcami, między Polską i Niemcami oraz między Finlandią, Rosją, Estonią, Litwą i Łotwą oraz Skandynawią. Oczekiwane jest także znaczne ożywienie handlu między Polską i Skandynawią, ale ze względu na niski obecny poziom obrotów, szacuje się, że wielkość przewożonych ładunków osiągnie ok. 3 mln ton. Wzrost obrotów wymaga przygotowania korytarzy transportowych, którymi będą mogły być przewożone ładunki. Ich budowa i modernizacja determinuje przestrzenne zagospodarowanie kraju. W związku z tym uwarunkowania wynikające z podpisanych umów i udziału w programach w sposób szczególnie wpływają na określenie kierunków i zasad zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Należą do nich:

- HELCOM Baltic Sea Action Plan – strategiczny plan działania zmierzający do przywrócenia równowagi ekologicznej wód Morza Bałtyckiego, z czterema głównymi priorytetami: eutrofizacja, substancje niebezpieczne (toksyczne), bioróżnorodność oraz przyjazna dla środowiska eksploatacja zasobów morza.

- Agenda 21 dla regionu Morza Bałtyckiego – „Bałtyk 21” – program przedstawiający 30 różnych działań przyczyniających się do zrównoważonego rozwoju w regionie Morza Bałtyckiego. Program jest podzielony na trzy części: wspólne działania dotyczące zagadnień wielosektorowych, wybrane specyficzne działania sektorowe oraz działania w sferze planowania przestrzennego.
- VASAB 2010 – deklaracja ministrów właściwych ds. planowania przestrzennego państw regionu Morza Bałtyckiego wraz z tematycznym dokumentem (policy document), adresujące potrzebę opracowania długookresowej perspektywy przestrzennego rozwoju regionu, która odpowiadałaby na nowe wyzwania stojące przed planowaniem przestrzennym i zintegrowanym rozwojem przestrzennym. Do najważniejszych implikacji dla polskiej przestrzeni należą:
- współpraca w zwalczaniu negatywnych zjawisk społeczno-gospodarczych hamujących stabilny rozwój;
- kształtowanie policentrycznej struktury osadniczej, transnarodowych stref rozwoju, poprawa dostępności oraz zarządzanie i planowanie zasobami morza i strefy brzegowej.
- Rezolucja Parlamentu Europejskiego z 20 maja 2008 r. w sprawie zintegrowanej polityki morskiej Unii Europejskiej.
- Współpraca transgraniczna z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej, w tym problemy ekologiczne.
- Rezultaty wspólnych, transportowych programów i projektów regionów Morza Bałtyckiego nakładają na województwo pomorskie określone zobowiązania do promowania wspólnej polityki transportowej i promowania działań w zakresie transportu intermodalnego i rozwoju portów¹⁶, żeglugi bałtyckiej i sieci drogowo-kolejowej¹⁷ oraz zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko¹⁸.

10 czerwca 2009 r. został opublikowany Komunikat Komisji Europejskiej ws. Strategii dla Regionu Morza Bałtyckiego. Strategia ta przyjmuje formę komunikatu i planu działania zawierającego wykaz 80 sztandarowych projektów, spośród których pewne projekty zostały już uruchomione. Cztery fundamenty strategii mają na celu sprawienie, że ta część Europy stanie się:

- przyjazna dla środowiska (np. dzięki oczyszczaniu ścieków);
- dobrze prosperująca (np. poprzez promowanie innowacji w małych i średnich przedsiębiorstwach);
- łatwo dostępna i atrakcyjna (np. poprzez polepszenie połączeń komunikacyjnych);
- bezpieczna (np. poprzez lepsze systemy reagowania w razie wypadku).

3.2. Krajowe uwarunkowania rozwoju przestrzennego [Rys.3]

Strategia Rozwoju Kraju 2007–2015 (SRK) jest podstawowym dokumentem planowania strategicznego na szczeblu krajowym, określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Stanowi ona odniesienie dla innych strategii i programów rządowych, oraz samorządowych, w tym przede wszystkim dla Narodowej Strategii Spójności 2007–2013.

Głównym celem Strategii Rozwoju Kraju jest „podniesienie poziomu i jakości życia mieszkańców Polski”, co ma zostać osiągnięte przy zachowaniu zasad zrównoważonego

ważnego rozwoju, a także pielęgnowaniu i zachowaniu dziedzictwa kulturowego Polski, przy jednoczesnym przeciwdziałaniu znacznemu zróżnicowaniu poziomu rozwoju regionów i marginalizacji obszarów wiejskich. Ponadto podkreśla się konieczność poszanowania ład przestrzennego. Na tej podstawie sformułowano priorytety, których realizacja pozwoli na osiągnięcie głównego celu SRK. Są to:

- wzrost konkurencyjności i innowacyjności gospodarki;
- poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej;
- wzrost zatrudnienia i podniesienie jego jakości;
- budowa zintegrowanej wspólnoty społecznej i jej bezpieczeństwa;
- rozwój obszarów wiejskich;
- rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej.

SRK wskazuje także kierunki polityki regionalnej państwa wobec poszczególnych regionów. W województwie pomorskim będzie wspierany kierunek działań zmierzających do poprawy dostępności regionu dzięki usprawnieniu krajowej i europejskiej sieci transportowej, zarówno w układzie północ–południe, jak i wschód–zachód. Wzmocniane będą funkcje regionu jako bałtyckiego węzła logistycznego, wiążącego autostrady morskie z zapleczem zespołu portowego Gdańsk–Gdynia i oferującego atrakcyjne warunki dla rozwoju działalności gospodarczej. Polityka regionalna będzie wspierać także rozwój funkcji metropolitalnych Trójmiasta i innych biegunów rozwoju z naciskiem na podniesienie europejskiej, w tym bałtyckiej rangi obszaru metropolitalnego. Istotną będzie trwała aktywizacja gospodarcza Żuław, m.in.: poprzez realizację infrastruktury niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodnej w delcie i dolinie Dolnej Wisły. Ponadto polityka regionalna państwa w województwie będzie także wspierać wysiłki regionu na rzecz zrównoważonego i efektywnego wykorzystania jego walorów kulturowych i przyrodniczych, jako zasobu turystycznego o znaczeniu międzynarodowym.

3.2.1. Główny kierunki polityki przestrzennej kraju w odniesieniu do województwa

Podstawowym krajowym dokumentem strategicznym w zakresie polityki przestrzennej jest koncepcja Polityki Przestrzennej Zagospodarowania Kraju¹⁹ (KPPZK). KPPZK zakłada aktywne i świadome niwelowanie istniejących dysproporcji w rozwoju i zagospodarowaniu przestrzennym przez realizację polityki:

- polaryzacji aktywności społeczno-gospodarczej w celowo wybranych węzłach i pasmach systemu przestrzennego zagospodarowania kraju (europole, krajowe ośrodki równoważenia rozwoju, pasma dynamizujące rozwój);
- aktywnego wyrównywania ukształtowanych historycznie i pojawiających się w procesie tego rozwoju dysproporcji w poziomie zagospodarowania kraju;
- kształtowania zarówno warunków przestrzennych synergicznie przyspieszających rozwój zgodny z parametrami europejskimi, jak i warunków tworzących „szansę dla każdego”, bez względu na miejsce funkcjonowania w otwartym społeczeństwie obywatelskim.

Celem generalnym wskazanym w KPPZK jest historyczna konieczność i szansa dynamizacji rozwoju i osiągnięcia na tej drodze europejskich standardów życia społeczeństwa poprzez istotne zwiększenie konkurencyjności gospodarki narodowej w otwartym syste-

mie światowym. Na system celów strategicznych, z nim współzależnych, składają się:

- kształtowanie mechanizmów generujących efektywny ekonomicznie rozwój społeczno-gospodarczy;
 - stopniowa, lecz stała i społecznie odczuwalna poprawa standardu cywilizacyjnego społeczeństwa;
 - ochrona i racjonalne kształtowanie środowiska przyrodniczego;
 - ochrona dziedzictwa kulturowego;
 - podnoszenie bezpieczeństwa państwa.
- Do realizacji celów strategicznych niezbędne jest kształtowanie struktur przestrzennych:
- nawiązujących do europejskiego systemu gospodarki przestrzennej;
 - tworzących warunki efektywnego gospodarowania;
 - umożliwiających poprawę jakości życia społeczeństwa, niezależnie od zróżnicowanych przestrzennie warunków środowiskowych i cywilizacyjnych;
 - hamujących degradację środowiska przyrodniczego, umożliwiających aktywną ochronę jego wartości;
 - umożliwiających ochronę krajobrazu kulturowego i pojedynczych zabytków przed zniszczeniem, degradacją i dewaloryzacją;
 - charakteryzujących się wzrostem walorów obronnych, zapewniających optymalne bezpieczeństwo i ochronę ludności, niezawodność i ciągłość funkcjonowania w warunkach wojennych oraz w wysokim stopniu odpornych na skutki lokalnych awarii i klęsk żywiołowych.

1) Środowisko przyrodnicze i jego ochrona

Istotnym elementem polityki ekologicznej państwa jest wymóg prawnego utrwalenia krajowego systemu ochrony przyrody. Projekt krajowej sieci ekologicznej ECONET obejmuje łącznie 46% powierzchni Polski i składa się z 32 krajowych i 46 europejskich obszarów węzłowych, połączonych siecią korytarzy ekologicznych.

W granicach województwa pomorskiego znalazły się znaczące fragmenty czterech obszarów i skrajny wycinek piątego. Są to: wybrzeże Bałtyku (2M), ujście Wisły (3M), Pojezierze Kaszubskie (9M), Bory Tucholskie (11M) i Zachodnio-mazurski Obszar Węzłowy (13M).

Za korytarze ekologiczne o znaczeniu międzynarodowym uznano w obrębie województwa: Korytarz Pobrzeża Kaszubskiego (1m), Korytarz Kwidzyński Dolnej Wisły (2m), Korytarz Pojezierza Iławskiego (6m).

Sieć tę uzupełnia północny fragment krajowego obszaru węzłowego 5K – Gwdy oraz korytarze ekologiczne o znaczeniu krajowym, obejmujące doliny rzeczne Stupi (8k), Łupawy (9k), Redy–Łeby (10k) i południową część korytarza Wieprzy (07k).

Szczegółowe kierunki działań w zakresie poprawy stanu środowiska określa II Polityka ekologiczna państwa:

- a) zintegrowane i proekologiczne zasady gospodarki wodnej:
 - gospodarowanie, planowanie i sterowanie zasobami wodnymi prowadzić w granicach dorzeczy, zlewni rzecznych i jeziornych, na podstawie planów – warunków korzystania z wód dorzecza; powinny one uwzględniać także problematykę długofalowej prewencji przeciwpowodziowej;
 - na obszarach deficytów wód powierzchniowych lub podziemnych priorytetem jest zaopatrzenie w wodę ludności i zachowanie w korytach rzek nienaruszalnych przepływów hydrobiologicznych; wynika stąd konieczność wodochronnej gospodarki w zlewniach Raduni i Brdy;

- wody podziemne przeznaczana na być przede wszystkim dla ludności oraz hodowli, a w szczególnych przypadkach dla przemysłu i usług wymagających wody wysokiej jakości;
 - poprawa jakości wody dostarczanej poprzez wodociągi komunalne i dostosowanie jej do zastrzonych wymagań prawnych;
 - ochrona wód powierzchniowych i morskich przed eutrofizacją; dotyczy to w pierwszej kolejności jezior, obszarów przyrody chronionej oraz wód Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, a w następnej kolejności wód otwartych Morza Bałtyckiego;
 - szczególna ochrona środowiska w regionach źródłiskowych (m.in. strefa głównego wododziału pomorskiego) i na obszarach alimentacji głębokich wód podziemnych;
 - ochrona wód przed zanieczyszczeniami wywołanymi ze źródeł komunalnych, przemysłowych i rolniczych;
 - budowa, rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków z podwyższonym usuwaniem biogenów w aglomeracji trójmiejskiej (do 2015 r.) i jednostkach osadniczych o równoważnej liczbie mieszkańców powyżej 10 000, systemów kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków we wszystkich jednostkach o równoważnej liczbie mieszkańców powyżej 2 000 i zabudowie skupionej, rozwiązanie w sposób systemowy sanitacji terenów zabudowy rozproszonej;
 - zaniechanie regulacji rzek zachowujących funkcje przyrodnicze; na specjalną ochronę zasługują korytarze ekologiczne, obejmujące doliny rzeczne, wyróżniające się bogactwem przyrody;
 - odbudowa i modernizacja małej retencji w połączeniu z prawidłową melioracją użytków zielonych dla wyrównania przepływu w rzekach; racjonalizacja gospodarowania sphywami opadowymi w celu ograniczenia szybkiego ich odprowadzania do wód otwartych, zachowanie naturalnych zbiorników retencyjnych, takich jak tereny podmokłe i nieuregulowane cieki. Wskazuje się także na celowość zagospodarowania turystycznego polskich odcinków europejskich szlaków wodnych w kooperacji międzynarodowej oraz wspieranie zrównoważonego rozwoju turystyki i jej infrastruktury w dolinach wielkich rzek. Związane z tym jest:
 - ekologicznie uwarunkowane wykorzystanie dolnej Wisły;
 - rozbudowa retencji poprzez budowę wielozadaniowych zbiorników (problem kaskady dolnej Wisły);
- b) ograniczenie uciążliwości produkcji i kompleksowe uporządkowanie gospodarki odpadami:
- opracowanie planów gospodarowania odpadami na szczeblu regionalnym i lokalnym, z wydzieleniem planów gospodarowania odpadami niebezpiecznymi i z opakowań, przygotowanie programów likwidacji odpadów niebezpiecznych zawierających metale ciężkie i trwałe zanieczyszczenia organiczne;
 - likwidacja mogilników, w których są przechowywane przeterminowane środki ochrony roślin i inne substancje niebezpieczne, składowanie jedynie nieszkodliwych odpadów;
 - wdrożenie systemów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, budowa zintegrowanej infrastruktury dla ich zbierania, transportu, segregacji, wykorzystania i unieszkodliwiania;
- utrzymanie średniej ilości odpadów komunalnych na poziomie 300 kg/mieszkańca;
- c) ograniczenie uciążliwości życia na obszarach zurbanizowanych poprzez m.in.:
- poprawę relacji pomiędzy powierzchnią terenów intensywnie zainwestowanych i terenów otwartych, stanowiących podstawową bazę dla rekreacji i wypoczynku oraz zapewniających właściwą cyrkulację i wymianę powietrza z obszarami sąsiednimi; wymagać to będzie m.in. hamowania tendencji do zabudowy terenów tworzących system ekologiczny miast;
 - kształtowanie zieleni zorganizowanej, która ponadto pełni funkcje ochronne;
 - wyznaczenie stref ograniczonego użytkowania wokół lotnisk, terenów przemysłowych, urządzeń elektroenergetycznych, radiokomunikacyjnych i radiolokacyjnych oraz głównych dróg i szlaków drogowych i kolejowych;
- d) ochronę i wzmocnienie różnorodności biologicznej przez:
- włączanie jej problematyki do programów rozwoju zrównoważonego oraz ochrony środowiska;
 - renaturalizację zniszczonych, cennych ekosystemów i siedlisk;
- e) wzbogacanie i racjonalne użytkowanie zasobów leśnych przez:
- renaturalizację obszarów leśnych;
 - poprawę stanu zdrowotnego lasów;
 - wprowadzanie bezpiecznych technologii prac leśnych;
 - ochronę przed pożarami;
 - zwiększanie lesistości i kompleksową ochronę ekosystemów leśnych;
- f) ochronę gleb przed ich degradacją poprzez:
- ochronę gleb nadających się do wykorzystania rolniczego i leśnego;
 - ochronę przed zanieczyszczeniami i degradacjami antropogenicznymi oraz naturalnymi;
 - ograniczenie intensyfikacji produkcji rolnej;
 - rekultywację i przywracanie do użytkowania gospodarczego;
- g) ochronę zasobów kopalin poprzez:
- poszukiwanie efektywnych ekologicznie i ekonomicznie substytutów kopalin;
 - zmniejszanie wskaźników zużycia surowców;
 - zwiększanie efektywności wykorzystania rozpoznanych i eksploatowanych złóż poprzez:
 - kontynuację prac poszukiwawczych i rozpoznawania nowych złóż;
 - ograniczanie naruszeń środowiska towarzyszących pracom eksploatacyjnym i geologicznym.
- ## 2) Kształtowanie sieci osadniczej
- W KPPZK wskazano obok metropolii stołecznej – Warszawy, także potencjalne tzw. europole, wśród których wymienia się aglomerację Trójmiasta. Szanse aglomeracji należy wiązać z rozwojem logistyki transportowej, usług wyższego rzędu, nauki i kultury oraz obsługi ruchu turystycznego. Wzmocnienia wymaga pozycja aglomeracji w systemie miast Europy Bałtyckiej. W systemie osadniczym województwa aglomeracja powinna stanowić podstawę do jakościowego wzmocnienia równomiernie rozmieszczonych regionalnych ośrodków obsługi.
- Na obszarze województwa nie wyodrębniono ośrodków równoważenia rozwoju o znaczeniu krajowym ani ponadregionalnym. Do regionalnych ośrodków równoważenia rozwoju zaliczono miasta średnie – Słupsk, Wejherowo, Starogard Gdański i Tczew, spełniające

rolę wielofunkcyjnych ośrodków usług wyższego rzędu i produkcji przemysłowej w skali kraju, a także rozwiniętych węzłów komunikacji o znaczeniu krajowym i regionalnym. Utrzymanie i rozwinięcie charakteru tych miast oraz sprawne połączenie z aglomeracją będzie wymagać poprawy dostępności komunikacyjnej.

Szczególne znaczenie w dynamizacji rozwoju systemu przestrzennego kraju mają w województwie pasma, których przebiegi oparto o autostradę A1 i drogę ekspresową S6.

3) Obszary wiejskie

Naczelną zasadą kształtowania zagospodarowania przestrzennego obszarów wiejskich jest dążenie do likwidacji lub minimalizacji sytuacji konfliktowych, występujących między funkcjami gospodarczymi a środowiskiem przyrodniczym. Należy uznać nadrzędność ochrony środowiska przyrodniczego w strukturze funkcji obszarów wiejskich. W obliczu redukcji funkcji rolnej, stale rosnące znaczenie dla rozwoju obszarów wiejskich ma gospodarka turystyczna. Dla właściwego wykorzystania ujawnionych i potencjalnych zasobów oraz osiągnięcia możliwych efektów właściwe będą:

- rozwój zagospodarowania turystycznego strefy pojezierzy;
- zahamowanie procesu degradacji walorów turystycznych i dekapitalizacji majątku trwałego w strefie nadmorskiej;
- rozwój zagospodarowania turystycznego dla wypoczynku mieszkańców aglomeracji – szczególnie na obszarach wiejskich;
- dostosowanie sanitarne całości bazy i przestrzeni turystycznej do wymogów UE.

4) Infrastruktura transportu

Zaspokajanie potrzeb w zakresie infrastruktury odbywać się będzie z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych. Sieć korytarzy transeuropejskich na terenie województwa pomorskiego obejmuje:

- Korytarz I: Helsinki – Tallin – Ryga – Kowno – Warszawa (Via Baltica) z odgałęzieniami IA Ryga – Kaliningrad – Elbląg – Gdańsk; w Korytarzu IA znajduje się linia kolejowa Malbork – Braniewo i droga krajowa S22;
- Korytarz VI: Gdynia – Gdańsk – Warszawa – Katowice – Żilina; w korytarzu tym położone są linie kolejowe: E 65 Gdynia – Gdańsk – Warszawa – CMK – Katowice – Zebrzydowice (objęta umowami międzynarodowymi AGC i AGTC), CE 65 (Gdańsk) – Tczew – Bydgoszcz – Zduńska Wola – Karsznice – Tarnowskie Góry – Gliwice – Pszczyna (objęta umową międzynarodową AGTC) oraz autostrada A1 i drogi krajowe nr 1 i nr 7.

Rozwój sieci autostrad i dróg ekspresowych wiąże się z rozwojem logistyki i centrów logistycznych, pośród których jako jedną z lokalizacji wskazano aglomerację Trójmiasta.

Głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych zachód–wschód i północ–południe. Kolej powinna odgrywać znaczącą rolę i skutecznie konkurować z transportem drogowym w przewozach pasażerskich oraz towarowych, zwłaszcza w transzycie (z wykorzystaniem technologii multimodalnych). Priorytety rozwoju sieci kolejowej są przede wszystkim związane z modernizacją linii biegnących wzdłuż paneuropejskich korytarzy transportowych, w tym modernizowaną linią kolejową E65 Gdynia/Gdańsk – Warszawa – Idzikowice – Zawiercie – Katowice – Zebrzydowice (korytarz VI).

Transport morski odgrywa istotną rolę w relacjach międzykontynentalnych, zwłaszcza w zakresie połączeń promowych. Podstawowym kierunkiem rozwoju jest

zwiększenie konkurencyjności portów morskich jako węzłów transportowych i niedopuszczenie do ich peryferyzacji na rynku międzynarodowym i w żegludze bliskiego zasięgu. Za ważne zadanie państwa przyjmuje się poprawę dostępności portów od strony lądu i morza. Podwyższanie zdolności konkurencyjnej polskich portów warunkuje wykorzystanie atutów położenia w powiązaniu zarówno z potrzebami polskiej gospodarki, jak i zaplecza gospodarczego państw Europy Środkowo-wschodniej.

Transport lotniczy koncentruje się na połączeniach i lotniskach międzynarodowych, uzupełnionych siecią połączeń regionalnych. W systemie portów lotniczych znaczenie międzynarodowe jest przypisane także do Gdańska.

Transport pasażerski w dużych miastach preferuje rozwiązania inwestycyjne i organizacyjne oparte na transporcie zbiorowym oraz szynowych środkach transportu w aglomeracjach.

Żegluga śródlądowa odgrywa uzupełniającą rolę w przewozach ładunków masowych krajowych i międzynarodowych. Perspektywy jej rozwoju są ściśle uzależnione od popytu i możliwości przejęcia ładunków w znaczącym rozmiarze. Transport ten zamierza się utrzymywać na kierunkach i w rejonach wyspecjalizowanych w ruchu towarowym i pasażerskim. Potrzeba gruntownej modernizacji i ewentualnej rozbudowy dróg wodnych śródlądowych wymaga dalszych głębokich studiów i analiz uwarunkowań wynikających z ochrony środowiska naturalnego dolin rzecznych.

5) Infrastruktura energetyczna

KPPZK w zakresie rozwoju infrastruktury energetyki przewiduje:

- zmianę kierunku importu paliw płynnych i wzrost udziału dostaw z krajów Bliskiego Wschodu i Europy Zachodniej, w związku z tym rozbudowę urządzeń portowych i związanych rurociągów przesyłowych;
- szersze zastosowanie gazu ziemnego w procesach spalania;
- dywersyfikację struktury kierunków dostaw, czyli zapewnienia możliwości niezależnych dostaw z różnych kierunków i zróżnicowanymi metodami – potencjalne źródła to Morze Północne, Algieria i Iran oraz tradycyjnie Rosja.

Zwiększone dostawy gazu wymagają rozbudowy infrastruktury, w tym zwiększenia pojemności magazynów podziemnych na terenie kraju, w tym również na obszarze województwa pomorskiego. Przed polskim systemem elektroenergetycznym, w coraz wyższym stopniu podlegającym regułom gospodarki rynkowej (np. regionalne różnicowanie cen energii), stoją problemy o znacznych skutkach przestrzennych:

- część elektrowni ciepłych, ze względów technicznych i ekologicznych, powinna zaprzestać produkcji;
- utrzyma się proces przesuwania źródeł wytwarzania energii z południa do centrum i na północ kraju;
- podjęcie budowy elektrowni atomowej (o najwyższym poziomie technologicznej sprawności i bezpieczeństwa) będzie zależało od tempa przyrostu zapotrzebowania na energię. Wstępne wyniki roboczych analiz, prowadzonych w ramach prac nad założeniami polityki energetycznej państwa wskazują, że udział energetyki jądrowej w krajowym bilansie paliw i energii może pojawić się dopiero około 2020 r. i to tylko w warunkach wysokich wymagań ekologicznych (dotyczących m.in. radykalnej redukcji emisji CO₂).

Główne kierunki rozwoju polityki energetycznej pań-

stwa wskazują na:

- modernizację elektroenergetycznej infrastruktury sieciowej na terenach wiejskich;
- wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych;
- wprowadzenie wykorzystania odnawialnych źródeł do wojewódzkich i powiatowych programów zrównoważonego rozwoju, a także do wojewódzkich, powiatowych i gminnych planów energetycznych oraz do planów zagospodarowania przestrzennego;
- wprowadzenie nowoczesnych technologii i urządzeń przetwarzających energię ze źródeł odnawialnych na nośniki użyteczne we wszystkich sferach produkcji, usług i konsumpcji;
- wykorzystanie niekonwencjonalnych, w tym odnawialnych źródeł energii do wzmocnienia bezpieczeństwa energetycznego w skali lokalnej i poprawy zaopatrzenia w energię na terenach o słabo rozwiniętej infrastrukturze.

3.3. Międzywojewódzkie uwarunkowania rozwoju przestrzennego

Województwo pomorskie graniczy z 27 gminami, położonymi w 12 powiatach i w czterech województwach:

- zachodniopomorskim (powiaty: koszaliński, sławieński, szczecinecki);
- wielkopolskim (powiat złotowski);
- kujawsko-pomorskim (powiaty: grudziądzki, sępoleński, świecki, tucholski);
- warmińsko-mazurskim (powiaty: braniewski, elbląski, iławski, ostródzki).

Północną granicę województwa stanowi linia brzegowa Morza Bałtyckiego o długości 316 km (z Półwyspem Helskim), a ogólna długość wybrzeża wód wewnętrznych i morza terytorialnego (wraz z Zalewem Wiślanym) wynosi 358 km, w tym – na długości 2 km Mierzei Wiślanej – przebiega granica z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

W zakresie obecnych i potencjalnych powiązań Pomorskiego z województwami sąsiednimi wchodzi:

1) województwo zachodniopomorskie

- obszary chronione: OChK jezioro Łętowskie i okolice Kępic, OChK Okolice Żydowo-Biały Bór, Obszary NATURA 2000: PLH 220038 – Dolina Wieprzy i Studnicy, PLH 220024 Przymorskie Błota, PLH 320040 Jezioro Bobięcińskie, PLH 320003 Dolina Grabowej, PLTMP 551 Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy, PLB 990002 Przybrzeżne wody Bałtyku; propozycja utworzenia w strefie przygranicznej Szczecinecko-Polanowskiego Parku Krajobrazowego, OChK Pas Pobrzeża na zachód od Ustki; Dolina Grabowej, Przymorskie Błota wymagają działań ochronnych;
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 118 „Zbiornik międzymorenowy Polanów”; nr 120 „Zbiornik międzymorenowy Bobolice”; nr 126 „Zbiornik międzymorenowy i trzeciorzędowy Szczecinek”; nr 127 „Subzbiornik Tr Złotów – Piła – Strzelce Krajeńskie” wymagają wspólnej ochrony i racjonalnego użytkowania;
- obszar problemowy ponadregionalny: słabe obszary wiejskie, tzw. popegeerowskie, wymagają dużego wsparcia;
- sieć osadnicza: ośrodki subregionalne Sławno, Szczecinek; ośrodki znaczenia lokalnego: Polanów, Biały Bór, Postomino oraz działania mające na celu ich aktywizację;
- funkcje obszarów: rolnicza, uzupełniona funkcją przemysłową; w strefie nadmorskiej, w rejonie

Polanowa, Białego Boru a także Gwdy rozwija się funkcja turystyczna;

- system transportowy:
 - drogi krajowe: nr 6 (klasy E, Kołbaskowo – Szczecin – Koszalin – Słupsk – Gdynia – Gdańsk – Łęgowo); nr 20 (klasy G, Stargard Szczeciński – Szczecinek – Biały Bór – Bytów – Kościerzyna – Gdynia); nr 25 (klasy G, Biały Bór – Rzeczenica – Człuchów – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Pleśnica);
 - drogi wojewódzkie: nr 201 (klasy Z, Gwda Mała – Czarne – Barkowo); nr 203 (klasy Z, Koszalin – Darłowo – Postomino – Ustka); nr 206 (klasy Z, Koszalin – Polanów – Miastko); nr 208 (klasy Z, Barcino – Wielim); nr 209 (klasy Z, Warszkowo – Suchorze – Bytów);
 - linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 202 (Gdańsk Główny – Słupsk – Koszalin – Stargard Szczeciński); nr 210 (Chojnice – Czarne – Szczecinek – Runowo Pomorskie);
 - linie kolejowe znaczenia lokalnego: nr 405 (Piła – Szczecinek – Miastko – Słupsk);
 - system infrastruktury technicznej;
 - linie elektroenergetyczne: 400 kV Krajnik – Dunowo – Słupsk – Gdańsk; 220 kV Żydowo – Gdańsk; 110 kV Darłowo – Ustka, Sianów – Słupsk (na odcinku Sławno – Słupsk przewidziana do modernizacji), Żydowo – Słupsk, Żydowo – Miastko, Szczecinek – Czarne – Człuchów;
 - gazociąg wysokiego ciśnienia Koszalin – Słupsk;
 - kabel światłowodowy międzynarodowy Dania – Europa Południowa;
 - radiolinia Gołogóra – Słupsk.

2) województwo wielkopolskie

- obszary chronione: OChK Dolina rzeki Debrzynki; Obszary NATURA 2000: PLTMP 210 Dolina Łobżonki, PLTMP 007 Dolina Debrzynki, PLTMP 386 Dolina Szczyry, wymagają działań ochronnych;
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 126 „Szczecinek” – fragment; nr 127 „Złotów” wymagające wspólnej ochrony i racjonalnego użytkowania;
- sieć osadnicza: ośrodek powiatowy Złotów; ośrodki znaczenia lokalnego: Lipka, Okonek oraz działania mające na celu ich aktywizację;
- funkcje obszarów: rolnicza, uzupełniona funkcją przemysłową;
- system transportowy:
 - drogi krajowe: nr 22 (klasy GP, Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Chojnice – Starogard Gdański – Malbork – Elbląg – Grzechotki (odc. Jastrowie – Człuchów i Malbork – Elbląg);
 - drogi wojewódzkie: nr 188 (klasy Z, Piła – Debrno – Człuchów);
 - linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 203 (pierwszorzędna, Tczew – Chojnice – Piła).

3) województwo kujawsko-pomorskie

- obszary chronione: Tucholski Park Krajobrazowy, graniczący z województwem Wdecki Park Krajobrazowy oraz w sąsiedztwie województwa: Zespół Parków Krajobrazowych Doliny Dolnej Wisły i Krajeński Park Krajobrazowy; Obszary NATURA 2000: PLB 040003 Dolina Dolnej Wisły, PLH 040022 Krzewiny, PLH 040017 Sandr Wdy, PLTMP 210 Dolina Łobżonki, wymagające działań ochronnych;
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 128; nr 210 „Iława” fragment, wymagające wspólnej ochrony i racjonalnego użytkowania;

- sieć osadnicza: około stutysięczny Grudziądz, o silnej pozycji w środkowej części Pomorza Nadwiślańskiego jako ośrodek administracyjny, kulturalny i gospodarczy; ośrodki subregionalne: Tuchola – jako ośrodek o silnych związkach z Chojnicami, potencjalnie stanowiący wraz z Człuchowem układ tripolarny, Sępólno Krajeńskie; ośrodek znaczenia lokalnego: Kamień Krajeński;
- funkcje obszarów: leśna uzupełniona funkcją przemysłową w ośrodkach Sępólno Krajeńskie, Tuchola, Świecie, oraz turystyczną;
- system transportowy:
 - drogi krajowe: autostrada A1; nr 91 (klasy G, Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Cieszyn); nr 25 (klasy G, Bobolice – Człuchów – Bydgoszcz – Inowrocław – Kalisz – Pleśnica); nr 55 (klasy G, Nowy Dwór Gd. – Malbork – Kwidzyn – Grudziądz – Stolno);
 - drogi wojewódzkie: nr 212 (klasy Z, Osowo Lęborskie – Chojnice – Zamarte); nr 214 (klasy G, Łeba – Lębork – Kościerzyna – Warlubie); nr 237 (klasy Z, Czersk – Tuchola – Mąkowsko); nr 240 (klasy G, Chojnice – Tuchola – Świecie); nr 377 (klasy Z, Pieniążkowo – Twarda Góra – Nowe);
 - linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 131 (magistralna, Tczew – Bydgoszcz – Chorzów Batory); nr 207 (Grudziądz – Gardeja); nr 208 (Jabłonowo Pomorskie – Chojnice);
 - drogi wodne: nr E-70 szlak wodny o znaczeniu europejskim – od śluzy Hohensaaten w górę Odry, a dalej Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą, Wisłą, Nogatem, Zalewem Wiślanym do Kaliningradu; oraz nr E-40 szlak wodny prowadzący z Gdańska Wisłą do Warszawy i dalej Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru;
- system infrastruktury technicznej:
 - linie elektroenergetyczne: 400 kV Grudziądz – Gdańsk; 200 kV Bydgoszcz – Gdańsk; 110 kV Grudziądz – Malbork, Grudziądz – Kwidzyn, Sępólno Krajeńskie – Chojnice, Tuchola – Chojnice, Warlubie – Tczew;
 - GPZ 400/110 Grudziądz;
 - gazociągi wysokiego ciśnienia Włocławek – Gdańsk, Nowe – Tczew, Świecie – Chojnice, Tuchola – Czersk, Kamień Krajeński – Chojnice;
 - ropociąg Płock – Gdańsk.

4) województwo warmińsko-mazurskie

- obszary chronione: Park Krajobrazowy Pojezierza Iławskiego, Park Krajobrazowy Wysoczyzny Elbląskiej; propozycja utworzenia w strefie przygranicznej Transgranicznego Obszaru Chronionego Krajobrazowego Zalewu Wiślanego; Obszary NATURA 2000: PLB 280010 Zalew Wiślan, PLB 280005 Lasy Iławskie, PLH 280007 Zalew Wiślan i Mierzeja Wiślana, PLH 280027 Ostoja Iławska, PLTMP 518 Ostoja w Prabutach;
- główne zbiorniki wód podziemnych: nr 210 „Iława” fragment; nr 203 „Letniki”, wymagające wspólnej ochrony i racjonalnego użytkowania;
- obszar problemowy ponadregionalny: potrzeba wspólnych skoordynowanych działań obu województw w obrębie Żuław Wiślanych, nieustannie zagrożonych powodzią.
- sieć osadnicza: Elbląg – jako główny ośrodek subregionu prawobrzeżnej części Deltę Wisły i otoczenia Zalewu Wiślanego; ośrodki znaczenia lokalnego: Frombork, Tolkmicko, Zalewo, Susz, Kisielice;

- funkcje obszarów: rolnicza, uzupełniona funkcją przemysłową w ośrodkach Iława, Pasłęk i Elbląg, oraz turystyczna w rejonie Zalewu Wiślanego;
- system transportowy:
 - drogi krajowe: nr 7 (klasy E, Żukowo – Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kielce – Chyżne); nr 22 (klasy GP, Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Chojnice – Starogard Gd. – Malbork – Elbląg – Grzechotki);
 - drogi wojewódzkie: nr 515 (klasy G Malbork – Dzierżgoń – Susz); nr 519 (klasy Z, Stary Dzierżgoń – Małdyty – Morąg); nr 520 (klasy Z, Prabuty – Kamieniec); nr 521 (klasy Kwidzyn – Prabuty – Iława); nr 522 (klasy G, Górkki – Prabuty – Trumieje – Sobiewola); nr 526 (klasa Z, Zalewo – Przemark – Gołutowo); nr 527 (klasy G, Dzierżgoń – Pasłęk – Olsztyn);
 - linie kolejowe znaczenia państwowego: nr 9 (magistralna, Gdańsk Główny – Iława – Warszawa Wschodnia Osobowa); nr 204 (Malbork – Braniewo – granica państwa);
 - tory wodne: na Zalewie Wiślanym (morskie wody wewnętrzne);
 - drogi wodne: nr E-70 szlak wodny o znaczeniu europejskim – od śluzy Hohensaaten w górę Odry, a dalej Wartą, Notecią, Kanałem Bydgoskim, Brdą, Wisłą, Nogatem, Zalewem Wiślanym do Kaliningradu; oraz nr E-40 szlak wodny prowadzący z Gdańska Wisłą do Warszawy i dalej Bugiem do Brześcia, gdzie łączy się z drogą wodną prowadzącą przez Polesie do Dniepru.
 - system infrastruktury technicznej:
 - linie elektroenergetyczne 400 kV Elbląg – Gdańsk; 110 kV Braniewo – Gdańsk, Elbląg – Nowy Dwór Gdański, Elbląg – Malbork;
 - gazociąg wysokiego ciśnienia Elbląg – Malbork.

5) Morze Bałtyckie

Morze Bałtyckie uznane jest za jeden z dziesięciu najbardziej wrażliwych obszarów morskich na świecie. Cechuje się szczególną wrażliwością na zanieczyszczenia. Jest akwenem stosunkowo płytkim o ograniczonej wymianie wód z sąsiednim Morzem Północnym, przez co odporność na zanieczyszczenia jest niska. Całkowita wymiana słonawych wód bałtyckich na dobrze natlenione, o wysokim zasoleniu wody oceaniczne trwa około 25–35 lat. Wszystkie obce substancje wnoszone do Bałtyku pozostają w nim przez wiele lat, stwarzając ogromne zagrożenie ekologiczne akwenu.

Na podstawie wieloletnich badań stwierdzono, że najważniejszym czynnikiem degradującym akweny przybrzeżne, zwłaszcza obszary zatokowe ze względu na trudniejszą wymianę wód (Zatoka Pucka, Gdańska), jest nadmierny spływ z ładu związków azotu i fosforu oraz substancji organicznych, bezpośrednio, czy poprzez rzeki. Przyczynia się do tego gospodarka komunalna, rolnictwo, przemysł i transport. Największy ładunek substancji organicznych i biogennych w pasie przybrzeżnym województwa pomorskiego, wnosi do Bałtyku rzeka Wisła²⁰. W stosunku do 2003 r. wzrósł on o 27,6% – z 857,22 tys. ton do 1093,83 tys. ton w 2006 r. Ładunek odprowadzany Wisłą stanowił 95% całości ładunku wnoszonego rzekami do Bałtyku w pasie przybrzeżnym województwa pomorskiego. Spływ związków biogennych z ładu do morza, powoduje eutrofizację – przeżyźnienie środowiska. Na wysoki stopień eutrofizacji wód Bałtyku wskazuje m.in. obserwowane w latach 2000–2006 masowe występowanie glonów w okresie od wczesnej

wiosny do późnej jesieni. W wyniku tego zmienia się skład jakościowy flory i fauny bałtyckiej. Zamiast bujnych niegdyś łąk trawy morskiej, będących miejscem tarła wielu gatunków ryb, dno Zatoki Gdańskiej pokrywają glony nitkowate. Wskaźniki jakości wód Bałtyku ulegają okresowym wahaniom, jednak przez ostatnie 10 lat ogólnie jakość wód nie uległa znaczącym zmianom. Lokalnie polepszenie sytuacji nastąpiło tylko w strefie brzegowej.

Nie bez znaczenia dla jakości wód Bałtyku są zanieczyszczenia pochodzące z żeglugi i rybołówstwa, tj. zrzuty szkodliwych substancji ciekłych przewożonych jako ładunek, ścieków sanitarnych, odpadów, zrzuty wód i osadów balastowych, zawierających niepożądane organizmy inwazyjne, przenikanie do środowiska przeciwporostowych środków z powłok malarskich kadłubów statków, zanieczyszczenia ropą i olejami silnikowymi, emisji do atmosfery gazów spalinowych i technicznych. Szacuje się jednak, że zanieczyszczenia powstające na lądzie stanowią 97% zanieczyszczeń wprowadzanych do Bałtyku, natomiast wynikające z działalności na morzu – zaledwie 3%.

Akwen Morza Bałtyckiego wraz z jego zalewami stanowi wspólny obszar problemowy trzech województw nadmorskich (pomorskiego, zachodniopomorskiego i warmińsko-mazurskiego). W obszarze wód wewnętrznych i morza terytorialnego znajdują się liczne zasoby gospodarcze, eksploatowane z obszaru tych województw. Stwarza to określone uwarunkowania rozwoju stref nadbrzeżnych i wpływa na powstawanie różnorodnych i złożonych problemów na styku lądu z obszarem morskim. Akwen ten posiada liczne eksploatowane zasoby geologiczne (kruszywa, ropę naftową, gaz ziemny), nieeksploatowane (sole potasowo-magnezowe i sól kamienna), a także eksploatowane zasoby biologiczne. Jest on miejscem realizacji funkcji transportowych i przemysłowych, jednocześnie na wielu obszarach pozostaje niezwykle cennym unikatem przyrodniczym (z propozycjami ochrony prawnej).

Styk morza i lądu to wspólne dla wymienionych województw problemy: ekologiczne, ochrony brzegu, zagrożenia bezpieczeństwa ludzi i infrastruktury, rozwoju gospodarczego dziedzin związanych z morzem. Oddziałują one na zagospodarowanie nadbrzeżnego pasa nadmorskiego i wymuszają ponadregionalne (a czasami międzynarodowe) współdziałanie, generując w procesie interakcji zwrotne oddziaływania na system morski.

3.3.1. Problemy wymagające rozwiązania wspólnie z województwami sąsiednimi

- obszary chronione:
 - zintegrowanie form i działań ochrony przyrody Zalewu Wiślanego i jego otoczenia (parki krajobrazowe: Mierzeja Wiślana i Wysoczyzna Elbląska, projektowany obszar NATURA 2000) z uwzględnieniem perspektyw współpracy międzynarodowej z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej (województwo warmińsko-mazurskie);
 - utworzenie Światowego Rezerwatu Biosfery „Bory Tucholskie” (województwo kujawsko-pomorskie);
 - utworzenie obszarów chronionych, odpowiadających kryteriom sieci NATURA 2000 w obrębie Koszalińsko-Słupskiego Pasa Nadmorskiego i Zalewu Wiślanego (woj.: zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie);
 - wprowadzanie zasad zagospodarowania określonych w planach ochrony parków krajobrazowych, przeciętych granicą województwa (Tucholski i Po-

jezierza Iławskiego) (woj.: kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie);

- zwiększenie zakresu powiązań przyrodniczych obszarów chronionych zwłaszcza w rejonie zachodniej granicy województwa – obszary NATURA 2000, OChK, korytarze ekologiczne (woj. zachodniopomorskie);
- Zintegrowane Zarządzanie Obszarami Przybrzeżnymi (ZZOP) (woj.: zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie);
- ochrona zasobów:
 - poprawa stanu czystości wód rzeki Wisły i Zalewu Wiślanego (województwa w zlewni Wisły);
 - ochrona zasobów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych;
 - ochrona zlewni rzeki Brdy (województwo kujawsko-pomorskie);
 - przeciwdziałanie postępującemu deficytowi hydrologicznemu na pograniczu województw warmińsko-mazurskiego i pomorskiego;
- funkcje obszarów wiejskich:
 - kompleksowa restrukturyzacja rolniczej przestrzeni produkcyjnej, modernizacja infrastruktury i urządzeń melioracyjnych oraz zabezpieczających przed powodzią obszaru Żuław Wiślanych (woj. warmińsko-mazurskie);
 - wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich (głównie drobnej przedsiębiorczości z zakresu przetwórstwa rolno-spożywczego i gospodarki leśnej);
- system transportowy:

Rozwój infrastruktury transportowej, zwłaszcza w obszarach sąsiadujących z innymi województwami, uwarunkowany jest w pewnym zakresie ich strategiami rozwoju i planami zagospodarowania przestrzennego. Dotyczy to przede wszystkim rozwoju infrastruktury w korytarzach transportowych, spójnej kategoryzacji sieci drogowej, skoordynowanego wykorzystania linii kolejowych i lotnisk powojennych. W tym aspekcie przyjmuje się, że:

 - województwa pomorskie, zachodniopomorskie i warmińsko-mazurskie zainteresowane są szybkim rozwojem korytarza północnego (Via/Rail Hanseatica), proponowanego do włączenia do sieci TEN-T;
 - województwa pomorskie, warmińsko-mazurskie, kujawsko-pomorskie, zachodniopomorskie i wielkopolskie zainteresowane są rewitalizacją dróg wodnych;
 - planowana wcześniej linia kolejowa Centralna Magistrala Kolejowa (CMK) jest zadaniem o bliżej nieokreślonym czasie realizacji i obecnie nie będzie miała wpływu na formułowanie ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego;
 - uwzględnienie budowy przekopu Mierzei Wiślanej, stanowiącego silne uwarunkowanie rozwoju portu w Elblągu (woj. warmińsko-mazurskie), uzależnione jest od pozytywnych ocen środowiskowych i ekonomicznych;
- systemy infrastruktury technicznej:
 - realizacja gazociągu wysokiego ciśnienia Włocławek – Żarnowiec – Kosakowo;
- turystyka:
 - rozwój turystyki, zwłaszcza w regionach: Zalewu Wiślanego i Borów Tucholskich, w strefie nadmorskiej, na Wysoczyźnie Polanowskiej i Pojezierzu Krajeńskim;
 - wspólna realizacja tras rowerowych międzynarodowych (Hanseatycka Trasa Rowerowa) i międzyre-

- gionalnych (Malbork – Kopanka – Jazowa – Elbląg; szlak teutoński: Malbork – Dzierzgoń – Rychliki – Bągart – Pasłek – Tolkmicko; szlak pojezierny: Gardeja – Prabuty – Połatki – Susz);
- zagospodarowanie turystyczne szlaków kajakowych Brdy i Wdy (województwo kujawsko-pomorskie).
- 1 Stan 31 grudnia 2008 r. – Bank Danych Regionalnych GUS.
 - 2 Od 1 stycznia 2002 r.
 - 3 Dane na 31 grudnia 2007 r. – Bank Danych Regionalnych GUS.
 - 4 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 5 września 2007 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 (Dz. U. nr 179, poz. 1275) oraz Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 27.10.2008 zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 (Dz. U. nr 198, poz. 1226).
 - 5 Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013, przyjęty przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 16 sierpnia 2007 r. po negocjacjach z Komisją Europejską.
 - 6 Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020, przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 587/XXV/05.
 - 7 W dniach 24–25 maja 2007 r. w Lipsku (Niemcy) odbyło się nieformalne spotkanie ministrów państw członkowskich Unii Europejskiej ds. Spójności Terytorialnej i Rozwoju Miast, organizowane przez Prezydencję niemiecką. Spotkanie to stanowiło zwieńczenie trwającej od 2004 r. współpracy ministrów nad wypracowaniem wspólnej perspektywy rozwoju przestrzennego UE w postaci Agendy Terytorialnej. Efektem końcowym spotkania było przyjęcie dwóch dokumentów politycznych: Leipzig Charter on Sustainable European Cities (Karta Lipska, KL) – oraz Territorial Agenda of the European Union (TAEU).
 - 8 VASAB 2010 jest programem współpracy międzynarodowej na polu planowania przestrzennego, obejmującym wszystkie kraje bałtyckie oraz Białoruś, a także – po przerwie trwającej od 2003 r. – Norwegię, reprezentowane przez ministrów odpowiedzialnych za rozwój i planowanie przestrzenne. Niemcy i Rosja biorą udział w tej współpracy również poprzez reprezentantów regionów nadmorskich (odpowiednio – landów w Niemczech oraz republik i okręgów w Rosji). Istotny wpływ na kształtowanie się współpracy mają również regiony i ich władze samorządowe.
 - 9 Dz. U. z 2006 r., nr 14, poz. 98.
 - 10 Korcelli P., Zmiany systemu osadniczego polski na tle przemian demograficznych, ekspertyza do aktualizacji KPZK.
 - 11 Decision No 884/2004/EC of The European Parliament and of the Council of 29 April 2004.
 - 12 Projekt Baltic Gateway, BSR INTERREG IIIB.
 - 13 Survey on the transport infrastructure planning in the Baltic Sea Region” BSSSC 2006 r.
 - 14 Projekt Łuk Południowego Bałtyku (South Baltic Arc), BSR INTERREG IIIB.
 - 15 Baltic Maritime Outlook 2006. Goods flows and maritime infrastructure in the Baltic Sea Region, 2006.
 - 16 Projekt Baltic Gateway, BSR INTERREG IIIB.
 - 17 Survey on the transport infrastructure planning in the Baltic Sea Region, BSSSC 2006 r.
 - 18 Projekt Łuk Południowego Bałtyku (South Baltic Arc), BSR INTERREG IIIB.

- 19 Dokument przyjęty 5 października 1999 r. przez Radę Ministrów oraz 17 listopada 2000 r. przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, opublikowany w obwieszczeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001 r. o ogłoszeniu Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (MP nr 26, poz. 432).
- 20 Por.: Zagospodarowanie i rozwój przestrzenny strefy przybrzeżnej Bałtyku – rekomendacje dla KPZK, oprac. dr Kazimierz Szeffler, dr hab. Kazimierz Furmańczyk, materiały Okrągłego Stołu nt. priorytetu „Środowisko” w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, Gdańsk, 13 listopada 2008 r.

4. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO [Rys.4]

4.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna

Charakterystyczną cechą dotychczasowego rozwoju jest duże uzależnienie struktur zagospodarowania przestrzennego od warunków przyrodniczych. Wpłynęło ono na ukształtowanie się w długim procesie rozwoju powiązanych elementów struktury przestrzennej i funkcjonalnej województwa. Struktura ta wykazuje znaczną trwałość i będzie wywierała zasadniczy wpływ na możliwości przyszłego rozwoju.

Najistotniejsze cechy struktury funkcjonalno-przestrzennej to węzłowy i pasmowo-węzłowy układ sieci osadniczej oraz zróżnicowany pod względem funkcji układ strefowy – od dominacji rolnictwa po splot funkcji rolniczo-leśnych i rekreacyjnych oraz nakładających się na nie funkcji ekologicznych.

4.1.1. Układy węzłowe

Podstawową organizację węzłową przestrzeni województwa tworzy sieć ośrodków osadniczych, która hierarchizuje poszczególne elementy systemu osadniczego, relacje zachodzące pomiędzy ośrodkami a ich bezpośrednim otoczeniem przez nie obsługiwanych oraz w powiązaniach zewnętrznych.

Dominującą pozycję w strukturze funkcjonalno-przestrzennej regionu zajmuje aglomeracja Trójmiasta – strefa zurbanizowana, skupiająca usługi o znaczeniu ponadregionalnym (nauka, edukacja, kultura, ochrona zdrowia, administracja), działalność produkcyjną bezpośrednio i pośrednio związaną z morzem (przemysł okrętowy, portowy, petrochemiczny, transport i spedycja morska, wyspecjalizowane usługi związane z turystyką i rybołówstwem). Charakteryzuje ją spójność, złożoność oraz relatywnie wysoka intensywność zagospodarowania i wykorzystania przestrzeni centrum aglomeracji oraz znaczne rozproszenie i brak spójności w strefie suburbanizacji. Jednocześnie przestrzeń ta ma wiele mankamentów i problemów rozwojowych istotnych z punktu widzenia społecznego, gospodarczego i ekologicznego. Należą do nich:

- słabości strukturalne (zły stan infrastruktury transportowej, monofunkcyjne koncentracje jednorodnych miejsc pracy i zamieszkania, słabo ukształtowane ośrodki centralne);
- dysproporcje w sferze społecznej i technicznej (ograniczone możliwości zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych i usługowych, nie w pełni zintegrowany i spójny, nie obsługujący w sposób dostateczny całego obszaru system transportu publicznego);
- niezadowalający w wielu miejscach stan środowiska i poziom ładunku przestrzennego;
- niezadowalające ekologiczne warunki życia (m.in. nieliczne i słabnące powiązania ekologiczne między Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym i pasem

przymorskim oraz innymi obszarami, czy niedobór terenów zieleni urządzonej w miastach);

- rozprzestrzenianie się osadnictwa na obszarach otaczających miasta (suburbanizacja) przy słabym wyposażeniu infrastrukturalnym tych terenów i niedostatecznym stopniu wykorzystania miejsc centralnych.

W skład aglomeracji Trójmiasta, poza Gdańskiem, Gdynią i Sopotem – centrum aglomeracji, wchodzi także regionalne ośrodki: Tczew i Wejherowo oraz silne ośrodki lokalne Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, a także sąsiednie gminy wiejskie. Poszerzanie się obszaru aglomeracji następuje w wyniku kształtowania się stref/pasm osadniczych: zachodniego: Żukowo, Kolbudy, Kartuzy; północnego: Kosakowo, Puck, Luzino; południowego: Pruszcz Gdański oraz Pszczółki, Tczew (gm.).

W pozaaglomeracyjnej przestrzeni województwa sieć osadnicza ma strukturę policentryczną, odzwierciedlającą historyczne podziały polityczno-administracyjne. Najważniejszą rolę wśród nich sprawuje regionalny, w pełni ukształtowany i wyposażony w rozwinięte funkcje Słupsk, ogniskujący aktywność społeczno-gospodarczą w północno-zachodniej części województwa. Podobny charakter ma także położony poza granicami województwa Elbląg.

Ponadto ważną rolę w strukturze obsługi regionu pełnią ośrodki regionalne: Chojnice o silnych powiązaniach społeczno-gospodarczych z Człuchowem oraz Tucholą (województwo kujawsko-pomorskie), Kwidzyn, Lębork, Malbork i Starogard Gdański. Osadnictwo wokół tych ośrodków rozlewa się poza granice miast, wchłaniając sąsiednie miejscowości, tworząc większe formy o charakterze miejskim, o często wyższej dynamice rozwoju niż ośrodki rdzeniowe.

4.1.2. Układy węzłowo-pasmowe

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej regionu kształtują się – w oparciu o system transportowy – układy węzłowo-pasmowe:

- duże węzły transportowe morskie (Port w Gdańsku i Port w Gdyni) i lotniczy (Port Lotniczy w Gdańsku), zapewniające powiązania międzynarodowe oraz umożliwiające przeładunek towarów i pasażerów na układ lądowych dróg komunikacyjnych;
- pasma podstawowe:
 - południkowe: w korytarzu wzdłuż Zatoki Puckiej, Zatoki Gdańskiej i Wisły, ograniczone od zachodu drogą wojewódzką DW nr 222, a od wschodu drogą krajową DK nr 50, obejmujące ciągi autostrady A1, drogi krajowej DK nr 91, linii kolejowej Gdynia – Bydgoszcz, rzekę Wisłę. Pasma to tworzy szeroki układ o najwyższym (poza kształtującą się metropolią Gdańską) zagęszczeniu osadnictwa, który zawiera ciąg miast, zaczynający się od linii Tczew – Starogard Gdański – Malbork, poprzez Pelplin, Gniew i Kwidzyn; za południową granicą województwa jest on kontynuowany;
 - równoleżnikowe: północne wzdłuż dróg krajowych DK nr 7, S6 i 6 (Elbląg – Nowy Dwór Gdański – Trójmiasto – Lębork – Słupsk i dalej Koszalin); południowe wzdłuż drogi krajowej DK nr 22 (Elbląg – Malbork – Tczew – Starogard Gdański – Czersk – Chojnice – Człuchów i dalej Wałcz); środkowe wzdłuż drogi krajowej DK nr 20 wraz z odcinkiem drogi wojewódzkiej DW nr 211 (Trójmiasto – Żukowo – Kartuzy/Kościerzyna – Bytów – Miastko);
- pasma pozostałe o niższych parametrach, ale odgry-

wające ważną rolę w powiązaniach wewnątrzregionalnych oraz w dostępie zewnętrznym zwłaszcza do terenów turystyczno-rekreacyjnych.

Infrastruktura techniczna o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym, którą tworzą linie elektroenergetyczne najwyższych i wysokich napięć, gazociągi wysokiego ciśnienia, rurociągi paliw i produktów naftowych oraz sieci telekomunikacyjne i światłowody – prowadzone są w korytarzach:

- południkowym: Trójmiasto – Tczew – Malbork – Kwidzyn, dalej Grudziądz; wraz z zasobami wodnymi Wisły oraz obszarem deltowym tej rzeki, korytarz kreuje złożony subregion problemowy o bardzo wysokim potencjale rozwojowym oraz potencjalnych zagrożeniach ekologicznych na przecięciach infrastruktury z korytarzami ekologicznymi;
- równoleżnikowym: Trójmiasto – Wejherowo – Lębork – Słupsk, dalej Koszalin.

Największe zagęszczenie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej występuje wokół dzielnic portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni. Pozostałe obszary koncentracji infrastruktury technicznej zlokalizowane są w: Tczewie, Starogardzie Gdańskim, Kwidzynie, Chojnicach i Malborku.

4.1.3. Układy strefowe

Układy strefowe tworzą kompleksy wypełniające przestrzenie między pasmami. Należą do nich obszary rolnicze, leśne, tereny rekreacyjne pełniące jednocześnie funkcje ekologiczne. Są to przede wszystkim:

- strefa nadmorska, na którą składają się miejscowości i osiedla rekreacyjne oraz tereny rekreacji między nimi;
- strefa pobrzeża o charakterze rolnym i rolno-leśnym (od Pucka do Ustki);
- strefa pojezierna związana z zespołami jezior i kompleksów leśnych o charakterze rolno-leśnym, leśnym i rekreacyjnym;
- strefa żuławska i Doliny Wisły – kompleksy rolnicze o wysokich wartościach dla produkcji rolnej;
- strefa zaborsko-krajeńska o charakterze rolnym i rolno-leśnym (od Chojnic do miasta Czarne).

Strefy te, 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.

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.

4.2. Środowisko przyrodniczo-kulturowe i krajobraz [Rys.5]

Warunki życia oraz prowadzenia działalności społeczno-gospodarczej mieszkańców województwa w dużej mierze są uzależnione od zasobów, stanu i procesów kształtujących środowisko przyrodnicze, kulturowe oraz krajobraz (jego strukturę i fizjonomię). Ich zachowanie warunkuje kształtowanie ładów przestrzennego oraz trwałość, zrównoważony rozwój. Zależności przestrzenne i funkcjonalne oraz potrzeba zintegrowanego podejścia do spraw rozwoju i zagospodarowania przestrzennego,

decydują o wspólnym ujmowaniu w polityce przestrzennej województwa spraw środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu oraz realizacji założeń idei „trójochrony”. Pomijanie tych składowych w ocenie warunków rozwoju i brak bilansu kosztów rozwoju przestrzenno-gospodarczego (co jest powszechną praktyką), skutkuje dewaloryzacją przestrzeni, niszczeniem zasobów przyrodniczych, pogarszaniem stanu środowiska i krajobrazu oraz rozciągniętymi w czasie ujemnymi zjawiskami, ograniczającymi korzystne ekologiczne warunki życia mieszkańców i możliwości trwałego rozwoju.

Położenie geograficzne województwa i wynikające z niego cechy fizyczne i funkcjonalne komponentów środowiska nadają dość wyraziste rysy jego zróżnicowanej strukturze krajobrazowej. Mają wpływ na jej charakter, zjawiska, fizjonomię i potencjał gospodarczy. Zmienność cech środowiska i krajobrazu następuje od linii brzegowej morza w kierunku południowym, tworząc specyficzne struktury przestrzenne, przechodzące od różnego typu akumulacyjnych równin przymorskich, przez strefę wysoczyzn morenowych do strefy równin wodno-lodowcowych. Układ ten przecinany jest dolinami rzecznyymi, wśród których najrozleglejszą strukturę stanowi Dolina Dolnej Wisły, z aluwialnym obszarem ujściowym Żuław Wiślanych. Struktury te, o zachowanych w znacznym stopniu naturalnych walorach przyrodniczych, budują osnowę ekologiczną przestrzeni województwa.

Zróżnicowanie krajobrazowe, uczytelnianie przez cechy rzeźby i pokrycie terenu, decyduje o wyróżnieniu jednostek fizycznogeograficznych. Poszczególne mezoregiony fizycznogeograficzne cechują się wyraźną indywidualnością, odzwierciedlając silne zróżnicowanie materialno-funkcjonalne środowiska geograficznego i w istotny sposób kształtując zmienność krajobrazu.

Cechy fizycznogeograficzne poszczególnych makroregionów:

- Pobrzeże Słowińskie – obejmuje północno-zachodni fragment województwa, ma wybitne walory przyrodniczo-krajobrazowe; mezoregiony: Równina Słupska, Wysoczyzna Damnicka i Wybrzeże Słowińskie. Makroregion sięga od zachodniego krańca województwa, wzdłuż wybrzeża Morza Bałtyckiego po zachodnie krańce Pobrzeża Kaszubskiego, które stanowią zachodnie krawędzie Pradoliny Redy–Łeby i tzw. Wysoczyzny Żarnowieckiej. Charakteryzuje go występowanie przybrzeżnego pasa wydmowego, tzw. Mierzei Kaszubskiej, z hydrogenicznymi równinami przymorskimi o płytkim zaleganiu wód podziemnych na jego zapleczu, z jeziorami przybrzeżnymi: Gardno (pow. 24,7 km²), Łebsko (pow. 71,4 km²) i Sarbsko (pow. 6,7 km²), z obszarami torfowobagiennymi i rozległymi użytkami zielonymi. W zachodniej części Mierzei Kaszubskiej, położony jest najbardziej znany i unikatowy zespół wydm nadmorskich w Polsce – objęty ochroną w ramach Słowińskiego Parku Narodowego.
- Pobrzeże Gdańskie – stanowi rozległy w części zachodniej i zwracający się w kierunku wschodnim obszar nadmorski, obejmujący północną i północno-wschodnią część województwa. Cechuje się silnym zróżnicowaniem środowiskowym i fizjonomicznym, wchodzących w jego skład mezoregionów – Pobrzeża Kaszubskiego, Mierzei Helskiej, Mierzei Wiślanej i Żuław Wiślanych. Największą wysokość, nieco ponad 100 m n.p.m., osiąga teren na Wysoczyźnie Żarnowieckiej, gdzie wśród wzniesień morenowych, położone jest duże rynnowe Jezioro Żarnowieckie, o pow. 14,7 km². Najmniejszą wysokością cechują

się Żuławy Wiślane z obniżeniami depresyjnymi, sięgającymi na obszarze województwa około 1 m p.p.m. Cechą charakterystyczną Pobrzeża Kaszubskiego jest rozczłonkowanie obszaru na szereg kęp wysoczyznowych rozdzielonych głęboko wciętymi dolinami lub pradolinami. Kępy takie, zbudowane z glin zwałowych i piasków, poroździelane obniżeniami dolin, charakterystyczne są szczególnie dla wybrzeża Zatoki Gdańskiej (kępy: Swarzewska, Pucka, Oksywska i Redłowska). Fragmentarycznie wytworzyły się na nich strome, urwiste krawędzie brzegowe, wśród nich klif redłowski w Gdyni. Zachodnia część makroregionu stanowi rozległą wysoczyznę zdecydowanie wyodrębnioną z otoczenia za sprawą pradolin Redy–Łeby i Płutnicy. Centralną część wierzchołków wysoczyzn morenowych, o równinnych lub falistym charakterze, zajmują kompleksy leśne, z których największy stanowi Puszcza Darżlubska. Interesującym elementem geomorfologicznym jest najpotężniejsza forma pradolinna Polski północnej – Pradolina Redy–Łeby – stanowiąca południowy kraniec makroregionu i oddzielająca go od Pojezierza Kaszubskiego: jej szerokość sięga pomiędzy Gdynią a Wejherowem 5 km. Wysokość zboczy pradolin wynosi miejscami 100 m. W dnach dolin i pradolin występują utwory hydrogeniczne, z płytkim zaleganiem wód gruntowych, a użytkowanie powierzchni, poza terenami zabudowanymi, jest typowo rolnicze – z licznymi obszarami zmeliorowanymi i dużym udziałem użytków zielonych. Szerokość Pobrzeża Gdańskiego maleje w kierunku południowo-wschodnim, osiągając minimum pomiędzy Gdynią a Sopotem. Charakterystycznym i cennym przyrodniczo elementem struktury krajobrazowej pobrzeża są piaszczyste mierzeje – Kaszubska, Helska i Wiślana. Stanowią one długie i wąskie ciągi wydmowe o nieregularnym kształcie i zróżnicowanej szerokości – od kilkudziesięciu metrów na Mierzei Wiślanej do ok. 3 km na Półwyspie Helskim, o uporządkowanej, równoległej do brzegu morskiego strukturze krajobrazowej. Mezoregionem o odmiennym typie środowiska i krajobrazu są Żuławy Wiślane, stanowiące deltę Wisły. Jest to rozległa równina, zawdzięczająca swą postać działalności człowieka, zbudowana z piaszczystych i ilastych utworów aluwialnych oraz utworów organogenicznych, rozciągająca się po obu stronach obwałowanego koryta Wisły. Ich zachodnią granicę wyznaczają krawędzie wysoczyznowe pojezierzy Kaszubskiego i Starogardzkiego, zaś wschodnią granicę – krawędź Pojezierza Iławskiego i Wysoczyzny Elbląskiej.

- Pojezierze Zachodniopomorskie – zajmuje niewielki fragment województwa w jego środkowo-zachodniej części. Stanowi północny skłon wysoczyzn morenowych, przechodzący na północno-zachodnim krańcu w nadmorską Równinę Słupską, a na krańcu północno-wschodnim w Wysoczyznę Damnicką. W jego skład wchodzi dwa mezoregiony o dużym podobieństwie przyrodniczo-krajobrazowym – Wysoczyzna Polanowska i Pojezierze Bytowskie. Najwyżej położony jest południowy pas makroregionu, osiągający wysokości bezwzględne przekraczające 200 m n.p.m. – z kulminacjami 238 i 256 m n.p.m. Północny skłon wysoczyzn morenowych poprzecinany jest dolinami cieków spływających ku Pobrzeżu Słowińskiemu – Łupawy, Słupi, Wieprzy, Grabowej i Radwi.
- Pojezierze Wschodniopomorskie – obejmuje środkową

- i południowo-wschodnią część województwa, jego trzy mezoregiony to: Pojezierze Kaszubskie, Pojezierze Starogardzkie i oddzielone od niego Doliną Dolnej Wisły Pojezierze Iławskie. Pojezierze Wschodniopomorskie osiąga swą kulminację szczytem Wieżyca (329 m n.p.m.) w kompleksie Wzgórz Szymbarskich. Region odwadniają od zachodu rzeki Wierzyca i Radunia, od wschodu Osa i Liwa, zaś w północno-zachodniej części – Łeba i Łupawa, spływające w kierunku północnym do jezior przybrzeżnych Łebsko i Gardno, oraz ciek spływające do rzeki Redy. W zachodniej części pojezierza, w dorzeczu górnej Raduni, znajduje się duże zgrupowanie jezior, z największymi zbiornikami Jezior Raduńskich o łącznej powierzchni 8,5 km² oraz z Jeziorem Ostrzyckim.
- Pojezierze Południowopomorskie – rozciąga się w południowo-zachodniej części województwa, obejmując swym zasięgiem trzy mezoregiony – Równinę Charzykowską, Pojezierze Krajeńskie i Bory Tucholskie. Teren geomorfologicznie jest urozmaicony przez występowanie rynien subglacjalnych, dolin rzecznych i obniżeń wytopiskowych. Obniżenia terenu zajmują liczne zbiorniki jeziorne, wśród nich największe jezioro Wdzydze (15,1 km²) oraz również duże jeziora: Somińskie, Kruszyńskie, Karsińskie, Charzykowskie, Długie, Krępsko, Rychnowskie i Szczytno. Obszar makroregionu odwadniany jest w kierunku południowym do pradoliny Noteci–Warty przez wody Wdy, Gwdy i centralnie płynącej Brdy – stanowiącej główny ciek regionu. Rzeki te tworzą malownicze, kręte i miejscami głęboko wcięte doliny, o silnym spadku i wysokich walorach krajobrazowych.
 - Dolina Dolnej Wisły – rozciąga się na długości około 120 km – od Bydgoszczy po Gniew, rozcinając wysoczyznę morenową Pojezierza Wschodniopomorskiego i dzieląc je w tym rejonie na mezoregiony Pojezierza Starogardzkie-go po zachodniej i Pojezierza Iławskiego – po wschodniej stronie doliny Wisły. W jej skład wchodzi w województwie pomorskim Dolina Kwidzyńska. Szerokość Doliny Dolnej Wisły wynosi od 5 do 8 km, a jej zbocza, o stosunkowo silnym nachyleniu, osiągają wysokość względną 50–60 metrów.

4.2.1. Struktura środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu

1) Środowisko przyrodnicze

Województwo pomorskie, poprzez swoje centralne położenie w Polsce północnej i Regionie Bałtyckim, odgrywa ważną rolę w kształtowaniu procesów przyrodniczych, posiada specyficzne i wysokie walory środowiskowe oraz przyjmuje istotne dla środowiska oddziaływania zewnętrzne. Generuje jednocześnie wyraźne oddziaływania własne, wynikające przede wszystkim z nadmorskiego położenia.

Mocne i słabe strony stanu środowiska w jego powiązaniach krajowych i europejskich warunkują nie tylko stan obecny funkcjonowania środowiska i jego znaczenie społeczno-gospodarcze, ale wyznaczają też kierunki strategii ochrony i kształtowania walorów przyrodniczych.

Mocnymi stronami województwa w zakresie przyrodniczym są w skali europejskiej:

- silnie zróżnicowane struktury przyrodniczo-krajobrazowe i duże zróżnicowanie biologiczne – podnoszące atrakcyjność województwa i tworzące podstawy rozwoju wielu form aktywności społeczno-gospodarczej;
- stosunkowo wysoka lesistość i jeziorność (szcze-

gólnie obszarów pojeziernych);

- szeroki dostęp do strefy brzegowej i wód morskich Bałtyku – jego potencjalnych zasobów i walorów;
- dostępność lądowych zasobów wodnych (duże zasoby wód powierzchniowych i podziemnych);
- duży potencjał agroekologiczny – w północnej i wschodniej części województwa;
- duża liczba i powierzchnia form ochrony przyrody – zawierających m.in. unikaty przyrodnicze w skali europejskiej i posiadających w centralnej części województwa dobrą spójność przestrzenną;
- duży potencjał rekreacyjny wynikający z walorów środowiska przyrodniczego;
- dobry stan warunków aerosanitarnych (z wyjątkiem centrów terenów zurbanizowanych).

Za słabe strony województwa, obniżające jego rangę ponadregionalną, należy uznać:

- niski stopień skanalizowania wiejskich jednostek osadniczych województwa, zagrażający środowisku zanieczyszczeniem;
- niewystarczający stan gospodarki odpadami – szczególnie poza obszarami miast;
- stosunkowo zły stan sanitarny wód powierzchniowych;
- relatywnie zły stan środowiska przyrodniczego Morza Bałtyckiego;
- duże rozdrobnienie kompleksów leśnych w centralnej części województwa i brak ich ciągłości przestrzennej w kierunku wschodnim;
- brak spójności przestrzennej obszarów chronionych w kierunkach wschodnim i zachodnim oraz brak łączności z krajowym systemem obszarów chronionych i ich nawiązania do obszarów europejskich;
- antropogeniczne zagrożenie kompleksów leśnych i obszarów chronionych w sąsiedztwie terenów zurbanizowanych;
- stosunkowo mała powierzchnia obszarów chronionych o najwyższym reżimie ochronnym oraz brak lub mała powierzchnia ich stref ochronnych (szczególnie dotyczy to Słowińskiego Parku Narodowego i Parku Narodowego „Borów Tucholskich”);
- brak szerokiej, społecznej akceptacji działań w zakresie tworzenia obszarów chronionych i realizacji na ich obszarze gospodarki proekologicznej;
- postępujące obniżanie walorów naturalnych na obszarach intensywnie zagospodarowywanych i użytkowanych turystycznie (np. parki krajobrazowe);
- obniżanie walorów naturalnych strefy brzegowej Bałtyku w wyniku silnej antropopresji;
- brak ustanowienia przybrzeżnych akwenów morskich dla ochrony walorów przyrodniczych, zgodnie z przepisami międzynarodowymi.

Struktura ekologiczna województwa stanowi istotny – z punktu widzenia funkcjonowania środowiska – element przestrzeni, gwarantujący (poprzez zachowanie warunków migracji organizmów) utrzymanie możliwości wymiany i istnienia puli genetycznej, liczebności osobników i gatunków, a w konsekwencji zachowanie różnorodności biologicznej środowiska.

W strukturze przyrodniczej regionu wyróżnia się płaty i korytarze ekologiczne, których przestrzenna łączność tworzy ogół warunków bytowych biosfery i podstawę utrzymania jej różnorodności biologicznej. Korytarze łączą i przenikają płaty ekologiczne, tworząc rzeczywistą spójność przestrzenną obszarów przyrodniczych. Dlatego wyznacza się je jako przestrzenie ciągłe, uwi-

daczniające powiązania przyrodnicze w większej skali przestrzennej.

Na strukturę ekologiczną województwa pomorskiego składają się:

- struktura ekologiczna rangi krajowej:
 - płaty ekologiczne: Borów Tucholskich, charzykowsko-kościerski, lasów kępicko-bytowskich, lasów sianowsko-miastekich, lasów szczecinecko-koczałskich;
 - korytarze ekologiczne: doliny Wisły, przymorski – południowobałtycki, pojezierny – północny;
 - struktury ekologiczne rangi regionalnej:
 - płaty ekologiczne: stężycko-kartuski, lasów oliwskodarżlubkich, lasów na południe od Łęborka, lasów górnej Słupi i Łupawy, lasów mirachowskich;
 - korytarze ekologiczne: doliny Słupi, doliny Łupawy, Pradoliny Redy–Łeby, dolin Wieprzy i Studnicy, doliny Gwdy, doliny Brdy i Zbrzycy, doliny Wdy, doliny Wierzycy, doliny Raduni i Motławy, doliny Liwy, doliny Nogatu, doliny Szkarpowy, doliny rzeki Dzierzgoń, Morawski, Przywidzki, Piaśnicy i rynny Jeziora Żarnowieckiego;
 - struktury ekologiczne rangi subregionalnej o mniejszej skali, ale ważne dla funkcjonowania środowiska. Przebieg i zasięg korytarzy określany jest z różną dokładnością (zależną od źródła opracowania), wymaga doprecyzowania i uszczegółowienia w dokumentach planistycznych na poziomie gminy.

2) Dziedzictwo kulturowe

Województwo pomorskie charakteryzuje się ogromnym zróżnicowaniem zarówno form, jak i intensywności występowania obiektów dziedzictwa kulturowego. Stan ten wynika ze skomplikowanego politycznie procesu dziejowego kształtowania struktury regionu oraz występujących warunków naturalnych, a w związku z tym – dominujących form użytkowania terenu, zasobności mieszkańcówn i dostępności mniej lub bardziej trwałych materiałów budowlanych:

- w powiatach położonych w północno-zachodniej części województwa (przede wszystkim powiaty słupski i lęborski), gdzie występują dobre warunki do upraw rolnych
- w przeszłości lokowano wielkie majątki ziemskie; reliktem świetności tych obszarów są liczne założenia pałacowo- i dworsko-parkowe;
- na żyznych ziemiach Żuław Wiślanych, często położonych depresyjnie, dominowało intensywne osadnictwo oparte na rolnictwie, dzięki czemu ukształtował się unikatowy w tej części Europy krajobraz kulturowy z charakterystycznym systemem hydrotechnicznym, wiatrakami, domami podcieniowymi i tzw. zagrodami olęderskimi; walory te zostały mocno zdegradowane w wyniku działalności PGR-ów oraz przesiedlonej tu ludności, nie związanej kulturowo z tym obszarem;
- na Kaszubach stanowiących region etnograficzny o wyrazistej tożsamości kulturowej, o słabych glebach i rozdrobnionej strukturze agrarnej, dominowała zabudowa drewniana, która łatwo uległa zniszczeniu zarówno w wyniku stopniowej degradacji budulca, jak i nagłemu działaniu żywiołów;
- na terenach leśnych południowej części województwa (część powiatu człuchowskiego, chojnickiego i starogardzkiego), zasiedlanych ekstensywnie, o ubogiej architekturze – podobnie jak w przypadku Kaszub zachowały się nieliczne elementy dziedzictwa kulturowego;

- na terenie całego województwa występują liczne obiekty ceglane: zamki krzyżackie (np. Malbork, Kwidzyn, Bytów, Sztum, Gniew), fortyfikacje i mury miejskie (np. Gdańsk, Chojnice, Skarszewy), średniowieczne kościoły parafialne, ratusze (np. Malbork) i inne budynki użyteczności publicznej; popularność tego budulca w województwie spowodowana jest warunkami naturalnymi – duża dostępność gliny i znaczna odległość od kamieniołomów.

3) Struktura krajobrazu

Na zasoby krajobrazowe województwa pomorskiego składają się cechy środowiska przyrodniczego i kulturowego, które kształtują makroprzestrzenne wartości wizualno-estetyczne regionu, wykształcone w wyniku ich współwystępowania elementy ekspozycji wizualnej i kompozycji krajobrazowej oraz mikroprzestrzenne elementy przyrodnicze i kulturowe urozmaicające krajobraz. Do podstawowych elementów kształtujących strukturę krajobrazową województwa należą:

- ukształtowanie terenu:
 - najpowszechniejszą formą jest rzeźba falista, ze stosunkowo płaskimi formami, często o charakterze równin porożcinanych rynkami i dolinami lub licznymi zagłębieniami; stanowi ona 42% powierzchni województwa i przeważa w jego części południowej, w obrębie Równiny Charzykowskiej, Borów Tucholskich i Pojezierza Krajeńskiego (tu jest urozmaicona licznymi misami jeziornymi) oraz północno-zachodniej, na Wysoczyźnie Damnickiej i Równinie Słupskiej;
 - 37% powierzchni województwa stanowi rzeźba pagórkowa, bardziej urozmaicona, z licznymi wzgórzami morenowymi i innymi formami rzeźby glacialnej; koncentruje się w centralnym pasie województwa: na Pojezierzu Kaszubskim i Bytowskim, także na Pojezierzu Iławskim i Wysoczyźnie Żarnowieckiej.
 - trzeci pod względem powszechności występowania jest typ rzeźby płaskiej (prawie 16% obszaru regionu), koncentrujący się we wschodniej i północnej części województwa: Żuławy Wiślane, Dolina Kwidzyńska, Wybrzeże Słowińskie oraz Pradolina Redy i Łeby, a także znaczna część Pobrzeża Kaszubskiego; mało urozmaicona rzeźba, złożona głównie z den dolin i równin, daje możliwość obserwacji rozległych krajobrazów, ograniczonych często „ostrymi” krawędziami sąsiadujących wysoczyzn morenowych;
 - do pozostałych niewielkich powierzchniowo form należą: strefa krawędziowa wysoczyzny z licznymi kępami i klifami w strefie nadmorskiej i strefa rynnowa wokół dużych jezior;
- użytkowanie (pokrycie) terenu:
 - wśród typów użytkowania ziemi w województwie pomorskim zdecydowanie dominują grunty orne (52,5%), przeważające w północnej, centralnej i wschodniej części województwa, a także na Pojezierzu Krajeńskim w części południowo-zachodniej; należą do nich:
 - uprawy polowe z enklawami leśnymi i zwartym osadnictwem wiejskim na Wysoczyźnie Damnickiej i Żarnowieckiej oraz na Pojezierzu Iławskim i zachodniej części Pojezierza Krajeńskiego;
 - mozaikowate uprawy polowe z enklawami leśnymi i zwartym osadnictwem wiejskim na Pojezierzu Bytowskim, w północnej i wschodniej części Pojezierza Kaszubskiego i na Pojezierzu Iławskim;

- pola uprawne z osadnictwem zwartym, pozbawione enklaw innych typów użytkowania – dominują na Żuławach Wiślanych, Pojezierzu Starogardzkim, we wschodniej części Pojezierza Krajeńskiego i północnej Pojezierza Iławskiego;
- mozaikowate pola z enklawami leśnymi i osadnictwem rozproszonym (3% obszaru województwa), częste na Pojezierzu Kaszubskim;
- użytki zielone (łąki i pastwiska) zajmują niespełna 4% obszaru województwa, z czego najrozleglejsze są łąki i pastwiska z enklawami leśnymi i osadnictwem zwartym, koncentrujące się w północnej części województwa, w Pradolinie Redy i Łeby oraz w dnach dolin i na równinach Wybrzeża Słowińskiego i Pobrzeża Kaszubskiego, w dnie doliny Wisły oraz na wschodnim skraju Doliny Kwidzyńskiej, a także w hydrogenicznych, dolinnych krajobrazach Równiny Charzykowskiej i Borów Tucholskich;
- kompleksy leśne zajmujące prawie 36% powierzchni regionu, przeważają w południowej i zachodniej części województwa, a także w północnej części Pojezierza Kaszubskiego; wśród nich dominują:
 - kompleksy leśne z enklawami rolnymi, występujące na prawie 29% obszaru województwa, stanowiące większość terytorium: Borów Tucholskich, Równiny Charzykowskiej i Wysoczyzny Polanowskiej, Wysoczyzny Żarnowieckiej i północnej części Pojezierza Kaszubskiego;
 - duże zwarte obszary leśne, pozbawione enklaw innych użytków, zajmujące prawie 4% powierzchni regionu, stosunkowo częste na Wysoczyźnie Darnickiej, Pojezierzu Iławskim, na mierzejach (Słowińskiej, Helskiej i Wiślanej) oraz w sąsiedztwie Gdańska i Sopotu (Lasy Oliwskie);
 - kompleksy z dominacją jezior, które są powszechnym elementem krajobrazu młodoglacjalnego, zajmują blisko 3% powierzchni regionu; należą do nich: obszar Zalewu Wiślanego, będący zbiornikiem o charakterze pośrednim między akwenem morskim i jeziornym (laguna przybrzeżna) oraz kilka największych jezior województwa (Charzykowskie, Dybrzk i sąsiednie, Raduńskie i Chmieleńskie, Jasień, Dziergoń, Żarnowieckie, Bobięcińskie); największe zbiorniki, położone na Wybrzeżu Słowińskim, Łebsko i Gardno, są bardziej zintegrowane ze swoim otoczeniem i zaliczono je do typów mieszanych, gdzie jeziorom towarzyszą łąki, pastwiska, bagna oraz osadnictwo zwarte;
 - specyficznym typem pokrycia terenu są wydmy, zajmujące w zwartych kompleksach tylko około 1% powierzchni województwa, stanowiące charakterystyczne elementy dla wybrzeży morskich, szczególnie na mierzejach: Łebskiej i Helskiej;
 - blisko 3% obszaru regionu zaliczono do typu urbanizujących się obszarów podmiejskich, przy czym 1/4 z nich stanowią tereny o dużej mozaice form użytkowania ziemi (występują na nich pola uprawne, użytki zielone, lasy oraz jeziora, a także osadnictwo wiejskie, ale coraz bardziej w ich krajobrazie dominuje jedno- i wielorodzinna zabudowa mieszkaniowa o charakterze miejskim oraz towarzyszące im obiekty, jak centra handlowe, usługowe, zakłady produkcyjne, hurtownie i giełdy); największy taki obszar położony jest na zachód od Trójmiasta i na północ od Gdyni na Pojezierzu Kaszubskim, inne ważniejsze to strefa wzdłuż drogi krajowej nr 1 pomiędzy Pruszczem Gdańskim a Tczewem oraz tereny położone
- w sąsiedztwie większych miast, jak: Słupsk, Starogard Gdański, Tczew, Lębork, Wejherowo, Chojnice; obszary urbanizujące się cechuje silna dewastacja oryginalnego krajobrazu, zatrącanie jego przyrodniczych i kulturowych cech oraz duży chaos przestrzenny, często większy niż w centrach starych, dawniej ukształtowanych ośrodków miejskich.
- tereny najsilniej przekształcone antropogenicznie:
 - obszary miejskie, wielkomiejskie oraz przemysłowe, łącznie zajmujące blisko 2% powierzchni województwa, z czego połowa to obszary miejskie, do których zaliczono wszystkie miasta regionu o liczbie mieszkańców nie przekraczającej 100.000 osób; są one względnie równomiernie rozmieszczone na terenie regionu, z pewną przewagą w jego części wschodniej;
 - obszary wielkomiejskie, o największym nasyceniu tkanką infrastruktury miejskiej oraz najsilniejszym wykształceniu struktur wielkomiejskich – Gdańsk, Gdynia i Sopot;
 - tereny przemysłowe istotne w skali regionalnej: dzielnica portowo-przemysłowa w Gdańsku, portowo-stoczniowa w Gdyni, obszar strefy ekonomicznej w Żarnowcu oraz teren zakładów celulozowo-papierniczych IP w Kwidzynie;
 - pokrycie kulturowe:
 - zwarte średniowieczne wsie kmiece, zajmujące 19% obszaru regionu, do których należą:
 - żuławskie średniowieczne wsie kmiece prezentujące wysoką wartość kulturową;
 - pozostałe średniowieczne wsie kmiece dominujące w zachodniej części regionu – na Ziemiach: Sławińskiej, Bytowskiej, Człuchowskiej i w zachodnich częściach Ziemi Słupskiej i Kościerskiej; istotny jest ich udział na Ziemi Łęborskiej, Czerskiej oraz częściowo na Kociewiu Polnym;
 - wielka własność ziemska, stanowiąca 16% regionu charakterystyczna dla północnej części województwa (Ziemie: Słupska, Łęborska i częściowo Pucko-Wejherowska), południowo-wschodniej (Ziemie: Sztumska, Kwidzyńska, Ostródzka oraz południowa część Ziemi Gdańskiej, a także północna Kociewia Polnego) oraz fragmenty terenu w południowych częściach ziem: Chojnickiej i Człuchowskiej;
 - blisko 9% powierzchni regionu stanowi rozproszone kaszubskie osadnictwo jednodworcze, występujące w centralnej części regionu, położonej prawie wyłącznie na Ziemiach Kartusko-Żukowskiej i Kościerskiej, a w niewielkich fragmentach na Pucko-Wejherowskiej i Czerskiej. Enklawy takiego osadnictwa rozproszonego w typie żuławskim znajdują się na południe od Stegny i Sztutowa oraz na północny zachód od Malborka, w rejonie miejscowości Stogi;
 - pozostałe typy osadnictwa wiejskiego zajmują stosunkowo niewielkie powierzchnie:
 - rozproszone nowożytne osadnictwo kolonijne – ponad 3% obszaru województwa, koncentrujące się w północno-wschodniej części Żuław przy Zalewie Wiślanym i w Dolinie Dolnej Wisły, oraz pojedyncze miejscowości tego typu, położone poza obszarem Żuław Wiślanych: Karwieńskie Błota w pasie nadmorskim oraz Kniewskie Błota leżące w dolinie Redy na północ od Bolszewa;
 - osadnictwo mieszane, o zróżnicowanej genezie i różnorodnej formie rozplanowania, występujące na 2% powierzchni województwa, w jego południowej części, w obrębie Kociewia Polnego i Leśnego oraz Ziemi Czerskiej;

- pozostałe tereny osadnicze analizowanego regionu to obszary zurbanizowane (w tym przemysłowe) i urbanizujące się, zajmujące łącznie niespełna 4% powierzchni regionu. Jak już wspomniano w opisie pokrycia terenu, koncentrują się one we wschodniej części województwa, w rejonie aglomeracji trójmiejskiej oraz na osi Wisły po obu stronach rzeki.

W układzie przyrodniczym i historyczno-kulturowym za obszary o najwyższej wartości w województwie pomorskim krajobrazie należy uznać: Żuławy Malborskie (południową i centralną część Żuław Wiślanych), część Pojezierza Iławskiego położoną w trójkącie Sztum – Stary Dzierżoń – Prabuty, południową część Pojezierza Kaszubskiego położoną pomiędzy Kościerzyną a Tczewem, północno-zachodnią część Wysoczyzny Żarnowieckiej, północno-wschodnią i południową część Pojezierza Starogardzkiego, fragmenty Wysoczyzny Polanowskiej, fragmenty Pradoliny Łeby, fragmenty Pobrzeża Kaszubskiego, Równinę Słupską, Wysoczyznę Damnicką, Pojezierze Bytowskie, centralną, północną i zachodnią część Pojezierza Kaszubskiego, Mierzęję Helską, Żuławy Gdańskie (północno-zachodnią część Żuław Wiślanych), Zalew Wiślany, Dolinę Kwidzyńską, większość obszaru Pojezierzy: Starogardzkiego i Iławskiego, zachodnią i wschodnią część Pojezierza Krajeńskiego.

4.2.2. Prawne formy ochrony zasobów i wartości przyrodniczo-kulturowych

Województwo pomorskie charakteryzuje się na tle kraju ponadprzeciętnymi walorami, wynikającymi ze znacznego zróżnicowania środowiska i krajobrazu przyrodniczego oraz stopnia zachowania naturalności niektórych ekosystemów. Ich ochrona prowadzona jest w

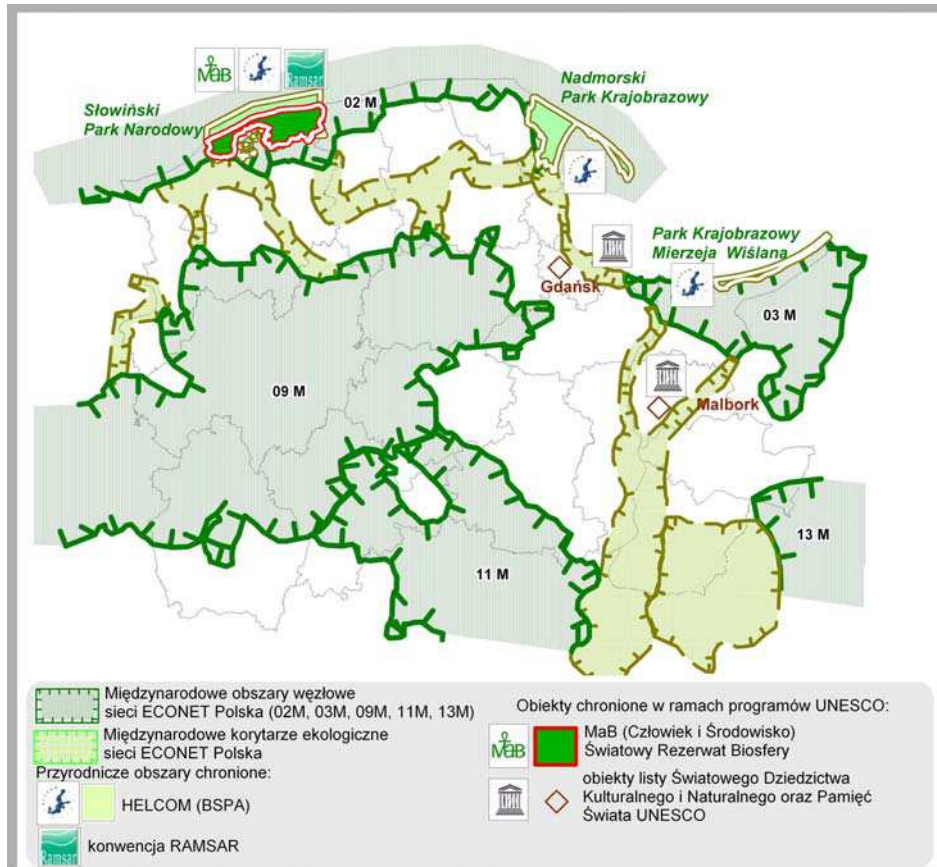
ramach ustawowego systemu obszarów chronionych i obejmuje wszystkie przewidziane prawem formy ochrony.

Prawna ochrona zasobów przyrodniczych i krajobrazowych realizowana jest na podstawie ustawy o ochronie przyrody, natomiast ochrona walorów kulturowych na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – występują zatem dwa odrębne systemy ochrony prawnej. Natomiast zachowanie obiektów i ich walorów tworzy wspólną płaszczyznę odniesienia dla innych działań i procesów zachodzących w przestrzeni. Wspólnie też walory przyrodniczo-kulturowe i krajobrazowe decydują o randze obszarów i ich atrakcyjności – nie tylko turystycznej, ale coraz częściej gospodarczej i osadniczej.

1) Ochrona przyrody [rys.6]

Od wstąpienia Polski do UE zaszły istotne zmiany w organizacji ochrony przyrody, m.in. wprowadzono Europejską Sieć Ekologiczną NATURA 2000. Formy ochrony swym położeniem zasadniczo odpowiadają rozmieszczeniu największych walorów środowiska, zaś ono samo (pod względem zasobowym, fizycznym i fizjonomicznym) odznacza się znacznym zróżnicowaniem.

Województwo cechuje się wysokimi i unikatowymi walorami przyrodniczymi, dużą zmiennością typów środowiska i znaczną liczbą form ochrony przyrody. Ogólna powierzchnia przyrodniczych obszarów prawnie chronionych (bez obszarów NATURA 2000) wynosi ok. 596 316 ha, co stanowi 32,6% powierzchni województwa. Walory te są także uwzględniane w koncepcjach, programach oraz konwencjach międzynarodowych i europejskich obejmujących obszar Polski (m.in. MaB, BSPA, RAMSAR List, CORINE Biotopes, ECONET, NATURA 2000) (il. 1).



1. Międzynarodowe formy uznania dla obiektów ochrony środowiska przyrodniczego i kulturowego

Obiektami najcenniejszymi są (il. 2):

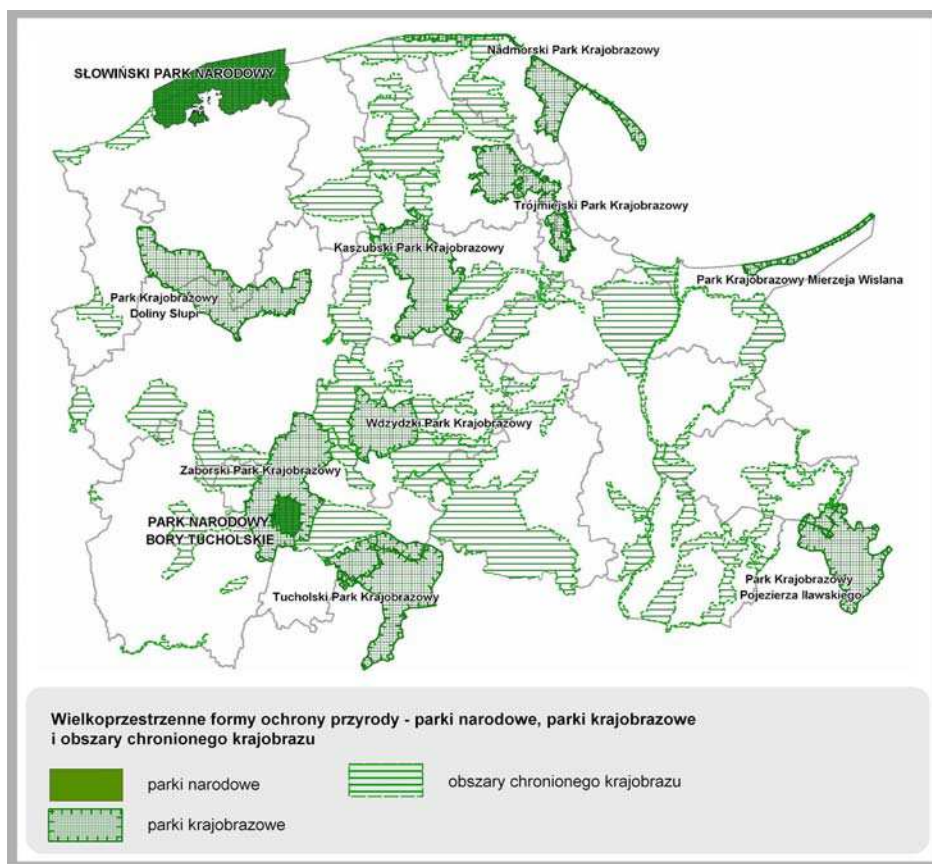
- 2 parki narodowe – Słowiński (32.744,03 ha, w tym 21.572,89 ha na terytorium lądowym województwa pomorskiego-go, zaś 11.171,14 ha na obszarze wód przybrzeżnych) i Bory Tucholskie (4.798 ha);
- 125 rezerwatów przyrody – o powierzchni łącznej 7.934 ha (stan w grudniu 2008)³;
- 9 parków krajobrazowych – Dolina Słupi, Kaszubski, Mierzeja Wiślana, Nadmorski, Pojezierza Iławskiego, Tucholski, Trójmiejski, Wdzydzki, Zaborski – o łącznej powierzchni 167.855,3 ha (w tym 2 z sąsiednimi województwami).

Poza nimi system ten obejmuje¹:

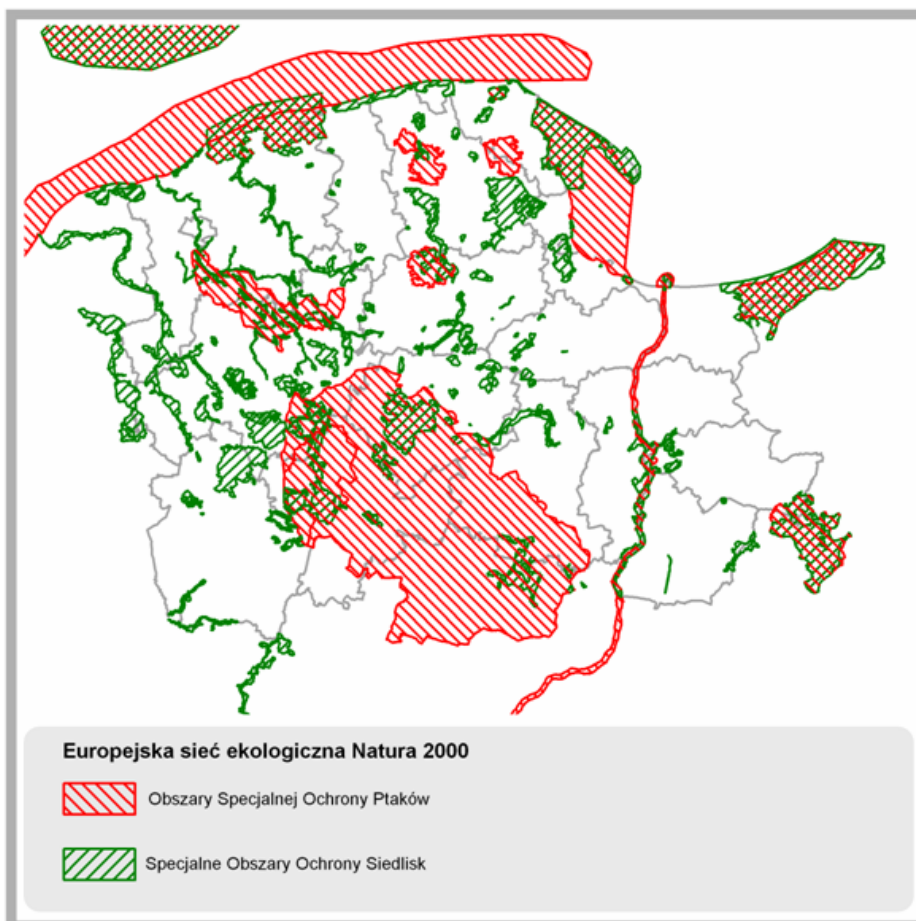
- 45 obszarów chronionego krajobrazu (o powierzchni 396 054 ha);
- 665 użytków ekologicznych;
- 7 stanowisk dokumentacyjnych;

- 12 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
- 2736 pomników przyrody.

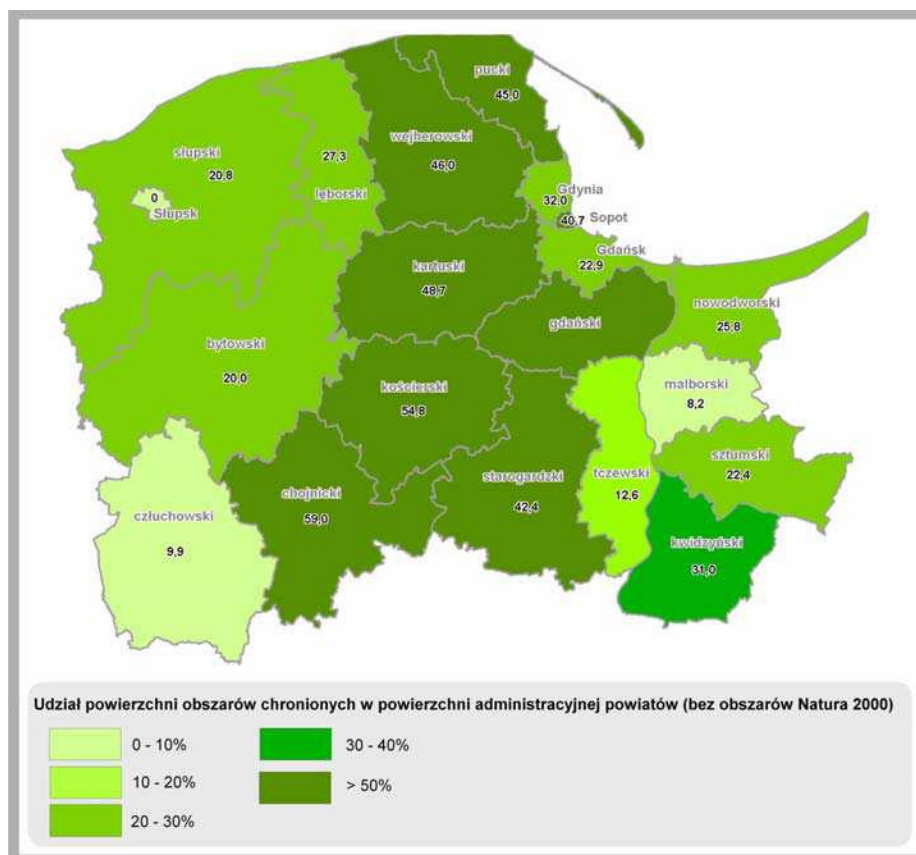
Od 2004 r. powoływane są i projektowane przez Ministra Środowiska obiekty ochrony przyrody, stanowiące polską część składową europejskiego systemu ochrony przyrody, nazywanego Europejską Siecią Ekologiczną NATURA 2000. Dotychczas (31 lipca 2009) w województwie pomorskim wyznaczono: 13 OSOP, obejmujące łącznie 363288,5 ha powierzchni województwa, oraz 2 obszary na wodach morskich w jego strefie przybrzeżnej. Ogólna powierzchnia wód przybrzeżnych objętych tą formą ochrony w obszarach Zatok Puckiej i Gdańskiej oraz pasa przybrzeżnego od Helu do Łeby i Ławicy Słupskiej wynosi 336884,7 ha². Jednocześnie na obszarze województwa dotychczas ustanowiono lub przekazano do Komisji Europejskiej listy 119 projektowanych SOOS³, o łącznej powierzchni 206.400 ha (il. 3).



2. Wielkoprzestrzenne formy ochrony przyrody – parki narodowe, parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu



3. Ustanowione i projektowane obszary NATURA 2000



4. Udział powierzchni obszarów chronionych w powierzchni administracyjnej powiatów (bez obszarów NATURA 2000)

Cechą charakterystyczną przestrzennego rozkładu obszarów chronionych jest ich większe nagromadzenie w centralnej części województwa – Pobrzeże Kaszubskie, Pojezierze Kaszubskie i Bory Tucholskie. Rozkład obszarów i obiektów chronionych (il. 4) nie zmienił się w istotny sposób od wielu lat. Obszary chronione stanowią ponad 50% powierzchni powiatów: chojnickiego (ok. 58,7%) i kościerskiego (ok. 54,8%), poniżej 15% powiatów: malborskiego (ok. 8,3%), człuchowskiego (ok. 10,6%) i tczewskiego (ok. 12,7%).

Dużymi powierzchniami chronionymi o najwyższym reżimie ochronnym (bez obszarów NATURA 2000), nakładającymi znaczące ograniczenia w gospodarowaniu przestrzenią i jej zasobami (park narodowy, rezerwat przyrody), cechują się powiaty: słupski, chojnicki i lęborski oraz gminy: Smołdzino (65,5%), Chojnice (10,5%), Główczyce, Wicko i Łeba. Ustanowione w 2004 r. oraz zgłoszone do Komisji Europejskiej obszary NATURA 2000 w znacznym stopniu nakładają się na istniejące inne formy ochrony przyrody, a największą powierzchnię zajmują w powiatach: nowodworskim (28,4%), chojnickim (25,7%), słupskim (17,3%) i bytowskim (13,0%). Natomiast obszary NATURA 2000 największą powierzchnię zajmują w gminach: Hel (100%), Krynica Morska (100%), Jastarnia (99,8%), Sztutowo (66,5%) i Smołdzino (63,9%).

Przyrodnicze obszary chronione nie tworzą w województwie spójnego przestrzennie systemu, pozostawiając poza ochroną liczne drobne, choć cenne, obiekty przyrodnicze oraz elementy powiązań ekologicznych, które winny wzmacniać przestrzenną ciągłość systemu przyrodniczego.

2) Dziedzictwo kulturowe [rys7]

Ewidencja zabytków w województwie obejmuje ponad 70 tys. obiektów nieruchomych; dokładna liczba nie jest znana, ponieważ weryfikacja oraz ewidencjonowanie jest prowadzone na bieżąco⁴. Jednak prawnymi formami ochrony zabytków są: wpis do rejestru zabytków, uznanie za pomnik historii, utworzenie parku kulturowego oraz ustalenia ochrony w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Wykaz obiektów nieruchomych wpisanych do rejestru zabytków województwa pomorskiego obejmuje 1851 pozycji⁵. Większość stanowią pojedyncze budynki, można jednak wyróżnić szereg układów przestrzennych:

- 26 układów urbanistycznych m.in.: Bytów, Człuchów (śródmieście), Gdańsk (w granicach obwarowań z XVII w.), Gdańsk (Oliwa z zespołem Potoku Oliwskiego), Gdynia (zespół urbanistyczny Kamiennej Góry, śródmieście), Gniew (Stare Miasto), Kartuzy, Kościerzyna, Lębork, Malbork (układ urbanistyczny z zespołem budowlanym), Puck, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Starogard Gdański (Stare Miasto), Tczew (Stare Miasto), Ustka, Łeba;
- 4 układy urbanistyczno-krajobrazowe: Pelplin, Wejherowo (zespół Starego Miasta), Sopot, Gdańsk (zespół Jaśkowej Doliny);
- 21 układów ruralistycznych, m.in.: Swołowo (gm. Słupsk), Nowa Wioska (gm. Gardeja), Gdynia (Oksywie), Wdzydze Tucholskie (gm. Karsin), Wiele (gm. Karsin), Juszki (gm. Kościerzyna), Drewnica (gm. Stegna); Św. Wojciech (Gdańsk), Żuławki (gm. Stegna), Hel, Jastarnia i Bór, Krynica Morska, Kuźnica;
- 1 układ ruralistyczno-kuracyjny: Orłowo (Gdynia);
- liczne zespoły parkowo-pałacowe, m.in.: w Rzucewie, zespoły klasztorne w Żarnowcu, Żukowie i Kartuzach.

Najwyższe nasycenie obiektami zabytkowymi (na km²) występuje w gminach: Ustka, Słupsk, Choczewo, Hel, Puck, Chmielno, Gdynia, Sopot, Gdańsk, Żukowo, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Tczew, Subkowy, Skarszewy, Starogard Gdański, Pelplin, Smętowo Graniczne, Sztum, Dzierżon⁶. W województwie występuje duże zróżnicowanie typów obiektów zabytkowych (mieszkalne, rezydencjonalne, sakralne, przemysłowe, gospodarcze, militarne, użyteczności publicznej, układy zabudowy). Tylko obiekty rezydencjonalne i sakralne tworzą zwarte obszary jednorodnych typów.

Pośród obiektów dziedzictwa kulturowego województwa można wyróżnić elementy o wybitnej wartości, które winny być nie tylko chronione, ale również w odpowiedni sposób udostępniane jako dobro narodowe i wyróżnik tożsamości regionu. Należą do nich⁷:

- zabytki o znaczeniu światowym:
 - nieruchome: Zespół Zamkowy w Malborku (wpisany na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Naturalnego UNESCO), Zespół zabytkowy Gdańsk⁸ – miasto w zasięgu obwarowań z XVII w., Pole bitwy na Westerplatte, Bazylika Konkatedralna Najświętszej Marii Panny w Gdańsku, Plac Solidarności wraz z Pomnikiem Poległych Stoczniovców, bramą Nr 2, salą BHP oraz budynkiem Dyrekcji⁹;
 - ruchome (aktualne miejsce ekspozycji): Sąd Ostateczny Hansa Memlinga (Muzeum Narodowe w Gdańsku), Biblia Gutenberga (Muzeum Diecezjalne w Pelplinie);
- zabytki o znaczeniu europejskim:
 - nieruchome: w Gdańsku (Ratusz Głównego Miasta, Dwór Artusa ze Studnią Neptuna, Wielki Arsenal, Twierdza Wisłoujście, Brama Wyżynna, Brama Złota i Dwór Bractwa św. Jerzego, Brama Zielona, Żuraw Portowy, zespół kościoła św. Trójcy w Gdańsku, zespół pocysterski w Oliwie), zabudowania byłego hitlerowskiego obozu zagłady KL Stuthoff w Sztutowie oraz fortyfikacje XX-wieczne na Półwyspie Helskim;
 - ruchome (aktualne miejsce ekspozycji): kolekcje sztuki flamandzkiej i holenderskiej, rzemiosła artystycznego oraz rysunki i grafika Dürera, Holbeina, Rembrandta i Rubensa (Muzeum Narodowe w Gdańsku), zabytkowe elementy Wielkiej Sali Rady Ratusza Głównego Miasta oraz Dworu Artusa (Muzeum Historyczne Miasta Gdańska), kolekcja włoskich i holenderskich obrazów marynistycznych (Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku);
 - archeologiczne: cmentarzysko w Wielbarku, pracownie bursztyniarskie na obszarze Żuław (jedynie zachowane w Europie zagłębie bursztynowe datowane na epokę kamienia), osada łowców fok w Rzucewie (jedyna nad południowym Bałtykiem), Megality Łupawskie (jedyny zachowany na Niżu Europejskim zespół osad i cmentarzysk megalitycznych kultury pucharów lejkowatych z Rezerwatem Archeologicznym w Runowie), zespół stanowisk archeologicznych neolitycznych i kultury wielbarskiej w obrębie wschodni gleb kopalnych (na obszarze Słowińskiego Parku Narodowego z Górą Rowokół), cmentarzyska kurhanowe z kręgamkami kamiennymi, tworzące tzw. „Szlak wędrówki Gotów”: Babi Dół – Borcz, Węsiory, Leśno i Odry;
- zabytki o znaczeniu krajowym:
 - nieruchome: obiekty zabytkowe głównie z miasta Gdańska (w tym Kanał Raduni) oraz z terenu Pelplina (w tym zespół pocysterski), Wejherowa (Kalwaria z XVII w.), Gniewu, Sopotu, Kartuz (w tym zespół

klasztorny), Bytowa, Gdyni, Słupska, Tczewa, Żarnowca (w tym zespół pocysterski), Żukowa (w tym zespół ponorbertański), Kwidzyna (w tym zespół zamkowo-katedralny kapituły pomezjańskiej), założenie ruralistyczne w Karwieńskich Błotach; ponadto obiekty tej rangi występują we wsiach: Leśnie, Mątowach Wielkich oraz na Półwyspie Helskim;

- ruchome (aktualne miejsce ekspozycji): Malarstwo Polskie XIX w. i I poł. XX w., Polska Sztuka Współczesna, Sztuka Gdańska i Pomorska XV – XIX w. rzemiosło artystyczne (Muzeum Narodowe w Gdańsku); kolekcja Pastelowych Portretów Stanisława Ignacego Witkiewicza – największa w Polsce (Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku), kolekcja średniowiecznych witraży i zbiorów oręza od XIII do XVIII w. (Muzeum Zamkowe w Malborku); zabytkowe jednostki pływające: Dar Pomorza i ORP Błyskawica (Nabrzeże Pomorskie w Gdyni), Soldek (nabrzeże przy Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku);

- archeologiczne: cmentarzyska kultury pomorskiej z popielnicami twarzowymi, cmentarzyskami kurhanowymi kultury łużyckiej (na obszarze Pojezierza Kaszubskiego), wczesnośredniowieczne cmentarzysko kurhanowe w Chrząstowie (największe na Pomorzu), wczesnośredniowieczne cmentarzysko szkieletowe w Mikorowie (od końca starożytności po II poł. X w.), cmentarzyska gockie w Głuszynie i Szczypkowicach, zespół cmentarzysk kultury pomorskiej z osadami (na Pojezierzu Bytowskim). Obok formy ochrony, jaką jest wpis do rejestru zabytków, w województwie pomorskim istnieją trzy pomniki historii: Zespół Zamkowy w Malborku, Zespół zabytkowy Gdańsk – miasto w zasięgu obwarowań z XVII w. oraz Pole bitwy na Westerplatte.

Na terenie województwa zostały ustanowione dwa parki kulturowe¹⁰: Osada łowców fok w Rzućwie (gm. Puck) i Park ośmiu Błogosławieństw (gm. Sierakowice), a przygotowania do powołania tej formy trwają w Wejherowie i Uście.

4.2.3. Zagrożenia i procesy kształtujące środowisko przyrodnicze, dziedzictwo kulturowe oraz krajobraz

1) Środowisko przyrodnicze [Rys.8 i Rys9]

Obserwowana od początku lat 90. XX w. poprawa wartości większości wskaźników monitoringowych stanu środowiska w ostatnich latach uległa wyraźnemu spowolnieniu. Wzrost gospodarczy pociągnął za sobą wzrost presji na środowisko; coraz silniej zaczyna się dostrzegać liczne zagrożenia:

- ocieplenie klimatu;
- zwiększającą się eutrofizację siedlisk i zbiorników wodnych;
- zmniejszanie się ilości terenów zielonych w centrach miast i powierzchni czynnej biologicznie;
- wzrastającą powierzchnię terenów zabudowanych i zainwestowanych rekreacyjnie;
- degradację fizjonomii i estetyki krajobrazu;
- wzrastającą presję budownictwa na obszary cenne przyrodniczo i o funkcjach ekologicznych;
- wzrastającą liczbę zagrożeń związanych z rozbudową infrastruktury rekreacyjno-turystycznej;
- rosnącą depozycję odpadów, wzrost hałasu i emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

Zmianom stanu środowiska przyrodniczego towarzyszą pogarszające się generalnie naturalne warunki i komfort życia mieszkańców. Problem stanowi także koncentracja różnorodnych zagrożeń środowiska w

obszarach najintensywniej zagospodarowanych i zaludnionych, dla których konieczne są działania mające na celu przywrócenie i zachowanie różnorodności biologicznej cennych przyrodniczo ekosystemów. Najbardziej narażona na antropopresję jest wrażliwa przyrodniczo strefa wybrzeża morskiego, gdzie koncentruje się aktywność gospodarcza i narastają konflikty wobec potrzeb i działań w sferze ochrony środowiska. W tej strefie najintensywniej zagospodarowanym fragmentem jest kształtująca się metropolia, której system przyrodniczy:

- podlega nasilającej się suburbanizacji (w kierunku zachodnim, południowym i północnym od Trójmiasta) z jednoczesnym pogarszaniem się warunków higienicznych, zdrowotnych i estetycznych oraz ekologicznego komfortu życia, a także presji inwestycyjnej wywołującej jego dewaloryzację i degradację;
- podlega silnej presji inwestycyjnej w strefie mierzejowej (Mierzeja Wiślana i Półwysep Helski), co w kontekście jej dużej wrażliwości i potencjalnych zagrożeń jest niebezpieczne dla walorów przyrodniczych, kulturowych oraz krajobrazowych;
- utracił łączność przestrzenną strefy brzegowej z zapleczem pojeziernym.

Podobne zagrożenia antropopresją występują także w okolicach Słupska i Kwidzyna.

Dobra jakość środowiska przyrodniczego i zrównoważone wykorzystanie jego zasobów jest podstawą trwałego rozwoju gospodarczego regionu. Na tym tle stan i zagrożenia poszczególnych komponentów środowiska przyrodniczego przedstawia się następująco:

- w zakresie litosfery i gleb:
 - wzrost wydobycia surowców mineralnych (wydobywanie w latach 2003–2006 wzrosło o 12%);
 - ubywanie arealu trwałych użytków zielonych, szczególnie na Żuławach;
 - zagrożenia abrazją brzegu morskiego;
 - wysokie zagrożenie gruntów rolnych i leśnych erozją wodną – trzecie miejsce w kraju¹¹ – zwłaszcza na obszarze Pojezierza Bytowskiego i Kaszubskiego;
 - trwałe zakwaszenie większości gleb województwa przez wzrost emisji do atmosfery tlenków azotu, powracających na ziemię w postaci kwaśnych deszczy;
 - nierozwiązany problem gospodarki osadami z oczyszczalni ścieków komunalnych;
 - niedostatecznie rozwinięty system selektywnego zbierania odpadów komunalnych i niski poziom ich odzysku – zaledwie 6,8%;
- w zakresie jakości wód podziemnych:
 - 54%¹² zasobów Głównych Zbiorników Wód Podziemnych charakteryzuje się wysoką jakością – Ia i Ib (po prostym uzdatnieniu), ok. 20% w klasie II (po dokładniejszym uzdatnieniu), o typowej ponadnormatywnej zawartości żelaza i manganu, ok. 26% przy obecnym poziomie technologii uzdatniania nie nadaje się do użytku;
 - niezadowalająca jakość wód podziemnych na terenie Żuław Wiślanych, Doliny Kwidzyńskiej, Pojezierza Łławskiego i Starogardzkiego;
 - obniżona jakość wód podziemnych w pasie przybrzeżnym od Ustki po Władysławowo oraz na mierzejach Helkiej i Wiślanej;
 - lokalnie niezadowalająca jest także jakość wód Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP), głównie na Żuławach (GZWP 112, GZWP 203) i w strefie nadmorskiej (GZWP 109, GZWP 110, GZWP

- 107, GZWP 115) – co uwarunkowane jest wysoką przepuszczalnością i niskimi właściwościami sorpcyjnymi, nie stanowiącymi wystarczającej bariery ochronnej dla wód podziemnych;
- do najbardziej zagrożonych antropogenicznie należą zasoby wodne uprzemysłowionych terenów Trójmiasta oraz gminy Kosakowo w obrębie GZWP 110 i GZWP 112, gdzie występują koncentracje zakładów dużego i zwiększonego ryzyka, składowiska odpadów, oczyszczalnie ścieków oraz gęsta sieć dróg transportu materiałów niebezpiecznych;
 - lokalnie duża koncentracja bezściólkowych ferm trzody chlewnej (klasyfikowanych jako mogące powodować znaczne zanieczyszczenie wód GZWP), np. w powiecie człuchowskim, oraz ferm drobiu, zlokalizowana w projektowanym obszarze ochronnym GZWP 110 i GZWP 118;
 - naturalne anomalie geochemiczne, pojawiające się jako zagrożenia ingresją słonych wód morskich, szczególnie w pasie przybrzeżnym Bałtyku i dotyczące rejonu Ustki, Moździanowa, Rowów, Łeby i Żarnowca oraz w okolicy Słupska i na terenie Żuław.
- w zakresie wód powierzchniowych:
- znaczne obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią w dolinach rzek i otoczeniu jezior;
 - mała zdolność retencyjna gleb na obszarach pojeziernych i proces opadania lustra jeziora (zwłaszcza w zlewni Brdy, Wdy i Wierzycy), powodująca niebezpieczne obniżenie lustra wód gruntowych i powierzchniowych oraz pojawiające się okresowo susze, czemu przeciwdziałać może budowa obiektów małej retencji;
 - mimo licznych inwestycji nadal pozostają one najsilniej zanieczyszczonym komponentem środowiska¹³ – spadek ilości ścieków komunalnych nie przyniósł istotnego obniżenia ładunku zawartych w nich zanieczyszczeń;
 - w badanych wodach jeziornych zauważalny jest trend pogarszania ich stanu na skutek eutrofizacji (np. w obszarze Pojezierza Kaszubskiego);
 - wody płynące cechują się przeciętną jakością: brak jest I i II klasy jakości, dominuje klasa III (72%¹⁴) oraz niezadowolająca IV (ok. 20%) rzutujące na jakość wód przybrzeżnych i Zalewu Wiślanego;
 - brak jest wód płynących spełniających wymagania, jakim powinny odpowiadać wody śródlądowe, będące środowiskiem życia ryb łososiowatych i karpiowatych w warunkach naturalnych;
 - zła jakość wód na odcinkach poniżej zrzutu ścieków z oczyszczalni oraz w przekrojach ujściowych rzek Nogatu, Szkarpany, Chylonki i wschodniej części Przymorza – uchodzących do Zatoki Puckiej (IV i sporadycznie V – najniższa klasa jakości);
- w zakresie bioróżnorodności:
- niska spójność przyrodniczych obszarów chronionych, stanowiących element osnowy ekologicznej województwa oraz zbyt mały (w stosunku do walorów) obszar powierzchni prawnie chronionej;
 - zagrożenia różnorodności biologicznej przez niszczenie oraz fragmentację siedlisk wrażliwych gatunków, nadmierną eksploatację oraz inwazje obcych gatunków – jako wynik postępującej urbanizacji, procesów eutrofizacji wód, odwadniania terenów wodno-błotnych, zakwaszania i zanieczyszczenia gleb, znacznego udziału monokultur produkcyjnych w agrocenozach i zbiorowiskach leśnych;
 - przeciwstawianie się samorządów lokalnych tworzeniu nowych form ochrony przyrody lub bierna postawa wobec posiadanych uprawnień do tworzenia tych form;
- presja budowlana, związana nie tylko z infrastrukturą rekreacyjną, ale także z tworzeniem nowych, odległych od centrów miast osiedli mieszkaniowych, coraz silniej wywiera wpływ na obszary parków krajobrazowych oraz obszarów chronionego krajobrazu. W obecnym stanie prawnym obszary te są chronione w zakresie niewystarczającym tak dla zasobów przyrodniczych, jak i walorów krajobrazowych;
 - w zakresie stanu powietrza:
 - wysoki poziom zanieczyszczenia powietrza, przekroczenia norm i wzrost liczby dni z przekroczeniem dopuszczalnego stężenia pyłem zawieszonym PM10 (pochodzącym głównie z niskiej emisji), odnotowano w Trójmieście¹⁵ oraz w strefach kwidzyńsko-tczewskiej (powiaty: tczewski, kwidzyński i starogardzki) i kartusko-kościerskiej (powiaty: gdański, kartuski, kościerski), dla których wymaga się sporządzenia programów ochrony powietrza;
 - największym źródłem zanieczyszczeń powietrza są w dalszym ciągu energetyka i przemysł, a główne źródła zanieczyszczeń zlokalizowane są w Trójmieście, Kwidzynie, Słupsku, Tczewie i Starogardzie Gdańskim;
 - zauważalny wzrost emisji gazów ogółem – w tym CO₂; dynamicznie rosnący ruch samochodowy przyczynia się do wzrostu zanieczyszczenia powietrza dwutlenkiem azotu NO₂, zwłaszcza w centrach miast oraz wzdłuż głównych tras komunikacyjnych (szczególnie w Trójmieście i strefie kwidzyńskotczewskiej), natomiast emisja SO₂ podlega drobnym wahaniom;
 - wysoki poziom stężeń benzo(a)pirenu w powietrzu na obszarze Trójmiasta, Słupska oraz w strefach: kartusko-kościerskiej, kwidzyńsko-tczewskiej i pucko-wejherowskiej – poziom docelowy tego zanieczyszczenia, określony w Dyrektywie 2004/107/WE dla 2013 r., jest zagrożony w 4 strefach: słupskiej oraz kartusko-kościerskiej, kwidzyńsko-tczewskiej i pucko-wejherowskiej;
 - w zakresie klimatu akustycznego:
 - wysoki i stały wzrost natężenia hałasu komunikacyjnego, przede wszystkim w centrach miast – Gdańsk i Gdynia (trasy dojazdowe do portów morskich, okolice portu lotniczego oraz tereny wzdłuż magistralnej linii kolejowej) i w sąsiedztwie głównych tras komunikacyjnych: DK nr 6 Pruszcz – Wejherowo, DK nr 91 Pruszcz Gdański – Tczew – Czarlin, DK nr 21 Słupsk – Ustka, DW nr 216 Reda – Puck – Władysławowo, DW nr 232 Mareza – Kwidzyn, DW nr 214 Osowo – Puzdrowo, DW nr 218 Gdańsk – Chwaszczyno, DW nr 222 Gdańsk – Godziszewo, DW nr 221 Gdańsk – Kolbudy, DW nr 211 Miechucino – Kartuzy;
 - pogarszające się warunki klimatu akustycznego, szczególnie w otoczeniu Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku oraz lotnisk wojskowych (Malbork, Siemirowice, Babie Doły, Pruszcz Gdański);
 - eliminowanie (ze względu na rozwój komunikacji) bardzo dużej ilości zieleni, wpływającej na ograniczenie rozprzestrzeniania hałasu i zanieczyszczeń (wg POŚ tylko w latach 2003–2006 wycięto co najmniej 30 tysięcy drzew przydrożnych i leśnych przy terenach komunikacyjnych).
- Powyższe czynniki pogarszają warunki ekologiczne

zycia mieszkańców i prowadzenia działalności gospodarczej, a podejmowane liczne działania nie przynoszą znaczących efektów poprawy stanu środowiska – w szczególności w zakresie stanu jakości wód i powietrza. Pozytywne tendencje zaznaczyły się natomiast wyraźnie w zakresie oszczędności energii, materiałów i surowców. Są one skutkiem unowocześniania się gospodarki i mechanizmów ekonomicznych.

2) Dziedzictwo kulturowe i dobra kultury współczesnej

Świadomość wagi właściwego kształtowania i kompleksowej ochrony walorów przestrzeni (zarówno obiektów, jak i otaczającego krajobrazu) jest większa w dużych miastach, gdzie estetyka przestrzeni stała się dobrem mierzalnym również w kategoriach ekonomicznych. Na obszarach wiejskich formy budownictwa regionalnego są wypierane, zaś w miejscowościach wypoczynkowych ograniczenia dotyczące zagospodarowania lub formy spotykają się z oporem – traktowane są jako bariery dla rozwoju lokalnej przedsiębiorczości, ograniczenie wolności i prawa własności.

Stan i perspektywy dla ochrony obiektów cennych kulturowo są uwarunkowane zarówno

- sposobem użytkowania, jak i kompetencją i sprawnością organizacyjną zarządzających;
- obiekty sakralne stanowią najliczniejszą grupę zabytków – obecnie większość tego zasobu administrowana jest przez kościół rzymskokatolicki i zachowuje swoją pierwotną funkcję, część kościołów pełni dodatkowo rolę muzeów, miejsc organizacji wystaw, czy koncertów;
- kwestią nie posiadającą właściwego rozwiązania jest opieka nad dziedzictwem grup wyznaniowych, które wyemigrowały z obszaru województwa pomorskiego – w szczególności menonitów i ewangelików; część obiektów jest obecnie użytkowana przez inne grupy religijne (np. zbór mennonicki w Gdańsku), znaczna część zborów pozostaje nieużytkowana (np. w Skórczu), a pozbawione stałej opieki cmentarze niszczeją (np. cmentarz żydowski w Sopocie);
- dobra koniunktura w branży turystycznej oraz wzrastające zainteresowanie architekturą rezydencjalną przyczyniły się w ostatnich latach do znaczącej poprawy stanu wielu tego typu założeń (np. Pałac w Rzucewie, Dwór Oliwski w Gdańsku); z kolei obiekty obronne często adaptowane są na cele rekreacyjne (np. Fort Grodzisko w Gdańsku, Optyw Motławy w Gdańsku, zamek w Gniewie);
- znaczna część zabytkowego zasobu architektury przemysłowej i gospodarczej ulega dewastacji, nieliczne obiekty są adaptowane na inne funkcje (np. Filharmonia na Ołowiance – dawny obiekt elektrociepłowni);
- tradycyjna architektura wiejska jest często degradowana przez nową zabudowę, która ma lepiej zaspokajać potrzeby właścicieli, natomiast krajobraz wiejski jest niszczonej poprzez chaotyczne struktury zagospodarowania, stanowiące zabudowę o charakterze podmiejskim, nie korespondującą z elementami lokalnego dziedzictwa kulturowego ani przyrodniczego;
- jakością środowiska przyrodniczego:
- gminy sąsiednie Trójmiasta i Słupska – silna presja urbanizacji w połączeniu z brakiem prawnych ograniczeń w wyborze terenów pod rozwój nowych osiedli powoduje chaotyczny rozwój miejscowości, zacieranie się historycznie ukształtowanych elementów przestrzeni i ekspansję obcej kulturowo zabudowy o

charakterze śródmiejskim;

- pas nadmorski i strefa pojezierna – brak zrównoważonych polityk rozwojowych miejscowości atrakcyjnych turystycznie powoduje niekontrolowany, nastawiony na szybkie osiągnięcie zysków rozwój tych ośrodków oraz powstawanie form zabudowy o niskiej jakości, co skutkuje zacieraniem historycznie ukształtowanych elementów przestrzeni, odejściem od tradycyjnych form zabudowy oraz obniżanie atrakcyjności obiektów zabytkowych poprzez bardzo niskie walory i poziom architektoniczny ich otoczenia;
 - Żuławy Wiślane i ziemia słupska – zanik charakterystycznych form architektury wiejskiej powodowany emigracją grup etnicznych, które je kształtowały i utrzymywały.
- Obok nich należy wymienić zagrożenia o charakterze strukturalnym, występujące w wielu miejscach województwa:
- zmiany pierwotnej struktury agrarnej użytków rolnych (nadmierne rozdrabnianie niezgodne z historycznymi podziałami);
 - zanieczyszczenie powietrza oraz wibracje wywołane ruchem drogowym oraz obniżenie poziomu wód gruntowych, stanowiące zagrożenie dla trwałości substancji zabytkowej – przede wszystkim w ośrodkach miejskich oraz w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych;
 - negatywne przekształcanie środowiska kulturowego w wyniku oddziaływania aktywności gospodarczej – przede wszystkim w pasie nadmorskim i wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych;
 - mała liczba inwestorów zainteresowanych racjonalnym wykorzystywaniem i utrzymywaniem zabytków skutkuje postępującą degradacją tych obiektów – w szczególności dotyczy to zasobu znajdującego się na terenach dawnych PGR-ów oraz obiektów militarnych, przemysłowych i zabytków techniki;
 - nieodpowiednie funkcje lub brak funkcji pozwalających w sposób racjonalny gospodarować zasobem, a tym samym jego ochroną, przede wszystkim obiektów technicznych, przemysłowych i gospodarczych – skutkujący postępującą degradacją;
 - skromne środki finansowe na skuteczne programy badawcze, ratownicze i zabezpieczające – na wszystkich szczeblach administracji;
 - niski poziom zrozumienia i poszanowania dla historycznych wzorców kształtowania przestrzeni;
 - zanik rzemiosł, związanych z tradycyjnymi dla regionu sposobami budowy – skutkuje zanikaniem tradycyjnych form, w szczególności na obszarach wiejskich;
 - nawarstwianie się problemów społecznych, ekonomicznych i infrastrukturalnych w dzielnicach o dużym zasobie zabytkowej zabudowy mieszkalnej – postępująca degradacja tego typu struktur, np. Gdańsk Orunia.

Obiekty dziedzictwa kulturowego to substancja, której właściwe utrzymanie wymaga nakładów finansowych i wysiłku, nie bez przyczyny są określane mianem „walorów”.

Relikty poprzednich pokoleń stanowią o tożsamości regionu. Dzięki swoim wartościom artystycznym, historycznym i sentymentalnym obiekty zabytkowe są miejscami uznawanymi za szczególne i prestiżowe. Można wyróżnić szereg typów obiektów zabytkowych posiadających szczególny potencjał dla rozwoju województwa:

- obiekty dziedzictwa morskiego i rzeczno –

charakterystyczne elementy krajobrazu, stanowiące o jego tożsamości i urodzie (np. latarnie morskie, Twierdza Wisłoujście, Żuraw w Gdańsku, Most Tczewski, zabudowa hydrotechniczna Wisły i Żuław Wiślanych, Wielki Kanał Brdy wraz z Akweduktem w Fojutowie, zespół elektrowni wodnych Raduni), dlatego – mimo że posiadają one ograniczony potencjał dla bezpośredniego wykorzystania gospodarczego (np. funkcja muzealna statków, elektrowni wodnych, czy wykorzystanie latarni morskich jako punktów widokowych) – w interesie publicznym leży ich utrzymanie, ochrona walorów jako elementu podwyższającego atrakcyjność miejscowości i regionu;

- układy przestrzenne objęte ochroną – potencjalne strefy prestiżu, w których inwestor musi sprostać narzuconym wymogom dotyczącym kształtowania struktur przestrzennych, jednak w zamian ma zagwarantowaną trwałość walorów otoczenia – miejsca dogodne do lokalizacji funkcji turystyki, kultury, ekskluzywnych usług i mieszkalnictwa;
- przemysłowe i gospodarcze obiekty zabytkowe (dawny browar w Gdańsku Wrzeszczu, obiekty Stoczni Cesarskiej), których pierwotna funkcja utraciła już swoją zasadność – z uwagi na strukturę historycznego rozwoju ośrodków są to często obiekty położone w strefie śródmiejskiej, w przypadku obiektów z II poł. XIX w. – w pobliżu linii kolejowej – atrakcyjna lokalizacja i prestiż obiektu zabytkowego stanowią dobrą przestrzeń dla lokalizacji funkcji metropolitalnych i centrotwórczych (np. kultury, wystawienniczych, usług rynku finansowego, nauki i innowacji) oraz turystyki i rekreacji (np. hotele, sale bankietowe, gastronomia, centra informacji i obsługi turystycznej);
- zabytkowe układy ruralistyczne, obszary o dobrze zachowanym krajobrazie wiejskim – miejsca atrakcyjne dla osób zmęczonych krajobrazem i intensywnością bodźców jakie oferuje miasto, dogodne do rozwoju agroturystyki oraz różnych form rekreacji świątecznej i weekendowej;
- zamki i inne zabytkowe obiekty obronne – stanowią dominanty w panoramach i sylwetach miejscowości, najczęściej otoczone rozległą przestrzenią publiczną – doskonały potencjał dla funkcji turystyki i rekreacji (m.in.: ekspozycyjno-muzealna, hotelowa, gastronomiczna);
- kościoły i założenia klasztorne – obok kontynuowanej w większości funkcji sakralnej, podobnie jak obiekty obronne stanowią element charakterystyczny w panoramach i sylwetach miejscowości – pożądanym elementem szlaków lub innych produktów turystyki krajoznawczej (np. szlak cysterski); w wielu obiektach możliwe jest uzupełnienie funkcji sakralnej o funkcję kultury (miejsce organizacji wystaw lub koncertów).

Obok obiektów uznanych za zabytki (zarówno objęte ochroną, jak i w rozumieniu potocznym) istnieje szereg elementów przestrzeni stworzonych w okresie po 1945 r., warty zachowania ze względu na szczególne walory. Dobra kultury współczesnej obok prezentowanych wartości estetycznych, funkcjonalnych czy innowacyjnej myśli inżynierskiej, stanowią świadectwo zachodzących burzliwych przemian. Ze względu na zastosowane uniwersalne technologie w budownictwie nie można wyróżnić tu żadnych regionalizmów, natomiast koncentracja takich obiektów najczęściej pokrywa się z utrzymującym się do lat 80. celem migracji – dużymi ośrodkami miejskimi. Do szczególnych należą:

- architektura socrealizmu: założenia Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej w Gdańsku, obiekty administracyjne w Pruszczu Gdańskim, dawny Morski Dom Kultury w Nowym Porcie w Gdańsku oraz gmachy poczty i kina przy ul. Długiej w Gdańsku;
- architektura drugiej połowy lat 50. i 60.¹⁶, np.: Teatr „Wybrzeże”, „Dom Technika”, Bar „Alga” w Sopocie, restauracja „Cristal” w Gdańsku, wieżowiec Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Okrętowego (tzw. „Zieleniak”) w Gdańsku, kościół św. Michała w Sopocie, kościół Wniebowzięcia NMP we Władysławowie; wśród przykładów architektury mieszkaniowej warto wspomnieć o blokach powstałych na terenie historycznej dzielnicy Osiek oraz zabudowę osiedla VII Dwór w Gdańsku;
- architektura lat 70., np.: hala sportowa „Olivia”, kościół N.M.P Królowej Różańca Świętego (tzw. „Okraglak”) w Gdańsku. Wśród licznie powstających w owym czasie osiedli mieszkaniowych niewątpliwą innowacją było osiedle „Przymorze”, rozpoznawalne dzięki charakterystycznym „falowcom”;
- architektura lat 90., np.: nowy gmach Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku, kościół Chrystusa Króla w Bobowie, kościół św. Teresy Benedykty w Koszwałach, kościół św. Jacka w Straszynie, Dom Handlowy „Batory” w Gdyni.

3) Krajobraz

Zachowanie walorów przyrodniczych i kulturowych przestrzeni ma podstawowe znaczenie dla ogólnego charakteru warunków krajobrazowych, które na wielu obszarach województwa (objętych intensywnym procesem zagospodarowania) można uznać za zagrożone, z uwagi na:

- proces suburbanizacji, polegający na ekspansji zabudowy mieszkaniowej i towarzyszącej jej zabudowy usługowej, drogowej itp. na podmiejskie tereny otwarte: najbardziej narażone na ten rodzaj zagrożeń są:
 - rejon aglomeracji trójmiejskiej (Koleczkowo, Bojano, Chwaszczyno, Banino, Miszewo; Reszki i Zbychowo – enklawy osadnicze w Trójmiejskim Parku Krajobrazowym; pasmo Rumia – Reda – Wejherowo – tzw. „małe Trójmiasto”; Puck – południe; Żelistrzewo, Mrzezino – położone w sąsiedztwie rezerwatu przyrody „Beka”; Rewa – Mechelinki; pasmo Pruszcz Gdański – Tczew);
 - strefy podmiejskie: Słupsk – Kobylnica, Lębork – Nowa Wieś Lęborska, Starogard Gdański – Nowa Wieś Rzečna, Chojnice – Charzykowy oraz Kałdowo (zachodnie przedmieścia Malborka).

Strefy suburbanizacji o niewielkim zasięgu powstają także wokół większości pozostałych miast oraz większości wsi gminnych województwa pomorskiego, jednak uznano je za posiadające charakter lokalny i nie uwzględniono ich w niniejszym opracowaniu. W sumie powierzchnia zagrożona intensywnymi procesami suburbanizacji wynosi ponad 140 km²;

- zainwestowanie turystyczne, które podlega koncentracji w kompleksach rekreacyjnych, przeobraża krajobraz regionu na wielu obszarach atrakcyjnych turystycznie, przede wszystkim nadmorskich i pojeziernych. Do najważniejszych stref zainwestowania zaliczyć można: pasmo nadmorskie na odcinku od Karwi do Helu, pasmo nadmorskie Trójmiasta, Mierzeję Wiślana od Gdańska Sobieszewa do Kątów Rybackich; strefy brzegowe większych jezior na Pojezierzu Kaszubskim (jeziora: raduńsko-ostrzyckie, chmieleńskie, Mausz, Gowidlińskie, Sitno i okoliczne, Kamień

i Wysoka) oraz w Borach Tucholskich i na Równinie Charzykowskiej (jeziora: Wdzydzkie, Charzykowskie – wschodni brzeg, Sudomie, Wielki Ocypel).

Oprócz wymienionych stref, zagospodarowanie turystyczne i związany z nim ruch koncentrują się w kilku izolowanych ośrodkach, których większość położona jest na wybrzeżu Bałtyku. Należą do nich: Ustka, Rowny, Łeba, Dębki, Lubiatowo, Białogóra, Krynica Morska. Pozostałe mniejsze kompleksy ośrodków wypoczynkowych i domków letniskowych położone są głównie na Pojezierzach: Kaszubskim, Starogardzkim i Bytowskim. Skala ich oddziaływania na krajobraz jest jednak znacznie mniejsza i ma z reguły charakter lokalny. Łączna dla województwa powierzchnia terenów, które uznano za wizualnie zagrożone przez zagospodarowanie turystyczne, wynosi blisko 150 km²;

- wycinka drzew – zagraża utracie dróg alejowych, do których zaliczyć należy m.in.: Gdynia – Żukowo, Gdańsk – Żukowo, Malbork – Elbląg, Malbork – Sztum – Kwidzyn – Gardeja, Nowy Staw – Nowy Dwór Gdański, Szymankowo – Lichnowy, Sławutówko – Brudzewo, Trąbki Wielkie – Gołębiewo.

Zagrożona wycinką jest także większość alei przy drogach powiatowych. Koncentrują się one głównie we wschodniej części województwa, na Żuławach Wiślanych i Pojezierzu Iławskim, a w mniejszym stopniu w części północnej, szczególnie na zachód od Słupska, przy granicy z województwem zachodniopomorskim. Łączna długość dróg alejowych zagrożonych wycinką drzew wynosi blisko 400 km.

- stopniowa redukcja i zajmowanie przez tereny zabudowane i zainwestowane ciągów naturalnych powiązań ekologicznych (sąsiadujące, rozdrobnione płaty leśne lub dna i zbocza niezainwestowanych dolin rzecznych, zabudowa w pasie nadmorskim w Jelitkowie).

- deprecjacja wartości architektury regionalnej (układ przestrzenny wsi, zagród, detal architektoniczny, proporcje budynków) oraz zacieranie charakterystycznych dla regionu układów zieleni (np. obumieranie historycznych szpalerów kasztanowców, wycinka szpalerów drzew wzdłuż dróg), których efektem jest zerwanie z tożsamością krajobrazową i kulturową;

- zmiany pierwotnej struktury agrarnej użytków rolnych, polegające przeważnie na wtórnej parcelacji pod zabudowę nierolniczą, zachodzą na obszarze całego województwa pomorskiego, jednak w skali istotnie dewastującej wartości krajobrazu, spotyka się je w szczególności w części północnej, na Wybrzeżu Słowińskim i Wysoczyźnie Żarnowieckiej. Cztery główne obszary ich występowania to: zespół łąk nadmorskich w okolicy Karwi i Karwieńskich Błot, pasmo łąk i mokradeł nadmorskich Widowo – Białogóra (Wierzchucińskie Bagna, Łąki Karwieńskie, Żarnowieckie Łąki, Odargowskie Łąki), pasmo łąk i mokradeł nadmorskich na wysokości miejscowości: Lubiatowo – Kopalino – Sasino – Ulinia – Sarbsk – Nowęcín, okolice Jeziora Salińskiego i miejscowości Mierzynko.

Duże, historycznie ukształtowane kompleksy łąk, są tu dzielone na małe działki, z reguły przeznaczone pod zabudowę rekreacyjną. Zabudowa poprzedzona jest z reguły melioracją (odwodnieniem) terenu, zmianą podłoża glebowego i usunięciem seminaturalnej roślinności łąkowej, co skrajnie przeobraża wartości ekologiczne i krajobrazowe. Powierzchnia objęta tymi procesami wynosi ponad 80 km². Struktura agrarna ulega także zmianie w wyniku scalania gruntów, które jednak nie

zachodzi tak powszechnie, jak parcelacja. Uznano, że scalanie obecnie i w najbliższej przyszłości nie powinno stanowić istotnego zagrożenia dla zasobów krajobrazowych regionu;

- negatywny wpływ na krajobraz, może mieć transformacja użytków zielonych w inne użytki rolne (grunty orne, sady), leśne lub osadnicze. Potencjalnie może ona wystąpić na wielu obszarach województwa, na których nie wprowadzono instrumentów finansowych wspierających utrzymanie łąk i pastwisk (w formie programów rolno-środowiskowych). Przyczyny transformacji użytków zielonych mogą być różne: nieopłacalność hodowli, chęć przestawienia się na uprawy przemysłowe (np. rzepak przeznaczony na biopaliwa), okopowe lub zbożowe, zalesienie w celu uzyskania profitów finansowych z tego tytułu, presja osadnictwa w atrakcyjnych dla niego terenach podmiejskich i turystycznych. Największe kompleksy łąk i pastwisk, które w najbliższych latach mogą ulec transformacji, położone są na terenie: Pradoliny Redy i Łeby, Żuław Gdańskich i Malborskich (szczególnie na wschód od Pruszcza Gdańskiego i północ od Tczewa), wschodniej części Doliny Kwidzyńskiej, Pojezierza Bytowskiego w rejonie doliny Kamienicy. Szereg mniejszych kompleksów łąkowo-pastwiskowych zagrożonych transformacją znajduje się także na Równinie Słupskiej i na Pojezierzach: Kaszubskim, Krajeńskim, Starogardzkim i Iławskim. Łącznie na terenie województwa zajmują one ponad 450 km².

- Wyjątkowo silnie na degradację wizualnych wartości krajobrazu wpływają formy architektoniczne wprowadzanego zainwestowania. Pomimo, że w skali województwa wydają się być drobnym elementem przestrzennym, to jednak intensywność i zasięg ich pojawiania się stwarza nową, tym razem silnie odbieraną w makroprzestrzeni jakość.

Niestety, pojawiające się współczesne formy architektoniczne i sposoby zagospodarowania otoczenia zabudowy nie spełniają, z różnych powodów, warunku harmonijnego wkomponowania w istniejące walory krajobrazowe.

Najczęstszą przyczyną jest stosowanie zbyt zindywidualizowanej formy architektury, gdzie architekt, często realizując wprost życzenie inwestora-nieprofesjonalisty, wykorzystuje wszystkie znane mu rozwiązania formalne – co tworzy w krajobrazie efekt chaosu wizualnego. Dostępność wszelkich nowych technologii, opracowanych dla innych regio-nów Europy czy nawet świata, powoduje zacieranie indywidualności i niepowtarzalności krajobrazu kulturowego.

Cechy środowiska przyrodniczego i kulturowego, które kształtują makroprzestrzenne wartości wizualno-estetyczne zasobów krajobrazowych regionu oraz zestawienie zagrożeń tych zasobów pozwoliło zidentyfikować rozkład przestrzenny stref priorytetowych, w obrębie których powinno się różnicować politykę przestrzenną w odniesieniu do ochrony i kształtowania krajobrazu.

Zestawienie oceny wartości i zagrożeń krajobrazu wskazuje na bardzo duże zróżnicowanie przestrzenne w regionie współwystępowania obu tych zmiennych. Wynika z niej, że najcenniejsze, a równocześnie najbardziej zagrożone krajobrazy regionu, koncentrują się we wschodniej i północnej części województwa: na Żuławach Wiślanych i Pojezierzu Iławskim, części północnej: na Równinie Słupskiej, północno-wschodniej części Wysoczyzny Polanowskiej oraz na Wysoczyźnie Żarnowieckiej, a także południowej części Pojezierza Kaszubskiego i fragmentach Pojezierza Starogardzkiego,

w których podjęcie działań jest najpilniejsze. W niektórych przypadkach wynika to z dużego zagrożenia krajobrazu – tam należy podjąć nie tylko działania ochronne, ale także zredukować czynniki zagrażające krajobrazowi i odtwarzać przekształcone jego fragmenty. W innych rola czynników degradacyjnych jest mniejsza i należy koncentrować się tam na działaniach ochronnych, powstrzymujących rozwój źródeł degradacji krajobrazu i jego przekształcenia.

Na redukcji źródeł degradacji krajobrazu należy także skoncentrować się w zachodniej i północnej części województwa (Pojezierze Bytowskie, Wysoczyzna Damnicka, Pradolina Redy–Łeby, Równina Charzykowska, Wybrzeże Słowińskie, Pobrzeże Kaszubskie oraz północna część Żuław, Dolina Kwidzyńska i południowa część Pojezierza Iławskiego), gdzie co prawda zasoby krajobrazowe posiadają nieco niższą wartość, jednak podlegają silnemu oddziaływaniu czynników antropogenicznych.

Na pozostałych obszarach regionu polityka ochrony i kształtowania krajobrazu może być nieco mniej restrykcyjna, co nie oznacza, że zakres proponowanych działań jest znacznie mniejszy niż na wcześniej wymienionych obszarach.

Uwagę należy także zwrócić na strefy przede wszystkim na zapleczu (i częściowo w obrębie) aglomeracji i niektórych innych większych miast województwa, w których co prawda zasoby krajobrazowe, głównie ze względu na ich zniszczenie, są aktualnie relatywnie najniższe w województwie, jednak położenie ich implikuje konieczność poprawy stanu krajobrazu, który stanowi istotną składową warunków jakości życia mieszkańców. A właśnie w tym obszarze aktualnie powstają i będą powstawać w przyszłości dalsze tereny mieszkalne dla ludności aglomeracji.

- 1 Liczba i powierzchnia obszarów chronionych poza obszarami NATURA 2000 (aktualność na dzień 31.XII.2008) zaś obszary NATURA 2000 (aktualność na dzień 31.05.2009).
- 2 Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 5 września 2007 r., zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 (Dz. U. nr 179, poz. 1275) oraz Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 27.10.2008 zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków NATURA 2000 (Dz. U. nr 198, poz. 1226).
- 3 Dane aktualne na dzień 1 maja 2008 r. Bieżące informacje o postępie prac nad tworzeniem systemu NATURA 2000 przekazuje Ministerstwo Środowiska (m.in. na stronie portalu www.mos.gov.pl).
- 4 Dane na podstawie Raportu o stanie zachowania zabytków z 2004 r. oraz szacunków Regionalnego Ośrodka Badań i Dokumentacji Zabytków w Gdańsku.
- 5 Stan na dzień 14 lipca 2009 r.
- 6 Identyfikacja struktury..., 2001.
- 7 Program opieki nad zabytkami województwa pomorskiego na lata 2007–2010.
- 8 Czynione są starania o kolejny wpis na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO, pod nazwą Gdańsk – Miejsce Pamięci i Wolności. Przedmiotem wniosku są dwa miejsca pamięci, które symbolizują początek II wojny światowej (Westerplatte) i koniec tzw. „zimnej wojny” (fragment Stoczni Gdańskiej) oraz zespół historycznych budowli położonych na terenie Głównego Miasta.
- 9 Na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO „Pamięć Świata” wpisano Tablice z 21 postulatami powstałymi podczas strajku w 1980 r. w Stoczni Gdańskiej.
- 10 Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami zawiera formę ochrony w postaci parku kulturowego – co umożliwia jednocześnie ochronę walorów dziedzictwa i krajobrazu.
- 11 Rocznik Ochrony Środowiska 2006, GUS, Warszawa 2006.

- 12 Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2007–2010 z uwzględnieniem perspektywy 2011–2014, przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr191/XII/07 z dnia 24 września 2007 r.
- 13 Szczegółowe, aktualne informacje o zagrożeniach środowiska (w tym wód) zawiera Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2007–2010 z uwzględnieniem perspektywy 2011–2014, Pomorskie Studia Regionalne, Gdańsk, 2007.
- 14 Stan – badania Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Gdańsku, 2005.
- 15 Dla którego sporządzono w 2007 r. Program ochrony powietrza dla aglomeracji Trójmiejskiej w województwie pomorskim za rok 2004 oraz Program ochrony powietrza dla aglomeracji trójmiasta w województwie pomorskim – aktualizacja za 2006 r.
- 16 Architektoniczne Punkty Odniesienia; Honorowa Nagroda SARP 1966–2006, SARP, Warszawa 2007.

4.3. Sieć osadnicza

4.3.1. Charakterystyczne cechy sieci osadniczej

1) Rozmieszczenie ośrodków osadniczych w strukturze administracyjnej

Struktura administracyjna sieci osadniczej województwa rozpatrywana jest w trzech ujęciach:

- ponadregionalnym – ośrodki województwa uczestniczące w strukturze funkcjonalnej całego kraju oraz wymianie międzynarodowej, skupiające zdecydowaną większość instytucji pełniących funkcje administracyjne: Gdańsk (57 instytucji) i Gdynia (34);
- regionalnym – ośrodki z terenu województwa uczestniczące w podziale funkcji zaspokajających potrzeby i obsługujących zadania na obszarze województwa: Słupsk (29) b. miasto wojewódzkie;
- lokalnym – ośrodki pełniące funkcje zaspokajania potrzeb społeczności gminnych lub powiatowych (z zakresu m.in.: polityki podatkowej, rolnictwa, organów ścigania, nadzoru budowlanego, kuratorium oświaty, statystyki publicznej oraz inspekcji sanitarnych), ale wpływające na procesy w skali całego województwa lub jego części.

2) Wielkość jednostek osadniczych i ich powiązania z układem transportowym [rys.10]

W roku 2008 w województwie były 42 miasta oraz 2.893 miejscowości wiejskie. Ponad 3/4 miejscowości (ok. 2.300 jednostek), to jednostki osadnicze o średniej wielkości ok. 60 osób, które zamieszkuje łącznie 138 tys. mieszkańców. Miasta stanowią główne elementy sieci osadniczej o charakterze węzłowym. Dominującymi pod względem wielkości ośrodkami miejskimi są: Gdańsk (455.581 mieszkańców), Gdynia (249.257) i Słupsk (97.331) (wykres 2). W strukturze województwa wyróżnić można grupę miast, których liczebność mieści się między ok. 35–60 tys. mieszkańców: Tczew (60.119), Starogard Gdański (48.313), Wejherowo (46.579), Sopot (38.821), Chojnice (39.960), Malbork (38.156), Kwidzyn (38.057), Łębork (34.681) oraz Rumia (45.095), która jest jedynym miastem niepowiatowym w tej klasie wielkości. Łącznie w 12 miastach liczących powyżej 35.000 osób mieszka ok. 1,2 mln osób, co stanowi ponad połowę ludności województwa.

W grupie miast od ok. 15 do 25 tys. mieszkańców mieszczą się 4 miasta powiatowe: Pruszcz Gdański (25,6), Kościerzyna (23,0), Bytów (16,7) i Kartusy (15,0) oraz dwa miasta inne: Reda (19,6) i Ustka (16,1). W kolejnej grupie miast od 10–15 tys. mieszkańców, znajdują się 4 pozostałe miasta powiatowe (Człuchów, Puck, Nowy Dwór Gdański, Sztum) i 2 inne (Władysławowo, Miastko). Po 9 miast jest w grupie jednostek osadniczych zaludnionych

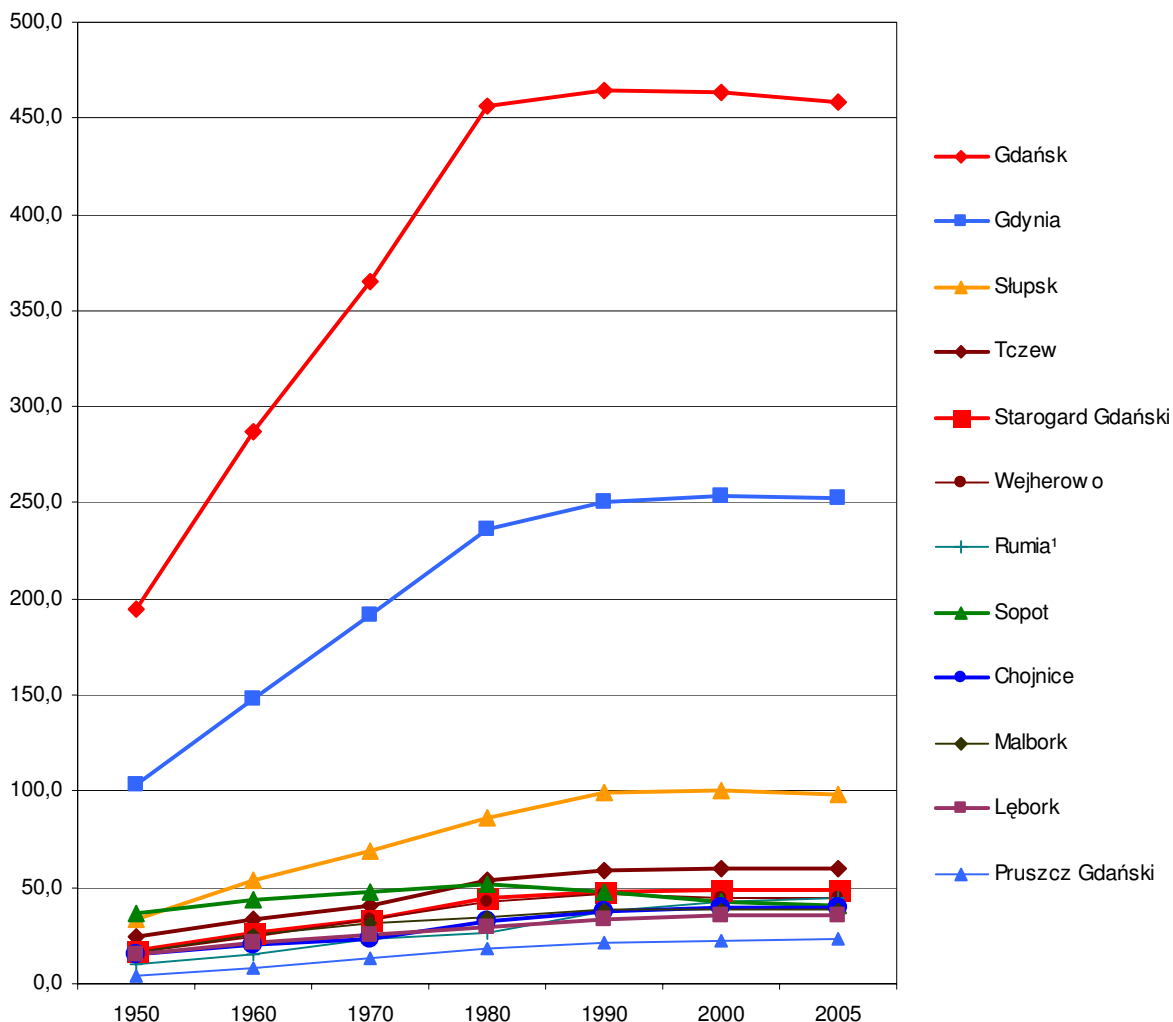
przez 5–10 tys. i poniżej 5 tys. mieszkańców.

Rozkład gęstości sieci osadniczej oraz średniej wielkości jednostek osadniczych mają charakter komplementarny. Jest to widoczne szczególnie w środkowej części województwa, na Kaszubach i Kociewiu. Analiza na poziomie obrębu geodezyjnego wskazuje, że obszary historycznie trudniej dostępne (leśne i pojezierne) charakteryzują się rozdrobnieniem i rozproszeniem osadnictwa, rozmieszczonego wyspowo. Natomiast wzdłuż szlaków komunikacyjnych tworzą się pasma większych miejscowości. Obszary trudniej dostępne wykazują również większe zróżnicowanie gęstości sieci osadniczej w ramach jednej gminy, gdyż obok obszarów gęściej zaludnionych i wypełnionych licznymi, małymi miejscowościami występują również obszary leśne, bardzo rzadko zaludnione, gdzie generalnie sieć osadnicza jest bardzo uboga.

Gęstość sieci osadniczej jest największa na obszarach Pojezierza Kaszubskiego, Puszczy Darżlubskiej, Borów Tucholskich, leśnych fragmentów Pojezierza Iławsko-

Brodnickiego oraz innych terenów pojeziernych, gdzie występują stosunkowo słabe warunki do wielkotowarowej gospodarki rolnej. Odmiennie jest przestrzenne rozmieszczenie jednostek osadniczych o największej średniej wielkości. Poza Trójmiastem i jego bezpośrednim sąsiedztwem, obszary takie tworzą pasma wzdłuż Wisły, pradoliny Redy i Łeby, Pobrzeża Słowińskiego w kierunku Słupska oraz w żyzniejszych enklawach Borów Tucholskich i pojezierzy.

Wielkość i rozmieszczenie jednostek osadniczych uwidaczniają wyraźnie wyższy stopień koncentracji we wschodniej części województwa pomorskiego, a ściślej obszaru rozciągającego się od Półwyspu Helskiego, wokół Zatoki Gdańskiej, z dominującymi swą wielkością ośrodkami Trójmiasta, następnie wzdłuż linii Wisły do południowych granic województwa. Z tego obszaru intensywnie osadnictwo rozciąga się ku zachodowi na Pojezierze Kaszubskie aż do łuku Wejherowo – Sierakowice – Kościerzyna – Zblewo – Skórcz.



Wykres 2. Zmiany liczby ludności miast (powyżej 10 tys. mieszk. w roku 2005) w województwie pomorskim w latach 1950–2005.

Oprac. własne na podstawie: Rocznik Statystyczny 1950, tabl. 6; Rocznik Statystyczny 1955, tabl. 2; Rocznik Statystyczny 1960, tabl. 3 (23); Rocznik Statystyczny 1965, tabl. 4 (23); Rocznik Statystyczny 1970, tabl. 4 (37); Rocznik Statystyczny 1975, tabl. 3 (46); Rocznik Statystyczny 1980, tabl. 2 (52); Rocznik Statystyczny 1985, tabl. 3 (65); Rocznik Statystyczny 1990, tabl. 7 (65); Rocznik Statystyczny 1995, tabl. 7 (76); s. 53–54; Bank Danych Regionalnych GUS.

Rozwój tego obszaru jest historycznie uwarunkowany: wynika z dostępu do morza, korzystnych warunków agroekologicznych, przebiegu głównych szlaków transportowych (w tym drogi krajowej nr 1, linii kolejowej Gdynia – Bydgoszcz, w przeszłości także szlaku żeglownego Wisły). Współcześnie o jego randze decyduje koncentracja w postaci aglomeracji nadmorskiej położonej w węzłach lotniczym i morskich sieci TEN-T. Większość powiatów położonych wokół Zatoki Gdańskiej i wzdłuż linii Wisły wykazuje wysoką gęstość zaludnienia, przekraczającą 100 os./km², tworząc obszar osadnictwa od brzegu Bałtyku do południowej granicy województwa. W poszczególnych gminach gęstość zaludnienia jest bardziej zróżnicowana i waha się od 37 os./km² w gm. Miłoradz do 155 os./km² w gm. Pszczółki, od 13 os./km² w mieście Krynica Morska (wliczając do powierzchni gminy wody Zalewu Wiślanego) do 2697 os./km² w mieście Tczew. Wartości z przedziału 40–150 os./km², dotyczą wyłącznie gmin wiejskich. W zachodniej części województwa najgęściej zaludnione gminy wiejskie spoza obszarów podmiejskich nie sięgają tego minimum (typowe wartości wahają się w przedziale 15–40 os./km²). Kształtujące się obszary koncentracji osadnictwa charakteryzują się w dalszym ciągu tendencjami wzrostu, o czym świadczy wyraźny ciągły wzrost gęstości zaludnienia.

Współcześnie intensyfikacja procesów urbanizacyjnych, społecznych i gospodarczych, zachodząca wokół niektórych miast regionu (przede wszystkim Trójmiasto, ale także Słupsk, Chojnice i Kwidzyn), przyczynia się do wyraźnego kształtowania subregionalnych obszarów funkcjonalnych. [Rys.11]

- W przypadku Trójmiasta obserwuje się wyraźne powiązania oparte przede wszystkim o drogi krajowe: DK nr 91 i DK nr 22 (widoczny jest intensywny rozwój osadnictwa zwłaszcza od Trójmiasta przez Tczew, Starogard Gdański do Zblewa), DK nr 6 (na odcinku od Trójmiasta do Luzina, gdzie odnotowuje się nie tylko wysoką gęstość zaludnienia, ale znaczną dynamikę jej wzrostu w ciągu ostatnich lat) oraz DK nr 20 (intensywniejsze procesy osadnicze występują od Trójmiasta do Kościerzyny). W kształtowaniu subregionu istotne znaczenie mają także drogi wojewódzkie, w tym zwłaszcza DW nr 216, 221, 222.
- Subregion funkcjonalny Słupska oparty jest przede wszystkim na relacjach zachodzących na drogach krajowych DK nr 6 (intensywniejsze procesy urbanizacyjne oraz większa dynamika rozwoju, obserwowana zwłaszcza na linii Lębork – Słupsk) i DK nr 21, powiązanej z kierunkiem na Bytów drogami wojewódzkimi DW nr 210 i 212.
- Subregion funkcjonalny Chojnic oparty jest przede wszystkim o drogę krajową DK nr 22, gdzie większa niż w otaczających gminach gęstość zaludnienia występuje od Czerska do Człuchowa, a dodatkowo wzmacniana jest układem dróg wojewódzkich DW nr 235 i 240.
- Subregion funkcjonalny Kwidzyna rozwija się przede wszystkim w oparciu o drogę krajową DK nr 55. Stabe oddziaływanie ośrodka ograniczane jest brakiem powiązań transportowych (brak mostu na rzece Wiśle) z zachodnią częścią województwa.

4.3.2. Przekształcenia sieci osadniczej

1) Formy i zjawiska przekształceń sieci osadniczej

Analiza cech i wskaźników charakteryzujących system osadniczy pozwala zaobserwować mechanizmy i procesy związane z przestrzennym rozwojem osadnictwa. Rysują się obszary rozwoju lub stagnacji poszczególnych jedno-

stek oraz zespołów osadniczych, a także kształtowania się sieci osadniczych i rozmieszczenia ludności:

- centrum obszaru aglomeracji (Gdańsk, Gdynia, Sopot):
 - obszar o największej koncentracji ludności, rynku pracy, zróżnicowanej oferty edukacyjnej oraz funkcji gospodarczych i administracyjnych – nie zapewnia jednocześnie przystępnej lub atrakcyjnej (głównie cenowo) oferty terenów inwestycyjnych i nowych zasobów mieszkaniowych. Miasta wykazują zróżnicowaną dynamikę wzrostu ludności i zasobów mieszkaniowych, ale jako całość Trójmiasto traci ludność. Spadku ludności nie hamuje rozwój nowych osiedli na wielkich obszarach (Gdańsk Południe, Gdynia Zachód). W Trójmieście widoczna jest poprawa wskaźników jakości zamieszkania, co wiąże się z jednej strony z rozgęszczaniem istniejących zasobów mieszkaniowych, z drugiej – z tworzeniem się nowych. Brak wystarczającej koordynacji rozwoju w skali szerszej, skutkuje chaosem na poziomie dzielnic i całych miast, objawiającym się tworzeniem izolowanych funkcjonalnie i transportowo wysp zainwestowania, monofunkcyjnym mieszkaniowym charakterem oraz nie rozwiązanyymi problemami transportowymi i obsługi mieszkańców;
- obszar funkcjonalny aglomeracji – pierścień gmin:
 - gminy wiejskie i miasta na tym obszarze wykazują zarówno dynamikę demograficzną, jak i inwestycyjną. Rośnie powierzchnia terenów zainwestowanych zarówno na cele mieszkaniowe, jak też na potrzeby komercyjnych usług i produkcji. Poprawa wskaźników jakości zamieszkania idzie w parze z żywiołowym procesem rozwoju nowych zasobów mieszkaniowych. Na obszarach graniczących z Trójmiastem oraz Rumi, Redy, Wejherowa, Pruszcz Gdańskiego obserwowane są procesy zbliżone do opisanych w Trójmieście. Poza miastami, dynamiczne procesy suburbanizacji mają w większości charakter „spontaniczny” lub wręcz „chaotyczny”, nie kształtując pełnowartościowej struktury przestrzennej;
 - obszary z dominacją rolnictwa i leśnictwa;
 - obszary centralne województwa (głównie Kaszuby, w mniejszym stopniu fragmenty Kociewia i północnej części Powiśla) wykazują wyższą od średniej wojewódzkiej i krajowej dynamikę, zarówno wzrostu demograficznego, jak i rozwoju przestrzennego, w tym inwestycji mieszkaniowych. Widoczny wzrost ludnościowy związany jest z przyrostem naturalnym, a procesy inwestycyjne dotyczą zarówno obszarów usług i produkcji, jak też zabudowy mieszkaniowej;
 - obszary zachodnie i południowo-wschodnie województwa są zaliczane do obszarów najgłębszej w skali Polski depresji społecznej i gospodarczej, wykazują odpływ ludności i stagnację inwestycyjną;
 - enklawy wzrostu wokół miast takich jak Słupsk, Kwidzyn, czy Chojnic z Człuchowem – procesy rozwojowe koncentrują się głównie w ośrodkach miejskich i ich najbliższym otoczeniu, kształtując miejskie obszary funkcjonalne. Rozwój tych obszarów wynika z warunków tworzonych przez skupisko ludności, bogatszą i intensywniejszą infrastrukturę miejską oraz istnienie większych podmiotów gospodarczych. Jest on kompensowany przez dalsze otoczenie, w którym występuje

strukturalna depresja społeczno-gospodarcza;

- obszary nadmorskie:
 - miasta nadmorskie: Krynica Morska, Jastarnia, Władysławowo, Łeba, Ustka, korzystające z walorów swojego położenia, wykazują dużą dynamikę demograficzną i inwestycyjną, chociaż o bardzo specyficznym charakterze, związanym z rozwojem usług turystycznych – rozwój często przyjmuje charakter mikrosurbanizacji, wykazującej (analogiczne do obszaru aglomeracji) zjawisko „rozlewania się”;
 - inne gminy nadmorskie – szybko tracą swój dotychczasowy rybacki lub rolniczy charakter i przekształcają się w nadmorskie osiedla lub (częściej) w amorficzne obszary zabudowy rekreacyjnej, w tym letniskowej, całkowicie zacierającej pierwotne układy ruralistyczne;
- dolina Wisły, jej delta i otoczenie:
 - stosunkowo gęsto zaludnione oraz wykazujące dynamikę inwestycyjną pasmo wzdłuż drogi krajowej nr 91, autostrady A1, linii kolejowej Gdańsk – Bydgoszcz; stopniowo wypełniane są wolne tereny wzdłuż dróg. Duży udział mają tu inwestycje związane z produkcją, składami, magazynami, centrami logistycznymi; również pasmowo rozwija się zabudowa mieszkaniowa. Gęstość zainwestowania, najwyższa w okolicach Pruszcza Gdańskiego, maleje w miarę oddalania się Trójmiasta.

Wszystkie powyższe procesy wywołane są następującymi zjawiskami:

- odpływem ludności (gminy zachodnie i południowo-wschodnie);
- odpływem ludności i budową nowych zasobów mieszkaniowych (Trójmiasto);
- intensywnym rozwojem budownictwa oraz wzrostem liczby ludności, związanym z wysokim, dodatnim przyrostem naturalnym (Kaszuby) lub migracją dotychczasowych mieszkańców Trójmiasta na tereny gmin sąsiednich (rozlewanie się miast).

W ramach wyżej omówionych obszarów można wyróżnić dwie zasadnicze klasy:

- obszary rozwoju zainwestowania, na których przekształcenia przestrzenne, w dynamicznej formie, związane są z ekspansją zabudowy, wprowadzaniem nowych form zagospodarowania, rozbudową infrastruktury technicznej i transportowej; skutkiem ich jest zatarcie pierwotnych form krajobrazowych i przyrodniczych cechujących do niedawna te tereny;
- obszary stagnacji zainwestowania, na których notuje się ujemne saldo migracji; nie oznacza to braku rozwoju nowej zabudowy i zainwestowania o różnym charakterze i jakości, ale towarzyszy jej degradacja części starej tkanki osadniczej, a z nią dekapitalizacji infrastruktury technicznej i transportowej.

2) Procesy przekształceń zagospodarowania elementów sieci osadniczej

- Rozwój przestrzenny w niewielkim stopniu jest efektem działań samorządów, przygotowujących z wyprzedzeniem tereny inwestycyjne (planistycznie i infrastrukturalnie).
- Gdańsk i Gdynia zmniejszają liczbę ludności, tracąc często najzamożniejszą i najaktywniejszą grupę mieszkańców, którzy w poszukiwaniu wyższego standardu zamieszkania przenoszą się do gmin podmiejskich.
- W Sopocie pojawia się zjawisko wykupu mieszkań

oraz wznoszenia nowych budynków mieszkalnych dla „rezydentów”. Na miejsce rdzennych, stałych mieszkańców napływa ludność przebywająca w mieście sezonowo, niejednokrotnie zameldowana w innej gminie, a więc również nie wnosząca tutaj części podatków i opłat lokalnych.

- Wyjaławianie tkanki miejskiej, polegające na:
 - przenoszeniu działalności gospodarczej poza obszary miejskie lub na ich peryferia;
 - odpływie zakładów usługowych i produkcyjnych razem z ich siedzibami, a ruchu tego nie kompensuje tworzenie lub lokalizacja miastotwórczych usług wyższego rzędu.
- W jednostkach osadniczych, w których odnotowuje się wzrost liczby ludności, rozwój przestrzenny ma charakter spontaniczny, tworzący mechanizm chaotycznego procesu suburbanizacji. Mechanizm ten wynika z:
 - kierowania się inwestorów indywidualnych i instytucjonalnych przy wyborze lokalizacji swoich przedsięwzięć inwestycyjnych głównie dostępnością komunikacyjną i ceną gruntów;
 - podaży terenów budowlanych w odpowiedzi na popyt – właściciele gruntów próbują zbyć wszystkie tereny, które mogą znaleźć potencjalnych nabywców.
- Rozwój zainwestowania w pobliżu dróg niezależnie od ich kategorii i funkcji pełnionych w układzie transportowym. Powoduje to „obrastanie” istniejących dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych początkowo rozproszoną, stopniowo zagęszczającą się zabudową, która długotrwale nie jest w pełni obsługiwana infrastrukturalnie (skala zjawiska jest zależna od wielkości ośrodka rdzeniowego tego procesu). Wynika to z:
 - braku terenów kompleksowo przygotowanych do inwestycji (uprzednio uzbrojonych i dobrze skomunikowanych), każdy, do którego istnieje dojazd, bez względu na stopień uzbrojenia, staje się atrakcyjny.
- Przy dużej gęstości sieci osadniczej opartej na małych miejscowościach (np. gminy położone na południowy zachód od Trójmiasta) brak jest czynników stymulujących kształtowanie się pełnostandardowych ośrodków. Należą do nich:
 - warunki do wykreowania centrum wraz z możliwością kształtowania w jego granicach przestrzeni publicznych;
 - możliwości stworzenia powiązań transportowych z ośrodkami wyższej rangi;
 - dysponowanie potencjałem przestrzennym do budowy koncentrycznych stref rozwojowych, opartych o nową sieć uliczną i infrastrukturalną.

Przy takich uwarunkowaniach zabudowa rozwija się chaotycznie, w oderwaniu od istniejących jednostek osadniczych, w oparciu o nieprzystosowaną do tych celów sieć transportową, tworzoną z myślą o funkcjach ponadlokalnych. Jest to główna przyczyna obserwowanych zjawisk suburbanizacji, gdy wzdłuż istniejących dróg tworzą się struktury o charakterze pasm rozwojowych nie będące w stanie wykreować kompletnych pod względem funkcjonalnym jednostek osadniczych. Charakteryzuje je amorficzny i monotony układ przestrzenny, w którym zacierają się granice pomiędzy poszczególnymi miejscowościami, a strefy usług rozmywają się, nie kształtując centrów. Te pasmowe struktury, obsługiwane bezpośrednio z istniejących dróg, będących

formalnie drogami zbiorczymi, głównymi i wyższych klas technicznych, zakłócają funkcje transportowe tych dróg. Skutkiem jest dezorganizacja układu transportowego, utrudniająca poruszanie się wewnątrz funkcjonalnego obszaru miejskiego i dojazd do niego z zewnątrz. Dotyczy to zarówno obszaru metropolitalnego, jak również obszarów zurbanizowanych pozostałych ośrodków miejskich województwa.

- Dominująca, szczególnie poza Trójmiastem, rola budownictwa indywidualnego, w większości w formie zabudowy jednorodzinnej, będącej efektem tysięcy indywidualnych decyzji, nie opartych o szerszy kontekst przestrzenny i infrastrukturalny, jako że wynikają one z jednostkowych interesów i celów, nastawionych na doraźne rozwiązanie problemu inwestora.

4.3.3. Struktura sieci osadniczej

Charakteryzując znaczenie ośrodka uwzględniono następujące czynniki:

- wielkość ośrodka – mierzona liczbą mieszkańców;
- występowanie i wielkość ścisłego centrum obszaru miejskiego – mierzona liczbą mieszkańców;
- rolę ośrodka w stosunku do otoczenia, głównie przez pryzmat funkcji, których zasięg oddziaływania wykracza poza granice administracyjne samego ośrodka;
- położenie przy szlakach transportowych o określonym znaczeniu;
- położenie względem innych ośrodków – przy czym istotne są: wielkość tych ośrodków, ich odległość w stosunku do badanego ośrodka, podobieństwo i komplementarność funkcji.

Wielkość ośrodków jest pochodną wielowiekowych procesów, w których cechy położenia, lokalizacja siedzib centrów administracji i dostępność wpływały na rozwój, stagnację lub degradację różnych jednostek osadniczych.

Sieć osadniczą, jako zhierarchizowany układ rozmieszczonych w przestrzeni i wzajemnie powiązanych ośrodków, trzeba rozpatrywać wraz z otoczeniem tych ośrodków, bowiem posiada ono znaczny wpływ na ich pozycję w rankingu miejscowości. Każdy ośrodek pozostaje we wzajemnej zależności funkcjonalnej z bezpośrednim sąsiedztwem. Przy wyższej randze ośrodków, obszar funkcjonalny i obszar obsługi, się rozdziela. Obszar funkcjonalny tworzy ośrodek wraz z bezpośrednim otoczeniem (strefą wpływu), w którym zlokalizowane są funkcje zarówno o charakterze lokalnym, jak i ponadlokalnym, dostępne dla wszystkich mieszkańców obszaru. W dalszym zasięgu tworzy się obszar oddziaływania funkcji o charakterze ponadlokalnym, dla którego ośrodek stanowi centrum usługowe, odpowiadające jego randze, w ten sposób wyodrębniając obszar obsługi.

Z punktu widzenia przestrzeni województwa istotne są funkcjonalne obszary ośrodków o wyselekcjonowanych cechach, tworzące się wokół dużych lub średnich miast. Jeżeli ludność takiego obszaru przekracza 50 tys. mieszkańców i jednocześnie miasto (miasta), które w nich dominują przekraczają łącznie 15 tys. mieszkańców, tworzy się funkcjonalny obszar miejski.

Porównanie potencjałów ośrodków i pełnostandardowych funkcjonalnych obszarów miejskich, w tym aglomeracji Trójmiasta wskazuje na znaczną i istotną wartość ukrytego potencjału, który mógłby zostać zaktywizowany w przypadku, gdyby wspólna polityka przestrzenna przekroczyła granice podziałów administracyjnych. Umożliwiłoby to – poprzez powiązania transportowe instytucjonalne i gospodarcze – synergiczne potencjały poszczególnych miejscowości (ludzkiego, usługowego, produkcyjnego, kulturowego, kapitałowego itp.), w efek-

cie wpłynęłoby na awans tak ukształtowanego ośrodka w skali województwa i kraju.

1) Organizacyjne i techniczne czynniki kształtowania struktury sieci osadniczej

Obecna struktura osadnicza zdefiniowana jest głównie na podstawie kryterium administracyjnego, mającego genezę historyczną (często sięgającą XIX wieku, a nawet średniowiecza), opartego na kryteriach wielkości ośrodków oraz podziałach administracyjnych. Były one zaburzane w historii podziałami politycznymi.

Współcześnie można zaobserwować szereg procesów, które wkrótce mogą podważyć tę strukturę; są to:

- zmiany warunków komunikacyjnych:
 - skracanie dystansu czasowego w dostępie do różnych ośrodków, za sprawą rozwoju systemów transportu publicznego oraz wzrostu poziomu motoryzacji;
 - nowe technologie łączności i komunikacji, umożliwiające prowadzenie pracy, załatwianie spraw urzędowych i wymianę informacji bez konieczności fizycznego przemieszczania;
- nowe warunki organizacji usług publicznych:
 - rosnąca specjalizacja i zakres usług publicznych świadczonych na poszczególnych szczeblach administracji, wymagających coraz liczniejszej i wyżej kwalifikowanej kadry;
 - coraz wyższe wymagania w zakresie technicznego oprzyrządowania usług publicznych, które generują koszty inwestycji i bieżącej obsługi, a następnie ciągłego rozwoju, w ślad za nieustającym postępem technicznym;
 - komplikujące się procedury realizacji zadań publicznych.

Powyższe uwarunkowania wpływają na:

- rosnące koszty (względne i bezwzględne) utrzymania administracji i usług publicznych;
- coraz większe potrzeby kadrowe, tak w zakresie samej liczby pracowników, jak i liczniejszej grupy specjalności, niezbędnych dla zapewnienia niezakłóconego świadczenia funkcji publicznych.

Istniejący podział administracyjny hamuje naturalne procesy kształtowania struktury osadniczej, które nie zawsze muszą być korzystne. W związku z tym konieczne jest jej kształtowanie w kierunku ograniczania kosztów i poprawy efektywności funkcjonowania. Podział administracyjny o historycznej genezie, tworzący wokół niewielkich ośrodków nieduże powiaty, wpływa na sztuczne wyrównywanie wielkości jednostek osadniczych oraz zmierza do wymuszenia równego ich wyposażenia w usługi. O ile w przypadku części funkcji może być to korzystne, to w przypadku bardziej zaawansowanych usług wpływa na rozpraszanie potencjału, powodując obniżenie jakości świadczeń oraz niemożliwość uzyskania konkurencyjności w rywalizacji z innymi ośrodkami. Zbyt równomierna struktura z dużą liczbą równorzędnych ośrodków skutkuje większymi potrzebami w zakresie rozwoju odpowiedniej klasy systemów infrastruktury, w tym powiązań transportowych, jak również uniemożliwia kształtowanie się wyspecjalizowanych czy wielofunkcyjnych centrów gospodarczych.

W związku z powyższym, skoncentrowanie się na wybranych ośrodkach, posiadających już w miarę dobre wyposażenie, pozwoli:

- uzyskać szybszy efekt związany z modernizacją istniejącej infrastruktury, ułatwiający uzyskanie standardów odpowiednich dla ośrodków o określonej randze;
- skanalizować procesy osadnicze i inwestycyjne, ułatwiając obsługę większej ilości gospodarstw domowych i podmiotów gospodarczych za pośred-

nictwem tej samej infrastruktury, jak również stosować efektywniejsze przedsięwzięcia kompleksowe;

- w przypadku inwestycji gospodarczych – wzmocnić wybrane ośrodki, na rzecz wielofunkcyjnego rozwoju, uzyskując efekt synergii opartej na koncentracji przedsięwzięć o odpowiedniej skali i o określonej strukturze funkcjonalnej.

2) Makrostruktura sieci osadniczej

Kształtowanie struktury przestrzennej w skali makro może wiązać się z działaniami korygującymi procesy osadnicze i inwestycyjne, poprzez wyznaczanie granic ekspansji zainwestowania, kanalizowanie procesów osadniczych w określonych kierunkach, a także wpływanie na kształt mikrostruktur wewnątrz wielkoobszarowych układów osadniczych.

W skali całego województwa wyraźnie dominuje Trójmiasto z własnym obszarem funkcjonalnym, który obejmuje aglomerację Trójmiasta oraz kilka kształtujących się pasm osadniczych. Razem z miastami położonymi w pozostałej części województwa można mówić o modelu policentrycznym, w którym ośrodkami (na różnych poziomach hierarchii sieci osadniczej) są ośrodki powiatowe oraz gminne.

Zaletą takiej struktury sieci osadniczej jest możliwość hierarchizacji ośrodków, a wraz z nimi elementów systemów transportowych i infrastruktury technicznej. Układ sieci osadniczej i kształt systemów infrastrukturalnych oddziałują na siebie wzajemnie. Dlatego narzędziem wzmacniającym ten model może być budowa systemów transportowych wpisujących się w pożądaną układ powiązań poszczególnych ośrodków (struktura drzewiasta, w której przestrzenne relacje pomiędzy węzłami poszczególnych poziomów mają charakter gwiazdasty). Pewną wadą natomiast jest tendencja do rozpraszania potencjału organizacyjnego i instytucjonalnego – poszczególne ośrodki mają skłonność do powielania funkcji ośrodków o wyższej randze. Przeciwdziałanie tym procesom jest możliwe przez ustalenie hierarchii ośrodków i konsekwentne decyzje lokalizacyjne w zakresie budowy systemów transportowych, lokalizacji obiektów i urzędzeń infrastruktury technicznej, lokalizacji instytucji i podmiotów infrastruktury społecznej.

Rozwój obszarów miejskich wewnątrz większych form makrostruktury, takich jak kształtującą się metropolia Trójmiasta lub pasmo osadnicze wzdłuż Doliny Wisły, prowadzi do zlewania się terenów zainwestowanych w większe twory, które zaburzają pierwotnie policentryczny charakter osadnictwa. Rozwój pozaaglomeracyjnych ośrodków miejskich w kierunku formy funkcjonalnych obszarów miejskich nie zmienia natomiast policentrycznego charakteru osadnictwa zachodniej części województwa. Również obszar miejski Słupska wraz z Ustką oraz kształtująca się aglomeracja chojnicko-człuchowska, która, ze względu na bliskość tych dwóch ośrodków, przekształca się w dwubiegunowy obszar zlewającego się osadnictwa z dominującą rolą Chojnic, w skali całego województwa mogą być ciągle traktowane jako większe węzły policentrycznej sieci osadniczej.

3) Mikrostruktury sieci osadniczej województwa

Plan zagospodarowania przestrzennego poza obszarem aglomeracji nie rozpatruje szczegółowo struktur wewnętrznych poszczególnych ośrodków i ich obszarów zainwestowania. Zaobserwować można ogólne tendencje przekształceń mikrostruktur (lokalnych struktur) osadniczych miast i miejscowości tworzących sieć osadniczą województwa.

Średniej wielkości miasta, ukształtowane historycznie, zachowały w części charakter zainwestowania ciągłego, koncentrycznego. Nowe zainwestowanie powojenne,

choć nie tworzone w formie tradycyjnej tkanki miejskiej, utrzymywało kontinuum osadnicze o strukturze komórkowej.

Od lat 80. zaznacza się bardzo intensywne wzmocnienie się pasmowych struktur zainwestowania wzdłuż dróg wylotowych, powodujących przekształcenie owalnych lub wielokątnych granic miasta w formy pasm miejskich lub formy gwiazdaste. W latach 90. w przypadku średnich miast pojawiły się zjawiska nieciągłości zabudowy. Dla mniejszych miejscowości nieciągłość ta ma charakter ziarnisty, dla większych – wyspowy. Rzadko pojawiają się struktury węzłowo-satelitarne.

W przypadku obszaru aglomeracji Trójmiasta – do lat 80. posiadał on charakter struktury węzłowo-satelitarnej, przy czym ośrodki węzłowe podlegały tym samym procesom, jak wyżej opisane procesy w miastach średnich. W latach 80. i 90. wzmocnił się proces wypełniania przestrzeni pomiędzy poszczególnymi jednostkami osadniczymi. Obserwuje się różne negatywne modele: ciągle pasmowe (wzdłuż dróg wylotowych lub tranzytowych), nieciągłe o charakterze ziarnistym i rozproszonym. Powoduje to powstanie rozległej amorficznej przestrzeni, źle powiązanej funkcjonalnie, w której dostęp do usług staje się coraz bardziej problematyczny, a jednocześnie rośnie obciążenie transportowe istniejącego układu drogowego, przy jednoczesnym niedorozwoju transportu publicznego i zaniku transportu kolejowego (poza osi SKM).

Modele ciągle są korzystne w przypadku niewielkich jednostek osadniczych o dobrze ukształtowanej strukturze funkcjonalno-przestrzennej, dysponujących rozwiniętymi centrami obsługi, które są w stanie udźwignąć obciążenie związane z rozwojem nowych obszarów. Od pewnej skali miasta grozi powstanie „molocho” (kolejne dzielnice, mimo pewnej odrębności, zaczynają tworzyć nieczytelny, ciągły układ urbanistyczny). Skutkiem ubocznym jest gorszy dostęp do terenów rekreacyjnych, gorszy wyjazd z miasta, przegęszczenie zabudowy, niewydolność lokalnych układów transportowych. Przy nieuporządkowanej strukturze przestrzennej wszystkie zalety mogą zostać utracone, a wady staną się uciążliwsze (model miast XIX-wiecznych). Ten typ rozwoju w przypadku większych jednostek może się okazać niekorzystny. Obserwacja wskazuje, że w wielkich lub średnich ośrodkach ten model zazwyczaj zastępowany jest modelem wyspowym.

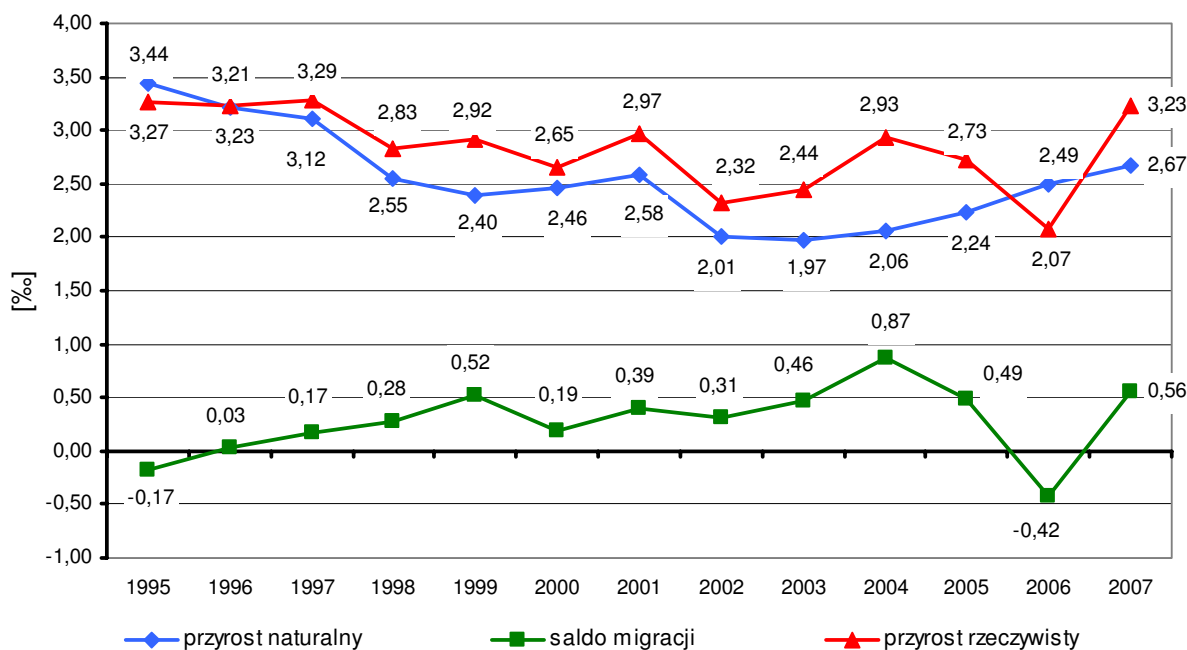
4.4. Uwarunkowania demograficzne i społeczne

4.4.1. Stan, procesy i prognozy demograficzne

Województwo pomorskie w dniu 31.12.2008 r. zamieszkiwało 2.219.512 osób, co stanowiło 5,8% ogółu ludności Polski (7 pozycja w kraju). W miastach zamieszkiwało 1.472 tys. osób, (66,7% ogółu ludności województwa; 4. pozycja w kraju – za śląskim, dolnośląskim i zachodniopomorskim).

1) Przyrost rzeczywisty ludności w latach 1995–2007 [Rys.12]

W latach 1995–2007 w województwie pomorskim nastąpił niewielki wzrost liczby ludności o 2,08%. Był on wynikiem przede wszystkim wysokiego przyrostu naturalnego oraz utrzymywania się dodatniego salda migracji. W 2006 r. saldo migracji w województwie spadło poniżej wartości dodatnich do -0,4‰ (przede na skutek migracji do krajów UE). Niewielkie zawirowania w roku 2006 miały charakter chwilowy, a tendencje wzrostu wydają się być trwałe, dlatego należy przypuszczać, że przyrost rzeczywisty w najbliższych latach będzie efektem zarówno dodatniego salda migracji, jak i przyrostu naturalnego.



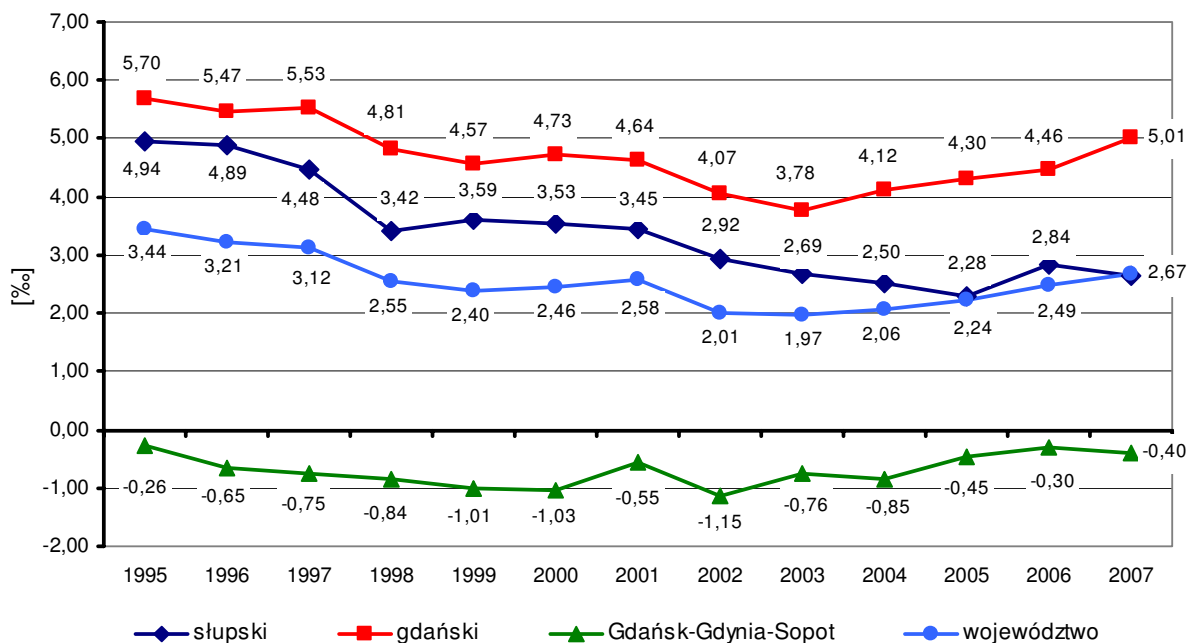
Wykres 3. Rozwój demograficzny ludności województwa pomorskiego w latach 1995–2007
Źródło: Bank Danych Regionalnych

Zróznicowanie przestrzenne wskaźników demograficznych w roku 2007 wskazuje, że:

- największy przyrost rzeczywisty ludności występuje w gminach powiatów sąsiadujących z Trójmiastem, przede wszystkim w powiatach: gdańskim (+29,9%), kartuskim (+18,5%) i wejherowskim (+16,1%); nieco mniejszy w powiecie puckim (+13,0%);
- w pozostałych powiatach ziemskich przyrost rzeczywisty wahał się od -2,3% w powiatach człuchowskim i malborskim do +6,2% w powiecie kościerskim;
- w miastach na prawach powiatu wartości te były ujemne: w Gdańsku (-1,9%), Gdyni (-6,3%), Słupsku (-7,5%) i w Sopocie (-12,8%).

Parametry składowe przyrostu rzeczywistego, tj. przyrost naturalny i saldo migracji, są w województwie zróżnicowane przestrzennie.

W latach 1995–2007 największy przyrost naturalny (ponad 8 osób na 1000 mieszkańców) odnotowano w gminach wiejskich powiatów kartuskiego (+8,5%): Chmielno, gm. Kartuzy, Przdokowo, Sulęcyno, Sierakowice, Somonino, Stężycza, Żukowo; kościerskim (6,2%): Dziemiany, Stara Kiszewa, Lipusz, gm. Kościerzyna; wejherowskiego (+6,1%): Gniewino, Linia, Luzino, Łęczycze, gm. Wejherowo, Szemud oraz w kilku gminach powiatów bytowskiego, kościerskiego i puckiego. Ujemny przyrost naturalny wystąpił w Gdańsku, Gdyni, Gniewie, Sopocie oraz w gminie Osiek.

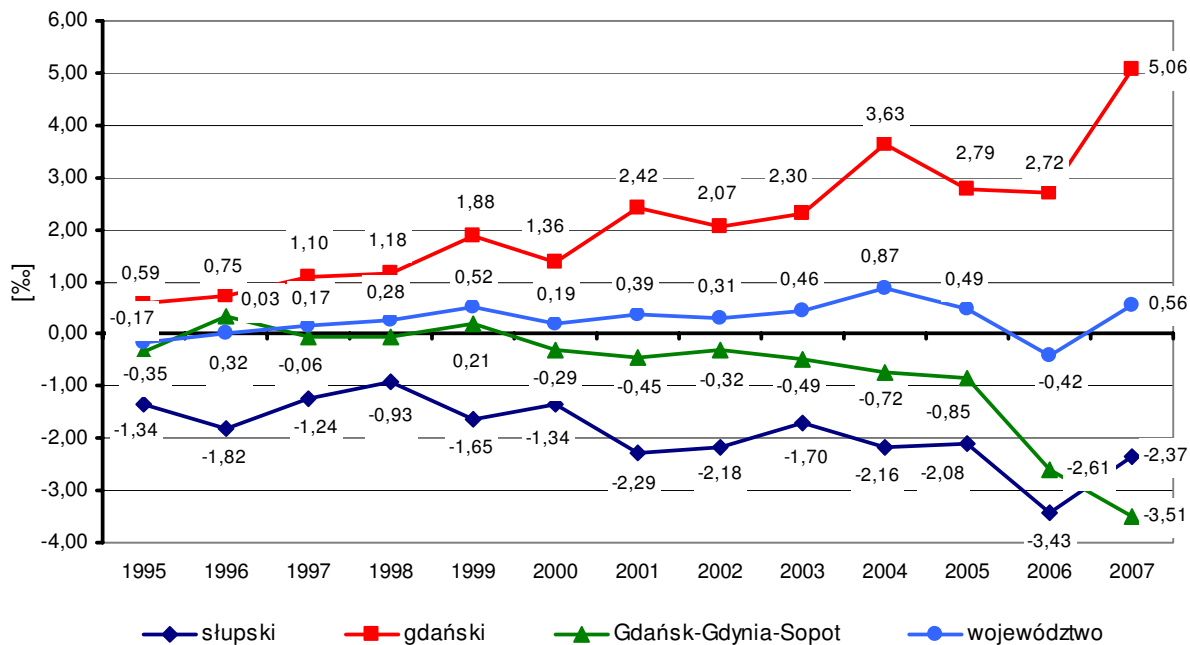


Wykres 4. Przyrost naturalny w podregionach NTS-3 województwa pomorskiego w latach 1995–2007
Źródło: Bank Danych Regionalnych

Tendencje migracyjne, ich natężenie i zróżnicowanie przestrzenne, pozwalają w retrospekcji ostatnich lat wyróżnić obszary o wzmożonym napływie i odpływie ludności. Od roku 1995 saldo migracji w skali województwa ma tendencje wzrostowe, jednak w ponad połowie miast przyjmuje ono wartości ujemne, w przeciwieństwie do obszarów wiejskich, które stają się obszarami napływu migracyjnego. Są to przeważnie gminy wiejskie otaczające miasta największe i niektóre średniej wielkości, a zjawisko to związane jest z narastającym procesem suburbanizacji. Najsilniej zjawisko to zachodzi na obsza-

rze gmin sąsiadujących z Trójmiastem.

W okresie 1995–2007 saldo migracji w Trójmieście systematycznie spadało i w roku 2007 wyniosło -3,5%, z tego w Gdańsku -1,8%, Gdyni -6,1%, Sopotie -7,7%. W tym samym okresie powiaty otaczające Trójmiasto odnotowały wartości dodatnie: gdański (+24,6%), wejherowski (+10,0%), kartuski (+10,0%) i pucki (+7,4%). Podobne tendencje odnotowano w powiecie słupskim (+1,1%). Jako jedyny położony poza sąsiedztwem dużych miast dodatnie saldo migracji zanotował powiat starogardzki (+0,8%).



Wykres 5. Saldo migracji w podregionach NTS-3 województwa pomorskiego w latach 1995–2007

Źródło: Bank Danych Regionalnych

Ujemne saldo migracji dotyczy większości miast, w tym powiatowych: Kartuski (-6,7%), Sztum (-4,6%), Bytów (-4,1%), Starogard Gdański (-4,1%), Kościerzyna (-2,8%), Wejherowo (-2,7%), Nowy Dwór Gdański (-2,6%), Puck (-2,3%), Malbork (-1,2%), Chojnice (-0,98%), Tczew (-0,7%) i Lębork (-0,09%). W Kwidzynie i Pruszczu Gdańskim saldo było dodatnie i wyniosło odpowiednio +0,02% i +7,1%. Także Słupsk zanotował saldo ujemne (-1,9%), przez co miasto utraciło miejsce w gronie miast stutysięcznych.

Główne obszary odpływowe w województwie uległy dość znaczącej zmianie. Szczególnie wysokim ujemnym saldem migracji charakteryzowały się gminy wiejskie powiatów zachodniej i wschodniej części województwa: człuchowski (-4,8%), sztumski (-4,8%), malborski (-4,4%), bytowski (-2,8%). Taki obraz należy tłumaczyć relatywnie niską atrakcyjnością osiedleńczą tych powiatów, przede wszystkim z punktu widzenia możliwości rozwoju gospodarczego i kreowania miejsc pracy.

Analiza wartości salda migracji wskazuje w podregionach NTS-3 na dynamikę spadkową przede wszystkim w podregionie słupskim oraz niewielkie ujemne saldo migracji w podregionie Gdańsk–Sopot–Gdynia. W podregionie gdańskim wyraźne są tendencje wzrostowe o znacznie dynamicznej, wynikające z pogłębiającego się procesu suburbanizacji. Jednocześnie dodatnia wartość salda migracji w podregionie gdańskim wpływa na utrzymujące się dodatnie saldo migracji w województwie. Sytuacja pod tym względem jest w miarę stabilna i nie należy spodziewać się ujemnych wartości tego wskaźnika w okresie 10–15 lat.

2) Rozmieszczenie ludności – gęstość zaludnienia

Średnia gęstość zaludnienia w województwie pomorskim w 2007 r. wyniosła 121 os./km² (Polska – 122 os./km²). W przekroju miast i gmin zróżnicowanie średnich gęstości jest bardzo duże – od 2.692 w Tczewie do 12 os./km² w Krynicy Morskiej.

Największa gęstość zaludnienia – ponad 1000 osób/km² – występuje w Tczewie (2.692 os./km²) i w miastach na prawach powiatu: Sopotie (2.258 os./km²); Słupsku (2.258 os./km²); Gdyni (1.852 os./km²); Gdańsku (1.742 os./km²) oraz w większości pozostałych (ok. 70%) miast. Najmniejszą zanotowano w Krynicy Morskiej – 12 os./km². Należy zauważyć, że gdyby od powierzchni dużych miast takich jak Gdańsk, Gdynia czy Sopot odjąć powierzchnie terenów leśnych, to wartości gęstości zaludnienia byłyby znacznie większe i wynosiły np. w Gdańsku 21.900 os./km², zaś w Gdyni 16.500 os./km².

Gminy wiejskie charakteryzują się stosunkowo wysoką gęstością zaludnienia (70–150 os./km²), przy czym najwyższe wartości występują w sąsiedztwie aglomeracji trójmiejskiej (gm. Pszczółki 150 os./km²) oraz wzdłuż dróg krajowych nr 22 i nr 1. Zdecydowanie niską gęstością zaludnienia (12–30 os./km²) charakteryzują się gminy powiatów człuchowskiego (Koczala, Rzeczenica) i bytowskiego (Lipnica, Parchowo, Studzienice). Wynika to z dużego udziału lasów w ogólnej powierzchni gmin oraz niskiej wartości rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

3) Struktura wieku ludności

Przeciętna długość życia w Polsce wynosi obecnie 70,8 lat dla mężczyzn i 79,4 lat dla kobiet. Po okresie spadku w latach osiemdziesiątych, od 1991 r. wskaźniki te systematycznie rosną. W województwie pomorskim w okresie 1995–2007 średnie trwanie życia mężczyzn wydłużyło się z 68,5 do 71,6 lat, zaś kobiet z 76,3 do 79,6 lat.

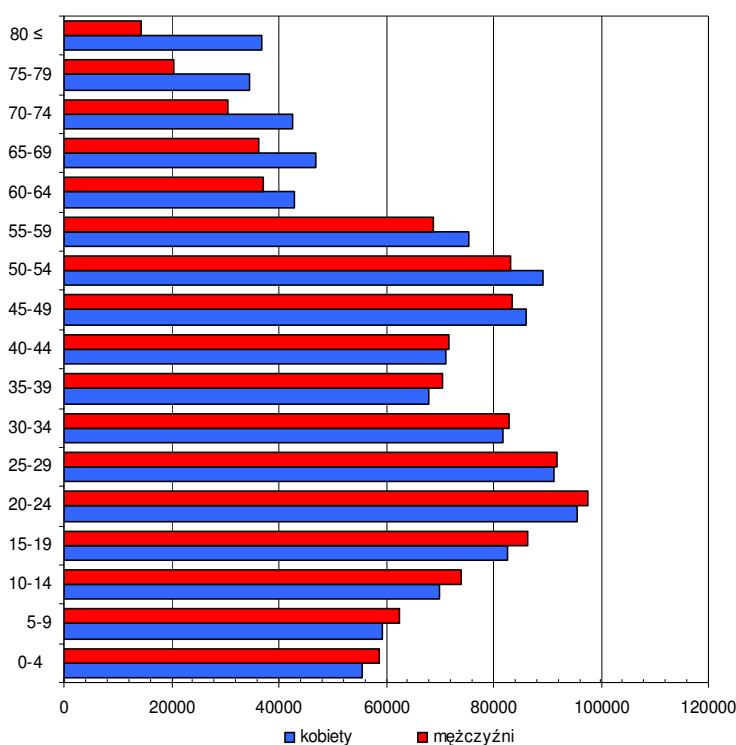
Województwo charakteryzuje korzystna struktura wieku ludności¹. Ludność w wieku:

- przedprodukcyjnym (0–17 lat) stanowi 20,9% ogółu ludności (Polska – 19,6%);
- produkcyjnym mobilnym (18–44 lat) stanowi 40,9% ogółu ludności (Polska – 39,7%);
- produkcyjnym niemobilnym (45–64 lat mężczyźni i 45–59 lat kobiety) 23,7% ogółu ludności (Polska – 24,7%);
- poprodukcyjnym (65 i więcej lat mężczyźni, 60 lat i więcej kobiety) 14,5% ogółu ludności (Polska – 16,0%).

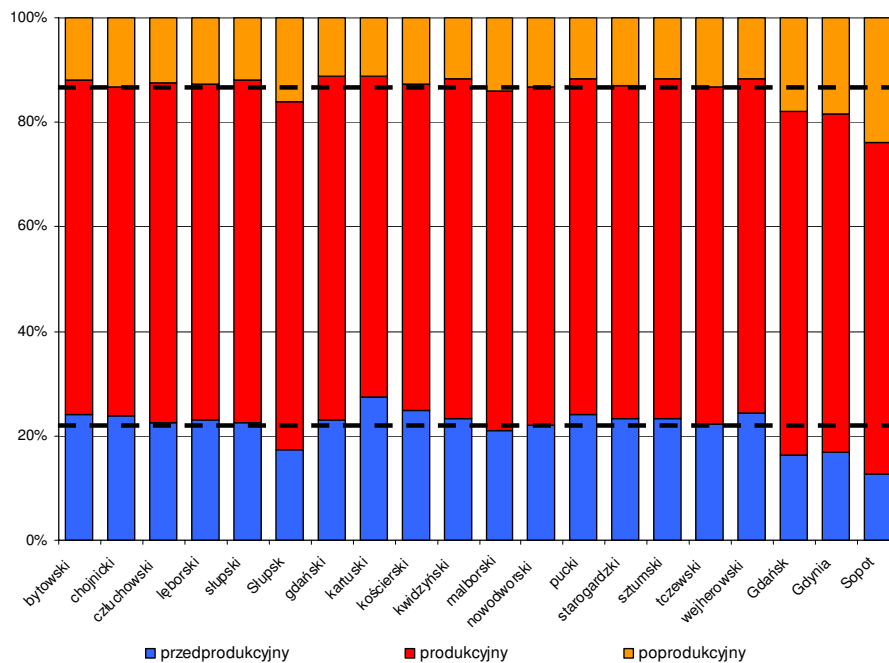
Znacznie większe zróżnicowanie struktury wiekowej występuje między powiatami. Największy odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym odnotowano w powiatach: kartuskim (27,4%), kościerskim (25,0%), bytowskim (24,2%), wejherowskim (24,2%) i puckim (24,1%), a najniższy w miastach na prawach powiatu: Sopocie (12,7%), Gdańsku (16,4%), Gdyni (16,7%) i Słupsku (17,2%).

Podstawowy wpływ na liczebność grupy wieku przedprodukcyjnego ma utrzymujący się w powiatach kaszubskich dodatni przyrost naturalny. W miastach na prawach powiatu przyrost jest ujemny, co przy jednoczesnym przejściu pokolenia ostatniego wyżu demograficznego przełomu lat 70 i 80. w wiek produkcyjny wyraźnie wpływa na spadek populacji w tej grupie wiekowej.

Miasta na prawach powiatu charakteryzuje zdecydowanie wyższy odsetek osób w wieku produkcyjnym: Słupsk (66,6%), Gdańsk (65,6%), Gdynia (65,0%). W powiatach ziemskich, zwłaszcza kaszubskich, populacja wieku produkcyjnego przyjmuje wartości między 61,4% w kartuskim, a 65,8% w gdańskim. W przypadku Sopotu prawie 23,8% mieszkańców to ludność w wieku poprodukcyjnym, w pozostałych powiatach wartości oscylują między 11,0% w gdańskim do 14,1% w malborskim. Generalnie należy stwierdzić, że ludność wiejska jest zdecydowanie młodsza, podczas gdy struktura wieku ludności miast dużych i ośrodków subregionalnych wskazuje na proces starzenia się populacji.



Wykres 6. Struktura wieku i płci ludności województwa pomorskiego w roku 2007. Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl



Wykres 7. Struktura wieku ludności województwa pomorskiego według powiatów w roku 2007. Źródło: GUS – www.stat.gov.pl

4) Prognoza demograficzna do 2030 (2035) roku

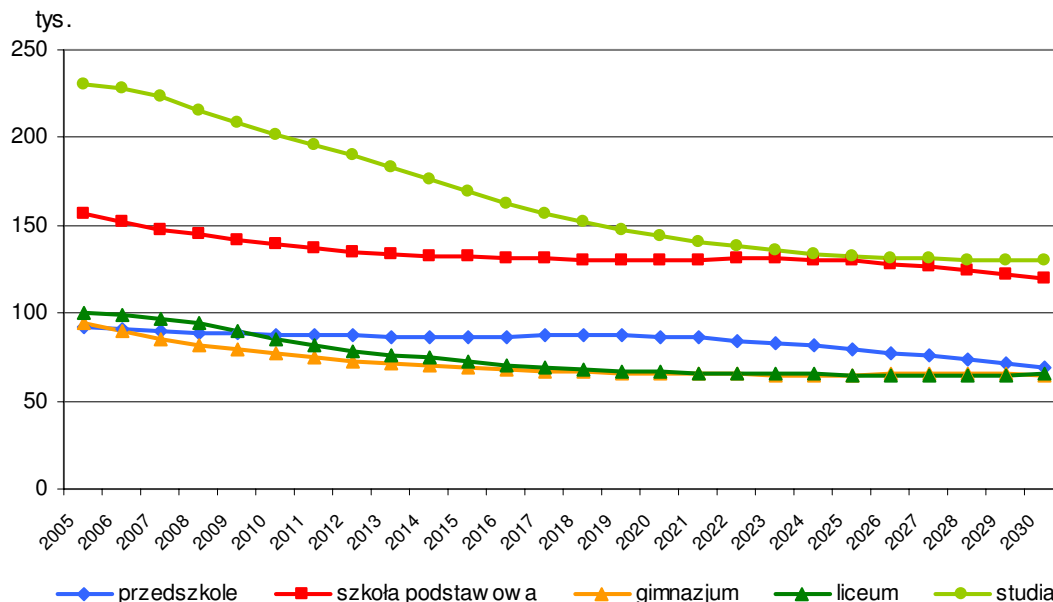
Prognoza demograficzna dla Polski na lata 2008–2035² znacząco zmienia przyjęte dotychczas założenia o postępującym spadku urodzeń. Wobec obserwowanych dynamicznych zmian społeczno-gospodarczych, przewidywane trendy zmian przebiegu procesów demograficznych oraz kierunków i rozmiarów ruchów migracyjnych wykazują znaczący (w perspektywie roku 2035) wzrost liczby ludności województwa o 2,35%. Plasuje to województwo na drugim miejscu w kraju po mazowieckim (+5,4%), przy czym wzrost ludności prognozowany jest jeszcze w województwach małopolskim (+1,5%) i wielkopolskim (+0,2%). Spodziewany przyrost ludności w przypadku województwa pomorskiego w znacznej mierze pokrywa się z wcześniejszymi prognozami wzrostu liczby ludności w województwie, ale skala wzrostu jest znacznie większa.

Prognoza demograficzna GUS na lata 2003–2030³ dla pomorskiego przewiduje wzrost liczby ludności do 2020 r. o niecały 1% (do prawie 2,22 mln mieszkańców), po czym zacznie ona spadać, osiągając w 2030 r. 98,3% poziom z 2005 r. – 2,2 mln osób.

Migracje ludności z miast na obszary wiejskie spowodują spadek poziomu urbanizacji z 67,1% w 2005 r. do 61,4% w 2030 r. W latach 2005–2030 w województwie

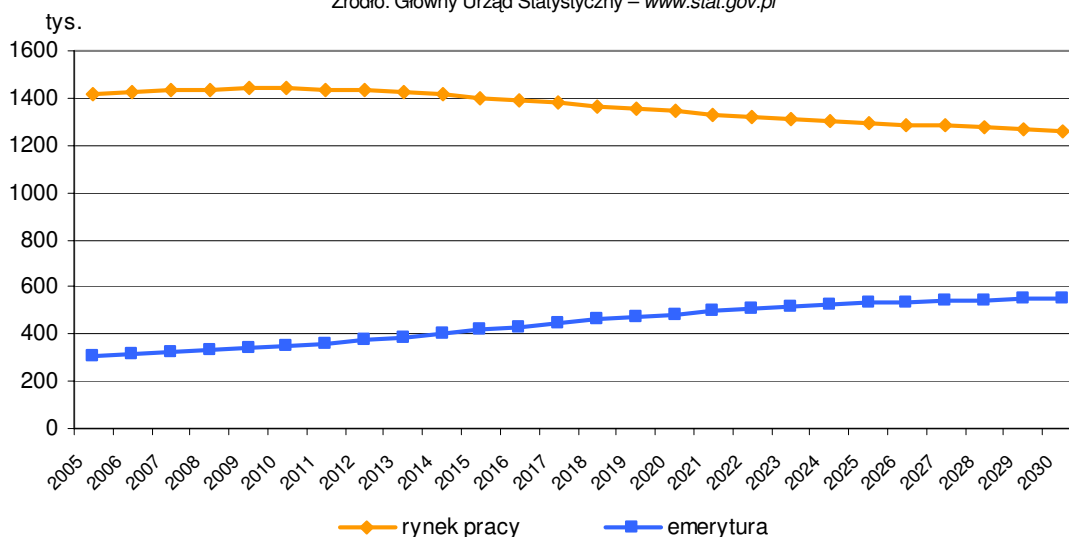
pomorskim występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności, kreujących popyt na dobra i usługi bądź warunkujących procesy na rynku pracy:

- liczba dzieci w wieku przedszkolnym (3–6 lat) będzie obniżyć się z 92,4 tys. w 2005 r. do 69,5 tys. w 2030 r., przy czym do 2020 r. utrzyma się na poziomie 87 tys., a następnie zacznie gwałtownie spadać;
- liczba dzieci w wieku szkoły podstawowej (7–12 lat) będzie się zmniejszać dynamicznie ze 157 tys. w 2005 r. do 135 tys. w 2012 r., po czym ustabilizuje się na poziomie 132 tys. do 2023 r., a następnie zacznie gwałtownie spadać, osiągając w 2030 r. około 120 tys.;
- liczba młodzieży w wieku gimnazjalnym (13–15 lat) będzie obniżyć się z 94,5 tys. w 2005 r. do 67 tys. w 2017 r., po czym ustabilizuje się na poziomie 65 tys. do 2030 r.;
- liczba młodzieży w wieku licealnym (16–18 lat) będzie obniżyć się ze 100 tys. w 2005 r. do 66 tys. w 2020 r., po czym ustabilizuje się na poziomie 65 tys. do 2030 r.;
- liczba młodzieży w wieku studiów wyższych (19–24 lat) spadnie z 230 tys. w 2005 r. do 135 tys. w 2023 r., po czym ustabilizuje się na poziomie 132 tys.;



Wykres 8. Prognoza demograficzna ludności województwa pomorskiego 2003–2030 wg grup wiekowych ze względu na szczebel edukacji

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl



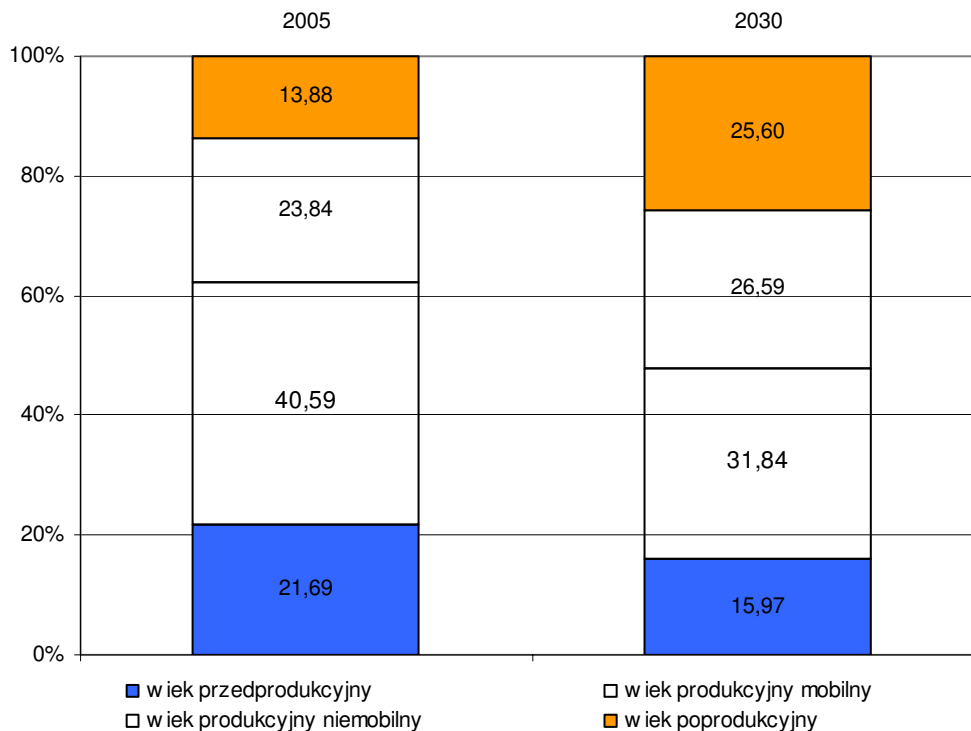
Wykres 9. Prognoza demograficzna ludności 2003–2030 województwa pomorskiego według grup wiekowych ze względu na rynek pracy i wiek emerytalny

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl

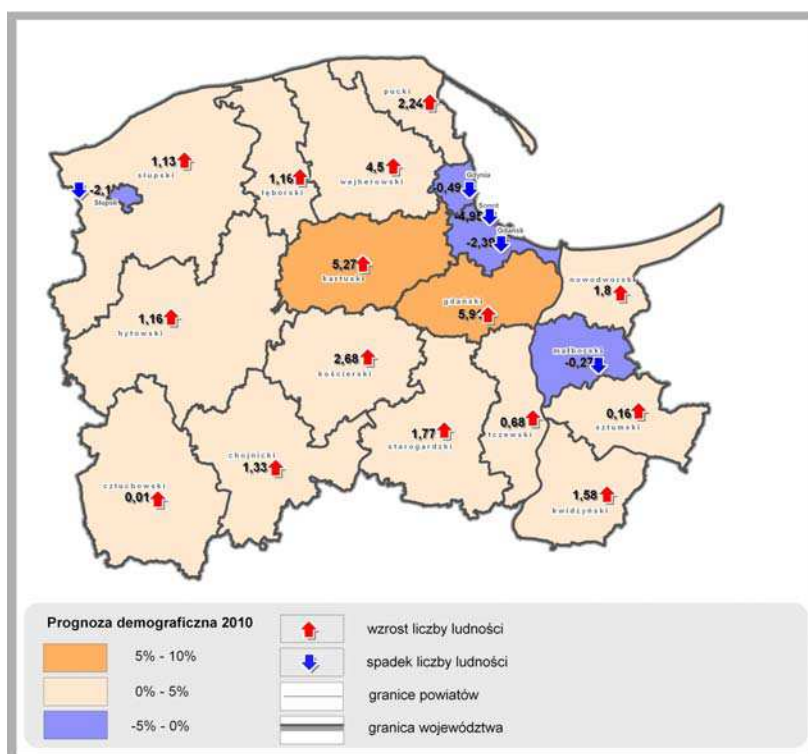
- liczba osób w wieku produkcyjnym, tj. potencjalne zasoby pracy (kobiety w wieku 18–59 lat i mężczyźni w wieku 18–64 lata) wzrosnie z 1415 tys. w 2005 r. do 1440 tys. w 2010 r., do 2015 r. spadnie do poziomu 1402 tys., po czym będzie spadać do poziomu 1260 tys. osób w 2030 r.;
- liczba osób w wieku emerytalnym (kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni 65 lat i więcej) wzrastać będzie od poziomu 446 tys. w 2005 r. do poziomu 552 tys. w 2030 r. Tak więc zdecydowanie w wyniku procesów demograficznych i wydłużania się przeciętnego dalszego trwania życia, ludność tej grupy wiekowej

będzie zdecydowanie wyższa niż obecnie.

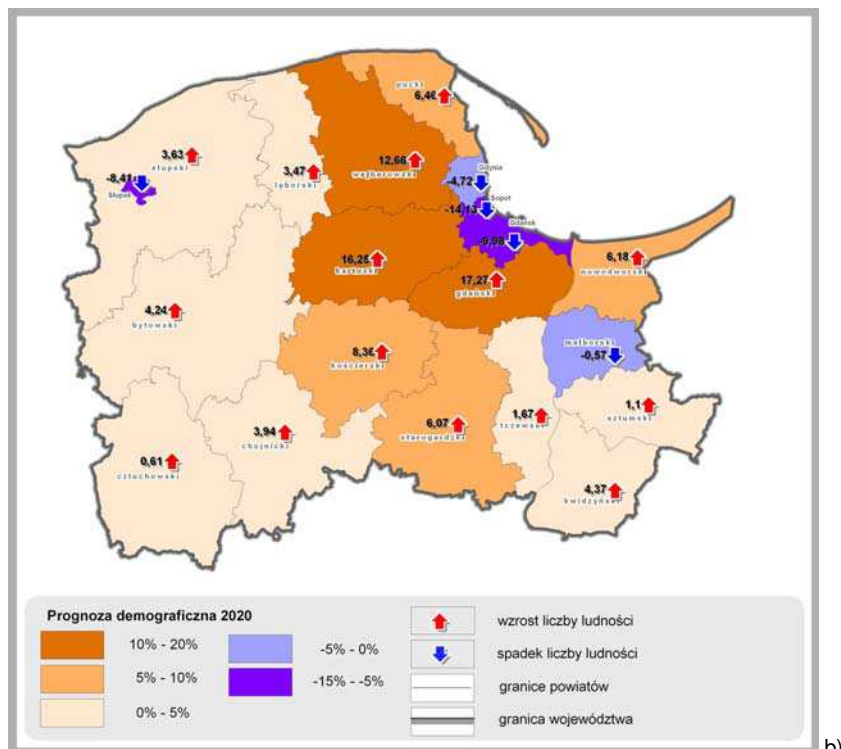
Struktura wiekowa ludności według grup wiekowych w Prognozie demograficznej GUS na lata 2005–2030 wskazuje na trend starzenia się społeczeństwa województwa. Odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym spadnie do poziomu 16% w 2030 r., przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku produkcyjnym niemobilnym i poprodukcyjnym – odpowiednio z 24 do 26,5% i 14 do 26%. Skutkowac to będzie wzrostem obciążenia ekonomicznego ludności, a w związku z tym – większymi wydatkami socjalnymi na różne usługi dla ludności wieku emerytalnego.



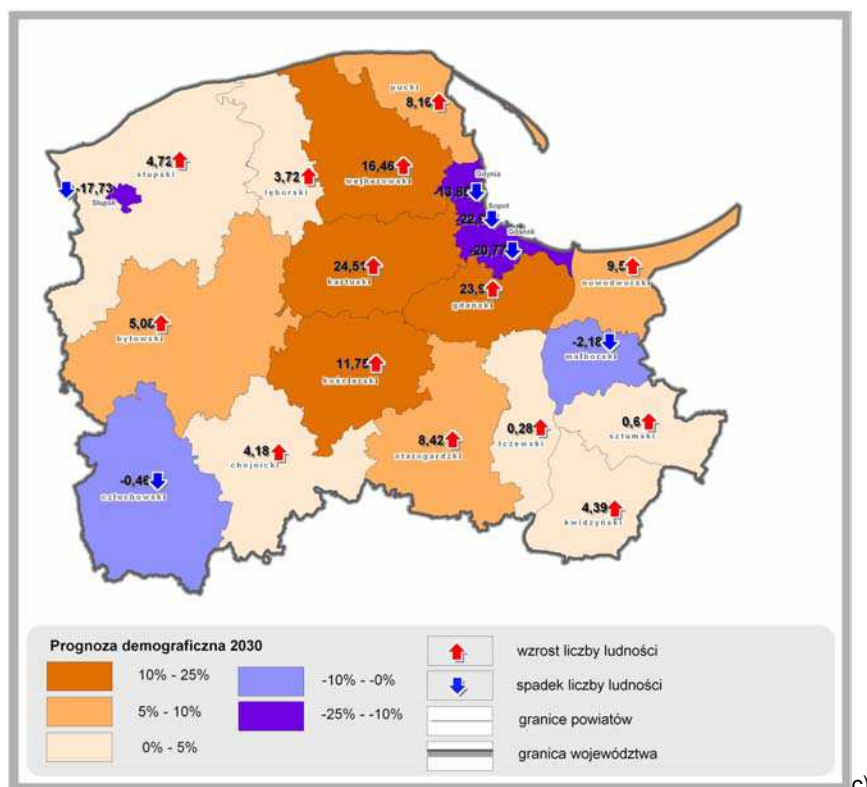
Wykres 10. Struktura wiekowa ludności województwa pomorskiego w roku 2005 i 2030 wg Prognozy demograficznej GUS 2003–2030.
Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl



a)



5. Prognoza demograficzna dla województwa pomorskiego: a) 2010, b) 2020



5. Prognoza demograficzna dla województwa pomorskiego: c) 2030

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl

W okresie 2005–2030 w dużych miastach na prawach powiatu oraz w powiecie malborskim przewidywany jest spadek liczby ludności. Największy wystąpi w Sopocie i Gdańsku, w których w 2030 r. mieszkać będzie odpowiednio 31 tys. (spadek o ok. 9 tys.) i 360 tys. osób (spadek o ok. 95 tys.). W pozostałych powiatach należy oczekiwać przyrostu liczby mieszkańców, przy czym największy wzrost w powiatach otaczających Trójmiasto (gdański 24%, kartuski 25% i wejherowski 16,5%). Od 8

do 12% wzrośnie liczba mieszkańców powiatów kościerskiego, nowodworskiego, puckiego i starogardzkiego. W pozostałych powiatach przyrost rzeczywistej liczby mieszkańców nie powinien przekroczyć 5%, przy czym po 2020 r. zacznie spadać liczba mieszkańców powiatu człuchowskiego, w którym w 2030 r. odnotowany zostanie ujemny przyrost rzeczywisty -0,46% w porównaniu do 2025 r., kiedy prognozowany przyrost ludności wyniesie +0,34%.

Tablica 1. Prognoza demograficzna dla województwa pomorskiego na lata 2005–2030

powiat	2005	2010		2020		2030	
		liczba ludności	2005=100	liczba ludności	2010=100	liczba ludności	2020=100
bytowski	75439	76312	101,16	78638	103,05	79273	100,81
chojnicki	90827	92031	101,33	94408	102,58	94622	100,23
człuchowski	56865	56868	100,01	57214	100,61	56601	98,93
gdański	83641	88583	105,91	98083	110,72	103635	105,66
kartuski	107384	113040	105,27	124837	110,44	133709	107,11
kościerski	66704	68492	102,68	72283	105,53	74543	103,13
kwidziński	80563	81832	101,58	84081	102,75	84099	100,02
łęborski	63922	64661	101,16	66143	102,29	66302	100,24
malborski	63000	62828	99,73	62641	99,70	61629	98,38
nowodworski	36032	36679	101,80	38257	104,30	39455	103,13
pucki	72598	74226	102,24	77291	104,13	78520	101,59
ślupski	92137	93176	101,13	95480	102,47	96486	101,05
starogardzki	121870	124026	101,77	129269	104,23	132133	102,22
sztumski	42030	42097	100,16	42491	100,94	42282	99,51
tczewski	112564	113330	100,68	114446	100,98	112874	98,63
wejherowski	179574	187658	104,50	202315	107,81	209139	103,37
m. Gdańsk	457404	446450	97,61	411742	92,23	362385	88,01
m. Gdynia	254477	253225	99,51	242473	95,75	219233	90,42
m. Słupsk	98875	96802	97,90	90559	93,55	81346	89,83
m. Sopot	40296	38301	95,05	34604	90,35	31069	89,78
WOJEWÓDZTWO	1345150	1375839	102,28	1437877	104,51	1465302	101,91

Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl

W związku z wynikami Prognozy demograficznej, należy wspierać działania mające na celu ograniczanie suburbanizacji. Wskazywane trendy migracyjne dotyczące rozwoju obszarów wiejskich w strefie dużych miast, zwłaszcza wokół centrum aglomeracji Trójmiasta, powinny być szczególnie analizowane i wpływać na korekty polityk przestrzennych w centrach miast. Dotyczy to w szczególności Gdańska, który najwyraźniej tracąc znaczną liczbę mieszkańców na rzecz gmin podmiejskich, nie jest w stanie swoimi instrumentami polityki przestrzennej przeciwdziałać temu niekorzystnemu zjawisku.

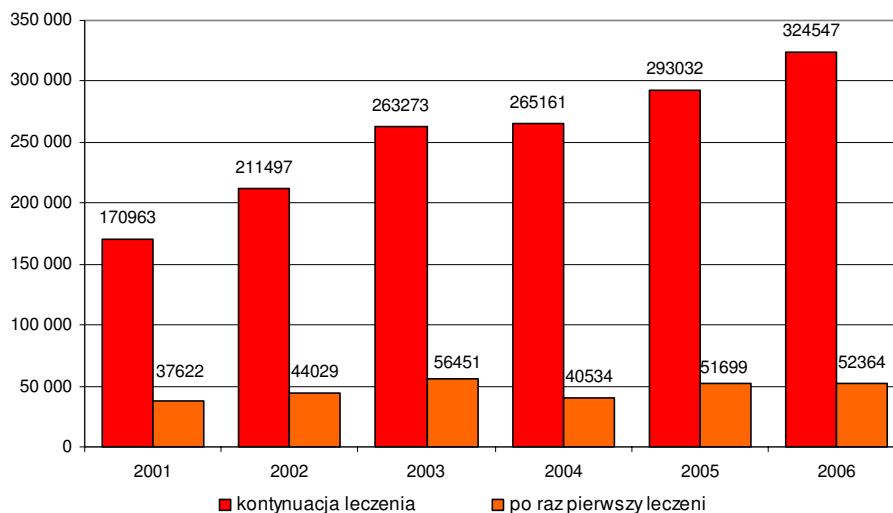
4.4.2. Stan zdrowotny

Od szeregu lat jednostką chorobową najczęściej występującą wśród mieszkańców regionu są choroby układu sercowo-naczyniowego. Stanowią one ok. 42,9% przyczyn wszystkich zgonów (kraj – 45,6%) i nowotwory – 30,4% (kraj – 25,4%)⁴. Analiza danych z lat 2002–2006 wskazuje na utrzymującą się stałą tendencję wzrostową wskaźnika zgonów spowodowanych nowotworami (z 244,0 do 259,2) oraz zahamowanie wzrostu i powolny, a od 2005 r. nieprzerwaną spadkową tendencję wskaźnika zgonów spowodowanych chorobami układu krążenia (z 372,5 w 2004, do 366,0 w 2006 r.)⁵. Najwyższą umieralnością z powodu ww. chorób charakteryzują się powiaty: Sopot, Gdańsk, Gdynia, Słupsk, nowodworski, malbor-

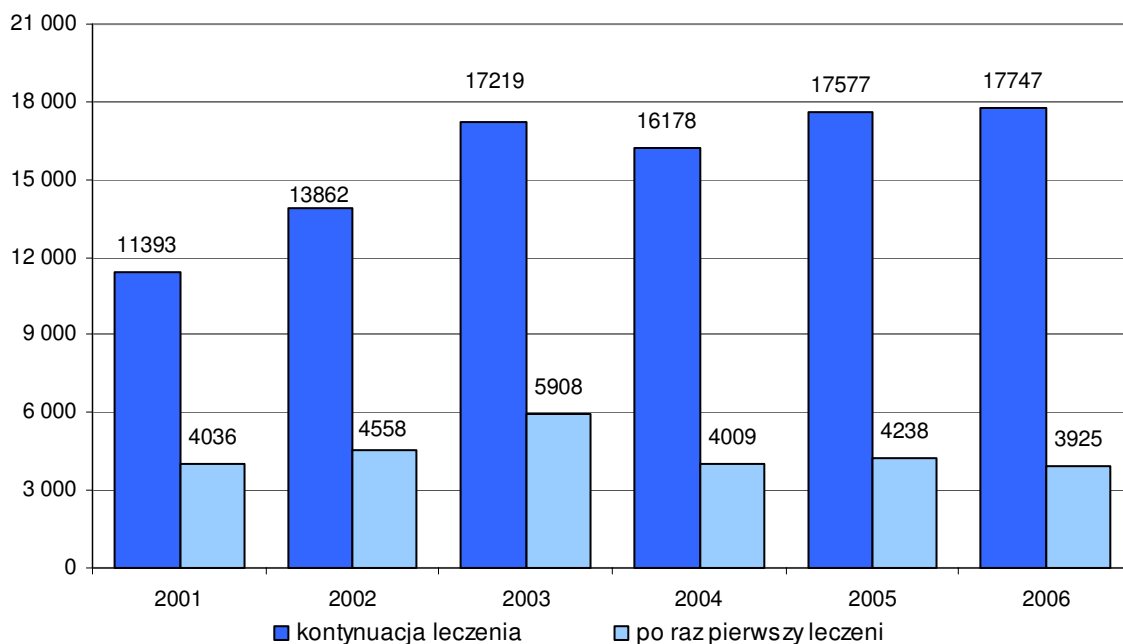
ski, tczewski i sztumski.

W latach 2002–2006 obserwuje się rosnącą liczbę zachorowań na choroby krążenia, jak i choroby nowotworowe, przy czym od roku 2004 widoczna jest pewna stabilizacja w liczbie nowych zachorowań. W 2006 r. największą zachorowalnością (w przeliczeniu na 1000 mieszkańców) na choroby układu krążenia charakteryzowały się powiaty: Gdańsk, Gdynia, Sopot, wejherowski, lęborski, a na nowotwory – Gdynia, Gdańsk, wejherowski, gdański⁶. Największa zachorowalność na choroby nowotworowe na 1000 mieszkańców występuje w Gdańsku i Sopocie oraz w powiatach tczewskim i wejherow-skim. Najmniejsza – w powiatach chojnickim, kościerskim, malborskim i ślupskim.

Podniesienie zdrowotności mieszkańców wiąże się przede wszystkim z koniecznością poprawy dostępu do specjalistycznych usług medycznych oraz do badań profilaktyczno-diagnostycznych, zwłaszcza dla mieszkańców małych miast i obszarów wiejskich. Stan infrastruktury opieki zdrowotnej wymaga w wielu przypadkach natychmiastowej modernizacji, a także wyposażenia w specjalistyczny sprzęt i aparaturę. Przystarzałe jednostki opieki medycznej na obszarach wiejskich nie są w stanie spełnić standardów jakości nowoczesnej medycyny. Poprawę wymaga zwłaszcza opieka kardiologiczna i onkologiczna.



Wykres 11. Zachorowalność i chorobowość na choroby układu krążenia w województwie pomorskim w latach 2001–2006
Oprac. własne na podstawie statystyk Pomorskiego Centrum Zdrowia Publicznego w Gdańsku oraz MID WIG

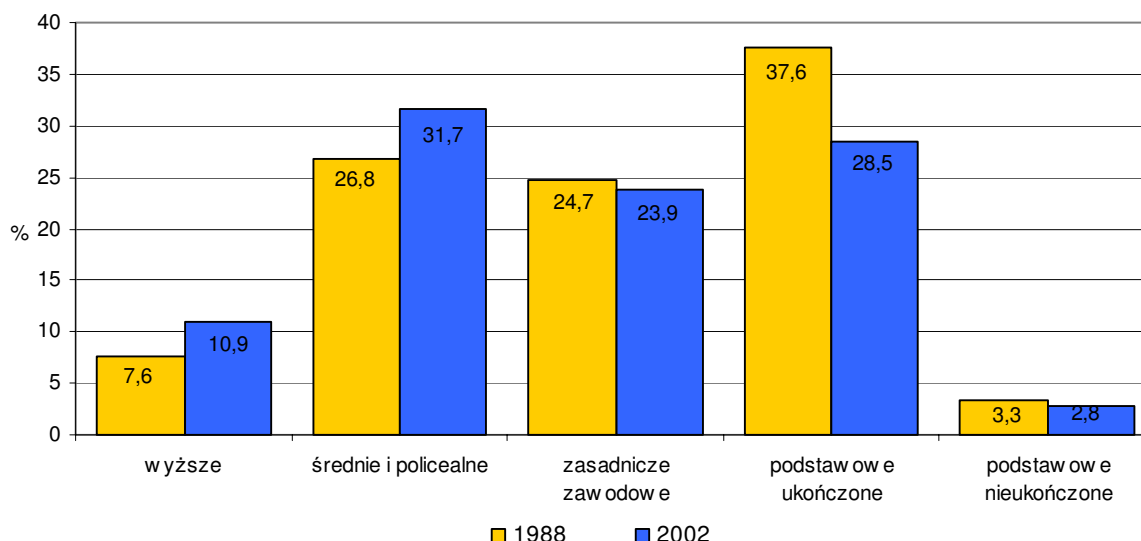


Wykres 12. Zachorowalność i chorobowość na choroby nowotworowe w województwie pomorskim w latach 2001–2006
Oprac. własne na podstawie statystyk Pomorskiego Centrum Zdrowia Publicznego w Gdańsku oraz MID WIG

4.4.3. Wykształcenie

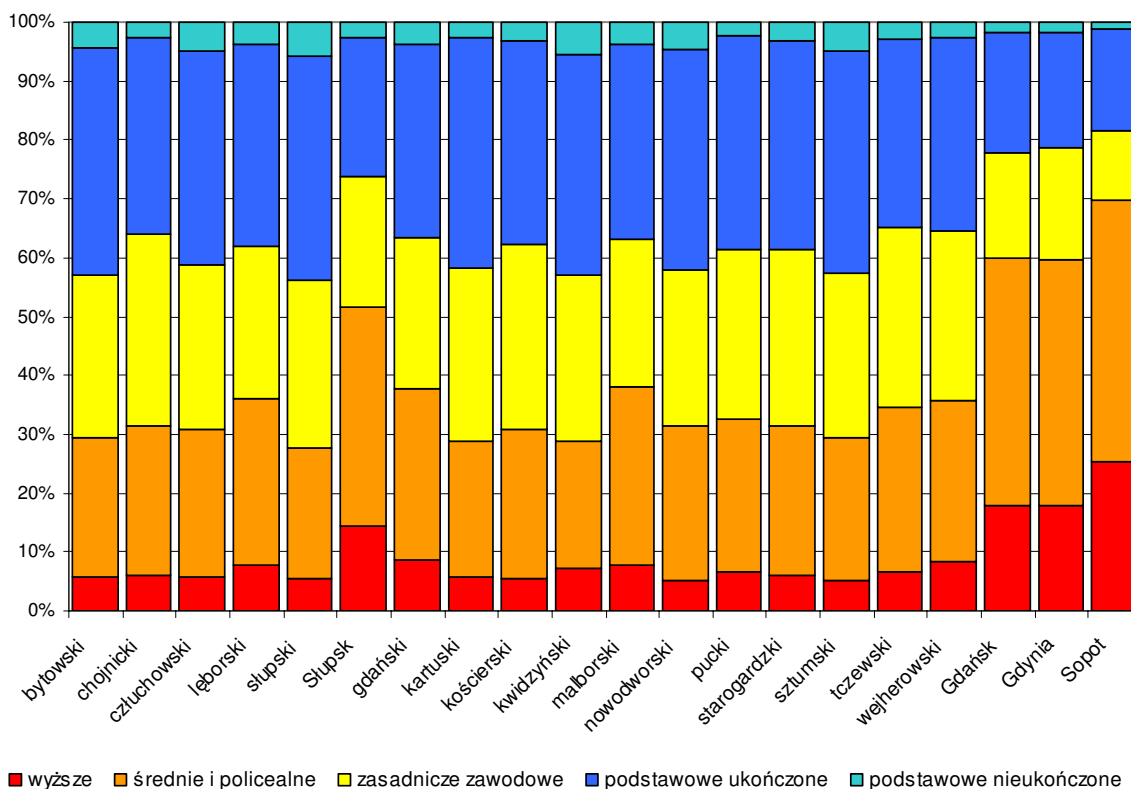
Badaniem poziomu wykształcenia w czasie NSP 2002 w województwie pomorskim objęto 1.830,7 tys. osób w wieku 13 lat i więcej. Wykształcenie ponadpodstawowe posiadało 1.218,2 tys. osób, tj. 69%. Mieszkańcy miast charakteryzują się zdecydowanie wyższym odsetkiem

osób z wykształceniem ponadpodstawowym; w okresie międzypisowym nastąpił wzrost udziału z 66,3% do 74,6%, w tym z wykształceniem wyższym z 9,8 do 14,3%. Ludność wiejska również szybko uzupełniała swoje wykształcenie; odsetek osób z wykształceniem ponadpodstawowym wzrósł z 41,3% w 1988 do 56,2% w 2002 r., w tym z wykształceniem wyższym z 2,1% do 4,4%.



Wykres 13. Struktura i zmiany poziomu wykształcenia ludności w latach 1988–2002⁷
Źródło: NSP – Raport z wyników: Ludność. Stan oraz struktura, Województwo Pomorskie, US Gdańsk, Tabl. 19 (23), s. 139

⁷ NSP w 2002 r. obejmował badaniem wykształcenia ludności grupę wiekową 13 lat i więcej. Natomiast NSP w roku 1988 obejmował tym badaniem tylko ludność w wieku 15 lat i więcej.



Wykres 14. Struktura wykształcenia ludności wg w powiatów województwa pomorskiego w 2002 r.

Źródło: NSP – Raport z wyników: Ludność. Stan oraz struktura, Województwo Pomorskie, US Gdańsk, Tabl. 19 (23), s. 139.

W okresie 1988–2002 poziom wykształcenia ludności województwa pomorskiego wyraźnie wzrósł. Odsetek osób z wykształceniem ponadpodstwowym zwiększył się z 59,1% w 1988 r. do 66,33% w 2002 r. Obserwuje się tendencję wzrostową odsetka osób z wykształceniem wyższym z 7,6% do 10,9% oraz średnim i policealnym z 26,8% do 31,7% (dynamika wzrostu liczby osób z wykształceniem wyższym 43,4% oraz średnim i policealnym wynosi 18,3%). Niewielki spadek dotyczył osób z wykształceniem zasadniczym zawodowym – z 24,7% do 23,9%, natomiast wyraźny spadek nastąpił w liczbie osób z wykształceniem podstawowym – z 37,6% do 28,5% i niepełnym podstawowym – z 3,3% do 2,8%.

Poziom wykształcenia jest mocno zróżnicowany terytorialnie. W 2002 r. prawie 69% społeczeństwa legitymowało się wykształceniem ponadpodstwowym, w poszczególnych powiatach wskaźnik wahał się od ok. 55%: w ślupskim (55,8%); sztumskim (56,5%); bytowskim (57,1%) – do prawie 80% w miastach na prawach powiatu: Gdynia (76,9%); Sopot (76,8%); Gdańsk (74,3%) i Ślupsk (71,8%).

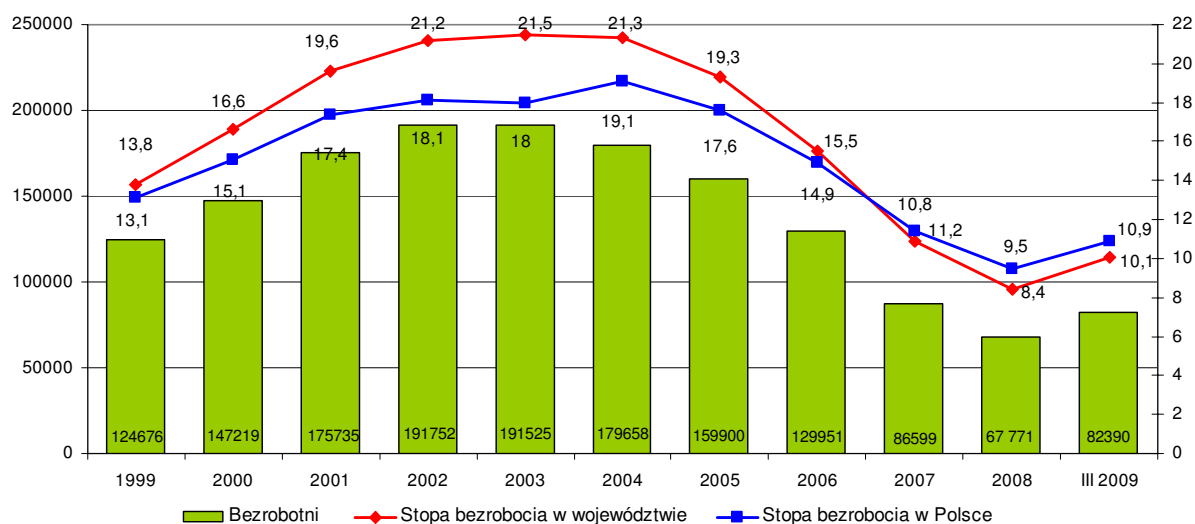
4.4.4. Rynek pracy

Sytuacja na pomorskim rynku pracy jest rezultatem zmian, jakie nastąpiły od początku transformacji ustrojowej. Wyraziły się one znacznym spadkiem zatrudnienia i pojawieniem się dużego bezrobocia o charakterze długo-okresowym. Rynek pracy charakteryzuje się niskim poziomem zatrudnienia na tle kraju i regionów UE.

W 2007 r. wskaźnik zatrudnienia wg wieku produkcyjnego wyniósł 61,9% wobec 62,3% w Polsce.

Stopa bezrobocia w województwie od lat była nieco wyższa niż średnia w kraju, choć w ostatnich latach zauważyć można tendencję wskazującą na zrównywanie się jej poziomu z poziomem krajowym, a nawet od 2007 r. spadek, osiągający w 2008 r. 8,4% (w kraju 9,5%). Szczególnie wysoki wzrost liczby bezrobotnych nastąpił w latach 1998–2003; od 2004 r. utrzymuje się wyraźna tendencja spadkowa, związana z wysoką migracją zarobkową do krajów UE i wzrostem gospodarczym w Polsce. Jednocześnie, w związku z globalnym kryzysem ekonomicznym u schyłku 2008 r., spadkowa tendencja utrzymująca się w ostatnich latach zaczyna ponownie wzrastać.

Ponad 60% zarejestrowanych bezrobotnych to osoby długotrwale bezrobotne. Największa ich liczba, powyżej 39% ogółu bezrobotnych, występuje w powiatach: łęborskim, ślupskim i człuchowskim. Czynnikiem pogłębiającym nierównowagę na rynku pracy jest silna presja demograficzna, czego efektem jest szczególnie niekorzystne zjawisko bezrobocia wśród osób w wieku do 25 lat – to ponad 1/5 ogółu zarejestrowanych bezrobotnych. Zjawisko to może się pogłębić w związku z osiągnięciem wieku produkcyjnego przez kolejne roczniki wyżu demograficznego z przełomu lat 70. i 80.



Wykres 15. Bezrobocie w województwie pomorskim w latach 1999 – III 2009 (dane na 31 grudnia, w przypadku roku 2009 – 28 lutego)
Źródło: Główny Urząd Statystyczny – www.stat.gov.pl, publikacje Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku

Region charakteryzuje się silnym przestrzennym zróżnicowaniem poziomu bezrobocia. Różnica pomiędzy najwyższą i najniższą stopą bezrobocia w końcu marca 2009 r. w powiatach wynosiła 21,6 punkty procentowe. Najwyższa w powiatach nowodworskim 24,1%; bytowskim 22,5%; sztumskim 22,5%, zaś najniższa w Sopocie 2,5%, Gdyni 3,0% i Gdańsku 3,3%. Szczególnie trudna sytuacja dotyczy obszarów wiejskich, gdzie nasilenie problemu bezrobocia wiąże się ściśle z załamaniem państwowej gospodarki rolnej i trudnościami w pokonywaniu barier organizacyjnych, mentalnych i finansowych umożliwiającym znalezienie innych, efektywnych możliwości rozwoju gospodarczego.

Obecnie mieszkańcy wsi stanowią około 40% ogółu bezrobotnych. Ich niskie w większości kwalifikacje zawodowe oraz mała mobilność zawodowa i przestrzenna powodują, że tworzenie miejsc pracy na obszarach wiejskich oraz redukcja już istniejącego tam wysokiego bezrobocia stanowi bardzo poważne wyzwanie dla władz samorządowych i społeczności lokalnych. Wyzwanie tym większe, że na części tych obszarów nierzadkim zjawiskiem jest bierność społeczna.

4.4.5. Pomoc społeczna⁸

Obecna sytuacja w zakresie świadczenia pomocy społecznej, z uwagi na różne uwarunkowania m.in.: finansowe pozwala kontynuować i rozwijać szereg inicjatyw związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu społecznemu, tym bardziej, że następuje zdecydowana poprawa na rynku pracy, dzięki czemu pomniejsza się grono osób bezrobotnych, będących beneficjentami systemu pomocy społecznej. Sytuacja ta powinna sprzyjać pracy socjalnej na rzecz osób i rodzin nie potrafiących samodzielnie przezwyciężyć swoich trudności życiowych, w tym głównie ludzi niepełnosprawnych, starszych, samotnych, bezdomnych, dzieci pozbawionych opieki, osób dotkniętych przemocą w rodzinie.

Z pomocy w różnych formach skorzystało łącznie 90,9 tys. rodzin skupiających ponad 283 tys. osób. Objęci pomocą stanowili 12% ogólnej liczby mieszkańców województwa, z tego 55% to mieszkańcy miast. Nadal rejonami o największej liczbie osób objętych pomocą społeczną były powiaty zachodnie i południowe: bytowski (20,5%), człuchowski (22%), słupski (22,9%), starogardzki (21,2%) oraz kwidziński (22%). Poprawę w tym zakresie odnotowuje się w powiatach puckim i sztumskim. Najmniej gospodarstw domowych objętych pomocą społeczną było w powiatach otaczających Trójmiasto, zwłaszcza

gdańskim (11,2%) i wejherowskim (11,7%).

Na koniec 2006 r. w województwie funkcjonowało 45 domów pomocy społecznej dysponujących 4.025 miejscami. Na skutek wzrostu liczby osób bezdomnych rośnie potrzeba organizowania większej ilości noclegowni i schronisk – w 2006 r. było ich 41.

- 1 Koniec 2006 r.
- 2 Prognoza demograficzna opracowana przez GUS w roku 2008 zawiera wyłącznie odniesienia do poziomu województw. W związku z tym w niniejszym Planie za punkt odniesienia przyjmuje się Prognozę demograficzną na lata 2003–2030, opracowaną w roku 2009.
- 3 Stan wyjściowy 31 grudnia 2002 r. jest oparty na wynikach Narodowego Spisu Powszechnego 2002 r. i ujęty w powyższym podziale administracyjnym. Prognoza opublikowana na stronach Głównego Urzędu Statystycznego: www.stat.gov.pl/dane_spol-gosp/ludnosc/prognoza_ludnosc/index.htm.
- 4 Obliczenia własne na podstawie BDR GUS Warszawa. Stan na 31.12.2006 r.
- 5 Obliczenia własne na podstawie BDR GUS Warszawa. Stan na 31.12.2002–2006 r.
- 6 Dane Pomorskiego Centrum Zdrowia Publicznego w Gdańsku z lat 2003–2006 r.
- 7 Województwo Pomorskie – Ocena stanu i efektywności pomocy społecznej w 2006 r., Wydział Polityki Społecznej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, październik 2007.
- 8 Województwo Pomorskie - ocena stanu i efektywności pomocy społecznej w roku 2006 r., Wydział polityki Spoecznej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, październik 2007

4.5. Infrastruktura społeczna – rozmieszczenie i dostępność

Poziom wyposażenia województwa pomorskiego w urzędnia i instytucje świadczące usługi i służące zaspokajaniu potrzeb społecznych jest mocno zróżnicowany. Duża koncentracja infrastruktury społecznej o znaczeniu ponadlokalnym występuje w Trójmieście. Dostyc dobrze wyposażone są ośrodki regionalne, w tym przede wszystkim Słupsk, natomiast ośrodki mniejsze i obszary wiejskie posiadają podstawową infrastrukturę lokalną, która w wielu miejscach bądź jest niewystarczająca, bądź jej stan nie pozwala na prawidłową obsługę.

1) Infrastruktura edukacyjna, w tym szkolnictwo wyższe

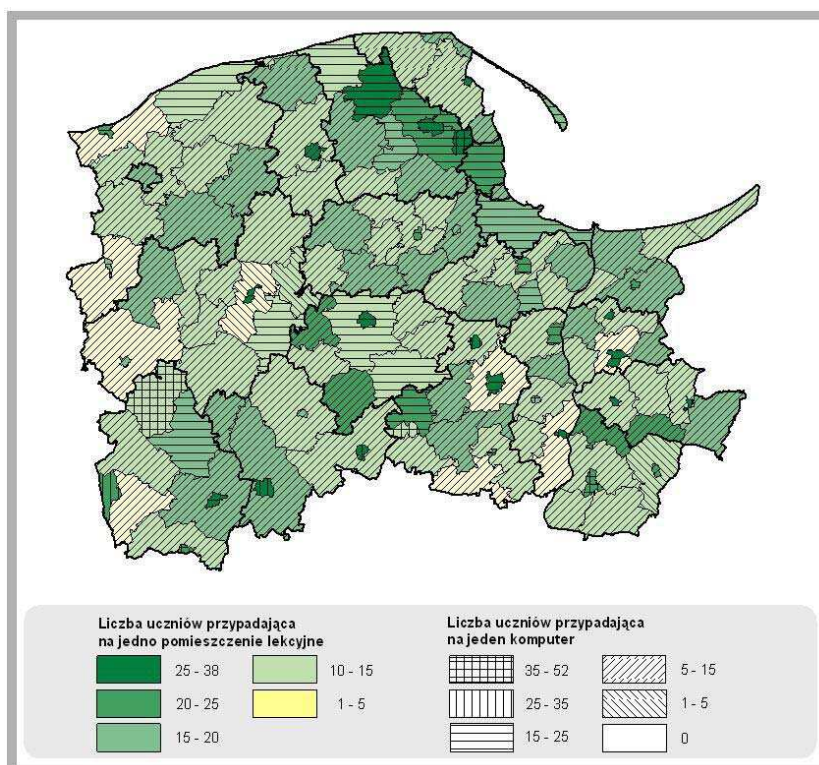
W roku szkolnym 2007/2008 w województwie pomorskim wychowaniem przedszkolnym zapewniającym opiekę, wychowanie i naukę, objęto 51,7 tys. dzieci, w 932 placówkach (w tym w szkołach podstawowych z oddziałami „0”). W gminach funkcjonowało 418 placówek organizujących wczesną edukację dzieci w przedszkolach, przy czym w 18 gminach: Chojnice (gm.), Kępice (m. i gm.), Malbork (gm.), Skórcz (gm.), Ustka

(gm.), Czarna Dąbrówka, Kobylnica, Konarzy-ny, Kosakowo, Lichnowy, Linia, Morzeszczyn, Osiek, Parchowo, Przywidz, Stary Targ, Suchy Dąb i Trzebielino nie działała żadna placówka tego typu.

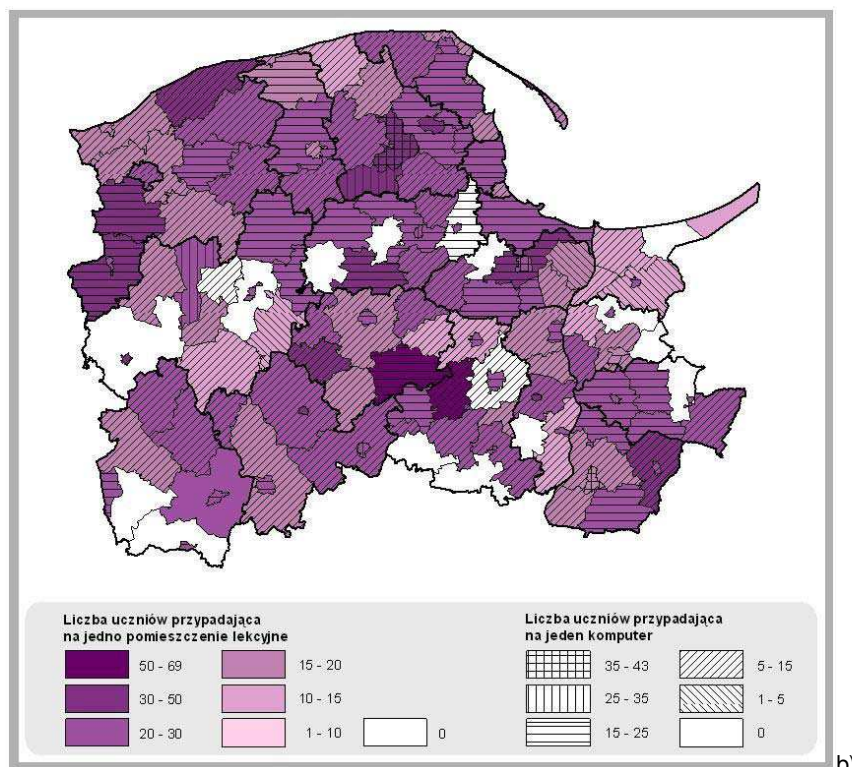
Rok szkolny 2007/2008 był kolejnym rokiem, w którym odnotowano spadek liczby dzieci rozpoczynających edukację w szkołach podstawowych. Liczba uczniów w wieku 7–12 lat, czyli w nominalnym wieku sześcioklasowej szkoły podstawowej, zmniejszyła się o 6,1 tys. (tj. o 4,0%) i wynosiła 146 tys. Podobną sytuację dało się zauważyć w gimnazjach, w którym liczba uczniów w wieku 13–15 lat zmniejszyła się o 4,2 tys. (tj. o 4,7%) i wynosiła 86,6 tys. Na terenie wszystkich gmin województwa pomor-

skiego działało łącznie 710 szkół podstawowych i 402 gimnazja.

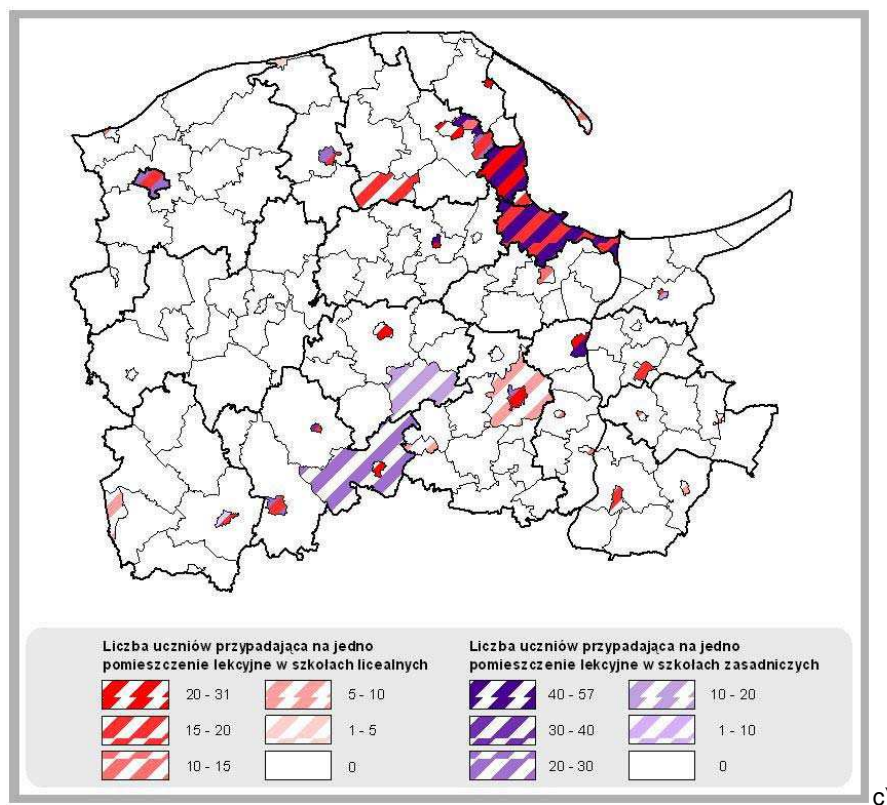
W większości gmin wiejskich na 1 pomieszczenie do nauczania w szkołach podstawowych przypada mniej niż 18 uczniów, jednocześnie w 51 gminach wartości te są znacznie większe, co oznacza w nich znacznie gorsze warunki nauczania. W przypadku szkół gimnazjalnych warunki nauczania są znacznie gorsze – średnia liczba uczniów na pomieszczenie szkolne wynosi 23,1 – przy czym w 50 gminach wartości te są znacznie większe, a w przypadku 12 gmin gimnazja nie posiadają własnej bazy dydaktycznej, korzystając z zaplecza szkół podstawowych.



6 a. Warunki nauczania w szkołach podstawowych



b)



Ryc. 6. Warunki nauczania w: b) gimnazjach, c) szkołach średnich w roku szkolnym 2007/2008
Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS

Dostępność usług edukacyjnych w województwie pomorskim, głównie na poziomie szkolnictwa średniego i wyższego, wykazuje przestrzenne zróżnicowanie w układzie miasto – wieś. W regionie w roku szkolnym 2007/2008 funkcjonowały 142 licea ogólnokształcące, do których uczęszczało 39,3 tys. uczniów. W 3 miastach: Kępicach, Krynicy Morskiej oraz w Debrznie nie było liceów. 112 liceów ogólnokształcących jest wyposażonych w pracownie komputerowe, zaś 79 posiada sale gimnastyczne – sytuacja się stale poprawia. Największe braki w dostępie do sal gimnastycznych w roku szkolnym 2007/2008 zauważalne były w gminach: Gdańsku – 14, Bytowie – 2, Miastku – 1, Chojnicach – 4, Człuchowie – 1, Czarnym – 1, Lęborku – 3, Kępicach – 1, Kartuzach – 3, Sierakowicach – 1, Kościerzynie – 3, Kwidzynie – 2, Malborku – 2, Pucku – 1, Władysławowie – 1, Helu – 1, Starogardzie Gdańskim miasto – 2, Skórczu – 1, Skarszewach – 1 i Czarnej Wodzie – 1.

W roku szkolnym 2007/2008 funkcjonowały 103 technika i 76 liceów profilowanych, w których edukację pobierało odpowiednio 30,6 tys. i 5,9 tys. uczniów. W przypadku techników liczba uczniów wzrasta, zaś liceów profilowanych spada, co wynika z faktu, że szkoły te kształcą jedynie w profilach ogólnozawodowych, nie dając konkretnego zawodu.

W województwie w ciągu ostatnich lat poprawił się poziom komputeryzacji szkół. W roku szkolnym 2007/2008 89,3% szkół podstawowych było wyposażonych w komputery, komputeryzacja w gimnazjach wyniosła 76,9%, zaś szkół ponadgimnazjalnych 40,6%. [Rys.13]

Na terenie województwa swoją siedzibę w roku akademickim 2007/2008 miało 30 szkół wyższych, w tym 9 publicznych i 21 niepublicznych. Efektem poprawy dostępu do edukacji na poziomie wyższym jest dynamiczny wzrost liczby studentów. Łącznie w roku akademickim

2007/2008 w województwie pomorskim studiowało ponad 100,2 tys. osób (5,1% liczby studentów w kraju). Nadal jednak liczba studentów na 10 tys. ludności, wynosząca 433,2 jest znacząco niższa od analogicznego wskaźnika dla kraju (493,0) i stawia województwo na 10. miejscu w kraju. Studenci mają do wyboru 73 ze 118 kierunków nauczania w Polsce. Kształcenie na poziomie magisterskim oprócz uczelni publicznych prowadzi także 5 szkół niepublicznych. Podstawową formą edukacji są studia dzienne – w tej formie kształcą się 53,6% studentów, jednak wraz z rozwojem szkolnictwa niepublicznego jego udział się zmniejsza (w roku akademickim 1995/1996 wskaźnik ten wyniósł 67%). Powiększa się grupa osób studiujących nie tylko w systemie zaocznym, ale także wieczorowym czy eksternistycznym. Studia doktoranckie prowadzi 5 uczelni publicznych: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny w Gdańsku, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Akademia Pomorska w Słupsku. Uczestniczy w nich około 1,7 tys. osób.

Znacznemu wzrostowi liczby studentów nie towarzyszy dostatecznie szybki rozwój infrastruktury uczelnianej, zwłaszcza dydaktycznej. W uczelniach wyższych zatrudnionych jest 6,1% akademickiej kadry krajowej. Największym ośrodkiem akademickim, koncentrującym zdecydowaną większość studentów i kadry naukowej województwa, jest Trójmiasto – to jednocześnie największy ośrodek akademicki Polski północnej. Uczelnie zlokalizowane w Trójmieście:

- Gdańsk – 14, w tym 6 publicznych: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu;
- Gdynia – 6, w tym 2 publiczne: Akademia Morska,

- Akademia Marynarki Wojennej;
- Sopot – 2 niepubliczne szkoły wyższe.
- Ponadto uczelnie wyższe zlokalizowane były:
- w Słupsku – 2, w tym 1 publiczna Akademia Pomorska;
 - w Chojnicach, Warcinie (gm. Kępice), Kwidzynie, Pelplinie, Starogardzie Gdańskim oraz w Wejherowie, Rusocinie (gm. Pruszcz Gdański) – po 1 szkole wyższej.

Poza Trójmiastem dostępność do szkół wyższych jest ograniczona. W powiatach: bytowskim, kościerskim, kartuskim, nowodworskim, puckim i sztumskim nie ma żadnej uczelni. Mieszkańcy powiatów sąsiadujących z Trójmiastem mają możliwość skorzystania z ofert szkół wyższych Gdańska, Gdyni i Sopotu. Ponadto w Tczewie, Lęborku, Malborku, Człuchowie i Chojnicach zlokalizowane są oddziały zamiejscowe uczelni Trójmiasta i innych szkół wyższych kraju. Słaba dostępność do uczelni wpływa na stosunkowo duże dysproporcje w poziomie wykształcenia ludności.

Oferta szkół i instytucji szkoleniowych świadczących usługi edukacyjne stale się rozszerza (w roku 2006 powstała w Rusocinie filia Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego z kierunkami rolniczymi), ale jest jeszcze niewystarczająca. Zdecydowana większość szkół i instytucji szkolących znajduje się w Trójmieście i Słupsku. Utrudnia to edukację osobom dorosłym zamieszkującym tereny odległe od dużych miast. Uruchomienie w ostatnich latach zamiejscowych ośrodków dydaktycznych lub utworzenie całkiem nowych szkół wyższych niepublicznych w mniejszych miastach województwa wpłynęło na większe zainteresowanie kontynuacją nauki i podnoszeniem kwalifikacji, zwłaszcza na terenach o wyższym poziomie bezrobocia. Niestety, dysponują one wąską ofertą kierunków kształcenia (przeważnie kierunki ekonomiczne).

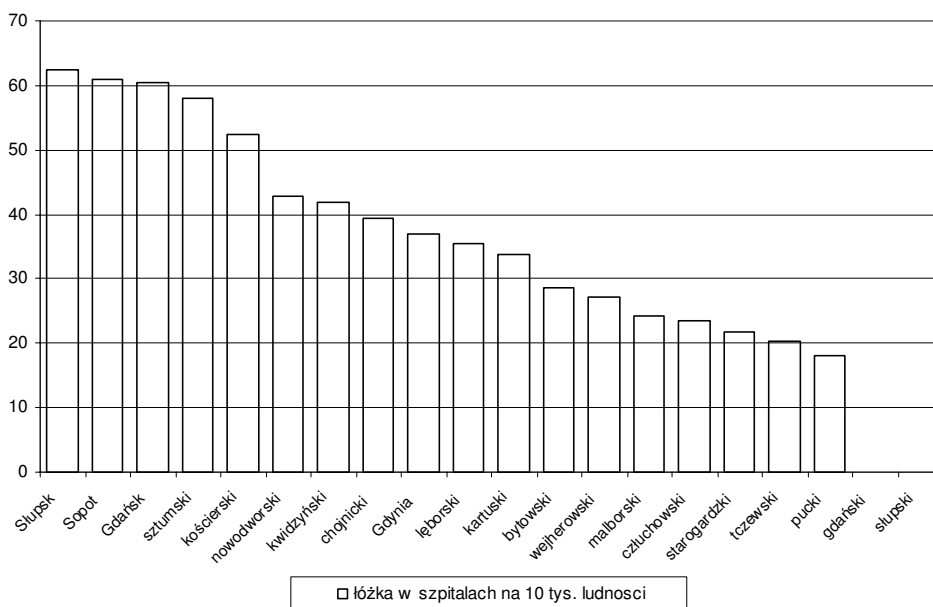
2) Infrastruktura ochrony zdrowia i opieki zdrowotnej [Rys.14]

Ochrona zdrowia – w zakresie stacjonarnej opieki medycznej – należy do grupy typowych usług ponadlokalnych. W województwie w 2007 r. funkcjonowało 37 szpitali ogólnych (28 publicznych oraz 9 niepublicznych). W każdym powiecie (poza gdańskim i słupskim) jest szpital, przy czym największa koncentracja placówek lecznictwa stacjonarnego występuje w miastach na prawach powiatu, w szczególności w Gdańsku i Gdyni.

Pod względem dostępności do szpitali sytuacja jest znacznie zróżnicowana. W Gdańsku, Słupsku, Sopocie, powiecie sztumskim oraz kościerskim na 10.000 mieszkańców przypada ponad 55 łóżek, zaś w powiatach puckim, tczewskim, starogardzkim, człuchowskim i malborskim nie przekracza 25 łóżek. Utrzymuje się tendencja spadkowa liczby łóżek w szpitalach ogólnych, uległ także skróceniu czas pobytu pacjenta, przy jednoczesnym wzroście liczby hospitalizowanych osób. Mieszkańcy powiatów gdańskiego i słupskiego mają zapewniony dostęp do szpitali w Gdańsku i w Słupsku.

Ważny problem, zwłaszcza w kontekście wysokiej w porównaniu z innymi regionami zachorowalności na choroby nowotworowe, choroby układu sercowo-naczyniowego i cukrzycę, stanowią wewnątrzregionalne dysproporcje w dostępie do wyspecjalizowanych usług medycznych, które skupiają się w Gdańsku, Gdyni i Słupsku.

Na ambulatoryjną opiekę zdrowotną w województwie pomorskim w 2007 r. składało się 628 zakładów opieki zdrowotnej. Na 1 ambulatoryjny zakład opieki zdrowotnej w regionie przypada 4406 mieszkańców. Najwięcej zakładów zlokalizowanych jest w Gdańsku (112), przy czym część z nich, z uwagi na specjalistyczny charakter, ma zasięg wojewódzki. W powiatach Sopot, Słupsk oraz lęborskim na 1 zakład opieki ambulatoryjnej przypadało mniej niż 3 tys. mieszkańców. Natomiast w Gdyni, powiecie wejherowskim, kartuskim, a szczególnie w nowodworskim na 1 zakład ambulatoryjnej opieki medycznej przypadało ponad 6 tys. osób.



Wykres 16. Liczba łóżek w szpitalach na 10 tys. ludności w powiatach województwa pomorskiego w 2007 roku
Źródło: Rocznik Statystyczny 2008, US w Gdańsku

Dostępność usług medycznych w województwie pomorskim, mierzona liczbą personelu medycznego (lekarzy, stomatologów, farmaceutów, pielęgniarek), jest wyższa od średniej krajowej i zbliżona do poziomu krajów UE (głównie za sprawą funkcjonowania Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku).

Stan infrastruktury opieki zdrowotnej wymaga w wielu przypadkach natychmiastowej modernizacji i remontów, a także wyposażenia w specjalistyczny sprzęt i aparaturę. Przystarzałe jednostki opieki medycznej na obszarach wiejskich nie są w stanie spełnić standardów jakości nowoczesnej medycyny. Poprawy wymaga zwłaszcza opieka kardiologiczna i onkologiczna.

Obok podstawowych usług zdrowotnych w województwie pomorskim w dwóch ośrodkach: Ustce i Sopocie, rozwinięte jest lecznictwo uzdrowiskowe oraz rehabilitacja i profilaktyka zdrowotna. Jednak uwarunkowania środowiskowe, związane z warunkami klimatycznymi oraz zasobami naturalnymi predysponują rozwój nowych ośrodków uzdrowiskowych zarówno w strefie nadmorskiej, jak i pojeziernej. Baza uzdrowiskowa, odziedziczona po gospodarce socjalistycznej, mimo zrealizowanych licznych przedsięwzięć modernizacyjnych, wymaga dalszego unowocześniania zakładów i urzędzeń przyrodoleczniczych, urzędzeń ochrony środowiska, budowy i rozbudowy infrastruktury drogowej, transportowej i sanatoryjnej oraz poprawy bezpieczeństwa i usprawnienia komunikacji.

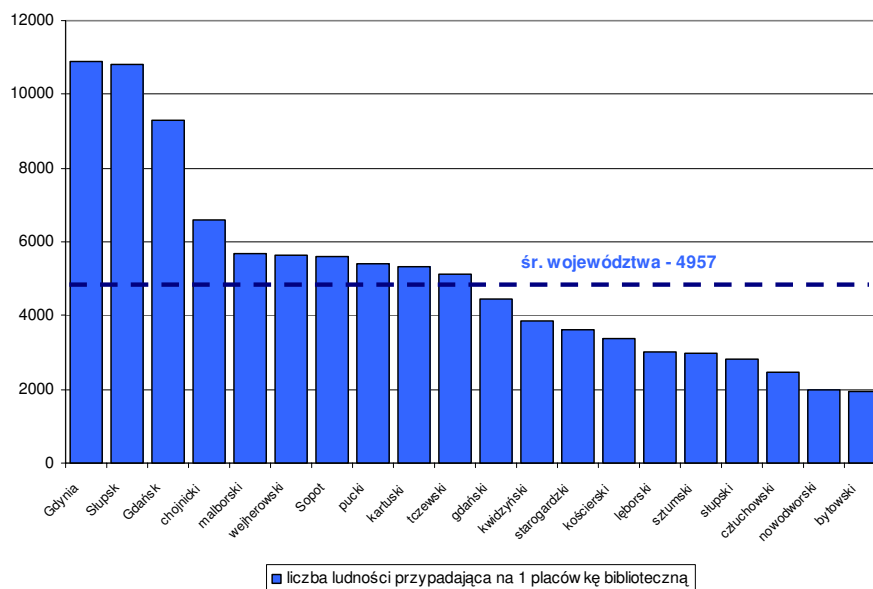
3) Infrastruktura kultury i sztuki [Rys.15]

W województwie pomorskim obiekty kultury, stanowiące infrastrukturę społeczną o znaczeniu ponadlokalnym, to przede wszystkim: muzea, teatry, sale koncertowe, galerie, zespoły kin i filie biblioteki wojewódzkiej, biblioteki powiatowe i miejskie. Dostępność do instytucji kultury, a także stopień korzystania z nich wykazuje znaczne zróżnicowanie między miastem a wsią. W 2007 r. obiekty prezentacji kultury i sztuki o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym reprezentowały:

- sale koncertowe, w tym Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina w Gdańsku, posiadająca swoją siedzibę w Centrum Muzyczno-Kongresowym na Ołowiance, oraz Opera Leśna w Sopocie i sala koncertowa w Kolbudach;
- 9 teatrów (w tym 5 dramatycznych, 2 lalkowe, 1 muzyczny i 1 operowy) zlokalizowanych w Trójmieście i w Słupsku – do najważniejszych należą: Teatr Wybrzeże w Gdańsku, Państwowa Opera Bałtycka w

Gdańsku, Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej w Gdyni oraz Nowy Teatr w Słupsku;

- 36 placówek muzealnych (nie licząc oddziałów) zlokalizowanych przede wszystkim w Gdańsku i Gdyni, ale także pojedyncze placówki występujące na terenie całego województwa, prezentujące dzieje, kulturę materialną i artystyczną, dawną i współczesną regionu – do najważniejszych należą: Centralne Muzeum Morskie w Gdańsku, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Muzeum Narodowe w Gdańsku, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Muzeum Zamkowe w Malborku, Muzeum Stutthof w Sztutowie, Muzeum Pomorza Środkowego w Słupsku, Muzeum Kaszubski Park Etnograficzny im. T. i I. Gulgowskich we Wdzydżach Kiszewskich (gm. Kościerzyna), Muzeum Wisły w Tczewie;
- galerie i centra wystawiennicze: Centrum Wystawiennicze „Zielona Brama” w Gdańsku, Państwowa Galeria Sztuki w Sopocie, Bałtycka Galeria Sztuki Współczesnej w Słupsku, Centrum Wystawienniczo-Regionalne Dolnej Wisły w Tczewie;
- 22 kina, w tym w miastach powiatowych: Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Lęborku, Kwidzynie, Sztumie, Malborku i Starogardzie Gdańskim oraz w miejscowościach nadmorskich: Ustce, Władysławowie, Helu, Miastku. 2 obiekty kinowe znajdują się w Słupsku. W Trójmieście, oprócz kilku kin posiadających jedną salę kinową, działa 5 obiektów sieci multikin: 3 w Gdańsku i po 1 w Gdyni i Sopocie;
- biblioteki uczelni wyższych: Uniwersytetu Gdańskiego – o statusie Centralnej Biblioteki Morskiej, Politechniki Gdańskiej – największa naukowo-techniczna biblioteka w Polsce północnej; Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku, Akademii Pomorskiej w Słupsku oraz innych uczelni;
- biblioteki specjalistyczne instytucji naukowych, w tym Biblioteka Gdańska PAN oraz Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka im. Gdańskiej Macierzy Szkolnej w Gdańsku z filiami w Chojnicach, Gdyni, Kościerzynie, Kwidzynie, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Pruszczu Gdańskim, Pucku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie i w Wejherowie, Pedagogiczna Biblioteka Wojewódzka w Słupsku z filiami w Lęborku, Bytowie, Człuchowie i Miastku;



Wykres 17. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w powiatach województwa pomorskiego w 2007 roku
Źródło: Rocznik Statystyczny 2008, US w Gdańsku

- poza bibliotekami uczelnianymi i specjalistycznymi instytutów naukowych w województwie funkcjonowało 338 bibliotek i punktów bibliotecznych. Najwięcej zlokalizowanych było w Gdańsku – 32, Gdyni – 23, Słupsku – 9 i Sopocie – 7.

Charakterystyczna dla większości instytucji kultury w województwie, w szczególności na wsi i w małych miastach, jest dekapitalizacja ich substancji materialnej i wyposażenia. Wymagają one remontów, często kapitalnych i nowego wyposażenia. W lepszej sytuacji są instytucje kultury podległe samorządowi województwa lub resortowi kultury i samorządom dużych miast.

Dla rozwoju funkcji kulturalnej południowej części województwa utworzono w Chojnicach Książnicę wraz z nowoczesną mediateką. Istotne ożywienie zauważalne jest także w coraz aktywniej działających galeriach i salonach sztuki, pozytywne tendencje rozwoju wystawiennictwa zostały spotęgowane dzięki otwarciu nowego salonu wystawienniczego w odrestaurowanej Zielonej Bramie w Gdańsku. Szeroką ofertę uczestnictwa w kulturze przedstawiają instytucje prowadzące profesjonalną działalność widowiskową: teatry, instytucje muzyczne i rozrywkowe. Większe zainteresowanie kulturą wyższą nastąpiło w wyniku zakończenia inwestycji Centrum Muzyczno-Kongresowego Polskiej Filharmonii Bałtyckiej w Gdańsku. Również Teatr Wybrzeże, korzystając z nowych tendencji pojawiających się w sztuce teatralnej przekształca się w nowoczesny wielosceniczny obiekt teatralny.

4) Infrastruktura sportowa

Sport i rekreacja są dziedzinami życia silnie wpływającymi na integrację regionu, pozwalającymi kreować jego [Rys.15] wizerunek, promującymi go na zewnątrz, a jednocześnie zapewniającymi jego mieszkańcom aktywny wypoczynek jako najlepszą formę profilaktyki zdrowotnej. Poprzez organizację dużych, znaczących imprez sportowych i udostępnianie nowoczesnej bazy sportowej w znaczny sposób można przedłużyć sezon turystyczny i zwiększyć liczbę turystów odwiedzających województwo. Do głównych obiektów sportowych o znaczeniu ponadlokalnym należą:

- ponadregionalne centra sportowe: obiekty Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Centralny Ośrodek Przygotowań Olimpijskich – Cetniewo (m. Władysławowo), Chojnicki Klub Żeglarski – Port Jachtowy w Charzykowach;
- stadiony piłkarskie w: Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Gdańsku, Gdyni, Gniewinie, Kartuzach, Lęborku, Malborku, Rumi, Słupsku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Tczewie i Wejherowie;
- stadiony specjalistyczne: żużlowy w Gdańsku, hipodrom w Sopocie, rugby w Sopocie, lekkoatletyczne w Gdańsku i Sopocie;
- porty jachtowe, przystanie żeglarskie – w Gdańsku, Gdyni, Pucku, Łebie, Krynicy Morskiej, Charzykowach, Tczewie;
- hale widowiskowo-sportowe w: Chojnicach, Chmielnie, Czersku, Człuchowie, Dębnicy Kaszubskiej, Gdańsku, Gdyni, Głównych, Gniewie, Jezierzycach, Kartuzach, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Miastku, Nowym Dworze Gdańskim, Pruszczu Gdańskim, Przodkowie, Pucku, Rumi, Sierakowicach, Sopocie, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Tczewie, Trąbkach Wielkich, Wejherowie i Żukowie;
- tory specjalistyczne: wyciągi narciarskie w Sopocie (Łysa Góra), Wieżycy i Przywidzu;
- baseny w: Chojnicach, Gdańsku, Gdyni, Gniewinie, Kartuzach, Lęborku, Pruszczu Gdańskim, Słupsku,

Sopocie, Malborku, Starogardzie Gdańskim, Wejherowie, Kwidzynie i Tczewie;

- zespoły kortów tenisowych: w Sopocie i Gdyni;
- pola golfowe: Postołowo (gm. Trąbki Wielkie), Pętkowice (gm. Wejherowo).

Duża liczba obiektów stanowiących bazę sportową województwa pomorskiego wymaga modernizacji i dostosowania do standardów europejskich, szczególnie w małych miastach i na wsi. Brak odpowiedniej infrastruktury sportowej ogranicza mieszkańcom regionu dostęp do zajęć sportowo-rekreacyjnych. Na potwierdzenie tej tezy wskazują dane dotyczące klubów sportowych i aktywności mieszkańców w klubach. Według stanu na dzień 31 grudnia 2007 r. w województwie pomorskim działało 710 klubów sportowych, tj. o 172 kluby więcej niż w 2004 r., z czego najwięcej w Gdańsku (109) i Gdyni (63) oraz w powiecie słupskim (51), kartuskim i chojnickim (po 50). Najmniej w powiecie nowodworskim (8), kościerskim i lęborskim (po 18) oraz puckim (19).

W województwie trwa budowa hali widowiskowo-sportowej dla 15 tys. widzów na granicy Sopotu i Gdańska oraz stadionu piłkarskiego do organizacji Mistrzostw Europy 2012.

Realizacja tych obiektów sportowych umożliwi organizację dużych imprez o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

4.6. Sfera gospodarcza

Trwale czynniki rozwoju gospodarczego wynikają z cech przestrzeni – przyrodniczej i społeczno-gospodarczej oraz zróżnicowania i dynamiki zjawisk społeczno-gospodarczych.

Do dziedzin gospodarki, dla których warunki środowiskowe i położenie geograficzne odgrywają szczególną rolę, należą: gospodarka morska, rolnictwo, leśnictwo, rybactwo, rybołówstwo i przetwórstwo z nimi związane, energetyka oraz turystyka. Pozostała działalność jest uwarunkowana przede wszystkim czynnikami społeczno-gospodarczymi, jak kwalifikacje i przedsiębiorczość mieszkańców, oraz ekonomicznymi, jak dostęp do kapitału, nowych technologii, sieci transportu i infrastruktury technicznej.

4.6.1. Predyspozycje środowiska dla prowadzenia działalności gospodarczej [Rys.16]

Do najważniejszych cech środowiska województwa pomorskiego, kształtujących predyspozycje dla rozwoju działalności gospodarczej należą:

- nadmorskie położenie;
- zasoby wodne;
- zasoby leśne;
- zasoby geologiczne;
- inne zasoby energetyczne;
- potencjał agroekologiczny.

1) Nadmorskie położenie i zasoby morza

Nadmorskie położenie wpływa na możliwości rozwoju portów morskich, a funkcjonowanie portów jest istotnym czynnikiem przemysłotwórczym, zwłaszcza w segmencie gospodarki morskiej i innych przemysłów generujących przepływ ładunków przez port. Wpływa ono na kształtowanie struktury przestrzennej i funkcjonalnej ośrodków portowych o znaczeniu podstawowym dla gospodarki Gdańska i Gdyni, jak również mniejszych: Ustki, Łeby, Władysławowa, Jastarni, Helu. Wszystkie porty w województwie odnotowują wzrost ilości przeladowywanych towarów. Jednakże dla uzyskania konkurencyjnej pozycji wobec zachodnich (a ostatnio również wschodnich) rywali, zwłaszcza, że mają gorszą pozycję konkurencyjną z powodu usytuowania w znacznym oddaleniu od głównych szlaków transoceanicznych – muszą się roz-

budowywać, zwiększać swój potencjał przeładunkowy, a także podnosić zdolności do rozwijania przemysłów portowych.

Istotnym czynnikiem lokalizacji zakładów przemysłowych na terenach portowych i okołoportowych jest dostępność do akwatorium morskiego. Wpływa ona na lokalizację i potencjał dla lokalizacji:

- działalności przemysłowej związanej z produkcją i remontem statków – najlepsze warunki pod tym względem występują na terenie portów gdańskiego i gdyńskiego, w których znajdują się stocznie budowlane i remontowe (Stocznia Gdynia S.A., Stocznia Gdańska S.A., Gdańska Stocznia Remontowa S.A. oraz szereg mniejszych, w tym m.in. z udziałem kapitału zagranicznego, jak: Damen Shipyards Gdynia S.A. w Gdyni, Shipyard Radunia International Ltd. w Gdańsku, Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni, Stocznia Remontowa Nauta S.A.);
- przemysłu chemicznego i petrochemicznego, związanego ciągami technologicznymi ze stanowiskami przeładunkowymi – dogodne warunki występują na terenie Portu Gdańskiego, gdzie swoją produkcję zlokalizowały m.in.: GZNF „Fosfory”, a w okolicach Portu – Rafineria w Gdańsku;
- sektora paliwowo-energetycznego – największy w kraju potencjał rozwojowy charakteryzujący się:
 - najdogodniejszymi na polskim wybrzeżu warunkami odbioru drogą morską ropy naftowej, paliw płynnych, gazu skroplonego (LNG), gazu sprężonego (CNG) i paliw stałych;
 - technicznymi możliwościami przesyłu ropy naftowej rurociągami do głównych rafinerii w Gdańsku i Płocku;
 - technicznymi możliwościami transportu paliw płynnych i gazu ziemnego do odbiorców w centralnej i północnej Polsce;
- najkorzystniejszymi warunkami lokalizacji baz zbiornikowych na ropę naftową i paliwa płynne na zapleczu terminali przeładunkowych w Porcie Gdańskim;
- zakładów zajmujących się przetwórstwem ryb – zlokalizowane na zapleczu portów rybackich w Ustce, Łebie, Władysławowie, Jastarni, Helu, Gdyni, Gdańsku Górkach Zachodnich, Gdańsku Górkach Wschodnich, Gdańsku.

Wyzwaniem dla portów w Gdańsku i Gdyni jest przystosowanie ich infrastruktury do wymagań rynku odnośnie obsługi ładunków i statków, w tym zapewnienie warunków do tworzenia konkurencyjnych multimodalnych łańcuchów logistyczno-transportowych, w ramach budowy Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) w Porcie Gdańskim na obszarze ok. 210 ha oraz w Porcie Gdynia w dwóch lokalizacjach o łącznej powierzchni ok. 65 ha.

Pozostałe porty w województwie, niezależnie od ich wielkości i znaczenia, są zawsze istotnym składnikiem potencjału rozwojowego – w skali gminy, regionu czy kraju i powinny być przedmiotem polityki lokalnej, kształtowanej na szczeblu gminy czy miasta oraz polityki regionalnej, kształtowanej na szczeblu województwa. Porty w Helu, Łebie, Pucku oraz w Jastarni, a także w Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Rowach, funkcjonują głównie jako transportowo--turystyczno-rybackie, przy czym funkcja turystyczna ma charakter sezonowy, a funkcja rybołówstwa ogranicza się raczej do obsługi kutrów i łodzi rybackich cumujących w portach. Porty we Władysławowie i Ustce są jednymi z najważniejszych portów rybackich na Bałtyku, jednak mogą one także pełnić funk-

cje transportowe i przeładunkowe innych towarów niż ryby – ładunków masowych i drobnicy. Z uwagi na ich subregionalne znaczenie, cele strategiczne ich rozwoju powinny przyczynić się do wzrostu gospodarczego oraz stać się ważnym czynnikiem rozwoju lokalnego i regionalnego w stosunku do bezpośredniego i dalszego otoczenia. Chodzi też o sprostanie warunkom międzynarodowej konkurencji, a przez to stworzenie możliwości rozwoju na obszarze portów przedsiębiorstw funkcjonujących i potencjalnych.

2) Zasoby wodne

Województwo pomorskie należy do nielicznych w kraju posiadających bogate zasoby wodne, tworzące warunki do rozwoju gospodarczego. Bogactwo to obejmuje zarówno wody powierzchniowe stojące predysponowane do rozwoju turystyki wodnej i rybactwa śródlądowego, oraz wody płynące przydatne w rozwoju zarówno przemysłów wodochłonnych, jak też turystyki, hydroenergetyki i rybactwa śródlądowego.

Duże powierzchnie wód śródlądowych województwa stwarzają korzystne warunki do rozwoju rybactwa śródlądowego oraz hodowli rybackiej. Największe powierzchnie wód śródlądowych znajdują się w nadmorskich gminach Smołdzino – 8,5 tys. ha i Wicko – 2,3 tys. ha. (Wody Zalewu Wiślanego w gminach Krynica Morska, Sztutowo mają status wód morskich wewnętrznych). Bardzo korzystne warunki mają też gminy położone na obszarze pojeziernym – Lipnica, Czarna Dąbrówka, Miastko, Chmielno, Dziemiany, Kartuzy, Stężyca, Osiek, Prabuty i Kościerzyna – od 1 do 2 tys. ha. gruntów pod wodami. Mimo sprzyjających okoliczności, jeziorowe i rzeczne rybactwo śródlądowe rozwinięte jest w niewielkim stopniu. Najwięcej podmiotów zajmujących się odłowem i hodowlą ryb znajduje się w powiatach nowodworskim, bytowskim i chojnickim.

Relatywnie czyste rzeki o dużych spadkach i szybkich przepływach wód (Słupia, Łupawa, Łeba, Wieprza, Brda, Wda) oraz naturalne i sztuczne zbiorniki wodne, na obszarach pojeziernych stanowią podstawę rozwoju hodowli ryb słodkowodnych, w tym szczególnie łososiowatych i karpiowatych. Chów i hodowla ryb oparta jest na urządzeniach wodnych, przede wszystkim stawach rybnych zlokalizowanych głównie w środkowej i zachodniej części województwa. Hodowla ryb jest tradycyjną gałęzią gospodarki obszarów wiejskich, zwłaszcza w powiatach słupskim, bytowski, chojnickim, kościerskim. Obserwuje się dynamiczny rozwój ośrodków intensywnej hodowli pstrąga – coraz częściej łączonej ze wstępnym przetwórstwem. Ośrodki te w największej liczbie występują w powiatach: bytowskim i słupskim oraz w wejherowskim i chojnickim.

Zasoby wodne odgrywają zasadniczą rolę w lokalizacji tzw. przemysłów wodochłonnych, gdzie woda wykorzystywana jest do chłodzenia lub procesów technologicznych, np. w zakładach celulozowo-papierniczych. Lokalizacja z dala od rzek podnosi koszty produkcji ze względu na konieczność doprowadzenia wody z odległych terenów, dlatego pod tym względem najlepsze predyspozycje w województwie mają tereny w dolinie dolnej Wisły, gdzie rzeka posiada najwyższe wartości średnich przepływów w Polsce (około 900 m³/s w Tczewie i około 1000 m³/s u ujścia)¹. Pozostałe większe rzeki województwa mają wielokrotnie mniejsze przepływy, np. Słupia – 16,2 m³/s, Radunia – 7,1 m³/s, Reda – 5,3 m³/s.

Wysoki potencjał lokalizowania nowych źródeł wytwarzania energii elektrycznej mają okolice Dolnej Wisły, jezioro Żarnowieckie, Martwa Wisła w rejonie rafinerii LOTOS. Nie będzie on jednak w pełni wykorzystywany,

tak ze względów ekonomicznych, jak i ekologicznych. Potencjał energetyczny pozostałych rzek, charakteryzujących się odpowiednimi spadkami i przepływami, jest w znacznej części wykorzystywany. Szczególną efektywnością wyróżniają się w skali kraju m.in. rzeki Radunia i Słupia.

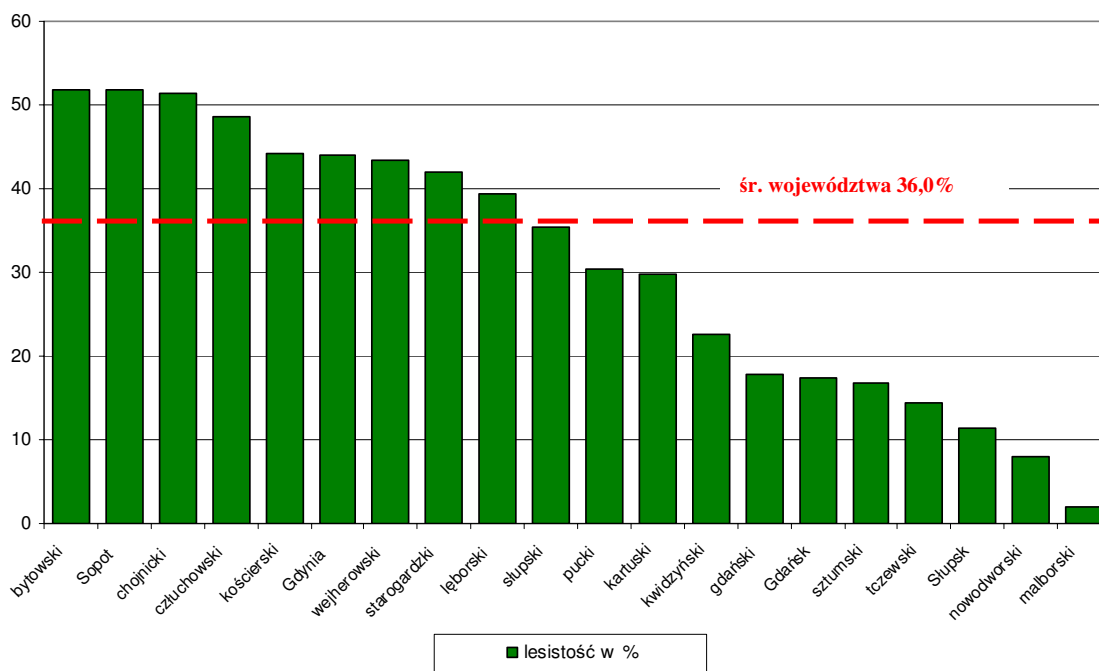
Energię odnawialną, tzn. wyprodukowaną w elektrowniach przepływowych wytwarza kilkadziesiąt małych elektrowni wodnych zlokalizowanych na Słupi, Raduni, Łupawie, Wierzycy, Brdzie, Wdzie i Gwdzie. Łączna moc w nich zainstalowana wynosi około 29 MW. Pozostałe małe obiekty prywatne, wykorzystujące przeważnie budowle hydrotechniczne, nie posiadają istotnego znaczenia dla funkcjonowania sieci energetycznej. Część z nich pracuje wyłącznie na potrzeby właściciela.

W województwie pomorskim występuje 19 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, z których 6 rozprzestrzenia się także na terenach sąsiednich województw. Stanowią one podstawowy rezerwuuar wody. Ich szacunkowe zasoby dyspozycyjne wynoszą ok. 1.040 tys. m³/dobę, zaś jakość oceniana jest ogólnie jako dobra². Ogółem wielkość lokalnych zasobów wodnych szacowana jest na ok. 7.897 mln m³ wody, co pozwala nie stosować w województwie ograniczeń w dostępie do zasobów wodnych. W części wschodniej województwa, na terenie Żuław,

Doliny Kwidzyńskiej i Pojezierza Iławskiego, występują licznie wody w IV i V klasie czystości. Podobna sytuacja ma miejsce na Pojezierzu Starogardzkim. Są to obszary intensywnie użytkowane rolniczo. W środkowej i południowo-zachodniej części województwa, na Pojezierzu Kaszubskim i Bytowskim oraz na Równinie Charzykowskiej, notowane są wody klasy I, II i III, sporadycznie IV. Czyste wody obserwuje się też w aglomeracji trójmiejskiej i pradolinie Redy–Łeby oraz w dorzeczu Słupi. Nieznacznie gorszą jakością odznaczają się wody w pasie przybrzeżnym oraz na Mierzei Wiślanej.

3) Zasoby leśne

Lasy województwa pomorskiego zajmowały w roku 2007 łącznie nieco ponad 676,6 tys. ha (36% powierzchni) – wzrost w stosunku do 2000 r. o 0,4%. Pod względem lesistości województwo jest na 3. miejscu w kraju, za województwem lubuskim i podkarpackim. Lasy rozmieszczone są nierównomiernie – największe i najbardziej zwarte kompleksy występują w części zachodniej i środkowej. Największą lesistością (ponad 45% powierzchni) charakteryzują się powiaty: bytowski, chojnicki, kościerski, lęborski, człuchowski oraz miasta Sopot i Gdynia, najmniejszą powiaty nadwiślańskie: malborski i nowodworski (poniżej 10%).



Wykres 18. Lesistość w powiatach w województwie pomorskim w 2007 r.

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2008, US, Gdańsk 2008

W województwie występuje sprzyjająca gospodarce leśnej struktura własności lasów – ok. 588 tys. ha w zarządzie Lasów Państwowych, 70,3 tys. prywatnych, pozostała część we władaniu różnych osób prawnych. Duże powierzchnie lasów prywatnych skupiają się w środkowej i południowej części województwa, zaś w centralnej – szczególnie na Pojezierzu Kaszubskim (gminy: Chmielno, Sulęcyno, Stężycza i Przodkowo) oraz w północnej części Borów Tucholskich (gminy: Karsin, Dziemiany, Konarzyń) - do 60% drzewostanów w gminie.

Wskaźnik lesistości wskazuje od wielu lat wyższą niż średnio w kraju dodatnią dynamikę wzrostu. Stosownie do Krajowego Programu Zwiększania Lesistości (KPZL), powiększanie zasobów leśnych poprzez zalesianie

gruntów rolniczo nieprzydatnych stanowi jedną z zasad gospodarki leśnej. W pomorskim notuje się systematyczny wzrost powierzchni lasów i przewiduje się – do 2020 r. – zalesienie 19,6 tys. ha gruntów.

Lasy województwa charakteryzują się dużym udziałem drzewostanów jednogatunkowych (sosna) – zwłaszcza na terenach powojennych zalesień porolnych. Intensywnie rozwijająca się od kilku lat rekreacja niesie liczne zagrożenia dla zachowania dobrego stanu ekosystemów leśnych.

Wzrost produkcji przemysłowej związanej z produkcją drewna, wyrobów z drewna i mebli wskazuje tendencję rosnącą – należy oczekiwać dalszego wzrostu pozyskiwania drewna przy zachowaniu zasad racjonalnej gospo-

darki zasobami leśnymi. Stwarza to szanse dla rozwoju i modernizacji zakładów przetwórstwa drzewnego, zlokalizowanych głównie w powiatach o największej lesistości: chojnickim, bytowskim i kościerskim. Gospodarka leśna tworzy miejsca pracy na obszarach wiejskich, dostarcza surowca do przerobu i drewna na opał. Ponadto runo leśne (w tym jagody, grzyby) doskonale uzupełnia dochody mieszkańców wsi. Przetwórstwo płodów runa leśnego rozwija się w małych miastach, np. Brusy, Czersk, i gminach: Dziemiany, Karsin, Brusy, Kościerzyna – w rejonach o dużej lesistości – jednak ze względu na niewielką skalę zakładów przetwórczych jest to czynnik miastotwórczy niezbyt silny, który może być znaczący jedynie w skali lokalnej niewielkiej miejscowości.

Zwiększenie lesistości kraju jest trwałym elementem polityki ekologicznej i gospodarczej kraju. Wśród zadań stawianych gospodarce leśnej, do najważniejszych zalicza się zwiększanie lesistości na wododziałach, wzdłuż cieków oraz w strefach ochronnych zbiorników i ujęć wodnych. Krajowy program zwiększania lesistości zakłada osiągnięcie do 2020 r. lesistości na poziomie 30% i określa transfer gruntów rolnych do leśnictwa w skali kraju na 700 tys. ha, w tym 100 tys. ha w postaci naturalnej sukcesji. Znaczna część terenów województwa pomorskiego położona jest w obszarze o wysokich preferencjach zwiększania lesistości: obszar wzniesień moreny czołowej, słabych gleb, zagrożen erozyjnych, wododziału półwyspa Bałtyku, stosunkowo niskiej degradacji środowiska i dużej podaży gruntów do zalesień, głównie własności państwowej.

Szczególnie preferowane do zwiększania lesistości są gminy: Kościerzyna, Kosakowo, Linia, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Szemud, Wejherowo, Żukowo, Miastko, Cewice, Lipnica, Przechlewo i Chojnice. Klasyfikacja większych obszarów gruntów do zalesienia powinna być poprzedzona ich oceną przyrodniczą, aby nie zniszczyć wielu nieużytków cennych pod względem ekologicznym (np. murawy kserotermiczne, tereny podmokłe, łąki, torfowiska niskie) poprzez wprowadzenie w ich miejsce monokultury leśnej.

4) Zasoby geologiczne [Rys. 17]

Potencjał surowcowy województwa pomorskiego jest niewielki. Do najpowszechniejszych eksploatowanych kopalni, związanych z osadami czwartorzędowymi, należą piaski, żwiry, iły oraz kreda jeziorna i torfy. Najlicniejszą grupę stanowią złoża kruszywa naturalnego, wykorzystywanego przede wszystkim w inwestycjach drogowych i budowlanych. Złoża piasków, ilów i żwirów występują powszechnie na terenie niemal całego województwa poza obszarami pokrytymi utworami organogenicznymi, jak Żuławy

Wiślane i szerokie dna pradolin. Największymi zasobami złożami wyróżniają się gminy Kościerzyna, Żukowo, Lipnica, Puck, Czarna Dąbrówka, Potęgowo, Skarszewy, a największą liczbę złóż udokumentowano w powiatach wokół aglomeracji gdańskiej, cechującej się największym zapotrzebowaniem.

W 2006 r. eksploatowanych było łącznie 125 złóż kopalni, z czego najwięcej (97) stanowią złoża kruszywa naturalnego, wydobywanego na terenie ponad 40 gmin. Najwięcej złóż eksploatowanych jest na terenie gminy Kościerzyna (7), oraz w gminach Trąbki Wielkie (6), Pszczółki (5) i Szemud (5). Z innych kopalni pospolitych w 6 gminach (Głównicyce, Wicko, Kołczygłowy, Potę-

gowo, Ryjewo oraz Somonino) eksploatowane są złoża torfu oraz pojedyncze złoża surowców ilastych ceramiki budowlanej, ilów do produkcji kruszywa lekkiego, piasku kwarcowego oraz kredy jeziornej.

Z kopalni podstawowych – na terenie województwa pomorskiego występują po 4 złoża gazu ziemnego i ropy naftowej („Żarnowiec”, „Żarnowiec W”, „Białogóra” i „Dębki”), położone na terenie gminy Krokowa, oraz eksploatowane złoża wód leczniczych w Sopocie i Ustce. Do złóż podstawowych zalicza się także borowiny. Występują one znacznie rzadziej niż złoża typowego torfu. Największe eksploatowane z takich złóż, o zasobach 196 tys. ton, zlokalizowane jest koło Ustki.

Znaczne zasoby nieeksploatowanych złóż soli kamiennej („Łeba”, „Mechelinki” i „Zatoka Pucka”) oraz soli potasowo-magnezowych („Chłapowo”, „Mieroszyno”, „Swarzewo”, „Zdrada”), tworzą najkorzystniejsze w kraju warunki do budowy kawernowych zbiorników magazynowych na gaz ziemny, paliwa płynne lub ropę naftową.

5) Inne zasoby energetyczne [Rys.18]

Województwo pomorskie, jest jednym z nielicznych województw posiadających duże zasoby różnych źródeł energii odnawialnej – wiatru, słońca, biomasy i wód geotermalnych (głównie niskotemperaturowych). Udział energii odnawialnej w produkcji energii cieplnej jest niewielki (ok. 5%), jednak według szacunków istniejące zasoby pozwalają na zaspokojenie ok. 25% perspektywicznego zapotrzebowania. Do obszarów o największych zasobach należą:

- północne rejony województwa wg badań wietrzności³ posiadają najlepsze warunki do lokalizacji elektrowni wiatrowych w kraju;
- północne obszary województwa należą także do najbardziej korzystnych dla wykorzystywania energii słonecznej; średnioroczne sumy promieniowania słonecznego całkowitego padającego na jednostkę powierzchni poziomej wynoszą dla województwa pomorskiego 1076 kWh/m²/rok (dla Polski centralnej – 985 kWh/m²/rok);
- zasoby energii z biomasy pozwalają na zaspokojenie ok. 25% perspektywicznego zapotrzebowania województwa na energię ciepłą w odniesieniu do zasobów istniejących (nadwyżki słomy, drewno odpadowe z lasów, sadów, parków i dróg, osady ściekowe, odpady komunalne i odchody zwierzęce) oraz 85% z uwzględnieniem zasobów potencjalnych (plantacje roślin energetycznych)⁴.

6) Potencjał agroekologiczny i gospodarka rolna

Przyrodnicze uwarunkowania rozwoju rolnictwa obejmują w szczególności elementy klimatyczne, litologiczno-glebowe i morfologiczne. Walory rolniczej przestrzeni produkcyjnej województwa różnicują się od bardzo dobrych do wybitnie niekorzystnych (zarówno w odniesieniu do typów i jakości gleb, zmienności warunków klimatycznych, jak i ukształtowania terenu), co sprawia, że występują tu obszary o wysokich walorach do prowadzenia produkcji rolnej, jak też takie, na których produkcja ta powinna być zaniechana ze względów przyrodniczych i ekonomicznych. Odzwierciedleniem średniej w regionie przydatności gleb dla upraw rolnych jest udział użytków rolnych w klasach bonitacyjnych (Tablica 2.).

Tablica 2. Użytki rolne w województwie pomorskim wg klas bonitacyjnych gleb w roku 2000

Rodzaje użytków	Udział procentowy klas bonitacyjnych gruntów / kategoria opisowa gleb					
	I najlepsze	II bardzo dobre	III dobre	IV średnie	V słabe	VI bardzo słabe
Grunty orne	0,3	3,9	25,1	37,3	19,5	13,9
Sady	0,0	6,7	33,3	33,3	16,7	10,0
Łąki trwałe	0,0	7,5	14,8	41,2	28,3	8,2
Pastwiska trwałe	0,1	7,4	15,9	33,1	26,9	16,6
OGÓLEM	0,2	4,7	23,0	37,5	21,03	13,3

Źródło: Wykaz gruntów województwa pomorskiego, Główny Urząd Geodezji i Kartografii, Warszawa 2001

Rejonizacja warunków produkcji rolniczej

W województwie kształtują się obszary rolnicze o odmiennych warunkach naturalnych do produkcji i ich znaczeniu dla utrzymywania i opłacalności tej dziedziny gospodarki.

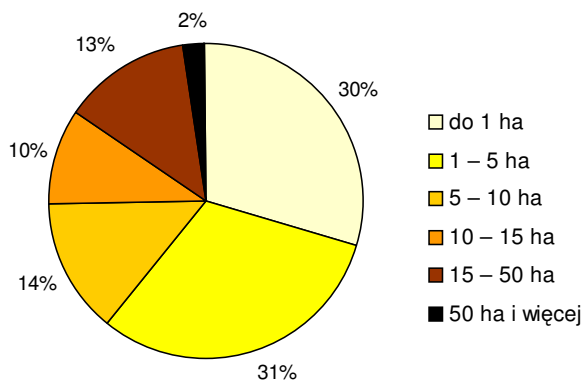
- Strefa o najwyższej przydatności do produkcji rolnej – obejmuje obszar Żuław Wiślanych, Doliny Kwidzyńskiej oraz środkową i wschodnią część Pojezierza Starogardzkiego. Charakteryzuje ją bardzo wysoki udział użytków rolnych oraz dominacja wysokoprodukcyjnych gleb I-III klasy bonitacyjnej (głównie mań, itów, gleb brunatnych właściwych, torfowych i murszowo-torfowych), wchodzących w skład najwartościowszych kompleksów glebowo-rolniczych: pszennych – bardzo dobrego i dobrego oraz trwałych użytków zielonych bardzo dobrych, dobrych i średnich. Panują tu najbardziej korzystne w regionie warunki do wysokotowarowej uprawy roślin posiadających najwyższe (w warunkach Polski) wymagania klimatyczno-glebowe: pszenicy, buraków cukrowych, rzepaku, kukurydzy, strączkowych, owoców i warzyw. Duży potencjał trwałych użytków zielonych na Żuławach i w Dolinie Kwidzyńskiej sprzyja hodowli bydła, na Pojezierzu Starogardzkim zaś, panują bardzo dobre warunki paszowe dla hodowli trzody chlewnej. Produktywność polderowej części przestrzeni rolniczej uzależniona jest jednak od stanu funkcjonowania urządzeń odwadniających. Bogata baza surowcowa, rozwinięte zaplecze techniczne i wieloletnie tradycje sprawiają, że panują tu sprzyjające warunki do rozwoju przetwórstwa rolno-spożywczego, a także produkcji biopaliw w oparciu o surowce pochodzenia rolniczego.
- Strefa o wysokiej i średniej przydatności do produkcji rolnej – obejmuje obszary położone w części północnej (Pobrzeże Kaszubskie, Wybrzeże Słowińskie, Wysoczyzna Damnicka i Równina Słupska) oraz południowo-zachodniej (Pojezierze Krajeńskie). Strefę tę charakteryzuje przewaga gleb III i IV klasy bonitacyjnej, przeważnie brunatnych wylugowanych i kwaśnych, bielicowych, torfowych i murszowo-torfowych, stanowiących grunty orne o dominacji kompleksów żytnich – bardzo dobrego i dobrego oraz użytków zielonych – średnich. Występują tu korzystne warunki do towarowej uprawy: przede wszystkim rzepaku, jęczmienia, pszenicy, ziemniaków oraz, z uwagi na korzystne warunki termiczne w części południowej, buraków cukrowych, tytoniu, warzyw gruntowych i upraw sadowniczych. Plonowanie tych roślin jest tu niższe niż w strefie pierwszej z uwagi na słabsze warunki glebowe, w tym wysokie zakwaszenie większości gleb rolniczych. Duże zasoby naturalnych trwałych użytków zielonych w części północnej stwarzają szczególnie sprzyjające warunki

dla hodowli bydła. Z uwagi na wysoką produktywność obszaru, w strefie tej panują korzystne warunki do rozwoju przetwórstwa rolno-spożywczego oraz produkcji biopaliw z biomasy rolniczej, w tym biogazu rolniczego z ferm trzody chlewnej w części południowo-zachodniej.

- Strefa o niskiej przydatności dla produkcji rolnej – obejmuje tereny rolne i rolno-leśne Pojezierzy: Kaszubskiego, Bytowskiego i zachodniej części Starogardzkiego, Wysoczyzny Polanowskiej, Równiny Charzykowskiej i Borów Tucholskich. Strefę tę charakteryzują: rolno-leśny charakter użytkowania gruntów, różnorodna konfiguracja przeważającej części terenu (zagrożenie erozją) oraz zdecydowana przewaga gleb V i VI klasy bonitacyjnej – piaszczystych, przepuszczalnych, kwaśnych, o niskiej i bardzo niskiej urodzajności (brunatne wylugowane i kwaśne, pseudobielicowe, torfowe o znacznym stopniu zmuszczenia). Przeważają grunty orne najsłabszych kompleksów żytnich oraz użytki zielone słabe i bardzo słabe. Niekorzystne warunki klimatyczne i glebowe oraz stosunkowo krótki okres wegetacji ograniczają plonowanie i dobór roślin uprawnych (żyto, owies, ziemniaki, gryka, łubin). Na większości obszaru występują sprzyjające warunki do hodowli owiec, a w niektórych rejonach – bydła. Uwarunkowania przyrodniczo-społeczne sprzyjają rozwojowi rolnictwa ekologicznego oraz drobnego przetwórstwa lokalnych produktów. W strefie tej występują największe potrzeby związane z wyłączeniem z produkcji i zalesianiem najsłabszych gruntów rolnych.

Użytkowanie gruntów, struktura agrarna i rolnicza przestrzeni produkcyjna

Powierzchnia geodezyjna użytków rolnych (UR) województwa 1.01.2005 r. wynosiła 942.562,0 ha co stanowiło 51,53% powierzchni województwa. Udział użytków rolnych w powierzchni regionu sukcesywnie maleje, co spowodowane jest presją funkcji nierolniczych oraz zalesianiem najsłabszych gleb. Rolnicze użytkowanie terenu dominuje w rejonach występowania najlepszych gleb. Najwyższy odsetek użytków rolnych posiadają gminy żuławskie i części Powiśla (śr. 70–90% pow. gminy). Rolniczy charakter ma też większość Pojezierza Kaszubskiego (szczególnie powiat kartuski), gdzie mimo słabych gleb funkcja rolna tradycyjnie utrzymywana jest w rozdrobnionych gospodarstwach rodzinnych. Inny sposób użytkowania cechuje obszary środkowo-zachodniej części regionu, tam występują znaczne ograniczenia dla rolnictwa (Równina Charzykowska, Bory Tucholskie). Dominacja bardzo słabych gleb oraz urozmaicona konfiguracja terenu zadecydowały tu o leśnym sposobie wykorzystania gruntów. W gminach Borów Tucholskich odsetek użytków rolnych wynosi średnio zaledwie 20–25%.

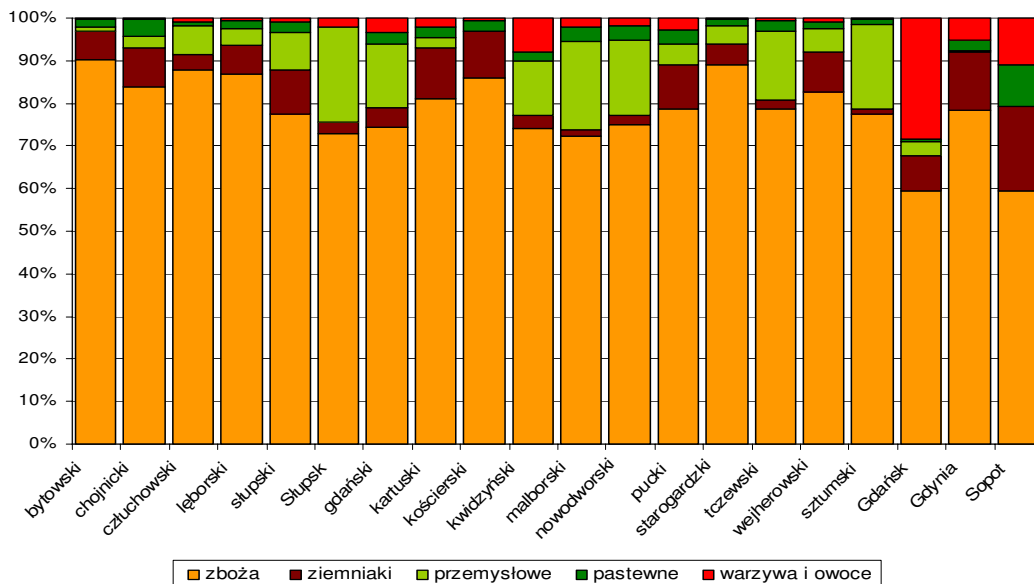


Wykres 19. Struktura agrarna gospodarstw rolnych ogółem w województwie pomorskim.

Źródło: *Gospodarstwa rolne wg grup obszarowych, PSR 2002, US, Gdańsk 2003*

W 2002 r. na terenie pomorskiego⁵ było 76,7 tys. gospodarstw rolnych (spadek od 1996 r. o 9,3%). Przebiegła powierzchnia użytków rolnych 1 gospodarstwa

rolnego wynosiła 11,33 ha (w Polsce – 5,76 ha) – pod tym względem pomorskie zajmowało trzecią pozycję w kraju.



Wykres 20. Udział wybranych roślin uprawnych w strukturze zasiewów w powiatach województwa pomorskiego w 2002 r.

Źródło: opracowanie na podstawie wyników PSR 2002, US Gdańsk 2003, GUS Warszawa 2003

W ostatnich latach pozytywnie zmienia się struktura agrarna (wzrasta udział gospodarstw dużych, powiększa się powierzchnia UR) – najdynamiczniej w powiatach nowodworskim, malborskim i tczewskim, gdzie zanotowano zarówno przyrost liczby dużych gospodarstw, jak i ich powierzchni, a także w powiatach: sztumskim, człuchowskim, puckim i kartuskim (przyrost powierzchni). Na terenach popegeerowskich północnej i zachodniej części regionu zaznacza się przestrzenna dominacja stosunkowo nielicznych gospodarstw wielkoobszarowych występujących w otoczeniu przeważającej liczby gospodarstw drobno i średniorolnych (do 10 ha UR). W rejonie przewagi tradycyjnej gospodarki rolnej Kaszub i Kociewia struktura gospodarstw jest korzystniejsza – udział gospodarstw do 10 ha UR jest niższy, przy sukcesywnie rosnącej średniej powierzchni rolnej. Na terenach gmin wiejskich położonych na obszarze aglomeracji oraz

większości pozostałych gmin podmiejskich, a także na atrakcyjnych turystycznie terenach pojezierzy i strefy nadmorskiej wzrasta liczba gospodarstw małych (1–5 ha UR), nie prowadzących produkcji rolnej⁶. Zjawisko to uwidoczni się zwłaszcza w powiatach: bytowskim, człuchowskim, śląpskim i lęborskim oraz, w mniejszym stopniu, kartuskim, kościerskim, wejherowskim i gdańskim.

Podstawową grupę uprawianych roślin stanowiły zboża, wśród których 1/3 zajmowała pszenica oraz rośliny przemysłowe – głównie buraki cukrowe i rzepak. W produkcji zwierzęcej dominował chów trzody – pod względem liczebności pogłowia i obsady, województwo pomorskie zajmowało 5. lokatę w kraju. Istotną pozycję w produkcji zwierzęcej regionu odgrywa także produkcja drobiarska. Najwięcej gospodarstw specjalizowało się w uprawie zbóż oraz w chowie drobiu i trzody (odsetek tych gospodarstw w regionie przewyższa średnie wartości

dla kraju), mimo to poziom specjalizacji gospodarstw rolnych w regionie jest niski.

Na obszarze województwa rysuje się wyraźna rejoni- zacja upraw roślin rolniczych, zaś dobór gatunków jest dostosowany do uwarunkowań przyrodniczych⁷ (wykres 20). Ze względu na bliskość aglomeracji w powiatach gdańskim i tczewskim, a także w powiatach kwidzyńskim i człuchowskim koncentruje się prawie cała produkcja warzyw i owoców.

4.6.2. Warunki rozwoju elektroenergetyki

Energetyka stanowi strategiczną gałąź gospodarki, ponieważ warunkuje wszelkie działania związane z roz-wojem społeczno-gospodarczym. Główną siłą napędową rozwoju jest nieograniczony dostęp – zarówno przedsię- biorstw, jak i gospodarstw domowych – do energii po atrakcyjnych cenach. Jednak problemy z dywersyfikacją

źródeł paliw, koszty ekologiczne, stały wzrost zużycia energii oraz rosnące ceny energii powodują, że zapew- nienie bezpieczeństwa energetycznego staje się jednym z priorytetów rozwoju kraju, w tym zwłaszcza polityki energetycznej.

W województwie pomorskim zagadnienie to jest szczególnie ważne w związku z niekorzystnym stanem bezpie- czeństwa energetycznego. Jednym z bardzo istotnych działań w perspektywie najbliższych lat jest budowa nowych źródeł energii elektrycznej.

Warunki lokalizacji nowych źródeł energii w regio- nie można określić z punktu widzenia: lokalizacji źródła energii, uwarunkowań środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu, krajowego systemu przesy- łowego i dystrybucyjnego oraz konfliktów społecznych i ekologicznych.

Tablica 3. Warunki lokalizacji nowych źródeł energii w województwie pomorskim

	Elektrownie węglowe	Elektrownie gazowe	Elektrownia jądrowa
Istotne dla źródła energii	<ul style="list-style-type: none"> → bliskość źródła dostawy węgla; → dobre połączenie kolejowe; → dobre warunki transportu elementów o bardzo dużym ciężarze i o bardzo dużych gabarytach; → dogodne warunki chłodzenia; 	<ul style="list-style-type: none"> → dobre położenie w stosunku do sieci gazowej o dużej przepustowości; → bliskość źródła dostawy gazu; → dobre warunki transportu elementów o bardzo dużym ciężarze i o bardzo dużych gabarytach; → niska wysokość nad poziom morza; → dogodne warunki chłodzenia; 	<ul style="list-style-type: none"> → lokalizacja musi spełniać wyma-gania bezpieczeństwa jądrowego; → dobre warunki transportu elementów o bardzo dużym ciężarze i o bardzo dużych gabarytach; → pewność awaryjnego zasilania; → dogodne warunki chłodzenia;
Środowisko	<ul style="list-style-type: none"> → formy ochrony przyrody – zakazy i ograniczenia z nimi związane; → formy ochrony zabytków – zakazy i ograniczenia z nimi związane; → elementy osnowy ekologicznej województwa (Płaty i korytarze ekologiczne); → ochrona krajobrazu kulturowego; 		
Pozostałe	niezależne od rodzaju paliwa; bliskość sieci elektroenergetycznej, położenie na obszarze deficytu mocy, dostępność wykwalifikowanej kadry, dobre warunki geologiczne, brak zagrożeń powodziowych, brak konfliktów społecznych.		

4.6.3. Czynniki społeczne rozwoju gospodarczego [Rys.19]

Do podstawowych czynników społecznych rozwoju gospodarczego należy przedsiębiorczość mieszkańców. Czynniki ten w województwie jest silnie zróżnicowany przestrzennie i uzależniony m.in. od poziomu wykształ- cenia i poziomu urbanizacji.

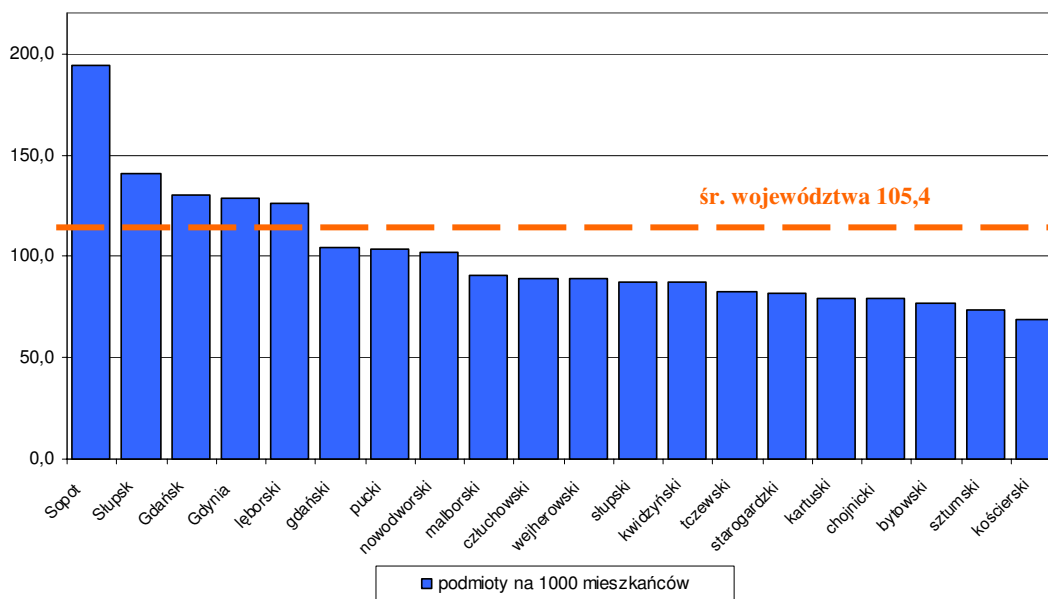
Ogólna liczba podmiotów gospodarki narodowej na obszarze województwa pomorskiego wykazuje w dal- szym ciągu tendencję wzrostową. W 2007 r. zróżnico- wanie przestrzenne w układzie powiatów wskazuje, że wskaźnik liczby podmiotów gospodarczych zarejestro- wanych w REGON na 1000 mieszkańców jest wyższy od średniej dla województwa, (wynoszącej 105,4) w mia- stach na prawach powiatu: Sopocie (194,1); Słupsku (140,9); Gdańsku (129,9) i Gdyni (128,3) oraz w nadmor- skim powiecie ziemskim: Łęborskim (125,8). Najniższe wartości odnotowano w powiatach: bytowskim (77,0), sztumskim (73,9) i kościerskim (68,4).

Jeśli chodzi o zróżnicowanie na poziomie gmin, to najwyższe wartości odnotowywano w gminach nadmor-

skich: Łeba – 333,6; Krynica Morska – 310,3; Jastarnia – 262,3; Władysławowo – 251,9. Ponadto wysokie wskaź- niki odnotowano (oprócz miast na prawach powiatu) także w miastach i gminach położonych wokół aglome- racji Trójmiasta.

Najniższą wartością aktywności charakteryzowały się gminy Nowy Staw – 32,4; Prabuty – 33,7; Debrzno – 34,4; Sadlinki – 35,5.

Rozkład aktywności gospodarczej w województwie jest wynikiem zróżnicowanego poziomu urbanizacji, gęstości zaludnienia oraz nadmorskim położeniem, które w naturalny sposób wpływa na możliwości rozwoju pod- miotów gospodarczych związanych z gospodarką morską i turystyczną. W związku z tym znaczna liczba podmiotów gospodarczych koncentruje się w strefie kształtującego się obszaru metropolitalnego. Na pozostałym obszarze województwa, poza regionalnymi centrami aktywno- ści gospodarczej oraz ponadregionalnymi korytarzami transportowymi, wartości wskaźnika są niższe, co wynika przede wszystkim z rolniczo-leśnej struktury gospodarki obszarów wiejskich.



Wykres 21. Podmioty gospodarki narodowej REGON na 1000 mieszkańców w roku 2007 w województwie pomorskim
Źródło: Bank Danych Regionalnych GUS

4.6.4. Predyspozycje i zagospodarowanie dla turystyki [Rys.20]

Turystyka stanowi ważny element gospodarki województwa pomorskiego. Swoją rolę zawdzięcza przede wszystkim atrakcyjności turystycznej województwa, odgrywającej istotną rolę w kształtowaniu predyspozycji do jej rozwoju.

Do czynników atrakcyjności turystycznej należy zaliczyć walory przyrodniczo-środowiskowe oraz kulturowe. Bogactwo walorów i zróżnicowany potencjał województwa ma zasadnicze znaczenie i decyduje o przydatności przestrzeni dla wielu form turystyki i rekreacji, generujących ruch turystyczny pochodzenia regionalnego, krajowego i międzynarodowego.

1) Czynniki przyrodnicze rozwoju turystyki

Do podstawowych walorów środowiska przyrodniczego tworzących warunki do rozwoju turystyki należy zaliczyć: nadmorskie położenie, ukształtowanie terenu, sieć wodną oraz zasoby geologiczne i klimat. Pozwalają one wyznaczyć na obszarze województwa trzy charakterystyczne rejony przyrodniczo-turystyczne:

Pas nadmorski

Podstawowe wartości przyrodniczo-turystyczne obszaru to nadmorskie plaże i ich leśne zaplecze, specyficzny bioklimat (aerazol morski), sąsiedztwo odmiennych akwenów morskich (Zatoka Pucka i Morze Bałtyckie), właściwości lecznicze zasobów geologicznych (surowce lecznicze) i atrakcyjne, w tym unikalne krajobrazy, np.: ruchome wydmy (Słowiński Park Narodowy) oraz Półwysep Helski i Mierzeja Wiślana. Podejmowane w ostatnich latach działania mające na celu eliminację zanieczyszczeń wnoszonych do Bałtyku przyczyniły się do poprawy stanu kąpielisk morskich.

Do 2015 r. wszystkie państwa członkowskie UE będą musiały wprowadzić w życie bardziej surowe przepisy, wymagane w dyrektywie dotyczącej zarządzania jakością wody w kąpieliskach (Dyrektywa 2006/7/WE). Z przeprowadzonej w 2006 r. przez Wojewódzką Stację Sanitarno-Epidemiologiczną w Gdańsku wstępnej symulacji oceny jakości wody kąpielisk morskich wynika, że wprowadzenie nowej dyrektywy może skutkować wzrostem liczby kąpielisk morskich, w których ocena jakości wody będzie

niedostateczna, do 25 (na 82 zarejestrowane).

Uwarunkowania przyrodnicze predysponują obszar nadmorski do zróżnicowanych form spędzania wolnego czasu. Należą do nich:

- nadmorskie położenie: plażowanie, kąpiele w morzu, windsurfing i kitesurfing (Zatoka Pucka od Władysławowa do Juraty i od Chałup do Pucka oraz okolice Sopotu, na otwartym morzu w Dębках i w Łebie, na Zalewie Wiślanym w okolicach Krynicy Morskiej); nurkowanie (podwodne wraki na dnie Zatoki Gdańskiej i wokół Helu na różnych głębokościach 5–70 m); żeglarstwo (Ustka, Rowy, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Jurata, Hel, Puck, Gdynia, Gdańsk, Kąty Rybackie, Krynica Morska);
- klimat nadmorski: właściwości lecznicze i aeroklimatyczne morza;
- zasoby geologiczne: właściwości zdrowotne wód leczniczych i termalnych oraz borowin (uzdrowiska w Sopocie i Ustce oraz inne obszary, na których zlokalizowane są tego typu zasoby);
- zasoby biosfery i krajobrazu: rekreacja piesza, rowerowa, konna obszarów atrakcyjnych przyrodniczo i krajobrazowo (Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, Mierzeja Sarbska, Lasy Oliwskie);
- ukształtowanie powierzchni: lotnictwo i paralotnictwo (klify nadmorskie: Mechelinki, Rowy, Chłapowo).

Strefa pojezierna

Walory środowiska przyrodniczego strefy pojezierniej predysponują strefę do rozwoju form rekreacji:

- jeziora: plażowanie bierne i aktywne nad licznymi jeziorami (m.in.: Wdzydzkie, Charzykowskie, Raduńskie, Gowidlińskie, Mausz); sporty wodne, w tym żeglarstwo i nurkowanie (Jezioro Bobięcińskie Wielkie i Małe, Jezioro Raduńskie, kompleks jezior o nazwie Wdzydze);
- zasoby biosfery i krajobrazu: rekreacja piesza, rowerowa, konna obszarów atrakcyjnych przyrodniczo i kraj-obrazowo (Bory Tucholskie, Lasy Kępicko-Bytowskie, Lasy Sianowsko-Miastecckie, Lasy Szczecinecko-Koczałskie, Lasy Mirachowskie, Lasy Starogardzkie); agroturystyka, zbieranie runa

- leśnego;
- sieć hydrograficzna: sporty wodne, w tym kajakarstwo (m.in.: Brda, Gwda, Łupawa, Radunia, Stupia, Wda, Wielki Kanał Brdy, Wieprza i Wierzyca);
- ukształtowanie powierzchni: narciarstwo biegowe (rozległe obszary Pojezierza Kaszubskiego i Bytowskiego, trasy biegowe: Gdynia Pustki Cisowskie, Witomino, Sopot); narciarstwo zjazdowe (Łysa Góra w Sopocie, szczyt Wieżycy, Przywidz).

Żuławy Wiślane, Powiśle i Dolina Dolnej Wisły

Rejon o złożonych cechach środowiska z jednej strony płaskie Żuławy Wiślane – obszar o gęstej sieci hydrograficznej, z drugiej Dolina Kwidzyńska o dużym znaczeniu przyrodniczym (fragment korytarza ekologicznego).

Obszar, ze względu na specyficzne uwarunkowania, umożliwia rozwój następujących form turystyki:

- zasoby biosfery i krajobrazu: rekreacja piesza, rowerowa, konna obszarów atrakcyjnych przyrodniczo i krajobrazowo (Lasy Iławskie, Dolina Walichnowska, Dolina Kwidzyńska);
- sieć hydrograficzna i jeziora: sporty wodne, w tym kajakarstwo (m.in.: Nogat, Liwa, Wielka Święta – Tuga, Wisła, Zalew Wiślany, Szkarpa); żeglarstwo (Jezioro Dzierżoń) oraz wędkarstwo na rzekach;
- ukształtowanie powierzchni: narciarstwo biegowe (Dolina Kwidzyńska).

2) Czynniki kulturowe rozwoju turystyki

Drogą grupą czynników kształtujących warunki do rozwoju turystyki są zachowane materialne elementy dziedzictwa kulturowego, jak również kultywowanie tradycji. Stanowią one interesujące walory dla krajoznawczego ruchu turystycznego.

Do unikatowych zasobów dziedzictwa kulturowego regionu, stanowiących podstawy rozwoju turystyki krajoznawczej i kulturowej, trzeba zaliczyć specyficzne dziedzictwo archeologiczne pradziejowe i wczesnośredniowieczne. Należą do nich stanowiska kultury rzucewskiej – Rzucewo (gm. Puck), kultury wielbarskiej – Wielbark (gm. Malbork) oraz cmentarzyska kurhanowe w Leśnie (gm. Brusy) i kamienne kręgi w Odrach (gm. Czerny) i w Węsiarach (gm. Sulęcyno).

Zasoby dziedzictwa kultury materialnej województwa koncentrują się w strefie Doliny Wisły, na Żuławach, w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej oraz w pasie nadmorskim.

Ponadto większe koncentracje zasobów występują wokół ośrodków klasztornych, zwłaszcza cystersów oliwskich i pelplińskich, a także na Ziemi Puckiej i Łęborskiej. Są to obszary o zdecydowanie większej gęstości zasobów niż średnia w regionie. Na tym tle zupełnie wyjątkowymi zasobami dziedzictwa urbanistyki i architektury pozostają miasta Gdańsk i Malbork. Gdańsk dodatkowo jest jedną z europejskich skarbnic gotyckich i renesansowych dzieł sztuki sakralnej i świeckiej oraz jednym z tych miast hanzeatyckich, gdzie w sposób szczególny koncentrują się dzieła architektury obronnej szkoły niderlandzkiej, a morska Twierdza Wisłoujście jest unikatem na skalę europejską.

Na kształtowanie kultury i tożsamości regionu miała niewątpliwie wpływ wytwórczość zamieszkujących te ziemie ludów (m.in. Kaszubów, Kociewiaków). Materialne przejawy ich działalności można do dziś oglądać w wielu miejscowościach Kaszub – m.in. we Wdzydżach Kiszewskich, Klukach i Kartuzach.

Potencjał turystyczny regionu zwiększa również istniejąca infrastruktura, a w szczególności:

- obiekty gospodarki i kultury morskiej, w tym: porty handlowe udostępniane dla zwiedzających poprzez

przejażdżki statkami żeglugi przybrzeżnej, porty i przystanie rybackie w Pucku, na Półwyspie Helskim, w Sopocie, Gdyni Orłowie, Rewie (gm. Kosakowo), Świbnie (Gdańsk), Kątach Rybackich, Krynicy Morskiej, Piaskach i innych miejscowościach; przystanie żeglarskie i przystanie żeglugi przybrzeżnej, przystanie promowe. Statki udostępniane do zwiedzania (okręt-muzeum ORP Błyskawica, Dar Pomorza w Gdyni, Soldek w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku), Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie w Gdyni, Fokarium Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego na Helu, imprezy organizowane z okazji Dni Morza, regaty żeglarskie i wiele innych;

- obiekty kulturalne i sportowe wraz z odbywającymi się w nich imprezami, w tym: Opera Leśna w Sopocie, Polska Filharmonia Bałtycka i Państwowa Opera Bałtycka w Gdańsku, Teatr Muzyczny w Gdyni, teatry, kina i galerie w Gdańsku, Gdyni i Sopocie; hala widowiskowa Olivia w Gdańsku, stadiony, tor wyścigów konnych w Sopocie i stadnina koni w Starogardzie Gdańskim, teren wyścigów motocrossowych w Gdyni Kolibkach, pola golfowe, np. w Postołowie;
- parki i ogrody, wśród których wymienić należy: palmiarnię i alpinarium w Gdańsku Oliwie, Ogród Zoologiczny w Gdańsku Oliwie, Arboretum i Ogród Dendrologiczny w Wirtach (gm. Zblewo);
- znane imprezy handlowe, edukacyjne i kulturalne, np. Festiwal Szekspirowski w Gdańsku, Festiwal Teatrów Plenerowych i Ulicznych w Gdańsku, Jarmark św. Dominika w Gdańsku, Jarmark Wdzydzki we Wdzydżach Kiszewskich, Watra – krajowe spotkanie Ukraińców k. Bytowa, Festiwal Piosenki w Sopocie, Czarne Wesele w Smołdzinie, Komeda Jazz Festival w Słupsku i Festiwal Pianistyki Polskiej w Słupsku, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni, Open'er Festival w Gdyni, Międzynarodowy Festiwal Działań Teatralnych i Plastycznych „ZDARZENIA” w Tczewie, Festiwal Pianistyczny w Kolbudach.

3) Struktura przestrzenna turystyki

Największy potencjał turystyczno-rekreacyjny środowiska przyrodniczego i kulturowego występuje w gminach nadmorskich oraz w centralnej części Pojezierza Kaszubskiego i zachodniej części Borów Tucholskich. Umiarkowany, ale również znaczny występuje w pozostałej części Pojezierza Kaszubskiego i Borów Tucholskich oraz na Pojezierzu Iławskim. Mały potencjał występuje w gminach: Pojezierza Starogardzkiego, Żuławy Wiślanych i doliny Wisły. Generalnie potencjał środowiska przyrodniczego, wynikający z jego atrakcyjności rekreacyjnej, jest na obszarze województwa duży, strefowo zróżnicowany, stwarzający możliwości rozwoju różnorodnych form rekreacji.

Obecnie ważniejsze ośrodki wczasowo-wypoczynkowe to: Ustka, Łeba, Rowy (gm. Ustka), Gdańsk, Gdynia, Chałupy (m. Władysławowo), Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Chłapowo (m. Władysławowo), Władysławowo, Krynica Morska, Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Stegna, Jantar (gm. Stegna), Mikoszewo (gm. Stegna), Sopot, Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Kuźnice (m. Jastarnia), Wdzydze Kiszewskie (gm. Kościerzyna), Borsk (gm. Karsin), Charzykowy (gm. Chojnice) i Swornegacie (gm. Chojnice). Statystyka wyróżniająca wymienione ośrodki nie uwzględnia jednak bazy noclegów oferowanych w ramach kwater indywidualnych i rozproszonej prywatnej zabudowy letniskowej, występującej przede wszystkim na terenach pojeziernych. Ponadto istnieje szereg ośrodków koncentracji różnych odmian ruchu

turystycznego:

- główne ośrodki krajoznawcze:
- ośrodki europejskiej turystyki krajoznawczej: Gdańsk, Malbork;
- ważniejsze ośrodki krajowej turystyki krajoznawczej: Gdynia, Sopot, Słupsk, Pelplin, Gniew, Kwidzyn, Sztutowo, Bytów, Będzin (gm. Kościerzyna), Łeba, Hel, Rozewie (m. Władysławowo), Kluki (gm. Smołdzino), Wdzydze Kiszewskie (gm. Kościerzyna), Chojnice;
- ośrodki ruchu pielgrzymkowego: Gorzędziej (gm. Subkowy), Kalwaria Wejherowska (m. Wejherowo), Kalwaria Wielewska (gm. Karsin), Matemblewo (m. Gdańsk), Osiek, Piaseczno (gm. Gniew), Rowokół (gm. Smołdzino), Sianowo (gm. Kartuzy), Swarzewo (gm. Puck), Święty Wojciech (m. Gdańsk);
- ośrodki lecznictwa uzdrowiskowego, rehabilitacyjnego i odnowy biologicznej:
- uzdrowiska statutowe: Sopot, Ustka – posiadające od lat na niezmiennym poziomie 3 sanatoria (668 łóżek i 10,7 tys. leczonych kuracjuszy) oraz 2 zakłady przyrodolecznicze;
- uzdrowiska w rozwoju: Kościerzyna, Jastarnia, Jurata (m. Jastarnia), Łeba oraz Krynica Morska;
- potencjalne: Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Kąty Rybackie (gm. Sztutowo), Lubiatowo (gm. Choczewo), Stegna, Swornegacie (gm. Chojnice);
- inne ośrodki: Krojanty (gm. Chojnice), Jantar (gm. Stegna).

4) Zagospodarowanie turystyczne

Po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej w województwie zaobserwowano znaczący wzrost liczby turystów, przede wszystkim za sprawą:

- poprawiającej się dostępności komunikacyjnej – obecnie przede wszystkim dzięki zwiększającej się siatce bezpośrednich połączeń lotniczych i dużej częstotliwości lotów w Porcie Lotniczym im. L. Wałęsy w Gdańsku;
- wzrostu liczby pływających hoteli zwanych cruise'ami lub wycieczkowcami, zawijających do portów w Gdańsku lub Gdyni;
- rozwoju morskich międzynarodowych połączeń promowych: Gdynia – Karlskrona, Gdańsk – Nynashamn.

Województwo pomorskie posiada jedną z największych w kraju baz noclegowych zbiorowego zakwaterowania. Oferta noclegowa w regionie jest bardzo różnicowana – składają się na nią zarówno hotele 5- i 4-gwiazdkowe, hotele niższej klasy, jak też ośrodki wczasowe, campingi i pola biwakowe. Jej przestrzenne zróżnicowanie można określić w następujący sposób:

- pas nadmorski: hotele średniej i niższej kategorii, ośrodki wczasowe, pensjonaty, domki kempingowe, pola namiotowe, kwatery prywatne;
- pas pojezierny: ośrodki wczasowe, pensjonaty, gospodarstwa agroturystyczne, domki kempingowe, pola namiotowe, kwatery prywatne;
- Trójmiasto i Słupsk (w mniejszym stopniu): hotele przystosowane do organizacji dużych konferencji o najwyższym standardzie;
- Malbork: jedyny w województwie camping pięciogwiazdkowy, dom wycieczkowy i schronisko o wysokim standardzie;
- pozostałe obszary: występowanie pojedynczych hoteli niższych kategorii oraz innych obiektów noclegowych.

Z ogólną liczbą 797 obiektów noclegowych, w tym 342 całorocznych, województwo pomorskie plasowało się w

roku 2007 na trzecim miejscu w kraju.

Duże znaczenie dla rozwoju turystyki, szczególnie wypoczynkowej i krajoznawczej, ma:

- sieć szlaków rowerowych, w tym międzynarodowa trasa EuroRout R1 oraz planowane trasy międzynarodowe EURO-VELO: R10 (wokół Bałtyku) i R9 (z Puli w Chorwacji do Gdańska);
- śródlądowe szlaki wodne przechodzące przez teren województwa (Wisła, Nogat, Szkarpa, Zalew Wiślany) – Międzynarodowe Drogi Wodne E-70 i E-40 użytkowane w niewielkim stopniu, wymagające rewaloryzacji i rozwoju zaplecza;
- morska żegluga przybrzeżna;
- pasażerska żegluga śródlądowa: Gdańsk Targ Rybny – Motława – Martwa Wisła; Malbork – Śluza – Szonowo – Biała Góra; Malbork – Kamionka; Malbork – śluza Rakowiec – śluza Michałowo – Kępki – Ostłona; jez. Łebsko, jez. Gardno; Grudziądz – Korzeniewo (gm. Kwidzyn) – Gniew – Tczew;
- szlaki kajakowe: Brdy, Gwdy, Łupawy, Raduni, Słupi, Wdy, Liwy, Wierzyca, Motławy, Wielkiej Świętej – Tugi, Wieprzy, Łeby, Redy, Szkarpa, wymagające lepszego oznakowania, wyznaczenia miejsc do biwakowania, stanic wodnych, udroźnienia, likwidacji niebezpiecznych pozostałości dawnych mostów i zniszczonych budowli hydrotechnicznych oraz organizacji miejsc do wygodnego przenoszenia kajaków;
- sieć turystycznych znakowanych szlaków pieszych – 2761 km;
- kąpieliska – wg raportu Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Gdańsku, jakość wód w województwie ulega sukcesywnej poprawie: 31 odcinków plaż morskich zdalnych jest do kąpeli nad tzw. otwartym morzem oraz 19 w obrębie Zatoki Gdańskiej i Mierzei Wiślanej (zakaz kąpeli obowiązuje w Mechelinkach, Rzucewie, Ostlinie i Gdyni Orłowie). Wskazano ponadto 177 zdalnych kąpielisk na jeziorach, najwięcej w powiatach: kościerskim, kartuskim, chojnickim i bytowskim (negatywną ocenę uzyskały wody jezior Karlikowskiego, Tucholskiego, Żarnowieckiego w Bobkowie oraz odcinki rzek – Raduni w Pruszczu Gdańskim oraz Słupi w Słupsku (stan 2008);
- agroturystyka – wzrasta liczba gospodarstw zainteresowanych prowadzeniem tej działalności. Na początku 2007 r. funkcjonowało około 2000⁸ gospodarstw agroturystycznych; najwięcej w pasie nadmorskim oraz na Pojezierzach Kaszubskim i Bytowskim oraz w Borach Tucholskich.

4.6.5. Instytucjonalne czynniki rozwoju gospodarki

Istotnym czynnikiem rozwoju gospodarczego jest ukształtowane i przyjazne środowisko prowadzenia działalności gospodarczej, odgrywające istotną rolę w rozwoju i funkcjonowaniu podmiotów gospodarczych, przyczyniając się do wzrostu atrakcyjności gospodarczej i podniesienia konkurencyjności jednostek osadniczych.

W latach 2003–2007 sfera otoczenia biznesu w województwie wykazywała wzrost liczby podmiotów gospodarczych z zakresu pośrednictwa finansowego, obsługi nieruchomości oraz obsługi firm z prawie 49 tys. do prawie 52 tys. podmiotów – przyrost o 6%. Ośrodkiem posiadającym najlepiej rozwiniętą sferę otoczenia biznesu jest m. Gdańsk, gdzie koncentruje się ok. 32%, zaś w całym Trójmieście ponad 54% ogółu takich podmiotów, tj. ok. 30 tys. firm. Kolejne miejsce zajmują Słupsk z 3,6 tys. firm oraz Tczew i Kwidzyn po 1,3 tys.

W województwie funkcjonują placówki udzielające podstawowych usług informacyjnych i doradczych oraz usług szkoleniowych oferowanych w ramach wsparcia publicznego dla przedsiębiorstw. Należą do nich dwie agencje rozwoju (Agencja Rozwoju Pomorza S.A. [ARP] w Gdańsku oraz Pomorska Agencja Rozwoju Regionalnego S.A. w Słupsku), organizacja samorządu gospodarczego⁹, infrastruktura targowa (reprezentowana przez Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A. – obecnie jedyny ośrodek targowy w Trójmieście i regionie) oraz konferencyjna. Do obsługi konferencyjno-kongresowej przystosowane są zarówno obiekty hotelowe, jak i inne instytucje użyteczności publicznej w dużych miastach np. obiekty dydaktyczne uczelni. Istniejąca infrastruktura kongresowa jest niewystarczająca (brak odpowiedniej liczby miejsc w hotelach i ich znaczne rozproszenie, brak obiektu z kilkoma salami przystosowanymi dla celów organizacji kongresów).

Pobudzenie przedsiębiorczości i działalności innowacyjnej następuje przede wszystkim poprzez zapewnienie przedsiębiorcom dostępu do usług wysokiej jakości, świadczonych przez instytucje otoczenia biznesu. Potencjał znaczących i aktywnych instytucji otoczenia biznesu w ujęciu ilościowym, w tym instytucji, które mogą świadczyć usługi o charakterze proinnowacyjnym, jest rozłożony nierównomiernie w województwie. Jest on najwyższy w Gdańsku oraz znaczący w Gdyni i Słupsku, co oznacza również potencjalny wpływ tych instytucji na najbliższe otoczenie w powiecie.

W województwie funkcjonują już instytucje działające na rzecz transferu wiedzy i wzrostu innowacyjności gospodarki pomorskiej. Dobrym przykładem są: Pomorski Park Naukowo-Technologiczny w Gdyni, Gdański Park Naukowo-Technologiczny, Centrum Zaawansowanych Technologii Pomorze w Gdańsku oraz Europejskie Centrum Transferu Innowacji w Tczewie. Jednak wciąż jest za mało instytucji w profesjonalny sposób zajmujących się pośrednictwem pomiędzy sektorem nauki i badań a praktyką gospodarczą w zakresie transferu i komercjalizacji rozwiązań innowacyjnych.

Istotną rolę w aktywizacji rozwoju i podnoszeniu atrakcyjności inwestycyjnej spełniają w województwie: Pomorska (PSSE) i Słupska Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSSE).

- PSSE obejmuje siedemnaście¹⁰ terenów inwestycyjnych, z czego 12 o powierzchni 448,03 ha w pomorskich gminach: Krokowa, Gniewino, Człuchów, Chojnice, Tczew oraz miastach: Gdańsk, Tczew, Kwidzyn, Starogard Gdański, Malbork i Sztum. PSSE należy do najbardziej zapełnionych stref w kraju – stopień jej zagospodarowania wynosi ponad 70%.

- SSSE obejmuje łącznie osiem terenów inwestycyjnych o całkowitej powierzchni 401,09 ha, z czego 4 położone są w województwie w gminach Debrno, Słupsk i Żukowo oraz w mieście Słupsk¹¹. Stopień zagospodarowania SSSE wynosi ponad 25%.

W ostatnim okresie poprawia się aktywność województwa wobec inwestorów (przede wszystkim działalność informacyjna prowadzona przez Centrum Obsługi Informacyjnej

Inwestora – w ramach Agencji Rozwoju Pomorza). Jednak pod względem liczby ofert terenów atrakcyjnych inwestycyjnie (lokalizacje gotowe do przyjęcia inwestycji) województwo pomorskie zajmuje dopiero 9. pozycję w kraju. Istotnymi barierami na drodze dalszego zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej województwa pomorskiego jest słaba dostępność transportowa.

4.6.6. Inne funkcje gospodarcze

1) Obiekty handlu wielkopowierzchniowego

Charakterystyczną cechą struktury przestrzennej handlu w województwie pomorskim jest duże rozproszenie obiektów. Dominują w strukturze obiekty małe, często o jednoosobowej obsłudze i niewielkiej powierzchni. W ciągu ostatnich 10 lat nastąpił rozwój licznych dużych sieci handlowych o kapitale zagranicznym. W 2007 r. w województwie pomorskim ogólna liczba sklepów wyniosła 20.863, z czego 19 to domy towarowe i handlowe (sklepy wielodziałowe, o powierzchni sprzedaży od 600 m²), 200 supermarkety (sklepy samoobsługowe o powierzchni sprzedażowej od 400–2500 m²), zaś 31 – hipermarkety (o powierzchni sprzedażowej powyżej 2500 m² zwykle z dużym parkingiem na kilkaset aut).

Początkowo ekspansja handlu wielkopowierzchniowego związana była z lokalizacją na obrzeżach miast, w województwie pomorskim dotyczyła głównie Trójmiasta. Jej efektem były realizacje inwestycji handlowych wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta: Centrum Handlowe Osowa, Centrum Handlowe Matarnia, Auchan, Outlet Fashion House, Centrum Handlowe Tesco w Gdyni Chyloni. Rozwój tych centrów handlowych przyczynił się do ukształtowania tzw. Zachodniego Pasma Handlowo-Usługowego (ZPH-U), skupiającego ponad 130 tys. m² powierzchni sprzedażowej, konkurencyjnej względem Centralnego Pasma Usługowego (CPU) w zakresie handlu. Obudowanie dróg wzdłuż obwodnicy kolejnymi obiektami usługowo-handlowymi, a także produkcyjnymi i składowymi, zamienia strukturę węzłową ZPH-U na pasmowo-węzłową. W przypadku Słupska pierwszy hipermarket powstał także na obrzeżach miasta, na terenie gminy Kobylnica, ale kolejne inwestycje handlowe w postaci hipermarketów i galerii handlowych z centrami rozrywkowymi rozpoczynają działalność także w centrum miasta.

W kolejnych latach duże inwestycje handlowe stopniowo zaczęły pojawiać się w innych miastach województwa, m.in. w: Słupsku, Tczewie, Starogardzie Gdańskim, Lęborku, Malborku i Chojnicach. W Trójmieście dalszy rozwój ilościowy handlu wielkopowierzchniowego związany jest z lokalizacjami w Centralnym Paśmie Usługowym, głównie w oparciu o dzierżawy nieruchomości położonych w głównym ciągu komunikacyjnym Gdańska. Towarzyszy temu także rozwój jakościowy, przejawiający się wzbogacaniem oferty usługowej śródmieście o obiekty handlowo-usługowe w formie wielokondygnacyjnych galerii handlowo-usługowych, a także obiekty typu multikina, dzięki czemu tereny śródmiejskie zaczęły zachowywać i ponownie rozwijać cechy „żyjącego miasta”. Do obiektów tych należą galerie handlowe w Gdańsku i Gdyni.

Poza tradycyjnymi wielkopowierzchniowymi obiektami handlowymi typu dom towarowy, hipermarket, na terenie województwa pomorskiego działają duże obiekty handlowe – supermarkety. Należą one do sieci handlowych budujących mniejsze obiekty (400 do 2000 m² powierzchni sprzedażowej). Są one ulokowane zarówno w Trójmieście, jak i w każdym mieście powiatowym województwa.

W zakresie handlu hurtowego w województwie największe znaczenie mają: Makro Cash & Carry w Gdyni i w Przejazdowie k. Gdańska, Pomorskie Hurtowe Centrum Rolno-Spożywcze S.A. Rėnk w Gdańsku (dominuje handel kwiatami, artykułami dekoracyjnymi, ogrodnictwami – produkcji krajowej i z importu, owocami i warzywami, artykułami spożywczymi, a powierzchnia handlowa wynosi ok. 28 tys. m²), Aukcja Rybna w Ustce oraz powstały w 2004 r. Selgros Cash & Carry zlokalizowany

w Gdańsku.

Powstają także liczne obiekty magazynowe przedsiębiorstw handlowych, zlokalizowane również w Słupsku i innych miastach województwa.

Należy stwierdzić, że lokalizacja obiektów handlu wielkopowierzchniowego oddziałuje niekorzystnie także na stan środowiska przyrodniczego. Skutki to koncentracja komunikacyjnych zanieczyszczeń powietrza, zmiany w obiegu wody i niekorzystne warunki topoklimatyczne, wynikające z uszczelniania ogromnych powierzchni handlowych i parkingowych, pozbawionych terenów zielonych.

2) Biurowce

Centrum Obsługi Inwestora (COI) szacuje całkowite zasoby nowoczesnej powierzchni biurowej w Trójmieście (obiekty o powierzchni powyżej 500 m²) na około 195.000 m². Tym samym, Trójmiasto jest czwartym po Warszawie, Krakowie oraz Wrocławiu rynkiem biurowym w Polsce. Najwięcej nowoczesnej powierzchni biurowej w Trójmieście przypada na Gdańsk (60%), nieco mniej zasobów posiada Gdynia (36%), a najmniej Sopot (4%). Trójmiasto, będące bardzo młodym rynkiem nieruchomości biurowych, prawdziwy rozwój przeżywa dopiero od kilku lat. Rozwój ten napędzany jest przede wszystkim przez lokalnych deweloperów, co odróżnia Trójmiasto od innych rynków.

Należy sądzić, że w najbliższej perspektywie na trójmiejskim rynku pojawi się co najmniej kilku nowych inwestorów, którzy już teraz (II kwartał 2009) posiadają atrakcyjne grunty inwestycyjne. Wspomnieć warto chociażby o Echo Investment (projekt Tryton) czy konsorcjum Baltic Property Trust oraz TK Development (projekt Młodego Miasta). Obecnie w Trójmieście powstaje ponad 57.000 m² nowoczesnych powierzchni biurowych. Budowane obiekty mają szansę zwiększyć współczynnik pustostanów, który obecnie wynosi około 3%. Tak niski współczynnik pustostanów jest korzystny dla deweloperów, ale z drugiej strony stwarza pewne ograniczenia dla firm poszukujących większej powierzchni biurowej. Firmy te, z braku wolnej powierzchni dostępnej od zaraz, zmuszone są podpisywać umowy najmu przed bądź w trakcie realizacji obiektu. Z drugiej strony, od podpisania takich umów uzależnione jest często rozpoczęcie projektów przez inwestorów.

1 Ochrona środowiska 2007. Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2007, Tabl. 11.

2 Raport o stanie środowiska województwa pomorskiego, WIOŚ, Gdańsk 2005.

3 Wg prof. Haliny Lorenc, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

4 Ocena zasobów i potencjalnych możliwości pozyskania surowców..., Biuro Planowania Przestrzennego w Słupsku, Słupsk 2004.

5 Dane dot. rolnictwa bazują na Powszechnym Spisie Rolnym 2002, gdyż są to pełne i najświeższe dane odnośnie tej tematyki.

6 Quasi – gospodarstwa rolne, których właściciele budowali domy mieszkalne lub letniskowe pod hasłem zabudowy siedliskowej albo utrzymując się ze źródeł pozarolniczych, ograniczali koszty opodatkowania i ubezpieczeń.

7 Studium ekofizjograficzne województwa pomorskiego, J. T. Czochoński (red.), Gdańsk 2006.

8 Według danych szacunkowych Pomorskiego Ośrodka Doradztwa Rolniczego w Gdańsku.

9 Do największych (najbardziej znaczących) należą: Pomorska Izba Przemysłowo-Handlową z jej oddziałami w

Gdańsku i Pruszczu Gdańskim, Pomorska Izba Rzemieślnicza Małych i Średnich Przedsiębiorstw w Gdańsku (zrzeszającą kilkanaście cechów i spółdzielni rzemieślniczych z Pomorza Gdańskiego) oraz Izba Rzemiosła i Przedsiębiorczości Pomorza Środkowego w Słupsku (zrzeszającą cechy i spółdzielnie rzemieślnicze z obszaru dawnego województwa słupskiego).

10 563,57 ha PSSE położonych jest w województwie kujawsko-pomorskim w gminach Barcin, Kowalewo Pomorskie, Łysomice oraz w miastach Świecie i Grudziądz, zaś 150 ha w województwie zachodniopomorskim w mieście Stargard Szczeciński.

11 Ok. 212 ha SSSE położonych jest w województwie zachodniopomorskim, w miastach Koszalin, Szczecinek i Wałcz, zaś 9,8 ha w gminie Rogoźno w województwie wielkopolskim.

4.7. Infrastruktura transportowa

Zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową¹ państwa oznacza potrzebę:

- koncentracji środków i działań na budowie infrastruktury transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T i jej połączeń z siecią wojewódzką;
- ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa w transporcie drogowym², kolejowym³, morskim, lotniczym⁴;
- zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego;
- poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu (lokalne linie kolejowe, żegluga śródlądowa i przybrzeżna, drogi rowerowe);
- wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

4.7.1. Stan istniejący infrastruktury transportowej [Rys.21]

1) Struktura systemu infrastruktury transportowej

Położenie województwa pomorskiego, rozwinięta gospodarka (w tym morska) oraz zróżnicowana sieć osadnicza sprawiają, że na system transportowy województwa składają się wszystkie występujące w Polsce rodzaje transportu lądowego, wodnego i powietrznego. Sieć transportową województwa tworzą:

- 19,5 tys. km dróg samochodowych, w tym 777 km krajowych (bez dróg krajowych⁵ w powiatach grodzkich);
 - 1,6 tys. km linii kolejowych, w tym 684 km znaczenia państwowego;
 - 207,6 km dróg wodnych żeglownych;
 - 12 portów morskich, w tym 2 znaczenia państwowego;
 - 10 lotnisk, w tym 1 port lotniczy w Gdańsku, 5 nieczynnych lub zamkniętych, oraz dwa lądowiska. Podział długości dróg samochodowych na poszczególne administracje nimi zarządzające jest następujący:
 - 3,9% – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział Północny w Gdańsku;
 - 9,0% – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku;
 - 31,0% – 16 zarządów dróg powiatowych;
 - 49,3% – jednostki samorządów gminnych;
 - 6,9% – 4 samorządy miast na prawach powiatów.
- Pomimo zaledwie 4-procentowego udziału dróg krajowych w łącznej długości dróg, na nich odbywa się ponad 30% pracy przewozowej województwa pomorskiego.

Tablica 4. Roczna praca przewozowa dla poszczególnych rodzajów dróg w województwie pomorskim

kategorie dróg	praca przewozowa (PP)	
	mln pojazdokilometrów / rok	[%]
krajowe	2.132	30,5
wojewódzkie	1.650	23,7
powiatowe	959	13,8
gminne i lokalne	1.043	14,9
w powiatach grodzkich	1.195	17,1
Razem	6.979	100,0

Źródło: Raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie pomorskim, Politechnika Gdańska, 2004

Przestrzenne rozmieszczenie infrastruktury transportowej jest silnie uwarunkowane strukturą osadniczą województwa. Obszar aglomeracji Trójmiasta od pozostałej części województwa różni się znacznie zarówno rodzajami, jak i gęstością sieci transportowych. Widoczna jest także mała spójność transportowa pomiędzy obszarami poszczególnych byłych województw, które weszły w skład województwa pomorskiego w 1999 r.

W lądowych przewozach pasażerskich i towarowych zaznacza się dominacja transportu drogowego, pomimo stosunkowo powolnego rozwoju sieci drogowej. Wzrost poziomu motoryzacji w kraju i regionie spowodował i powoduje nadal zmniejszanie się udziału kolei, a w dużych miastach udziału transportu miejskiego (autobus, trolejbus, tramwaj, kolej miejska) w przewozach. Jedynie pasażerskie przewozy lotnicze charakteryzują się dynamicznym wzrostem, co ma wpływ na rozwój nowoczesnej infrastruktury lotniczej. Poprawia się jakość miejskiego transportu publicznego, w szczególności zdolność przewozowa, zróżnicowanie usług przewozowych, udział proekologicznych środków transportu w przewozach.

2) Stan funkcjonalno-techniczny infrastruktury transportowej

Pod względem technicznym struktura sieci drogowej jest mało zróżnicowana i niedostosowana do potrzeb transportowych (il. 7 i 8), przede wszystkim do wielkości ruchu, pożądanego czasu dostępności (prędkości eksploatacyjnej) i bezpieczeństwa ruchu. Wiele odcinków dróg krajowych i wojewódzkich nie odpowiada standardom wynikającym z nadanej im klasy technicznej, pełnią rolę dróg wielofunkcyjnych (tzn. te same drogi użytkowane są dla podróży tranzytowych i lokalnych). Około 43% dróg krajowych i 80% dróg wojewódzkich kwalifikuje się do pilnego remontu, względnie poprawy stanu technicznego.

W latach 2002–2006 przeprowadzono roboty modernizacyjne na wielu odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich. W październiku 2008 r. oddano do użytkowania cały pomorski odcinek autostrady A1 Rusocin – Nowe Marzy (kujawsko-pomorskie). Jednakże znaczna degradacja pozostałych dróg sprawia, że dotychczas wykonane prace nie przyczyniły się do istotnej poprawy ogólnego stanu systemu transportowego województwa.

Tablica 5. Stan techniczny dróg w województwie pomorskim

Ocena	drogi krajowe		drogi wojewódzkie	
	km	%	km	%
Kwalifikuje się do pilnego remontu z uwagi na zły stan techniczny (wymaga modernizacji lub wzmocnienia nawierzchni)	117	12	863	49,0
Kwalifikuje się do wykonania zabiegów poprawiających stan techniczny (wymaga odnowy nawierzchni)	210	31	532	30,5
Stan zadowalający, wymagający bieżącego utrzymania	450	57	355	20,5

Źródło: Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego w 2006 r. Materiały informacyjne GDDKiA z dnia 31.08.2007

Poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie pomorskim jest średni w odniesieniu do całego kraju. Corocznie na drogach województwa ginie około 300 osób a ponad 4 tys. jest rannych. Najwięcej ofiar wypadków drogowych jest w powiecie grodzkim Gdańsk oraz powiatach słupskim i kartuskim. [Rys.22]

Infrastruktura kolejowa (il. 9), zarówno linie kolejowe, dworce i przystanki jak i tabor, wymaga intensyw-

nej modernizacji. Obecny stan powoduje zmniejszanie się prędkości rozkładowej pociągów. Prędkość 40 km/h i mniejsza obowiązuje na ponad 25% długości sieci. Pogorszeniu ulega również stan torów na liniach magistralnych. W województwie pomorskim 414 km linii kolejowych jest zelektryfikowanych, jednak z uwagi na koszty, trakcyjne znaczenie elektryfikacji nie jest obecnie takie, jak w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych.

Tablica 6. Częstotliwość kursowania pociągów na wybranych liniach regionalnych województwa pomorskiego 1990–2006

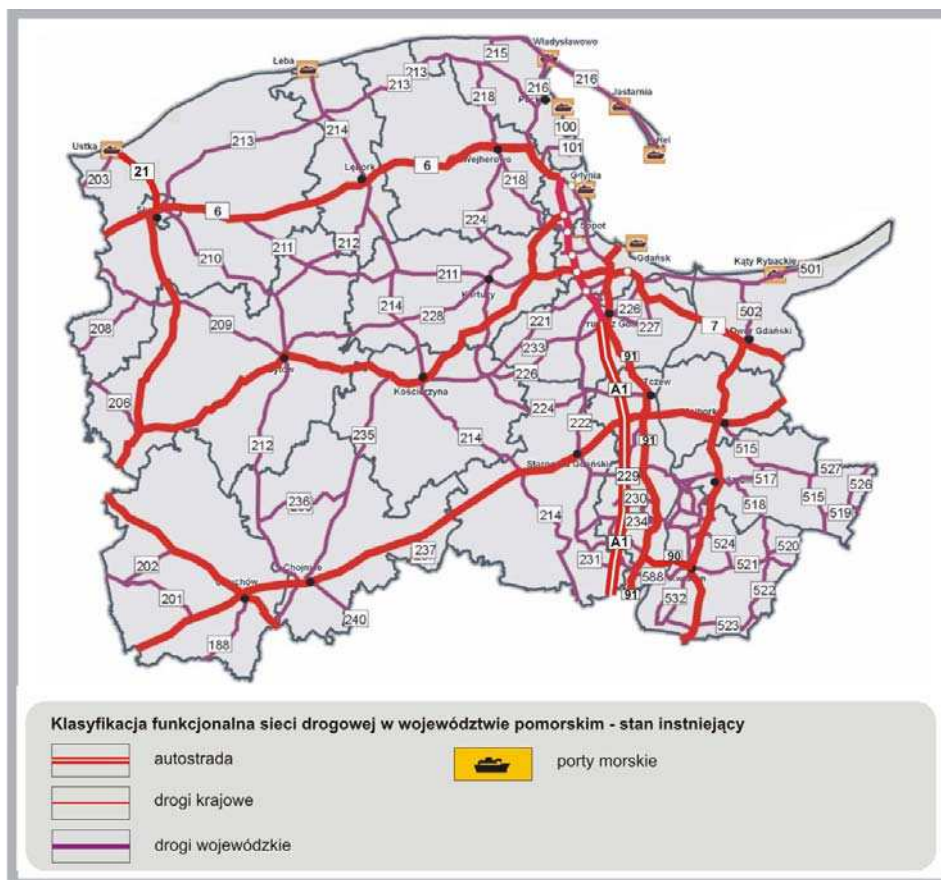
* Połączenie w granicach administracyjnych dwóch województw, poza sezonem wakacyjnym

Lp.	linia	długość [km]	liczba par pociągów		praca eksploatacyjna [pocmk] 2006/1990
			1990	2006	
1	Tczew – Chojnice	97	9	9	100%
2	Gdynia – (Reda) – Hel	70	12	8	67%
3	Gdynia – Kościerzyna	67	11	7	64%
4	Słupsk – Szczecinek*	105	6	4	67%
5	Malbork – Grudziądz*	76	8	4	50%
6	Kościerzyna – Chojnice	70	7	3	43%
7	Chojnice – Szczecinek*	62	9	3	33%
8	Kościerzyna – Wierzychucin (Bydgoszcz)*	66	6	2	33%
9	Słupsk – Ustka	17	13	4	31%

Źródło: *Gospodarowanie w transporcie kolejowym na rynku europejskim*, red. S. Miecznikowski,
Wyd. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007

Nadal zmniejsza się długość linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pasażerski. W latach 1990–1995 wstrzymano obsługę linii Wejherowo – Choczewo – Garczegorze, Lipusz – Bytów – Korzybie, Pruszcz Gdański – Kartuzy, Smętowo – Skórcz – Szlachta, zaś w roku 1997 – linii Starogard Gdański – Skórcz. W 1999 r. zawieszono przewozy pasażerskie na odcinku Malbork – Małdyty, Prabuty – Kwidzyn, a w 2000 r. na odcinkach Pszczółki – Skarszewy, Kartuzy – Lębork, Chojni-

ce – Nakło nad Notecią. Od 2003 r. nie kursują pociągi na linii Kartuzy – Somonino. Obecnie ruch pasażerski prowadzony jest na liniach o łącznej długości około jednego tysiąca kilometrów, a środkowo-zachodnia część województwa pozbawiona jest dostępności do transportu kolejowego (il. 10). W tej sytuacji znaczącą rolę odgrywa zamiejski transport autobusowy, szczególnie w powiązaniach Trójmiasta, Słupska i Chojnic z przyległymi powiatami (il. 11).



7. Klasyfikacja funkcjonalna sieci drogowej w województwie pomorskim – stan 31.07.2009

Ze względu na dostępność do infrastruktury lotniczej⁶ najlepiej, podobnie jak w kraju, wyposażona jest aglomeracja trójmiejska posiadająca trzy duże lotniska – Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy oraz dwa nie obsługujące do tej pory ruchu pasażerskiego wojskowe obiekty lotniskowe Gdynia Oksywie oraz Pruszcz Gdański.

Pozostałe wojskowe obiekty lotniskowe znajdują się w: Malborku, Cewicach i Słupsku Redzikowie. W rejestrze lotnisk cywilnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego oprócz lotniska Gdańsk im. L. Wałęsy znajduje się lotnisko Aeroklubu Polskiego Krępa koło Słupska. Obecnie całość komercyjnego ruchu lotniczego oraz przewozów pasażerów i cargo odbywa się w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Tempo wzrostu ruchu lotniczego i liczby obsługiwanych pasażerów i ładunków uległo zdynamizowaniu po raz pierwszy w roku 2000/2001, a następnie w 2004 r. po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. W 2008 r. Port Lotniczy obsłużył ponad 1,95 mln pasażerów, co lokuje je na 4. miejscu po Warszawie, Krakowie i Katowicach. Obecna przepustowość terminalu nr 1 jest szacowana na 3 mln osób rocznie, stąd podjęto prace inwestycyjne związane z rozbudową portu lotniczego, w tym z budową terminalu nr 2. Obserwowany co roku średni 10% wzrost liczby operacji lotniczych jest następstwem rosnącej ilości połączeń regularnych, zarówno pasażerskich, jak i cargo, rejsów czarterowych oraz coraz większego ruchu samolotów nieregularnych (General Aviation). Powoduje to ciągle rozwój siatki połączeń realizowanych z Gdańska oraz coraz większą liczbę przewoźników operujących na gdańskim lotnisku. Generuje to także potrzebę rozbudowy pozostałej infrastruktury lotniska, w tym nowych stanowisk postojowych. Zjawiskiem niekorzystnym jest sprzedaż lotnisk powojennych bez utrzymania funkcji lotniczej, co w kontekście wzrostu zapotrzebowania na usługi lotnicze oznacza utratę możliwości rozwoju lokalnej infrastruktury lotniczej w przyszłości. Dotyczy to w szczególności Łędziechowa, Pieniżnicy i Konarzyn.

Lotnicze zespoły ratownictwa medycznego użytkują na terenie województwa pomorskiego 6 lądowisk przy szpitalnych, spełniających wymogi ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. 2006, nr 100, poz. 696 z późn. zm.): Szpital Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku, Gdańsk Zaspą, Wejherowo, Kartuzy, Człuchów, Kościerzyna. Pozostałe szpitale, posiadające szpitalne oddziały ratunkowe, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie SOR (Dz. U. 2007, nr 55, poz. 365) dysponują innymi miejscami przystosowanymi do lądowania w dopuszczalnej tym rozporządzeniem odległości od danego szpitala (Gdańsk, Gdynia, Malbork, Kwidzyn, Pelplin, Starogard Gdański, Tczew, Hel, Lębork, Prabuty, Kwidzyn, Chojnice, Bytów). Ponadto na obszarze województwa znajdują się 3 lądowiska wpisane do ewidencji lądowisk Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Wejherowo (sanitarne) oraz Kościeleczki i Korne (wielofunkcyjne).

W województwie pomorskim zlokalizowane są dwa duże morskie porty handlowe w Gdańsku i Gdyni o znaczeniu podstawowym dla gospodarki, przeładowujące rocznie ok. 36 mln ton towarów, w tym 9,5 drobnicowych

– ok. 300 tys. kontenerów oraz obsługujące ok. 600 tys. pasażerów. Port Gdańsk zlokalizowany jest na przecięciu głównych europejskich szlaków transportowych, stanowiących najdogodniejsze połączenie zarówno między Europą Środkowowschodnią a Skandynawią, jak również pomiędzy Europą Zachodnią i Wschodnią.

W Porcie Gdańsk działają specjalistyczne bazy przeładunkowe wyposażone w wydajne i nowoczesne urządzenia. W Porcie Wewnętrznym zaliczyć do nich można bazy:

kontenerową przeznaczoną do obsługi linii feederych (Gdański Terminal Kontenerowy), przeładunku siarki płynnej i granulowanej, przeładunku fosforytów, przeładunku owoców cytrusowych zlokalizowaną w Wolnym Obszarze Celnym (założonym w 1995 r.). Pozostałe nabrzeża mają charakter uniwersalny. Możliwy jest przeładunek większości drobnicy konwencjonalnej i towarów masowych. Są tu urządzenia i infrastruktura umożliwiające między innymi przeładunek zboża, nawozów sztucznych, tarcicy, rudy, stali, kontenerów oraz obsługę statków ro-ro. Ważną funkcją Portu w Gdańsku jest funkcja przewozu pasażerów (Terminal Promowy Westerplatte). W porcie zewnętrznym, zwanym Portem Północnym, zlokalizowane są nowoczesne bazy ładunków masowych: baza przeładunku węgla, baza przeładunku surowców i paliw płynnych (ropa naftowa, oleje napędowe i opałowe), baza przeładunku gazu ciekłego (LPG). Port Północny posiada możliwość obsługi największych na Bałtyku statków masowych i zbiornikowców.

Port Gdynia charakteryzuje się bardzo korzystnymi warunkami nawigacyjnymi, które zapewnia: łatwa dostępność portu od strony morza – reda osłonięta przez Półwysep Helski, zewnętrzny falochron (2,5 km długości), wejście do portu o szerokości 150 m i głębokości 14,1 m. Dwa główne tory wodne umożliwiają wygodne i bezpieczne podejście do nabrzeży przeładunkowych statkom pełnomorskim. Port Gdynia jest portem niezamierzającym. W skład Portu Gdynia wchodzi: Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o., Bałtycki Terminal Kontenerowy Sp. z o.o., Gdynia Container Terminal S.A., Bałtycki Terminal Drobnicowy Gdynia Sp. z o.o., Morski Terminal Masowy Gdynia Sp. z o.o., Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o. W 2007 r. w Porcie Gdynia oddano do eksploatacji drugi terminal kontenerowy, przystosowany głównie do obsługi statków dowozowych. Podobnie jak Port w Gdańsku, Port Gdynia obsługuje ruch pasażerski.

Pozostałe porty i przystanie morskie w województwie pomorskim pełnią funkcje związane przede wszystkim z rybołówstwem oraz obsługą żeglugi przybrzeżnej o charakterze turystycznym.

Żegluga przybrzeża zajmuje ważne miejsce w obsłudze morskich przewozów turystycznych, przede wszystkim pomiędzy portami aglomeracji trójmiejskiej i Półwyspu Helskiego, jak i w komunikacji międzynarodowej z portami Obwodu Kaliningradzkiego. Uruchomienie z inicjatywą samorządów miast aglomeracji trójmiejskiej tanich tramwajów wodnych do portów Półwyspu Helskiego, w celu odciążenia dróg prowadzących na ten Półwysep, jest inicjatywą, która spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem turystów.

Tablica 7. Podział śródlądowych dróg wodnych w województwie pomorskim na klasy techniczne

L.p.	Nazwa śródlądowej drogi wodnej	długość	klasa
1	rzeka Nogat od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	62,0	II
2	rzeka Szarpawa od rzeki Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego	25,4	II
3	rzeka Wisła od ujścia rzeki Łążyny do miejscowości Tczew	190,5	II
4	rzeka Wisła od miejscowości Tczew do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	32,7	III
5	rzeka Martwa Wisła od rzeki Wisły w miejscowości Przegalina do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi	11,5	Vb

Źródło: oprac. na podstawie Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz.U. nr 77, poz. 695)

Transport wodny śródlądowy w województwie pomorskim nie ma znaczenia dla obsługi przewozów towarowych w regionie, pomimo istnienia żeglownych dróg wodnych prowadzących do Zalewu Wiślanego oraz dolnej Wisły i teoretycznej możliwości wykorzystania międzynarodowych dróg wodnych: E-70 (od Kłajpedy przez Zalew Wiślany – Nogat – Wisłę – Brdę – Kanał Bydgoski – Noteć – Wartę – Odrę – drogi wodne Niemiec i Holandii) oraz E-40 (od Gdańska przez Martwą Wisłę – Wisłę – Bug i dalej na Ukrainę). Przyczyny tego stanu rzeczy są złożone, jednakże do najważniejszych należy zły stan techniczny tych dróg wodnych i brak odpowiedniego taboru. W fazie ocen technicznych i środowiskowych znajduje się projekt budowy przekopu przez Mierzeję Wiślaną. Wynik tych ocen będzie przesądzał o realizacji tego projektu i poprawie warunków żeglugi pomiędzy Elblągiem i portami Zalewu Wiślanego, a wodami Zatoki Gdańskiej.

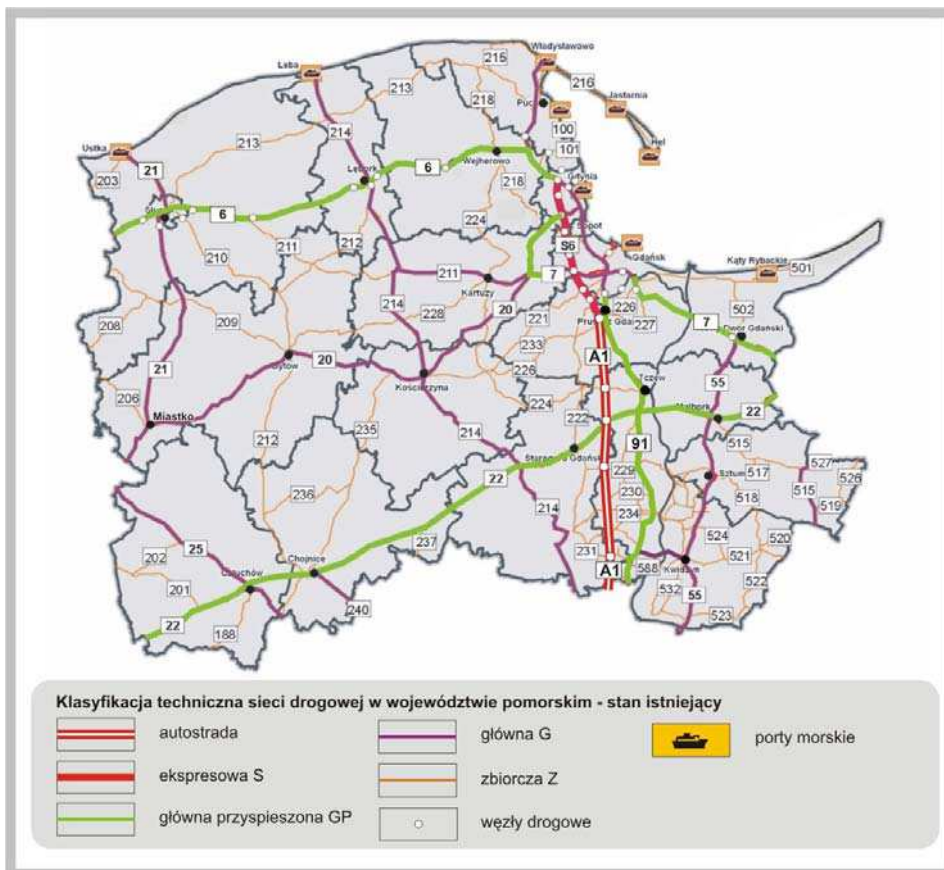
3) Dostępność transportowa

Na tle innych centralnych i południowych regionów Polski i UE dostępność transportowa województwa pomorskiego jest niska. Wynika ona z niskiej jakości techniczno-funkcjonalnej krajowej infrastruktury transportowej, a przede wszystkim – braku linii kolejowych wysokich prędkości i dróg szybkiego ruchu. Postępującą

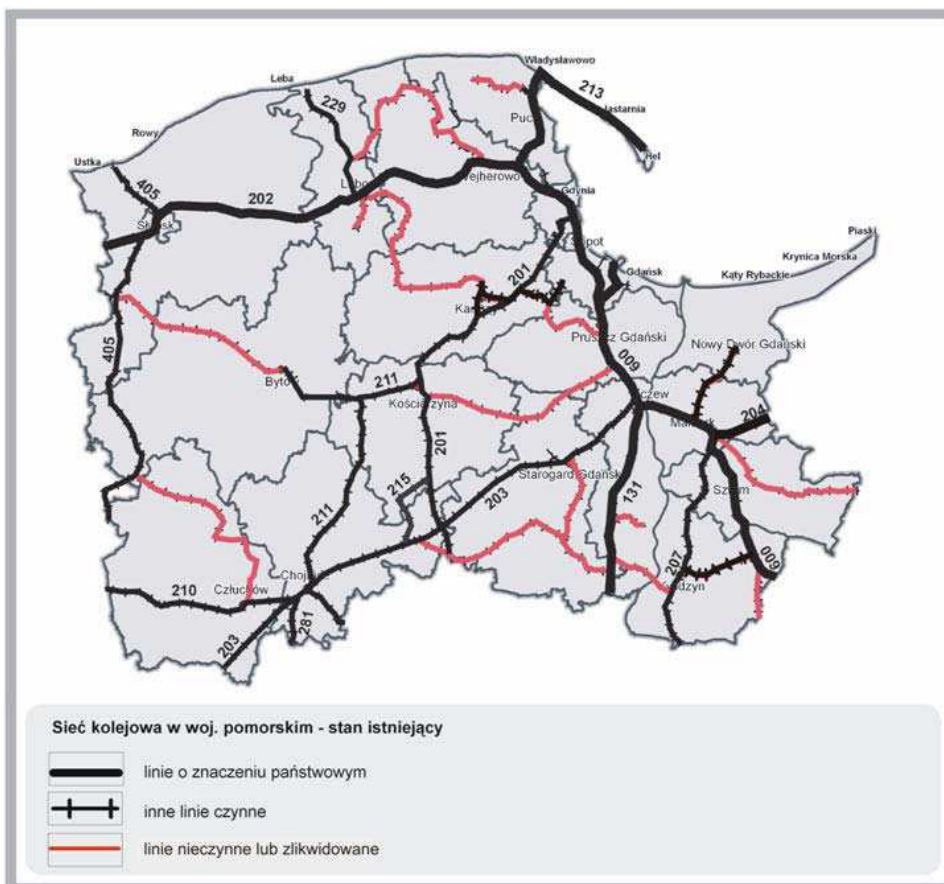
poprawę dostępności w powiązaniach międzynarodowych obserwuje się w wyniku systematycznego uruchamiania linii lotniczych z Gdańska do miast europejskich. Obecna poprawa dostępności jest wynikiem przede wszystkim dynamicznego rozwoju transportu powietrznego. Cechą wyróżniającą województwo pomorskie w skali kraju są przewozy morską żeglugą promową.

Zróźnicowanie dostępności transportowej wewnątrz województwa objawia się zbyt długim czasem podróżowania pomiędzy zachodnimi i południowo-wschodnimi rejonami a aglomeracją trójmiejską, także pomiędzy ośrodkami regionalnymi pierwszego rzędu a otaczającymi je powiatami. Prawie połowa powierzchni województwa charakteryzuje się średnim czasem dostępności do stolicy województwa wynoszącym ponad 90 minut.

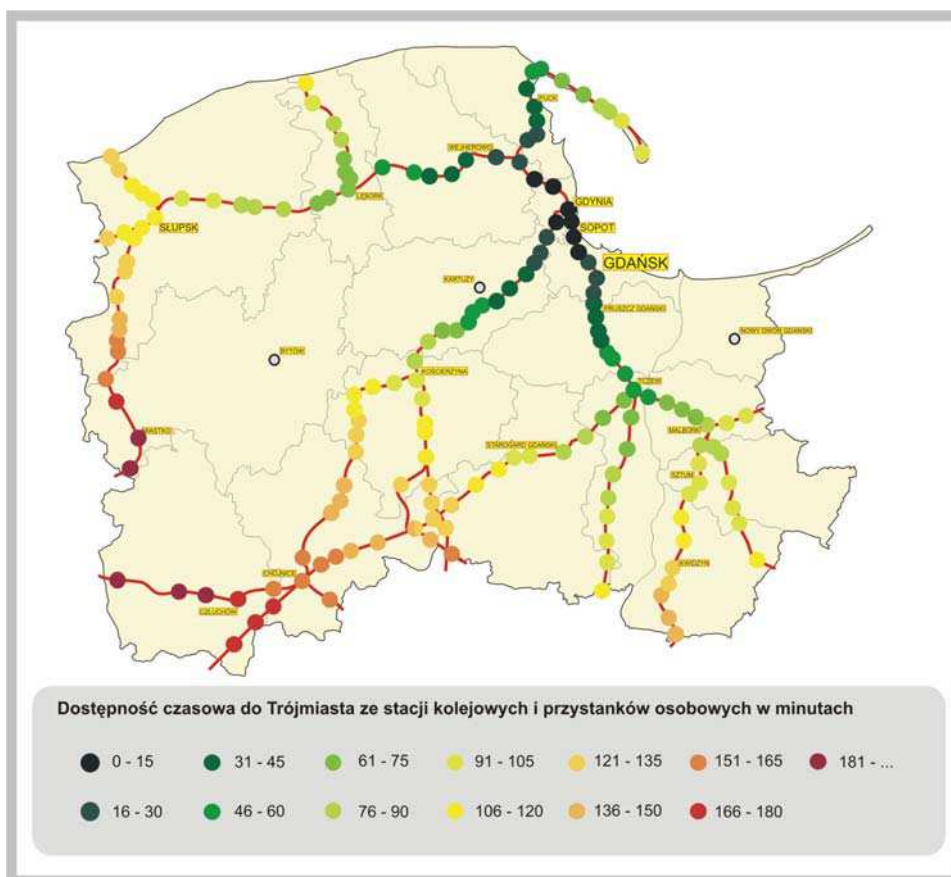
Czas dojazdu do Gdańska z ośrodków regionalnych Słupsk, Chojnice i Kwidzyn wynosi ponad dwie godziny zarówno samochodem, jak i koleją. Wynika to z niskiego standardu regionalnej infrastruktury transportowej oraz zatłoczenia w obszarze centralnym aglomeracji. W całym tym obszarze, stanowiącym główny węzeł transportowy regionu, następuje wydłużanie się czasu podróżowania pomiędzy jego rejonami (dzielnicami) i czasu dojazdu do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Dalszy wzrost natężeń ruchu będzie miał wpływ na wydłużanie się tego czasu w całym województwie.



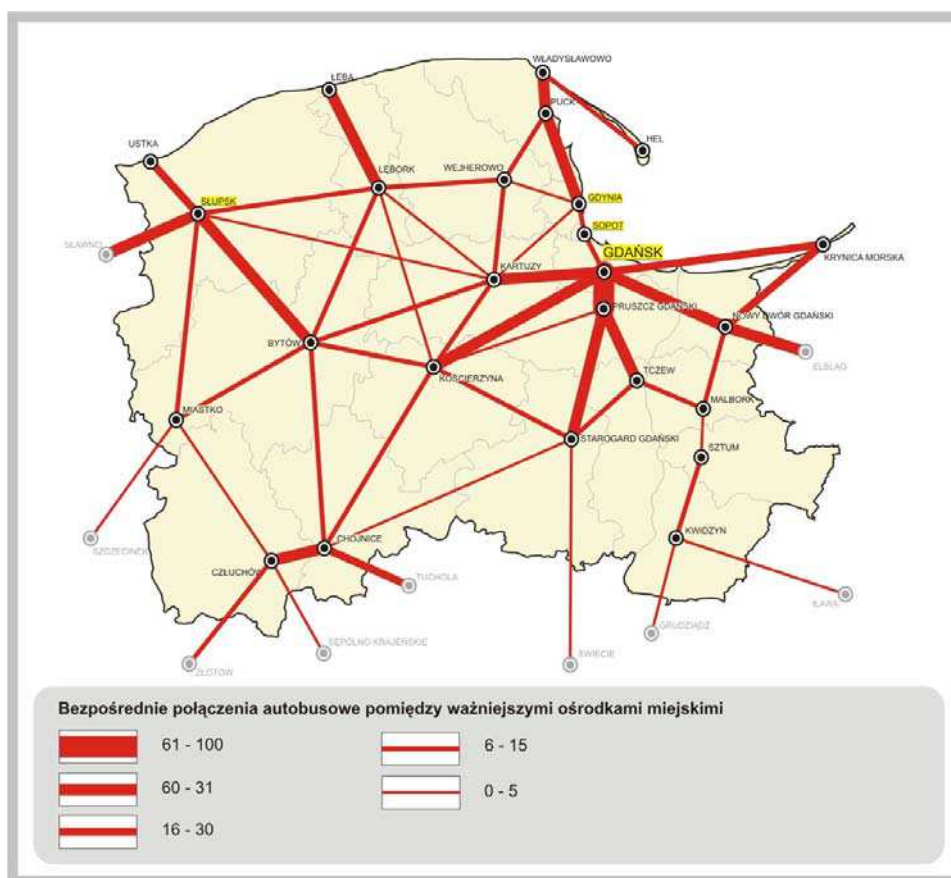
8. Klasyfikacja techniczna sieci drogowej w województwie pomorskim – stan 31.07.2009



9. Sieć kolejowa w województwie pomorskim – stan 31.07.2009



10. Czas dostępności transportem kolejowym do Gdańska i Gdyni w roku 2008



11. Intensywność połączeń autobusowych w województwie pomorskim (stan na lipiec 2009)

4) Integracja i intermodalność

Integracja wewnątrz gałęziowa systemu transportowego zarówno w skali całego województwa, jak i obszaru aglomeracji Trójmiasta, jest na bardzo niskim poziomie. W rezultacie brak jest:

- koordynacji miejskiego i regionalnego transportu autobusowego z transportem kolejowym;
- transportowych węzłów integracyjnych o znaczeniu metropolitalnym, regionalnym i lokalnym wraz z infrastrukturą techniczną (np. system parkingów P+R przy dworcach kolejowych).

Powoduje to, że użytkownicy transportu nie mają zapewnionej możliwości dokonania racjonalnego wyboru drogi i środka transportowego. Od wielu lat wskazywane były lokalizacje najważniejszych węzłów integracyjnych (przystanki SKM, dworce kolejowe), nadal jednak żadna z nich nie funkcjonuje w formule węzła przesiadkowego z systemem P+R. Należy jednak dodać, że poprzez powołanie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej podjęto pierwsze decyzje dające perspektywę szybkiej integracji i koordynacji usług transportowych na obszarze aglomeracji Trójmiasta.

W transporcie towarowym skala intermodalności przewozów jest bardzo niska i koncentruje się w portach morskich. Porty morskie i lotniska w województwie pomorskim to nadal potencjalne węzły transportu intermodalnego, a pełne rozwinięcie tych funkcji jest silnie uwarunkowane modernizacją infrastruktury wewnątrzportowej oraz jakością zewnętrznych połączeń drogowych i kolejowych z tymi węzłami.

5) Uciążliwość transportu dla środowiska

Hałas komunikacyjny (drogowy, kolejowy, lotniczy) jest głównym źródłem zanieczyszczenia klimatu akustycznego na terenie województwa pomorskiego. Hałas drogowy związany jest integralnie z natężeniem ruchu samochodowego, które w ostatnich latach znacznie wzrosło. Z generalnego pomiaru ruchu, przeprowadzonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w 2005 r. wynika, że na drogach międzynarodowych i pozostałych drogach krajowych województwa pomorskiego średni dobowy ruch wynosił 8.927 poj./dobę i wzrost o 20% w porównaniu z 2000 r.⁷

W 2005 r. najbardziej obciążona była droga międzynarodowa E-28 (DK nr 6) na odcinku Gdańsk Osowa – węzeł Matarnia, gdzie średniodobowy ruch wynosił 35.185 poj./dobę oraz na odcinku Reda – Rumia, gdzie ruch wynosił 26.653 poj./dobę i droga E-75 (DK nr 91) na odcinku Pruszcz Gdański – Tczew o średniodobowym ruchu 18.062 poj./dobę.

Natomiast średniodobowe obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w 2005 r. wynosiło 2.924 poj./dobę. W porównaniu z rokiem 2000, nastąpił wzrost natężenia ruchu o 19%. Największe obciążenie ruchem zarejestrowano na drogach:

- nr 216 na odcinku Reda – Puck (13.927 poj./dobę);
- nr 216 Puck – Władysławowo (10.457 poj./dobę);
- nr 232 na odcinku Maresa – Kwidzyn (12.325 poj./dobę);
- nr 210 na odcinku Ustka – Słupsk (9.241 poj./dobę);
- nr 214 na odcinku Osowo – Puzdrowo (9.137 poj./dobę);
- nr 218 na odcinku Gdańsk – Chwaszczyno (8.959 poj./dobę);
- nr 222 na odcinku Gdańsk – Godziszewo (8.425 poj./dobę);
- nr 221 na odcinku Gdańsk – Kolbudy (8.396 poj./dobę);
- nr 211 na odcinku Mięchucino – Kartuzy (8.183 poj./

dobę).

W poszczególnych aglomeracjach zanotowano znaczące różnice w obciążeniu sieci dróg wojewódzkich. Największe obciążenie ruchem zarejestrowano w aglomeracji trójmiejskiej. Poza tym w 2005 r. na sieci dróg krajowych i wojewódzkich ruch w miesiącach letnich był o około 14% większy, zaś w miesiącach zimowych – o około 15% mniejszy od średniego dobowego ruchu w ciągu całego roku.

Zagrożenie hałasem kolejowym jest znacznie mniejsze i występuje głównie na trasach Gdańsk – Warszawa i Gdańsk – Szczecin. Zmniejszenie presji hałasu kolejowego jest możliwe do osiągnięcia w trakcie realizacji programów modernizacji linii kolejowych, które powinny uwzględniać różnorodne środki ochrony akustycznej, np. ekrany akustyczne wzdłuż torowisk.

Źródłem hałasu jest również Port Lotniczy w Gdańsku im. Lecha Wałęsy, na którym w ostatnich 2 latach znacząco wzrosła liczba lotów i połączeń lotniczych, oraz lotniska wojskowe. Lotnisko w Gdańsku posiada ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania⁸, jego granicę stanowi obwiednia izofony 50dB dla pory nocnej i 60dB dla pory dziennej.

Poważnym zagrożeniem dla środowiska jest także emisja spalin do atmosfery. Dynamicznie rosnący ruch samochodowy przyczynia się do znacznego wzrostu zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu, węgla, a także wtórnym pyleniem z podłoża, związanym ze złym stanem technicznym i brakiem właściwego utrzymania dróg.

4.7.2. Uwarunkowania wynikające z potrzeb rozwoju

Potrzeby rozwoju systemu transportowego województwa do 2020 r. wynikają z wielu przesłanek, w tym z takich założeń, jak:

- wzrostu PKB wynoszącego przeciętnie 4–5% rocznie, co może zwiększyć przewozy ładunków w transporcie lądowym o 30–67%;
- dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej – wskaźnik motoryzacji wzrośnie o 32%, co spowoduje wzrost pracy przewozowej samochodami osobowymi o 80–110%;
- wzrost udziału transportu indywidualnego do 60–70%, co prowadzić będzie do znacznego spadku (o 20–25%) liczby pasażerów miejskiego transportu publicznego, a zwłaszcza autobusowego i tramwajowego w miastach i regionie;
- promowanie transportu morskiego (przede wszystkim bliskiego zasięgu i żeglugi promowej) powiązanego z innymi gałęziami transportu w intermodalne łańcuchy transportowe.

W najbliższym okresie zadania w zakresie rozwoju podstawowej sieci drogowej powinny koncentrować się na:

- budowie najbardziej istotnych dla systemu transportowego i najbardziej efektywnych ekonomicznie odcinków autostrad i dróg ekspresowych;
- wzmocnieniach konstrukcji nawierzchni dróg;
- programie budowy obojętnej miejscowości;
- modernizacji odcinków dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu, w tym uruchomienie programu uspokojenia ruchu na przejściach dróg przez małe miejscowości;
- poprawie warunków przejazdu dla ruchu tranzytowego i ruchu źródłowo-docelowego w aglomeracjach miejskich i dużych miastach.

Pomorskie wybrzeże staje się coraz bardziej atrakcyjne dla turystyki żeglarskiej, w tym zagranicznej. Dużymi ośrodkami żeglarsstwa są porty w Gdyni, Gdańsku z mari-

nami nad Martwą Wisłą i ujściem Wisły Śmiałej, Hel, Łeba, Jastarnia, Puck i Ustka. Wzrastający ruch żeglarski wymagać będzie dalszej modernizacji i rozbudowy

przystani jachtowych w portach województwa pomorskiego.

Prognozy ruchu drogowego przedstawiono na il.12 i Tablicy 8.

Tablica 8. Średniodobowe potoki podróżnych w przewozach kolejowych w województwie pomorskim na głównych kierunkach w latach 2004–2015

Rok	2004	2015	Wzrost %
Liczba podróżnych tys. osób	56,2	61,8	10,0%
Liczba pociągów	449	635	41,4%

Źródło: oprac. własne na podstawie: *Opracowanie strategii przewozowej w obszarze ciążącym do Metropolii Trójmiejskiej*, CNTK, Praca nr 4098111, Warszawa, listopad 2004

W Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy prognozuje się obsługę ok. 3,5 mln pasażerów w 2015 r. i ok. 5 mln w 2020 r. Należy przyjąć, że ta prognoza reprezentuje prognozę dla całego województwa pomorskiego. Dynamika wzrostu ruchu lotniczego w województwie może osiągnąć poziom 12–15% rocznie.

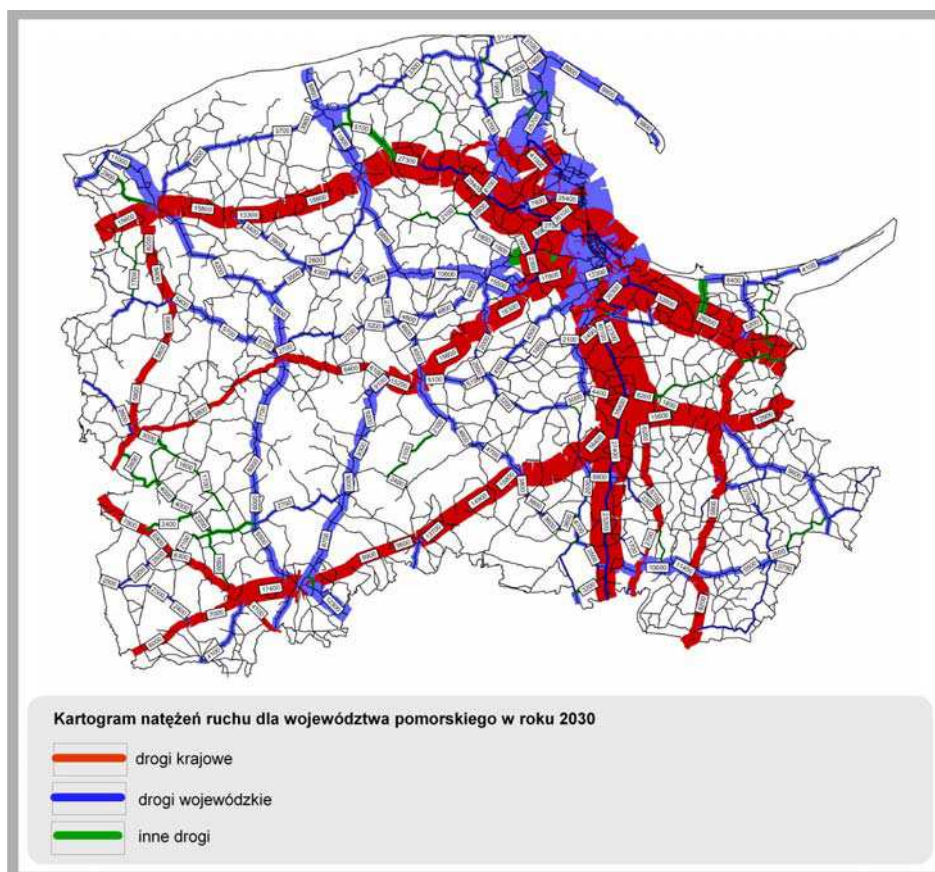
W portach morskich do 2020 r. należy się spodziewać:

- wzrostu przeładunków ropy naftowej i jej przetworów do ok. 20 mln ton;
- wzrostu przeładunku drobnicy w kontenerach

i jednostkach ładunkowych do ok. 15–18 mln ton;

- zmniejszania się przeładunków węgla;
- stabilizacji przeładunków zboża;
- stopniowego wzrostu przeładunku innych ładunków masowych, zwłaszcza chemicznych;
- wzrostu przeładunków rudy żelaza do poziomu 3–5 mln ton.

Jednocześnie należy przyjąć, że nastąpi zmiana struktury rodzajowej przeładunków na rzecz zwiększenia udziału w ogólnych obrotach drobnicy, rudy żelaza i paliw płynnych. Wysoką dynamikę wzrostu będą wykazywać przeładunki kontenerowe i ro-ro.



12. Kartogram natężeń ruchu drogowego dla województwa pomorskiego w roku 2030

Źródło: Katedra Inżynierii Drogowej Politechniki Gdańskiej

- 1 Polityka Transportowa Państwa na lata 2005–2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, styczeń 2005.
- 2 Program Budowy Dróg Krajowych, Ministerstwo Transportu, Warszawa, maj 2007.
- 3 Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urządzeń Naziemnych, Ministerstwo Transportu, Warszawa, maj 2007.

- 4 Strategia dla Transportu Kolejowego do roku 2009, Ministerstwo Transportu, Warszawa, sierpień 2006.
- 5 Wg materiałów informacyjnych GDDKiA z dnia 31.08.2007.
- 6 Studium strategicznego rozwoju sieci lotnisk na terenie województwa pomorskiego, Price Water House Coopers, Warszawa, maj 2008.
- 7 Generalny pomiar ruchu 2005. Synteza wyników. 2006a, Biuro

Projektowo - Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt
– Warszawa, Pracownia Ruchu i Studiów Drogowych.

8 Utworzony na mocy rozporządzenia Nr 8/2002 Wojewody Pomorskiego z dnia 26 lipca 2002 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. nr 49, poz. 1211).

4.8. Systemy infrastruktury technicznej

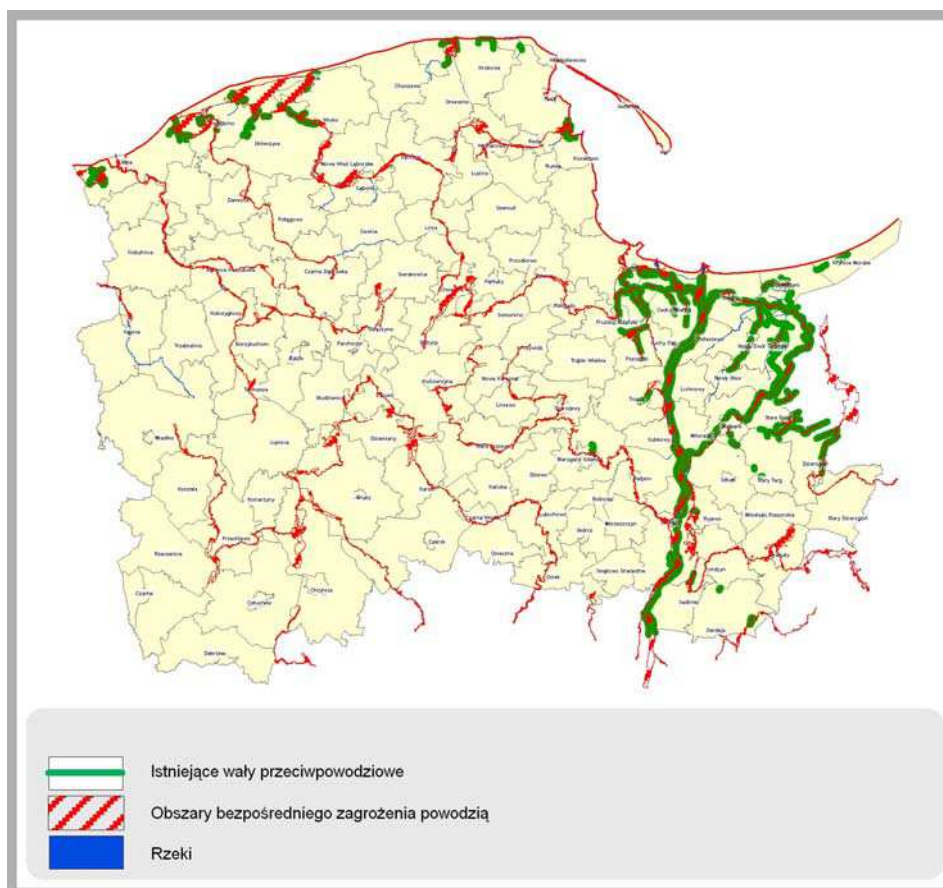
4.8.1. Gospodarka wodno-ściekowa [Rys.23]

1) Ochrona brzegów morskich

Województwo pomorskie cechują wyjątkowe walory przyrodniczo-krajobrazowe wynikające z kontaktu morza i lądu. Długość linii brzegowej Morza Bałtyckiego wynosi 316 km wraz z Półwyspem Helskim. Występują tu wszystkie typy brzegu morskiego: wydmore, klifowe, zalewowe i sztuczne umocnienia w celu ochrony przed rozmyciem. Nasila się erozja brzegów, związana z podnoszeniem się poziomu wód morskich i innymi naturalnymi zjawiskami fizycznymi (wiatr, falowanie, prądy morskie, ruch osadów czy zmiany dna morskiego), a także techniczną ingerencją człowieka (budowa i rozbudowa portów, przy-

stani, falochronów, umocnień brzegowych). Powoduje to degradację plaż, okresowo silnie rozmywanych oraz występowanie osuwisk na skarpach nadmorskich wydm i klifów. Szczególne zagrożenie dotyczy 27 odcinków brzegu o łącznej długości 160 km. Istniejące umocnienia nie zapewniają dostatecznej ochrony brzegu morskiego; ich stan wymaga przeprowadzenia prac modernizacyjnych. Zgodnie z Programem ochrony brzegów morskich¹ modernizacji wymagają umocnienia w rejonie: Zalewu Wiślanego u ujścia Wisły, Pucka – Gnieźdźewa, Jastarni, Władysławowa, Jastrzębiej Góry, Karwi, Łeby i Ustki. Postępujące procesy erozyjne zagrażają bezpieczeństwu budowli usytuowanych na bezpośrednim zapleczu brzegów. Przewiduje się dalsze wzmaganie procesów erozji wybrzeży południowego Bałtyku i wzrost zagrożeń powodzią sztormową niektórych nisko położonych części wybrzeży, z uwagi na prognozowany wzrost poziomu morza oraz wzrost częstotliwości występowania silnych sztormów.

2) Ochrona przed powodzią [Rys. 24]



13. Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią i istniejące wały przeciwpowodziowe

Z racji położenia i uwarunkowań fizjograficzno-hydrologicznych część terenów województwa, a szczególnie jego północno-wschodnia część, należy do obszarów o wysokim zagrożeniu powodziowym. Występują tu wszystkie możliwe rodzaje zagrożeń powodzią: opadową, roztopową, zatorową i sztormową. Obserwowane ocieplenie klimatu spowodowało nasilenie zagrożeń powodziowych oraz zauważalny trend wzrostu strat spowodowanych powodzią. Największe zagrożenie powodziowe dotyczy Żuław Wiślanych i położonych tam jednostek osadniczych, a także znacznych obszarów Gdańska.

Ze względu na specyficzne warunki przyrodnicze

i położenie w depresyjnej delcie Wisły, Żuławy funkcjonują gospodarczo dzięki osłonie przeciwpowodziowej. Powodzie występujące na tym obszarze spowodowane są przez różnorodne czynniki:

- sztormowe, powstałe w wyniku spiętrzeń wiatrowych na Zatoce Gdańskiej i Zalewie Wiślanym;
- opadowe, roztopowe lub zatorowe od głównego koryta Wisły – spowodowane przerwaniami wałów w przypadku wysokiego przepływu lub powstaniem zatorów lodowych w okresie pochodu lodów; szczególnym miejscem zatorogennym jest stożek napływowy, tworzący się u ujścia Wisły;
- sztormowo-roztopowe – spowodowane podniesie-

niem się poziomu wód w ciekach w wyniku topnienia śniegu, przy jednoczesnym podniesieniu się poziomu morza spowodowanym wiatrem;

- opadowe – związane z nagłym splotem wód deszczowych z wysoczyzny;
- wewnętrzpolderowe – spowodowane nawałnymi opadami na obszarach polderowych, przy jednoczesnym nie-dostatecznym odprowadzeniu wód do cieków.

Należy podkreślić, że w przypadku wystąpienia specyficznych warunków pogodowych, zagrożenia powodziowe mogą się kumulować. Wpływ spiętrzeń wiatrowych w Zatoce Gdańskiej powoduje powstanie cofki w głównym korycie Wisły, sięgającej nawet do Tczewa.

Największe zagrożenie powodziowe dla Delt Wisły występuje od strony Wisły. Głównym czynnikiem zabezpieczającym ten obszar przed wodami wiślanymi jest drożność głównego ujścia (Przekopu) rzeki Wisły do Zatoki Gdańskiej. Ujście Wisły wypłyca się w wyniku akumulacji osadów niesionych przez rzekę.

Podkreślenia wymagają problemy związane z głębokością ujściowego odcinka Wisły oraz przeprowadzaniem akcji lodolamania. Podczas pochodu lodów korytem Wisły kra lodowa osadza się na wypłyceńcach stożka akumulacyjnego. Jednocześnie dominujące w regionie wiatry zachodnie spychają krę z obszaru Zatoki Gdańskiej w rejon ujścia rzeki.

Główne węzły systemu ochrony przeciwpowodziowej na tym terenie powiązane są z następującymi elementami sieci hydrograficznej: Gdańskim Węzłem Wodnym, Wisłą, Zalewem Wiślanym, systemem polderów i głównych cieków odwadniających.

Zwiększone w stosunku do obecnego zagrożenie może wystąpić na obszarach przybrzeżnych w związku z prognozowanym podnoszeniem się poziomu morza oraz wzrostem ilości i skali ekstremalnych zjawisk będących efektem ogólnych zmian klimatycznych. Nasiliło się zagrożenie powodzią sztormową Półwyspu Helskiego i terenów leżących w dolinach rzek uchodzących do morza oraz w otoczeniu jezior przybrzeżnych. Skutki powodzi mogą wielokrotnie przewyższać nakłady na remonty i modernizacje urządzeń przeciwpowodziowych.

Na obszarze województwa 141,0 tys. ha chronionych jest wałami przeciwpowodziowymi (il. 14), a 111,7 tys. ha znajduje się w zasięgu oddziaływania stacji pomp. Pomimo inwestycji realizowanych po katastrofalnej powodzi 2001 r., stan techniczny wałów na niektórych odcinkach jest niezadowalający, a ilość i wydajność stacji pomp może nie zapewnić skutecznej ochrony przeciwpowodziowej. Na uwagę zasługuje również ograniczona retencja, będąca skutkiem intensywnego rozwoju zabudowy i uszczelniania powierzchni górnego tarasu Gdańska.

Odbudowy lub modernizacji wymagają:

- ok. 28% z blisko 660 km ogólnej długości wałów przeciwpowodziowych;

- ok. 25% z 95 stacji pomp odwadniających;
- ok. 30% z ponad 20 budowli hydrotechnicznych.

3) Regulacja stosunków wodnych

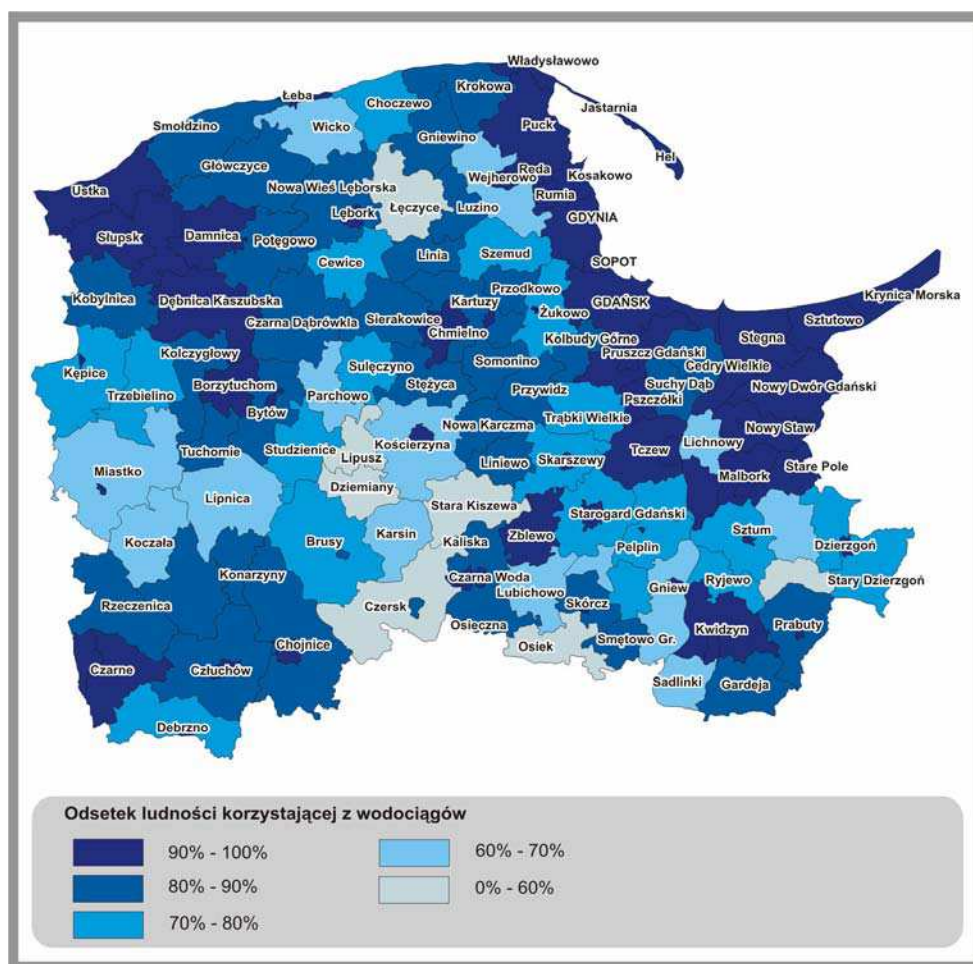
Niezadowalający jest stan techniczny urządzeń melioracyjnych, co wynika przede wszystkim z permanentnego braku środków finansowych na ich utrzymanie i modernizację. Szacuje się, że powierzchnia użytków rolnych, na której urządzenia wymagają pilnej odbudowy lub modernizacji stanowi ok. 30% ogółu obszarów zmeliorowanych.

W części województwa występuje proces obniżania się poziomu wód gruntowych – zjawisko suszy, co spowodowane jest przede wszystkim zmianami klimatycznymi. Na niżej położonych obszarach miasta Gdańska obserwuje się podnoszenie poziomu wód gruntowych spowodowane przede wszystkim zmniejszaniem ilości wydobywanych wód powierzchniowych.

4) Zaopatrzenie w wodę [Rys. 26]

Stan funkcjonowania systemu zaopatrzenia w wodę jest zróżnicowany, a jego główne cechy to:

- Spadek ogólnego zużycia wody w latach 2000–2007 wynikający głównie ze względów ekonomicznych (opomiarowanie zużycia wody i wzrost jej kosztów). Na koniec 2007 r.² ogólne zużycie wody do celów bytowych wyniosło ponad 223 tys. dam³, w tym: w gospodarstwach domowych ponad 74 tys. dam³, w przemyśle ok. 139 tys. dam³ (ok. 122 tys. dam³ wód powierzchniowych i ponad 17 tys. dam³ wód podziemnych) w rolnictwie ok. 10 tys. dam³ i w stosunku do 2006 r. wzrosło o ok. 5%.
- Ustalone zasoby wszystkich ujęć wód podziemnych wynoszą ok. 14.230 hm³ i są wielokrotnie wyższe od produkcji niezbędnej dla zaspokojenia zapotrzebowania. Na terenach wiejskich nadwyżki te są wysokie i w większości gmin przekraczają 100%.
- Wysoki odsetek mieszkańców województwa korzysta z wodociągów: średnio ok. 92% (w Polsce ok. 86%), z czego ok. 98% w miastach (w Polsce ok. 95%) i ok. 80% na obszarach wiejskich (średnia krajowa 73%). Najwyższy odsetek w miastach: Gdańsk, Gdynia Sopot, Prabuty i Kępice – powyżej 99,5%. Najbardziej ograniczony dostęp do wodociągów mają mieszkańcy gmin: Osiek (ok. 27%), Lipusz (ok. 34%) i Stara Kiszewa (ok. 46%) (il.14).
- Na cele komunalne używane są przede wszystkim wody podziemne. Wszystkie ujęcia tych wód są chronione poprzez ustanowienie strefy ochrony bezpośredniej oraz strefy ochrony pośredniej – tam, gdzie wynika to z uwarunkowań hydrogeologicznych. Zasady zagospodarowania stref ochronnych regulują przepisy prawa. Z wód powierzchniowych czerpanych na ujęciu Straszyn korzystają jedynie Gdańsk i Pruszcz Gdański. Zaniechanie eksploatacji tego ujęcia (rozważane przez władze Gdańska) pozwoli na realizację pełnego zapotrzebowania na wodę pitną z wód podziemnych;

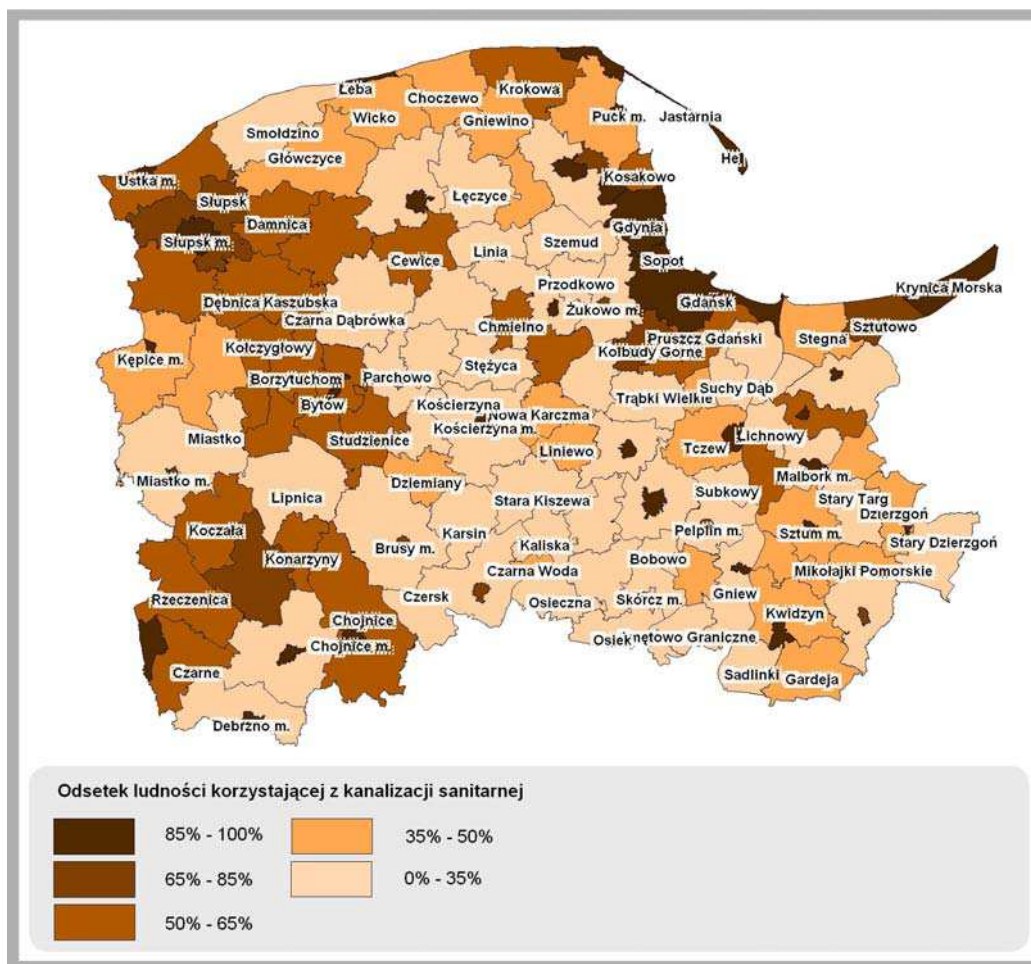


14. Dostęp do wodociągów w gminach województwa pomorskiego (stan na 2006 r.)

- Na obszarze województwa znajduje się siedem ponadlokalnych systemów zaopatrzenia w wodę:
- gdański – obsługujący Gdańsk, Pruszcz Gdański i część gminy Pruszcz Gdański;
- gdyński – obejmujący Gdynię, Rumie, Redę oraz część gmin: Wejherowo, Kosakowo i Puck;
- Centralny Wodociąg Żuławski – obejmujący gminy: Stegna, Ostaszewo, Lichnowy, Malbork i Stare Pole; miasta i gminy Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw oraz Elbląg;
- nadmorski – obejmujący rejon Władysławowa oraz gminę Jastarnia;
- słupski – obejmujący miasto Słupsk i gminę Słupsk;
- lęborski – obejmujący Lębork i gminę Nowa Wieś Lęborska;
- łebski – obejmujący Łebę i gminę Wicko.
- Jakość wody dostarczanej do spożycia w wielu miejscach jest niedostateczna. Dotyczy to szczególnie wodociągów lokalnych o małej wydajności (do 100 m³/d) w miastach oraz wodociągów średnich i dużych

wydajności (1.000–10.000 m³/d) na obszarach wiejskich. Jakość wody³ dostarczanej do spożycia nie spełniała wymagań sanitarnych w następujących wodociągach gminnych: Krynica Morska (Piaski), Gdańsk (Sobieszewo – Świbno, ujęcie Pleniewo, Osowa), Czernik, Kwidzyn (ujęcie Sportowa i Kamionka), Prabuty, Malbork, Sztum, Pelplin, Lipusz, Wicko (Białogarda, Skarszewo, Wojciechowo), Nowa Wieś Lęborska (Łędziechowo, Wilkowo), Wejherowo gm. (Łężyce, Sopieszyno, Gościcino), Morzeszczyn (Rzeżęcino), Karsin, Żukowo (Chwaszczyno), Sierakowice (Tuchlino), Zblewo, Smętowo Graniczne. Ponadto jakość wody nie spełnia wymagań sanitarnych w kilkudziesięciu wodociągach lokalnych i zakładowych. Ponadnormatywną zawartość związków fluorków stwierdzono w powiatach: gdańskim, kwidzyńskim, malborskim i tczewskim oraz w Gdańsku, natomiast ponadnormatywną zawartość azotanów wykryto w powiatach: bytowskim, człuchowskim, malborskim, słupskim i wejherowskim.

5) Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków



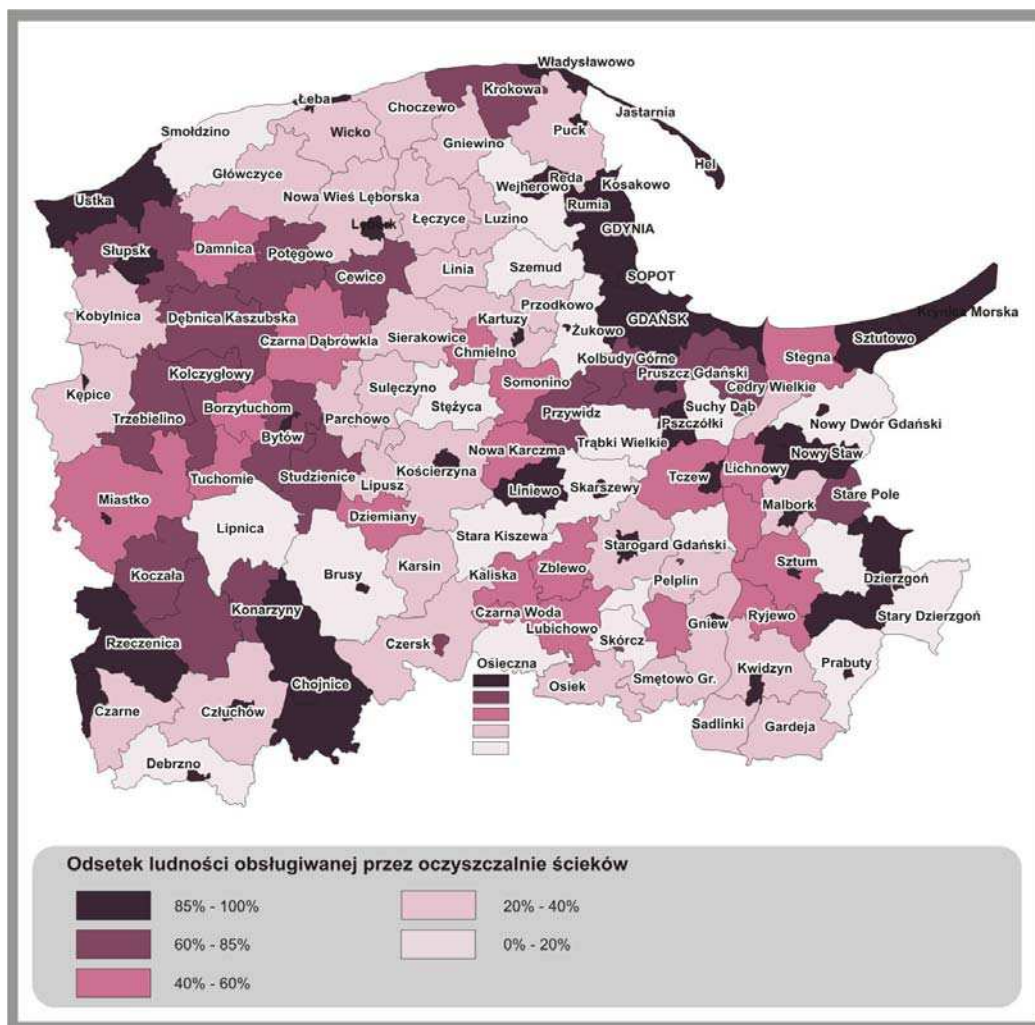
15. Ludność korzystająca z kanalizacji sanitarnej w gminach województwa pomorskiego (stan na 2006 r.)

Stan funkcjonowania systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków jest zróżnicowany, jego główne cechy to:

- bardzo duże zróżnicowanie stopnia wyposażenia w urządzenia do odprowadzania i oczyszczania ścieków pomiędzy miastami a obszarami wiejskimi;
 - na obszarach wiejskich wysoka dysproporcja pomiędzy stopniem wyposażenia w kanalizację i wodociągi, odsetki odpowiednio: 38–82%;
 - odsetek mieszkańców województwa korzystających z kanalizacji wynosi ok. 74% (w Polsce ok. 60%), w miastach wynosi ok. 93% (w Polsce ok. 64%).
- Najwyższa liczba korzystających występuje w Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Prabutach i Kępicach – powyżej 98%. W 25% miast odsetek ludności korzystającej z kanalizacji jest niższy od 80% (Brusy, Prabuty, Reda, Czersk, Żukowo, Pelplin, Czarne, najniższy w Skórczu) (il. 15). Stan systemu odprowadzania

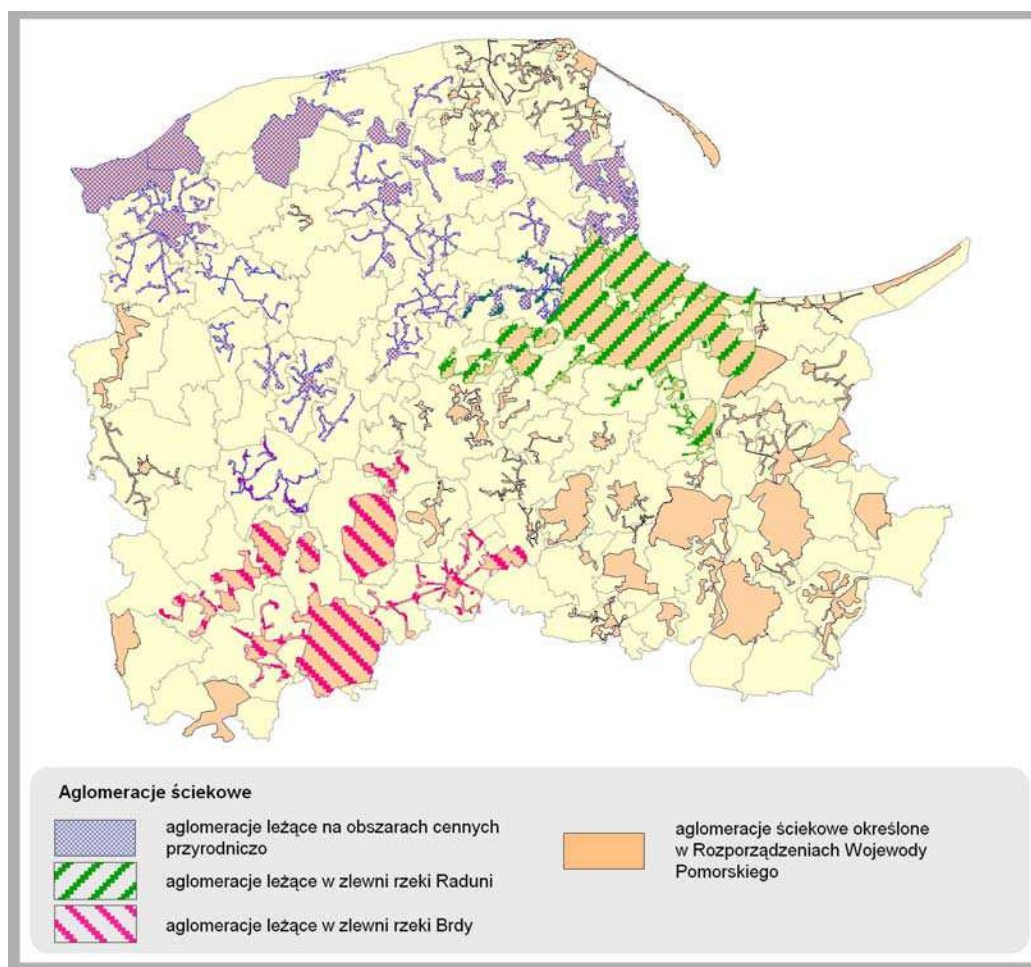
i oczyszczania ścieków w tych miastach nie jest zadowalający. W pozostałych funkcjonowanie systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków można uznać za dobre;

- stan gospodarki ściekowej na obszarach wiejskich jest wyraźnie gorszy niż w miastach i wysoce niezadowalający. Zdecydowana większość miejscowości (poza wsiami gminnymi) nie ma sieci kanalizacyjnych i oczyszczalni ścieków. Zaledwie ok. 38% mieszkańców ma dostęp do urządzeń służących odprowadzaniu i oczyszczaniu ścieków;
- najniższy odsetek ludności korzystających z urządzeń służących odprowadzaniu i oczyszczaniu ścieków występuje w gminach Bobowo i Osieczna – 0% oraz Wejherowo, Subkowy, Skarszewy, Prabuty, Ostaszewo, Szemud i Stary Targ – poniżej 10% (il. 16);



16. Ludność korzystająca z oczyszczalni ścieków w gminach województwa pomorskiego (stan na 2006 r.)

- zgodnie z przepisami prawa⁴ w województwie pomorskim wyznaczono 90 aglomeracji ściekowych⁵. Niezależnie od ich hierarchizacji określonej w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych⁶ przyjęto, że w pierwszej kolejności powinny być realizowane inwestycje w aglomeracjach, w zlewniach rzek stanowiących źródło zaopatrzenia w wodę, tj. Raduni od źródeł do przekroju zamykającego, przechodzącego przez jaz elektrowni wodnej w Juszkowie, i Brdy na obszarach cennych przyrodniczo oraz w zlewni Zalewu Wiślanego, jako akwenu szczególnie wrażliwego na zanieczyszczenia (il. 17).
- na obszarach wiejskich nie posiadających kanalizacji ścieki odprowadzane są do zbiorników przydomowych, często nieszczelnych, lub bezpośrednio do wód powierzchniowych. Wg GUS⁷ tylko ok. 17% ścieków dowożonych jest do oczyszczalni, podczas gdy z kanalizacji na obszarach wiejskich nie korzysta ok. 70% mieszkańców. Stan ten stwarza zagrożenie sanitarne, mniejsza atrakcyjność inwestycyjną, obniża wartości agroturystyczne i jest podstawowym czynnikiem zanieczyszczeń bakteriologicznych rzek i jezior;
- w 2006 r. ilość odprowadzanych ścieków wynosiła ok. 141 tys. dam³; obserwując tendencję można założyć, że ilość ta będzie systematycznie spadać;
- z gospodarstw domowych odprowadzono ponad 90 tys. dam³ ścieków (spadek w stosunku do 2006 r. o ok. 1%), a z przemysłu ponad 131 tys. dam³ ścieków (spadek o ok. 5%);
- istniejące oczyszczalnie ścieków, zlokalizowane na ogół we wsiach gminnych, posiadają w większości przypadków rezerwy przepustowości, co stwarza szanse kanalizowania gmin z wykorzystaniem tych oczyszczalni, przy wysokim stopniu koncentracji systemów;
- zmniejszającej się ilości ścieków towarzyszy wzrost stężeń zanieczyszczeń w nich zawartych. Zdecydowana większość oczyszczalni (szczególnie wiejskich) nie jest na to przygotowana i wymaga modernizacji;



17. Aglomeracje ściekowe w województwie pomorskim (stan na grudzień 2008 r.)

- w województwie funkcjonuje jednaście ponadlokalnych systemów odbioru i oczyszczania ścieków:
 - gdyński obejmujący Gdynię, Wejherowo (miasto i część gminy), Rumię, Redę oraz części gmin Kosakowo i Puck, z którego ścieki odprowadzane są do oczyszczalni „Dębogórze” w gminie Kosakowo,
 - gdański obejmujący: Gdańsk, Sopot, miasto i gminę Pruszcz Gdański oraz Żukowo i gminę Kolbudy; obsługiwany przez oczyszczalnię ścieków: „Wschód”,
 - nadmorski obejmujący gminę i miasto Puck oraz gminę Władysławowo,
 - oczyszczalnia w Słupsku (obejmuje miasto i gminę Słupsk oraz fragmenty gminy Kobylnica),
 - oczyszczalnia w Lęborku (obejmuje miasto Lębork oraz fragment gminy Nowa Wieś Lęborska),
 - oczyszczalnia w Kwidzynie przyjmująca ścieki z Kwidzyna i części gminy Kwidzyn,
 - oczyszczalnia w Łebie przyjmująca ścieki z Łeby i części gminy Wicko,
 - oczyszczalnia Czerwone Stogi w Malborku obejmująca Malbork oraz fragmenty gmin Malbork i Nowy Staw,
 - oczyszczalnia w Ustce przyjmująca ścieki z Ustki i części gminy Ustka,
 - oczyszczalnia w Sławkach przyjmująca ścieki z gminy Somonino oraz części gminy Kartuzy,
 - oczyszczalnia w Tczewie przyjmująca ścieki z Tczewa i części gminy Tczew,
 - oczyszczalnia ścieków Mierzeja w Stegnie, obejmująca

gminę Stegna i Sztutowo.

6) Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych i roztopowych

- W związku z niezwykle intensywnym zainwestowaniem, na obszarze Trójmiasta (Gdańsk, Gdynia, Sopot) oraz w rejonie Zatoki Puckiej występują problemy z odprowadzaniem wód opadowych oraz ich oddziaływaniem na jakość wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej.
- Urządzenia do odprowadzania wód opadowych na terenach zurbanizowanych funkcjonują na ogół poprawnie, natomiast ich stan techniczny jest bardzo zróżnicowany; w złym stanie pozostaje ok. 20% urządzeń.

4.8.2. Gospodarka energetyczna⁸

1) Zaopatrzenie w gaz ziemny i paliwa płynne [Rys.25]

- Istniejący system zaopatrzenia w gaz ziemny i ropę składa się przede wszystkim z przesyłowego gazociągu wysokiego ciśnienia DN 400 Włocławek–Gdynia oraz rozdzielczych gazociągów wysokiego ciśnienia. Przez teren województwa przebiega rurociąg przesyłu paliw płynnych Gdańsk–Płock.
- W województwie w 2006 r. zużyto blisko 382 mln m³ gazu, z czego ponad 118 mln m³ na potrzeby przemysłu i budownictwa (spadek w stosunku do 2005 r. o ok. 6%) oraz ponad 55 mln m³ na potrzeby handlu i usług (wzrost o ok. 22%), na ogrzewanie mieszkań zużyto ok. 143 mln m³; z gazu korzysta ok. 52% ogółu mieszkańców.
- W miastach stan systemu jest zadowalający (wysokie

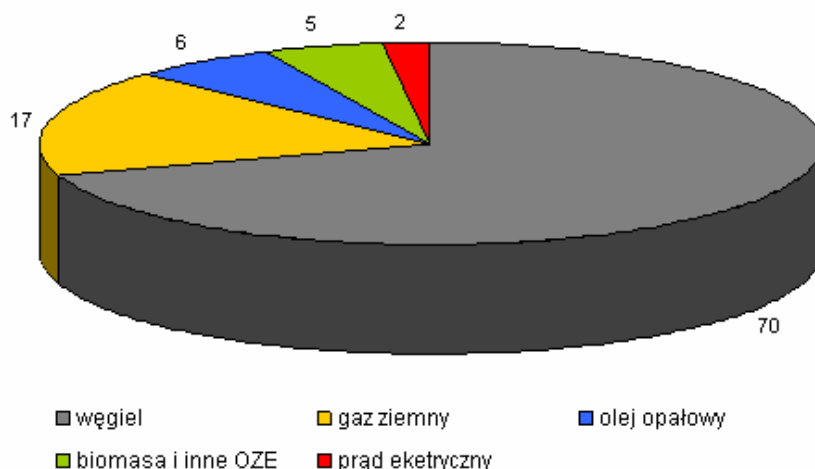
- gęstości sieci i odsetki korzystających z gazu – ok. 54%, sieci i urządzenia gazowe są w dobrym stanie technicznym). Poza zasięgiem obsługi pozostaje tylko kilka miast o nie-wielkiej liczbie mieszkańców (ok. 4% ogółu mieszkańców miast). Brak możliwości wykorzystywania gazu do ogrzewania i produkcji ciepłej wody w takich miastach jak: Łeba, Jastarnia i Krynica Morska oraz Ustka (z względu na małą przepustowość gazociągu przesyłowego) niekorzystnie wpływa na stan czystości atmosfery, a w konsekwencji obniża atrakcyjność turystyczno-wypoczynkową tych ośrodków. Władze Łeby podjęły decyzję o zgazyfikowaniu miasta w oparciu o gaz płynny (LNG), do czasu doprowadzenia gazu ziemnego.
- Na obszarach wiejskich wskaźniki zużycia są wielokrotnie niższe (odsetek korzystających wynosi ok. 1,5%) i wskazują na bardzo ograniczony dostęp ludności do sieci gazu ziemnego (to wynik oparcia rozwoju gazownictwa wyłącznie o kryteria ekonomicznej opłacalności inwestycji). Konieczność realizacji długich gazociągów przy stosunkowo niewielkiej liczbie odbiorców i niskiej ich koncentracji powoduje, że rozwój gazownictwa jest nieopłacalny. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym rozwój są wysokie i stale rosnące ceny gazu. Urząd Regulacji Energetyki prognozuje, że wzrosną one w ciągu 15 lat nawet trzykrotnie.
 - Szybkiej poprawy wymaga bezpieczeństwo zasilania i możliwości istotnego zwiększenia ilości przesyłanego gazu. Niezbędne jest zakończenie budowy drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia Ø 500 mm (równoległe do istniejącej Ø 400 mm) i doprowadzenie gazociągu wysokiego ciśnienia do podziemnego zbiornika gazu Kosakowo.
 - Przez województwo przebiega rurociąg przesyłający ropę naftową z bazy przeładunkowej w Porcie Gdańskim (PERN) do rafinerii w Gdańsku i Płocku. Przetworzone paliwa dystrybuowane są przez dobrze rozwiniętą sieć stacji paliw. System funkcjonuje sprawnie.
 - Na obszarze województwa są dobre warunki do magazynowania gazu i paliw płynnych w podziemnych kawernach; stąd też w gminie Kosakowo planowane

są podziemne magazyny gazu i paliw płynnych.

- Nadmorskie położenia województwa, planowana budowa zbiornika gazu „Kosakowo” i realizacja gazociągu wysokiego ciśnienia Ø 500, (który może służyć również do przesyłu gazu w głąb kraju) stwarzają dogodne warunki dla lokalizacji gazoportu (gaz skroplony – LPG) oraz stanowiska przeładunku gazu pod wysokim ciśnieniem (CNG/LNG), zlokalizowanego w Zatoce Gdańskiej. Realizacja tych inwestycji będzie wymagała budowy: terminali lądowych przeładunku gazu, gazociągów (część w dnie Zatoki Gdańskiej) łączących je z podziemnym zbiornikiem gazu oraz istniejącymi i projektowanymi gazociągami wysokiego ciśnienia.

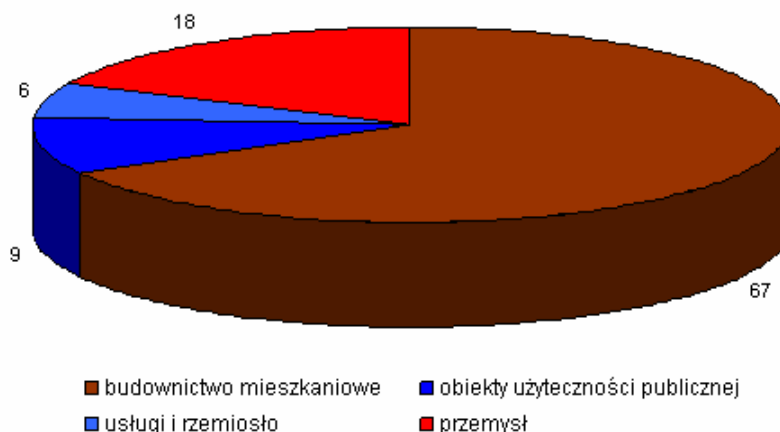
2) Zaopatrzenie w ciepło [Rys.26]

- Moc cieplna zainstalowana w elektrociepłowniach i kotłowniach lokalnych w 2007 r. wynosiła ok. 5.882 MW, w tym:
 - elektrociepłownie zawodowe Gdańska i Gdyńska ok. 1196 MW, w tym współspalanie biomasy o mocy 46 MW;
 - elektrociepłownie przemysłowe ok. 350 MW, w tym ok. 80 MW w fabryce papieru International Paper w Kwidzynie, opalana odpadami drewna;
 - dwa źródła wytwarzające ciepło w tzw. kogeneracji, polegającej na spalaniu gazu ziemnego w turbinach gazowych sprzężonych z generatorami energii elektrycznej i odzyskiwaniu energii cieplnej ze spalin (w Gdańsku – Matarnia ok. 11 MW i we Władysławowie ok. 10 MW);
 - kotłownie lokalne ok. 1300 MW, w tym: 110 kotłowni opalanych biomasą o łącznej mocy ok. 70 MW (ok. 30 MW – słoma i ok. 40 MW – drewno i jego odpady).
- Indywidualne urządzenia zaopatrujące w ciepło poszczególne mieszkania funkcjonują we wszystkich miastach i gminach województwa; szacuje się, że jest ich ok. 135 tys. na terenach wiejskich oraz ok. 45 tys. w miastach.
- Zapotrzebowanie na ciepło szacuje się w wielkościach: moc – $Q \approx 6.660$ MW, energia – $Q \approx 61.500$ TJ; strukturę zapotrzebowania i zużycia paliw ilustrują wykresy 22 i 23.



Wykres 22. Struktura zużycia paliw w województwie pomorskim (stan na 2005 r.)

Źródło: *Diagnoza stanu gospodarki energetycznej i założenia do Strategii rozwoju energetyki*, R. Musiał, Gdańsk, 2005.



Wykres 23. Struktura zapotrzebowania na ciepło w województwie pomorskim (stan na 2005)

Źródło: Diagnoza stanu gospodarki energetycznej i założenia do Strategii rozwoju energetyki, R.Musiak, Gdańsk 2005

- Udział źródeł odnawialnych w zużyciu ciepła szacuje się (marzec 2008) na ok. 6%.
 - Zorganizowana dystrybucja energii ciepłej funkcjonuje poprawnie i charakteryzuje się:
 - lokalnym zasięgiem i występowaniem tylko w niektórych miastach;
 - wysoką efektywnością wytwarzania i przesyłu energii w systemie scentralizowanym;
 - dobrym stanem technicznym źródeł pracujących w układzie skojarzonym;
 - rezerwami zarówno w źródłach jak i w układach przesyłowych;
 - poprawiającą się jakością węzłów ciepłych i coraz większym odsetkiem sieci preizolowanych;
 - znacznym przyrostem ilości nowoczesnych urządzeń regulacyjnych i pomiarowych;
 - zmniejszającą się awaryjnością sieci.
- W zaopatrzeniu w energię ciepłą występują także elementy niekorzystne.

- Utrzymujący się bardzo wysoki (ok. 70%) udział węgla; spalanie tego paliwa w urządzeniach o niskiej sprawności – indywidualne kotły centralnego ogrzewania i piece (ponad 30% w województwie; ponad 60% na wsi), przestarzałe urządzenia ciepłownicze zainstalowane w kotłowniach. Rzutuje to w istotny sposób na ekonomikę produkcji ciepła i niekorzystnie wpływa na klimat arosanitarne (szczególnie miast), poprzez najbardziej dokuczliwą tzw. „niską emisję”.
- Niezadowolający stan techniczny kotłowni lokalnych; zdecydowaną większość stanowią obiekty przestarzałe opalane węglem, około 20% obiektów zostało w ostatnich latach zmodernizowanych (kotłownie Nanice w Wej-herowie oraz w Sopocie, Gdyni i Rumi) i przedstawionych na opalanie gazem i olejem.
- Niezadowolający stopień termomodernizacji budynków, szczególnie mieszkalnych wielorodzinnych i użyteczności publicznej.
- Rozwój energetyki ciepłej w oparciu o paliwa odnawialne uzależniony jest w znaczącej mierze od istniejących i potencjalnych zasobów.

3) Zaopatrzenie w energię elektryczną [Rys.26]

Stan i ocena funkcjonowania systemu

- Zużycie energii w województwie wyniosło 7.150 GWh (spadek w stosunku do 2005 r. o ok. 9%), w tym w przemyśle 2.309 (32%), w energetyce 1.133 (16%), w sektorze transportowym 392 (5%), w gospodarstwach domowych 1.620 (23%), w rolnictwie 96 (1%), pozostali odbiorcy zużyli 1600 GWh (22%). Zapotrzebowanie

na energię elektryczną w ok. 58% realizowane jest z krajowego systemu elektroenergetycznego⁹, ze źródeł spoza województwa.

- Większymi producentami energii elektrycznej w województwie są: elektrociepłownie w Gdańsku, Gdyni, Kwidzynie (International Paper), Starogardzie Gdańskim (Polfarma) oraz w Rafinerii w Gdańsku, wytwarzające energię elektryczną i ciepło w skojarzeniu. Łączna produkcja energii elektrycznej w tych źródłach wynosi ok. 2300 GWh. W województwie funkcjonuje ponadto (stan na koniec marca 2008 r.) 10 zespołów elektrowni wiatrowych o łącznej mocy ok. 145 MW, a produkcję energii szacuje się na ok. 363 GWh, co stanowi ok. 5,1% ogólnego jej zużycia; pracuje też około 60 małych elektrowni wodnych, w tym 31 elektrowni zawodowych, o łącznej mocy 29 MW; wyprodukowaną energię szacuje się na ok. 110 GWh. Udział energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii elektrycznej szacuje się na ok. 6,6% (stan na koniec marca 2008 r.).
- Wnioski z analizy stanu źródeł energii:
 - mały potencjał wytwórczy w stosunku do zapotrzebowania;
 - bardzo krótki czas wykorzystania mocy zainstalowanej (najkrótszy w Polsce).

System energetyczny funkcjonuje na ogół poprawnie.

- Aktualne zapotrzebowanie na energię elektryczną województwa jest zaspokajane, jednak z uwagi na prognozowany wzrost zużycia i potrzebę zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa energetycznego niezbędne jest zwiększenie produkcji energii elektrycznej na terenie województwa. Z tego względu rozpatruje się:

- rozbudowę istniejących źródeł i budowę dużej elektrowni węglowej (wraz z linią elektroenergetyczną niezbędną do wprowadzenia wyprodukowanej energii do systemu krajowego) spełniającej wymogi ochrony środowiska w zakresie dowozu paliwa, zagospodarowania odpadów paleniskowych, odprowadzania wód chłodniczych i emisji zanieczyszczeń (w tym CO₂) do atmosfery, ochrony obszarów cennych przyrodniczo, ochrony krajobrazu i dziedzictwa kulturowego oraz zabytków. Rozpatrywana jest lokalizacja w rejonie dolnej Wisły między Tczewem a południową granicą województwa oraz w Gdańsku w rejonie Portu Północnego (możliwa także elektrociepłownia).

Korzystnymi elementami lokalizacji w rejonie portu są:

możliwość dostaw paliwa i odbioru produktów pochodzących z zagospodarowania odpadów drogą morską oraz stosunkowo łatwe wyprowadzenie mocy do systemu krajowego (niewielkie odległości do linii elektroenergetycznej 400 kV). Istotną jej wadą jest natomiast bardzo niekorzystny wpływ na klimat aerosanitarny miasta Gdańska. W obszarze tym występują także ograniczenia wynikające z sąsiedztwa cennych wartości kulturowych i zabytków oraz potrzeba zachowania potencjału dla lokalizacji innych funkcji związanych z portami. Zaletami lokalizacji w rejonie dolnej Wisły są korzystne warunki terenowe i możliwości wyprowadzenia wytworzonej energii (bliskie sąsiedztwo linii elektroenergetycznej 220 kV, w której przewiduje się zmianę napięcia na 400 kV). Istotnymi jej wadami są: konieczność poboru wody z rzeki Wisły i odprowadzania do niej wód chłodniczych, w rejonie znajdującym się w granicach obszaru NATURA 2000 oraz położonym na terenie Nadwiślańskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (w granicach projektowanego Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego), a także występowanie obszarów krajobrazu kulturowego i zabytków, na których wartości i ochronę lokalizacje takie mogą wywierać negatywny wpływ;

- inne lokalizacje, np. w Gdańsku, będą możliwe w przypadku spełniania wymogów analogicznych jak dla rejonu dolnej Wisły oraz ustaleń zawartych w obowiązujących naprawczych programach ochrony powietrza; zgłoszone zostały także propozycje lokalizacji elektrowni węglowej w rejonach Tczewa i Żarnowca oraz elektrowni gazowej w rejonie Żarnowca;
 - budowę elektrowni jądrowej, np. w rejonie jeziora Żarnowieckiego (po spełnieniu wszystkich obowiązujących wymogów, w tym m.in. ograniczenia oddziaływania na wody odbiornika i innych oddziaływań na środowisko oraz uzyskaniu akceptacji społecznej); korzystnymi cechami tej lokalizacji są zasoby wodne jeziora Żarnowieckiego, teren po przerwanej budowie elektrowni jądrowej i przygotowane dla niej elementy infrastruktury technicznej oraz sąsiedztwo elektrowni szczytowo-pompowej, stacji transformatorowo-rozdzielczych 400/110 kV i linii 400 kV; ograniczeniami są występujące wartości przyrodnicze (NATURA 2000), krajobrazu kulturowego i zabytków, na które zamierzenie może wywierać negatywny wpływ; po ustaleniu lokalizacji elektrowni konieczne będzie przeprowadzenie postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko;
 - budowę systemowych i szczytowych elektrowni gazowych (zainteresowani są m.in. Lotos, Energa, Miasto Gdańsk);
 - realizację obiektów energetycznych opartych o generację i kogenerację rozproszoną, z wykorzystaniem odnawialnych zasobów energii (głównie biomasa) w powiązaniu z budową „inteligentnych” sieci elektroenergetycznych (na obszarach wiejskich całego województwa).
- Lokalizacje źródeł, o których mowa powyżej, nie zostały ustalone, a decyzje lokalizacyjne winny być poprzedzone postępowaniem w sprawie ich oddziaływania na środowisko, zgodnie z uwzględnieniem zapisów obowiązujących aktów prawa miejscowego, zwłaszcza programów naprawczych ochrony powietrza.
- Istniejący system elektroenergetyczny składa się przede wszystkim z linii elektroenergetycznych:
 - 400 kV: Żarnowiec – Gdańsk I – Gdańsk Błonia, Krajnik – Dunowo – Słupsk – Żarnowiec, Gdańsk Błonia

- Olsztyn Mątki oraz Gdańsk Błonia – Grudziądz;
- 220 kV: Żydowo – Gdańsk I i Gdańsk I – Jasiniec;
- 110 kV oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilających (GPZ).

System dystrybucji energii charakteryzują:

- Stan techniczny linii elektroenergetycznych 400 i 220 kV jest dobry, wymagają one jednak modernizacji ze względu na konieczność zwiększenia ich zdolności przesyłowych; w ramach tych działań przewiduje się zmianę napięcia z 220 kV na 400 kV.
- Stan techniczny i funkcjonalny linii 110 kV jest dobry i bardzo dobry, występują rezerwy przepustowości linii; wyjątki stanowią linie:
 - Gdańsk Błonia – Pleniewo – Cedry Wielkie – Nowy Dwór Gdański – EC Elbląg oraz Leśniewo – Motława, których stan techniczny oceniany jest jako zły; wymagają one pilnej modernizacji;
 - Nowy Dwór Gdański – Cedry Wielkie – Gdańsk Błonia, EC Elbląg – Gdańsk Błonia, Dąbrowa – Ustka, Sianów – Sławno – Słupsk, Żydowo – Słupsk, Żydowo – Miastko, Szczecinek – Czarne – Człuchów, których stan techniczny oceniany jest jako średni; wymagają one modernizacji;
 - Błonia – Starogard (z linią Czarna Woda) – Skarszewy – Kościerzyna (z linią Sierakowice) – Kiełpino – Gdańsk I. W warunkach normalnych poziom obciążeń tej linii jest znacznie wyższy niż średnio w pozostałych elementach układu 110 kV z konsekwencjami w postaci wyższych strat i zróżnicowanego poziomu napięć. Sytuacje awaryjne lub przerwanie tego ciągu w związku z wyłączeniami dla celów eksploatacyjnych stwarzają znaczne problemy z zachowaniem warunków napięciowych i pewności zasilania na obszarach powiatów starogardzkiego, kościerskiego, kartuskiego i wejherowskiego. Po uruchomieniu części farm wiatrowych, które są w trakcie projektowania, rezerwy zdolności przesyłowych linii zostaną wyczerpane, a przyłączanie kolejnych farm wymagać będzie znacznej modernizacji tej sieci.
- Układy sieci linii napowietrznych 15 kV, istniejące w obszarach o większym rozproszeniu zabudowy i odbiorców wykazują często znaczną rozległość, co stwarza trudności z dotrzymaniem wymaganych parametrów napięciowych; niezbędne jest zagęszczenie sieci GPZ 110/15 kV na niektórych obszarach.
- Stan sieci linii napowietrznych niskiego napięcia jest niezadowolający, sytuacja ta dotyczy szczególnie obszarów wiejskich.
- Część linii kablowych, szczególnie średniego napięcia, charakteryzuje niski poziom pewności zasilania (częste awarie) spowodowany złą jakością izolacji kabli.
- Istnieją możliwości rozwoju energetyki wiatrowej, w tym na obszarach morskich RP, przy czym jej rozwój w większej skali wymagać będzie znacznej przebudowy i rozbudowy sieci elektroenergetycznej 400 i 110 kV.
- Wnioski z analizy układu przesyłowego:
 - stosunkowo słabe powiązanie z resztą kraju;
 - tranzytowe usytuowanie (przesył do województwa warmińsko-mazurskiego);
 - duże uzależnienie od ciągu linii 400 kV Płock – Grudziądz – Gdańsk Błonia, co może być szczególnie niekorzystne w przypadku jej awarii.
- Wnioski z analizy układu dystrybucyjnego:
 - istnieją stacje z jednostronnym zasilaniem (Brusy, Sierakowice);

- część stacji 110/15 kV jest dość odległa od stacji źródłowych (na południe od Tczewa): Kwidzyn, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Chojnice;
- istnieją obszary o znacznych odległościach od najbliższych stacji 110/15 kV.

Uwarunkowania lokalizacji elektrowni wiatrowych [Rys.27]

- W województwie pomorskim (w szczególności w obszarze Pobrzeża Słowińskiego i Kaszubskiego) panują wybitnie korzystne warunki wietrzne do lokalizacji elektrowni wiatrowych. Wiązać się to może z ryzykiem wystąpienia sytuacji konfliktowych, wynikających z bliskiego sąsiedztwa form ochrony przyrody, ochrony krajobrazu i zabytków, a także z istniejącego zagospodarowania (przede wszystkim osadnictwa).
- Istotnym uwarunkowaniem rozwoju energetyki wiatrowej będzie możliwość odbioru wytworzonej energii przez system elektroenergetyczny; prognozowane ilości energii z tych źródeł będą wymagały budowy nowych głównych punktów zasilających (15/110 kV), linii elektroenergetycznych 110 i 15 kV oraz modernizacji istniejących.
- Uwzględniać należy obowiązujące przepisy prawa w szczególności:
 - obszary objęte ochroną przyrody, w formie: parków narodowych i ich otulin, rezerwatów przyrody, obszarów NATURA 2000, parków krajobrazowych i ich otulin, obszarów chronionego krajobrazu, pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
 - projektowane obszary chronione, w tym wytypowane w ramach tworzenia Europejskiej Sieci Obszarów Chronionych NATURA 2000;
 - obszary tworzące osnowę ekologiczną województwa – korytarze ekologiczne;
 - tereny położone w strefach ekspozycji obiektów dziedzictwa kulturowego: pomników historii, cennych założeń urbanistycznych i ruralistycznych oraz założeń zamkowych, parkowo-pałacowych i parkowo-dworskich;
 - tereny w otoczeniu lotnisk wraz z polami wznoszenia i podejścia do lądowania;
- Przy planowaniu lokalizacji elektrowni wiatrowych uwzględnia się również lokalizację i sąsiedztwo:
 - terenów zabudowy mieszkaniowej oraz aktywnego wypoczynku;
 - dróg o nawierzchni utwardzonej i linie kolejowe;
 - linii elektroenergetyczne;
 - lasów oraz akwenu i cieków wodne;
 - pasów technicznych i ochronnych brzegów morskich;
 - innych farm wiatrowych.
- Lokalizacje elektrowni wiatrowych muszą obejmować możliwości przesyłu wyprodukowanej energii, uwzględniając oddziaływanie linii elektroenergetycznych na komponenty środowiska.

4.8.3. Gospodarka odpadami¹⁰

1) Odpady komunalne [Rys.28]

Na obszarze województwa funkcjonowały w 2007 r. 52 składowiska odpadów komunalnych, z których trzy stanowią ponadlokalne zakłady zagospodarowania odpadów: Bierkowo (gm. Stupsk), Gilwa Mała (gm. Gardeja) i Łężyce (gm. Wejherowo).

Z punktu widzenia nadrzędnego celu polityki ekologicznej państwa w zakresie gospodarki odpadami (zapobieganie powstawaniu odpadów, odzysk surow-

ców i ponowne wykorzystanie odpadów, bezpieczne dla środowiska końcowe unieszkodliwianie odpadów nie-wykorzystanych, oparte na zintegrowanej sieci instalacji i urządzeń służących do odzysku i unieszkodliwiania odpadów), stan systemu nie jest zadowalający. Podstawowe mankamenty to:

- na terenach wiejskich z zabudową rozproszoną zorganizowany systemem zbierania odpadów komunalnych nie obejmuje wszystkich mieszkańców;
- na 123 gminy tylko 63, tj. 51%, posiada uchwalone regulaminy utrzymania porządku i czystości, które są aktami prawa miejscowego;
- niedostateczny jest rozwój systemu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych, w tym odpadów niebezpiecznych występujących w strumieniu odpadów komunalnych;
- zbyt duża ilość lokalnych małych składowisk odpadów, nie spełniających wymagań prawnych, które muszą być zamknięte do końca 2009 r.;
- unieszkodliwianie odpadów polega prawie wyłącznie na ich składowaniu, co nawet przy dobrze prowadzonej eksploatacji składowisk stanowi duże zagrożenie dla wszystkich komponentów środowiska;
- spalanie odpadów w paleniskach domowych.

Do pozytywnych cech systemu zagospodarowania odpadów należą:

- na ogół – poprawność usuwania i unieszkodliwiania odpadów z punktu widzenia obsługi mieszkańców;
- system zbierania odpadów komunalnych obejmuje wszystkich mieszkańców miast województwa.

Z uwagi na konieczność dostosowania systemu unieszkodliwiania odpadów do przepisów obowiązujących w Unii Europejskiej, niezbędna jest:

- likwidacja do końca 2009 r. 35 lokalnych składowisk odpadów nie spełniających warunków technicznych wynikających z przepisów prawa i nie nadających się do modernizacji;
- utworzenie szeregu zakładów zagospodarowania odpadów o ponadlokalnym zasięgu obsługi, a na obszarze aglomeracji Trójmiasta lokalizacja instalacji do termicznego unieszkodliwiania odpadów.

2) Odpady przemysłowe i niebezpieczne

W 2006 r. w strukturze odpadów niebezpiecznych największą część stanowiły oleje odpadowe (blisko 40%), odpady z oczyszczalni ścieków (w większości osady ściekowe – ok. 19%) oraz odpady z prac budowlanych (ponad 10%). Najwięcej odpadów niebezpiecznych (ponad 60%) powstało w Gdańsku i powiecie tczewskim.

Obecnie funkcjonujący system zagospodarowania odpadów niebezpiecznych oparty jest na 14 instalacjach przeznaczonych do odzysku i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych oraz dwóch składowiskach, na których gromadzone są odpady zawierające azbest – w Gilwie Małej (gm. Kwidzyn) oraz w Bierkowie (gm. Stupsk).

Spośród problemów w zakresie zagospodarowania odpadów niebezpiecznych wyróżnić można:

- niewielki zasięg systemu selektywnej zbiórki odpadów niebezpiecznych; ok. 5 tys. Mg odpadów niebezpiecznych trafia na składowiska w strumieniu odpadów komunalnych;
- brak pełnej inwentaryzacji w zakresie odpadów zawierających azbest;
- brak systemu zbierania olejów odpadowych z małych i średnich przedsiębiorstw oraz gospodarstw domowych, szczególnie poza aglomeracją trójmiejską.

W strukturze odpadów przemysłowych około 80% stanowią fosfogipsy, ok. 14,6% – popioły z energetyki, ok. 5,4% pozostałe. Blisko 47% wytworzonych odpadów pochodzących z przemysłu poddawanych jest procesom odzysku, z czego część w instalacjach mieszczących się poza województwem pomorskim. Najwięcej unieszkodliwiono fosfogipsów oraz odpadów pochodzących ze spalania paliw, budowy i remontów oraz oczyszczalni ścieków. W województwie czynnych było 9 składowisk odpadów przemysłowych, ponadto na składowisku odpadów komunalnych w Gostomiu (gm. Kościerzyna) znajduje się kwatera do składowania żużli pomiedziowych.

System wymaga jednak podejmowania dalszych działań zmierzających do minimalizacji strumienia odpadów oraz zwiększenia stopnia odzysku i recyklingu oraz prowadzenia rzetelnego monitoringu wpływu na środowisko. W najbliższym czasie rozpocznie się rekultywacja największego składowiska odpadów – fosfogipsów w Wiślince (gm. Pruszcz Gdański), które do 31.12.2009 zostanie zamknięte¹¹.

4.8.4. Telekomunikacja i teleinformatyka

Dostęp mieszkańców do telefonii stacjonarnej i komórkowej jest dobry, mimo iż poziom nasycenia pozostaje poniżej średniej europejskiej. W ostatnich latach liczba abonentów telefonii stacjonarnej w województwie pomorskim znacznie wzrosła i w 2006 r. wynosiła 317,2 telefonicznych łączy głównych na 1000 ludności (w kraju 308,3). Należy jednak stwierdzić:

- brak dostępu do telefonii stacjonarnej dotyczy nielicznych obszarów wiejskich;
- stopień telefonizacji miast jest dwukrotnie wyższy niż na wsi;
- istotną barierą integracyjną społeczności województwa jest istnienie kilku stref numerycznych w obrębie województwa, a nawet niektórych powiatów;
- część województwa nie ma dostępu do lokalnego programu telewizyjnego;
- zasięg usług telefonii komórkowej obejmuje całość województwa.

Elementem pozytywnym jest dokonana w ostatnich latach wymiana central sieci na nowoczesne systemy cyfrowe, z pełną dostępnością do wszystkich usług sieci zintegrowanej, oraz wymiana łączy teletransmisyjnych pomiędzy centralami na światłowodowe.

Istnieją przesłanki rokujące zdecydowaną poprawę sytuacji, a związane to jest z ostateczną likwidacją monopolistycznej pozycji Telekomunikacji Polskiej S.A. i wejściem na rynek – w znacznie szerszym stopniu niż ma to miejsce obecnie – konkurencyjnych operatorów. Istotnym konkurentem telekomunikacji stacjonarnej staje się telefonia komórkowa.

Województwo pomorskie znajduje się w bardzo niekorzystnej sytuacji w zakresie dostępu do sieci informatycznej, tak dla jednostek publicznych, takich jak administracja samorządowa, służby ratownicze, szkoły, instytucje kultury, jak osób prywatnych. Komunikacja może odbywać się tylko poprzez publiczną sieć internetową, która nie zapewnia odpowiedniego poziomu niezawodności, wydajności i bezpieczeństwa danych. Szczególnie trudna sytuacja jest pod tym względem na terenach wiejskich, gdzie jedynym dostawcą jest Telekomunikacja Polska, nie oferująca szerokopasmowego dostępu do Internetu. Jedynie w miastach działają konkurujące firmy, oferujące tego typu usługi. Różnice te powodują znaczne rozwarstwienie pomiędzy obszarami wiejskimi i miejskimi, powodując wykluczenie cyfrowe tych pierwszych, czego bezpośrednim efektem

jest zahamowanie rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, a w dłuższej perspektywie może przynieść zafamanie całej gospodarki.

Rozbudowa szerokopasmowej infrastruktury informatycznej w związku z tym wydaje się być koniecznym narzędziem kształtującym konkurencyjność i atrakcyjność lokalizacyjną całego województwa.

4.9. Infrastruktura bezpieczeństwa i obrony

Jednym z podstawowych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego i racjonalnego zagospodarowania przestrzennego województwa jest zapewnienie bezpieczeństwa, w tym podnoszenie zdolności obronnej państwa. Wymaga to działań prewencyjnych i przeciwdziałania nie tylko zagrożeniom militarnym, ale także niszczącym czynnikom sił przyrody, potencjalnym dużym awariom i katastrofom przemysłowym, działaniami terrorystycznym. Współcześnie ocenia się, że katastrofy i awarie techniczne, klęski żywiołowe i skażenia środowiska są równe skutkom wojny, a bezpieczeństwo narodowe obejmuje w coraz większym stopniu – oprócz siły militarnej – zdolność ochrony i ratownictwa ludności, substancji materialnej i środowiska przed zagrożeniami niemilitarnymi¹². Zapewnienie (w sferze zagospodarowania przestrzeni) rozwiązań właściwych z punktu widzenia obronności i bezpieczeństwa publicznego, wymaga zdefiniowania źródeł i obszarów zagrożenia oraz obiektów i urzędzeń służących ochronie i bezpieczeństwu.

1) Potencjalne źródła poważnych awarii

Obszarami zagrożeń środowiska i infrastruktury w województwie są:

- w zakresie skażeń chemicznych:
 - miasta, na obszarze których występują zakłady dużego i zwiększonego ryzyka: duże bazy magazynowo-dystrybucyjne paliw ciekłych, m.in. Grupa LOTOS S.A., PERN „Przyjaźń” S.A. w Gdańsku czy Operator Logistyczny Paliw Płynnych S.A. w Dębogórze (gm. Kosakowo) i Ugoszczy (gm. Studzienice), PKN ORLEN S.A. w Gdańsku; zakłady magazynujące substancje niebezpieczne, do których zalicza się m.in. Zakłady Farmaceutyczne Polpharma S.A. w Starogardzie Gdańskim czy International Paper Sp. z o.o. w Kwidzynie; bazy magazynujące gaz LPG, m.in. Petrolinvest S.A. w Gdyni i Łubianie, Gaspol S.A. w Gdańsku, BP Polska Sp. z o.o. w Sąpolnie. Do grupy zakładów mogących spowodować poważne awarie w województwie pomorskim kwalifikują się: terminale przeładunkowe paliw płynnych i chemiczaliów w portach Gdańska i Gdyni oraz zakłady posiadające w większych ilościach ciekły amoniak stosowany w instalacjach chłodniczych;
 - drogi przewozu materiałów niebezpiecznych, zwłaszcza drogi krajowe DK nr 6, 7, 22 i 91 oraz linie kolejowe, przede wszystkim łączące porty z ich naturalnym zapleczem;
 - wody morskie i wybrzeże Bałtyku – w wyniku wycieku niebezpiecznych substancji chemicznych z pojemników składowanych przed i w czasie II wojny światowej na dnie Bałtyku oraz w wyniku skażenia sub-stancjami ropopochodnymi, które wyciekły ze statku lub instalacji platformy wydobywającej ropę z dna morza;
 - rurociągi przesyłu ropy naftowej i produktów naftowych, w tym: Gdańsk – Płock, Gdańsk Port Północny – Rafineria, Gdynia Oksywie – Dębogórze;
- w zakresie katastrof komunikacyjnych:
 - miejsca niebezpieczne na drogach (zjazdy i ostre

zakręty, skrzyżowania dróg) o dużym natężeniu ruchu pojazdów, gdzie kierowcy nie dostosowują prędkości jazdy do warunków panujących na drodze;

- niestrzeżone przejazdy kolejowe;
- drogi przebiegające w dolinach, gdzie mogą występować mgły i golele;
- lotniska lub ich najbliższe sąsiedztwo, gdzie może dojść do upadku samolotu w wyniku złych warunków atmosferycznych lub błędu pilota, zwłaszcza okolice Portu Lotniczego w Gdańsku;
- rejonu krzyżowania się torów wodnych transportu morskiego, a szczególnie redy portów w Gdańsku i Gdyni.

2) Funkcjonowanie systemu ratownictwa

Ze względu na występowanie dużych skupisk ludności, obecność zakładów dużego ryzyka, rosnący lawinowo ruch samochodowy przy złej drożności ciągów komunikacyjnych, a także ze względu na wysokie zagrożenie katastrofami ekologicznymi (powódzie, transport morski, przeładunki i przetwórstwo materiałów ropopochodnych) oraz wysokie ryzyko pożarów lasów w okresie letnim, w województwie pomorskim odnotowuje się dużą ilość interwencji służb ratowniczych. Skuteczność podejmowanych akcji jest jednak w znacznym stopniu utrudniona przez złą dostępność numeru alarmowego 112, rozproszenie centrów zgłoszeniowych i brak pokrycia województwa łącznością radiową.

W tych warunkach niedoposażone w sprzęt, bez jednolitego systemu łączności i centralnego ośrodka koordynacji służby ratownicze zapewniają dostępność i zdolność niesienia pomocy w czasie 8 min jedynie na 12% powierzchni województwa – ratownictwo medyczne, 35% powierzchni – ratownictwo gaśnicze i techniczne oraz 4% powierzchni – ratownictwo chemiczne i ekologiczne. Dostępność do ratownictwa w województwie pomorskim zdecydowanie odbiega od standardów europejskich.

3) Infrastruktura bezpieczeństwa państwa

Do podstawowych urządzeń infrastruktury obronności państwa i bezpieczeństwa mieszkańców w województwie należą obiekty: wojskowe, ochrony państwa, policji, straży granicznej, straży pożarnej, służby więziennej oraz magazyny techniczno-usługowe, gospodarczo-eksploatacyjne, szkoleniowe, zakwaterowania itp.

Niektóre z nich, będące w dyspozycji jednostek organizacyjnych podległych ministrom właściwym do spraw wewnętrznych, spraw zagranicznych, ministrowi obrony narodowej oraz szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, mają charakter obiektów zamkniętych, tj. są dostępne wyłącznie dla osób uprawnionych, a ich teren został wyznaczony w sposób określony w przepisach Prawa geodezyjnego i kartograficznego.

Część, zwłaszcza stanowiąca infrastrukturę obiektów wojskowych, ochrony państwa, policji, straży granicznej, straży pożarnej oraz służby więziennej, posiada szczególne uwarunkowania lokalizacyjne, a ich umiejscowienie niesie istotne ograniczenia w prowadzeniu określonych rodzajów działalności i zagospodarowania przestrzennego w województwie, gdyż:

- wynika z warunków realizacji podstawowego celu rozwoju kraju i umów międzynarodowych służących bezpieczeństwu narodowemu i realizacji tych umów;
- wymaga spełnienia określonych warunków w otoczeniu – ograniczenia zabudowy i jej wysokości ze względu na hałas i drogi powietrzne, ograniczenia w lokalizacji obiektów emitujących niejonizujące

promieniowanie elektromagnetyczne w otoczeniu obiektów służących zapewnieniu łączności.

Do kompleksów ćwiczeniowych (poligonów) należą:

- ośrodek szkolenia poligonowego w Strzeczcu (gm. Linia), wykorzystywany przez pododdziały brzegowe Marynarki Wojennej i Akademię Marynarki Wojennej (ok. 2.500 ha);
- Centralny Poligon Sił Powietrznych (ok. 4.000 ha), położony na zachód od Ustki (częściowo na terenie województwa zachodniopomorskiego) i przeznaczony do strzelań raketowych i lotniczych. Jedną ze stref strzelań wychodzi poza granice polskich wód terytorialnych i jest ogłaszana jako niebezpieczna dla żeglugi morskiej.

Zgodnie z wnioskami Dowództwa Sił Powietrznych konieczne jest zachowanie i ochrona następujących obiektów technicznych sił powietrznych zlokalizowanych w województwie:

- obiekty lotniskowe – strefy podejść do lotniska i strefy ochronne urządzeń ubezpieczenia lotów: lotniska Słupsk, Łebunia (gm. Cewice), Gdynia Oksywie/Babie Doły, Pruszcz Gdański, Malbork; poligon Ustka;
- obiekty techniczne mające strefy ochronne (strefy ograniczonego użytkowania) o promieniu 3 km: Dębina, Globino, Władysławowo, Angowice, Lasowice Wielkie, Jastrzębia Góra, Puck, Dąbrówka.

4.9.1. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne [Rys.29]

Rozmieszczenie przestrzenne terenów zamkniętych i ich stref ochronnych zostało określone na podstawie danych, dostarczonych przez Powiatowe Ośrodki Dokumentacji Geodezyjno-Kartograficznej, Rejonowy Zarząd Infra-struktury oraz Polskie Koleje Państwowe.

W pobliżu terenu zamkniętego nie mogą funkcjonować obiekty, które mogłyby negatywnie wpłynąć na realizację zadań specjalnych. W związku z powyższym inwestycje w strefach ochronnych wokół terenów zamkniętych muszą być uzgadniane z Wojewódzkim Sztabem Wojskowym lub Dowódcą Marynarki Wojennej RP.

Rozmieszczenie infrastruktury, którą użytkuje wojsko, związane jest ze strukturą organizacyjną i dyslokacją Sił Zbrojnych RP oraz potrzebami Sojuszu Północnoatlantyckiego (NATO). Ponieważ zmiany w infrastrukturze wynikają z procesu restrukturyzacji i modernizacji Sił Zbrojnych RP, zachodzi konieczność ograniczenia możliwości ewentualnego negatywnego wzajemnego oddziaływania infrastruktury cywilnej i wojskowej na siebie.

- 1 Ustawa z dn. 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego Programu ochrony brzegów morskich (D.U. 2003, nr 67, poz. 621).
- 2 Dotyczy to wszystkich informacji statystycznych.
- 3 Według: Ocena stanu sanitarnego i sytuacja epidemiologiczna województwa pomorskiego w roku 2006, WSSE Gdańsk.
- 4 Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2001 r., nr 115, poz. 1229 z późn. zm.) i Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 22 grudnia 2004 r. w sprawie sposobu wyznaczania obszaru i granic aglomeracji (Dz. U. z 2004 r., nr 283, poz. 2841 z późn. zm.).
- 5 Stan na lipiec 2009 r.
- 6 Aktualizacja Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 07.06.2005 r.).
- 7 Bank Danych Regionalnych, GUS.
- 8 Opis i analizy stanu istniejącego oraz kierunki działań zawarte są w Regionalnej strategii energetyki ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych, uchwalonej przez Sejmik Województwa Pomorskiego w grudniu 2006 r.
- 9 Wg GUS na koniec 2006 r. produkcja energii elektrycznej w województwie wynosiła 2970,3 GWh, a zużycie 7150

GWh.

- 10 Szczegółowy opis i analizy stanu istniejącego oraz kierunku działań zawiera Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2010, uchwalony we wrześniu 2007 r. przez Sejmik Województwa Pomorskiego w Gdańsku.
- 11 Na podstawie decyzji Marszałka Województwa Pomorskiego z dn. 5.02.2008 r.
- 12 M. Renner, National Security: The Economic and Environmental Dimensions (Paperback), Washington, D.C. 1989.

5. BARIERY ROZWOJU I KONFLIKTY PRZESTRZENNE

W wyniku dotychczasowych procesów rozwoju społeczno-gospodarczego, warunkowanych cechami i właściwościami środowiska, rozmieszczeniem ludności, strukturą sieci osadniczej oraz systemami infrastruktury transportowej i technicznej, ukształtowała się zróżnicowana struktura rozwoju gospodarczego i warunków życia. Jest ona efektem różnego tempa i kierunków rozwoju województwa, na co wpływ ma wiele czynników, między którymi tkwią zależności i sprzężenia zwrotne generujące konflikty i niekorzystne oddziaływania, stwarzające różnorodne bariery i ograniczenia dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Generalnie można je podzielić na trzy grupy:

- czynniki zagospodarowania przestrzennego (np. zdekapitalizowana substancja mieszkaniowa, niedrożne układy komunikacyjne śródmieść, zdegradowane obszary przemysłowe, braki w infrastrukturze technicznej i społecznej) stwarzają progi rozwojowe miast i subregionów, zmniejszając efektywność i możliwości rozwoju gospodarki oraz warunki i jakość życia ludności;
- czynniki społeczne związane z jakością kapitału ludzkiego i mobilnością zasobów ludzkich wynikają ze struktury wieku ludności oraz poziomu wykształcenia i stanu zdrowia;
- czynniki środowiskowe, związane z koniecznością ochrony bioróżnorodności, bezpieczeństwa ekologicznego i zdrowotnego ludności, niosące lokalnie poważne ograniczenia, tworzą jednocześnie ogromnie potencjał warunkujący rozwój zrównoważony.

5.1. Bariery ograniczające rozwój społeczno-gospodarczy

Przestrzeń województwa cechuje niski poziom spójności, dostępności i konkurencyjności. Do podstawowych czynników ograniczających rozwój społeczno-gospodarczy należą:

- systemy infrastruktury transportowej:
 - niska dostępność transportowa zewnętrzna, zwłaszcza związana z opóźnieniami budowy autostrady A1 na całym jej krajowym odcinku i słabą jakością dróg krajowych przebiegających na obszarze województwa, w tym brak realizacji mostu na Wiśle w okolicach Kwidzyna;
 - zbyt mała w stosunku do popytu siatka połączeń lotniczych oraz niewystarczająca przepustowość Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku;
 - niewykorzystany potencjał portów Gdańska i Gdyni, źle skomunikowanych z ich naturalnym zapleczem, a jednocześnie nie posiadających dróg dojazdowych przystosowanych do ciężkiego transportu kontenerowego, nie kolidującego z ruchem lokalnym wewnątrz struktury aglomeracji;
 - likwidacja wielu wewnątrzregionalnych połączeń transportu publicznego – kolejowych i autobusowych;
 - słabe powiązania transportowe między Portem Lotniczym w Gdańsku a portem morskim oraz najważniejszymi obszarami koncentracji obiektów

gospodarki, nauki, kultury i administracji o randze ponadregionalnej;

- systemy infrastruktury technicznej:
 - poważne ograniczenia rozwoju z powodu braku kanalizacji i oczyszczalni ścieków na terenach wiejskich i zbyt małych zasięgów obsługi w części miast, tym bardziej, że wzrostowi konsumpcji wody z wodociągów nie zawsze towarzyszy adekwatny rozwój systemów kanalizacyjnych;
 - niezadowalający stan rozdzielczych sieci średniego i niskiego napięcia oraz urządzeń do jego transformacji na terenach wiejskich, wysoka awaryjność linii kablowych, a także wysoki udział źródeł o niskiej sprawności, wykorzystujących węgiel do produkcji energii cieplnej;
 - zły stan techniczny systemów osłony przeciwpowodziowej i odwodnienia Żuław, nie gwarantujący zabezpieczenia przeciwpowodziowego mieszkańcom oraz obniżający efektywność produkcji rolnej;
 - niewystarczające działania związane z poprawą stosunków wodnych i minimalizacją skutków suszy;
 - niewystarczający dostęp do edukacji na poziomie wyższym i nieodpowiednie wyposażenie infrastrukturalne dla gospodarki opartej na wiedzy (technologie informacyjne i komunikacyjne);
- otoczenia gospodarczego i atrakcyjności inwestycyjnej:
 - ograniczona dostępność do wyspecjalizowanych usług doradczych instytucji otoczenia biznesu;
 - niewystarczająco rozwinięta sieć innowacji, obejmująca instytucje generowania i skutecznego transferu rozwiązań innowacyjnych ze sfery badawczo-rozwojowej do sfery gospodarczej;
 - nie w pełni wykorzystany potencjał regionu dla przyciągania kapitału zagranicznego;
 - niewystarczająca atrakcyjność osiedleńcza aglomeracji, wynikająca głównie z braku zróżnicowanej oferty usługowej o randze metropolitalnej (oferta kulturalna, edukacyjna, badawcza itd.) oraz mało urozmaicona oferta rynku pracy;
 - jedną z kluczowych barier dla rozwoju i zróżnicowania oferty turystycznej w pasie nadmorskim oraz strefie pojeziernej jest krótki sezon turystyczny – przeważa baza noclegowa dostępna okresowo, często o niskiej jakości;
 - brak alternatywnej wobec wypoczynku nadwodnego (plażowanie) oferty turystycznej – zarówno niedostateczny rozwój infrastruktury (np. zaplecza uzdrowskiego lub konferencyjnego), produktów turystycznych, jak i problemy natury komunikacyjnej – ograniczona pozasezonowa dostępność miejscowości wczasowych;
 - wciąż niewystarczająco rozbudowana oferta usług okołoturystycznych (m.in. kulturalnych i sportowych), które mogłyby generować ruch turystyczny poza sezonem letnim.
- cech społecznych i dostępności do infrastruktury społecznej:
 - silne zróżnicowanie dostępności do ośrodków edukacji na poziomie wyższym;
 - nie w pełni dostosowana do potrzeb rynku pracy oferta edukacyjna oraz zróżnicowanie jakości kształcenia;
 - jakość kapitału ludzkiego niedostosowana do realnych potrzeb rynku pracy, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
 - stan zdrowia społeczeństwa województwa pomor-

- skiego gorszy od przeciętnego w kraju, zwłaszcza w zakresie zachorowalności na choroby nowotworowe;
- niedoinwestowanie i zły stan infrastruktury społecznej;
 - czynniki wynikające z zagrożeń:
 - obszary ograniczonego użytkowania – ustanawiane na podstawie przepisów Prawa ochrony środowiska, w celu dotrzymania standardów jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu: wokół Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku; wokół lotniska wojskowego w Królewie Malborskim; dla trasy komunikacyjnej w obrębie skrzyżowań drogi krajowej nr 20 Gdynia – Stargard Szczeciński z drogą powiatową nr 10212 Miszewo – Gdańsk oraz z drogą powiatową nr 10211 Przdokowo – Leżno w miejscowości Miszewo; dla oczyszczalni ścieków w Lęborku; dla oczyszczalni ścieków w miejscowości Nadole (gm. Gniewino).
 - obszary zagrożenia powodziowego – wyznaczone zgodnie z ustawą Prawo wodne – dla potrzeb planowania ochrony przed powodzią przez Dyrektora odpowiedniego Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w postaci studium ochrony przeciwpowodziowej. Obecnie tereny bezpośredniego zagrożenia powodziowego wyznaczone zostały w dolinach rzek: Bielawa, Bolszewka, Brda, Cedron, Gardęga, Gościcina, Kamienica, Kamionka, Liwa, Martwa Wisła, Łeba, Łupawa, Motława, Piaśnica, Radunia, Reda, Skotawa, Słupia, Wda, Wieprza, Wietcisa, Wierzyca, Wisła, Zbrzyca;
 - obszary i ograniczenia ustalone w trybie przepisów ustawy Prawo wodne, związane z ustanowieniem stref ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych;
 - obszary pasa technicznego i ochronnego – tworzące pas nadbrzeżny, wyznaczone przez Dyrektorów Urzędów Morskich wzdłuż wybrzeża, na postawie ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej;
 - obszary narażone na niebezpieczeństwo powstawania ruchów masowych ziemi (zależnych od spadków terenu i typu utworów geologicznych oraz pokrycia terenu), stwarzające niebezpieczeństwo uszkodzenia lub katastrofy obiektów budowlanych oraz obszary narażone na rozwój procesów erozji gruntów – w tym odcinki klifowe wybrzeża morskiego;
 - strefy kontrolowane dla gazociągów wysokiego ciśnienia, wolne od wszelkiej zabudowy, o określonych przepi-sami szerokościach;
 - strefy bezpieczeństwa wzdłuż rurociągów do przesyłu paliw, użytkowane według pierwotnego przeznaczenia, lecz bez dopuszczenia wznoszenia budowli oraz składowania materiałów łatwopalnych;
 - czynniki środowiskowe związane z ochroną środowiska przyrodniczego:
 - obszary ochrony przyrody, w tym: parki narodowe (ok. 26.186 ha), obszary NATURA 2000 (ok. 363.288,5 ha OSOP i 206.400 ha SOOS), rezerwaty przyrody (ok. 7.934 ha), parki krajobrazowe (ok. 167.850 ha), obszary chronionego krajobrazu (ok. 390.384 ha) oraz tzw. formy ochrony indywidualnej (obejmujące ok. 16.800 ha łącznie) – użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, stanowiska dokumentacyjne, pomniki przyrody i strefy związane z ochroną gatunkową – zasady postępo-
- wania i ograniczenia na tych obszarach regulują odpowiednie przepisy ochrony przyrody;
- obszary ochrony złóż kopalin (ok. 400 złóż kopalin podstawowych i pospolitych) oraz obszary zasilania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (19 obszarów), które należy chronić przed niewłaściwym zagospodarowaniem, uniemożliwiającym ich przyszłe wykorzystanie. Zasoby geologiczne podlegają ochronie ustawowej, zaś zalecenia dla obszarów ochronnych zbiorników wód podziemnych określi w stosownych rozporządzeniach Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej;
 - ograniczanie intensywności zagospodarowania przestrzennego i zainwestowania na rzekach przy-morskich stanowiących korytarze wędrówkowe ryb¹;
 - zachowanie powierzchni i wzmocnienie spójności przestrzennej ekosystemów leśnych, odgrywających (szczególnie w obszarach pojeziernych i pasach wydmowych wybrzeża) ważną rolę środowiskotwórczą i ochronną;
 - obszary o wysokim poziomie wód gruntowych i małej nośności gruntów, silnie ograniczające możliwość technicznego zagospodarowania terenu;
 - obszary o wysokiej przydatności rolniczej gleb, głównie: Żuławy Wiślanych, Pojezierza Iławskiego, Pojezierza Starogardzkiego, Wysoczyzny Damnickiej, Równiny Słupskiej i Pobrzeża Kaszubskiego;
 - strefy ochronne i ograniczenia wynikające z przepisów ustawy o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz o gminach uzdrowiskowych – w zakresie zdefiniowanym w art. 38 ustawy dla stref A, B i C wraz z wymogami ich zagospodarowania (w Sopocie i Ustce);
 - czynniki kulturowe i krajobrazowe związane z ochroną środowiska kulturowego i krajobrazu:
 - strefy ochrony konserwatorskiej, zagospodarowanie których winno odbywać się na warunkach określonych przez służby ochrony zabytków;
 - zespoły wpisane (Zespół Zamkowy w Malborku, tablice z XXI postulatami Sierpnia '80) lub pretendujące do wpisu na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO (Śródmieście Gdańska);
 - struktury i formy przestrzenne warte zachowania w odczuciu społeczności lokalnej (np. sprzeciw wobec wprowadzania nowych form architektonicznych w śródmieściu Gdańska);
 - zdekapitalizowane zasoby zabytkowe (np. Dolne Miasto w Gdańsku, ruiny Zakładów Mięsnych, fragmenty śródmieścia Starogardu Gdańskiego) – obniżenie atrakcyjności inwestycyjnej terenu, zagrożenie dalszą degra-dacją tak zasobu zabytkowego, jak i sąsiadującej zabudowy;
 - nieuregulowany stan własności obiektów zabytkowych i wartościowych oraz toczące się procesy przekształceń własnościowych i organizacyjnych;
 - charakterystyczne kulturowo układy przestrzenne, panoramy, sylwety, osie widokowe – często nie objęte ochroną prawną, stanowiące jednak o atrakcyjności miejscowości;
 - historyczna parcelacja gruntów – unikalne historyczne struktury są często w chaotyczny sposób zacierane;
 - obiekty szczególnie cenne kulturowo, które wraz ze swoim bezpośrednim otoczeniem wymagają ochrony konserwatorskiej i powodują ograniczenia architektoniczne oraz urbanistyczne dla nowych

inwestycji;

- strefy ochrony widokowej wyznaczone w dokumentach planistycznych gmin (osie widokowe, ciągi widokowe, dominanty przestrzenne, panoramy);
- zachowanie unikatowych i specyficznych dla regionu nadmorskiego walorów krajobrazowych – na obszarach pobrzeży – w tym głównie typy wybrzeży mierzejowo-wydmowych i klifowych oraz w strefach wysoczyzn morenowych, rynien polodowcowych i sandrów na pojezierzach wschodnio i południowopomorskim.

5.2. Konflikty przestrzenne

Podstawą konfliktów w zagospodarowaniu przestrzennym są: ograniczone zasoby przestrzeni, jakość przestrzeni i jej przydatność (funkcje).

- Konflikty o zasoby przestrzeni dotyczą dostępu do:
 - zasobów naturalnych, np.: surowców mineralnych, wody, przyrodniczych walorów turystycznych lub ekosystemów określonych typów;
 - zasobów antropogenicznych, składających się na tzw. środowisko zabudowane: infrastruktura transportowa, techniczna, mieszkaniowa, przemysłowa, usługowa, zaś w szerszym kompleksowym ujęciu – systemy osadnicze;
 - zasobów przestrzeni – terenów przydatnych do zainwestowania, których wartość oprócz czynników przyrodniczych wynika także z renty ich położenia.
- Konflikty o jakość przestrzeni dotyczą:
 - ekologicznych warunków życia ludzi i jakości środowiska zbudowanego;
 - potencjału środowiska a zwłaszcza jego walorów krajobrazowych – przyrodniczych i kulturowych.
- Konflikty o funkcje przestrzeni dotyczą sposobu korzystania z terenu, powstają głównie na tle:
 - zagrożenia stwarzanego przez lokalizację i rozwój danej funkcji w wymiarze ekologicznym, krajobrazowym lub ekonomicznym.

Powyższe typy konfliktów mogą występować na danym obszarze w czterech układach:

- o zasoby przestrzeni z konfliktami o jakość przestrzeni;
- o zasoby przestrzeni z konfliktami o funkcje przestrzeni;
- o jakość przestrzeni z konfliktami o funkcje przestrzeni;
- o zasoby przestrzeni z konfliktami o jakość przestrzeni i z konfliktami o funkcje przestrzeni².

Do podstawowych sytuacji konfliktowych w województwie pomorskim dochodzi w relacjach:

1) System obszarów chronionych a aktywność gospodarcza

System obszarów chronionych i dotyczące go regulacje określające zasady gospodarowania wywołują niekiedy sprzeczności na płaszczyźnie: ochrona specyficznych wartości przestrzeni i potrzeba ich zachowania dla długookresowego rozwoju (rozwój rolnictwa ekologicznego i agroturystyki), a interes bieżący uzyskiwania natychmiastowych korzyści (sprzedaż gruntów rolnych na realizację zabudowy mieszkaniowej, lotniskowej, przedsięwzięć produkcyjnych niebezpiecznych dla środowiska). Stosunek części mieszkańców do zasięgu i sposobów ochrony wartości jest wysoce krytyczny, bowiem nie przynosi to natychmiastowych korzyści.

Do głównych obszarów konfliktowych aktywności gospodarczej z potrzebami ochrony przyrody i środowiska w województwie pomorskim zaliczają się zwłaszcza:

- koncentracje różnorodnych zagrożeń środowiska, w tym możliwości wystąpienia poważnych awarii w obszarze aglomeracji Trójmiasta oraz w korytarzu transportowym przebiegającym po obu stronach doliny Wisły; mogą one znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na wody Zatoki Gdańskiej oraz na przyrodnicze obszary chronione i liczne pośród nich obszary NATURA 2000;
- strefa nadmorska, wyjątkowo cenna i wrażliwa przyrodniczo, objęta różnymi formami ochrony przyrody lub przewidziana do ochrony w ramach sieci NATURA 2000, w której na skutek dużej koncentracji ludności w sezonie letnim dochodzi do jej przekształowienia;
- Żuławy Wiślane, Dolina Dolnej Wisły i strefa przymorska, w których zagrożenia wynikają z działań sił przyrody, zagrożeń powodzian na skutek złego stanu technicznego systemów osłony przeciwpowodziowej i odwodnienia Żuław, nie gwarantujący zabezpieczenia przeciwpowodziowego mieszkańcom oraz obniżający efektywność produkcji rolniczej;
- strefa suburbanizacji, szybsze, niż przeciętnie w kraju tempo przyrostu terenów zabudowanych na obszarach wokół ośrodków regionalnych oraz wyłączanie gruntów z produkcji rolnej i leśnej, odbywające się kosztem terenów biologicznie czynnych.

2) Realizacja inwestycji infrastrukturalnych, w tym drogowych a wartości środowiska

Choć transport jest ważnym czynnikiem sprzyjającym rozwojowi, generuje również koszty środowiskowe (szacowane na 1,1% PKB). Wysiłki zmierzające do zaspokojenia rosnących potrzeb mobilności oraz realizacji ścisłych norm ochrony środowiska zaczęły ujawniać konflikty, m.in. w wielu miastach niezbędny jest rozwój infrastruktury z silnym uwzględnieniem na etapie planowania ochrony przyrody i ograniczeń tego dotyczących³. Do głównych czynników konfliktowych należy zaliczyć:

- planowane inwestycje infrastrukturalne, których przebieg wywołuje konflikty związane z potrzebą ochrony przyrody (ochrona bioróżnorodności, spójność osnowy ekologicznej) i środowiska – także w kontekście warunków i jakości życia (potencjalny wzrost zanieczyszczeń powietrza głównie pyłem zawieszonym i NO₂ oraz natężenie hałasu); Modernizacje istniejących dróg w obszarach chronionych wymagają znacznie wyższych nakładów finansowych. Inwestycje drogowe rodzą także wiele sprzeczności społecznych, pojawiają się przeciwstawne sobie grupy interesów.

3) Użytkowanie rekreacyjne a ochrona wartości środowiska

Likwidacja wielu ograniczeń w swobodnym obrocie ziemią skutkuje masową presją na budowę obiektów rekreacyjnych, w tym indywidualnych lotniskowych, najchętniej realizowanych w miejscach o dużych wartościach przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Efektem tego jest powstanie rozległych obszarów konfliktów między zagospodarowaniem i użytkowaniem rekreacyjnym a trwałym zachowaniem wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu. Pojawiają się one głównie w strefie nadmorskiej, na Pojezierzu Kaszubskim i potęgują w postaci:

- coraz liczniejszej zabudowy rekreacyjnej i towarzyszącej, lokalizowanej często w sposób nielegalny, degradującej wartości istniejące, bez odpowiednich zabezpieczeń przed negatywnym oddziaływaniem na komponenty środowiska;
- wzrastającej penetracji terenów pozbawionych

przystosowania do masowego użytkowania lub niemożliwych do takiego przystosowania ze względu na potrzebę ochrony wartości, w tym wartości użytkowych dla innych funkcji (np. ochrony zasobów wody na użytek aglomeracji);

- chaotycznej i coraz intensywniejszej zabudowy mieszkaniowej na terenach wiejskich (osiedla domków rekreacyjnych czy mieszkalnych), niezwiązanej z produkcją rolną, zajmującej tereny rolne, najczęściej najatrakcyjniejsze krajobrazowo, pozbawiające niemal całkowicie wsie pobrzeża i pojezierza, przestrzeni otwartych;

- wzrastającego rekreacyjnego ruchu samochodowego i zagospodarowania towarzyszącego, obsługującego rekreację (mieszkalnictwo i usługi dla rekreacji), powodujących przekształcanie tych rejonów w obszary często zbliżone charakterem do zurbanizowanych.

Ograniczona chłonność rekreacyjna środowiska, przede wszystkim w strefie nadmorskiej i w centralnej części Pojezierza Kaszubskiego, określona jest przez jego odporność na użytkowanie rekreacyjne. Nadmierne użytkowanie prowadzi do dewaloryzacji i utraty wartości, które były podstawą rozwoju funkcji rekreacyjnej. Najmniejszą przyrodniczą chłonność rekreacyjną posiadają nadmorskie obszary wydmore, w obrębie których występuje „naturalna dysproporcja” między bardzo dużą chłonnością rekreacyjną plaż i bardzo małą chłonnością wydym na ich zapleczu. Specyficznym problemem strefy brzegowej morza na jej odcinkach klifowych jest naturalna dostępność plaż. Na obszarach pojeziernych wysoczyzn morenowych chłonność rekreacyjną limitują przede wszystkim typy zbiorowisk roślinnych, nachylenia terenu i tolerancja systemów jeziornych.

4) Realizacja dużych przedsięwzięć budowlanych o charakterze komercyjnym

Sytuacje konfliktowe powoduje zmiana, a nawet ujawniony zamiar zmiany obecnego sposobu użytkowania i zagospodarowania na odmienny, o istotnych oddziaływaniach zewnętrznych wynikających z wielkości przedsięwzięcia budowlanego i jego charakteru. Sytuacje konfliktowe rodzą lokalizacje wielkopowierzchniowych obiektów handlowych, elektrowni wiatrowych i przekaźników telefonii komórkowej. Najczęstsze konflikty mają charakter społeczny i zachodzą w:

- strefie podmiejskiej, w której na przykład planuje się przebieg dróg obwodowych na skutek wzrostu natężenia ruchu w obszarach centralnych;
- obszarach wiejskich, w których sytuacje konfliktowe

związane są najczęściej z lokalizacją zakładów produkcyjnych oraz elementów infrastruktury technicznej (oczyszczalnie ścieków składowiska odpadów) w sąsiedztwie stref zamieszkania;

- miastach, w których zwłaszcza lokalizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowo-usługowych rodzi konflikty z lokalną drobną przedsiębiorczością.

6. OBSZARY PROBLEMOWE [Rys 30]

6.1. Typy sytuacji problemowych

Przedstawione wcześniej bariery, ograniczenia i konflikty z jednej strony oraz niewykorzystane dotychczas możliwości tkwiące w strukturze przestrzennej z drugiej – pozwalają na wyróżnienie w województwie sytuacji charakteryzujących się określoną strukturą problemową – typów przestrzennych sytuacji problemowych. Są to przede wszystkim sytuacje wynikające z:

- nadmorskiego położenia regionu oraz wzajemnych relacji przestrzennych morza i lądu;
- dużego skupienia ludności, zagospodarowania gospodarczego i usług publicznych w Trójmieście – największej aglomeracji w Polsce Północnej;
- charakteru ośrodków regionalnych i tworzących się aglomeracji o charakterze bipolarnym: Słupska z Ustką, Chojnic z Człuchowem, oraz policentrycznej sieci ośrodków regionalnych Powiśla: Tczew, Kwidzyn, Malbork, Starogard Gdański wraz z ich otoczeniem;
- położenia w obszarze ujściowym największej polskiej rzeki, gdzie kumulują się różnorodne czynniki sprzyjające rozwojowi i ograniczające rozwój;
- rozległych obszarów strukturalnie słabych, dysponujących niewykorzystanymi zasobami leśnymi i wodnymi, tworzących warunki do rozwoju gospodarki opartej na tych zasobach.

6.2. Rozmieszczenie i charakterystyka obszarów problemowych

Analiza zasięgów przestrzennych występowania wymienionych wyżej typów sytuacji problemowych pozwala na wyróżnienie w województwie kilku zasadniczych obszarów problemowych – stref i pasm występowania problemów i konfliktów przestrzennych – wymagających zróżnicowanych przestrzennie rozwiązań w zakresie polityki przestrzennej prowadzonej przez samorząd województwa. Obszarami tymi są zwłaszcza:

- wybrzeże Bałtyku;
- obszar aglomeracji Trójmiasta – szczególny obszar problemowy;
- centra regionalne – obszar koncentracji potencjałów;
- Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym;
- obszary wiejskie strukturalnie słabe.

WYBRZEŻE BAŁTYKU			
Lp.	Obszary szczegółowe	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe
1.	cały pas gmin nadmorskich	zagrożenie utratą charakteru krajobrazu kulturowego i tożsamości kulturowej	<ul style="list-style-type: none"> → stopniowa degradacja i likwidacja historycznej zabudowy regionalnej, głównie gospodarczej; → presja wielkokabaturowego i wysokiego budownictwa turystycznego oraz intensywnej zabudowy pensjonatowej na niewielkich działkach; → nowe realizacje architektoniczne pozbawione w większości nie tylko cech regionalnych, ale w ogóle indywidualnych; → ograniczenie połowów stanowiące znaczne zagrożenie dla rybołówstwa łodziowego; → propagowany model spędzania czasu zagraża tradycji i poczuciu wspólnoty;
2.	miasta Ustka i Łeba		<ul style="list-style-type: none"> → degradacja i likwidacja historycznej zabudowy miejskiej, w tym szachulcowej i chat rybackich;
3.	obszary intensywnego rozwoju zagospodarowania i użytkowania turystycznego	postępująca utrata ładunku przestrzennego	<ul style="list-style-type: none"> → przekształcanie przestrzeni wiejskiej w miejską wskutek intensywnej urbanizacji; → znaczny przyrost terenów inwestycyjnych realizowanych kosztem lasów i wartościowej przestrzeni rolniczej; → urbanizacja wyprzedzająca rozwój infrastruktury – zwłaszcza komunikacyjnej;
	obszary intensywnego rozwoju zagospodarowania i użytkowania turystycznego cd.	obniżenie jakości życia stałych mieszkańców	<ul style="list-style-type: none"> → sezonowy wzrost obciążenia komunikacyjnego dróg nadmorskich i ulic miejskich; → sezonowy wzrost natężenia hałasu komunikacyjnego i miejskiego, przekraczający poziomy dopuszczalny i wpływający niekorzystnie na stan zdrowotny; → zwiększony w okresie sezonu pobór wód konsumpcyjnych powodujący ingresję wód morskich oraz ascensję zasolonych wód głębinowych; → przypadki inwestowania w podnoszenie atrakcyjności turystycznej kosztem potrzeb stałych mieszkańców;
		slabe rozpoznanie i wykorzystanie szczególnych zasobów	<ul style="list-style-type: none"> → niedostateczne udokumentowanie zasobów złóż leczniczych, wód termalnych i walorów zdrowotnych klimatu, ograniczające możliwości rozwoju funkcji uzdrowiskowej;
4.	nadmorskie obszary wiejskie, zwłaszcza gminy powiatów nowodworskiego i puckiego (Stegna, Sztutowo, Nowy Dwór Gdański, Krokowa, Władysławowo	zagrożenie degradacją cennych i wrażliwych walorów środowiska;	<ul style="list-style-type: none"> → wprowadzanie nieoczyszczonych spływów wód opadowych i roztopowych z terenów zurbanizowanych i zabudowanych do wód powierzchniowych; → tendencja do nadkoncentracji funkcji turystycznej w obszarach wrażliwych, o szczególnych walorach;
			<ul style="list-style-type: none"> → duża dysproporcja pomiędzy ludnością korzystającą z sieci wodociągowej (88,7%) a sieci kanalizacyjnej (ok.42%); → niedostatecznie oczyszczone ścieki komunalne odprowadzane do wód powierzchniowych – żadna z oczyszczalni powyżej 15 000 RLM nie spełnia standardów dla ścieków odprowadzanych do wód w zakresie usuwania związków biogenych; → degradacja krajobrazu rolniczego oraz spadek bioróżnorodności w agrocenozach (agroekosystemach), spowodowany uproszczeniem gospodarowania polowego (sztucznie utworzone wielkoobszarowe arealy polowe, dominacja monokultur zbożowych);
5.	Półwysep Helski, Nadmorski Park Krajobrazowy		<ul style="list-style-type: none"> → nadmierna sezonowa eksploatacja, zagrażająca równowadze ekologicznej;
6.	Zalew Wiślany, Zatoka Pucka		<ul style="list-style-type: none"> → ubożająca bioróżnorodność biotopów przybrzeżnych, niekorzystne zmiany warunków tarliskowych ryb i eutrofizacja wód morskich;
7.	Zatoka Gdańska		<ul style="list-style-type: none"> → rosnący ruch statków transportowych, w tym tankowców i chemi-kaliowców, zwiększający zagrożenie zanieczyszczeniem wód przybrzeżnych i plaż;

8.	obszar wód przybrzeżnych i morza terytorialnego	niedostateczne rozpoznanie i wykorzystanie szczególnych zasobów	→ potrzeba zagospodarowania nowo udokumentowanych złóż ropy i gazu oraz ich gospodarczego wykorzystania; → niewielkie w stosunku do zasobów połowy niektórych gatunków ryb bałtyckich;
		ograniczenia w funkcjonowaniu tradycyjnych gałęzi gospodarki morskiej	→ degradacja środowiska morskiego skutkująca zmniejszeniem produktywności morza (związane z tym zmniejszenie limitów połowowych); → słabe wykorzystanie potencjału portów – brak wyspecjalizowanych usług i nowoczesnej produkcji wykorzystujących przepływ towarów; → wzrost bezrobocia związany z redukcją miejsc pracy w rybołówstwie i przetwórstwie z nim związanym, przemyśle stoczniowym i zakładach kooperujących; → część obszarów europejskiej sieci NATURA 2000 wyznaczono w kolizji z istniejącymi funkcjami gospodarczymi (główne porty); → blokada części obszarów przez przedsiębiorstwa upadłe lub w stanie bliskim upadłości;
10.	tereny powojaskowe i popegeerowskie		degradacja przestrzeni i środowiska
11.	tereny zamknięte	zagrożenie walorów środowiska i ład przestrzennego	→ blokowanie rozwoju miast i planowania przestrzennego poprzez utrzymywanie terenów zamkniętych dla obszarów nie przeznaczonych de facto do funkcji obronnych kraju;
12.	środkowe i zachodnie wybrzeże	rosnąca presja rozwoju energetyki wiatrowej na lądzie i na morzu	→ duże zasoby wiatru inspirujące lokalizacje farm wiatrowych, pomimo licznych kolizji przestrzennych związanych z cennymi walorami przyrodniczymi, w tym zwłaszcza z ostojami ptaków oraz walorami krajobrazowo-turystycznymi;
13.	pas nadbrzeżny, tj. pas techniczny i ochronny UM	rosnące zagrożenie katastrofami naturalnymi, wywołowanymi zmianami klimatycznymi	→ zagrożenie powodziami odmorskimi i odlądowymi, podniesieniem poziomu wód morskich i gruntowych oraz erozją brzegów; → zmiany położenia linii brzegu morskiego na odcinkach narażonych na erozję morską oraz w obrębie stożków napływowych w ujściach rzek → niewystarczająca skuteczność ograniczeń inwestowania na obszarach zagrożonych powodzią i erozją brzegów morskich → odrębność zadań i odmiennosc struktur organizacyjnych zarządzających terenami lądowymi i morskimi, utrudniająca porozumienie w kwestiach inwestowania i zagospodarowania; → zagrożenie przeinwestowaniem i dewastacją bardzo wrażliwego środowiska strefy przybrzeżnej; → niedostateczne współdziałanie większości władających terenami ze służbami planowania przestrzennego i ochrony środowiska;
			ograniczone możliwości żeglugi na Zalewie Wiślanym i dostępności do jego portów

CENTRA REGIONALNE – KONCENTRACJI POTENCJAŁÓW

Lp.	Obszary szczegółowe	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe
1.	wszystkie ośrodki miejskie	brak zasadności kontynuowania funkcji	→ przestarzałe technologicznie, często nieczynne lecz cenne kulturowo zakłady przemysłowe (w szczególności wielkoprzestrzenne przemysłowe struktury miejskie z XIX–XX w.) przy obecnym sposobie użytkowania stanowią elementy dezintegrujące tkankę miejską;

		degradacja historycznej struktury mieszkaniowej na terenach miejskich	<ul style="list-style-type: none"> → brak wystarczających środków na utrzymanie zabytkowego zasobu mieszkaniowego; → wizerunek zdegradowanych dzielnic zniechęca potencjalnych inwestorów i nowych mieszkańców; → postępuje funkcjonalne odrywanie się historycznej struktury miast od funkcjonalnego układu miasta; → patologie społeczne i ubóstwo nawarstwiają się – potrzeba intensywnych działań na rzecz walki wykluczeniem społecznym;
		niekorzystna struktura społeczna i gospodarcza	<ul style="list-style-type: none"> → bezrobocie w dalszym ciągu stanowi problem społeczny, mimo że w ostatnim okresie wyraźnie spada; → monofunkcyjna struktura gospodarcza, zwłaszcza niski poziom innowacyjności podmiotów gospodarczych;
		ład przestrzenny obciążony spuścizną gospodarki planowanej	<ul style="list-style-type: none"> → monotonia zabudowy osiedlowej realizowanej po 1945 roku; → niewielkie realizacje przestrzeni publicznych z tradycyjnymi elementami, takimi jak zabudowa pierzejowa realizowana wzdłuż śródmiejskich ulic, place, ciągi piesze niezależne od układu komunikacji kolejowej; → mała intensywność zabudowy terenów śródmiejskich i wysoka intensywność zabudowy na obrzeżach miast; → zaburzona skala zabudowy, szczególnie na terenach starych dzielnic willowych w miastach zabudowanych od lat 70. wielkimi blokami wielorodzinnymi;
2.	Słupsk	osnowa ekologiczna miasta nie wystarczająco powiązana	<ul style="list-style-type: none"> → słabe powiązania dwóch dużych kompleksów przyrodniczych; → pozostałe tereny o funkcji ekologicznej są rozdrobnione i zajmują niewielkie powierzchnie zwłaszcza w zachodniej części miasta;
		ograniczona dostępność komunikacyjna i podniesienie jakości przestrzeni publicznej Śródmieścia	<ul style="list-style-type: none"> → utrudnienia w sprawnym funkcjonowaniu zespołu miejskiego, gdyż cały ruch tranzytowy ogniskuje się w Śródmieściu; → nadkoncentracja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych wzdłuż głównej Trasy Średnicowej miasta – drogi krajowej DK nr 6;
3.	Chojnice – Człuchów	kształtujący się południowo-zachodni biegun rozwoju województwa w postaci układu bipolarnego	<ul style="list-style-type: none"> → zaczynają zaznaczać się naturalne procesy aglomeracyjne wynikające z korzyści lokalizacji; → znaczne rezerwy terenów położonych w bezpośredniej bliskości drogi krajowej DK nr 22, należących głównie do Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, gminy Chojnice oraz Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Instytutu Hodowli i Aklimatyzacji Roślin, które leżą na terenie gmin Chojnice i Człuchów; → duże rezerwy w zakresie istniejącego uzbrojenia technicznego terenu: moc elektryczna, woda pitna, gaz ziemny oraz oczyszczanie ścieków; → zły stan techniczny drogi krajowej DK nr 22 oraz ograniczona liczba połączeń kolejowych z Trójmiastem;
4.	Starogard Gdański	zagrożenie marginalizacją w związku z ograniczoną dostępnością i jakością kapitału ludzkiego	<ul style="list-style-type: none"> → spadek znaczenia Starogardu Gdańskiego i całego Kociewia w regionie wskutek koncentracji procesów rozwoju w metropolii Trójmiasta, przy jednoczesnym słabym wykształceniu zasobów pracy – skutku przemysłowej przeszłości miasta i rolniczej Kociewia; → niewystarczające powiązania komunikacyjne z Trójmiastem, w tym niski poziom parametrów technicznych dróg; → postępujące zjawisko suburbanizacji;
		nie w pełni wykorzystane walory środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz przeciętny stan środowiska	<ul style="list-style-type: none"> → niewykorzystane walory naturalnego korytarza ekologicznego, Wierzycy; → mała powierzchnia terenów zielonych ogólnodostępnych i dobrze zagospodarowanych; → słaba lokalna osnowa ekologiczna; → nie wyeksponowane i niewykorzystane tereny potencjalnie atrakcyjne i bardzo atrakcyjne, np. śródmieście, nad Wierzycą, Wzgórze św. Jana;
5.	Kwidzyn	peryferyjna lokalizacja geograficzna wobec głównych szlaków komunikacyjnych	<ul style="list-style-type: none"> → brak mostu na Wiśle w okolicach Kwidzyna; → zawieszanie wielu połączeń kolejowych; → niewystarczające powiązania komunikacyjne z Trójmiastem;
		niewykorzystany potencjał Starego Miasta w bezpośrednim otoczeniu zespołu katedralno-zamkowego	<ul style="list-style-type: none"> → brak uporządkowanego systemu przestrzeni publicznej integrującej poszczególne części miasta; → zniszczona zabudowa kwartałów przylegających do katedry oraz rażące na tle starej zabudowy budynki mieszkaniowe z lat 60.;

		niska spójność systemu przyrodniczego w wymiarze wewnątrzmijskim, przy jednoczesnej spójności terytorialnej w bezpośrednim otoczeniu miasta	<ul style="list-style-type: none"> → mały udział powierzchniowy urządzonych terenów zieleni miejskiej; → brak połączeń lokalnych struktur przyrodniczych, aktywnych pod względem biotycznym, z przyrodniczym otoczeniem miasta, co hamuje procesy regeneracji środowiska w mieście i pogarsza warunki życia jego mieszkańców;
6.	Tczew	niewykorzystanie unikatowych walorów historyczno-kulturowych i przyrodniczych dla rozwoju wielu funkcji miasta – szczególnie usługowych związanych z obsługą ruchu turystycznego (dolina Wisły i Stare Miasto)	<ul style="list-style-type: none"> → niszcząca wartościowa historyczna zabudowa Starego Miasta i śródmieścia, rejonu dworca PKP, warsztaty kolejowe zlokalizowane w sąsiedztwie śródmieścia; → występowanie sytuacji, gdzie wartości kulturowe deprecjonowane są przez ograniczoną kręgu użytkowników (elementy niedostępne lub użytkowane przez ograniczone kręgi odbiorców, np. stary wiatrak, parowozownia i warsztaty kolejowe, stara zabudowa przemysłowa; → dekompozycja układów przestrzennych w rejonie starych fortyfikacji przy ul. Nowej, Warsztatowej i Czyżykowskiej; → spadek zainteresowania wartością przestrzenną śródmieścia i Starego Miasta;
7.	Malbork	niski poziom wykorzystania potencjału turystycznego miasta dla rozwoju społeczno-gospodarczego	<ul style="list-style-type: none"> → niski poziom jakościowy funkcji związanych z rolą miasta jako ośrodka turystycznego o znaczeniu międzynarodowym; → wadliwe funkcje i obiekty dysharmonizujące otoczenie historycznych obszarów miasta; → brak odpowiedniej liczby miejsc parkingowych związanych z obsługą Zespołu Zamkowego; → zły stan techniczny drogi krajowej DK nr 22;
8.	Lębork	słaba osnowa ekologiczna	→ duży udział terenów przekształconych i zdegradowanych wymagających rekultywacji;
		niewykorzystany potencjał walorów śródmieścia w rozwoju społeczno-gospodarczym miasta	→ brak miejsca koncentracji wysokostandardowych obiektów usługowych dzielnicy śródmiejskiej.

DOLINA DOLNEJ WISŁY WRAZ Z JEJ OBSZAREM DELTOWYM

Lp.	Obszary szczegółowe	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe
1.	Nowy Dwór Gdański i Nowy Staw	zagrożenie rozwoju funkcji miastotwórczych	<ul style="list-style-type: none"> → potrzeba stabilizacji i wzbogacenia bazy miastotwórczej w obszarach miejskich Nowy Staw, Nowy Dwór Gdański
2.	cały obszar Doliny Dolnej Wisły	bariery w sferze gospodarczej	<ul style="list-style-type: none"> → zły stan systemu przeciwpowodziowego oraz urządzeń melioracji szczegółowych i podstawowych, co obniża naturalny, wysoki potencjał produkcyjny gleb i utrudnia, na wielu obszarach, prowadzenie intensywnej produkcji rolnej, opartej o nowe technologie; → brak środków finansowych, uniemożliwiający dostosowanie gospodarstw rolnych do obowiązujących i przewidywanych standardów produkcji (w tym związanych z wprowadzeniem zasady wzajemnej zgodności) oraz powodujący dekapitalizację części gospodarstw rolnych, szczególnie małych i średnich; → ograniczanie środków na budowę i modernizację sektora przetwórstwa rolno-spożywczego i przechowalnictwa spowalnia proces jego dostosowania do panujących standardów oraz osłabia konkurencyjność; → zła jakość wody pitnej, która ze względu na wysoką zawartość fluoru nie może być wykorzystywana w chowie bydła mlecznego, uniemożliwia prowadzenie produkcji mleka na terenie, który ze względu na warunki naturalne jest predysponowany do tego kierunku produkcji; → niski poziom wykształcenia znacznej części rolników to bariera w dostosowaniu prowadzonej przez nich produkcji do nowych warunków oraz podejmowanie działalności pozarolniczej; → nadmierne zasoby siły roboczej, szczególnie w mniejszych gospodarstwach rolnych, generujące tzw. ukryte bezrobocie; → wysoki poziom bezrobocia, szczególnie na obszarach wiejskich, w tym na terenach popegeerowskich; → rozwój innych dziedzin gospodarki utrudniony jest zaniedbaniami infrastrukturalnymi, przejawiającymi się w złym stanie dróg szczególnie gminnych, powiatowych i dojazdowych do pól, sieci wodociągowej i elektroenergetycznej (średniego i niskiego napięcia), niskim stopniu skanalizowania wsi, nieregulowanej gospodarce odpadami, słabo rozwiniętej infrastrukturze turystycznej i rekreacyjnej; → słabe wykorzystanie potencjalnie dużych możliwości w zakresie transportu wodnego ze względu na niski poziom techniczny szlaków wodnych; → mała aktywność mieszkańców w podejmowaniu działalności gospodarczej; → niska siła nabywcza mieszkańców, będąca przyczyną słabego popytu na rynku lokalnym;

		<p>bariery w sferze środowiska naturalnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> → zmiany granic administracyjnych województw, przez co powstała niespójność w występowaniu form ochrony przyrody na tym obszarze (podział Delt Wisły na lewobrzeżną, w całości będącą Obszarem Chronionego Krajobrazu, i prawobrzeżną, gdzie tą formą ochrony objęto jedynie wąski pas międzywala rzeki Wisły oraz obszar ujścia rzeki Szkarpawy); → brak środków na inwestycje proekologiczne, w tym także w rolnictwie, którego działalność wywiera silny wpływ na stan środowiska naturalnego; → zagrożenie walorów przyrodniczo-krajobrazowych przez brak ciągłości obszaru chronionego (sąsiedztwo poza granicami województwa z zespołem nadwiślańskich parków krajobrazowych).
		<p>bariery w sferze społecznej</p>	<ul style="list-style-type: none"> → wysokie bezrobocie i postępująca za nim stagnacja społeczna oraz wzrost patologii – brak zatrudnienia staje się problemem „dziedzicznym” przez następne pokolenie, a jego skutki będą dawały o sobie znać przez szereg lat; → brak tradycji i chęci współpracy między sektorem publicznym, społecznym i gospodarczym. Jedną z przyczyn tego stanu rzeczy jest słabość sektora społecznego, przejawiająca się brakiem zaangażowania obywatelskiego mieszkańców i wynikająca z tego małą liczbą prężnie działających organizacji pozarządowych;
		<p>bariery w sferze ładu przestrzennego</p>	<ul style="list-style-type: none"> → brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego regulujących takie zasady kształtowania przestrzeni, które tworzy harmonijną całość oraz uwzględnia w uporządkowanych relacjach wszelkie uwarunkowania i wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze i środowiskowe, kulturowe oraz kompozycyjno-estetyczne; → brak powszechnej świadomości istnienia miejscowej tradycji budowlanej, jej form architektonicznych i układów osadniczych, co powoduje rozwój budownictwa mieszkaniowego, turystycznego i rekreacyjnego niezgodny z tą tradycją i zacieranie się historycznych układów przestrzennych.

OBSZARY WIEJSKIE STRUKTURALNIE SŁABE			
Lp.	Obszary szczegółowe	Typ problemu	Zagadnienia szczegółowe
1.	cały obszar	<p>niska atrakcyjność osiedleńcza</p>	<ul style="list-style-type: none"> → niedostateczna dostępność komunikacyjna, zły stan dróg; → niedorozwój infrastruktury technicznej: sieci wodociągowej i urządzeń uzdatniania wody, sieci gazowej, sieci energetycznej nn. i sieci teletechnicznej; → likwidacja małych placówek szkolnictwa podstawowego; → zagrożenie podstaw rozwoju małych miast monofunkcyjnych – Kępice, Czarne, Debrzno, Nowy Staw; → brak pozarolniczych miejsc pracy; → odpływ migracyjny młodej i wykształconej ludności
		<p>zanik wartości i regionalnego charakteru krajobrazu wiejskiego</p>	<ul style="list-style-type: none"> → degradacja historycznej zabudowy wiejskiej mieszkalnej i gospodarczej; → zastępowanie tradycyjnej zabudowy wiejskiej standaryzowaną, pozbawioną wyraźnego charakteru regionalnego; lokalizowanie obiektów dyszarmizujących – modernistycznych pawilonów usługowych, stacji paliw i obiektów sakralnych oraz nowobogackich rezydencji; → zacieranie się tradycyjnych układów urbanistycznych; → masowe wycinki i naturalne wypadanie drzewostanu w zabudowie wsi i wzdłuż ciągów komunikacyjnych

2.	północno-zachodnia część województwa i Powiśle	degradacja założeń dworsko-parkowych	<ul style="list-style-type: none"> → duża ilość założeń dworsko-parkowych pozbawionych opieki właścicieli – zarówno prywatnych, jak ANR; → część obiektów pałacowych pozostaje zasiedlona przez bezrobotnych byłych pracowników PGR, co sprzyja degradacji; → historyczne folwarki i obiekty gospodarcze niszczone nie znajdując nowego przeznaczenia; → całkowity brak opieki nad parkami i zabytkowym drzewostanem, skutkujący zarastaniem, wycinkami i zatarciem założeń;
3.	ścisłe sąsiedztwo ośrodków miejskich	utrata ład przestrzennego	<ul style="list-style-type: none"> → intensywna urbanizacja o charakterze i skali nieadekwatnej do otoczenia; → lokalizacja prymitywnych przedsięwzięć gospodarczych na bazie siedlisk rolniczych; → znaczna część zabudowy lokalizowana bez planu na podstawie decyzji administracyjnych; → niedorozwój układów komunikacyjnych
4.	cały obszar	ograniczenie w rozwoju gospodarczym	<ul style="list-style-type: none"> → niedostateczny rozwój sieci kanalizacji sanitarnej oraz niedostateczna skuteczność i pojemność części oczyszczalni ścieków, niewielkie możliwości lokalizacji na terenach wiejskich nowych przedsiębiorstw oraz ograniczenie rozwoju istniejących; → nadmierna ilość substancji biogenych i zawiesiny w wodach śródlądowych wyklucza przydatność wód dla ryb łososiowatych i karpionowatych do naturalnego bytowania;
5.	cały obszar	zagrożenie wód powierzchniowych, podziemnych i powietrza atmosferycznego	<ul style="list-style-type: none"> → niski poziom wdrożenia systemu selektywnej zbiórki odpadów, niewłaściwie zorganizowane składowiska odpadów i porzucanie odpadów, w tym niebezpiecznych, w miejscach do tego nie przeznaczonych; → nieprawidłowe składowanie i zagospodarowywanie odchodów zwierząt gospodarskich, skutkujące niekontrolowanym przenikaniem ścieków do gruntu; → niedostateczny stan lub brak podczyszczania wód opadowych z dróg prowadzących ruch o dużym natężeniu; → powierzchniowy spływ zanieczyszczeń z rolnictwa, zawierających związki biogenne, pestycydy oraz wyplukiwane frakcje gleby; → niewielki udział paliw ekologicznych w strukturze zużycia nośników energii, spalanie odpadów w paleniskach domowych skutkujące emisją substancji szkodliwych;
6.	Powiśle	ograniczenie w rozwoju gospodarczym i społecznym	<ul style="list-style-type: none"> → brak sprawnych przepraw przez Wisłę utrudnia komunikację i ogranicza możliwości gospodarczego i społecznego rozwoju;
7.	Żuławy, Powiśle oraz obszary w zlewniach rzek Przymorza	potencjalne zagrożenia powodziowe	<ul style="list-style-type: none"> → brak całościowego studium ochrony przeciwpowodziowej dla województwa pomorskiego; → zły stan istniejących urządzeń infrastruktury przeciwpowodziowej;
8.	obszar przestrzeni rolniczej wysokiej wartości	zagrożenie bioróżnorodności środowiska; konflikty pomiędzy potrzebą ochrony cennych zasobów przyrodniczych i kulturowych, a gospodarczym wykorzystaniem przestrzeni	<ul style="list-style-type: none"> → presja wysokiej efektywności ekonomicznej powoduje zanikanie tradycyjnych metod upraw roli, uprawy tradycyjnych odmian i chowu lokalnych ras zwierząt gospodarskich; → spowodowany uproszczeniem gospodarowania polowego zanik mozaikowej struktury własności i upraw, sieci miedz, zadrzewień śródpolnych, oczek wodnych i innych nieprodukcyjnych elementów przestrzeni rolniczej, stanowiących ostoję dla dzikich gatunków; → intensywna gospodarka rybacka zagrażająca eutrofizacją wód płynących i jezior, przyspieszone zanikanie zbiorników wodnych;
	obszary atrakcyjne turystycznie		<ul style="list-style-type: none"> → słabe przystosowanie obszarów atrakcyjnych turystycznie, zwłaszcza obrzeży zbiorników wodnych i parków krajobrazowych do wzmożonej presji masowej turystyki; → ograniczanie powierzchni terenów otwartych wskutek ekspansji zabudowy letniskowej; → urbanizacja o charakterze i skali osiedli podmiejskich; → osuszanie terenów wodno-błotnych w celu uzdatniania pod zabudowę;
	północna część województwa		<ul style="list-style-type: none"> → presja na lokalizację dużych farm wiatrowych rodząca konflikty w sąsiedztwie licznych obszarów Natura 2000 i obszarów o wysokiej atrakcyjności krajobrazowej;
9.	obszary objęte prawną ochroną przyrody	ograniczenia w inwestowaniu i prowadzeniu działalności gospodarczej	<ul style="list-style-type: none"> → brak systemu rekompensowania lokalnym społecznościom ograniczeń działalności inwestycyjnej, wymaganych dla zachowania walorów przyrodniczych; → brak zatwierdzonych planów ochrony – dokumentów regulujących zasady gospodarowania i inwestowania;

10.	obszary o wysokiej lesistości		→ dominacja gospodarki leśnej – zagrożenie monokulturą gospodarczą; → ograniczenia w rozwoju infrastruktury technicznej;
11.	obszary, na których dominowały PGR	niski poziom życia mieszkańców	→ utrwalone strukturalne bezrobocie; → niski poziom wykształcenia ogólnego; → bierność życiowa i zawodowa;
		degradacja przestrzeni i środowiska	→ degradacja porzuconych folwarków i obiektów gospodarczych, wzniesionych częściowo ze szkodliwych materiałów budowlanych;
		zagrożenie zasobów wód podziemnych,	→ intensywne nawożenie mineralne i nawadnianie wysokotowarowych upraw rolniczych;
12.	powiat człuchowski	udokumentowanych w głównych zbiornikach wód podziemnych	→ funkcjonowanie wielkofermowej hodowli trzody chlewnej, skutkujące wzmożoną produkcją gnojowicy;
13.	obszary położone wzdłuż południowej i wschodniej granicy województwa	relatywnie słabe więzi z regionem	→ ciążenie do silnych ośrodków ościennych – realizowanie części potrzeb gospodarczych i kulturalnych w Bydgoszczy, Grudziądzu, Iławie, Elblągu; → odpływ aktywnych mieszkańców z terenu województwa do rozwijających się ośrodków ościennych; → niedostateczne w stosunku do potrzeb nakłady inwestycyjne na terenach „przygranicznych”;
14.	obszary pozostające przed 1939 rokiem poza granicami Państwa Polskiego	niedostateczna świadomość lokalna i regionalna	→ przeważającą ilość ludności przesiedlono z innych terenów Polski, a także spoza jej obecnych granic; → mozaika narodowościowa i wyznaniowa; → brak identyfikacji z „małą ojczyzną”, niedostateczny rozwój wielopokoleniowych więzi sąsiedzkich, sprzyjających modelowi „godziwego życia”; → niska aktywność polityczna i obywatelska.

1 Uwarunkowania określone w Programie udrażniania rzek Województwa Pomorskiego, przyjętym uchwałą Sejmiku nr 355/XXIV/04.

2 Przewoźniak M., Konflikty w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru przybrzeżnego województwa pomorskiego, Gdańsk 2007 – praca wykonana na zamówienie Wojewódzkiego Biura Planowania Przestrzennego w Słupsku w ramach projektu „PlanCoast” (Interreg IIIB CADSES).

3 Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego. Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.

UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

CZĘŚĆ B

AGLOMERACJA TRÓJMIASTA JAKO SZCZEGÓLNY OBSZAR PROBLEMOWY

7. POŁOŻENIE I ZASIĘG OBSZARU AGLOMERACJI TRÓJMIASTA

Obszar aglomeracji Trójmiasta położony jest w północno-wschodniej części województwa pomorskiego. Jego powierzchnia (bez zaplecza) wynosi 3072 km², a liczba mieszkańców ponad 1,216 mln.¹, co stanowi odpowiednio 16,7% powierzchni i 54,9% ludności województwa pomorskiego. Nadmorska aglomeracja obejmuje rozległy obszar powiązań funkcjonalno-przestrzennych, gospodarczych i demograficznych.

Centrum aglomeracji stanowi Trójmiasto, zamieszkałe łącznie przez ok. 742 tys. osób², zajmujące 418 km². Do wiodących funkcji metropolitalnych kształtującej się metropolii należą:

- administracyjne – szereg instytucji rządowych i samorządowych, placówki dyplomatyczne;
- naukowe – uczelnie wyższe i ośrodki naukowo-badawcze, parki naukowo-technologiczne;
- kulturalne – teatry, muzea, filharmonia, opera

i cykliczne wydarzenia kulturalne;

- gospodarcze – wynikające przede wszystkim z renty położenia, wpływające na rozwój gospodarki morskiej, będącej generatorem rozwoju wielu usług i branż silnie powiązanych z sektorem chemicznym oraz elektromaszynowym, a także wzrastającego sektora wysokich technologii (informatyka, biotechnologia, automatyka).

Trójmiasto wraz z miastami Tczew, Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Wejherowo tworzą układ przestrzenny o wyraźnie pasmowej policentrycznej strukturze. Został on ukształtowany w wyniku splotu uwarunkowań środowiskowych, społecznych, ekonomicznych i politycznych.

Warunki położenia nadmorskiego wpłynęły na ukształtowanie się struktury funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji poprzez:

- zdeterminowaną przestrzennie lokalizację portów morskich w miejscach najkorzystniejszych z punktu widzenia warunków komunikacyjnych i hydrotechnicznych: portu gdańskiego w ujściu Wisły do Zatoki Gdańskiej, portu gdyńskiego w Pradolinie Kaszubskiej u ujścia rzeki Chylonki;
- rozwój ośrodków śródmiejskich Gdańska i Gdyni w bezpośrednim sąsiedztwie portów jako następstwo funkcjonalno-przestrzenne ich lokalizacji;
- rozwój pasmowego układu miejskiego położonego na terasie komunikacyjnej u podnóża Wysoczyzny Kaszubskiej między dwoma portami oraz na południe i zachód od nich.

Istotnym czynnikiem kształtującym tę strukturę jest proces rozrastania się zabudowy wzdłuż, podstawowych ciągów komunikacyjnych, zbiegających się w Gdańsku i Gdyni. Uformowały się w ten sposób strefy i pasma podmiejskich osiedli o charakterze nierolniczym, zbiegające się promieniście do Gdyni i Gdańska. Proces ten najintensywniej występuje w kierunku Tczewa, Wejherowa i Kartuz. Wzrost liczby codziennych dojazdów do

pracy oraz postępujące procesy urbanizacji wsi stanowią najbardziej widoczną konsekwencję oddziaływania aglomeracji na otaczający ją region. Oprócz tych powiązań i stymulowanych przez nie procesów narastają także relacje funkcjonalno-przestrzenne o skali ponadlokalnej, wiążące:

- miejsca zamieszkania – z centrum aglomeracji o wysokospecjalizowanych usługach, nie wymagające codziennej częstotliwości korzystania z nich;
- miejsca zamieszkania – z ośrodkiem akademickim Trójmiasta;
- miejsca zamieszkania w centrum aglomeracji – z terenami rekreacji codziennej i cotygodniowej.

Charakter powyższych związków funkcjonalno-przestrzennych i ich układ charakteryzują się brakiem ciągłości przestrzennej zabudowy i różnym zasięgiem przestrzennym poszczególnych funkcji. Szybki rozwój centrum aglomeracji, jej coraz silniejsze powiązanie ze strefą funkcjonalną oraz integrująca rola kształtują region funkcjonalny charakteryzujący się wszystkimi klasycznymi cechami regionu metropolitalnego³.

Układ osadniczy Trójmiasta stanowi obecnie największą aglomerację portowo-przemysłowo-miejską w strefie południowego Bałtyku, która może przekształcić się w bałtycką metropolię polską o znaczeniu europejskim przez wykorzystanie:

- ukształtowanej w procesie dotychczasowego rozwoju infrastruktury technicznej oraz lądowych i morskich węzłów komunikacyjnych oraz ich dalszą modernizację i rozbudowę;
- potencjalnie korzystnych warunków rozwoju ważnego dla Europy Środkowowschodniej ośrodka międzynarodowego handlu, którego podstawę stanowiłyby walory techniczne obu portów morskich aglomeracji i ich naturalnego zaplecza – chłonnych rynków Środkowowschodniej i Wschodniej Europy;
- innowacyjności i przedsiębiorczości społeczności metropolitalnej, która dzięki swojej otwartości, relatywnie wysokiemu poziomowi wykształcenia stanowi podstawę dynamizacji rozwoju gospodarczego;
- dobrze rozwiniętego i komplementarnego potencjału naukowo-badawczego, nie odbiegającego od średniego standardu europejskich ośrodków naukowych;
- korzystnych warunków ekologicznych rozwoju atrakcyjnych struktur zurbanizowanych, odpowiadających standardom miast europejskich;
- atrakcyjności osiedleńczej i turystycznej ukształtowanych historycznie centrów aglomeracji oraz unikatowych wartości środowiska przyrodniczego w ich bezpośrednim zapleczu (Półwysep Helski, Pojezierze Kaszubskie, Zalew Wiślany).

7.1. Kształtowanie się aglomeracji Trójmiasta

Problematyka rozwoju aglomeracji trójmiejskiej i jego najbliższego otoczenia była wielokrotnie podejmowana. Po II wojnie światowej w prowadzonych pracach planistycznych używano pojęcia zespołu portowo-miejskiego, pod koniec lat 60. proces urbanizacji i związki funkcjonalno-przestrzenne między miastami określano jako aglomerację trójmiejską, obecnie zaś coraz częściej mówi się o metropolii trójmiejskiej w powiązaniu z regionem lub obszarem metropolitalnym⁴.

Ukształtowana w procesie historycznego rozwoju aglomeracja gdańska nie jest jeszcze w pełni ukształtowaną metropolią europejską o silnej pozycji w skali kontynentu, na co wskazują prace ESPON. Natomiast studia strategiczne, prowadzone od kilku już lat, dotyczące procesów

integracji polskiej przestrzeni z przestrzenią europejską wskazują na zasadność diagnostyczno-koncepcyjną włączenia jej do zbioru kilku aglomeracji wielkomiejskich kraju, które mają szansę wejścia do europejskiej sieci metropolii o znaczeniu krajowym i międzynarodowym.

Aglomeracja Trójmiasta jako kształtujący się obszar metropolitalny ma wyjątkowy charakter, ze względu na fakt kształtowania się na bazie trzech miast: Gdańska, Gdyni i Sopotu, stanowiących ciągłą strukturę przestrzenną, charakteryzujących się zróżnicowaną tożsamością kulturową, specyfiką rozwoju gospodarczego oraz odmiennością struktury przestrzennej i fizjonomii. Rozwój obszaru uwarunkowany jest wieloma względami – m.in. historycznymi, politycznymi, gospodarczymi oraz prawnymi.

Początki aglomeracji wiążą się z rozwojem osadnictwa u ujścia Wisły do Zatoki Gdańskiej. W późnym średniowieczu gdańskie skupisko miejskie obejmowało niezależnie lokowane, na różnych prawach, i posiadające odrębne administracje Główne Miasto, Stare Miasto i Nowe Miasto. Znaczenie i wielkość miasta, w wyniku rozwijającego się handlu związanego z przeładunkami w porcie morskim oraz umiejscowieniu na jego terytorium strategicznych instytucji i obiektów, dało mu pod koniec XV wieku pozycję najludniejszego miasta Rzeczypospolitej. Miasto stało się jednym z najważniejszych miast hanzeatyckich, tym samym wysunęło się na czoło miast północnoeuropejskich. Dobra koniunktura trwała aż do XVII wieku. Ludność bogacącego się miasta wzrosła z ok. 30 tys. w końcu XV wieku do ok. 50 tys. na przełomie XVI i XVII w. W wieku XVIII rozbiory Polski zahamowały rozwój portu, a miasto rozwijało się powoli, osiągając w 1910 r. liczbę 170 tys. mieszkańców. Po I wojnie światowej obok Gdańska, stanowiącego wraz z najbliższym otoczeniem odrębną strukturę państwową, wyrósł konkurencyjny port, a wraz z nim miasto Gdynia, która osiągnęła szybko 120 tys. mieszkańców. W ten sposób stworzył się załazek aglomeracji nadmorskiej⁵. Uogólniając dotychczasowy proces jej rozwoju można wyodrębnić w nim siedem etapów:

- 1) kształtowanie podstaw aglomeracji (okres od powstania Gdyni do 1939 r.):
 - tworzenie materialnej bazy przyszłej aglomeracji;
 - istnienie granicy politycznej utrudniało procesy integracyjne na kierunku Gdynia – Sopot – Gdańsk;
 - żywiołowy w zasadzie rozwój obu ośrodków portowo-miejskich poddany rygorom gospodarki rynkowej i sytuacji geopolitycznej;
- 2) otwarcie polityczne układu i odbudowa (lata 40.):
 - odbudowa zniszczeń wojennych;
 - wzbudzenie wysokiej dynamiki rozwoju wszystkich funkcji i ludności;
 - rekonstrukcja starego układu historycznie ukształtowanego;
 - narastanie potrzeby integracji w zakresie komunikacji w wyniku wzrostu powiązań wzdłuż pasma;
- 3) narastanie integracji technicznej (lata 50.):
 - budowa Szybkiej Kolei Miejskiej wzmacniającej układ pasmowy;
 - dynamiczny rozwój demograficzny;
 - rozwój funkcji morskich;
 - równowaga między rozwojem funkcji a zagospodarowaniem komplementarnym;
 - wyczerpywanie rezerw terenowych i infrastruktury technicznej;
 - pierwsze objawy dysproporcji;

- 4) narastanie dysproporcji i ograniczeń progowych (lata 60.):
- narastanie dysproporcji między rozwojem funkcji i ludnością a rozbudową systemu komunikacyjnego, energie-tycznego, wodociągowo-kanalizacyjnego, budownictwa mieszkaniowego i usług;
 - zmniejszenie dynamiki rozwoju funkcji i ludności; narastanie luki technologicznej w gospodarce morskiej i przemyśle, wyczerpywanie się bazy materialnej nauki i szkolnictwa wyższego, zły stan bazy kulturalnej;
 - deglomeracja jako przeciwdziałanie rozwijaniu się dysproporcji;
 - intensyfikacja nadmorskiego układu pasmowego i rozwój terytorialny aglomeracji w jego strefie funkcjonalnej;
 - zmniejszenie sprawności funkcjonowania aglomeracji przy pogarszaniu się jakości życia ludności;
 - pierwsze przedsięwzięcia zmierzające do wyjścia z dysproporcji bez efektów finalnych (przygotowywanie inwestycji w zakresie budowy ujęć, oczyszczalni ścieków (w Gdańsku Wschód, w Gdyni Dębogórze), zaopatrzenia w gaz i ciepło, rozbudowy i modernizacji układu komunikacyjnego);
- 5) pokonywanie ograniczeń progowych, tworzenie podstaw nowej jakościowo struktury (lata 70.):
- realizacja kompleksowego programu likwidacji dysproporcji w zakresie infrastruktury technicznej i społecznej;
 - wyczerpanie pojemności funkcjonalno-przestrzennej dolnego tarasu i biegunów wzrostu w starych układach;
 - zapoczątkowanie nowego jakościowo układu funkcjonalno-przestrzennego aglomeracji, spowodowane budową kompleksu portowo-przemysłowego Martwej Wisły związanego z Portem Północnym, Rafinerią Gdańską, Fosforami oraz Siarkopolem, budową Uniwersytetu Gdańskiego; wyjście aglomeracji na wysoczyznę kaszubską (fabryka domów, osiedla mieszkaniowe, zachodnia obwodnica Trójmiasta, lotnisko);
- 6) hibernacja ukształtowanego w latach 1945–1980 układu funkcjonalno-przestrzennego (lata 80.):
- w wyniku narastającego od połowy lat siedemdziesiątych kryzysu społeczno-ekonomicznego i politycznego kraju nastąpił zastój przekształceń strukturalnych;
- 7) transformacja systemowa w kierunku zarządzania samorządowego i gospodarki rynkowej (lata 90.):
- kształtujący się, począwszy od przełomu ustrojowego, nowy system polityczny i społeczno-ekonomiczny powodował strukturalne zmiany w funkcjonowaniu aglomeracji;
 - gwałtowny spadek dynamiki rozwoju demograficznego w centrum metropolii na rzecz gmin podmiejskich;
 - mechanizmy gospodarki rynkowej, funkcjonujące zgodnie z regułami popytu i podaży, konkurencyjności i wzrostu rzeczywistych wartości i renty położenia, powodowały proces strukturalnej dekompozycji ukształtowanego dotychczas układu funkcjonalno-przestrzennego aglomeracji;
 - przekształcenia własnościowe sektorów gospodarki, najoporniej przebiegające w wielkich zakładach produkcyjnych;
 - komunalizacja miast metropolii i zainicjowanie mechanizmów samorządowych, rozwój miast wyrażający się samodzielnym dopełnianiem nie-zrealizowanych działań przestrzennych (np. Trasa Kwiatkowskiego łącząca obwodnicę trójmiejską z miastem i portem, powiązania z lotniskiem w Gdańsku, dokończenie budowy oczyszczalni ścieków);
 - częściowa prywatyzacja obsługi komunalnej mieszkańców (np. prywatyzacja wodociągów w Gdańsku i ich przejęcie przez Saur Neptun Gdańsk);
 - niedokończenie budowy wielkich osiedli z tzw. wielkiej płyty (Chełm, Zaspą, Witomino, Obluże, Karwiny) wskutek zapaści w budownictwie, ale również – pod koniec lat 90. – rozwój nowego budownictwa mieszkaniowego;
 - kreowanie przez firmy developerskie rynku mieszkaniowego o relatywnie wysokich cenach mieszkań w atrakcyjnych lokalizacjach;
 - racjonalizacja działań samorządowych władz miejskich skoncentrowanych na niektórych problemach środowiska, niosąca poprawę stanu wód kąpieliskowych Trójmiasta i praktycznie odblokowanie funkcji rekreacyjnej;
 - konsekwentne działania prawno-finansowe w stosunku do głównych sprawców zanieczyszczeń, inspirujące przedsięwzięcia inwestycyjne oraz zmiany w technologii w głównych zakładach produkcyjnych (Rafineria Gdańska, Fosfory, Siarkopol, Polifarb) związane z procesem prywatyzacji;
 - znaczący wzrost zatrudnienia i tworzenie nowych miejsc pracy w usługach, w tym w handlu wielkopowierzchniowym, w pierwszej fazie wzdłuż obwodowej Trójmiasta, w kolejnej – wewnątrz struktur śródmiejskich;
 - naturalne wygaśnięcie mechanizmu ssania nowej siły roboczej do wielkich zakładów przemysłowych, powodujące radykalne zmniejszenie liczby dojazdów do pracy;
 - uaktywnienie funkcji rekreacyjnej nad Zatoką Gdańską, szczególnie w okresie letnim i weekendowym, w związku z poprawą stanu czystości wód przybrzeżnych;
 - symptomy rozwoju przestrzennego jednorodzinnego budownictwa mieszkaniowego w pasmach atrakcyjnych krajobrazowo (pasmo Żukowo – Kartuzy, Gdynia – Chwaszczyno – Żukowo, Rumia – Wejherowo) o lepszym niż dotąd standardzie, w oparciu o prywatne tereny i prywatnych inwestorów;
 - żywiołowy wzrost motoryzacji, przekroczenie statystycznego wskaźnika 400 samochodów na 1000 mieszkańców, co zaczyna stanowić problem porównywalny z aglomeracjami europejskimi (z wszystkimi tego negatywnymi konsekwencjami);
 - dezintegracja miast aglomeracji i prowadzenie przez te miasta nieskoordynowanych wzajemnie działań, częściowo bez strategii rozwoju przestrzennego i funkcjonalnego, nawet kosztem sprawności układu i jakości życia mieszkańców (np. brak zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej mimo znaczących przemieszczeń wzajemnych mieszkańców);
 - konkurowanie miast aglomeracji w kreowaniu nowych czynników rozwoju (funkcja portowa i targowo-wystawiennicza, kształcenie, handel, usługi) z konsekwencjami pozytywnymi (jakości) i negatywnymi (efekt dla inwestorów)⁶.
- Występujące dotychczas procesy wskazują na trwałość trendu wielofunkcyjnej koncentracji aktywności społeczno-gospodarczej w kształtującym się obszarze metropolitalnym. Jego siłą nośną jest i będzie położenie**

geograficzno-ekonomiczne, które pomimo zmiennych sytuacji geopolitycznych, zawsze stanowiło źródło przetrwania, ponownej ekspansywności i innowacyjności społeczno-gospodarczej.

Można przewidywać, że w nowych uwarunkowaniach geopolitycznych, związanych z członkostwem Polski w Unii Europejskiej, i ustrojowych, związanych z ustawodawstwem w zakresie funkcjonowania obszarów metropolitalnych, potencjalny trójmiejski obszar metropolitalny nie utraci skumulowanych dotychczas wartości i sił generujących, których aktywizująca dyfuzja będzie także stymulować rozwój całego województwa.

Ta optymistyczna diagnoza strategiczna opiera się na prawidłowościach rozwoju ukształtowanych już struktur nadmorskich, które bardzo rzadko poddają się procesom przejściowych recesji ekonomicznych. Potwierdzeniem zasadności tej tezy jest trwałość rozwoju miast, aglomeracji portowych nowożytniej i współczesnej Europy w nawet skrajnie niekorzystnych sytuacjach wywołanych przez przejściową dekonjunkturę ekonomiczną, czy nawet zmiany geopolityczne.

Także procesy polskiej transformacji ustrojowej nie spowodowały załamania rozwoju aglomeracji Trójmiasta, stanowiącej wyspę względnej równowagi i stabilności w Polsce Północnej, opanowanej skutkami likwidacji Państwowych Gospodarstw Rolnych (PGR-ów). Z drugiej strony za uzasadniony można przyjąć pogląd, że dynamika przekształceń i osiągnięte efekty są za niskie w stosunku do potencjału gospodarczego i społecznego, ukształtowanego w dotychczasowym procesie kształtowania i rozwoju obszaru aglomeracji⁷.

7.2. Zasięg obszaru aglomeracji Trójmiasta

Określając zasięg przestrzenny aglomeracji trójmiejskiej zwykle przyjmowano, że jej obszar centralny tworzą Gdańsk, Sopot i Gdynia; do zespołu miejskiego (obszaru węzłowego aglomeracji) zaliczano dodatkowo Pruszcz Gdański i Rumie, w późniejszym czasie także Redę i Wejherowo. W latach 70. do obszaru wewnętrznego aglomeracji włączono Tczew i Puck. Gminy wiejskie otaczające ww. miasta, gdzie gęstość zaludnienia była zawsze wyraźnie niższa, wraz ze wzrostem aglomeracji zaczęto także traktować jako wchodzące w jej skład (delimitowanej jako istniejąca lub obszar planowanej).

Pierwsze prace przyjmowały różne kryteria wyznaczania terytorium: przede wszystkim status miejski, parametry gęstości zaludnienia na obszarze administracyjnym sąsiadujących ze sobą miast (niekiedy także gmin wiejskich), duży udział ludności pozarolniczej. Wraz z rozwojem komunikacji i narastaniem masowych dojazdów do pracy środkami komunikacji publicznej i zakładowej (rozwiniętymi zwłaszcza w latach 70.), to kryterium zaczęło odgrywać ważną rolę. Większego znaczenia nabierały też związki funkcjonalne kształtowane przez integrujące systemy infrastruktury komunalnej oraz korzystanie z usług i terenów rekreacyjnych. W obręb aglomeracji włączano kolejne miasta i gminy, coraz silniej zintegrowane z Trójmiastem. Obszar tych związków zaczęto też różnicować, wydzielając w nim określone strefy, pasma lub ośrodki o wielorakim natężeniu powiązań. W strukturze Trójmiasta zaczęto wyodrębniać obszar centralny aglomeracji, pasmo usługowe Gdańsk – Gdynia, zespoły portowo-przemysłowe związane z portami w Gdańsku i Gdyni, nadmorskie pasmo rekreacyjne, zaplecze leśne aglomeracji, a w końcu obszar węzłowy i związane z nim pasmowo-węzłowe struktury osadnicze⁸.

Delimitacja obszaru aglomeracji jako potencjalnego obszaru metropolitalnego, przeprowadzona na potrze-

by sporządzenia niniejszego Planu, wykonana została na podstawie m.in. badań zespołu prof. Jerzego Kołodziejskiego z lat 2000–2001⁹, opracowania Delimitacja obszaru metropolitalnego Zatoki Gdańskiej¹⁰ oraz prac analitycznych prowadzonych w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Pomorskiego¹¹. Wyniki uporządkowano wg kryteriów problemowych charakterystycznych dla metropolii:

- kryterium rozmieszczenia funkcji metropolitalnych;
- kryterium spójności infrastrukturalnej (rozumianej jako zasięg obsługi zintegrowanych, ponadlokalnych systemów: wodociągowego, kanalizacyjnego, gospodarki odpadami oraz publicznej komunikacji miejskiej);
- kryterium potencjału ludnościowego.

Analiza syntetyczna została przeprowadzona dla ograniczonego terytorialnie obszaru wyznaczonego w szczegółowych badaniach delimitacyjnych dla całego województwa pomorskiego. Do granic badanego terenu przyjęto Trójmiasto z otaczającymi je powiatami: puckim, wejherowskim, kartuskim, gdańskim oraz nowodworskim, a także ze względu na wyraźne powiązania z Trójmiastem i dość szybki rozwój – miasta: Tczew i Lębork, gminy: Tczew i Nowa Wieś Lęborska.

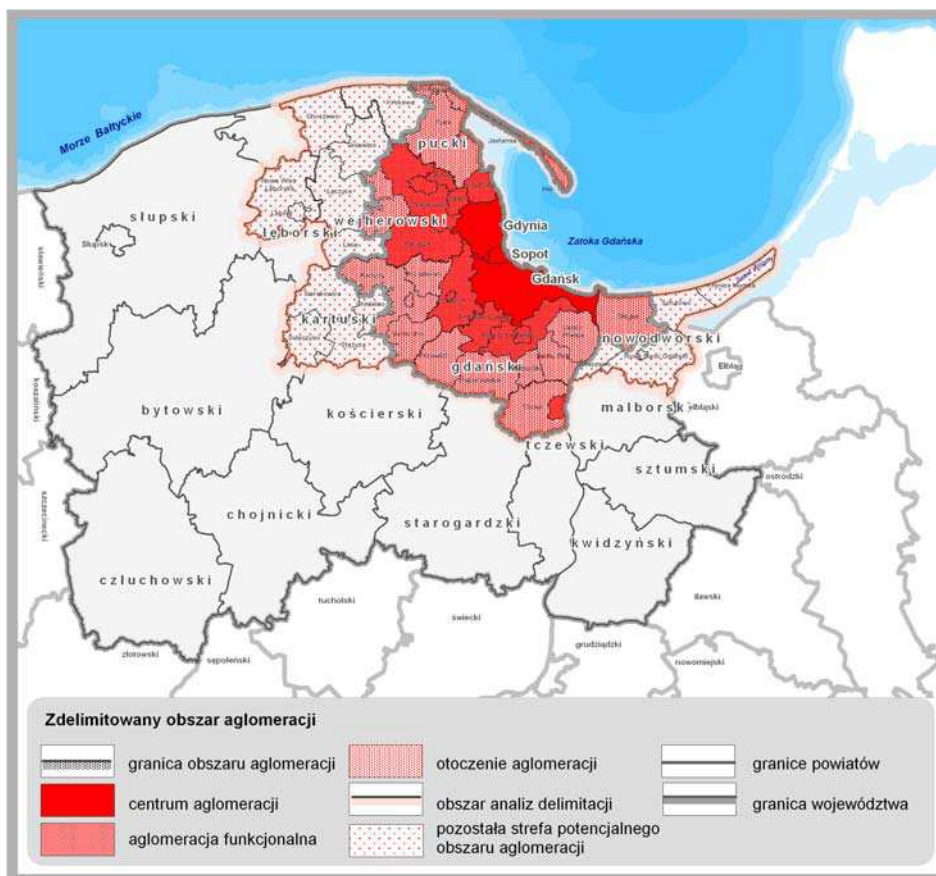
Funkcje metropolitalne stanowią jeden z czynników kształtujących metropolię. Są wyznacznikiem rangi i miejsca aglomeracji w przestrzeni zewnętrznej oraz organizatorem jej przestrzeni wewnętrznej, zwłaszcza części centralnej. Należą do nich m.in. przedstawicielstwa państw i organizacji międzynarodowych, organy administracji publicznej, firmy i instytucje wpływające na rozwój regionu, szkoły wyższe, obiekty infrastruktury technicznej o ponadlokalnym znaczeniu, obiekty kultury i urządzenia sportowe i rekreacyjne podnoszące rangę regionu. Z przeprowadzonej analizy rozmieszczenia funkcji metropolitalnych jednoznacznie wynika, że zlokalizowane są one niemal w 100% na terenie Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Analiza spójności infrastrukturalnej pozwoliła wskazać gminy powiązane systemami komunikacji, wodociągów, kanalizacji i gospodarki odpadami. Związki gminne stanowią struktury zarządzania przestrzenią, które realizują zadania z dziedziny ochrony środowiska m.in.: zaopatrzenie miast i gmin w wodę, odbiór i oczyszczanie ścieków, składowanie i utylizacja odpadów. Ich funkcjonowanie świadczy o potrzebie integracji i koordynacji działań miast i gmin powiązanych systemami infrastrukturalnymi.

Integracją organizacyjno-przestrzenną objęta została także komunikacja publiczna. Na obecnym jej etapie nie objęta ona jeszcze Szybkiej Kolei Miejskiej, co jest jednak tylko kwestią czasu, gdyż wymaga wprowadzenia aktów legislacyjnych dotyczących zarówno nowego sposobu jej finansowania i zarządzania, jak też określenia formy własności.

Kryterium potencjału ludnościowego wypracowane zostało na podstawie przeprowadzonych szczegółowych analiz, w których wzięto pod uwagę mierniki, służące ocenie rozwoju demograficznego, takie jak gęstość zaludnienia, przyrost naturalny, saldo migracji, liczbę ludności w wieku produkcyjnym na 1000 mieszkańców oraz procent ludności z wykształceniem wyższym. Przeprowadzone analizy migracyjne ludności na terenie aglomeracji dowodzą istnienia niekontrolowanego procesu suburbanizacji.

Zadaniem planu jest m.in. określenie mechanizmów i działań służących sterowaniu tym procesem.



18. Zdelimitowany obszar aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego
Źródło: oprac. własne Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego

W wyniku przeprowadzonej delimitacji, w której brane były pod uwagę m.in. aspekty przestrzenne, uwarunkowania społeczno-gospodarcze, prawno-polityczne, ekologiczne, funkcjonalno-techniczne, ekonomiczne oraz syntezy ww. kryteriów wyznaczony został Obszar aglomeracji Trójmiasta, w którym wyróżniono podstawowe elementy składowe jego struktury oraz rozpatrzono powiązania wewnętrzne i zewnętrzne.

Elementami składowymi obszaru aglomeracji Trójmiasta są:

1. Centrum aglomeracji (jądro): Gdańsk, Gdynia, Sopot; charakteryzują je:
 - intensyfikacja zainwestowania wzdłuż głównych ciągów komunikacji, m.in. przy węzłach obwodowej Trójmiasta;
 - nagromadzenie funkcji metropolitalnych;
 - utrzymywanie słabo zagospodarowanych terenów w bardzo atrakcyjnych miejscach centralnych (np. Młode Miasto w Gdańsku, Międzyztorze w Gdyni).
2. Obszar funkcjonalny aglomeracji – bezpośrednio silnie powiązany z Trójmiastem relacjami: miejsce pracy – miejsce zamieszkania – obszary rekreacji weekendowej. Tworzą go: miasta – Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Wejherowo, Tczew, gmina miejsko-wiejska Żukowo oraz gminy wiejskie – Pruszcz Gdański, Kolbudy, Szemud, Wejherowo, Kosakowo. Obszar charakteryzuje:
 - wysoki stopień domknięcia funkcjonalnego relacji codziennych: miejsca zamieszkania – miejsca pracy, miejsca zamieszkania – tereny rekreacji codziennej, miejsca zamieszkania – miejsca częstych kontaktów usługowych (zwłaszcza w zakresie edukacji);

- wspólne urzędy komunalne infrastruktury technicznej (system miejskiej komunikacji zbiorowej, zintegrowana sieć wodociągowa, powiązane sieci kanalizacji i urządzenia oczyszczania ścieków, instalacje zaopatrzenia w ciepło i gaz oraz system utylizacji odpadów itp.);
 - wyższy w porównaniu z otoczeniem stopień urbanizacji mierzony wskaźnikami społecznymi, demograficznymi, ekonomicznymi i techniczno-przestrzennymi;
 - silny proces suburbanizacji – przemieszczania się dotychczasowych mieszkańców Trójmiasta na tereny sąsiednich gmin.
3. Otoczenie aglomeracji – strefa pośredniego oddziaływania, tworzona przez miasta: Hel, Jastarnia, Puck, Kartuzy, Władysławowo, gminy wiejskie – Puck, Luzino, Przdokowo, Kartuzy, Somonino, Przywidz, Trąbki Wielkie, Pszczółki, Suchy Dąb, Cedry Wielkie, Stegna, Tczew. Charakteryzuje się ono:
 - występowaniem relacji okazjonalnych – korzystanie z terenów wypoczynku, kooperacja z zakładami produkcyjnymi i usługowymi – nasilenie związków wzdłuż tras komunikacyjnych;
 - mniejszym nasileniem procesów suburbanizacji.

8. OBSZAR AGLOMERACJI TRÓJMIASTA NA TLE KRAJU

Do niedawna wszelkie działania podejmowane przez polskie duże miasta, pretendujące do miana metropolii, miały znikome szanse, by w zasadniczym stopniu zmienić swoje oblicze. Obecnie sytuacja ulega zmianie. W ostatnich latach miały miejsce przełomowe przeobrażenia polskich aglomeracji: skuteczne reformy,

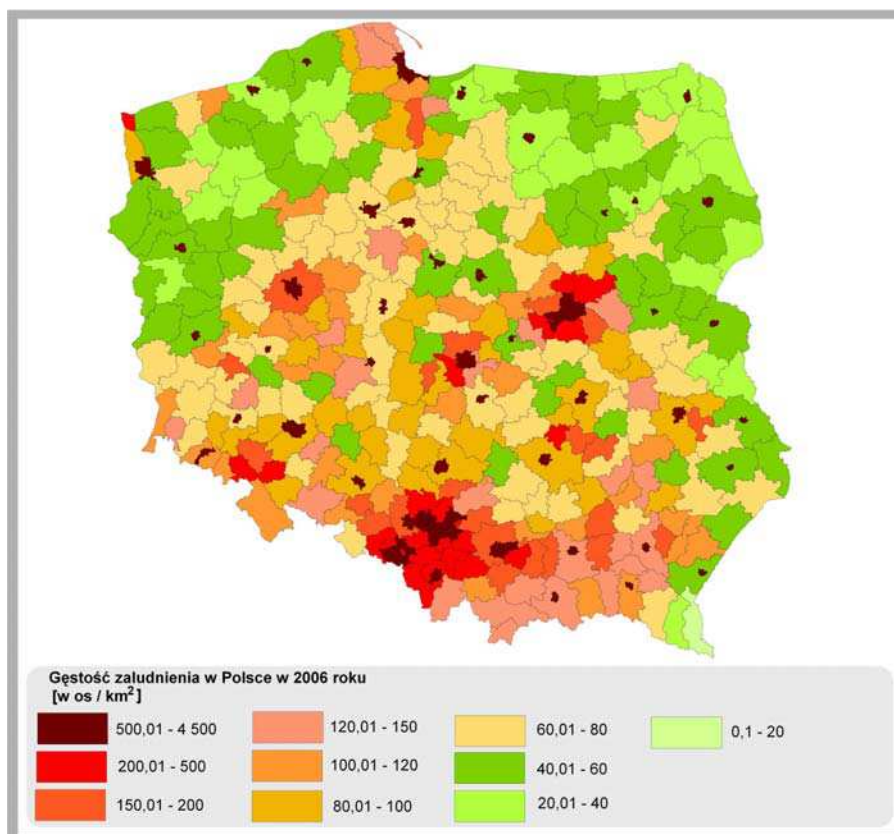
które wyzwoliły energię obywateli; nowe rozwiązania prawne, które uczyniły z władz samorządowych prawdziwych gospodarzy własnego domu; akcesja do Unii Europejskiej.

Fundusze unijne dostępne od 2007 r. otwierają nowy rozdział dostępu do środków dla rozwoju polskich aglomeracji. Tym ważniejsze wydaje się określenie rangi każdej metropolii pod względem kilku parametrów charakteryzujących jej potencjały. Umożliwi ono dokonanie prawidłowej oceny słabych i mocnych stron aglomeracji oraz wyboru strategii, służącej jak najszybszemu nadrobieniu odziedziczonych zaniedbań. Analizując sytuację wielkich ośrodków w Polsce u progu przełomowych zmian należy pamiętać, że ich potencjał rozwojowy jest pochodną trzech elementów:

- spuścizny historycznej;
- naturalnych atutów i słabości miasta;
- jakości zarządzania w ostatnich kilkunastu latach¹².

1) Rozmieszczenie ludności w aglomeracjach na tle kraju

Obszar aglomeracji Trójmiasta należy do najbardziej zaludnionego obszaru w Polsce Północnej. Procesy kształtujące dysproporcje w rozmieszczeniu ludności wskazują na ustabilizowanie się obszarów o wysokiej i niskiej gęstości zaludnienia. Charakterystyczny jest trójkąt o wyższej od średniej gęstości zaludnienia, którego wierzchołek usytuowany jest w Trójmieście, zaś podstawa obejmuje obszar ciągnący się od południowo-zachodnich po południowo-wschodnie krańce kraju (il. 19).



19. Gęstość zaludnienia na 1 km² w Polsce według powiatów w 2006 r.
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS.

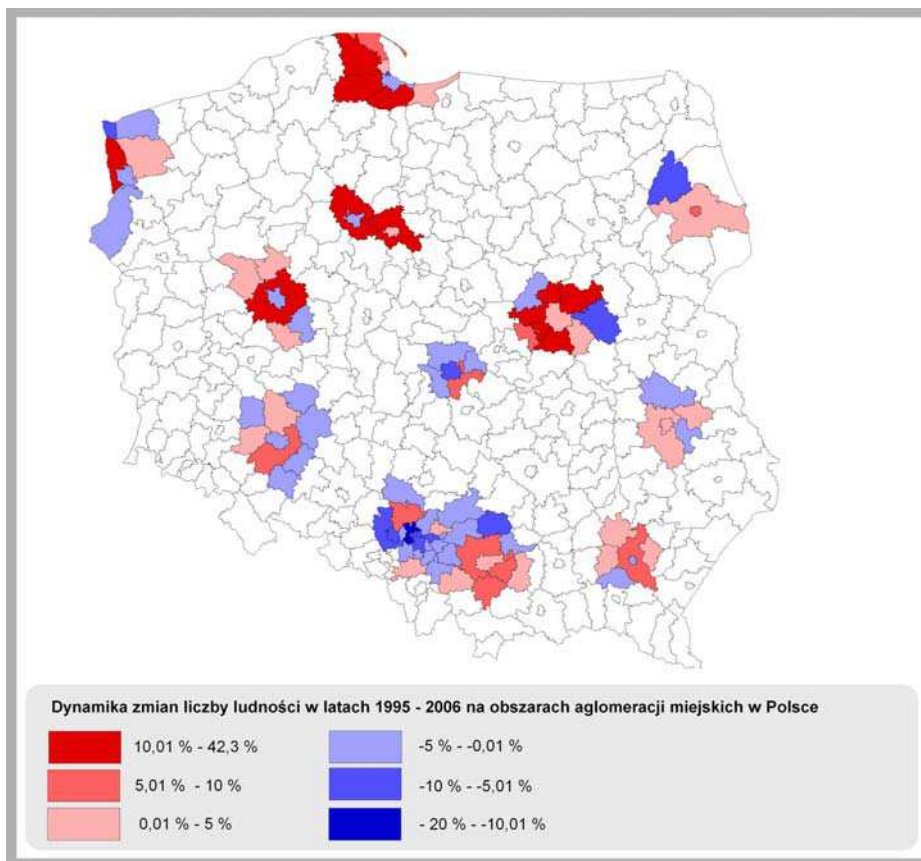
2) Rozwój demograficzny aglomeracji

Różnice we wskaźnikach ruchu naturalnego i migracji prowadzą do pogłębiania różnic w rozmieszczeniu ludności. Obecnie obserwowane jest zjawisko dekoncentracji ludności w miastach centralnych aglomeracji i koncentracji w obszarach metropolitalnych wokół miast centralnych. Szczególnie wysoka dynamika wzrostu w latach 1995–2005 koncentrowała się w strefach podmiejskich wokół obszarów aglomeracji Gdańska, ale także Warszawy, Poznania, Bydgoszczy i Torunia. Dużą dynamikę wzrostu notuje się też we Wrocławiu i Krakowie.

W obrębie wspomnianych obszarów aglomeracji następuje charakterystyczny proces przepływów ludnościowych. Do wielkich miast napływa ludność z obszarów peryferyjnych, osiedlając się najczęściej przede wszyst-

kim w ich strefach zewnętrznych, rzadziej centralnych i obszarach podmiejskich. W tym samym czasie następuje odpływ mieszkańców z miast w granicach administracyjnych do strefy podmiejskiej. Saldo migracji, czyli suma odpływów i napływów jest wysokie, ale z reguły tylko w strefie podmiejskiej efektywność migracji jest wysoka i dodatnia.

Ważnym czynnikiem mogącym mieć wpływ na procesy rozwoju demograficznego w aglomeracjach miejskich jest wzrost presji migracyjnej, zarówno ze strony imigrantów z krajów Europy Wschodniej, jak i Azji Środkowej, spodziewany i obserwowany wraz z poprawą sytuacji gospodarczej kraju (il. 20).



20. Dynamika zmian liczby ludności w Polsce według powiatów w latach 1995–2006
Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS

3) Potencjał zasobów ludzkich aglomeracji

Szczególnie istotne są mierniki reprezentatywne dla czynników kreujących rozwój w kategoriach mobilności i gotowości wobec wyzwań konkurencyjności. Zasoby pracy mierzone ilością pracujących na 1000 mieszkańców sytuują metropolię Gdańską za Warszawą, Katowicami, Krakowem, Poznaniem, lecz przed Szczecinem, Wrocławiem, Łodzią. Zasoby ludzkie przygotowywane do pracy zawodowej, mierzone ilością uczniów szkół średnich oraz studentów, nie tworzą dobrej pozycji konkurencyjnej aglomeracji Trójmiasta. Jest to diagnoza zagrożenia dla tworzenia jakościowych podstaw rozwoju przyszłej, konkurencyjnej metropolii, może bowiem uniemożliwić transfer nowych technologii, gdyż nie będzie kadry dla ich obsługi.

4) Predyspozycje innowacyjne gospodarki

Obszar aglomeracji Trójmiasta, a w szczególności jego część centralna, jest największym ośrodkiem gospodarczym w Polsce północnej. Zlokalizowane są w nim dwa porty morskie stymulujące rozwój działalności powiązanych z gospodarką morską oraz innych, korzystających z renty położenia w koncentracjach portowo-przemysłowych. Głównymi tradycyjnymi produktami gospodarki aglomeracji są: statki i ich wyposażenie, konstrukcje i wyroby metalowe, wieże wiertnicze i urządzenia eksploracji dna mórz, produkty rafineryjne, przetwórstwo spożywcze (w tym mięsne i rybne oraz napoje), nawozy fosforowe. Obok tych tradycyjnych pojawiły się całkiem nowe: na przykład gry i zabawki (największy w Polsce producent puzzli). W coraz większym stopniu daje się zauważyć rozwój działalności gospodarczych pobudzanych przez placówki naukowo-badawcze Trójmiasta, np. w branży informatycznej, oprogramowaniu i biotechnologii. Przejawia się on w postaci napływu inwestycji

zagranicznych koncernów z branży informatyki, automatyki przemysłowej oraz powstawania nowych silnych podmiotów krajowych, działających także w sektorze biotechnologii i farmacji. Należą do nich m.in.: Intel, Young Digital Planet, Suruga, Oceanic.

Mieszkańców aglomeracji Trójmiasta cechuje wysoko rozwinięta (na tle kraju) przedsiębiorczość. Średnio na 1000 mieszkańców Trójmiasta zarejestrowanych jest ponad 129,6 firm. Sektor małych i średnich przedsiębiorstw przyczynia się do rozwoju metropolii i całego regionu jako czynnik łagodzący problemy na rynku pracy, a także jako czynnik zwiększający potencjał ekonomiczny.

Potencjał podmiotów B+R, szczególnie uczelni, jest w aglomeracji Trójmiasta relatywnie duży. Nie jest on jednak dostatecznie ukierunkowany na zastosowania gospodarcze. Przeszkodą w szerszej współpracy zespołów B+R z firmami jest wąski profil aktywności badawczo-rozwojowej oraz mała elastyczność w dostosowywaniu się do oczekiwań potencjalnych partnerów gospodarczych.

W aglomeracji istnieją szczególnie korzystne warunki rozwoju gospodarczego, bowiem skoncentrowana w nim infrastruktura społeczna i gospodarcza dostarcza podstawowych źródeł wiedzy i potencjału innowacyjnego, intelektualnej infrastruktury dla przemysłów chłonących naukę, a kadrom naukowym – socjalną i kulturalną bazę. Podstawy do szybszego rozwoju gospodarki opartej na wiedzy i innowacji zostały już przygotowane, m.in. na skutek utworzenia Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego w Gdyni, Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz centrów transferu technologii i innowacji na uczelniach.

Fakt, że coraz większa liczba gałęzi działalności gospo-

darcej wiąże swój rozwój z nauką i że rośnie znaczenie środowisk miejskich w procesie innowacyjnym, wpływa na zmianę zasadniczego charakteru miast. Wraz z nauką dynamicznie postępuje rozwój nowych technik i technologii. Te również kierują się w stronę dużych miast, zmieniając ich strukturę, kształt i organizację całego systemu osadniczego. Tak więc rozwój nauki, techniki i technologii, w tym zwłaszcza koncentracja potencjału naukowo-technologicznego w miastach, ma olbrzymie znaczenie dla rozwoju gospodarczego i społecznego postępu.

Nowe technologie, związane z rozwojem nauki, przyczyniły się do zmiany kryteriów lokalizacji zakładów przemysłowych, wśród których do najważniejszych należą m.in. obecność szkół wyższych i instytutów badawczych. Ośrodki uniwersyteckie, ze znaczącymi zasobami kadry naukowej, to obecnie główne ogniwa pobudzające wzrost gospodarczy. Wokół nich tworzą się (w krajach wysoko rozwiniętych) nowe obszary przemysłowe, takie jak parki naukowo-technologiczne, parki przemysłowe czy bieguny technologii. Często miasta te stają się technopoliami, a strategia ich rozwoju gospodarczego polega na waloryzacji istniejącego potencjału naukowego i badawczego, który ma powodować powstawanie nowych form przemysłu o zaawansowanej technologii.

Aby sfera nauki transformowała rozwój ekonomiczny, należy wszystkie jej składniki (edukacja uniwersytecka, badania naukowe, innowacje, technopolie) zintegrować, dla utworzenia szeroko pojętej kultury naukowej miasta¹³. Tak więc aglomeracje miejskie i miejsko-przemysłowe mają obecnie do odegrania wiodącą rolę jako miejsca kształtowania podstaw nowoczesnej gospodarki, wśród nich znajduje się również Trójmiasto. Teza ta ma swoje odniesienie m.in. w strategicznych dokumentach rządowych, takich jak Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007–2013 oraz Koncepcji Polityki Przestrzennej

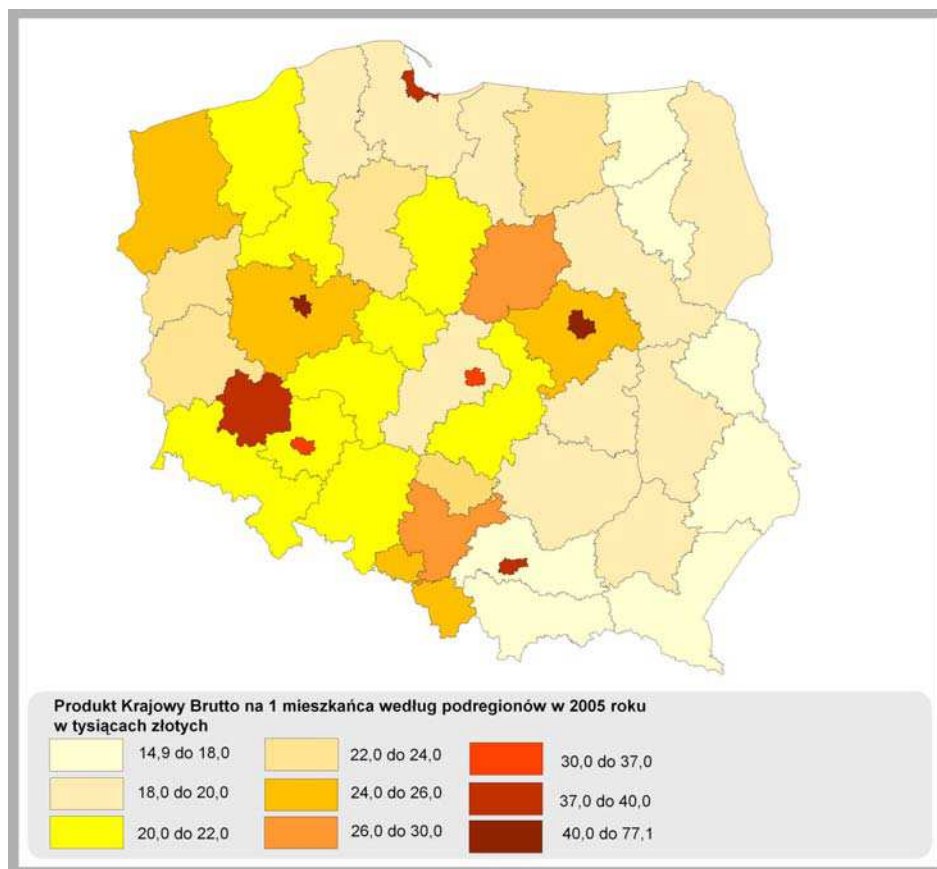
Zagospodarowania Kraju – wskazującej na ośrodek Trójmiejski, jako jeden z kilku obok Warszawy, Poznania i Krakowa, węzłów europejskiej sieci wymiany informacji i generowania innowacyjności współczesnych gospodarek.¹⁴

5) Produkt Krajowy Brutto aglomeracji

Analiza udziału podregionów NUTS 3 w tworzeniu PKB w 2004 r. pokazuje że na czoło wysuwają się ośrodki centralne aglomeracji miejskich. I tak Warszawa, Łódź, Wrocław, Kraków, Poznań i Trójmiasto wytwarzają ponad 26,7% krajowego PKB. Jeśli zaś dodać do nich otaczające je podregiony oraz podregion centralny śląski, to udział w wytwarzaniu PKB dla tak zdefiniowanych obszarów wzrasta do 49,2% (il. 21). Świadczy to o ogromnym potencjale gospodarczym i roli, jaką aglomeracje miejskie odgrywają w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju jako jego „lokomotywy” rozwoju.

W układzie przestrzennym zróżnicowanie PKB pomiędzy poszczególnymi ośrodkami centralnymi aglomeracji miejskich jest znaczne. W 2004 r. najwyższy Produkt Krajowy Brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca zanotowano w Warszawie (68,1 tys. zł), zaś w Trójmieście 34,7 tys. zł. Pod tym względem podregion Trójmiasta zajął czwartą pozycję za Warszawą, Poznaniem i Krakowem.

Koncentracja podmiotów gospodarczych w Warszawie jest przytłaczająca i powinna być traktowana jako zagrożenie dla obecnej policentrycznej struktury systemu osadniczego i gospodarczego kraju. Oprócz Warszawy największymi ośrodkami koncentracji działalności gospodarczej są kolejno: Poznań, Katowice, Kraków i Trójmiasto. Wyraźnie gorsza pod tym względem jest pozycja Łodzi, Wrocławia i Szczecina. W sektorze produkcyjnym specjalizacja występuje przede wszystkim w Katowicach, Gdańsku, Łodzi i Wrocławiu. Najbardziej wielofunkcyjny charakter, z udziałem różnych usług, mają natomiast Warszawa, Poznań, Kraków, Szczecin i Gdynia¹⁵.



21. Produkt Krajowy Brutto i jego dynamika według podregionów w roku 2005

Źródło: Produkt Krajowy Brutto. Rachunki regionalne 2004, Główny Urząd Statystyczny, Katowice 2006

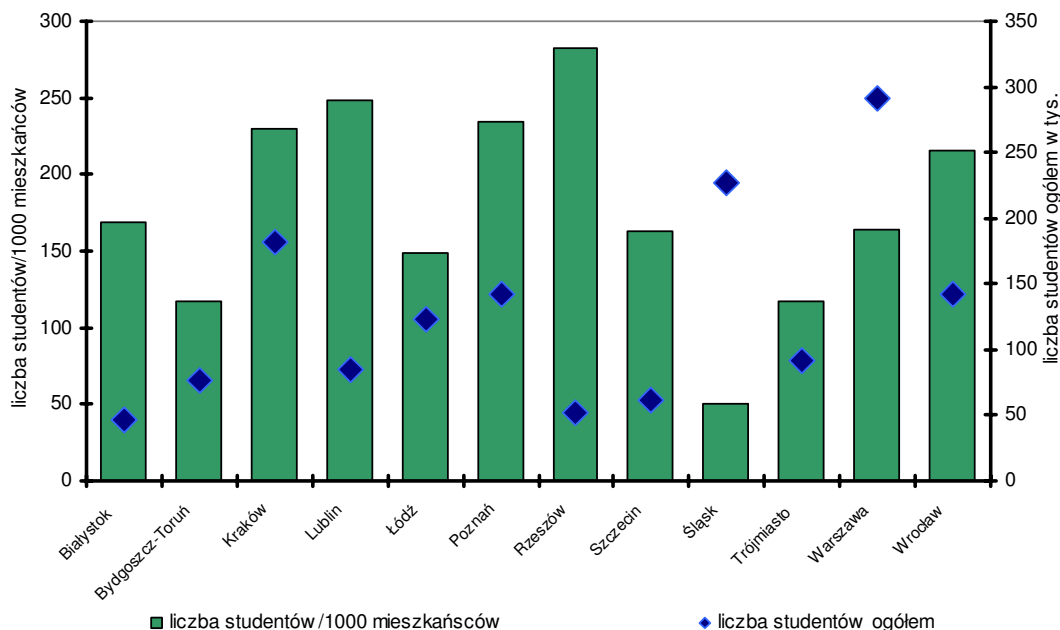
6) Funkcje nauki i szkolnictwa wyższego

W okresie ostatnich kilkunastu lat nastąpił w Trójmieście, podobnie jak w całej Polsce, znaczący rozwój szkolnictwa wyższego. Jego charakterystyczną cechą było powstanie niepublicznych szkół wyższych. Na 23 uczelniach (w tym 8 państwowych) w roku akademickim 2007/2008 studiowało blisko 92,2 tys. studentów (4,5% studiujących w kraju). Dla porównania – w roku akademickim 1995/1996 na 12 uczelniach naukę pobierało około 41,5 tys. osób. W latach 1995–2007 powołano 11 szkół wyższych (wszystkie niepaństwowe), a liczba studentów wzrosła dwukrotnie.

W skali kraju Trójmiasto pod względem liczby studentów ogółem zajmuje ósmą pozycję po Warszawie,

Krakowie, aglomeracji śląskiej, Wrocławiu, Poznaniu, Łodzi i Lublinie, a czwarte miejsce z uwagi na liczbę szkół wyższych. Jeśli chodzi o liczbę studentów przypadającą na 1000 mieszkańców, to w tej kategorii Trójmiasto plasuje się dopiero na 13 miejscu.

Podobnie jak pod względem liczby studentów, uczelnie trójmiejskie plasują się wśród innych wskaźników: liczby nauczycieli akademickich oraz liczby profesorów. Odsetek profesorów w liczbie nauczycieli akademickich wypada dla trójmiejskich uczelni bardzo niekorzystnie (jeden z najniższych). Najwyższym odsetkiem nauczycieli akademickich z tytułem profesorskim charakteryzują się takie ośrodki, jak Warszawa, Toruń, Opole i Poznań.

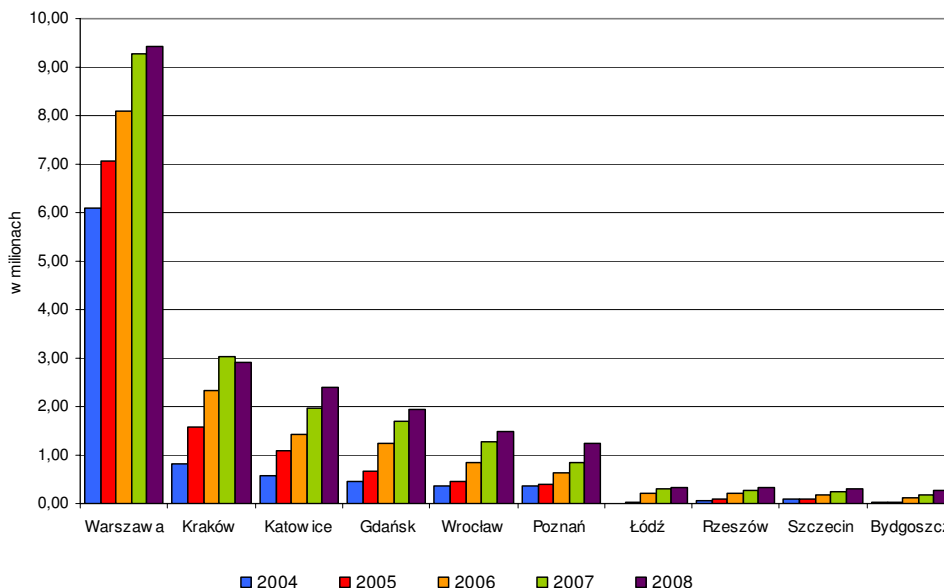


Wykres. 24. Liczba studentów ogółem oraz na 1000 mieszkańców w największych miastach Polski w roku akademickim 2007/2008. Źródło: oprac. na podstawie Bank Danych Regionalnych GUS

7) Pasażerski ruch lotniczy w aglomeracjach

Wejście Polski do Unii Europejskiej zaowocowało istotnym czynnikiem rozwojowym dla portów lotniczych w kraju. Główną przyczyną tego był rozwój tanich linii lotniczych.

Stopniowa zmiana polityki taryfowej LOT-u zwiększyła też przewozy na trasach krajowych. Fala szybkiego wzrostu trwa w dalszym ciągu, powodując systematyczną decentralizację ruchu lotniczego.



Wykres. 25. Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu regularnym oraz czarterowym w polskich portach lotniczych w latach 2004–2008. Źródło: oprac. na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Na podstawie danych Urzędu Lotnictwa Cywilnego coraz bardziej widoczna jest zmiana struktury przewozów lotniczych w Polsce. Największy udział w rynku ma w dalszym ciągu Port Lotniczy w Warszawie, który w całym 2008 r. obsłużył ponad 9,43 mln pasażerów, co stanowi 45,7% wszystkich pasażerów korzystających z polskich lotnisk. Udział ten jednak systematycznie maleje na rzecz portów regionalnych. Pod względem ilości obsłużonych pasażerów do największych portów regionalnych należy zaliczyć Kraków – Balice im. Jana Pawła II (2,89 mln), Katowice – Pyrzowice (2,40 mln) oraz Gdańsk im. Lecha Wałęsy (1,95 mln).

8) Instytucje o charakterze metropolitalnym

Jednym z wyróżników aglomeracji o charakterze metropolii są funkcje określane jako metropolitalne. Są to funkcje egzogeniczne, charakteryzujące te ośrodki wielkomiejskie, w których skupiają się instytucje reprezentujące usługi wyższe-go rzędu (rzadko występujące), wykraczające swoim zasięgiem oddziaływania daleko poza granice miasta i województwa, budujące konkurencyjność, atrakcyjność i dostępność ośrodka w układach międzynarodowych. W obszarze aglomeracji Trójmiasta do najważniejszych, wyróżniających się w skali kraju, należą:

- największa po Warszawie koncentracja funkcji dyplomatycznych (przedstawicielstwa dyplomatyczne państw) – 27 państw europejskich, południowoamerykańskich oraz azjatyckich;
- największa koncentracja jednostek badawczo-rozwojowych, naukowych i uczelni wyższych specjalizujących się w badaniach przyrodniczych, ekonomicznych i prawnych morza;
- koncentracja przedstawicielstw organizacji międzynarodowych, regionów i instytucji z państw i regionów basenu Morza Bałtyckiego;
- liczne wydarzenia kulturalne o charakterze międzynarodowym i krajowym, w tym m.in.: Festiwal Szekspirowski w Gdańsku, Międzynarodowy Festiwal Organowy w Oliwie, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni, Sopot Festiwal, Gdański Areopag.

- 1 Stan na dzień 31 grudnia 2008.
- 2 Stan na dzień 31 grudnia 2008.
- 3 Pomorski region funkcjonalny. Studium geograficzno-przyrodnicze, Kołodziejski J., (red.) Gdańsk 2000, maszynopis Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- 4 M.in.: Pankau F., 2001, Transformacja struktury funkcjonalno-przestrzennej Trójmiasta, [w:] Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej III RP. Pod red. J. Kołodziejskiego i T. Parteki, Biuletyn KPZK PAN, z. 193, Warszawa, s. 189–218. Kołodziejski J., 2001, Miejsce i szanse metropolii trójmiejskiej (obszaru metropolitalnego) w gospodarce przestrzennej Polski w basenie Morza Bałtyckiego w Europie, [w:] Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku – Metropolia Trójmiejska. Pod red. J. Kołodziejskiego i T. Parteki, Biuletyn KPZK PAN, z. 199, Warszawa, s. 9–26.
- 5 Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Ocena realizacji inwestycji, F.Pankau (red.), Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk, 2006.
- 6 Na podstawie: Pomorski Region Funkcjonalny. Studium geograficzno-przyrodnicze, Kołodziejski J., (red.), Gdańsk 2000.
- 7 Pomorski Region Funkcjonalny. Studium geograficzno-przyrodnicze, Kołodziejski J., (red.), Gdańsk 2000, maszynopis UMWP.
- 8 Pankau F., 2001, Transformacja..., s. 189–190.
- 9 Podsumowanie syntetyczne badań znajduje się w II części publikacji Strategia rozwoju województwa pomorskiego, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Woje-

wództwa Pomorskiego, Gdańsk 2000.

- 10 Pietruszewski J., 2003, Delimitacja obszaru metropolitalnego Zatoki Gdańskiej.
- 11 T. Parteka, F. Pankau, I. Markešić, Prace badawcze wykonane w Departamencie Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.
- 12 Raport na temat wielkich miast Gdańsk, Price Water House Coopers, 2007.
- 13 Badania przeprowadzone przez OECD i potwierdzone przez większość przykładów amerykańskich i europejskich wskazały ewidentne niebezpieczeństwo fiaska przedsięwzięć w przypadku tworzenia technopolii bez spełnienia serii warunków koniecznych. Do najważniejszych warunków należy zaliczyć:
 - obecność wy specjalizowanych laboratoriów badawczych na światowym poziomie (technopolie rozwijają się raczej wokół pewnej specyficznej dziedziny technologicznej, jak np. telekomunikacja czy biotechnologie, aniżeli dzięki obecności uniwersytetu);
 - istnienie trwałej techniki badawczej w dobrze „trafionych” dziedzinach;
 - obecność konsekwentnych inwestycji publicznych zarówno w postaci finansowania badań, jak i wyposażenia w nowoczesny sprzęt;
 - lokalne otoczenie sprzyjające organizacji produkcji intelektualnej (badania dowodzą, że zwykle zgromadzenie firm high-tech oderwanych od środowiska lokalnego nie może wzbudzić trwałej dynamiki rozwoju).
- Wysoki poziom potencjału naukowego i technologicznego nie wystarcza do generowania dynamiki technopolijnej. Niezbędny jest pewien stopień organizacji terytorium, przejawiający się w komplementarności i synergii będących nośnikami rozwoju gospodarczego. W: T. Markowski, Zarządzanie rozwojem miast, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999, cyt. za: Gruchman, Pietrzyk 1996.
- 14 Stan szkolnictwa wyższego w metropolii Trójmiasta. Szkolnictwo wyższe Trójmiasta na tle kraju: problemy bazy dydaktyczno-badawczej, maszynopis, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego.
- 15 Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju, Ministerstwo Budownictwa, Warszawa, luty 2007.

9. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

9.1. Istniejąca struktura funkcjonalno-przestrzenna aglomeracji Trójmiasta [Rys. 31]

Istotną cechą obszaru aglomeracji Trójmiasta jest złożona struktura środowiska przyrodniczego wynikająca przede wszystkim ze specyfiki położenia w strefie styku pięciu odmiennych pod względem przyrodniczym mezoregionów fizyczno-geograficznych: Pojezierza Kaszubskiego, Pobrzeża Kaszubskiego, Żuław Wiślanych, Pojezierza Starogardzkiego i Mierzei Wiślanej. Determinuje ona kształtowanie się elementów struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji.

Najistotniejsze cechy struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji są pasmowo-węzłowy i węzłowy układ osadniczy oraz różnicowane pod względem funkcji układy strefowe – od stref suburbanizacyjnych, rolniczo-leśne po rekreacyjne oraz nakładające się na nie struktury ekologiczne.

9.1.1. Układy pasmowo-węzłowe

Dominującą pozycję w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji pełni Trójmiasto. Z punktu widzenia ciągłości pasma zurbanizowanego jest ono elementem centralnym układu rozciągającego się na południu od Pruszcza Gdańskiego po Wejherowo na północy. Składają się na nie:

- centrum aglomeracji Gdańsk, Gdynia i Sopot, w którym wyróżnić można:
 - Centralne Pasma Usługowe – zwarty obszar zagospodarowany wzdłuż głównego ciągu komunikacyjnego i SKM z nagromadzonymi funkcjami

metropolitalnymi i usługami ponadregionalnymi (nauka, edukacja, kultura, ochrona zdrowia, administracja), głównie w obszarach śródmiejskich (Śródmieście Gdańska, Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Śródmieście Gdyni) z elementami chaotycznej, czy przypadkowej zabudowy przeznaczanej do likwidacji, przekształceń;

- dwa zespoły portowo-przemysłowe Gdańska i Gdyni, skupiające funkcje gospodarcze bezpośrednio i pośrednio związaną z morzem (przemysł okrętowy, petrochemiczny, działalność portowa, usługi transportowe, wyspecjalizowane usługi związane z turystyką i rybołówstwem);
- monofunkcyjne wielkie osiedla mieszkaniowe z lat 60. do 80., niedoinwestowane w zakresie infrastruktury społecznej o substandardowych przestrzeniach publicznych i słabej tożsamości. Wymagają one kompleksowej rewitalizacji albo humanizacji – nie wszystkie osiedla muszą być rewitalizowane w niektórych wystarczy niewielka pomoc miasta i zaangażowanie wspólnot mieszkaniowych (mieszkańców), aby poprawić wizerunek takiego osiedla;
- liczne zdegradowane pod względem techniczno-przestrzennym i społecznym obszary mieszkaniowe, przemysłowe oraz zdewastowane tereny zieleni i nieużytków miejskich. Wiele terenów jest ekstensywnie użytkowanych, co obniża efektywność obsługujących je systemów technicznych;
- słabo zagospodarowane obszary w bardzo atrakcyjnych miejscach centralnych (np. Młode Miasto i Wyspa Spichrzów w Gdańsku, Międzyztorze w Gdyni);
- węzeł transportu lotniczego w Gdańsku o charakterze międzynarodowym;
- znaczne przestrzenie ochrony konserwatorskiej – historyczne tereny centrów miast.
- ośrodki węzłowe poza centrum aglomeracji: Pruszcz Gdański, Rumia, Reda i Wejherowo;

Poza policentrycznym, wielofunkcyjnym pasmem osadniczym strukturą węzłową obszaru aglomeracji uzupełniają ośrodki o zróżnicowanym potencjale i funkcjach: Tczew, Lębork, Kartuzy, Puck, Żukowo, Nowy Dwór Gdański, Władysławowo, Hel, Jastarnia i Krynica Morska.

Niewielkie odległości między węzłami obszaru aglomeracji, funkcjonujące układy transportowe oraz rozprzestrzenianie się osadnictwa na obszarach otaczających miasta (suburbanizacja) przy słabym wyposażeniu infrastrukturalnym tych terenów i niedostatecznym stopniu wykorzystania miejsc centralnych zarówno w centrum aglomeracji, a także w innych węzłach przyczyniają się do kształtowania systemu pasmowego opartego na ośrodkach nanizanych na istniejący układ transportowy, głównie drogowy.

Tworzą go:

- pasmo nadmorskie: Reda – Puck – Władysławowo, oparte o drogę wojewódzką DW nr 216 o funkcjach mieszkaniowo– rekreacyjnych;
- pasmo lęborskie: Wejherowo – Gościcino – Luzino – Bożepole Wielkie, oparte o drogę krajową DK nr 6 i linię kolejową nr 202 (Gdynia – Wejherowo – Lębork) o funkcjach mieszkaniowo-produkcyjno-usługowych;
- pasmo kartuskie: Żukowo – Kartuzy, oparte o drogę krajową DK nr 7 i drogę wojewódzką DW nr 211 o funkcjach mieszkaniowo-rekreacyjno-usługowych;

- pasmo kościerskie: Gdańsk – Straszyn – Kolbudy – Przywidz, oparte o drogę wojewódzką DW nr 221 o funkcjach mieszkaniowo-produkcyjno-usługowych;
- pasmo kociewskie: Pruszcz Gdański – Pszczółki – Tczew, oparte o drogę krajową DK nr 91 oraz linię kolejową E-65 (Gdynia – Gdańsk – Tczew) o funkcjach mieszkaniowo-produkcyjno-usługowych.
- pasmo chwaszczyńsko-żukowskie: Chwaszczyno – Żukowo, oparte o drogę krajową DK nr 20 o funkcjach mieszkaniowo-produkcyjno-usługowych.

9.1.2. Układy strefowe

Układy strefowe tworzą kompleksy wypełniające przestrzenie między pasmami i należą do nich obszary rolnicze (grunty rolne o wysokiej przydatności rolniczej, podlegające ochronie), duże kompleksy leśne, tereny rekreacyjne (plaże nadmorskie i jeziora) oraz przyrodnicze obszary chronione o wysokim reżimie ochronnym (funkcje ekologiczne).

Są to przede wszystkim:

- strefa nadmorska, na którą składają się:
 - wielkopowierzchniowe obszary objęte ochroną w postaci Nadmorskiego Parku Krajobrazowego i Parku Krajobrazowego Mierzeja Wiślana;
 - miejscowości i osiedla rekreacyjne, przede wszystkim Mierzei Wiślanej i Półwyspu Helskiego;
- strefa pojezierna związana z zespołami jezior i kompleksów leśnych w której można wyróżnić:
 - wielkopowierzchniowe obszary objęte ochroną w postaci Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (struktura położonej na krawędzi wysoczyzny), Kaszubskiego Parku Krajobrazowego;
 - strefy aktualnej suburbanizacji – obejmujące obszary peryferyjne miast oraz tereny gmin sąsiadujących z miastami, głównie wzdłuż pasm i węzłów infrastruktury, w których następuje proces intensywnego zainwestowania, głównie o charakterze mieszkaniowym, produkcyjnym i usługowym;
 - strefy potencjalnej suburbanizacji – obejmujące obszary wiejskie położone w otoczeniu aglomeracji, na których obserwuje się symptomy rozwoju zabudowy mieszkaniowej o charakterze suburbanizacyjnym;
 - kompleksy rolnicze o wysokich wartościach dla produkcji rolnej zwłaszcza na Żuławach Wiślanych oraz ich sąsiedztwie, a także w pasach: północnym od Kosakowa do Ustki.

9.1.3. Najważniejsze procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną

Proces kreowania struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji Trójmiasta ma charakter długotrwały a jego podstawowa prawidłowość polega na tym, że wraz z jego rozwojem społeczno-gospodarczym, następuje intensyfikacja zagospodarowania i wzrost integracji funkcjonalnej i technicznej aglomeracji i jej otoczenia funkcjonalnego z jednoczesnym jej rozwojem przestrzennym na coraz to nowe tereny przyległe.

W okresie powojennym proces ten charakteryzował się, jak to już przedstawiono, stopniowym rozwojem układu zurbanizowanego wzdłuż Centralnego Pasma Usługowego. Najsilniejszymi tendencjami i najkorzystniejszymi warunkami dalszego rozwoju urbanizacji charakteryzuje się pasmo Wejherowo – Gdynia i Gdańsk – Tczew. Coraz większe znaczenie zaczyna odgrywać także pasmo Gdańsk – Kokoszyki – Żukowo – Kartuzy. Niezależnie jednak od skali i struktury funkcjonalno-przestrzennej rozwoju procesów urbanizacyjnych w przyszłości główną koncentracją usługową i przemysłowo-miejską regionu funkcjonalnego pozostanie wykształ-

cone dotychczas centrum aglomeracji – Trójmiasto.

Siłą napędową dalszego rozwoju będzie proces metropolizacji, który przyczyniać się będzie do utrwalania usług o znaczeniu metropolitalnym przy stopniowym ograniczaniu się innych funkcji w tym także gospodarki morskiej i przemysłu tradycyjnego.

Analiza rozwoju kształtującego się obszaru aglomeracji na tle trendów rozwojowych metropolii europejskich umożliwi sformułowanie następujących przesłanek tworzących uwarunkowania zewnętrzne kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej:

- decydującym czynnikiem rozwoju obszarów aglomeracyjnych są te dziedziny gospodarki, które współpracują ze środowiskiem naukowym – tzw. transfer wiedzy i innowacji;
 - proces metropolizacji rodzi ostrą konkurencję między aglomeracjami, co prowadzi do kształtowania się ich hierarchicznego układu, obejmującego: metropolie wymiaru światowego, metropolie kontynentalne, metropolie subkontynentalne oraz metropolie skali krajowej;
 - proces metropolizacji dotyczy także największych miast polskich, choć poza Warszawą możemy aktualnie mówić wyłącznie o metropolitalności krajowej skali;
 - efektem procesu metropolizacji jest ponowne ożywianie centralnych dzielnic miejskich poprzez ich restrukturyzację i jeszcze bardziej intensywną zabudowę i użytkowanie;
 - funkcje metropolitalne powodują kształtowanie się istniejących i co raz wyraźniej zarysowujących się obszarów o specyficznych funkcjach – są to dzielnice kulturalno – artystyczne, dzielnice wiedzy, dzielnice rekreacyjno-sportowe, handlowe, ulice (strefy) zakupów prestiżowych oraz porty morskie i port lotniczy;
 - obok czynników sprzyjających rozwojowi funkcji metropolitalnych oddziaływać będą też bariery hamujące lub spowalniające ten proces, posiadające charakter wewnętrzny lub zewnętrzny:
 - z barier wewnętrznych najsilniej mogą oddziaływać: niedorozwój infrastruktury technicznej, zła dostępność portów i słaby rozwój urządzeń portowych oraz opóźnienia modernizacji sieci kolejowej, starzenie się ludności i depopulacja Trójmiasta;
 - z czynników zewnętrznych niebezpieczne mogą być: załamanie się gospodarki światowej, konkurencja lądowych dróg transportowych względem drogi morskiej (z Hamburga do Sankt Petersburga przez Kopenhagę – Malmö – Sztokholm – Helsinki oraz Berlin – Poznań – Warszawa – Wilno – Kowno);
 - stosunkowo duże szanse na dalszy rozwój funkcji metropolitalnych rangi europejskiej mają: Kraków, Poznań, Wrocław i Trójmiasto. Nie stanie się to jednak samo z siebie, gdyż wymaga odpowiednich działań ze strony państwa, władz regionalnych oraz lokalnych a także napływu poważnego kapitału inwestycyjnego;
 - dynamikę kształtowania funkcji metropolitalnych Trójmiasta wzmocnić może jego położenie i rozwijana współpraca w ramach Regionu Bałtyckiego, jakkolwiek potencjały demograficzne i gospodarcze, w nawiązaniu do odległości, są na tyle słabe aby wykształcić gęstą i różnorodną sieć powiązań w sferze gospodarczej i społecznej.
- Z punktu widzenia uwarunkowań wewnętrznych strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru aglomeracji Trójmiasta kształtować będą¹:
- Nadmorskie położenie i jego ograniczające oraz

kreatywne konsekwencje dla kształtowania się podstaw struktur i funkcji metropolii. Konsekwencje kreatywne to kształtowanie się strefy struktur wykorzystujących potencjał gospodarczy (porty i przemysł okrętowy, handel), zasobowy (turystyka morska i wypoczynek) oraz kulturowy (fronty wodne jako czynnik kształtowania tożsamości kulturowej położenia). Konsekwencje ograniczające, to „utrata” części otoczenia lądowego, zmniejszająca pole manewru przestrzennego i zwiększająca presję funkcji metropolii na część pozostałą (rekreacja, osadnictwo podmiejskie, lokalizacja elementów infrastruktury technicznej i składowanie odpadów).

- Sytuacja przestrzenno-demograficzna wynikająca z dodatniego salda migracji w skali całego regionu, ale znacznie zróżnicowanego przestrzennie. Otoczenie centrum aglomeracji (Trójmiasta) charakteryzuje się znacznym napływem ludności; dotyczy to zarówno ościennych powiatów, jak i – w jeszcze większym stopniu – otaczających je gmin. Oznacza to, że siła przyciągania aglomeracji – zwłaszcza jej rynek pracy – wyznacza obszar kształtowania się subregionalnego systemu osadniczego.
- Fizjograficzne, przestrzenno-techniczne i ekonomiczne progi rozwoju terytorialnego, wynikające zarówno z uwarunkowań środowiskowych (sąsiedztwo cennych i uciążliwych struktur parków krajobrazowych: Trójmiejskiego, Nadmorskiego, Kaszubskiego i Mierzei Wiślniej; chronionego obszaru Żuław, ukształtowanie terenu), jak i z uwarunkowań przestrzennych (asymetria otoczenia i nieciągłość systemu osadniczego oraz ich wpływ na ekonomikę systemów technicznych).
- Sytuację społeczno-ekonomiczną wpływającą na dysproporcje pomiędzy centrum aglomeracji i jej otoczeniem w zakresie rozwoju gospodarczego (np. poziom dochodów, struktura gospodarki, stopa bezrobocia).
- Wysokie walory środowiska przyrodniczego zwiększają żywiołową presję osadnictwa i rekreacji na te obszary przyczyniając się do konfliktów przestrzennych i pogarszania stanu środowiska.
- Zjawisko transformacji struktur przestrzennych wywołane przez trendy gospodarki rynkowej; polegające na przyspieszonej utracie użyteczności niektórych struktur (tereny przemysłowe) oraz na kształtowaniu nowych w oparciu o kryterium doraźnych korzyści lokalizacyjnych (zabudowa produkcyjno-usługowa terenów podmiejskich).
- Rozwój funkcji metropolitalnych, których załazek już istnieje. Są to:
 - przede wszystkim funkcje nauki i edukacji oparte na istniejących uczelniach wyższych i instytucjach badawczo-rozwojowych;
 - funkcje kulturalne oparte na zasobach dziedzictwa kulturowego i instytucjach kultury;
 - gospodarcze oparte na szeroko rozumianej gospodarce morskiej.

Jednocześnie faktyczne kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych Trójmiasta podyktują w takim samym stopniu czynniki natury deterministycznej (głównie wewnętrzne) co losowej (czynniki zewnętrzne) i dziś trudno jednoznacznie określić które, kiedy i jak zadziałają. Jedno jest pewne, zaczątek takich funkcji jest i nie można zmarnować tego kapitału. W tych działaniach nie uda się ukształtować aglomeracji Trójmiasta jako metropolii bałtyckiej bez współpracy władz krajowych, regionalnych a zwłaszcza lokalnych Gdańska, Gdyni i Sopotu.

9.2. Środowisko przyrodniczo-kulturowe i krajobraz aglomeracji

Stan środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz dostępność ich walorów stają się podstawowym czynnikiem decyzji lokalizacyjnych w gospodarce i społeczeństwie opartym na wiedzy. Warunki przyrodniczo-kulturowe i potrzeba ich ochrony stają się istotnym czynnikiem wysokiej jakości życia, którą powinien charakteryzować się obszar aglomeracji kreowany na metropolię.

W aglomeracji Trójmiasta ze względu na jego położenie geograficzne, zachowały się nie tylko unikatowe walory przyrodniczo-krajobrazowe, ale także specyficzna struktura przestrzenna stanowiąca wyróżnik tej aglomeracji wśród innych polskich aglomeracji. Lokalizacja w bezpośrednim sąsiedztwie strefy brzegowej Zatoki Gdańskiej oraz skłonu wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego jest jednym z podstawowych uwarunkowań kształtowania tego obszaru. Unikalnym zjawiskiem jest również Trójmiejski Park Krajobrazowy – wielki kompleks leśny, o znaczących walorach przyrodniczych, krajobrazowych i rekreacyjnych we wnętrzu aglomeracji.

Zróżnicowanie fizyczno-geograficzne obszaru aglomeracji znajduje swoje odzwierciedlenie w zróżnicowaniu środowiska zurbanizowanego aglomeracji i w jej obliczu krajobrazowym.

- Pojezierze Kaszubskie obejmuje zachodnią część aglomeracji i jest reprezentowane przez dwa podstawowe typy: wysoczyzny morenowe i strefy krawędziowe. Wysoczyzny dominują w zachodniej części aglomeracji i charakteryzuje je zróżnicowane ukształtowanie równinne oraz faliste i pagórkowe ze słabym rozwojem sieci rzecznej i dużym udziałem terenów bezodpływowych powierzchniowo. Typowy krajobraz pojezierny, z zespołami jezior występuje np. w rejonie Kamień – Kielno – Tuchomek, czy w okolicach Wzgórz Szymbarskich. Specyfika warunków klimatycznych tego obszaru wynika przede wszystkim z wysokości bezwzględnych do ponad 300 m n.p.m., co powoduje niższe temperatury powietrza i większe prędkości wiatru. W użytkowaniu ziemi przeważają tereny zurbanizowane lub urbanizujące się o różnych funkcjach (osiedla mieszkaniowe, przemysł, składy, lotnisko) oraz tereny rolnicze o charakterze strefy podmiejskiej. Strefa krawędziowa wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego jest wiodącą strukturą przyrodniczą centrum metropolii. Jest to obszar silnie rozcięty licznymi dolinami erozyjnymi, które utworzyły rozległe zgrupowania odosobnionych pagórków, o wysokościach względnych sięgających nawet ponad 100 m i nachyleniach stoków ponad 40°. Dna dolin rozcinających strefę krawędziową charakteryzuje zróżnicowana szerokość, od kilkudziesięciu do kilkuset metrów oraz ich funkcja tranzytowa, polegająca na „linijnym” wynoszeniu materii ku terenom położonym u ich podnóża. Szczególną rolę przyrodniczą pełnią lasy. Wynika to z ich znaczenia ekologicznego, jako najwyższej zorganizowanego układu roślinności, z zajmowanego dużego obszaru i z funkcji krajo-brazowej. Największą powierzchnię zajmują lasy bukowe, zaś w dolnych partiach występują grady i łęgi. Prawie cała, zalesiona strefa krawędziowa objęta jest ochroną w postaci Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Południowy bezleśny skraj strefy, o mniejszym zróżnicowaniu rzeźby terenu, podlega obecnie silnym procesom urbanizacyjnym. Jest to główny obszar przestrzennego rozwoju Gdańska w ciągu ostatnich lat.

- Pobrzeże Kaszubskie obejmuje północno-wschodnią część metropolii, jej główną wyróżniającą się formą

jest rozcięcie wysoczyzny morenowej dużymi, głębokimi dolinami na odrębne kępy. Najbardziej charakterystyczną jest Kępa Oksywska otoczona Meandrem Kaszubskim. Znacznie mniejsze Redłowska, Pucka i Rekowska. Specyficzną jednostką jest tzw. Platforma Oliwsko-Wrzeszczańska, która na południu przechodzi w Żuławy Wiślane. Stanowi ją rozległa terasa erozyjna nadbudowana przez stożki napływowe, które ukształtowały cieku spływające niegdyś z wysoczyzny. Stwarza ona korzystne warunki fizjograficzne dla rozwoju zabudowy, co potwierdza jej prawie 100% zainwestowanie. Efektem tego jest silnie przekształcone środowisko przyrodnicze i ubóstwo terenów nawiązujących do naturalnych.

- Żuławy Wiślane, jako delta Wisły, stanowią rozległą równinę zbudowaną z piaszczystych i ilastych aluwii oraz utworów organogenicznych – torfów i utworów mułowo-torfowych. Specyfiką przyrodniczą Żuław jest skomplikowany system hydrograficzny z dwoma, wzajemnie uzupełniającymi się rodzajami odwodnienia – grawitacyjnym i polderowym. Ze względu na żyzne gleby typu mad, w użytkowaniu ziemi dominują grunty orne oraz łąki i pastwiska. Na terenach zurbanizowanych, które przystosowano do zabudowy przez palowanie, osuszanie lub zastosowanie gruntów nasypowych, środowisko przyrodnicze jest całkowicie przekształcone. Dotyczy to przede wszystkim Startego i Głównego Miasta w Gdańsku oraz jego dzielnic portowo-przemysłowej, częściowo Nowego Portu, Brzeźna, Stogów, Oruni i Sobieszewa. Głównym ciekim tego obszaru jest Martwa Wisła, pozostająca pod bezpośrednim wpływem Morza, co przejawia się zasoleniem wody i silnym związkiem stanów wody w rzece i w morzu.

- Pojezierze Starogardzkie zajmuje południowo-zachodnią część obszaru metropolitalnego i wyróżnia się najsłabszym zróżnicowaniem rzeźby, z przeważającymi falistymi i równinnymi wierzchołkami, wzniesionymi średnio 60–100 m n.p.m. Występują tu żyzne gleby brunatne, użytkowane jako grunty orne. Podstawowe urozmaicenie środowiska wprowadzają tu doliny rzek.

- Mierzeja Wiślana rozciąga się wąskim pasem wzdłuż brzegu morskiego na odcinku od Sopot po Krynice Morska i Piaski. Jej ciągłość przerywają ujścia wiły: pierwotne – czyli ujście Wisły Martwej, ujście Wisły Śmiałej i przekop Wisły. Szerokość Mierzei Wiślanej wynosi od kilkudziesięciu metrów w rejonie Sopotu i Jelitkowa do około 2 km na Mierzei Wiślanej. Tworzą ją zespoły wydym nadmorskich, ukształtowane przez procesy eoliczne. Mają one charakter wzniesień i pagórków o nieregularnych kształtach oraz wałów wydymowych. Ich wysokość wzrasta w kierunku wschodnim do ponad 30 m n.p.m. na odcinku mierzejowym. Większość wydym jest ustabilizowana przez porastające je lasy, głównie bory sosnowe, a w niższych partiach lasy mieszane. Środowisko wydym jest mało odporne na oddziaływanie antropogeniczne

Warunki środowiska przyrodniczego aglomeracji Trójmiasta, wskazują na potrzebę i konieczność odmiennego ich traktowania w planowaniu rozwoju aglomeracji.

9.2.1. Struktura środowiska przyrodniczo-kulturowego i zasoby krajobrazu

1) Środowisko przyrodnicze

Obszar aglomeracji Trójmiasta należy do najsilniej zróżnicowanych biotycznie i siedliskowo oraz najcenniejszych regionów w Polsce, nadających mu znaczenie międzynarodowe. Jest to efektem współwystępowania i sąsiedztwa różnych typów środowiska przyrodniczego, mających kluczowe znaczenie dla utrzymania różnorodności biologicznej. Położenie w strefie pięciu całkowicie odmiennych pod względem specyfiki przyrodniczej

mezoregionów fizyczno-geograficznych (Pojezierze Kaszubskie, Pobrzeże Kaszubskie, Żuławy Wiślane, Pojezierze Starogardzkie i Mierzeja Wiślana) oraz urozmaicenie sąsiedztwem Morza Bałtyckiego i Zatoki Gdańskiej (strefa oddziaływania morza na środowisko przyrodnicze lądu) jest zauważalne przede wszystkim w zmianach przebiegu elementów i zjawisk klimatycznych, w rozwoju morfologicznym brzegu morskiego, w kształtowaniu się selektywnych siedlisk i na nich specyficznych zbiorowisk roślinnych oraz w zmianach dynamiki i składu chemicznego wód powierzchniowych i podziemnych.

Najważniejszymi cechami środowiska aglomeracji, określającymi jego wysoką wartość przyrodniczą, są:

- przyleganie do wód morskich Bałtyku, skutkujące obecnością specyficznych siedlisk – wydm pasów mierzejowych, brzegów klifowych, ujściowych odcinków dolin rzecznych, a także przyległych obszarów, np. rozległych błot przymorskich;
- rozległa równina deltowa Wisły stanowiąca specyficzny typ środowiska i obszar migracji wielu gatunków (np. niektórych roślin górskich na niż, gatunków synantropijnych), dolina ta ma zarazem znaczenie, jako bariera, dla pewnych zbiorowisk i gatunków roślin;
- wysoka jeziorność znacznej części obszaru, z obecnością jezior zróżnicowanych pod względem wielkości, pochodzenia, cech ich wód; na szczególną uwagę zasługują jeziora lobeliowe oraz specyficzne zbiorniki dystroficzne; ważna jest także obecność licznych obszarów źródłkowych, dających początek wielu ciekom regionu;
- obecność licznych torfowisk, o zróżnicowanej wielkości, genezie i stopniu zniekształcenia szaty roślinnej, wciąż stanowiących ogromny potencjał środowiska; o ich wybitnej wartości decyduje zarówno rola retencyjna, jak też ostoi ginących i zagrożonych zbiorowisk roślinnych, gatunków roślin, grzybów i zwierząt;
- bogactwo siedlisk, zróżnicowanych pod względem wilgotności i żyzności – od mąd żuławskich, po siedliska moren czołowych i piaszczystych pasów mierzejowych, powiększone przez obecność stref ekotonowych – na styku jedno-stek o odmiennych warunkach;
- znaczna lesistość – z obecnością kilku rozległych kompleksów leśnych, jak Lasy Oliwskie, Puszcza Darżłubska, Lasy Mirachowskie, warunkująca bogactwo leśnych ekosystemów i wartościowe cechy krajobrazu; bardzo ważne jest występowanie terenów posiadających ciągłość istnienia siedlisk leśnych od pradziejów, w odróżnieniu od zalesień na gruntach, użytkowanych w przeszłości rolniczo;
- koryta licznych cieków, cechujące się silnym spadkiem i prędkością przepływu, stanowiące łączniki ekologiczne pomiędzy Pojezierzem Kaszubskim a strefą brzegową;
- pas wybrzeża morskiego stanowi ważny szlak migracji ptaków;
- obecność starych ośrodków osadniczych, w tym dużych – miejskich oraz wielu wsi, o ciągłości osadniczej liczącej wiele wieków. Warunkują one wzbogacenie od pradziejów różnorodności siedlisk i związanych z nimi zbiorowisk oraz gatunków synantropijnych; obecność „bram” wlotowych dla obcych gatunków, takich jak porty morskie, oraz szlaki komunikacyjne o znaczeniu ponadregionalnym, powoduje większe urozmaicenie świata przyrody i wprowadza wiele gatunków inwazyjnych, komplikując sprawę różnorodności

i funkcjonalności w środowisku przyrodniczym;

- istnienie dużych i dawnych tradycji kształtowania zieleni kulturowej, przejawiające się pozostałościami wielu parków podworskich oraz licznych jeszcze, urozmaiconych pod względem składu gatunkowego, alei drzew przydrożnych; również istotne znaczenie mają stare tradycje gospodarki leśnej, warunkującej m.in. obecność wiekowych nasadzeń drzew obcych geograficznie, introdukowanych na Pomorzu. Zróżnicowanie cech środowiska przyrodniczego i krajobrazu wskazuje na potrzebę kształtowania powiązań struktur ekologicznych obszaru aglomeracji Trójmiasta, stanowiących spójny system osnowy ekologicznej, przenikający obszary zurbanizowane, umożliwiając powiązania funkcjonalne przez cyrkulację atmosferyczną, obieg wody, migrację zwierząt i roślin i inne procesy przyrodnicze. Istnienie osnowy ekologicznej warunkuje utrzymanie względnej równowagi ekologicznej środowiska przyrodniczego, wzbogaca jego strukturę i urozmaica krajobraz w sensie fizjonomycznym. Na strukturę ekologiczną obszaru aglomeracji składają się elementy:

- rangi krajowej:
 - korytarze ekologiczne: doliny Wisły, przymorski – południowobałtycki;
- rangi regionalnej:
 - korytarze ekologiczne: Pradoliny Redy – Łeby, doliny Raduni i Motławy, doliny Nogatu, doliny Szkarpowy, Przy-widzki, doliny Piaśnicy i rynny Jeziora Żarnowieckiego, płaty ekologiczne: stężycko-kartuski, lasów oliwsko-darżłubkich,
- rangi subregionalnej i lokalnej:
 - płaty ekologiczne: wydmowych kompleksów leśnych, lasów Otomińskich;
 - korytarz ekologiczny: doliny rzeki Kaczej, Koli-bianki, Swelini, Świemirowski, Potoku Oliwskiego, stanowiące zanikające połączenia zalesione strefy krawędziowej Wysoczyzny Gdańskiej i strefy brzegowej Zatoki Gdańskiej;
- inne elementy osnowy ekologicznej:
 - mikroplaty ekologiczne drobnych kompleksów leśnych, posiadające istotne walory fizjonomiczne;
 - mikroplaty ekologiczne zbiorników wodnych wraz z ich bezpośrednim otoczeniem, zarówno zbiorników relatywnie dużych jak i licznych drobnych oczek wodnych;
 - doliny z potokami o zróżnicowanym stopniu zantropizowania np. Strzyży, Potoku Siedleckiego i Oruńskiego;
 - tereny urządzonej zieleni miejskiej, jak parki, skwery, zieleńce oraz założenia dworsko-parkowe;
 - zgrupowania drzew i krzewów o istotnej roli krajo-brazowo-fizjonomicznej, w tym: najbardziej znane spośród nich i szczególnie cenne lipy wzdłuż Alei Zwycięstwa w Gdańsku, ul. gen. J. Hallera, będące pod stałą opieką, podlegające konserwacji i uzupełnianiu.

Mikroplaty ekologiczne ze względu na zachowanie ekologicznych warunków funkcjonowania środowiska i życia mieszkańców oraz kształtowanie walorów krajo-brazowych powinna być w całości zachowana zwłaszcza, że często podlegają silnej antropopresji związanej z zainwestowaniem terenów.

Najważniejszą cechą osnowy ekologicznej aglomeracji Trójmiasta jest jej duża rola w skali regionalnej i słabość w skali subregionalnej i lokalnej, wynikająca z znacznego stopnia zantropizowania. Najważniejszym

problemem funkcjonowania sieci powiązań ekologicznych jest niemal całkowita izolacja i fragmentacja wielu cennych przyrodniczo obszarów w centrum aglomeracji (np. Lasy Oliwskie, Lasy Gdyńskie). Potencjalne korytarze ekologiczne, które mogłyby wiązać przyległą do aglomeracji część Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (TPK) z Pojezierzem Kaszubskim (dolina Kaczej, dolina Strzyży, rywna Jeziora Wysockiego i dolina Strzelenki, lasy wokół Góry Donas i rywna Jeziora Tuchomskiego), przestają spełniać swoją funkcję, a niedawne maceczniki zwierzyny w obrębie TPK stały się obecnie miejscami masowej rekreacji mieszkańców osiedli powstających na granicy parku. Sposób zagospodarowania terenu (w tym jego grodenie) dodatkowo skutecznie uniemożliwia przemieszczanie się dzikich zwierząt.

2) Dziedzictwo kulturowe

Jednym z walorów obszaru aglomeracji Trójmiasta, wyróżniających ją na tle innych, jest znajdujące się na stosunkowo niewielkim obszarze, bogactwo walorów środowiska kulturowego. Zróżnicowanie warunków przyrodniczo-krajobrazowych (brzeg morski, ujścia cieków wodnych, duże kompleksy leśne, wzgórza morenowe i krawędź wysoczyzny, sąsiedztwo płaskich terenów depresyjnych) predysponowało ten obszar do rozmaitych form zagospodarowywania. Szczególne miejsce na drodze europejskich wędrówek ludów, koncentracja szlaków handlowych oraz strategiczne znaczenie militarne spowodowało, że w reliktach oraz zachowanych obiektach dziedzictwa kulturowego można odczytać wpływy wielu kultur i narodowości. Powszechne zasiedlenie tych terenów nastąpiło na przełomie IV i III tys. p.n.e. Początkowo osady koncentrowały się wzdłuż wybrzeża Bałtyku, w strefie krawędziowej Doliny Wisły i w Delcie Wisły, ale również w Dolinie Redy nad Łebą i Bukowiną, jeziorami Żarnowieckim i Raduńskim.

Nazwa Gdańsk, w dokumentach historycznych pojawiła się w X wieku, jednak stabilizacja pierwszych struktur osadniczych nastąpiła we wczesnym średniowieczu (VII i VIII w.). Do tej pory przetrwało niewiele reliktyw tego okresu. Ówczesne osady koncentrowały się głównie na obszarach o lepszych glebach, również nad rzekami (Wisła, Radunia, Reda), jeziorami, rzadziej na terenach leśnych. Obok osad rozproszonych z czasem pojawiały się wsie regularne, składające się z od kilku do kilkadziesiąt domostw rozlokowanych na planie owalu (np. Luzino, Reda).

Silny wpływ na dziedzictwo kulturowe i kształtowanie przestrzeni tego obszaru wywarły ośrodki zakonne – np. cystersów (Oliwa), norbertanek (Żukowo), kartuzów (Kartuzy), dawniej cysterek – obecnie benedyktynek (Żarnowiec) oraz sieć obiektów obronnych zakonu krzyżackiego. Główna fala fundacji zakonów miała miejsce od XII do XIV w. Klasztory były lokowane z dala od ówczesnych miast i wraz z rozwojem swojego zaplecza stanowiły zaczyn dla rozwoju nowych ośrodków – do dziś przetrwały specyficzne przyklasztorne osady. Elementem krajobrazu śródmieścia Gdańska jest architektura zakonów żebraczych. W XIII w. do Gdańska i Tczewa przybyli dominikanie, później, w XV w. w Gdańsku, a w XVII w. w Wejherowie pojawili się franciszkanie.

Kluczowy dla rozwoju struktury terytorialnej był okres lokowania miast na prawie lubeckim (I poł. XIII w.), później (za panowania Krzyżaków) głównie chełmińskim, będącym wersją prawa magdeburskiego. Na początku XIV w. powstała jednostka administracyjna (Państwo Krzyżackie) łącząca oba brzegi dolnej Wisły – obszar delty stał się miejscem najbardziej intensywnego osadnictwa. Dziesiątki miast i setki wsi powstało w drugiej

połowie XIII w. na prawym brzegu Wisły. Zbudowano sieć zamków umożliwiających kontrolę i obronę obszaru państwa. Do dziś przetrwały jedynie relikty archeologiczne lub ruiny (m.in. w Gdańsku, Pucku), w bezpośrednim sąsiedztwie metropolii znajduje się umieszczony na Liście Światowego Dziedzictwa Naturalnego i Kulturowego UNESCO zespół zamkowy w Malborku. Pozostałością po tym okresie jest również kanał Raduni wraz z systemem hydrotechnicznym.

Innym charakterystycznym elementem architektury aglomeracji jest architektura gotycka ceglana, reprezentowana m.in. przez: Ratusz Głównego Miasta w Gdańsku, liczne kościoły, w tym największa ceglana świątynia na świecie bazylika Najświętszej Marii Panny w Gdańsku.

W obrębie aglomeracji można odnaleźć liczne relikty architektury renesansu (przeważnie jego niderlandzkiej odmiany) i baroku – w przeciwieństwie do zabytków średniowiecznych są to w większości obiekty świeckie. W owym czasie Pomorze znalazło się pod silnymi wpływami protestantyzmu, nurtu promującego prostotę i ascezę. Przejęte przez protestantów kościoły pozbawiane były średniowiecznych malowideł (np. kościół Najświętszej Marii Panny w Gdańsku). Przykłady ówczesnej architektury mieszczańskiej najliczniej występują na terenie Gdańska. Obok reprezentacyjnych kamienic trzeba tu koniecznie wymienić Wielką Zbrojownię, Ratusz Staromiejski oraz bramy: Wyżynną, Zieloną i Złotą, a także zachowany w większości unikalny system fortyfikacji ziemnych z XVII w. Jedynym przykładem miasta lokowanego w tym czasie jest Wejherowo.

Pozostałością po nurcie kontrreformatorskim w kościele są barokowe wnętrza gotyckich kościołów (m.in. św. Mikołaja w Gdańsku oraz dawny kościół cystersów w Oliwie), które często wyposażano w organy. Najsłynniejszym miejskim obiektem ówczesnie zbudowanym jest Kaplica Królewska w Gdańsku, ufundowana przez Jana III Sobieskiego dla katolickiej mniejszości. Barokowa architektura sakralna powstawała najczęściej z dala od miast, przy okazji lokowania nowych grup zakonnych (np. jezuita w Starych Szkotach – obecnie w obrębie Gdańska, reformaci w Wejherowie). Cennym zabytkiem z tego okresu jest zespół kilku najstarszych kaplic w Kalwarii Wejherowskiej. Na obszar Delt Wisły przybyli w tym czasie uciekający przed prześladowaniami we własnym kraju mennonici, wprowadzając m.in. nowe metody uprawy ziemi. Dziś występujący tu historyczny system polderów uważany jest za jeden z najlepiej zachowanych w Europie. Na tych bogatych, ale trudnych w uprawie ziemiach wykształciły się charakterystyczne formy budownictwa wiejskiego – tzw. zagrody olęderskie oraz domy podcieniowe (m.in. Gdańsk Lipce).

XIX w. nie przyniósł wiele dobrego Gdańskowi – miasto zostało zmarginalizowane jako jeden z kilku pruskich portów morskich. W wyniku polityki Bismarcka zakończył się czas harmonijnego współistnienia wielu kultur. Ówczesny porządek pozostawił jednak liczne znaki w krajobrazie kulturowym. W połowie XIX w. rozpoczęto budowę linii kolejowej, zaczęły powstawać wielkoobszarowe zakłady przemysłowe (np. stocznie, cukrownie, później gazownie i elektrownie) oraz urządzenia inżynierskie (np. latarnie morskie, urządzenia hydrotechniczne, mosty zwodzone). Miasto wyszło daleko poza swoją średniowieczną strukturę, pod koniec XIX w. w krajobrazie pojawiły się dominujące obiekty handlowe (np. hala targowa w Gdańsku), gmachy użyteczności publicznej (np. neorenesansowy dworzec i gmach Politechniki w Gdańsku) oraz siedziby firm (np. dawny Bank Rzeszy

(NBP) przy ul. Okopowa 1, eklektyczny gmach Dyrekcji Okręgowych Kolei Państwowych w Gdańsku). Przykłady architektury eklektycznej i historyzującej można odnaleźć również poza obszarami miejskimi. Najczęściej są to obiekty rezydencjalne (np. pałace w Rzucewie i Leźnie) i sakralne (np. kościół w Redzie).

Okres tzw. dwudziestolecia międzywojennego to czas intensywnego rozwoju fragmentu wybrzeża znajdującego się w granicach Polski. Zbudowano port we Władysławowie, a przede wszystkim stworzono Gdynię – port wraz z modernistycznym układem miejskim mającym konkurować z Wolnym Miastem Gdańskim. II wojna światowa wywarła szczególnie silne piętno. Znaczna część kształtowanych przez wieki struktur miejskich uległa zniszczeniu. Dziś szczególną opieką otaczane są miejsca walki i martyrologii (Westerplatte, Hel, Poczta Polska w Gdańsku).

Kolejny przełom miał miejsce po II wojnie światowej. Obszar obecnej aglomeracji, w szczególności Gdańsk, Gdynia i Sopot były miejscem intensywnych migracji. Nastąpił niespotykany dotąd wzrost udziału obszarów zurbanizowanych. Nowe dzielnice powstawały w oderwaniu od tradycji miejsca, nadawano im ujednolicony charakter. Wyjątkiem była akcja odbudowy Głównego Miasta w Gdańsku. Zrekonstruowany układ nie stanowi wiernego odtworzenia stanu pierwotnego, lecz jego adaptację uwzględniającą współczesne wymogi funkcjonalne – m.in. standardy dotyczące zacienienia, powierzchni zielonych czy dostępności komunikacyjnej. Z perspektywy kilkudziesięciu lat trudno ocenić, jak trwały będzie wpływ zabudowy okresu socjalizmu na krajobraz kulturowy aglomeracji Trójmiasta, jako kształtującej się metropolii.

Analiza właściwości i wartości historycznych form środowiska kulturowego wykazuje istnienie zasobu zespołów osadniczo-urbanistycznych o dużych wartościach kulturowych, często porównywalnych z obiektami chronionymi, które razem tworzą strukturę historycznego krajobrazu kulturowego. Należą do nich²:

- zespół urbanistyczny Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji w powiązaniu z rozwiązaniami planistyczno-urbanistycznymi historycznie z nim związanymi lub tworzonymi w ramach jego historycznego rozwoju przestrzennego:
 - układ i zabudowa obecnego południowego przedmieścia Gdańska: ciąg ulicy Trakt św. Wojciecha;
 - zaprojektowania w I ćw. XX wieku zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną i willowa górnego tarasu w Gdańsku wraz z komponowanymi zespołami Akademii Medycznej oraz Politechniki Gdańskiej;
 - zaprojektowania w I ćw. XX wieku zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną dzielnicy Nowe Szkoty;
 - zespół urbanistyczny Nowego Portu;
 - zespół kuracyjny w Brzeźnie;
 - zabudowa miejska wielofunkcyjna dzielnicy dolny Wrzeszcz;
 - zespół urbanistyczno-krajobrazowy Jaśkowa Dolina z zabudową willową Wrzeszcza;
- zespoły obronne Gdańska Twierdza Wisłoujście – Westerplatte;
- zespół urbanistyczno-krajobrazowy Oliwy, z najbardziej wartościowymi rozwiązaniami przestrzennymi:
 - unikatowy zespół dworów mieszczańskich przy ul. Polanki, którego początki sięgają XVII wieku;
 - zaprojektowania w I ćw. XX wieku zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną i willowa Starej Oliwy;
 - zespół kuracyjny w Jelitkowie;
 - zespół urbanistyczno-krajobrazowy Sopotu;

- zespół urbanistyczny Gdyni, którego powstanie i rozwój przestrzenny jest wyjątkowym zjawiskiem w kulturze zagospodarowania przestrzeni okresu międzywojennego, wraz z dzielnicą – ogród na Kamiennej Górze, a także inne elementy historycznego krajobrazu kulturowego:

- wioska rybacka na Oksywiu;
- zespół kuracyjny w Orłowie;
- wieś lokacyjna Wielki Kack;
- zespół urbanistyczno-krajobrazowy Wejherowa, który nie wytworzył kontynuacji przestrzennej w postaci dodatko-wych kulturowo obszarów;
- najstarsza część wsi lokacyjnej Żukowo wraz z zespołem klasztornym;
- miasto Kartuzy wraz z zespołem klasztornym;
- zespół Starego Miasta w Tczewie;
- zespół Starego Miasta w Pucku wraz z portem.

Obok powyższych struktur osadniczo-urbanistycznych zasób zagospodarowania przestrzeni o wysokiej wartości kulturowej tworzą także rozległe systemy przetworzonego kulturowo krajobrazu, unikatowe pod względem treści i formy, posiadające duże wartości poznawcze, a dwa z nich także do tej pory znaczenie funkcjonalne:

- rozległy leśny park spacerowy lasów oliwsko-sopockich utworzony w XIX wieku;
- system kaskady rzeki Raduni z jej urządzeniami technicznymi (śluzy, spiętrzenia, elektrownie wodne, wieże ciśnień);
- średniowieczne dzieło inżynierskie Kanału Raduni doprowadzające wodę do Gdańska i jego ówczesnych urzędów przemysłowych.

3) Krajobraz

Położenie aglomeracji Trójmiasta w strefie różnych mezoregionów fizyczno-geograficznych, w tym zwłaszcza pojezierza, strefy krawędziowej wysoczyzny i pobrzeża skutkuje niepowtarzalnymi echemi krajobrazowo-ekspozycyjnymi, które w połączeniu z elementami krajobrazu kulturowego stanowią o wyjątkowości nadmorskiej aglomeracji.

Z uwagi na występowaniem aktualnych i potencjalnych funkcji pełnionych przez różne struktury przestrzenne obszaru aglomeracji Trójmiasta pod względem fizjonomii krajobrazu wyróżniają się cztery zasadnicze strefy urbanizacyjne (zabudowa mieszkalna i jej towarzysząca) oraz rekreacyjne spełniane na terenach otwartych:

- zurbanizowanej (miejskiej) – obejmującej historyczne tereny centrów miast oraz ich zainwestowane otoczenie, jak i zwarte kompleksy zabudowy na peryferiach miast zrealizowane do końca ubiegłego stulecia;
- aktualnej suburbanizacji – obejmujące obszary na peryferiach miast oraz w sąsiadujących z miastami gminach wiejskich, w których w ostatnich dwóch dekadach następują procesy mniej lub bardziej intensywnego zainwestowania, głównie o charakterze mieszkaniowym i usługowym;
- potencjalnej suburbanizacji – na których w ostatnich kilku latach pojawiają się pierwsze sygnały o rozpoczynających się procesach rozlewania zabudowy, w postaci podziałów gruntów rolnych i ich przekwalifikowywania na działki budowlane, a także powstawania inicjalnej nowej zabudowy;
- rolniczo-leśno-rekreacyjnej – w której przeważające obszary zajmują lasy, grunty rolne dobrej jakości (podlegające ochronie), duże kompleksy jeziorne, tereny mokradłowe, przyrodnicze obszary chronione o wysokim reżimie ochronnym; na większości z nich

możliwy jest aktywny wypoczynek, przy czym nie powinny one w przewodzie podlegać intensywnemu zagospodarowaniu, zarówno o charakterze osadniczym, jak i turystycznym.

Dla percepcji krajobrazu aglomeracji Trójmiasta duże znaczenie mają lasy, które zajmują na jej obszarze stosunkowo znaczną powierzchnię, zbliżoną do średniej ogólnopolskiej (około 30%). Szczególne znaczenie posiada kompleks lasów oliwsko-wejherowskich, Puszcza Darżlubska na północ od Wejherowa i Redy, lasy Mierzei Helskiej i Wiślanej, a także mniejsze kompleksy leśne na Pojezierzu Kaszubskim.

Bardzo istotnym czynnikiem urozmaicającym wartość krajobrazu jest zróżnicowana rzeźba terenu, tworząca możliwości obserwacji płaszczyzny morza z bardzo wielu miejsc znajdujących się wewnątrz struktury urbanistycznej, począwszy od południowych przedmieść Gdańska kończąc na punkcie widokowym na Kamiennej Górze w Gdyni lub na Rozewiu. Urozmaiceniu rzeźby towarzyszy także znaczący zasób krajobrazu w postaci licznych dolin rzecznych, występujących licznie na Pojezierzu Kaszubskim – w jego części centralnej na zachód od Gdańska (gminy: Szemud, Przdokowo, Żukowo) oraz południowo-wschodniej – na południe od Gdańska (w gminach Kolbudy, Przywidz, Trąbki Wielkie, a częściowo Pruszcz Gdański oraz Tczew). Krajobraz tej części obszaru metropolitalnego urozmaicają także liczne naturalne zbiorniki wodne, które w szczególności występują w gminach Kartuzy i Szemud, a w nieco mniejszej liczbie na obszarze gmin: Wejherowo, Kolbudy, Przywidz, Trąbki Wielkie i Tczew. Trzy wymienione czynniki: rzeźba, sieć wodna i roślinność (szczególnie lasy) silnie urozmaicają krajobraz aglomeracji Trójmiasta.

Urozmaicenie struktury przyrodniczej aglomeracji przyczynia się do dużego bogactwa elementów ekspozycji wizualnej i kompozycji krajobrazowej, także w stosunku do obszaru całego województwa pomorskiego. Należą do nich obszary o:

- wybitnej wartości, położone w południowej i centralnej części aglomeracji Trójmiasta:
 - w części południowej są to głównie tereny wysoczyznowe Pojezierza Kaszubskiego położone na południu gmin: Somonino, Przywidz i Pruszcz Gdański, w centralnej części gminy Trąbki Wielkie, w zachodniej części gminy Pszczółki i północnej Tczew;
 - w części centralnej najwyższymi krajobrazami cechuje się zalesiona krawędź wysoczyzny morenowej położona w obrębie Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa. W tej części metropolii bardzo wysokimi walorami cechuje się także krawędź wysoczyzny na terenie Gdańska i Sopotu oraz w południowej części gminy Wejherowo;
- bardzo wysokiej wartości krajobrazu, występujące:
 - w centralnej i południowej części Żuław Gdańskich;
 - we wschodniej części gminy Trąbki Wielkie;
 - wokół Kartuz i Somonina;
 - w rejonie Pucka i Starzyna, a także na Mierzei Helskiej;
- wysokiej wartości, która cechuje:
 - pozostałą część Żuław Gdańskich i część Żuław w gminie Stegna;
 - zachodnią i północną część gminy Puck;
 - prawie całą zachodnią część obszaru aglomeracji w obrębie Pojezierza Kaszubskiego;
 - południe gminy Tczew;
 - niższej w skali aglomeracji Trójmiasta wartości.

Koncentrują się na zachodnim zapleczu Trójmiasta, w gminach Szemud i Żukowo, a także częściowo na terenie miast (Gdańsk, Gdynia, Rumia, Reda, Tczew). Największy taki obszar znajduje się w Pradolinie Kaszubskiej, a także na sąsiadującej z nią od północnego wschodu Kępie Oksywskiej. Znacznym obszarem o umiarkowanej wartości krajobrazu znajduje się także w południowej części gminy Puck. Do tej grupy zaliczono także krajobraz Mierzei Wiślanej, w szczególności jej części położonej na Wyspie Sobieszewskiej.

Wśród wartościowych krajobrazowo obszarów należy wyróżnić:

- Doliny rozcinające krawędź wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego, wśród których jako najmniej przekształcone zainwestowaniem uwzględnić należy: Radości Potoku Jelitkowskiego w Oliwie, Świeżej Wody Potoku Prochowego w Oliwie, Ewy w Oliwie, Potoku Rynarzewskiego w Lasach Oliwskich, Potoku Świeżewskiego w Sopocie Wyścigach, Swelini (Bernardowską) na granicy Sopotu i Gdyni, Marszewskiej Strugi w Gdyni Chyloni, Zagórskiej Strugi w Rumi, Cedronu w Wejherowie.
 - Drogi pejzażowe, stanowiące równocześnie ciągi widokowe. Oprócz wcześniej uwzględnionych najważniejszych tego typu obiektów w skali województwa, dodatkowo na terenie aglomeracji Trójmiasta za istotne uznać należy: DW nr 218 i DW nr 224 Sopieszno – Wejherowo, DW nr 218 Koleczkowo – Bieszkowice, DW nr 218 Nowy Dwór Wejherowski – Wejherowo, DP nr 1400G Gniewowo – Reda, DP nr 1401G Zbychowo – Reda, DP nr 1412G Koleczkowo – Gdynia Pustki Cisowskie, S6 Obwodnica Trójmiasta na odcinkach: Karwiny – Chwarzno oraz Chwarzno – Demptowo, DP Starzyno – Gnieźdźewo, DW nr 216 Władysławowo – Jastarnia, DW nr 215 Jastrzębia Góra – Karwia, DW nr 222 Kleszczewo – Jagatowo – Straszyn, DW nr 233 Mierzyszyn – Trzepowo, DK nr 91 Pruszcz Gdański – Tczew, DP nr 2239G Kieźmark – Przegalina, DP nr 2328G Mikoszewo – Dworek.
 - Punkty widokowe, w tym także historyczne komponowane tzw. „lunety widokowe”. Najważniejsze z nich to: wzniesienie Góra Zamkowa w Wejherowie, punkt widokowy „Drei Städte Blick” nad parkiem „Stawowie” w Sopocie, wieża widokowa na górze Pacholek w Oliwie, luneta widokowa „Widok na morze” w programie kompozycyjnym Parku Oliwskiego, punkty widokowe „na morze” z terenów parkowych zespołów rezydencjonalnych Dworów przy ulicy Polanki w Oliwie, nieczynna wieża widokowa w Gdyni Witomino, punkt widokowy z rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska” na Zatokę Gdańską, wzniesienie u wylotu doliny Zagórskiej Strugi w Rumi, wzniesienie w lasach nad Marszewską Strugą w Gdyni Pustkach Cisowskich, pawilon widokowy w Parku Kolibki w Gdyni Orłowie, wzniesienie Łysa Góra w Sopocie, „Wzgórza Królowej Marysieńki” w Sopocie, latarnia morska w Helu, latarnia morska w Roze-wiu (m. Władysławowo), Wieża widokowa Wieżyca (gm. Stężyca), Góra Sobótki w Ręboszewie (gm. Kartuzy), Złotej Górze w Brodnicy Górnej (gm. Kartuzy).
- Generalnie, przeważająca część aglomeracji Trójmiasta cechuje się wysokimi i bardzo wysokimi zasobami krajobrazowymi, przy czym w jej strukturze znajdują się dysharmonijne struktury krajobrazu miast:
- chronione relikty historycznego krajobrazu wymagające dostosowania:
 - XX-wieczne zespoły zabudowy robotniczej i pod-

miejskiej (Pruszcz Gdański, Orunia, Oliwa, Nowy Port);

- XIX-wieczne zespoły zabudowy czynszowej we Wrzeszczu;
- XIX/XX-wieczne zespoły zabudowy robotniczej dużych zakładów przemysłowych (Kolonie Abbega, kolonia Stoczniowa, kolonie Suchanino);
- zajmujące stosunkowo duże obszary w tkance miasta dawne zakłady przemysłowe, skladowe, transportowe;
- wymagające przywrócenia wartości kompozycyjnych krajobrazu kulturowego:
- część osiedli mieszkaniowych z wielkiej płyty;
- substandardowe i tymczasowe osiedla mieszkaniowe (Olszynka, Redłowo, Grabówek, Oksywie, Orunia);
- chaotyczne zagospodarowanie wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych, głównie SKM i obwodnica Trójmiasta;
- utrzymanie relikwów substandardowego zagospodarowania ciągu nadmorskiego oraz jego „nieciągłe” zagospodarowanie w dzielnicach: Brzeźno (centrum), Brzeźno — Zaspą, Jelitkowo, Redłowo;
- zespoły ogródków działkowych.

9.2.2. Prawne formy ochrony środowiska przyrodniczo-kulturowego

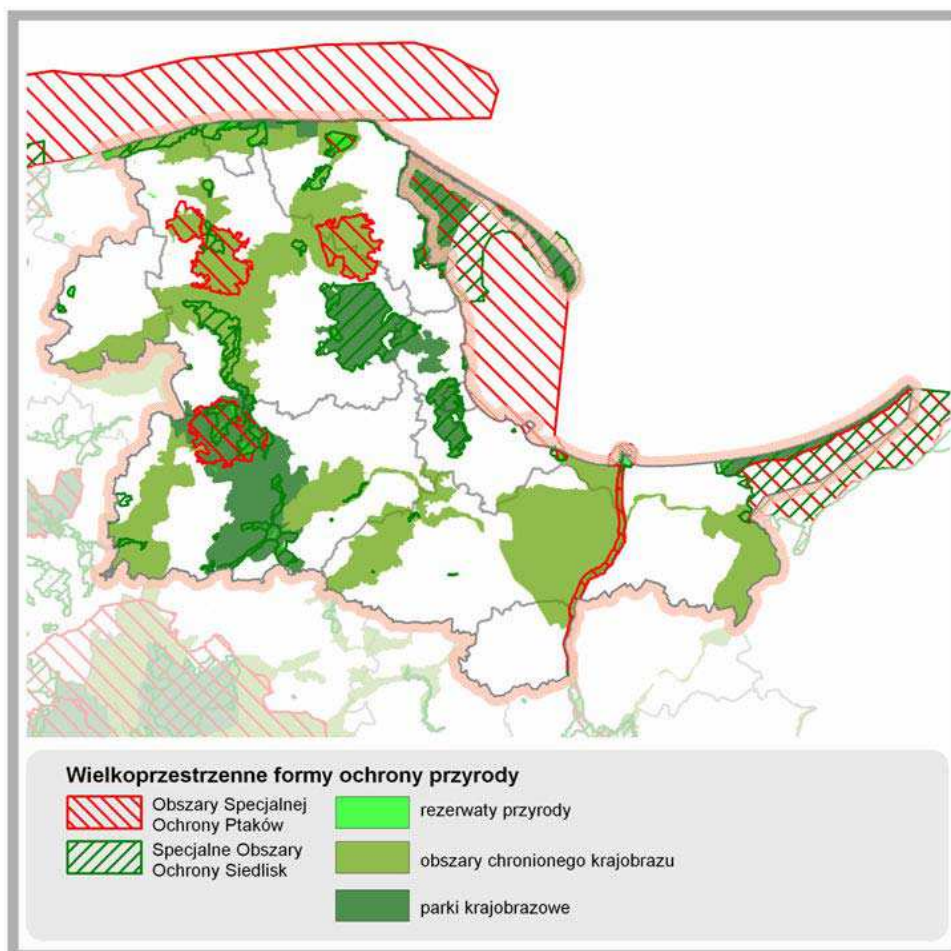
1) Środowisko przyrodnicze [Rys.32]

Walory przyrodnicze obszaru aglomeracji Trójmia-

sta zostały dostrzeżone i stosunkowo wcześniej i objęte ochroną np.: w 1938 r. został powołany jeden z pierwszych w Polsce rezerwatów przyrody „Kępa Redłowska”. W latach 50. i 80. XX w. utworzono szereg rezerwatów w bezpośrednim sąsiedztwie rozrastających się miast, a lasy otaczające Trójmiasto, mimo prowadzenia w nich gospodarki leśnej, zostały zachowane i w 1979 r. objęte ochroną w postaci Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

O wysokiej wartości zachowanych dotychczas naturalnych i seminaturalnych terenów przyrodniczych świadczy znaczna liczba i powierzchnia prawnych form ochrony przyrody. W samym centrum aglomeracji, obejmującym Trójmiasto, znajduje się:

- 10 rezerwatów przyrody, fragmenty 6 obszarów NATURA 2000, Trójmiejski Park Krajobrazowy, fragmenty 3 obszarów chronionego krajobrazu, 15 użytków ekologicznych, 2 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe i ponad 240 pomników przyrody. Obiekty te stanowią łącznie ponad 26% ogólnej powierzchni Trójmiasta (il. 22). Natomiast w granicach analiz obszaru aglomeracji znajduje się ogółem:
- 58 rezerwatów przyrody, 62 obszary NATURA 2000 (9 OSOP i 53 SOOS), 4 parki krajobrazowe, 15 obszarów chronionego krajobrazu, 80 użytków ekologicznych, 4 stanowiska dokumentacyjne, 10 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych, ponad 860 pomników przyrody.



22. Wieloprzestrzenne formy ochrony przyrody w obszarze aglomeracji Trójmiasta

W poszczególnych gminach obszaru aglomeracji tereny chronione stanowią od poniżej 2% powierzchni gminy (w gminach Trąbki Wielkie, Przdokowo i miastach Tczew, Pruszcz Gdański), do 100% jej powierzchni (w gminach Hel, Jastarnia). Większość powierzchni chronionych stanowią parki krajobrazowe i obszary chronionego krajobrazu, przy niewielkim odsetku obszarów o wyższym reżimie ochronnym.

Zróznicowanie siedlisk oraz gatunków w otoczeniu aglomeracji, cechującym się silnym zróznicowaniem warunków abiotycznych środowiska powoduje, że wciąż jeszcze znaczna jest ilość drobnych obiektów przyrodniczych o wysokich walorach biotycznych i ekologicznych, które dotychczas nie zostały objęte ochroną. Ponadto żaden z parków krajobrazowych położonych w obszarze aglomeracji Trójmiasta nie posiada opracowanych i aktualnych planów ochrony, co ogranicza sprawność ochrony przyrody. Presja urbanizacyjna na niezagospodarowane dotychczas tereny jest bardzo silna i stanowi istotne zagrożenie dla bardzo cennych, a powierzchniowo małych, pozostałości ekosystemów naturalnych.

Trwałość zasobów różnorodności biologicznej regionu utrzymywana jest np. dzięki sieci korytarzy i łączników ekologicznych, które umożliwiają wymianę genów między lokalnymi populacjami roślin, zwierząt i grzybów. Zachowanie ciągłości tej sieci jest szczególnie ważne dla niewielkich powierzchniowo obszarów cennych przyrodniczo, których izolacja doprowadzić może do zaniku stanowisk najcenniejszych taksonów, mimo objęcia ich ochroną prawną. Korytarze ekologiczne zapewniają wielu gatunkom możliwość dyspersji; w przypadku taksonów osiagających tu granicę zasięgu, warunkują utrzymanie ich obecności w regionie (w znacznym stopniu niestabilnej), poprzez zasilanie lokalnych puli genowych przez osobniki z innych części kraju. Umożliwiają również wielu zwierzętom długodystansowe sezonowe wędrówki, związane z rozrodem lub zimowaniem. Przynajmniej te ostatnie mają znaczenie międzynarodowe, ponieważ trasy, np. migracji ptaków czy nietoperzy, osiagają wiele tysięcy kilometrów, wykraczając poza granice obszaru aglomeracji, województwa, kraju, a nawet Wspólnoty Europejskiej.

W całym obszarze aglomeracji Trójmiasta zwaloryzowano ogółem i wskazano do potencjalnego objęcia ochroną ponad 400 takich obiektów³. Do największych obszarów tego typu zalicza się:

- Puszcę Darżlubską, Lasy Łęborskie, Lasy Mirachowskie, Prodolinę Redy-Łeby, Dolinę Dolnej Wisły, Mostowe Błota, Równinę Błot Przymorskich, wybrzeża Kępy Swarzewskiej i Zatoki Puckiej.

2) Dziedzictwo kulturowe [Rys. 33]

Nasylenie obiektami dziedzictwa kulturowego w przestrzeni obszaru aglomeracji Trójmiasta jest nierównomierne. Największe występuje w Śródmieściu Gdańska i w Oliwie. Mimo występowania licznych założeń o wysokich walorach dziedzictwa kulturowego i krajobrazu, tylko „Osada łowców fok w Rzućwie” (gm. Puck) została objęta ochroną w formie parku kulturowego, prowadzone są przygotowania do powołania parku kulturowego Kalwarii Wejherowskiej. Na terenie aglomeracji znajdują się dwa zespoły objęte ochroną w formie pomnika historii: Gdańsk – zespół w granicach obwarowań XVII-wiecznych i Pole Bitwy na Westerplatte. Trwają starania, aby dla zespołu budowli historycznych na Głównym Mieście, a także miejsc pamięci: Westerplatte – miejsca, gdzie rozpoczęła się II wojna światowa oraz fragmentu Stoczni Gdańskiej związanego z powstaniem Solidarności wraz z Pomnikiem Poległych pozyskać międzynarodową formę

uznania w formie wpisu na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturalnego i Naturalnego UNESCO.

Zabytki znajdujące się na terenie aglomeracji oraz w jej bezpośrednim sąsiedztwie można podzielić na kilka kategorii, najciekawsze przykłady to:

- śródmiejskie kompleksy kulturowe o charakterze nadmorskim:
 - Gdynia – Skwer Kościuszki z Nabrzeżem Pomorskim i Dworcem Morskim, basenem jachtowym, ciągiem ul. Świętojańskiej wraz z przyległą zabudową;
 - Sopot – molo, ciąg ul. Boh. Monte Cassino i Plac Konstytucji 3. Maja wraz z Operą Leśną;
- zespoły i obiekty sakralne (ze szczególnym uwzględnieniem gotyckich):
 - Gdańsk: Oliwa – zespół poklasztorny Cystersów, kościół p.w. Najświętszej Marii Panny, zespół kościoła i klasztoru pofranciszkańskiego, zespół pielgrzymkowo-krajobrazowy dawnej wsi Święty Wojciech z kościołem św. Wojciecha i Kalwarią;
 - Żukowo: zespół ponorbertański;
 - Kartuzy: zespół poklasztorny kartuzów;
 - Żarnowiec (gm. Krokowa): klasztor pocysterski;
 - Stegna: kościół parafialny;
 - Wejherowo: kalwaria;
 - dużo cennych obiektów sakralnych jest też we wsiach wchodzących w skład aglomeracji, są one mniejsze, mniej znane, ale także cenne;
- kompleksy poprzemysłowe, postoczniove:
 - Gdańsk – Stocznia Cesarska, b. Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego, zespół b. Zakładów Mięsnych, zespół dawnego browaru we Wrzeszczu;
 - Nowy Dwór Gdański: zespół budynków fabryki i browaru Stobbego;
 - Żukowo: zespół papierni i kanału rzeki Słupnicy z zespołami urządzeń wodnych;
- zespoły i obiekty militarne, pola bitew, kompleksy powojenne, tereny obozów zagłady:
 - Gdańsk: zespół fortyfikacji Grodziska, Biskupiej Górki, zespół fortyfikacji nowożytnych nad Optywem Motławy, zespół Reduty Biskupiej Górki, Zespół Twierdzy Wisłoujście, Wielki Arsenał, teren dawnej Wojskowej Składnicy Tranzytowej na Westerplatte, tereny powojenne przy ul. Słowackiego;
 - Hel: zespół obiektów fortyfikacji polskich rejonu umocnień „Hel” na Półwyspie Helskim;
 - Sztutowo: b. obóz koncentracyjny KL „Stutthof”;
- zespoły dworsko – parkowe i pałacowe:
 - Krokowa, Rzućewo (gm. Puck), Leźno (gm. Żukowo), Starzyński Dwór (gm. Puck), Sławotówko (gm. Puck), Sulicice (gm. Krokowa), Parszkowo (gm. Krokowa), Choczewko (gm. Choczewo), Jackowo (gm. Choczewo), Ciekocino (gm. Choczewo), Łętowo (gm. Choczewo), Starbienino (gm. Choczewo), Sasino (gm. Choczewo), Słuszewo (gm. Gniewino), Chynów (gm. Gniewino), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Parszyno (gm. Łęczyce), Borc (gm. Somonino), Przyjaźń (gm. Żukowo), Rusocin (gm. Pruszcz Gdański), zespoły dworów przy ul. Polanki w Gdańsku Oliwie;
- kompleksy zieleni kulturowej: parki, ogrody, cmentarze:
 - Al. Zwycięstwa w Gdańsku, tzw. układ Wielkiej Alei;
 - Zespół pocysterski w Oliwie – Park Oliwski;
 - Parki zdrojowe w Brzeźnie i Jelitkowie;
- układy ruralistyczne o wartościach kulturowych (wsie rybackie, zespoły krajobrazowe o charakterze

- rolniczym):
- Trąbki Wielkie, Krynicy Morska, Karwieńskie Błota (gm. Krokowa), Żufawki i Drewnica (gm. Stegna);
 - Gdańsk: zespół ruralistyczny przedmieścia Św. Wojciecha, Jelitkowo;
 - Sopot: przystań rybacka;
 - Gdynia: zespół ruralistyczno-kuracyjny Orłowa, wieś rybacka Oksywie, d. wieś Wielki Kack;
 - Jastarnia: osady rybackie Jastarnia i Bór oraz Kuźnica;
- średniowieczne założenia gospodarcze:
- Gdańsk i Pruszcz Gdański: Kanał Raduni wraz z Traktem Św. Wojciecha z Wielkim i Małym Młynem;
 - Zespół pocysterski w Oliwie – zespół kulturowo krajobrazowy Doliny Radości i założeniami młynów (Ogród Zoologiczny powstał po wojnie);
 - średniowieczne gotyckie zespoły zabudowy miejskiej:
 - Lębork – starówka i kościół;
 - Tczew – Stare Miasto z kościołem farnym;
- średniowieczne gotyckie zespoły miast portowych:
- Gdańsk – Pomnik historii: miasto w zasięgu obwarowań z XVII w. wraz z projektowaną Drogą do Wolności;
 - Puck – zespół Starego Miasta z kościołem i starym portem rybackim;
 - Hel – port rybacki;
- zabytki techniki:
- latarnie morskie: Stilo (gm. Choczewo), Hel, Rozewie (m. Władysławowo), Gdańsk, Sopot;
 - Most na Wiśle w Tczewie;
- zabytki archeologiczne:
- Zamczysko w Gdańsku;
 - Rezerwat archeologiczny „Sopockie Grodzisko”;
- Znaczna część zasobu zabytkowego stanowi jednocześnie obiekty cenne pod względem przyrodniczym. Lasy ciągnące się wzdłuż wzgórz morenowych spajają liczne zespoły zabytkowe:
- założenia parkowe i rekreacyjne: relikty parków Oruni, relikty parku „Studzienka”, Jańską Dolinę wraz z Teatrem Leśnym, założenia ogrodowe wzdłuż ul. Polanki, Park Oliwski, park „Stawowie” w Sopocie, zespoły ogrodowe w okolicach Opery Leśnej, zespół dworsko-parkowy w Orłowie, założenia willowo-ogrodowe Dolnego Sopotu, zespół urbanistyczny Kamiennej Góry w Gdyni;
 - cmentarze i inne zespoły sakralne: sanktuarium Św. Wojciecha, cmentarz żydowski na Chełmie, cmentarz w Oliwie, cmentarze w Sopocie, Kalwaria Wejherowska.

9.2.3. Stan i zagrożenia środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu

Struktura funkcjonalno-przestrzenna obszaru aglomeracji Trójmiasta rozrasta się promieniście – wzdłuż podstawowych ciągów komunikacyjnych zbiegających się w Gdańsku i Gdyni kształtują się pasma podmiejskich osiedli zajmujących niedawne tereny rolnicze. Proces urbanizacji najsilniej przebiega w kierunku Tczewa, Wejherowa i Kartuz. Żywiolowej i w znacznej mierze chaotycznej urbanizacji podlegają w coraz większym stopniu gminy na zachód od Trójmiasta (Wejherowo, Szemud, Żukowo, Kolbudy) oraz w pasie między Pruszczem Gdańskim a Tczewem, a także na północ od Gdyni i Redy (gm. Kosakowo i Puck). W kierunku Półwyspu Helskiego i Mierzei Wiślanej rozrastają się natomiast miejscowości i osiedla rekreacyjne. Urbanizacja turystyczna nasiliła się szczególnie na południe od Karwi i Jastrzębiej Góry. Postępują niekorzystne przekształcenia przestrzenne

związane z ekspansją zabudowy na nowe tereny. Wskutek „rozlewania się” jednostek osadniczych oraz tworzenia izolowanych funkcjonalnie i transportowo wysp zainwestowania o monofunkcyjnym charakterze (w tym wielkopowierzchniowe obiekty handlowe) zacierają się pierwotne formy krajobrazowe i przyrodnicze.

Różnorodność źródła zagrożeń środowiska koncentrują się wzdłuż wymienionych wyżej osi komunikacyjnych, prowadząc do obniżenia jego jakości. W sposób bezpośredni lub pośredni oddziałują również na środowisko wód przybrzeżnych Zatoki Gdańskiej i Puckiej. Procesy urbanizacyjne, transport, działalność przemysłowa i usługowa (w tym strefy przemysłowe, zakłady o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii, rurociągi przesyłowe produktów naftowych) skoncentrowane na terenach miejskich i podmiejskich oddziałują na powierzchnię ziemi, przekształcając rzeźbę terenu i krajobraz, zmieniając właściwości mechaniczne i skład chemiczny gleb. Rozwój infrastruktury, intensywna zabudowa i towarzyszące jej uszczelnianie terenów, powodują zmiany stosunków gruntowo-wodnych oraz zmiany wielkości i kierunków odpływu wód powierzchniowych. Rzutują również na jakość płytszych poziomów wodonośnych, powodują wzrost zagrożenia niektórych komunalnych ujęć wody (m.in. na terenie Gdańska) oraz obszarów zasilania Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Zwierciadło wód podziemnych na terenach zurbanizowanych podlega wahaniom. Zmniejszony w ostatnich latach pobór wód podziemnych z ujęć komunalnych i przemysłowych na terenie Gdańska spowodował podniesienie poziomu wody gruntowej na niskim tarasie i wystąpienie podtopień. Wahania lustra wód gruntowych spowodowane nierównomiernym poborem wód wpływają niekorzystnie na bezpieczeństwo zabudowy miejskiej. Z kolei gwałtowne opady deszczu, podnoszenie się poziomu wód gruntowych oraz okresowe wezbrania rzek i potoków uaktywniły zjawisko osuwania się mas ziemnych na krawędzi wysoczyzny morenowej aglomeracji. Proces ten próbuje się powstrzymać poprzez budowę zbiorników retencyjnych w obrębie terenów zurbanizowanych.

Zmianom podlega klimat lokalny, zmniejsza się bioróżnorodność. Tereny biologicznie czynne w miastach to przede wszystkim trawniki, ogródki przydomowe i działkowe, drzewa przydrożne, skwery, parki, cmentarze. Ogólnie dostępne parki, zieleńce i zieleń osiedlowa zajmują zaledwie 0,45% ogólnej powierzchni obszaru aglomeracji.

Intensywnie penetrowane i zaśmiecanie lasy miejskie oraz lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego tracą swój naturalny charakter.

Zagrożenia środowiska przyrodniczego obejmują zarówno elementy biotyczne, jak i abiotyczne, wpływając ogólnie na funkcjonowanie i stan środowiska, jak i warunki życia mieszkańców. Obszar aglomeracji Trójmiasta i jego centrum należą do najbardziej zagrożonych fragmentów województwa, z racji narastającej intensywności zagospodarowania i użytkowania przestrzeni. W prawdzie, w przekroju wieloletnim (ostatnich kilkanaście lat), stan elementów abiotycznych środowiska w tym obszarze generalnie uległ pewnemu polepszeniu, to w ostatnich 2–3 latach proces ten został przyhamowany. Zidentyfikowano następujące zagrożenia:

- Słaba, wobec zaostżanych kryteriów, tendencja poprawy jakości powietrza. Duża część obszaru aglomeracji może wymagać programów naprawczych w zakresie ochrony powietrza ze względu na przekroczenia dopuszczalnych poziomów

- zanieczyszczenia powietrza pyłem zawieszonym, wielopierścieniowymi węglowodorami aromatycznymi, w tym zwłaszcza benzo(a)pirenem oraz wzrost poziomu tlenu azotu. Wysokie stężenie zanieczyszczeń gazowych i pyłowych w powietrzu atmosferycznym:
- dwutlenku azotu – w Tczewie, Gdańska – Śródmieściu (63–75% dopuszczalnej normy);
 - pyłu zawieszonego (PM10) – w aglomeracji trójmiejskiej (głównie: Gdańsk Śródmieście, Brzeźno, Letnica, Stogi, Orunia, Gdańsk Południe, Wrzeszcz, Gdynia Dąbrówka), powiatach tczewskim, gdańskim i kartuskim (strefy klasy C – o przekroczonych wartościach dopuszczalnych wymagające opracowania programu ochrony powietrza i realizacji działań naprawczych), związanego między innymi z niską emisją pochodzącą z lokalnych systemów energetycznych o niskiej wydajności spalania;
 - dwutlenku siarki – w powiecie tczewskim przekroczone wartości dopuszczalne zobowiązują do opracowania programu naprawczego i realizacji działań naprawczych⁴;
 - benzo(a)pirenu (BaP) w powietrzu (w stosunku do wartości określonych w Dyrektywie 2004/107/WE) – w powiatach: gdańskim, kartuskim, puckim, tczewskim i wejherowskim.
- Wzrost zagrożenia hałasem terenów zabudowy mieszkaniowej przekraczający normy zanotowano w zakresie hałasu:
- drogowego we wszystkich punktach pomiarowych w centrach miast (Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Rumi, Redzie, Wejherowie, Żukowie, Tczewie, Lęborku i Pruszczu Gdańskim) i sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych i portów morskich Gdańska i Gdyni⁵;
 - lotniczego w otoczeniu gdańskiego Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy – związany ze znacznym wzrostem liczby operacji lotniczych (przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu kolejowego odnotowano na 2,7% powierzchni miasta Gdańska);
 - kolejowego na terenach położonych wzdłuż linii magistralnych Gdynia – Warszawa i Gdynia – Szczecin oraz linii tramwajowych w Gdańsku (przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu kolejowego odnotowano na 4,2% powierzchni miasta Gdańska);
 - wiążącego się z rosnącą liczbą obiektów usługowych i handlowych (markety, stacje benzynowe, działalność rozrywkowa itp.) lokalizowanych nierzadko w pobliżu zabudowy chronionej (mieszkalnej);
 - w zakresie hałasu spowodowanego działalnością przemysłową odnotowano spadek natężenia dzięki wprowadzeniu nowoczesnych technologii produkcji.
- W zakresie jakości wód należy stwierdzić, że:
- wody podziemne posiadają przeważnie II i III klasę czystości, wykazując lokalnie typową w tym obszarze uwarunkowaną czynnikami naturalnymi: podwyższoną zawartość żelaza, manganu, fluorków, wodorowęglanów i antropogenicznymi: azot amonowy, azotyny, fosforany, arsen;
 - spadła dynamika poprawy jakości wód płynących: na podstawie badań prowadzonych w latach 2004–2006 dominują (68%) wody zadowalającej jakości w klasie III, pozostałe 32% stanowią wody złej i niezadowalającej jakości w klasie V i IV). Wody klasy IV i V notowa-
- wano w punktach usytuowanych poniżej zrzutu ścieków z oczyszczalni komunalnych, na terenie lub poniżej dużych miast oraz w przekrojach przyujściowych rzek; o jakości wód decyduje przede wszystkim wysoki poziom substancji organicznych, których głównymi źródłami są ścieki komunalne oraz spływy powierzchniowe.
- stan wód przybrzeżnych Morza Bałtyckiego, którego źródłem zanieczyszczeń, oprócz eksploatacji statków, są zanieczyszczenia pochodzące z lądu (m. in. z napływem zanieczyszczonych wód rzecznych, brakiem oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz spływami substancji z terenów użytkowanych rolniczo, przyspieszającymi eutrofizację) jest niezadowalający
 - w ostatnich latach nastąpiła poprawa stanu czystości kąpielisk morskich wokół Zatoki Gdańskiej, a w 2008 r. do kąpeli nie dopuszczono jedynie kąpieliska w Gdyni Orłowie (w 2003 r. – 4 kąpieliska); w celu utrzymania przydatności wód przybrzeżnych do kąpeli niezbędne jest podejmowanie dalszych działań ograniczających dopływ do Bałtyku substancji biogenicznych i systematyczne usuwanie wszelkich zanieczyszczeń groma-dzących się w strefie brzegowej;
 - duże wahania lustra wód gruntowych spowodowane nierównomiernym poborem wód wpływają niekorzystnie na bezpieczeństwo zabudowy miejskiej i terenów zurbanizowanych położonych na niskim tarasie Gdańska.
 - Wzrost gospodarczy i narastające tempo konsumpcji niesie ze sobą zagrożenie dla środowiska w postaci odpadów. Unieszkodliwianie ich odbywa się głównie poprzez deponowanie na 6 składowiskach, z których jedynie Zakład Unieszkodliwiania Odpadów Eko-Dolina w Łęczycach (gm. Wejherowo), spełnia wymogi przepisów o odpadach – do zamknięcia w 2009 r. kwalifikują się pozostałe składowiska z powodu braku uszczelnienia podłoża – na dwóch z nich: Szadółki (m. Gdańsk) i Rokitki (gm. Tczew) planowana jest budowa nowych kwater, spełniających prawne wymagania techniczne⁶.
 - W zakresie osnowy ekologicznej i terenów zielonych należy stwierdzić:
 - ekspansję zabudowy miast i wsi w sąsiedztwie lub nawet na terenach chronionych (np.: Trójmiejski i Nadmorski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana), prowadząca do przerwania spójności przestrzennej obszarów przyrodniczych i mogąca doprowadzić do eliminacji ostatnich już dróg przemieszczania się fauny leśnej, wyeliminowania obszarów ich bytowania (z narażeniem na całkowite wymarcie) i ograniczenia przemieszczania się organizmów roślinnych;
 - brak dbałości o zachowanie terenów otwartych i łączności przestrzennej obszarów o wysokich walorach ekologicznych w wyniku wzrostu powierzchni terenów zabudowanych, zarówno w granicach centrum aglomeracji, jak i w jej szerokim otoczeniu;
 - intensywną penetrację i użytkowanie rekreacyjne terenów leśnych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w stosunku do innych obszarów miejskich w województwie;
 - brak uchwalonych planów ochrony parków krajobrazowych (Trójmiejskiego, Nadmorskiego, Mierzei Wiślanej, Kaszubskiego);
 - niszczeniu ulegają istniejące wcześniej płyty zieleni śródmiejskiej, a w obszarach objętych nową zabudową nie wyznacza się terenów otwartych; duże,

bogate w rozmaite gatunki ogrody, z jakich niegdyś słygały Gdańsk w Europie, od dawna nie istnieją, a z wielu wspaniałych parków pozostało dziś w zuboższej postaci zaledwie kilka;

powstają wprawdzie nieliczne nowe obiekty, ale sąsiadują one z obszarami już dawno zurbanizowanymi, a w terenach objętych nowym zainwestowaniem mieszkaniowym praktycznie nie wyznacza się i nie zachowuje otwartych przestrzeni zielonych.

- widoczne symptomy przeeksploatowania gospodarczego zasobów przyrodniczych strefy przymorskiej, postępuje niszczenie i zajmowanie pod infrastrukturę nowych terenów;
- Występowanie zjawisk osuwiskowych zwłaszcza na czynnych odcinkach klifowych brzegów morskich (Sopot – Orłowo – Kamienna Góra, Oksywie, Cetniewo – Rozewie – Jastrzębia Góra) w obrębie północnej i północno-wschodniej krawędzi wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego (Gdańsk – Wrzeszcz – Oliwa), dolina Raduni (Somonino – Żukowo, Pręgowo Dolne – Bielkówek).
- Znaczne zagrożenie powodzią, (uwarunkowane działaniem sił przyrody i intensywną urbanizacją) oraz zły stan techniczny systemów osłony przeciwpowodziowej i odwodnienia Żuław Wiślanych oraz depresyjnych i przydepresyjnych obszarów Gdańska niezapewniającego zabezpieczenia przeciwpowodziowego mieszkańcom.
- Znaczne zagrożenie brzegu morskiego na całej długości powodziami sztormowymi i erozją morską, dodatkowo wzmocnione skutkami zmiany klimatu.
- W zakresie ochrony zasobów dziedzictwa kulturowego:
 - efektem ubocznym rozwoju struktur osadniczych jest szereg zagrożeń dla cennych obiektów zabytkowych, w tym układów zieleni urządzonej (np. zatarcie uległ historycznie ukształtowany układy przestrzenne – oś widokowa łącząca Park Oliwski z morzem);
 - zmiana stosunków wodnych powoduje osiadanie budynków w obrębie historycznego śródmieścia Gdańska oraz obumieranie drzew Wielkiej Alei (al. Zwycięstwa w Gdańsku);
 - historyczne dzielnice Gdańska położone w dolnym tarasie (np. Orunia, Główne Miasto, Wrzeszcz) narażone są na powódzie wywołane wodami opadowymi. Ostatnia miała miejsce w 2001 r. wywołując ogromne szkody m.in.: przerwanie kanału Raduni, zalanie Wrzeszcza; powodem tej sytuacji jest sukcesywne zabudowywanie zalesionych wzgórz, które dotychczas absorbowwały nadmiar wody, brak zbiorników retencyjnych (niektóre jak zbiornik na Strzyży we Wrzeszczu zostały zabudowane).
- Eliminacja naturalnych przyrodniczo-krajobrazowych komponentów przestrzeni, szczególnie widoczne na obrzeżach aglomeracji – w strefach chaotycznego rozlewania się zabudowy mieszkaniowej, wypoczynkowej i wzdłuż korytarzy transportowych jest zagrożeniem dla walorów estetycznych i jakości życia aglomeracji⁷.
- Rozwojowi usług turystycznych w obrębie aglomeracji (szczególnie w miejscowościach nad Zatoką Gdańską oraz na Półwyspie Helskim) często towarzyszy powstawanie chaotycznej, oderwanej od lokalnych wzorców zabudowy oraz zmiany w zagospodarowaniu terenu niezgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zjawisko to jest najbardziej nasilone w strefie nadmorskiej.

Na wielu obszarach aglomeracji krajobraz podlega znacznej degradacji, przy czym dominującym czynnikiem jego przeobrażeń jest suburbanizacja, czyli proces „rozlewania” się miast aglomeracji trójmiejskiej i mniejszych ośrodków, a także urbanizacja „turystyczna” występująca przede wszystkim na wybrzeżu Bałtyku oraz z nieco mniejszym natężeniem na Pojezierzu Kaszubskim. Do najbardziej zagrożonych krajobrazowo obszarów należą przede wszystkim:

- zachodnie peryferia Trójmiasta, na terenie Gdańska i Gdyni, a także w sąsiednie gminy: Żukowo, Szemud i Wejherowo, Kolbudy i Pruszcz Gdański, fragmenty gminy Trąbki Wielkie;
- strefa pomiędzy Rumią a Wejherowem z odnogą w Redzie ku północy w kierunku Rekowa;
- pas nadmorski w rejonie Karwi – Ostrowa – Jastrzębiej Góry i Jastarni, a także pas Jantar – Stegna – Junoszy;
- strefa między Pszczółkami a Tczewem.

Umiarkowane zagrożenia krajobrazu są notowane na Mierzei Helskiej i Wiślanej (choć lokalnie mogą one być znaczące), na Kępie Swarzewskiej i w północnej części Pradoliny Kaszubskiej, w gminie Przdokowo, w południowej części gmin Somonino i Przywidz oraz w centrum gminy Trąbki Wielkie, a także w większości żuławskiej części gminy Stegna.

9.2.4. Obszary konfliktowe środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu

Najpoważniejsze sytuacje konfliktowe obejmujące funkcje ochronne (dla środowiska przyrodniczego i kulturowego) i użytkowe, występują w kilku obszarach:

- na styku centrum aglomeracji Trójmiasta z zespołami leśnymi Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego oraz pasa nadmorskiego;
- na styku terenów zagospodarowywanych i użytkowanych rekreacyjnie z naturalnymi zbiorowiskami wydmo-wymi w granicach parków krajobrazowych – Nadmorskiego i Mierzei Wiślanej;
- w otulinie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego od strony Pojezierza Kaszubskiego, na styku terenów rozrastającej się suburbanizacji z naturalnymi obszarami leśnymi, ekosystemami torfowiskowobagiennymi, zbiornikami wodnymi i korytarzami ekologicznymi;
- w obrębie śródmieścia Gdańska – strefa ochrony archeologicznej, w granicach zespołu wpisanego do rejestru zabytków i uznanego za pomnik historii oraz strefa ochrony jego ekspozycji, szczególnie od strony przekształcanych terenów postocznio-wych;
- na terenach mieszkaniowych położonych w sąsiedztwie Portu Lotniczego im. L.Wałęsy w Gdańsku i w jego strefie nalotów – narażonych na wysoki poziom hałasu (także w porze nocnej);
- wpisanego do rejestru zabytków i uznanego za pomnik historii rejonu Westerplatte (wraz z Mewim Szańcem) i Twierdzy Wisłoujście (wraz z jej Szańcem Zachodnim) – na styku obszarów o ważnych walorach kulturowych i terenów portowych;
- na styku modernistycznego śródmieścia Gdyni, wpisanego do rejestru zabytków (obszar postulowany do uznania za pomnik historii) i przekształcanych terenów poprzemysłowych.

Rozwiązanie konfliktów w tych terenach jest praktycznie niemożliwe bez pełnego wdrożenia zasad rozwoju zrównoważonego i idei ładu przestrzennego. Wymaga ono osiągnięcia konsensusu pomiędzy oczekiwaniami dotyczącymi rozwoju terenów zurbanizowanych

i towarzyszącej im infrastruktury technicznej, rozwoju gospodarczego i konkurencyjności, a potrzebą ochrony środowiska i koniecznością zachowania podstawowych zasobów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych oraz form ich ochrony. Konflikty przestrzenne utrudniają rozwój przestrzenny, a więc przyczyniają się do spadku konkurencyjności aglomeracji więc podejmowane działania muszą sprowadzać się przede wszystkim do minimalizacji istniejących i zapobiegania powstawaniu nowych.

Obok powszechnie rozpoznawalnych zabytków o funkcji sakralnej, czy muzealnej elementem krajobrazu kulturowego aglomeracji są zdegradowane zabytkowe zespoły poprzemysłowe (Stocznia Gdańska, Zakłady Mięsne w Gdańsku, Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Gdańsku, dawny Browar we Wrzeszczu). Potencjalnie stanowią one walor – przestronne obiekty najczęściej zlokalizowane w strukturach śródmiejskich lub ich pobliżu doskonale nadają się do lokalizacji wielu funkcji metropolitalnych. Bez inwestorów będących wstanie udźwignąć koszty adaptacji dużych obiektów zabytkowych ulegają jednak dalszemu zniszczeniu i pozostają elementem dysharmonijnym, naruszającym spójność struktury miejskiej. Podobne problemy wiążą się z historycznym zasobem mieszkaniowym. Najstarsze zachowane dzielnice (Orunia Dolna, Dolne Miasto, Nowy Port i Letnica w Gdańsku) są dotknięte wieloma patologiami społecznymi.

- 1 Na podstawie: Plan strategiczno-operacyjny równo-ważenia struktury aglomeracji Trójmiasta, Baranowski A., (red.) Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk, 2000, maszynopis.
- 2 Klasyfikacja wg: Kistowski M., Lipińska B., Studiów przyrodniczo-krajobrazowych województwa pomorskiego s. 141–144.
- 3 Studia przyrodniczo-krajobrazowe..., 2006.
- 4 Ocena roczna jakości powietrza w województwie pomorskim za 2006 r., WIOŚ Gdańsk, 2007.
- 5 Czochański, Hałuzo, Kubicz, Wojcieszek, 2006.
- 6 Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim w 2006 r., IOŚ WIOŚ w Gdańsku 2007.
- 7 Szereg innych zagrożeń zostało wskazanych i omówionych szczegółowo w Programie Ochrony Środowiska dla Województwa Pomorskiego (2007). Wskazano w nim także, że narastającym problemem staje się konflikt o dostęp do przestrzeni i zasobów środowiska różnych funkcji i przedsięwzięć, w efekcie wywołujący niezadowolone mieszkanców, złą ocenę warunków życia oraz wpływający na dewaloryzację i degradację elementów środowisk przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu – uznawanych za walory przestrzeni metropolitalnej.

9.3. Aglomeracyjny system osadniczy

9.3.1. Funkcje i struktura przestrzenna sieci osadniczej [Rys. 34]

Cechą struktury sieci osadniczej obszaru aglomeracji Trójmiasta jest jego niejednorodność, wynikająca z charakteru procesów urbanizacyjnych, zainwestowania i funkcji poszczególnych jej elementów. Strukturę osadniczą obszaru tworzą miasta i osiedla o zróżnicowanej hierarchii i funkcjach, jakie pełnią względem siebie i obszaru obsługiwanego. Z punktu widzenia struktury przestrzennej i funkcji sieć osadniczą aglomeracji tworzą:

- obszar centralny – Trójmiasto z dominacją dwóch ośrodków miejskich Gdańsk i Gdyni. Główne funkcje Trójmiasta zgodnie z naturalną logiką rozwoju wynikają z renty położenia nadmorskiego. Jego cechy to:
 - największa w województwie koncentracja ludności – ok. 750 tys. mieszkańców;

- główne ośrodki koncentracji usług i funkcji metropolitalnych: zarządzania, wydarzeń i twórczości, badań i innowacji, obsługi i gospodarki;
 - gospodarka morską, której głównymi składnikami są porty morskie, usługi morskie, przemysł okrętowy – budowy i remonty statków i okrętów, rybołówstwo morskie – bałtyckie i dalekomorskie oraz przemysł wykorzystujący rentę lokalizacji infrastruktury portowej;
 - gospodarka turystyczna, wykorzystująca wartości krajoznawcze miast nadmorskich Gdańsk, Sopotu i Gdyni – nadmorska strefa rekreacji;
 - infrastruktura obronności wybrzeża polskiego, które tworzyły centrum logistyczne doradztwa marynarki wojennej, baza floty wojennej, ośrodki kształcenia kadr.
 - polifunkcyjne skupiska usług w Centralnym Paśmie Usługowym od Gdańsk do Gdyni;
 - monofunkcyjne skupiska usług, związane z narastającym w połowie lat 90. zjawiskiem lokalizowania placówek handlowych na obrzeżach terenów zabudowanych, zwłaszcza wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta
 - skupiska monofunkcyjnych osiedli mieszkaniowych z lat 60. i 80., niedoinwestowanych w zakresie infrastruktury społecznej i lokalnych miejsc pracy, o substandardowych przestrzeniach publicznych i słabej tożsamości, wymagające kompleksowej rewitalizacji (w tym proekologicznych programów redukcji zużycia wody i energii);
 - występowanie licznych zdegradowanych pod względem techniczno-przestrzennym i społecznym obszarów mieszkaniowych (Orunia, Chylonia, Obłuże, Olszynka), terenów poprzemysłowych (np. tereny postoczniowe, pokolejowe) oraz zdewastowanych terenów zieleni i nieużytków miejskich;
- Funkcje te stymulowały całą strefę rozwoju egogenicznego oraz współzależny z nimi rozwój demograficzny. Jego struktura wynikała z dominacji funkcji morskich, które determinowały szybszy niż w innych regionach kraju rozwój procesów urbanizacji. Skala i dynamika tych procesów przesądzała o charakterze zmian społeczno-kulturowych rozwijających się w kierunku zurbanizowanego stylu i warunków życia, otwarcia na świat, internacjonalizacji, konkurencyjności i przedsiębiorczości.
- Funkcje morskie oraz urbanizacja stworzyły stały popyt na rozbudowę infrastruktury technicznej – komunikacji, energetyki, gospodarki wodnej, urządzeń technicznych ochrony środowiska przyrodniczego i usług gospodarki komunalnej.
- obszar funkcjonalny aglomeracji – bezpośrednio silnie powiązany z Trójmiastem: relacjami miejsc pracy – miejsce zamieszkania, jak również systemami infrastruktury transportowej i technicznej. Funkcje komplementarne dla Trójmiasta. Podstawowe cechy obszaru to:
 - znaczna gęstość zaludnienia i duża liczba mieszkańców – ponad 290 tys.;
 - liczne monofunkcyjne osiedla mieszkaniowe w Wejherowie, Rumi, Redzie czy Pruszczu Gdańskim z lat 60. i 80., niedoinwestowane w zakresie infrastruktury społecznej i lokalnych miejsc pracy, o substandardowych przestrzeniach publicznych i słabej tożsamości, wymagające kompleksowej rewitalizacji (w tym proekologicznych programów redukcji zużycia wody i energii);
 - wspólne urządzenia komunalne infrastruktury

technicznej (system miejskiej komunikacji zbiorowej, zintegrowana sieć wodociągowa, powiązane sieci kanalizacji i urządzenia oczyszczania ścieków, instalacje zaopatrzenia w ciepło i gaz oraz system utylizacji odpadów itp.);

- rozwinięte funkcje gospodarcze, głównie produkcyjne (elektronika, przetwórstwo rolno-spożywcze, produkcja opakowań, maszyn i urządzeń), usługi podstawowe oraz uzupełniające dla metropolitalnych.

W ramach tego obszaru można wyróżnić dwie struktury osadnicze:

- ośrodki miejskie:
 - silne ośrodki powiatowe: Tczew, Wejherowo, posiadające liczne instytucje administracji powiatowej i subregionalnej, koncentrujące miejsca pracy;
 - ośrodki powiatowe o niepełnym wyposażeniu w standardowe usługi oraz rozwinięte funkcje produkcyjne: Pruszcz Gdański;
 - ośrodki miejskie nie będące siedzibami powiatów wyposażone w standardowe usługi oraz rozwinięte funkcje produkcyjne: Rumia, Reda;
 - ośrodki gminne wyposażone w usługi podstawowe: kultury, zdrowia, edukacji i handlu: Żukowo;
- struktury suburbanizacji tworzące strefę ekspansji terytorialnej miast: gmina miejsko-wiejska Żukowo oraz gminy wiejskie: Pruszcz Gdański, Kolbudy, Szemud, Wejherowo, Kosakowo – szerzej w rozdziale Proces suburbanizacji w obszarze aglomeracji. Podstawowe cechy obszaru:
 - wyższe w porównaniu z otoczeniem parametry urbanizacji mierzone wskaźnikami społecznymi, demograficznymi, ekonomicznymi i techniczno-przestrzennymi;
 - potencjał do koncentracji wielostronnych funkcji usługowych, produkcyjnych i składowych w rejonach węzłowych autostrady: Pruszcz Gdański (Rusocin);
 - silny proces suburbanizacji – przemieszczania się mieszkańców Trójmiasta na tereny sąsiednich gmin.
- otoczenie aglomeracji – miasta: Hel, Jastarnia, Puck, Władysławowo, gmina miejsko-wiejska: Kartuzy, gminy: Puck, Luzino, Przdokowo, Somonino, Przywidz, Trąbki Wielkie, Pszczółki, Suchy Dąb, Cedry Wielkie, Stegna i Tczew
 - obszar zamieszkuje ponad 134 tys. mieszkańców;
 - obszar rozszerzających się powiązań, którego podstawowe funkcje związane są z rolnictwem oraz rekreacją i turystyką (nadmorska strefa rekreacji i strefy intensywnego wypoczynku świątecznego) opartą na walorach przyrodniczo-krajobrazowych, których wykorzystanie tworzy potencjał do rozwoju wąskiej grupy funkcji metropolitalnych;
 - ośrodki powiatowe w pełni wyposażone w standardowe usługi i rozwinięte funkcje produkcyjne i turystyczno-rekreacyjne: Kartuzy, Puck;
 - ośrodki gminne wyposażone w usługi podstawowe: kultury, zdrowia, edukacji i handlu oraz rozwinięty segment gospodarki morskiej – rybołówstwo i przetwórstwo ryb: Jastarnia, Hel, Władysławowo;
 - potencjał do koncentracji wielostronnych funkcji usługowych, produkcyjnych i składowych w rejonach węzłowych autostrady: Kociewie Północ (Swarożyn);
 - osadnictwo miejskie i wiejskie w sąsiedztwie obszaru aglomeracji – miasta: Krynica Morska, Nowy

Dwór Gdański, Lębork; gminy Sztutowo, Nowy Dwór Gdański, Ostaszewo, Stężyca, Chmielno, Sierakowie, Sulęczyń, Linia, Łęczyce, Gniewino, Choczewo, Krokowa, Nowa Wieś Lęborska. Podstawowe cechy obszaru:

- obszar zamieszkuje ponad 143 tys. mieszkańców;
- silny ośrodek powiatowy Lębork posiadający liczne instytucje administracji powiatowej i subregionalnej, koncentruje miejsca pracy;
- ośrodek powiatowy o niepełnym wyposażeniu w standardowe usługi oraz rozwinięte funkcje produkcyjne i usługowe dla rolnictwa: Nowy Dwór Gdański;
- podstawowe funkcje obszaru związane są z ekspansją zabudowy mieszkaniowej, letniskowej i rekreacyjnej na obszarach pojeziernych i nadmorskich oraz rolnictwem intensywnym, wysokotowarowym w strefie żuławskiej.

9.3.2. Procesy suburbanizacji w obszarze aglomeracji¹

Procesy suburbanizacji² definiuje się jako migracje ludności z centrów miast na ich peryferia, co często związane jest ze wzrostem aktywności gospodarczej zasiedlanych obszarów i spadkiem liczby mieszkańców w centrach miast. Identyfikując przyczyny rozwoju obszarów suburbanialnych metropolii Trójmiasta, należy zaznaczyć, iż są one swego rodzaju prawidłowością obserwowaną także w innych polskich aglomeracjach.

Siła narastania procesu suburbanizacji w sensie funkcjonalnym i społecznym, wynika z:

- odejścia od polityki państwa polegającej na zaspokojeniu potrzeb mieszkaniowych przez realizację intensywniej zabudowy blokowej z jednoczesnymi ograniczeniami w zakresie ilości i powierzchni mieszkań posiadanych przez gospodarstwo domowe;
- odrodzenia się rzeczywistej wartości renty gruntowej co spowodowało, realizację szeregu inwestycji na peryferiach ośrodków miejskich, charakteryzujących się niższymi cenami nieruchomości w porównaniu ze ścisłymi centrami miast;
- istniejącego układu drogowego, w tym drogi obwodowej Trójmiasta, stanowiącej obecnie obok trasy średnicowej główną sieć rozwojową Trójmiasta, koncentrującą szereg osiedli mieszkaniowych o bardzo zróżnicowanej zabudowie oraz aktywności gospodarczej, w tym monofunkcyjnych centrów usługowych (wielkopowierzchniowe obiekty handlowe);
- żywiłowego rozwoju motoryzacji indywidualnej, umożliwiającej przemieszczanie się mieszkańców z obszarów oddalonych od centrum.

W strukturze sieci osadniczej aglomeracji Trójmiasta można zauważyć następujące prawidłowości:

- w miastach obszaru aglomeracji jako kształtującego się obszaru metropolitalnego uwidacznia się podział na obszar podmiejskie: północne i północno-zachodnie związane z Gdynią i południowe oraz południowo-zachodnie związane z Gdańskiem;
- w części północnej, głównie w Rumi, Redzie, Wejherowie oraz gminach: Kosakowo, Wejherowo, Szemud i Żukowo następują zmiany ilościowe i jakościowe w procesie urbanizacji, tj. wzrasta liczba ludności, saldo migracji jest dodatnie, polepszają się również warunki życia;
- w części południowej tj. gminy podmiejskie bezpośrednio przylegające do Gdańska (Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo), zmiany mają podobny przebieg

- jak w północnej, tzn. następują zmiany ilościowe i jakościowe w procesie urbanizacji, tj. wzrasta liczba ludności, saldo migracji jest dodatnie, polepszają się również warunki życia;
- w miastach Gdańsk, Gdynia i Sopot następują głównie zmiany jakościowe; od lat ubywa liczba ludności (w Gdyni jest to jak na razie zjawisko jednoroczne), zwiększa się natomiast wyposażenie w usługi, polepsza się jakość substancji mieszkaniowej i poprawiają warunki życia; w przypadku Gdańska warunki te jeszcze daleko odbiegają od oczekiwanych;
 - wzdłuż centrum aglomeracji oraz miast obszaru aglomeracji funkcjonalnej rozciąga się strefa intensywnej suburbanizacji, w której wskaźniki zainwestowania szybko rosną, a rozwój chaotycznej zabudowy i brak odpowiednich rozwiązań technicznych (kanalizacja, wodociągi, drogi) powoduje że odczuwana jakość życia w bliskiej perspektywie może zacząć spadać;
 - w nielicznych przypadkach na obszarach osadnictwa

- wiejskiego wykształcają się lokalne ośrodki o charakterze miejskim (Sierakowice, Pszczółki);
- miasta i gminy otoczenia aglomeracji w większości przypadków cechują się mniejszą dynamiką wzrostu liczby ludności, a w związku z tym mniejszą intensywności zjawisk suburbanizacji. Ich ranga jak i funkcje pełnione w sieci osadniczej się nie zmieniają;
 - w gminach żuławskich (m.in.: Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Ostaszewo) o korzystnych warunkach do uprawy roli proces urbanizacji następuje najwolniej;
 - gminy atrakcyjne turystycznie (głównie Półwysep Helski i Pojezierze Kaszubskie) charakteryzują się wzrostem intensywności zabudowy związanej z tzw. urbanizacją turystyczną.
- Do najważniejszych czynników, bezpośrednio wpływających lub mogących wpływać na stan i strukturę strefy podmiejskiej, należą przede wszystkim:
- wzrost migracji z miast do gmin podmiejskich, będący zasadniczym elementem i przejawem suburbanizacji;

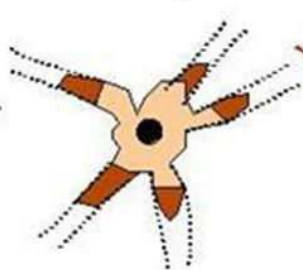
a) Intensyfikacja zagospodarowania w granicach obszarów istniejącego zainwestowania



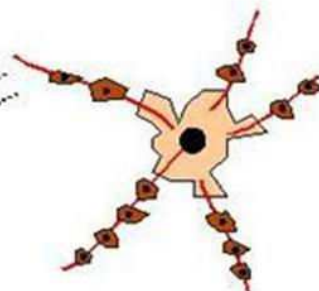
b) Ekspansja zagospodarowania na zewnątrz



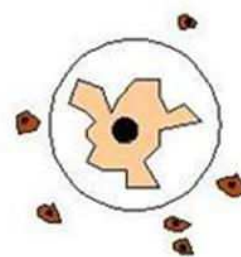
model krawędziowy



model pasmowy

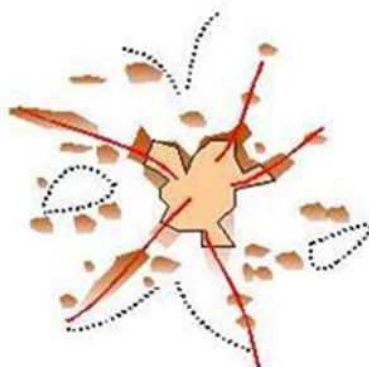


model „koralików na nici”



nowe jednostki osadnicze

c) Wolny rynek



23. Strategie rozwoju jednostek osadniczych

- wzrost podaży gruntów pod rozwój budownictwa mieszkaniowego w gminach podmiejskich;
- lokalizacja inwestycji produkcyjnych na przedmieściach tzw. „greenfield” lub przenoszenie ich z obszarów centralnych na tereny podmiejskie;
- rozwój transportu publicznego związany z koniecznością powiązań obszaru centralnego ze strefą podmiejską;
- rozwój funkcji logistycznych związany ze wzrostem intensywności powiązań aglomeracji z innymi ośrodkami metropolitalnymi;
- rozwój funkcji rekreacyjnych i turystycznych związany popytem mieszkańców metropolii na infrastrukturę turystyczną, sportową i rekreacyjną w strefie podmiejskiej. W Trójmieście popyt ten jest dodatkowo zintensyfikowany przez ruch turystyczny wynikający z unikatowych walorów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych całego obszaru aglomeracji (Pojezierze Kaszubskie, Półwysep Helski, Mierzeja Wiślana, wybrzeże, Żuławy);
- przemiany lokalnych społeczności będące efektem intensyfikacji związków społecznych, gospodarczych, kulturo-wych z Trójmiastem, – tzw. urbanizacja społeczna lokalnych środowisk;
- transformacja gospodarcza strefy podmiejskiej, wynikająca ze wzrostu kontaktów i zależności między Trójmiastem a obszarem podmiejskim.

Wpływ procesów urbanizacyjnych na obszary podmiejskie pozwala wyznaczyć obszary o różnej intensywności zjawiska suburbanizacji, w zależności od odległości od obszarów centralnych aglomeracji. W strukturach obszaru aglomeracji wyróżniono następujące strefy suburbanizacji:

- wewnętrzną, na którą składają się osiedla strefy krawędziowej Wysoczyzny Gdańskiej oraz inne intensywnie zagospodarowane dzielnice Gdańska i Gdyni, nie leżące na dolnym tarasie;
- suburbanizacji właściwej, na którą składają się tereny ekspansji osadnictwa poza granice administracyjne miast – gminy podmiejskie bezpośrednio przylegające do Gdańska (Kolbudy, Pruszcz Gdański, Żukowo) i Gdyni (Szemud, Wejherowo, Kosakowo).

Suburbanizacja w granicach i otoczeniu obszaru aglomeracji Trójmiasta przybiera coraz powszechniej charakter tzw. „rozlewania się”, co wiąże się z tworzeniem rozległych obszarów zabudowy rozproszonej lub monofunkcyjnych jednostek, nie tworzących ośrodków. Pomędzy tymi amorficznymi i monofunkcyjnymi jednostkami tworzą się rozległe tereny, na których rozrzucone są strefy i obiekty przemysłowe oraz centra handlowe o różnej skali i koncentracji, wymagające dojazdu indywidualnymi środkami transportu.

Jednostki te nie są wyposażone w zdefiniowane centra osadnictwa integrujące jednostkę osadniczą, skupiające przestrzenie publiczne, kompletny zestaw usług, zwłaszcza podstawowych. Nie są również powiązane systemami transportu publicznego z ośrodkami wyższej rangi i pośrednio z centrum obszaru aglomeracji.

Można zidentyfikować następujące opcje rozwojowe związane są z wyborem określonych strategii rozwoju jednostek osadniczych, z których wszystkie poza pierwszą związane są z suburbanizacją. Implikują one kształt granic, ciągłość i układ uliczny obszarów zainwestowania:

- intensyfikacja – rozwój „do wewnątrz” poprzez dogęszczanie istniejących struktur (il. 23a);
- ekspansja krawędziowa – rozwój na zewnątrz poprzez kontynuację obszarów zainwestowania wzdłuż granic

jednostki osadniczej (il. 23b);

- ekspansja liniowa lub korytarzowa – rozwój wzdłuż określonych pasm rozwoju (il. 23b);
- tworzenie nowych jednostek osadniczych – powstawanie oderwanych od istniejącego zainwestowania obszarów osadniczych (satelitów lub wysp) (il. 23b);
- ekspansja chaotyczna – pomieszanie opcje (il. 23b), często dodatkowo skomplikowane przez formy zabudowy rozproszonej (il. 23c).

Dodatkowo każda z powyższych opcji może kształtować nowe lub utrzymywać istniejące centra i z tego punktu widzenia, mieć charakter monocentryczny, policentryczny lub amorficzny.

9.4. Uwarunkowania rozwoju funkcji metropolitalnych

Aglomeracje miejskie, a zwłaszcza potencjalne metropolie koncentrują atrakcje, wydarzenia, usługi, instytucje wysokiego rzędu oraz działalności, które określane są mianem funkcji metropolitalnych, bowiem obsługują nie tylko znaczne obszary kraju, ale także położone poza jego granicami. Pełnią one istotną rolę w rozwijaniu kapitału społecznego (zwłaszcza w zakresie szkolnictwa wyższego, specjalistycznej ochrony zdrowia, kultury, mediów, gospodarki i innowacji, różnorodnych spotkań i kreowania nowych działalności). W procesie rozwojowym regionów, przyczyniają się do rozwoju usług wyższego poziomu w mniejszych ośrodkach (np. filie Politechniki Gdańskiej w Kościerzynie, Grudziądzu).

Poziom, rangę ośrodków i zasięg obsługi funkcji metropolitalnych w nich zlokalizowanych nie jest łatwo zdiagnozować. Najbardziej jednoznaczna jest obsługa przez instytucje, których zasięg jest administracyjnie określony. Należą do nich funkcje administracyjne, w tym o charakterze wojewódzkim obsługujące region w granicach administracyjnych, ale także obsługujące większe obszary np. Prokuratura Apelacyjna w Gdańsku obejmująca zakresem swojego działania obszar właściwości 6 Prokuratur Okręgowych w: Bydgoszczy, Elblągu, Gdańsku, Słupsku, Toruniu i Włocławku.

Ośrodki aglomeracyjne o charakterze metropolitalnym, jako miejsca koncentracji potencjału demograficznego tworzą dość wyraźny poziom w hierarchii ośrodków usługowych. Poza usługami o administracyjnie ustalonym zasięgu koncentrują szereg innych o swobodnym wyborze lokalizacji, do których zaliczyć należy różnorodne funkcje kultury, edukacji, nauki i badań, turystyki, rekreacji i sportu. Ich koncentracja i jakość w powiązaniu z dostępnością transportową i warunkami funkcjonowania systemów transportowych sprzyjają kształtowaniu konkurencyjności obszaru aglomeracji w skali krajowej i europejskiej, tworząc zarazem warunki dla rozwoju nowoczesnej gospodarki.

9.4.1. Przestrzeń publiczna dla rozwoju funkcji metropolitalnych³ [Rys. 35]

Zmiany warunków społeczno-ekonomicznych, pozwalające mówić o wkroczeniu w nowy etap rozwoju – okres poprzemysłowy – zmieniły tendencje funkcjonowania i rozwoju miast. W wyniku tych przeobrażeń na nowo zdefiniowane zostały zadania i rola przestrzeni publicznej⁴ w życiu miasta oraz sposób podejścia docelowego kształtowania miasta, zwłaszcza różnych fragmentów jego przestrzeni publicznej. Współcześnie występują równocześnie dwa zjawiska, determinujące przekształcenia przestrzeni publicznej:

- dostrzeganie roli dobrze i celowo uformowanej przestrzeni publicznej – nie tylko w sferze jakości życia mieszkańców, ale także w kategoriach ściśle ekonomicznych;
- postępująca ekspansja miast na ich obrzeża, powoduje

zainteresowanie władz, mieszkańców oraz inwestorów starannie i świadomie przygotowywanym procesem odnowy i ożywienia obszarów wewnętrznych miasta, mający się przyczynić do ukształtowania przestrzeni publicznej, pełniąc przede wszystkim funkcje społeczne i kulturowe.

Obecnie przestrzenie publiczne Trójmiasta oraz i innych miast aglomeracji Trójmiasta funkcjonują głównie w oparciu o miejsca, które są związane z urzędową już przestrzenią publiczną – Trakt Królewski w Gdańsku, „Monciak” w Sopocie, czy Skwer Kościuszki i Bulwar Nadmorski w Gdyni oraz różnego rodzaju obiekty usługowe – głównie centra handlowe. Jednocześnie zauważyć można, że samorządy miast, ale także i gmin wiejskich w obliczu narastającej konkurencji ze strony innych ośrodków dostrzegły znaczenie przestrzeni publicznej w kształtowaniu warunków dla aktywizacji gospodarczej, przyciągania inwestorów, pozyskiwania nowych mieszkańców itp. W związku z tym pojawiają się liczne próby komponowania nowych założeń przestrzeni publicznych w obszarze aglomeracji np.: Park spacerowo-wypoczynkowy na północnym brzegu Opiwu Motławy w Gdańsku, Park im. Ronalda Reagana w Pasie Nadmorskim w Gdańsku na odcinku Brzeźno Jelitkowo, Nowe Centrum Sopotu, Faktoria Rzymska na Szlaku Bursztynowym w Pruszczu Gdańskim.

Współczesne przestrzenie publiczne występują w dwóch postaciach:

- przestrzeń publiczna zurbanizowana – klasyczna miejska przestrzeń publiczna mająca postać formy wyraźnie wyodrębniającej się i zazwyczaj ograniczonej pierzejami zabudowy ulic czy placów związanych z gęsto zagospodarowaną tkanką miejską, stanowiąca wnętrza urbanistyczne w zabudowie;
- przestrzeń publiczna terenów otwartych – założenia o przewadze funkcji rekreacyjnych, które tworzą strefy penetrowane przez użytkowników, tzw. tereny zielone, związane często z wartościowymi układami krajobrazu otwartego.

1) **Przestrzeń publiczna zurbanizowana**

Na podstawie oceny szans na utrwalenie pozycji lub włączenie w system metropolitalnych przestrzeni pub-

licznych – intensywnie odwiedzanych i użytkowanych, można kwalifikować i oceniać wartości określonych miejsc, które odpowiednio wzmocnione i eksponowane mogą stać się kluczowymi przestrzeniami publicznymi obszaru aglomeracji Trójmiasta, przyciągając uwagę mieszkańców, turystów i innych użytkowników.

Podstawę kwalifikacji⁵ takich obszarów stanowią cele, jakim powinny służyć przestrzenie publiczne. Należą do nich:

- generowanie ruchu pieszego, sprzyjające wielostronnym kontaktom mieszkańców i turystów;
- budowanie tożsamości aglomeracji jako kształtującej się metropolii, przez kształtowanie miejsc, z którymi identyfikują się mieszkańcy i zapadają w pamięci turystów;
- kształtowanie miejsc o wyrazistej strukturze, dobrej dostępności i konkurencyjności w stosunku do obszarów o funkcjach mieszkaniowych;
- tworzenie miejsc wypoczynku, rozrywki, wydarzeń i twórczości;
- pobudzanie procesów synergii pojawiających się dzięki koncentracji różnych wartości i ofert w jednym miejscu.

Dokonaniu kwalifikacji obszarów, jako istniejących lub potencjalnych przestrzeni publicznych o charakterze metro-politalnym posłużyły następujące kryteria:

- dobra dostępność z całego obszaru aglomeracji;
- związek z koncentracjami funkcji usługowych, w tym metropolitalnych;
- możliwości rozwinięcia systemu przestrzeni publicznej o nowe założenia w sąsiedztwie śródmieść;
- wybitne i oryginalne wartości kulturowe (w tym mające charakter symbolu) integrujące społeczność całej metropolii – zatem wspólne dla jej wszystkich części.

W obszarze centralnym aglomeracji Trójmiasta wyróżniono następującą przestrzeń publiczną:

- w Gdańsku – rozcłonkowanie układu śródmiejskiego Gdańska (znaczenie Wrzeszcza oraz dominacja Śródmieścia) powoduje konieczność wyraźnego wyodrębnienia stref śródmiejskich, na tle których można dopiero określić położenie rejonów:

- **śródmieście Wrzeszcza**, czyli obszar między zakończeniem alei Lipowej od południa do al. Wojska Polskiego od północy, skoncentrowany wokół głównej osi komunikacyjnej (ul. Grunwaldzkiej, al. Zwycięstwa oraz linii kolejowej). Do przestrzeni publicznej najwyższej rangi należy:

→ **rejon dworca PKP we Wrzeszczu**, z rozwinięciem w kierunku zachodnim, północnym i wschodnim (węzeł ul. Słowackiego, Dolny Wrzeszcz wraz z dawnym browarem)

dostępność	najwyższa – węzeł integracyjny, wejście od centrum Wrzeszcza (ul. Klonowa, Lendziona, Dmowskiego)
wartości kulturowe	wysokie – autentyzm Gdańska przedwojennego, popularyzowanego przez literaturę Günтера Grassa; socrealistyczny układ Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej; nowe formy śródmiejskie zderzone z XIX-wiecznymi i późniejszymi
miejsca o szczególnych predyspozycjach	plac przed dworcem, okolice browaru, ul. Wajdeloty i przedwojenne struktury tworzące kameralną przestrzeń publiczną; wykorzystanie potencjału obszaru wymaga kompleksowych działań rewitalizacyjnych

- **śródmieście Gdańska** – obszar rozciągający się między Głównym Miastem i główną osią komunikacyjną, z rozwinięciami poprzecznymi do tej osi (ul. Kartuska, Stare Miasto). Do przestrzeni publicznej najwyższej rangi należy:

→ **rejon dworca Głównego PKP w Gdańsku** z koncentracją w kierunku wschodnim (Stare Miasto) i zachodnim (fortyfikacje Grodziska)

dostępność	najwyższa – węzeł integracyjny znaczenia krajowego, wejście do śródmieścia bliskość Głównego Miasta
wartości kulturowe	różnorodne i wielostronne (choć nie zintegrowane), pełny przekrój form i założeń urbanistyczno-architektonicznych od średniowiecza po współczesność, liczne obiekty kultury i dziedzictwa kulturowego; bezpośrednie sąsiedztwo historycznego śródmieścia Gdańska – pomnik historii
miejsca o szczególnych predyspozycjach	założenie przydworcowe, ul. Rajska i jej skrzyżowanie z ul. Heweliusza, Kanał Raduni wraz z Wielkim Młynem i Ratuszem Staromiejskim i kościołem św. Katarzyny i św. Brygidy; wykorzystanie potencjału obszaru wymaga uporządkowania przestrzeni, zwłaszcza wzdłuż Kanału Raduni (Osiek) oraz poprawa dostępności fortyfikacji Grodziska

→ **rejon południowo-zachodniej części śródmieścia** z zespołem Targu Węglowego i Targów Siennego i Rakowego oraz planowanym przystankiem SKM – Gdańsk Śródmieście

dostępność	najwyższa, węzeł integracyjny, skrzyżowanie dwu głównych zewnętrznych kierunków komunikacyjnych – osi W-Z i Północ–Południe, wejście do Głównego Miasta oraz powiązań wewnętrznych
wartości kulturowe	wybitne, różnorodne – zestaw form i założeń ostatniego stulecia, zestawionych z wcześniejszymi – najwyższej rangi: Traktem Królewskim wraz z Zespołem Przedbramia i Długim Pobrzeżem, liczne obiekty publiczne m.in.: kultury, edukacji i nauki oraz administracji
miejsca o szczególnych predyspozycjach	Targ Węglowy, Targ Rakowy, Targ Sienny, wejście na Trakt Królewski; prestiż miejsca wymaga rekompozycji przestrzennej oraz zagospodarowania tworzącego wnętrze urbanistyczne

→ **rejon północnej części śródmieścia**, początek Młodego Miasta

dostępność	średnia, wejście od strony dworca kolejowego Gdańsk Główny
wartości kulturowe	wybitne znaczenie symboliczne – Plac Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniovców
miejsca o szczególnych predyspozycjach	Wystawa <i>Drugi do Wolności</i> oraz Plac Solidarności, zespół Stoczni Cesarskiej; wykorzystanie potencjału obszaru wymaga poprawy dostępności oraz włączenia go w system tkanki śródmiejskiej

→ **rejon wschodniej części śródmieścia** (północna część Wyspy Spichrzów oraz rejon Ołowianki z Cen-tralnym Muzeum Morskim i Centrum Muzyczno-Kogresowym)

dostępność	wysoka z Dolnego Miasta, niedostateczna z obszaru aglomeracji
wartości kulturowe	skupione na obu wyspach relikty historyczne oraz funkcje kulturalne najwyższej rangi (muzeum, filharmonia), także ciąg widokowy eksponujący sylwetę Głównego Miasta
miejsca o szczególnych predyspozycjach	bogate fronty wodne, zamykające wnętrze Motławy, plany rozwojowe Ołowianki w powiązaniu z istniejącą filharmonią, ruiny północnego cypla Wyspy Spichrzów; wykorzystanie potencjału obszaru wymaga poprawy dostępności, zagospodarowania Wyspy Spichrzów oraz działań rewitalizacyjnych

- **Oliwa** – obszar o odmiennej strukturze przestrzennej niż śródmieście Gdańska i Wrzeszcza z dominacją zabudowy małomiasteczkowej, rozciągnięty między dworcem PKP Gdańsk Oliwa a Zespołem Pocysterskim. Do przestrzeni publicznej najwyższej rangi należy:

→ **Oliwa – rejon dworca PKP** z rozwinięciem w kierunku Miejskiego Ogrodu Zoologicznego „Wybrzeże”.

dostępność	wysoka – węzeł integracyjny, wejście do centrum (Stara Oliwa) od ul. Ceynowy, Poczty Gdańskiej i Krzywoustego
wartości kulturowe	wysokie – Zespół Pocysterski wraz z typową architekturą willową, w tym rezydencjalną oraz małomiasteczkową z przełomu XIX i XX wieku
miejsca o szczególnych predyspozycjach	wykorzystanie potencjału obszaru wymaga ukształtowania formy urbanistycznej i architektonicznej placu przydworcowego, zagospodarowania terenów frontowych ogrodu zoologicznego wraz z systemem parkingowym oraz możliwość wykształcenia centrum Oliwy w rejonie węzła komunikacyjnego „Pętla Oliwska”

- ❖ **w Gdyni** – zintegrowany układ śródmiejski wskazuje wybrane rejony przestrzeni publicznych występujące w tkance śródmieścia lub na jego obrzeżach. Do przestrzeni publicznej najwyższej rangi należą:

→ **rejon dworca PKP**, z rozwinięciem w kierunku północnym i wschodnim (początek tzw. Międzytorza)

dostępność	najwyższa – węzeł integracyjny znaczenia krajowego z wyjściem do centrum miasta od strony północnej i zachodniej: Skwer Kościuszki, ul. Świętojańska
wartości kulturowe	modernistyczne założenie urbanistyczne placu przydworcowego, początek podwójnej osi wschód–zachód (dworzec kolejowy – Skwer Kościuszki)
miejsca o szczególnych predyspozycjach	plac przed dworcem kolejowym, wykorzystanie potencjału obszaru z rozwinięciem na Międzytorze wymaga nowego zagospodarowania przestrzeni, adekwatnego do śródmiejskiego charakteru miejsca, uwzględniającego zarówno interes ekonomiczny portu, jak i aspekt kulturowy obszaru

→ **rejon nasady Skweru Kościuszki** i jego skrzyżowania z osią północ-południe

dostępność	bardzo wysoka i wielostronna zarówno od strony lądu jak i morza
wartości kulturowe	najwyższe – unikalny w Polsce kontakt dużego miasta z morzem, wyjątkowa ranga założenia Skweru Kościuszki, oraz założenia poprzecznego: Gemini – Teatr Muzyczny – Bulwar Nadmorski itp.
miejsca o szczególnych predyspozycjach	założenia Skweru Kościuszki i jego skrzyżowanie z osią północ-południe wymagają uzupełnienia i modernizacji oraz dążenia do stworzenia na styku śródmieścia z morzem i portem czytelnego frontu wodnego, wykorzystującego naturalne walory krajobrazowe oraz tradycyjną rolę Gdyni jako morskiej stolicy kraju

→ **rejon przystanku SKM Wzgórze św. Maksymiliana**

dostępność	najwyższa – węzeł integracyjny, z wyjściem do centrum miasta od strony południowej i zachodniej: ul. Świętojańska, Al. Marszałka J. Piłsudskiego
wartości kulturowe	wysokie, związane z ciągiem o charakterze parku wzdłuż Al. Marszałka J. Piłsudskiego wraz z Pomnikiem Ofiar Grudnia 1970, lokalizacją Urzędu Miejskiego, skrzyżowanie głównych osi kompozycyjnych śródmieścia
miejsca o szczególnych predyspozycjach	unikalna oś komunikacyjno-spacerowa o dużym udziale terenów zielonych, łącząca przystanek SKM Wzgórze św. Maksymiliana z Bulwarem Nadmorskim, wiążąca zabytkowe założenie urbanistyczne Kamiennej Góry i położoną wzdłuż brzegu morskiego bazę hotelową ze śródmieściem

- ❖ **w Sopocie** – zintegrowany układ śródmiejski wskazuje wybrane rejony przestrzeni publicznych występujące w tkance śródmieścia lub na jego obrzeżach. Do przestrzeni publicznej najwyższej rangi należą:

→ **rejon dworca PKP** z rozwinięciem w kierunku terenów Uniwersytetu Gdańskiego

dostępność	najwyższa – węzeł integracyjny, wejście do centrum miasta – ul. Bohaterów Monte Cassino – oś łączącą rejon nasady Molo z Operą Leśną, wraz z rozwinięciem alternatywnej osi – ul. Kościuszki
wartości kulturowe	wysokie – typowa dla Sopotu, drobna struktura przestrzeni publicznej o charakterze kuracyjnym, z przełomu XIX i XX wieku
miejsca o szczególnych predyspozycjach	dworzec kolejowy wymagający ukształtowania formy urbanistycznej i architektonicznej do charakteru miasta.

→ **rejon nasady Molo** – skrzyżowanie głównej osi miasta, wylotu ul. Bohaterów Monte Cassino z osią po-przeczną (wzdłuż brzegu morza)

dostępność	wysoka i wielostronna zarówno od strony lądu jak i morza
wartości kulturowe	najwyższe – kontakt z morzem, znaczenie założenia Mola, koncentracja „sopockiej” architektury typowej dla kurortu np.: Grand Hotel, Sheraton Hotel, Dom Zdrojowy, Szpital Balneologiczny, Latarnia Morska oraz mała architektura uzdrowskowa
miejsca o szczególnych predyspozycjach	oryginalne założenia przestrzeni publicznej, łączącej jej zurbanizowane formy z nadwodnymi

Poza wymienionymi wyżej rejonami i miejscami, związanymi bezpośrednio z dojrzałymi strukturami miejskimi można wyróżnić miejsca potencjalne do kształtowania przestrzeni publicznych o znaczeniu aglomeracyjnym i metropolitalnym. Należą do nich:

- rejon Hali Sportowo-Widowskiej na granicy Gdańska i Sopotu;
- rejon pasa nadmorskiego w Sopocie wraz z istniejącą i rozbudowywaną bazą uzdrowską;
- rejon al. Niepodległości w Sopocie z potencjalnym terenem rozwojowym dla funkcji administracyjno-biznesowych – tzw. Oś Administracji i Biznesu;
- rejon węzła integracyjnego „Czerwony Most” w Gdańsku z rozwinięciem w kierunku południowym (Orunia Dolna – wymagająca poprawy atrakcyjności przestrzeni – jako bramy południowej Centralnego Pasma Usługowego);
- oś ul. Kołobrzeskiej powiązaną z przystankiem SKM – Gdańsk Przymorze – Uniwersytet i z rozwinięciem w kierunku zachodnim, w postaci nowych elementów kampusu uniwersyteckiego, tworzących założenie o randze metropolitalnej;
- rejon stadionu gdańskiego na EURO 2012 – w Gdańsku Letnicy wraz z rozwinięciem w kierunku placu muzycznego, bazy promowej i Nowego Portu – wymagającym działań podnoszących jego atrakcyjność.

2) Przestrzeń publiczna terenów otwartych

System przestrzeni publicznych terenów otwartych ma zdecydowanie inny charakter od klasycznej zurbanizowanej przestrzeni publicznej, a także nieco inne determinanty rozwojowe i relacje z otoczeniem. Dla kształtowania takich przestrzeni publicznych, istotne są: dostępność oraz wybitne wartości, nie tylko przyrodnicze, ale i kulturowe oraz powszechny odbiór przez licznych potencjalnych użytkowników.

Przestrzeń publiczna typu rekreacyjnego ma znacznie bardziej zdekoncentrowaną strukturę, choć muszą się w niej znaleźć miejsca kluczowe, skupiska szczególnie interesujących atrakcji, a także węzły – przyłączenia do systemu komunikacji masowej.

Istniejące, w pełni ukształtowane przestrzenie publiczne o funkcjach rekreacyjnych obejmują:

- parki krajobrazowe:
 - Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK) – największy kompleks zieleni w obszarze metropolitalnym o powierzchni ok. 20 000 ha, składający się z dwóch zespołów leśnych rozdzielonych przez zurbanizowane tereny Wielkiego Kacka, Małego Kacka i Gdyni Dąbrowy. Kompleks północny obejmuje część terenów Gdyni, Rumi, Szemudu i Wejherowa, zaś południowy, dwukrotnie mniejszy – fragmenty terenów Gdyni, Sopotu i Gdańska;
 - Nadmorski Park Krajobrazowy (NPK) – obejmuje pas wybrzeża od Białogóry po Mierzeję Helską, Zatokę Pucką oraz jej zachodnie wybrzeże;
 - Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana (PK „MW”) położony na obszarze Mierzei Wiślanej od Sztutowa do granicy państwowej z Rosją w Piaskach, o powierzchni 4410 ha;
 - Kaszubski Park Krajobrazowy (KPK) położony w centralnej części Pojezierza Kaszubskiego o powierzchni 33.202 ha, ustanowiony dla ochrony typowego krajobrazu pojezierzy młodoglacjalnych;
- pasmo lasów nadmorskich i plaż z kąpieliskami:
 - w Gdańsku: Obszar Chronionego Krajobrazu Wyspy Sobieszewskiej, kompleks zieleni miejskiej Westerplatte i Twierdzy Wisłoujście, kompleks leśny na

Stogach, kompleks leśny wzdłuż plaży pomiędzy Brzeźnem a Jelitkowem w Gdańsku (Park Brzeźniański, Park im. r. Reagana, Park Millennium Gdańska, Park Jelitkowski);

- w Sopocie: Park Południowy i Park Północny, rejon południowy Wyścigów Konnych, z rozwinięciem o nowe założenia w kierunku wschodnim, aż do pasa przyplażowego;
- w Gdyni: Park w Kolibkach, Kępa Redłowska, Kępa Oksywska, Bulwar Nadmorski;
- plaże i kąpieliska w Gdańsku, Sopocie i Gdyni;
- tereny rekreacyjne w dolinach rzek:
 - Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu położony na terenie Gdańska, Żukowa i Kolbud;
 - Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Potoku Oruńskiego w Gdańsku;
 - Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy Dolina Strzyży;
 - Zielony pierścień historycznego śródmieścia Gdańska z parkiem wzdłuż Oplywu Motławy wraz z zespołem zieleni fortyfikacji Grodzisko i Biskupiej Górki;
 - Zespół zieleni wokół Potoku Oliwskiego wraz z Parkiem Oliwskim wraz z założeniami Zespołu Pocysterskiego i Miejskim Ogrodem Zoologicznym w Gdańsku;
- pozostałe tereny rekreacyjne:
 - zespół zieleni ulicznej Wielkiej Alei wraz z towarzyszącymi parkami spacerowo wypoczynkowymi (m.in.: Park im. Steffensa, Park Akademicki, Park Uphagena);
 - Park im. Jana Pawła II w Gdańsku;
 - Park na Kamiennej Górze w Gdyni;
 - kompleks leśny na Oblużu w Gdyni;
 - ciąg o charakterze parku wzdłuż Al. Marszałka J. Piłsudskiego w Gdyni;
 - zespół zieleni wokół Potoku Kamiennego z Grodziskiem, założeniem parkowym przy ul. Goyki w Sopocie.

Realizacja funkcji rekreacyjnych przestrzeni publicznych terenów otwartych może stanowić podstawę rozwoju gospodarczego obszarów przyrodniczo cennych, dlatego tak ważne jest utrzymywanie przyrodniczych walorów obszaru aglomeracji Trójmiasta. Ponadto pewne cechy środowiska przyrodniczego (kwitnące rośliny, ptactwo, szum lasu, morza) budują pozytywne doznania estetyczne i emocjonalne, wpływające bezpośrednio na jakość życia mieszkańców kształtującej się metropolii.

9.4.2. Identyfikacja funkcji metropolitalnych

Rozmieszczenie w przestrzeni obszaru aglomeracji Trójmiasta obiektów, instytucji i wydarzeń reprezentujących funkcje metropolitalne wskazuje na znaczną ich liczbę oraz kształtowanie się ich struktur przestrzennych. Należy zauważyć bardzo dużą polaryzację w ich rozmieszczeniu – ponad 90% analizowanych obiektów, instytucji, wydarzeń pełniących funkcje metropolitalne na obszarze województwa zlokalizowanych jest w Trójmieście, zaś pozostałe w kilku ośrodkach powiatowych i strefie nadmorskiej obszaru metropolitalnego. Zidentyfikowane funkcje metropolitalne pogrupowano w cztery sfery: zarządzania, wydarzeń i twórczości, badań i innowacji oraz działalności gospodarczej.

Należą do nich:

1) w sferze zarządzania m.in.:

- a) przedstawicielstwa dyplomatyczne państw i organizacji międzynarodowych, w tym:
 - konsulaty generalne (7) – w Gdańsku: Republiki

- Federalnej Niemiec, Federacji Rosyjskiej, Ukrainy, Republiki Białorusi oraz Chińskiej Republiki Ludowej; w Gdyni – Republiki Rumunii; w Sopocie – Republiki Islandii;
- konsulatory honorowe (16) – w Gdańsku: Królestwa Danii, Królestwa Hiszpanii, Królestwa Niderlandów, Republiki Peru, Republiki Łotewskiej, Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, Republiki Litewskiej, Republiki Seszeli, Królestwa Szwecji; w Gdyni – Republiki Austrii, Republiki Włoskiej, Królestwa Norwegii, Republiki Chile, Republiki Cypryjskiej, Republiki Finlandii; w Sopocie – Meksyku;
 - agencje konsularne (2) – w Gdyni Republiki Finlandii, w Sopocie Republiki Francuskiej;
 - przedstawicielstwa organizacji międzynarodowych i regionów, w tym m.in.: Przedstawicielstwo Kalmaru, Przedstawicielstwo Landu Szlezwik-Holsztyn, Sekretariat Generalny Związku Miast Bałtyckich, Sekretariat Konwencji Helsińskiej – Helcom, Wspólny Sekretariat Techniczny Programu Południowy Bałtyk;
- b) administracja publiczna, w tym:
- administracja rządowa, krajowa i delegatury – w Gdańsku: Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego – Delegatura, Archiwum Państwowe, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział, Krajowe Biuro Wyborcze – Delegatura, Ministerstwo Skarbu Państwa – Delegatura, Najwyższa Izba Kontroli – Delegatura, Morski Oddział Straży Granicznej, Urząd Żeglugi Śródlądowej, Urząd Lotnictwa Cywilnego – Delegatura Północna, Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa – Oddział Regionalny, Urząd Transportu Kolejowego, Agencja Rynku Rolnego – Oddział Terenowy, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów – Delegatura, Urząd Regulacji Energetyki w Warszawie Północny Oddział Terenowy, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych; w Gdyni: Urząd Komunikacji Elektronicznej Oddział Okręgowy, Urząd Morski;
 - rządowa administracja wojewódzka – w Gdańsku: Pomorski Urząd Wojewódzki, Wojewódzki Komitet Przeciwpowodziowy, Komenda Wojewódzka Policji, Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej, Kuratorium Oświaty, Wojewódzka Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna, Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Ochrony Roślin i Nasiennictwa, Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Farmaceutycznej, Wojewódzki Inspektorat Inspekcji Handlowej, Wojewódzki Inspektorat Weterynarii, Wojewódzki Inspektorat Nadzoru Budowlanego, Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków, Obwodowy Urząd Miar, Okręgowy Inspektorat Służby Więziennej, Okręgowy Inspektorat Pracy, Regionalna Izba Obrachunkowa, Wojewódzki Urząd Statystyczny, Wojewódzki Inspektorat Transportu Drogowego; w Gdyni: Wojewódzki Inspektorat Jakości Handlowej Artykułów Rolno-Spożywczych;
 - administracja, jednostki, sądy wojskowe – w Gdańsku: Wojewódzki Sztab Wojskowy, 17. Terenowy Oddział Lotniskowy, w Gdyni: Dowództwo Marynarki Wojennej RP, Morski Oddział Terenowy Agencji Mienia Wojskowego, Rejonowy Zarząd Infrastruktury, Wojskowy Sąd Garnizonowy, Wojskowa Prokuratura Garnizonowa;
 - sądy i prokuratura – w Gdańsku: Prokuratura Okręgowa, Prokuratura Apelacyjna, Wojewódzki Sąd Administracyjny, Sąd Apelacyjny, Sąd Okręgowy, Sąd Konsumencki przy Wojewódzkim Inspektoracie Inspekcji Handlowej, Stały Sąd Polubowny przy Pomorskiej Izbie Przemysłowo-Handlowej, Krajowy Rejestr Karny przy Sądzie Okręgowym;
- samorządowa administracja wojewódzka – w Gdańsku: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego, Wojewódzki Urząd Pracy, Zarząd Dróg Wojewódzkich.
- c) administracja kościelna – w Gdańsku: Kuria Metropolitalna Archidiecezji Gdańskiej.
- 2) w sferze wydarzeń i twórczości m.in.:**
- a) instytucje kultury i cykliczne wydarzenia kulturalne, w tym:
 - teatry i obiekty prezentacji sztuki – w Gdańsku: Państwowy Teatr „Wybrzeże”, Polska Filharmonia Bałtycka im. F. Chopina, Państwowa Opera Bałtycka, Teatr Miniatura, w Gdyni: Teatr Miejski im. W. Gombrowicza, Teatr Muzyczny im. D. Baduszkowej, w Sopocie: Teatr „Atelier” im. A. Osieckiej, Opera Leśna;
 - muzea i galerie – w Gdańsku: Centralne Muzeum Morskie z oddziałami w Gdyni, Helu, Tczewie i Rozewiu, Muzeum Narodowe, Muzeum Etnograficzne, Muzeum Archeologiczne, Muzeum Historyczne Miasta Gdańska, Muzeum Archidiecezjalne, w Gdyni: Muzeum Miasta Gdyni, w Sztutowie: Muzeum Stutthof, w Sopocie: Muzeum Miasta Sopot, Państwowa Galeria Sztuki;
 - instytucje animacji kultury, w tym najważniejsze: w Gdańsku: Nadbałtyckie Centrum Kultury, w Sopocie: Bałtycka Agencja Artystyczna BART;
 - wydarzenia kulturalne, w tym najbardziej znane odbywają się w Trójmieście, należą do nich: Jarmark św. Dominika, Sopot Festiwal, Międzynarodowy Festiwal Muzyki Organowej w Oliwie, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych, Open'er Festival, Festiwal Szekspirowski, Międzynarodowy Festiwal Muzyki Sakralnej, Ladies Jazz Festiwal, Festiwal Teatrów Ulicznych, Festiwal Gwiazd, Świętojańskie Świętowanie, Festiwal „Dwa Teatry”, cykliczne koncerty z cyklu Przestrzeń Wolności w Gdańsku, Festiwal TOP TRENDY, Gdański Areopag, Festiwal Ludwiga van Beethovena w Gdańsku, Globaltica – Word Culture Festiwal w Gdyni, Międzynarodowy Festiwal Działań Teatralnych i Plastycznych ZDARZENIA w Tczewie;
 - b) media:
 - prasa, w tym redakcje: „Polska – Dziennik Bałtycki”, „Gazety Wyborczej”, „Super Expressu”, „Rzeczpospolitej”, „Trybuny”, „Faktu” (wszystkie zlokalizowane w Gdańsku);
 - radio, w tym rozgłośnie zlokalizowane w Gdańsku: Radio Gdańsk, Radio Plus, Radio HIT FM, Radio ZET; w Sopocie: Radio Trefl, RMF fm; w Gdyni: ESKA Nord, a także we Władysławowie: Radio Kaszëbë;
 - telewizja, w tym stacje: Telewizja Polska Oddział Gdańsk, TVN 24, Grupa ITI, Polsat, TV Plus Oddział w Gdańsku, Telewizja Kablowa UPC (wszystkie zlokalizowane w Gdańsku);
 - c) ogrody rekreacyjne, do których zaliczyć należy Ogród Zoologiczny „Wybrzeże”, Palmiarnia w Gdańsku Oliwie, Ogród Botaniczny w Golubiu, a także Fokarium w Helu, Oceanarium w Gdyni;
 - d) obiekty sportowe i cykliczne wydarzenia sportowe, w tym:

- urządzenia sportowe – pole golfowe Gdańsk Golf & Country Club w Postołowie koło Gdańska, pole golfo-we Sierra Golf Club w Pętkowicach koło Wejherowa, Narodowe Centrum Żeglarstwa w Gdańsku, stadion wielo-funkcyjny KS „Lechia” w Gdańsku, stadion żużlowy GKS „Wybrzeże” w Gdańsku, stadion rugby MKS „Ogniwo” w Sopocie, stadion lekkoatletyczny SKLA w Sopocie, stadion piłkarski GOSiR w Gdyni, hala lekkoatletyczna AWFIS w Gdańsku, 2 kryte lodowiska w hali widowiskowo-sportowej „Olivia” w Gdańsku, Hipodrom w Sopocie, kompleksy kortów tenisa ziemnego w Sopocie i Gdyni, Hala Stulecia w Sopocie, hala widowiskowo-sportowa dla 12 tys. widzów na granicy Gdańska i Sopotu – w budowie;
 - imprezy sportowe cykliczne – m.in. Gdynia Sailing Days, Sopot Sailing Grand Prix, Regaty o Puchar Prezydenta Sopotu, Grand Prix Gdańska, Memorial im. Żyłowicza, Światowy Turniej Tenisowy Polonii, turniej tenisowy Orange Prokom Open, Międzynarodowe Górskie Samochodowe Mistrzostwa Polski Lotos Grand Prix, Wyścigi konne, Międzynarodowy Kongres Bałtycki w Brydżu Sportowym, Maraton „Solidarności”;
 - e) centra kongresowo-rekreacyjne – specjalistyczna baza kongresowa w obszarze metropolitalnym jest niewielka. Jej rolę pełni Centrum Muzyczno-Kongresowe na Ołowiance w Gdańsku oraz hotele, które dysponują salami konferencyjnymi, w tym np.: w Gdańsku – Hanza, Holiday Inn, Mercure-Hevelius, Centrum Hotelowo-konferencyjne Hotel Orle na Wyspie Sobieszewskiej; w Sopocie – Hotel Haffner, Rezydent, Grand Hotel, Hotel Sheraton; w Gdyni – Nadmorski, Hotel Gdynia; w Straszynie – Międzynarodowe Centrum Szkolenia Energetyki;
 - f) instytucje wystawiennicze – należą do nich Międzynarodowe Targi Gdańskie S.A.;
- 3) w sferze badań i innowacji m.in.:**
- a) uczelnie wyższe (z których większość znajduje się w Trójmieście): Uniwersytet Gdański z wydziałami w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, Politechnika Gdańska, Gdańsk Uniwersytet Medyczny, Akademia Muzyczna w Gdańsku, Akademia Sztuk Pięknych w Gdańsku, Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Akademia Morska w Gdyni, Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni oraz kilkanaście uczelni prywatnych;
 - b) instytuty naukowo-badawcze, biblioteki, w tym m.in. Polskiej Akademii Nauk (Instytut Oceanologii w Sopocie, Instytut Budownictwa Wodnego w Gdańsku, Instytut Maszyn Przepływowych w Gdańsku) oraz inne, np. Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową w Gdańsku, Instytut Morski w Gdańsku, Centrum Techniki Okrętowej S.A. w Gdańsku, Instytut Telekomunikacji w Gdańsku. Zdecydowana większość tego typu placówek zlokalizowana jest w Trójmieście;
 - c) parki technologiczne – Pomorski Park Naukowo-Technologiczny w Gdyni, Gdański Park Naukowo-Technologiczny na terenie dawnych Zakładów Graficznych
 - d) ośrodki transferu technologii – Centrum Transferu Technologii w Gdańsku, Europejskie Centrum Transferu Innowacji w Tczewie, Biuro Transferu Technologii Politechniki Gdańskiej.
- 4) w sferze działalności gospodarczej i obsługi m.in.:**
- a) instytucje otoczenia biznesu wspierające działania na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego (patrz: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego);
 - b) prestiżowe biurowce, które stanowią jeden z ważnych warunków rozwoju gospodarczego metropolii; zlokalizowane są one przede wszystkim w centrum Gdańska i Gdyni. W większości oferowane są w nich do wynajmu powierzchnie biurowe i handlowo-usługowe; należą do nich m.in.: w Gdańsku – Centrum Handlowe Manhattan, Office Park na ul. Arkońskiej oraz powierzchnie biurowe w Centrum Matarnia, Centrum Biurowe Gnilna (Madison Park), Centrum Techniki Okrętowej, Organika Trade, Artus Park, Vigo, Centrum Biznesu Centromor, Allcon Dmowskiego Centrum, oraz położone w sąsiedztwie Portu Lotniczego biurowce Allcon Słowackiego Centrum. Do najważniejszych biurowców zlokalizowanych w Gdyni należą: Baltic Business Center (BBC), Alfa Plaza Business Center, Centrum Kwiatkowskiego, Centrum Biurowe HOSSA, Gdyńskie Centrum Biznesu, Atrium Gdyńskie, Chi-pol-brok, Morska Centrum, City Arcade, Ergo Hestia w Sopocie;
 - c) hotele o randze metropolitalnej (pięcio- i czterogwiazdkowe) to: w Gdańsku: Dwór Oliwski, Podewils, Hanza, Holiday Inn, Hotel Gdańsk, Radisson; w Sopocie: Sheraton, Sofitel Grand, Haffner, Rezydent, oraz w Gdyni: Hotel Nadmorski.
- 9.4.3. Struktura przestrzenna funkcji metropolitalnych**
- Funkcje metropolitalne, określane są jako wielkomiejskie, wyspecjalizowane, wyznaczające rangę miast-metropolii w przestrzeni zewnętrznej oraz organizujące jej przestrzeń wewnętrzną. Skoncentrowane w obszarze aglomeracji Trójmiasta instytucje i obiekty o charakterze i funkcjach metropolitalnych swoim zasięgiem oddziaływania obejmują obszar województwa pomorskiego, część z nich ma znaczenie ponadregionalne lub krajowe, a tylko niewielka europejskie.

Wybrane instytucje i obiekty o funkcjach metropolitalnych	oddziaływanie		
	regionalne	krajowe	europejskie
Uczelnie wyższe			
Jednostki badawczo-rozwojowe			
Instytucje otoczenia biznesu			
Środki masowego przekazu			
Instytucje kultury i sztuki			
Wydarzenia artystyczne, sportowe i biznesowe			
Administracja publiczna			
Placówki dyplomatyczne, przedstawicielstwa regionów			

Analiza rozmieszczenia instytucji i obiektów reprezentujących funkcje metropolitalne, zagregowanych w cztery sfery: badań i innowacji, wydarzeń i twórczości, zarządzania i działalności gospodarczej wskazała na wysoki stopień koncentracji funkcji w centrum metropolii – Trójmieście (92%). Pozostałe instytucje i obiekty zlokalizowane były w strefie nadmorskiej (Hel, Jastarnia, Jastrzębia Góra, Puck, Sztutowo, Władysławowo) oraz w ośrodkach węzłowych: Tczew i Wejherowo.

Dominującą grupę (42%) wszystkich obiektów i instytucji reprezentujących funkcje metropolitalne zaliczono do sfery wydarzeń i twórczości. Wynika to z mocnych funkcji turystycznych i kulturowych metropolii (turystyka morska, nadmorska, krajoznawcza, kulturowa, biznesowa, kongresowa, sanatoryjno-rehabilitacyjna) wykształconych na bazie położenia oraz walorów i zasobów przyrodniczo-krajobrazowych.

Czytelną oś koncentracji tworzy Centralne Pasma Usługowe (CPU), predysponowane do ukształtowania się w pasmo o znaczeniu metropolitalnym. Niemal wszystkie cele ruchu metropolitalnego (poza otoczeniem trójmiejskiego lotniska i portów) zlokalizowane są w obrębie wyznaczonego 2 km ekwidystantą pasma, zawartego pomiędzy brzegiem Zatoki Gdańskiej a zalesioną strefą krawędziową wysoczyzny. Długość tego pasma, między skrajnie zlokalizowanymi bazami promowymi Gdańska i Gdyni, wynosi 32 km. Cele ruchu metropolitalnego są rozmieszczone głównie wzdłuż osi komunikacyjnych (drogowych i kolejowych) łączących Gdańsk, Sopot i Gdynię. Rozproszenie celów ruchu aglomeracyjnego jest rezultatem rozległości tego pasma. Niekorzystne dla funkcjonowania potencjalnego centrum metropolitalnego jest skrajne usytuowanie głównych źródeł ruchu z otoczenia europejskiego (terminale pasażerskie morskie i lotniczy). Największe skupiska obiektów i instytucji o znaczeniu metropolitalnym znajdują się w obszarach śródmieść Gdańska, Gdyni i Sopotu. Jego główne węzły tworzą trzy przystanki SKM usytuowane przy dworcach głównych miast Trójmiasta, skupiające od 7 – 28% zbioru obiektów o charakterze metropolitalnym. Są to: Gdańsk Główny (27,9%), Gdynia Główna (16,0%) oraz Sopot (7,2%). Drugą grupę stanowią przystanki SKM, wokół których koncentruje się od 3 – 7% takich obiektów, a należą do nich: Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana. Potencjał strukturotwórczy CPU jest ciągle duży, tworząc szansę na dalszy rozwój rdzenia przyszłej metropolii. Poszczególne ośrodki węzłowe (Gdańsk, Sopot Gdynia) są autonomicznymi jednostkami samorządowymi, nie rezygnującymi z rozwoju konkurencyjnych funkcji strukturotwórczych. Przyrost nowych funkcji i źródeł ruchu (porty morskie) dotyczy zarówno Gdańska, jak i Gdyni.

Istotą obszaru aglomeracji Trójmiasta jako kształtującego się obszaru metropolitalnego jest wielowęzłowość i specjalizacja funkcji węzłów układu metropolitalnego. Obszar aglomeracji jest coraz bardziej podzielony, a fragmenty te cechuje coraz większa specjalizacja. Centrum w obszarze aglomeracji jest tylko jednym z miejsc, które konkurują między sobą o użytkowników i funkcje z nimi związane, wewnątrz aglomeracji. W przypadku obszaru aglomeracji Trójmiasta występuje brak wyraźnej specjalizacji poszczególnych ośrodków węzłowych oraz brak rozwiązań kompleksowych.

Spójność przestrzenna CPU jest poważnie zagrożona postępującą nadmierną liberalizacją gospodarki przestrzennej, objawiająca się:

- daleko posuniętą swobodą użytkowników i właścicieli terenów w zakresie kierunków przekształceń

funkcjonalnych;

- wielkim parciem inwestycyjnym na przekształcenia tych terenów w celach komercyjnych obliczonych na szybki zysk (odpowiadający na aktualny popyt) przy bardzo niskim standardzie urbanistycznym zabudowania i zagospodarowania;
- realizacją jednostkowych obiektów nie liczących się z kontekstem otoczenia (Oliwa – okolice Kampusu UG);
- małym stopniem wykorzystania renty położenia przywęzłowego.

Procesy te należałoby traktować w kategoriach „zintegrowanego nieładu”, w obrębie którego można mówić o funkcjonalnej i kompozycyjnej, a w wielu wypadkach także technicznej degradacji. Mimo wszystko należy stwierdzić, że prezentują one znacznie wyższy standard niż zjawiska z lat 90.

9.4.4. Predyspozycje i bariery rozwoju funkcji metropolitalnych

Rozwojowi funkcji metropolitalnych obszaru aglomeracji towarzyszą okoliczności zarówno sprzyjające, jak i ograniczające, a nawet hamujące ich rozwój. Tworzą je uwarunkowania obejmujące zespół cech, stanów i zjawisk przestrzennych, gospodarczych, społecznych oraz przyrodniczych o istotnym wpływie na zakres, tempo i możliwości rozwoju. Zadaniem władz publicznych kształtującej się metropolii, będzie więc odpowiednio wykorzystywanie uwarunkowań sprzyjających oraz minimalizowanie lub eliminowanie oddziaływania uwarunkowań ograniczających.

Predyspozycje rozwoju funkcji metropolitalnych

- Zasoby dziedzictwa kulturowego stwarzają szansę na rozwój funkcji metropolitalnych opartych na kulturze, dziedzictwie i tradycjach, zwłaszcza związanych z morskim charakterem aglomeracji.
- Zasoby oraz walory przyrodnicze i krajobrazowe strefy nadmorskiej w połączeniu z dziedzictwem kulturowym tworzą warunki rozwoju funkcji turystycznych, sportowych i rekreacyjnych, w tym także turystyki uzdrowiskowej.
- Znaczący potencjał naukowy i akademicki Trójmiasta wraz z potencjałem gospodarczym i zasobami wysoko wykwalifikowanej kadry tworzą warunki do rozwoju gospodarki opartej na wiedzy.
- Posiadane rezerwy terenowe, związane z obecnie niezagospodarowanymi obszarami przemysłowymi, portowymi i powojskowymi tworzące warunki do rozwoju, np. nowych przestrzeni dla rozwoju biznesu.
- Korzystnie położone, dostępne i skomunikowane Centrale Pasma Usługowe z węzłami integracji opartymi o międzynarodowy port lotniczy – jeden z największych w kraju, dwa rozwijające się porty morskie i terminale pasażerskie oraz liczne węzły transportu aglomeracyjnego tworzą warunki dla kształtowania wielofunkcyjnej, wysokiej jakości przestrzeni aglomeracji jako przestrzeni metropolitalnej.

Bariery rozwoju funkcji metropolitalnych

- słabo rozwinięte połączenia transportowe z krajem i Europą, szczególnie w zakresie szybkich powiązań kolejowych i międzynarodowych połączeń lotniczych, choć ostatnich liczba wzrasta;
- tendencje do utrwalania się przestrzeni o niskim standardzie i braku powiązań z otoczeniem na części obszarów aglomeracji;
- niska jakość przestrzeni otaczającej główną oś integracji aglomeracji – Centralne Pasma Usługowe;

- krótki sezon ograniczający rozwój funkcji związanych ze sferą rekreacji i turystyki;
- niewyraźna specjalizacja funkcji poszczególnych ośrodków węzłowych;
- niska sprawność funkcjonowania transportu publicznego i systemu transportowego służącego integracji wewnętrznej Trójmiasta;
- duży udział natężenia ruchu o znaczeniu tranzytowym w śródmieściach – miejscach koncentracji funkcji metropolitalnych;
- słaby rozwój przedsiębiorstw i zespołów badawczo-

rozwojowych B+R o charakterze innowacyjnym oraz instytucji otoczenia biznesu o znaczeniu;

- niski poziom świadomości wśród społeczności lokalnych, że silne centrum aglomeracji – Trójmiasto to silny region.

9.4.5. Szanse i zagrożenia rozwoju funkcji metropolitalnych

Analizę szans i zagrożeń rozwoju funkcji metropolitalnych odniesiono głównie do ujęć syntetycznych i strukturalnych.

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • zaliczenie Trójmiasta do europejskich miast metropolitalnych (łącznie z Warszawą, Poznaniem, Krakowem i Wrocławiem) w dokumentach planistycznych kraju i Europy; • unikatowy w skali kraju rozwój funkcji metropolitalnych opartych na położeniu nadmorskim i tradycjach wynikających z specyfiki i unikatowości Trójmiasta – klaster morza; • metropolitalne strategie tematyczne dotyczących rozwoju funkcji metropolitalnych; • silna promocja obszaru aglomeracji jako obszaru metropolitalnego w otoczeniu europejskim, przede wszystkim bałtyckim; • integracja europejska wymuszająca współpracę międzynarodową i międzyregionalną; • uczestnictwo w programach i funduszach strukturalnych oraz funduszu spójności UE, co daje podstawy do rozwoju istniejących funkcji metropolitalnych i kreowania nowych; • organizacja znaczących wydarzeń kulturowych, sportowych i innych o charakterze krajowym i europejskim, w tym EURO 2012; • wykreowanie Gdańska na bazie <i>Europejskiego Centrum Solidarności</i> na miejsce dialogu o problemach i przyszłości Europy i świata – Gdańsk miasto Wolności i Solidarności. 	<ul style="list-style-type: none"> • pozostawanie Trójmiasta w grupie najsłabszych europejskich aglomeracji, jako obszarów metropolitalnych; • zahamowanie tempa rozwoju infrastruktury poprawiającej jego dostępność transportową; • brak polityki narodowej wspierającej rozwój funkcji metropolitalnych; • zwiększający się dystans pomiędzy standardem oferowanych usług krajowych i europejskich; • brak środków w budżetach samorządowych na inicjowanie rozwoju funkcji metropolitalnych; • niski poziom świadomości społecznej (i mediów) dot. hierarchii ważności (lokalne, regionalne, krajowe, międzynarodowe); • nadmierna liberalizacja gospodarki przestrzennej; • brak znaczącego postępu realizacji krajowych inwestycji infrastrukturalnych, co ogranicza rozwój funkcji.

Zestawienie obok siebie szans i zagrożeń pozwala w odniesieniu do funkcji metropolitalnych stwierdzić, że istnieje wyjątkowo sprzyjający układ warunków zewnętrznych wynikający z wejścia Polski do Unii Europejskiej i szans wynikających z możliwości absorpcji znaczących środków na rozwój funkcji metropolitalnych.

9.5. System transportowy obszaru aglomeracji

9.5.1. Uwarunkowania zewnętrzne [Rys. 36]

Ponadregionalne (międzyregionalne, krajowe i europejskie) uwarunkowania rozwoju transportu w obszarze aglomeracji wynikają z stanu rozwoju oraz regulacji prawnych, strategii i programów odnoszących do spraw rozwoju przestrzennego i transportu. Jedną z najprężniej rozwijających się europejskich stref rozwoju jest obszar położony wokół Morza Bałtyckiego, którego ogniwem mogłaby stać się aglomeracja Trójmiasta jako kształtująca się metropolia. W koncepcjach bałtyckich aglomeracja Trójmiasta jest częścią Europejskiego Megaregionu Bałtyckiego (Baltic Sea Region)⁶. Nawiązuje do tego Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020, traktująca aglomerację jako jądro rozwijającego się układu metropolitalnego południowego Bałtyku⁷. W badaniach nad strukturami terytorialnymi w Europie prowadzonymi w

ramach ESPON⁸, Trójmiasto zaliczane jest do grona europejskich obszarów metropolitalnych (MEGAs)⁹, charakteryzujących się dwucentrycznym układem osadniczym, ogniskującym się wokół Gdańska i Gdyni¹⁰. Układ ten wpływa zasadniczo na sytuację konkurencji w ramach jednego organizmu funkcjonalno-przestrzennego, w tym także na kształtowanie się systemu transportowego tego obszaru. Dalszy rozwój funkcji metropolitalnych stanowi istotne wyzwanie dla rozwoju aglomeracyjnego systemu transportowego, zarówno od strony infrastrukturalnej jak i organizacyjnej.

Samorząd województwa i samorządy miast w obszarze aglomeracji Trójmiasta biorą aktywny udział w projektach i programach międzynarodowych. Uczestnictwo to z jednej strony umożliwia na wymianę doświadczeń, a drugiej zobowiązuje do prowadzenia wspólnie uzgodnionej polityki transportowej. Dotychczas najważniejsze rekomendacje dla obszaru metropolitalnego wypływają z takich projektów jak Baltic Gateway, Seb Trans-Link oraz Łuk Południowego Bałtyku (South Baltic Arc) i dotyczą przede wszystkim:

- rozwoju sieci TEN-T poprzez wprowadzenie do tej sieci drogi krajowej S6 (Szczecin Główny – Gdańsk

Główny) oraz linii kolejowej nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński);

- rozbudowy infrastruktury portów morskich, w tym budowy nowego terminala promowego w Gdyni.

Analiza wykonana w 2006 r. w ramach BSSSC (Baltic Sea Subregional Co-Operation) wskazuje na potencjalnie wysoką rolę całego korytarza transportowego nazywanego Via Hanseatica¹¹.

W 2007 r. przyjęty został przez Komisję Europejską Program Współpracy Transnarodowej Regionu Morza Bałtyckiego 2007–2013¹² służący większemu niż dotychczas zaawansowaniu procesów integracji i działań na rzecz uzyskania silniejszej pozycji konkurencyjnej w Europie. Program przewiduje m.in. promocję i przygotowanie wspólnych rozwiązań transportowych, zwiększenie bezpieczeństwa na morzu i promowanie atrakcyjnych miast i regionów.

Obszar aglomeracji Trójmiasta, w dużej części będący obszarem przybrzeżnym, powinien rozwijać się zgodnie z zasadami ZZOP, oznacza to, że rozwój infrastruktury transportowej w obszarze aglomeracji powinien być oparty przede wszystkim o:

- długoterminową perspektywę, uwzględniającą zasadę ostrożności oraz potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń;
- zaangażowanie wszystkich zainteresowanych stron (partnerzy gospodarczy i społeczni, organizacje reprezentujące mieszkańców obszarów nadbrzeżnych, organizacje pozarządowe i sektor przedsiębiorstw) w

proces zarządzania, na przykład poprzez porozumienia oparte na podzielonej odpowiedzialności.

9.5.2. Stan istniejącej infrastruktury transportowej

Obecnie system transportowy w obszarze aglomeracji Trójmiasta podobnie jak w całej Polsce charakteryzuje się niedoborem podaży w niektórych jej gałęziach, wysokimi kosztami eksploatacji i rozbudowy oraz małą podatnością na zmiany popytu. Zużycie majątku trwałego w sektorze transportowym wynosi około 60%. Od początku lat 90. w aglomeracji, podobnie jak średnio w Polsce nastąpiły zmiany które zdecydowanie wpłynęły na jakość funkcjonowania infrastruktury w Polsce¹³. Wymienić tu należy przede wszystkim:

- znaczący przyrost liczby samochodów skutkujący dwukrotnym wzrostem natężeń ruchu na drogach krajowych;
- przejście przez transport samochodowy większości przewozów towarowych (80%);
- zmniejszenie pasażerskich przewozów kolejowych o 50%;
- znaczny wzrost ruchu granicznego samochodów (o 60% osobowych i 100% ciężarowych);
- wzrost przewozów pasażerskich transportem lotniczym.

Konsekwencje wzrostu motoryzacyjnego rozkładają się nierównomiernie. Ma na to wpływ między innymi zróżnicowany wskaźnik motoryzacji na obszarze aglomeracji Trójmiasta. Obecnie jest on najwyższy w Sopocie (ponad 500 sam. os./1000 mieszk.).

Tabela. 9. Poziom motoryzacji w powiatach obszaru aglomeracji Trójmiasta w roku 2005

Jednostka	Liczba zarejestrowanych pojazdów	Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych	Wskaźnik motoryzacji poj./1000 mieszk.	Wskaźnik motoryzacji s.os./1000 mieszk.
Województwo Pomorskie	838.000	594.400	381	270
miasto Gdańsk	198.400	155.800	434	341
miasto Gdynia	95.200	77.000	372	301
miasto Sopot	25.700	21.100	614	505
powiat gdański	42.200	27.000	543	348
powiat kartuski	45.100	31.900	444	314
powiat nowodworski	11.500	6.500	310	175
powiat pucki	29.100	19.100	415	272
powiat wejherowski	41.500	29.400	240	170

Źródło: Prognoza ruchu na sieci dróg województwa pomorskiego do 2015 r., Politechnika Gdańska 2002

1) Infrastruktura drogowa

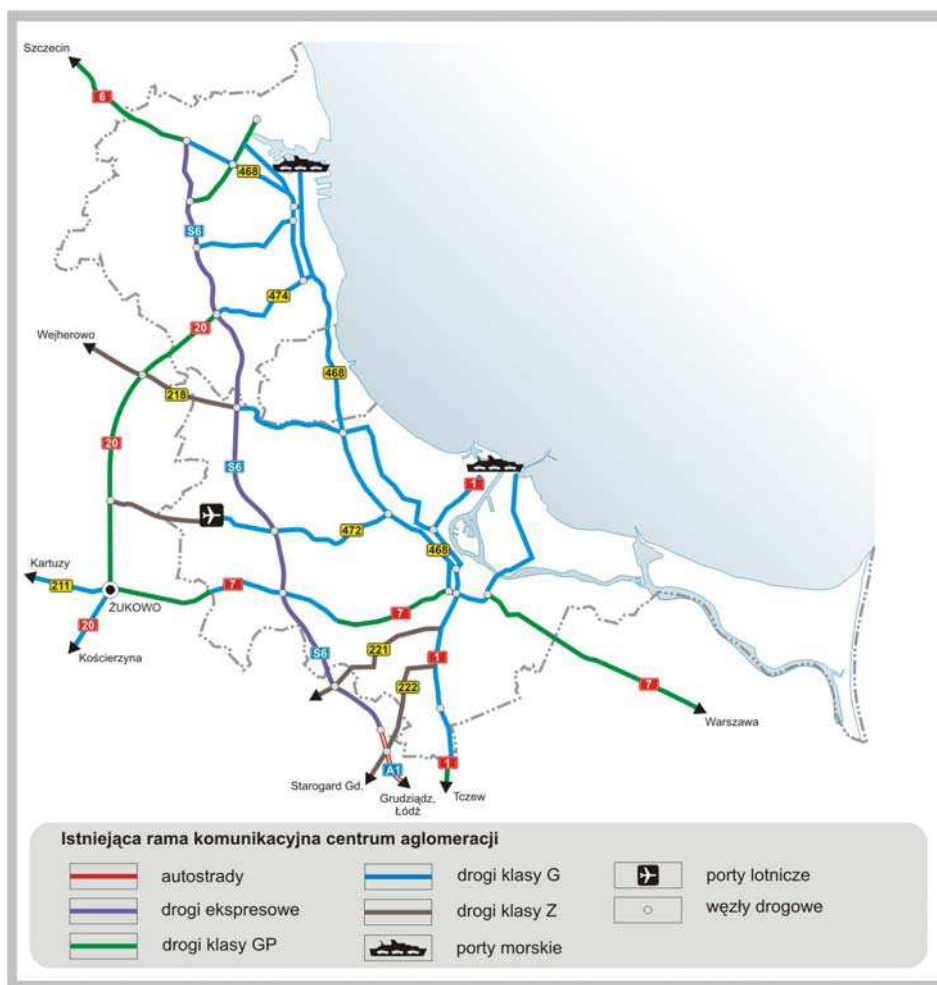
W latach 70. XX w. historycznie ukształtowany pasmowy układ uliczny aglomeracji zaczął intensywnie przekształcać się i rozwijać zarówno po stronie wschodniej (w paśmie przymorskim) jak i po zachodnie i południowej (na wysoczyźnie). Obecnie w centralnej części obszaru aglomeracji w sieci ulicznej wyróżnić można trasy równoległe do brzegu morskiego (średnicowe i obwodowe) oraz łączące je trasy poprzeczne (promieniste). Do zasadniczych tras równoległych należą:

- Obwodnica Trójmiasta (DK nr S6);
- Trasa Średnicowa jako ciąg ulic: Morska, Śląska, Piłsudskiego, Władysław IV, Al. Zwycięstwa w Gdyni, Al. Niepodległości w Sopocie, Al. Grunwaldzką, al. Zwycięstwa, Podwale Grodzkie, Wały Jagiellońskie, Okopowa, Trakt św. Wojciecha w Gdańsku; trasa ta leży po części w ciągu dróg krajowych DK nr 91 i 6 oraz drogi wojewódzkiej DW nr 468;

- ciąg ulic Chłopska, Rzeczypospolitej, Legionów, Mickiewicza, Hallera, Marynarki Polskiej, Jana z Kolna, Wały Jagiellońskie w Gdańsku (oś Dolnego Tarasu);
- ciąg ulic Nowolipie, Rakoczego, Potokowa w Gdańsku (oś Górnego Tarasu);
- ciąg ulic Władysława IV, Jana z Kolna Janka Wiśniewskiego, w Gdyni.

Do głównych poprzecznych powiązań wyżej wymienionych tras należą:

- w Gdyni: Trasa Kwiatkowskiego, ciąg ulic Chwarznińska, Kielecka/Stryjska, ciąg ulic Chwaszczyńska, Wielko-polska (DW nr 474);
- w Gdańsku: ciąg ulic Spacerowa, Opata Rybińskiego, Pomorska/Piastowska, ciąg ulic Słowackiego (DW nr 472), Kościuszki, Hallera, ciąg ulic Kartuska, Podwale Przedmiejskie, Elbląska (DK nr 7), ulica Armii Krajowej, ciąg ulic Świętokrzyska, Małomiejska (DW nr 221), ulica Starogardzka (DW nr 222).



24. Istniejący układ drogowy centrum aglomeracji Trójmiasta

Sieć uliczna aglomeracji trójmiejskiej charakteryzuje się największymi wartościami średniorocznych dobowych natężeń ruchu w roku 2005 notowanymi na drogach województwa pomorskiego, a mianowicie:

- na Trasie Średnicowej:
 - Al. Zwycięstwa i Al. Grunwaldzka w Gdańsku – od 56.200 do 84.200 pojazdów/dobę;
 - Al. Niepodległości w Sopocie – od 42.000 do 56.200 pojazdów/dobę;
 - Al. Zwycięstwa w Gdyni wynoszą – od 33.900 do 52.900 pojazdów/dobę;
- na ciągu ulic dolnego tarasu w Gdańsku (ul. Legionów, ul. Rzeczpospolitej, ul. Chłopska) – od 23.600 do 48.400 pojazdów/dobę;
- na drodze krajowej nr 6 przechodzącej przez miasta Gdynię, Rumie, Redę i Wejherowo wynoszą 13,3 – 31,4 tys. pojazdów/dobę;
- na Obwodnicy Trójmiasta wynoszą od 21 – 24 tys. pojazdów/dobę.

Ruch tranzytowy przez cały obszar aglomeracji Trójmiejskiej stanowi 4,5% wszystkich pojazdów wjeżdżających do i wyjeżdżających z niej. W rezultacie, główne skrzyżowania w obszarach centralnych obciążone są ruchem przekraczającym przepustowość skrzyżowań, co w godzinach szczytu ruchu przyczynia się do długotrwałych zatłoczeń i zmniejszania prędkości eksploatacyjnej sieci ulicznej. Ogółem zidentyfikowano 65 skrzyżowań krytycznych, z czego 22 w Gdańsku, 9 w Sopocie i 34 w Gdyni¹⁴. Skrzyżowania krytyczne zlokalizowane są głównie w ciągu Trasy Średnicowej (przede wszyst-

kim w obszarach centralnych – Śródmieście Gdańskie, Wrzeszcz, Sopot, Śródmieście Gdyni) i na ciągach ulicznych doprowadzających ruch do Trasy Średnicowej, jak również w ciągu Obwodnicy Trójmiasta.

2) Infrastruktura kolejowa

Układ sieci kolejowych w obszarze aglomeracji Trójmiasta opiera się na liniach:

- nr 009 relacji Gdańsk Główny – Warszawa Wschodnia (linia zelektryfikowana, dwutorowa);
- nr 201 relacji 201 na odcinku Żukowo – Gdynia (linia jednotorowa, nieelektryfikowana);
- nr 202 Gdańsk Główny – Stargard Szczeciński (linia zelektryfikowana, dwutorowa na odcinku Gdańsk – Gdynia Główna oraz Rumia – Wejherowo);
- nr 213 relacji Reda – Hel (linia jednotorowa, z ograniczeniami prędkości);
- nr 250 relacji Gdańsk – Rumia, (Zarządca PKP Szybka Kolei Miejska, linia zelektryfikowana, dwutorowa).

W ogólnej ocenie stan techniczny sieci kolejowej jest dostateczny, większość odcinków wymaga rewitalizacji i modernizacji, a liczne przejazdy kolejowe kategorii C, D oraz E powodują wysokie ryzyko wypadków. Największą rolę w obsłudze aglomeracji Trójmiasta i ważnych węzłów transportowych jak porty morskie i lotniska tworzy oś transportowa Lębork – Wejherowo – Gdynia – Gdańsk – Tczew. Z punktu widzenia jakości obsługi pasażerów brak jest nowoczesnie urządzonych węzłów integracyjnych, dworców, przystanków i peronów, jak i również brak jest nowoczesnego i komfortowego taboru kolejowego.

3) Infrastruktura portowa

W obszarze aglomeracji Trójmiasta znajdują się dwa duże porty morskie Gdańsk i Gdynia, które dysponują najlepszymi na polskim wybrzeżu warunkami dostępności od strony morza. Oba porty w 2005 r. przeładowały około 35 mln ton towarów.

W Porcie Gdańsk funkcjonują specjalistyczne bazy przeładunkowe dla przeładunku siarki płynnej i granulowanej, fosforytów, bananów, baza dla promów pasażersko-towarowych i baza kontenerowa przeznaczona do obsługi linii feederowych. W Porcie Północnym znajduje się baza przeładunku węgla, surowców i paliw płynnych i gazu ciekłego gazu ciekłego (LPG).

Port Gdynia posiada największy na południowym Bałtyku terminal kontenerowy i ma stałe, rozwijające się połączenie promowe ze Szwecją. W skład portu wchodzi m.in. 2 terminale: kontenerowe, terminal drobnicowy, masowy i zbożowy.

Obecnie słabą stroną transportową portów jest:

- niska dostępność drogowa z powodu braku sieci dróg ruchu szybkiego w regionie, a także prowadzenia ruchu do portów przez centralne obszary Gdańska i Gdyni;
- zły stan techniczny połączeń kolejowych do Portu Gdańsk;
- niedostosowanie dróg wodnych śródlądowych powiązanych z Portem Gdańsk do pełnienia funkcji transportowej;
- niedorozwój infrastruktury służącej dynamicznemu rozwojowi przewozów multimodalnych;
- brak nowoczesnych centrów logistycznych.

Poprawa sytuacji w wyżej wymienionych aspektach może istotnie przyczynić się do wzrostu konkurencyjności portów w rejonie Morza Bałtyckiego.

W obszarze aglomeracji funkcjonuje żegluga przybrzeżna pomiędzy portami aglomeracji, Półwyspu Helskiego i Obwodem Kaliningradzkim. Z racji starego taboru pływającego i problemów z dostępem do portów rosyjskich, przewozy pasażerskie miały tendencje spadkową. W roku 2006 z inicjatywy zainteresowanych samorządów uruchomiona została żegluga tzw. tramwajami wodnymi pomiędzy Gdynią, Sopotem i Gdańskiem a portami helskimi. Inicjatywa ta spotkała się z bardzo dużym zainteresowaniem turystów i ma dobre perspektywy rozwojowe.

4) Infrastruktura lotnicza

W obszarze aglomeracji Trójmiasta znajdują się trzy lotniska:

- Port Lotniczy Gdańsk (droga startowa 2800 m)
Port należy do grupy ośmiu portów w Polsce zaliczonych do lotnisk sieci TEN-T. Jest własnością spółki z udziałem kapitału samorządowego i państwowego. W roku 2007 przekroczona została liczba 1,7 mln obsłużonych pasażerów i była ona dwukrotnie wyższa niż w roku 2006;
- Lotnisko Gdynia Oksywie (droga startowa 2900 m i 1800 m)
Lotnisko wojskowe stanowi składnik bazy morskiej NATO Marynarki Wojennej RP. W wyniku porozumienia zawartego pomiędzy ministrami transportu i obrony narodowej wojskowe lotnisko Gdynia Oksywie udostępnione jest dla obsługi lotów cywilnych. Marynarka Wojenna kontynuuje inwestycje podnoszące klasę lotniska. Budowę obiektów dla portu lotniczego przewiduje się od roku 2008;
- Lotnisko Pruszcz Gdański (droga startowa 2500 m)
Lotnisko wojskowe jest w trwałym zarządzie Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Gdyni

i użytkowane przez lotnictwo Wojsk Lądowych. Posiada stare wyposażenie radionawigacyjne umożliwiające użytkowanie tylko w porze dziennej. Jest bazą szkoleniową Aeroklubu Gdańskiego. Bliskie położenie od centrum Gdańska stwarza potencjalne warunki dla użytkowania lotniska jako lokalnego portu lotniczego.

Obecne powiązania transportowe drogowe i kolejowe z lotniskami nie gwarantują sprawnej dostępności do tych lotnisk, zarówno transportem indywidualnym jak i zbiorowym. W Porcie Lotniczym Gdańsk wyczerpuje się zdolność obsługi pasażerów, a w strefie przylotnikowej wzrasta deficyt miejsc parkingowych. Perspektywa dalszego, szybkiego wzrostu popytu na usługi lotnicze w obszarze metropolitalnym sprawia, że pilną sprawą jest:

- rozbudowa urządzeń lotniskowych i terminalu pasażerskiego;
- rozbudowa układu drogowego w strefie przylotnikowej;
- budowa/modernizacja linii transportu szynowego dla powiązań portu lotniczego z obszarami centralnymi;
- przystosowanie lotnisk wojskowych, w pierwszej kolejności lotniska Gdynia Oksywie do funkcji lokalnych portów lotniczych wspomagających Port Lotniczy Gdańsk.

5) Transport publiczny

W skład podsystemów zbiorowego transportu pasażerskiego w aglomeracji Trójmiasta wchodzi:

- Spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście funkcjonująca na odcinku Tczew – Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. – Wejherowo – Lębork/Słupsk z wydzielonymi torami na trasie Gdańsk Gł.– Rumia;
- podsystem tramwajowy rozbudowany na dolnym tarasie Gdańska z przedłużeniem na Chelm;
- podsystem autobusowy obsługujący przede wszystkim tereny zurbanizowane pozostające poza zasięgiem obsługi tramwaju i szybkiej kolei miejskiej;
- podsystem trolejbusowy funkcjonujący w Gdyni i Sopocie;
- kolejowe przewozy regionalne na powiązaniach aglomeracji z regionem;
- zamiejska komunikacja autobusowa (regionalna, krajowa i międzynarodowa).

Transport miejski funkcjonuje na obszarze miast: Gdańska, Gdyni, Sopotu, Rumi, Redy, Wejherowa, Pruszcza Gdańskiego i przyległych gmin: Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Szemud Wejherowo i Pruszcz Gdański. Powołanie w 2007 r. Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej stworzyło realne perspektywy integracji transportu publicznego w Trójmieście i całym obszarze aglomeracji i systematyczny rozwój tego transportu w zakresie:

- budowy nowoczesnych węzłów przesiadkowych;
- integracji taryfowej i rozkładowej;
- redukcji wrażliwości na zatłoczenia w ruchu ulicznym;
- minimalizowania wrażliwości na zatłoczenia w ruchu ulicznym;
- zwiększenia wykorzystania transportu szynowego przez jego rozbudowę i modernizację.

6) Infrastruktura rowerowa

Przez obszar aglomeracji Trójmiasta przebiegają dwie planowane trasy o międzynarodowym znaczeniu należące do sieci Eurovelo:

- Hanzeatycka Trasa Rowerowa nr 10 (szlak wokół Morza Bałtyckiego) o podstawowym przebiegu: Świnoujście – Ustka – Władysławowo – Puck – Wejherowo

- Kartuzy – Tczew – Malbork – Elbląg – Frombork – Braniewo – Kaliningrad);
- Trasa „bis” przymorska: Sopot – Gdańsk (Park Jelitkowski – Główne Miasto – Elbląska – Sobieszewska – Świbno) – Stegna – Nowy Dwór z odgałęzieniem do Krynicy Morskiej i Piasków (wspólnie z żółtym Szlakiem Jantarowym), dalej statkiem do Fromborka lub Baltijska;
- Trasa Rowerowa nr 9 – Szlak Bursztynowy (Gdańsk – Pula).

W obszarze Trójmiasta, zwłaszcza w Gdańsku następuje odczuwalny rozwój dróg rowerowych, co oznacza, że w najbliższej przyszłości spójna sieć dróg rowerowych zachęcać będzie do powszechnego użytkowania roweru w dojazdach do miejsc pracy, szkół i usług.

7) Uciążliwość transportu dla środowiska

Głównym źródłem zanieczyszczenia środowiska jest hałas i spaliny wpływający na jakość klimatu. Hałas drogowy związany jest integralnie z natężeniem ruchu samochodowego, które w ostatnich latach znacznie wzrosło. Z generalnego pomiaru ruchu, przeprowadzonego przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad w 2005 r., wynika¹⁵, że najbardziej obciążona była droga krajowa nr 6 na odcinku Gdańsk Osowa – węzeł Matarnia, gdzie średniodobowy ruch wynosił 35.185 poj./dobę oraz na odcinku Reda – Rumia, gdzie ruch wynosił 26.653 poj./dobę i droga krajowa nr 1 na odcinku Pruszcz Gdański – Tczew o średniodobowym ruchu 18.062 poj./dobę¹⁶. Natomiast średniodobowe obciążenie ruchem sieci dróg wojewódzkich w obszarze metropolitalnym w 2005 r.¹⁷ wynosiło 2.924 poj./dobę. W porównaniu z 2000 r. nastąpił wzrost natężenia ruchu o 19%. Największe obciążenie ruchem zarejestrowano na drogach:

- nr 216 na odcinku Reda – Puck (13 927 poj./dobę);
- nr 216 Puck – Władysławowo (10 457 poj./dobę);
- nr 218 na odcinku Gdańsk – Chwaszczyno (8 959 poj./dobę);
- nr 222 na odcinku Gdańsk – Godziszewo (8425 poj./dobę);
- nr 221 na odcinku Gdańsk – Kolbudy (8396 poj./dobę);
- nr 211 na odcinku Miechucino – Kartuzy (8183 poj./dobę).

Zagrożenie hałasem kolejowym jest znacznie mniejsze i występuje głównie na trasach Gdańsk – Warszawa i Gdańsk – Szczecin. Zmniejszenie presji hałasu kolejowego jest możliwe do osiągnięcia w trakcie realizacji programów modernizacji linii kolejowych, które powinny uwzględniać różnorodność środków ochrony akustycznej, np. ekrany akustyczne, wzdłuż torowisk.

Źródłem hałasu jest również lotnisko cywilne w Gdańsku Rębiechowie („Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy”), na którym w ostatnich 2 latach znacząco wzrosła liczba lotów i połączeń lotniczych oraz lotniska wojskowe. Lotnisko w Gdańsku posiada ustanowiony obszar ograniczonego użytkowania¹⁸, jego granicę stanowi obwiednia izofony 50dB dla pory nocnej i 60dB dla pory dziennej.

9.5.3. Polityka transportowa samorządów w obszarze centralnym aglomeracji

Sprawność, bezpieczeństwo i jakość systemu transportowego obszaru aglomeracji Trójmiasta oraz jego powiązania z systemami krajowymi i międzynarodowymi są strategicznymi czynnikami decydującymi o konkurencyjności aglomeracji jako kształtującej się metropolii. Jednym z strategicznych celów Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020 jest tworzenie silnej pozycji i powiązań obszaru metropolitalnego w układzie ponadregionalnym, głównie bałtyckim. W tym kontek-

ście rozwój portów morskich, portów lotniczych oraz nowoczesnych sieci drogowych i kolejowych jest podstawowym warunkiem dla rozwoju funkcji metropolitalnych. W ramach tworzenia efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego województwa pomorskiego strategiczne kierunki działań dotyczą szczególnie obszaru aglomeracji Trójmiasta, gdzie koncentrują się najwyższej rangi funkcje transportowe województwa. Kierunki te obejmują:

- budowę dróg prowadzących ruch tranzytowy omijający tereny zurbanizowane;
- poprawę dostępności transportowej regionu m. in. poprzez rozwój pomorskiego węzła lotniczego i rozwój portów trójmiejskich jako węzła transportowego w sieci bałtyckich autostrad morskich;
- poprawę jakości powiązań pomiędzy obszarami peryferyjnymi a obszarem aglomeracji i miastami powiatowymi oraz poprawę dostępności transportowej do portów morskich i lotnisk;
- rozwój i integracja systemu transportu pasażerskiego, w tym wprowadzenie efektywnych form zarządzania transportem regionalnym i stworzenie zintegrowanego systemu transportu zbiorowego w obszarze aglomeracji;
- rozwój transportu multimodalnego, w tym wspieranie skoordynowanego rozwoju centrów dystrybucyjno-logistycznych o znaczeniu ponadregionalnym, a także wspieranie żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej oraz modernizacji małych portów.

W dokumentach polityki przestrzennej Gdańska¹⁹ zawarto zapis, że w modelowym rozwiązaniu systemu transportowego na terenie Gdańska założono wprowadzenie integracji podsystemów w skali miasta i aglomeracji w zakresie integracji funkcjonalnej i przestrzennej. Integracja funkcjonalna to działania obejmujące poszczególne podsystemy transportowe w celu minimalizacji czasu podróży danym podsystemem oraz racjonalne wykorzystanie przepustowości tych podsystemów. Integracja przestrzenna zakłada maksymalne zbliżenie poszczególnych podsystemów transportowych w węzłach przesiadkowych (integracyjnych) w celu minimalizacji czasu przesiadki pasażerów pomiędzy podsystemami transportowymi.

W dokumentach polityki przestrzennej Gdyni wskazuje się na konieczność przeciwdziałania zjawiskom wynikającym z oczywistego nienadążania rozbudowy układu drogowego za wzrostem ruchu samochodowego, wskazując na pilność:

- zapewnienia priorytetu transportu zbiorowego w obsłudze miast aglomeracji i równowagi transportu zbiorowego i indywidualnego w obsłudze stref podmiejskich;
- wdrożenie wspólnego dla obszaru aglomeracji systemu zarządzania i sterowania ruchem;
- zintegrowania podsystemów komunikacji zbiorowej;
- ustalenia kolejności podejmowania inwestycji: transportu zbiorowego, ruchu rowerowego, układu ulicznego.

Silny impuls dla rozwoju infrastruktury transportowej wspierającej rozwój funkcji metropolitalnych mają wydarzenia o randze krajowej i międzynarodowej. Takim wydarzeniem jest decyzja o organizacji mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012 między innymi w Gdańsku. W związku z tym przewidziane w dokumentach planistycznych kierunki rozwojowe mogą ulegać korektom co do skali i kolejności realizacji. Priorytetowymi działaniami w zakresie transportu stają się poprawa dostępności do Trójmiasta w skali kraju i Europy, a lokalnie do planowanego stadionu Baltic Arena.

9.6. Wybrane systemy infrastruktury technicznej aglomeracji

9.6.1. Ochrona przed powodzią [Rys.37]

Obszar aglomeracji Trójmiasta z racji swojego położenia i uwarunkowań fizjograficzno-hydrologicznych należy do obszarów o największym zagrożeniu skutkami powodzi w Polsce. Występują tu wszystkie możliwe rodzaje zagrożeń powodzią: opadową, roztopową, zatowrową i sztormową. Kumulacja różnych przyczyn wystąpienia zjawisk powodziowych w tym samym czasie, potencjalnie możliwa do zaistnienia, powoduje wysokie zagrożenia znacznych przestrzeni i ludności oraz znaczne niebezpieczeństwo strat materialnych. Zagrożenia powodzią występują:

- wzdłuż brzegów morskich, w obszarze pasa nadbrzeżnego brzegu morskiego oraz w obszarze portów występuje zagrożenie powodzią morską w wyniku spiętrzeń sztormowych;
- od strony Motławy, Optywu Motławy, Raduni, Czarnej Łachy i Kanału Rudnickiego spowodowane niedostatecznym stanem technicznym i zbyt niskimi rzędnymi korony wałów. Niebezpieczeństwo powodzi istnieje w okresie spływów roztopowych i długotrwałych, ulewnych deszczów, przy jednocześnie zamkniętych wrotach przeciwsztormowych, przy wysokich stanach wody w zatoce Gdańskiej;
- na terenach depresyjnych i przydepresyjnych – szczególnie w przypadku wysokich stanów wody w rzekach przepływających przez te tereny. Zagrożenie powodziowe jest tu zwiększane przez zły stan techniczny pompowni, zbyt małe wydajności pomp, zły stan rowów wywołany brakiem konserwacji i właściwej eksploatacji, niedostatecznym systemów melioracyjnych do obecnych potrzeb. Stan taki uniemożliwia skuteczne przeciwdziałanie skutkom powodzi zewnętrznych;
- od strony kanału Raduni spowodowane zbyt małą przepustowością kanału w stosunku do ilości spływających wód opadowych. Ocenia się, że jest ona kilka razy mniejsza od prawdopodobnego spływu wód deszczowych z jego zlewni. Podobne problemy pojawiają się w dopływach kanału, szczególnie w obrębie Potoku Oruńskiego;
- od strony potoków miejskich pojawiło się po intensywnym zabudowaniu górnych części ich zlewni. W osiedlach gdańskich Piecki–Migowo, Niedźwiednik, Suchanino i Siedlce wybudowano rozległą sieć kanałów deszczowych, zaniedbując przystosowanie gabarytów potoków do przyjęcia zwiększonych spływów.

Jak wykazują wieloletnie obserwacje hydrologiczno-meteorologiczne, w aglomeracji występują obszary zagrożone wszystkimi możliwymi rodzajami powodzi.

Ważniejsze z nich to:

- Żuławy Wiślane z fragmentami miast: Gdańsk, Pruszcz Gdański i Tczew, miastami i gminami: Nowy Dwór Gdański, Cedry Wielkie, Ostaszewo, Pszczółki, Stegna, Sztutowo, Suchy Dąb;
- fragmenty Gdańska zagrożone powodzią od Wisły, a także od rzek i potoków przepływających przez miasto;
- Półwysep Helski z miastami Władysławowo, Jastarnia i Hel;
- tereny przylegające do Kanału Młyńskiego obejmujące fragmenty miasta i gminy Tczew;
- tereny położone w dolinach rzek uchodzących do morza i Zatoki Gdańskiej: Redy (obszar „Moście Błota” w gm. Kosakowo i Puck), Płutnicy (obszar

„Puckie Błota” w gm. Puck i m. Puck), Czarnej Wody (obszar „Bielawskie Błota” w gm. Puck), Piaśnicy i Białogórskiej Strugi (obszar „Żarnowieckie Błota” i „Wierzchucińskie Błota”), Karwianki (obszar „Karwieńskie Błota” w gm. Krokowa).

9.6.2. Odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych i roztopowych

- Uwarunkowania zagospodarowania w zakresie odprowadzania i oczyszczania ścieków na obszarze aglomeracji są zbieżne z ogólnowojevodzkimi. Ich specyfiką jest jednak zasięg i wielkość obsługi systemów ponadlokalnych, które wymagają rozbudowy i modernizacji.
- W związku z niezwykle intensywnym zainwestowaniem na obszarze Trójmiasta (Gdańsk, Gdynia, Sopot) oraz w rejonie Zatoki Puckiej występują problemy z odprowadzaniem wód opadowych oraz ich oddziaływaniem na jakość wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej.
- Urządzenia do odprowadzania wód opadowych na terenach zurbanizowanych funkcjonują na ogół poprawnie, natomiast ich stan techniczny jest bardzo różnicowany; w złym stanie ok. 20%.

- 1 Opracowano na podstawie Równoważenie procesów suburbanizacji w obszarze metropolitalnym Trójmiasta – przygotowanym na zlecenie Samorządu Województwa Pomorskiego przez zespół autorski: Sagan I., Szmytkowska M., Masik G., Czepczyński M., Rzycki St.,
- 2 Suburbanizacja jako zjawisko wieloaspektowe wpływa na przekształcenia istniejącej struktury jakościowej i ilościowej sieci osadniczej. Zachodzą one w aspekcie:
 - demograficznym, co wyraża się przemieszczeniem się ludności z miast na wieś, z dzielnic centralnych na przedmieścia, przyczynia się do zmiany struktury demograficznej ludności zarówno obszarów odpływowych i napływowych;
 - ekonomicznym, związanym z stałym wzrostem liczby ludności utrzymującej się ze źródeł pozarolniczych oraz coraz większym zróżnicowaniem funkcjonalnym osiedli;
 - przestrzennym – rozlewanie się struktury przestrzennej miast, niekontrolowany rozwój przedmieść i ośrodków podmiejskich, upadek śródmieścia jako centrum życia miejskiego, powiększanie terenów zainwestowanych, zwiększanie się gęstości infrastruktury i zabudowy miejskiej;
 - społecznym, wyrażającym się zmianą wartości i postaw; przyjmowany coraz powszechniej miejskiego stylu życia mieszkańców stref suburbiálních.
- 3 Opracowano na podstawie Koncepcja kształtowania metropolitalnego systemu usług i przestrzeni publicznych – przygotowanym na zlecenie Samorządu Województwa Pomorskiego wykonanej przez D. Kochanowską.
- 4 Przestrzenie publiczne to miejsca, gdzie odbywają się procesy wielostronnej komunikacji między mieszkańcami miasta, toczy się autentyczne życie społeczności miejskiej, gdzie kształtuje się wizerunek miasta i jego tożsamość, a także realizują się liczne potrzeby materialne i niematerialne jego mieszkańców i użytkowników.
- 5 Metoda i kryteria wyboru przestrzeni publicznych przedstawiła Kochanowska D., Koncepcja kształtowania metropolitalnego systemu usług i przestrzeni publicznych, red. Pankau. F., [w:] Studia nad obszarem metropolitalnym Trójmiasta, Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, Gdańsk 2006.
- 6 Kudłacz T., Markowski T., 2002, Zintegrowany rozwój aglomeracji jako podstawa budowania konkurencyjności polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej, Studia Regionalne i Lokalne, 2–3.
- 7 Strategia rozwoju województwa pomorskiego, 2000, red. Parteka T., Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, Gdańsk.

- 8 www.espon.lu -ESPON in progress. Preliminary results by autumn 2003.
- 9 Metropolitan Europeana Growth Areas – obszary, których liczbą ludności wynosi ponad 50.000 mieszkańców, posiadają port lotniczy przewożący więcej niż 50.000 pasażerów, odpowiednią liczbę łóżek hotelowych, uczelnie wyższe, przedstawicielstwa firm zagranicznych, regionalne i krajowe instytucje rządowe i samorządowe.
- 10 Dutkowski M., 2001, Pomorski Przegląd Gospodarczy, nr 2, IBnGR, Gdańsk.
- 11 Survey on the transport infrastructure planning in the Baltic Sea Region: Baltic Sea Subregional Co-Operation 2006.
- 12 Program zatwierdzony został 21 grudnia 2007 r. i realizowany będzie w ramach Celu 3. polityki spójności Unii Europejskiej - Europejska Współpraca Terytorialna.
- 13 Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000-2006. MTiGM 2000 r.
- 14 Ocena funkcjonowanie i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk, listopad 2004.
- 15 Generalny pomiar ruchu 2005. Synteza wyników. 2006a, Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt, Warszawa, Pracownia Ruchu i Studiów Drogowych.
- 16 Generalny pomiar ruchu w 2005 r. Średni dobowy ruch w punktach pomiarowych w 2005 r., 2006b, Generalna Dyrekcja Dróg Krajo-wych i Autostrad Oddział Gdańsk.
- 17 Opczyński K., 2006, Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2005 r. Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt – Warszawa, Pracownia Ruchu i Studiów Drogowych, Warszawa (maszynopis).
- 18 Utworzony na mocy rozporządzenia nr 8/2002 Wojewody Pomorskiego z dnia 26 lipca 2002 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. nr 49, poz. 1211).
- 19 Uchwała Nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2007 r. w sprawie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. Gdańska.

Cele i Zasady

10. CELE I ZASADY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

10.1. Cele zagospodarowania przestrzennego województwa

Główny problem rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa wskazuje, że jego dotychczasowa struktura funkcjonalno-przestrzenna:

- nie oddziałuje wystarczająco na konkurencyjność całego województwa, pogłębiając wyraźnie jego polaryzację;
- cechuje się niskim poziomem spójności wewnątrzregionalnej wynikającym z różnej dostępności do usług edukacyjnych, zdrowotnych, kultury; ograniczonych możliwości w dostępie do miejsc pracy, słabego wykorzystania potencjałów rozwojowych;
- stwarza bariery rozwoju wynikające w znacznej mierze ze złej dostępności transportowej zewnętrznej i wewnętrznej województwa.

Wyzwaniem dla polityki przestrzennej województwa z tego wynikającym jest akceptowanie naturalnych dla gospodarki rynkowej tendencji do polaryzacji przestrzennej rozwoju jako drogi do uzyskania efektywności przez koncentrację aktywności społeczno-gospodarczej w miejscach najkorzystniejszych dla kapitału i najefektywniej zaspokajających potrzeby społeczne. Winno to się odbywać przy jednoczesnym prowadzeniu takich działań związanych z kształtowaniem przestrzeni, które umożliwiają zaspokojenie społecznych oczekiwań dotyczących równości w dostępie do szans na odczuwalną poprawę jakości życia poszczególnych wspólnot lokalnych i całej wspólnoty samorządowej województwa.

Aby sprostać temu wyzwaniu polityka przestrzennej województwa pomorskiego służąca kształtowaniu struktury funkcjonalno-przestrzennej musi uwzględniać i realizować generalną zasadę:

DŁUGOOKRESOWEGO RÓWNOWAŻENIA ROZWOJURÓŻNYCH SFER ŻYCIA I DZIAŁALNOŚCI W PRZESTRZENI WOJEWÓDZTWA¹

Realizacja tej zasady musi przyjmować:

- policentryczny i zróżnicowany przestrzennie stopień koncentracji zagospodarowania przestrzennego i działalności gospodarczej jako ukształtowany historycznie, będący trwałą cechą struktury społeczno-gospodarczo-przestrzennej;
- potrzebę łagodzenia polaryzacji struktury społeczno-gospodarczo-przestrzennej jako obiektywnie uwarunkowanej, zbieżnej z dążeniem do szybkiego i sprawnego wykorzystania szeroko rozumianych zasobów i predyspozycji rozwojowych w poszczególnych częściach regionu.

Preferowanym kierunkiem rozwoju struktury przestrzennej województwa jest

POLITYKA RÓWNOWAŻENIA ROZWOJU

przejawiająca się kształtowaniem ośrodków, pasm i stref aktywności, warunkujących rozwój przedsiębiorczości i innowacji w miejscach, które są i będą wybierane przez mechanizmy gospodarki rynkowej oraz aktywne inicjowanie i wspomaganie przedsięwzięć samorządów lokalnych i podmiotów publicznych, przy jednoczesnym zachowaniu cech, zasobów i walorów środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu warunkujących wysoką jakość życia i zdrowie mieszkańców.

Obecnie te spośród obszarów, miast i gmin, które utrzymują swoją przewagę lokalizacyjną w warunkach społeczno-gospodarczych, stają się jeszcze silniejsze a inne, rozwijają się znacznie wolniej, pogłębiając dysproporcje i spójność całego województwa. Podatność na zmiany, szczególnie takie, które miałyby doprowadzić do zmniejszenia skrajnych różnic między relatywnie bogatym i rozwijającym się rdzeniem województwa, a słabszymi strukturalnie i stagnującymi peryferiami województwa jest ciągle mała.

Polityka samorządu województwa powinna i w określony sposób może te zjawiska dość skutecznie kształtować przede wszystkim za sprawą funduszy strukturalnych wdrażanych w województwie, zarówno w okresie 2007–2013, jak i w ramach kolejnych perspektyw finansowych. Polityka przestrzenna powinna, w związku z tym, skupiać się na:

- poprawie jakości infrastruktury technicznej (m.in. transportowej) i społecznej (m.in. edukacyjnej);
- wzmacnianiu potencjału obszaru metropolitalnego oraz głównych ośrodków miejskich;
- przewyższaniu marginalizacji obszarów wiejskich;
- poprawie atrakcyjności całego regionu (głównie turystycznej i inwestycyjnej);
- poprawie warunków życia mieszkańców (bezpieczeństwo, stan środowiska, stan zdrowotności).

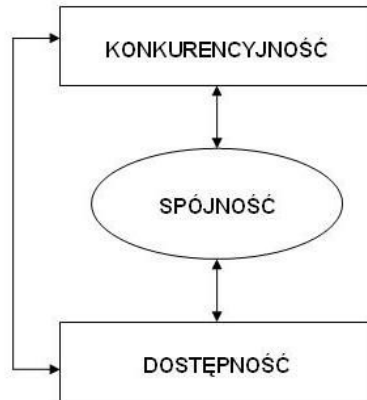
Cele zagospodarowania przestrzennego województwa kojarzą priorytety i cele strategiczne określone w Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020 ze strategicznymi celami rozwoju i przestrzennego zagospodarowania kraju. W sferze polityki przestrzennej, wynikającej ze stanu zagospodarowania przestrzennego, ograniczeń i niedostatecznie wykorzystanych możliwości, występujących barier i konfliktów, określa się generalny cel polityki przestrzennej:

KSZTAŁTOWANIE HARMONIJNEJ STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ WOJEWÓDZTWA sprzyjającej równoważeniu wykorzystywania cech, zasobów i walorów przestrzeni z rozwojem gospodarczym, wzrostem poziomu i jakości życia oraz trwałym zachowaniem wartości środowiska dla potrzeb obecnego i przyszłych pokoleń.

Zagospodarowanie przestrzeni województwa będzie następować w wyniku realizacji priorytetów określonych w Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020.

Strategia obejmuje 14 celów strategicznych ujętych w ramy 3 priorytetów. Cele strategiczne mają charakter ogólny i określają pożądane stany lub procesy. Układ priorytetów przyjęty w strategii rozwoju województwa nawiązuje w bezpośredni sposób do trzech kryteriów kohezyjnych: spójności, dostępności i konkurencyjności.

Przyjęte w strategii rozwoju województwa trzy priorytety rozwoju określają wizję województwa jako regionu dostępnego, spójnego wewnątrznie i konkurencyjnego.



Wykres 26. Koncepcja układu priorytetów Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020

Zapisy priorytetów i celów strategicznych rozwoju województwa pomorskiego zapisane w Strategii rozwoju

województwa pomorskiego 2020 pozwalają sformułować: cele główne polityki przestrzennej województwa:

Priorytety SRWP	Cele strategiczne rozwoju województwa pomorskiego 2020	Kierunki powiązań celów strategicznych z celami głównymi polityki przestrzennej	Cele główne polityki przestrzennej
KONKURENCYJNOŚĆ	Lepsze warunki dla przedsiębiorczości i innowacji	→	POWIĄZANIE WOJEWÓDZTWA Z EUROPA, W TYM PRZEDE WSZYSTKIM Z REGIONEM BAŁTYCKIM
	Wysoki poziom edukacji i nauki	→	
	Rozwój gospodarki wykorzystującej specyficzne zasoby regionalne	→	WZROST KONKURENCYJNOŚCI I EFEKTYWNOŚCI GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIĄ
	Efektywna sfera publiczna	→	
	Silna pozycja i powiązania Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta w układzie ponadregionalnym, głównie bałtyckim	→	
SPÓJNOŚĆ	Wzrost zatrudnienia i mobilności zawodowej	→	OSIĄGNIĘCIE ŚREDNIEGO EUROPEJSKIEGO POZIOMU ROZWOJU I JAKOŚCI ŻYCIA PORÓWNYWALNEJ Z KRAJAMI EUROPEJSKIMI
	Silne, zdrowe i zintegrowane społeczeństwo	→	
	Rozwój społeczeństwa obywatelskiego	→	ZAHAMOWANIE DEWALORYZACJI ŚRODOWISKA ORAZ OCHRONA JEGO STRUKTUR I WARTOŚCI
	Kształtowanie procesów społecznych i przestrzennych dla poprawy jakości życia	→	
	Wzmacnianie subregionalnych ośrodków rozwojowych	→	
DOSTĘPNOŚĆ	Efektywny i bezpieczny system transportowy	→	PODWYŻSZENIE WALORÓW BEZPIECZENSTWA I ODPORNOŚCI NA SKUTKI AWARII I KLĘSK ŻYWIŁOWYCH
	Poprawa funkcjonowania systemów infrastruktury technicznej i teleinformatycznej	→	
	Lepszy dostęp do infrastruktury społecznej, zwłaszcza na obszarach strukturalnie słabych	→	
	Zachowanie i poprawa stanu środowiska przyrodniczego	→	

Wykres 27. Powiązanie celów strategicznych rozwoju województwa z celami głównymi zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego

Na obszarach zurbanizowanych kluczowym zadaniem jest kształtowanie relacji pomiędzy środowiskiem przyrodniczym i środowiskiem zabudowanym, zapewniających warunki harmonizacji rozwoju. Zgodnie z Kartą Lipską² oznacza to konieczność jednoczesnego i w równym stopniu uwzględniania wszystkich trzech wymiarów zrównoważonego rozwoju, czyli dobrobytu ekonomicznego, równowagi społecznej oraz aspektów środowiskowych w polityce rozwoju miast. Polityka ta wymaga zintegrowanego podejścia, którego celem ma być podnoszenie konkurencyjności miast, jako ośrodków wzrostu. Może być ono dokonywane przez:

- tworzenie oraz zapewnianie wysokiej jakości przestrzeni publicznej;
- modernizację sieci infrastruktury i podnoszenie efektywności energetycznej;
- rozwój innowacji;
- szczególną troskę o dzielnice zdegradowane;
- podnoszenie jakości środowiska przyrodniczego;
- wzmocnienie gospodarki lokalnej oraz lokalnego rynku pracy;
- aktywną politykę edukacji i szkolenia dla dzieci i ludzi młodych;
- promocję wydajnego i dostępnego transportu publicznego.

Zintegrowane podejście do rozwoju obszaru aglomeracji Trójmiasta wskazuje na potrzebę jasnego określenia strategicznego celu jego rozwoju, który powinien być uwzględniany i wdrażany przez różne podmioty publiczne zaangażowane w jego rozwój.

Celem strategicznym rozwoju obszaru aglomeracji jest:

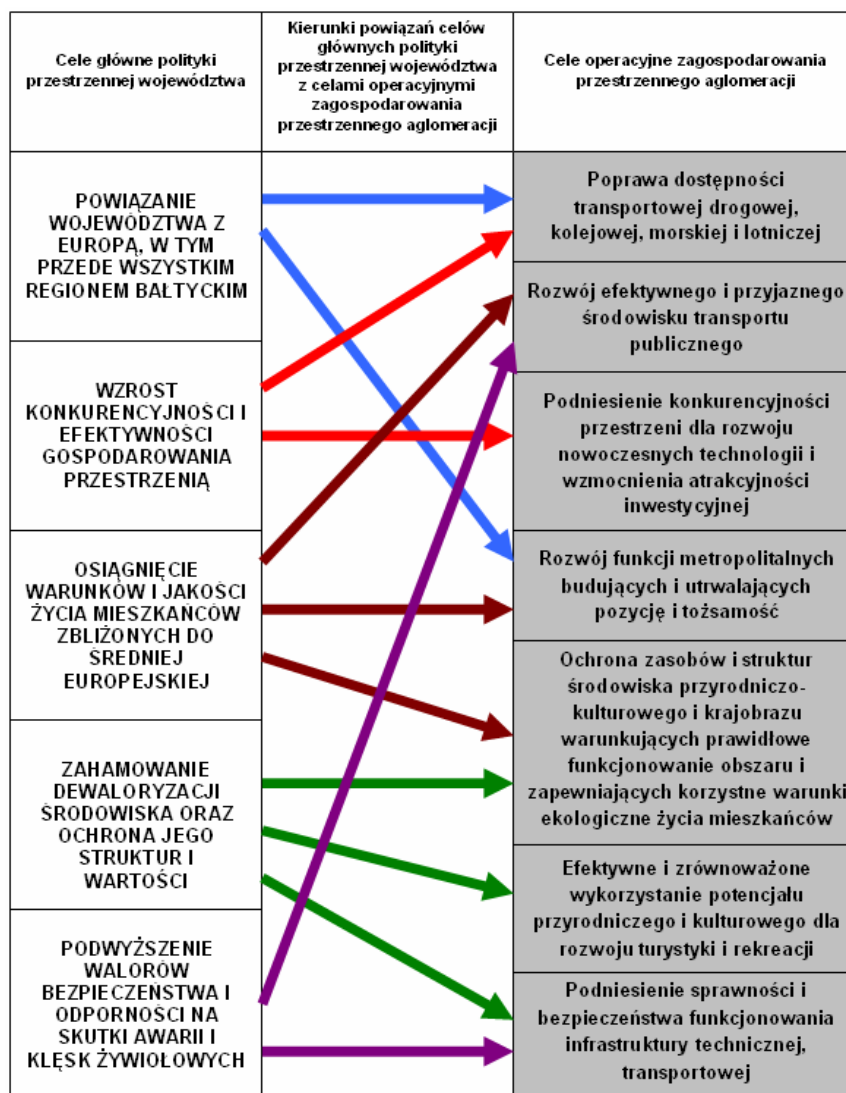
Wykorzystując unikatowe walory nadmorskie – zapewnienie trwałego, zrównoważonego rozwoju obszaru aglomeracji Trójmiasta przez wzrost jego konkurencyjności gospodarczej w Regionie Bałtyckim z jednoczesnym kreowaniem wysokiej jakości życia i środowiska przyrodniczego

W sposób bezpośredni cel ten wynika z zapisów priorytetu Konkurencyjność Strategii rozwoju województwa

pomorskiego 2020. „Konkurencyjność” jest rozumiana jako „oddziaływanie na silną i trwałą pozycję regionu w skali europejskiej poprzez rozwój przedsiębiorczości, innowacji i nowych technologii; budowę aktywnego społeczeństwa opartego na wiedzy; poprawę atrakcyjności osiedleńczej, inwestycyjnej i turystycznej”. W ramach tego priorytetu został sformułowany cel strategiczny 5: Silna pozycja i powiązania Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego w układzie ponadregionalnym, głównie bałtyckim. Przypisane mu kierunki działań mają przyczynić się do poprawy konkurencyjności obszaru metropolitalnego, we wszystkich jej wymiarach, przy jednoczesnym zachowaniu walorów i zasobów środowiska przyrodniczego:

- 1) Włączenie obszaru metropolitalnego w międzynarodową sieć współpracy z udziałem innych metropolii europejskich, zwłaszcza bałtyckich.
- 2) Wspieranie rozwoju sieci kooperacji obszaru metropolitalnego z jego otoczeniem regionalnym i krajowym.
- 3) Rozwój potencjału instytucjonalnego i infrastrukturalnego obszaru metropolitalnego w zakresie organizacji wydarzeń targowo-wystawienniczych, kulturalnych, turystycznych i sportowych o zasięgu ogólnopolskim i międzynarodowym, głównie bałtyckim.
- 4) Rozbudowa i poszerzenie oferty placówek edukacji, nauki, kultury, ochrony zdrowia, administracji i innych usług wyższego rzędu obszarze metropolitalnym.
- 5) Tworzenie warunków dla poprawy dostępności (m.in. połączenia lotnicze i morskie).
- 6) Realizacja wspólnych lub skoordynowanych przedsięwzięć wzmocniających potencjał rozwojowy obszaru metropolitalnego oraz ochronę jego systemu ekologicznego, krajobrazu i dziedzictwa kulturowego.

Strategiczny cel rozwoju obszaru aglomeracji wraz z systemem działań pozwala sformułować cele operacyjne zagospodarowania przestrzennego, które nawiązują bezpośrednio do celów głównych polityki przestrzennej województwa:



Wykres 28. Przełożenie celów głównych polityki przestrzennej województwa na cele operacyjne zagospodarowania przestrzennego obszaru problemowego aglomeracji Trójmiasta

Działania podejmowane w związku z celami operacyjnymi zagospodarowania przestrzennego dążą do podniesienia pozycji obszaru aglomeracji Trójmiasta w strukturze przestrzennej i społeczno-gospodarczej kraju oraz jego rangi w układzie ośrodków metropolitalnych państw Regionu Bałtyckiego.

10.2. Podstawowe zasady gospodarowania przestrzenią województwa

Zrealizowanie celów polityki przestrzennej jest możliwe pod warunkiem stosowania określonych ogólnych zasad rozwijających zasadę generalną: długookresowe równoważenie rozwoju. Są to:

1. Stałe równoważenie struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu, zróżnicowanej terytorialnie i warunkowanej dynamiką rozwoju.
2. Stosowanie trójochrony (integralnej ochrony wartości przyrodniczych, kulturowych i krajobrazu) dla utrzymania równowagi środowiska i poprawy warunków i jakości życia.
3. Redukcja napięć i konfliktów w strukturach przestrzennych, dążenie do harmonijnego powiązania potrzeb społecznych z cechami i funkcjonowaniem środowiska.

4. Poprawa i kształtowanie ładu przestrzennego.
5. Wykorzystywanie naturalnych predyspozycji środowiska w planowaniu przestrzennym dla zrównoważonego i wielofunkcyjnego rozwoju regionu.
6. Dążenie do poprawy stabilności i sprawności funkcjonowania struktur przestrzennych oraz zwiększanie ich odporności na czynniki zewnętrzne.
7. Zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych, oszczędność energii i ograniczenie ilości odpadów.

Uwzględniając dokumenty strategiczne krajowe i europejskie realizacja celów operacyjnych zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji Trójmiasta winna następować przy respektowaniu następujących zasad kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji i jego zagospodarowania przestrzennego:

1. Ciągłości osnowy ekologicznej, jako podstawy rozwoju, realizowane przez:
 - a) dążenie do zapewnienia ciągłości przestrzennej i funkcjonalnej miejskich terenów zielonych oraz ich powiązania ekologicznych z otoczeniem (obszary nadmorskie, tereny leśne i obszary wiejskie), jako podstawy trwałości zasobów biotycznych śro-

- dowiska i ich różnorodności;
- b) zachowywanie aktywnych biologicznie terenów wewnątrz aglomeracyjnych, jako podstawy poprawy ekologicznych warunków życia;
 - c) zwiększanie udziału powierzchni aktywnych biologicznie w strukturze zagospodarowania terenów i zachowanie ich walorów krajobrazowych, jako podnoszących wartość przestrzeni metropolii i kształtujących wysoką jakość życia i wypoczynku jej mieszkańców.
2. Oszczędna gospodarka zasobami, polegająca na pierwszeństwie racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej, realizowane przez:
- a) wykorzystywanie rezerw terenowych w obrębie obszarów zainwestowanych;
 - b) intensyfikację wykorzystania obszarów już zainwestowanych;
 - c) restrukturyzację (zmiana funkcji lub technologii);
 - d) rewitalizację (podtrzymywanie lub odtwarzanie walorów użytkowych);
 - e) recykлизację (odpowiednio zaplanowane ponowne wykorzystanie po ustaniu dotychczasowego użytkowania i po niezbędnym przystosowaniu).
3. Redukcji napięć i konfliktów funkcjonalno-przestrzennych wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne, realizowane przez:
- a) zmianę i relokację funkcji;
 - b) właściwe zagospodarowywanie terenów otaczających (tzw. tereny stykowe);
 - c) działania wymuszające usprawnienie lub zmianę technologii.
4. Wielofunkcyjnego rozwoju struktur przestrzennych wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych, wskazujących na możliwość pogorszenia jakości przestrzeni i warunków jej zagospodarowania i użytkowania. Ponadto ma ona na celu zmniejszanie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną, społeczną i kulturową poszczególnych obszarów (struktur) i powinna być realizowana przez umożliwienie współistnienia funkcji.
5. Kształtowanie tożsamości poszczególnych struktur, realizowane przez:
- a) identyfikację elementów tożsamości aglomeracji ze szczególnym uwzględnieniem elementów wybrzeża;
 - b) integrację funkcjonalno-przestrzenną i kompozycyjną otwartych przestrzeni publicznych, łączących główne ciągi uliczne, place i obiekty użyteczności publicznej z terenami zielonymi;
 - c) odtwarzanie i ochronę zieleni o wartościach kulturowych (parki, aleje, szpalery, zespoły krajobrazowe).
6. Łączenie funkcji komplementarnych prowadzące do racjonalizacji gospodarki zasobami materialnymi i energią oraz redukcję potrzeb transportowych, realizowane poprzez politykę lokalizacyjną, umożli-

wiającą pożądane uzupełnianie się technologii produkcyjnych lub 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).

11. KSZTAŁTOWANIE STRUKTURY FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ

Strukturę funkcjonalno-przestrzenną regionu tworzą elementy węzłowe sieci osadniczej powiązane wzajemnymi relacjami, dla których szkieletem jest układ transportowo-infrastrukturalny oraz obszary o szczególnych cechach i wartościach ekologicznych i społeczno-gospodarczych.

11.1. Strategiczne dylematy kształtowania przestrzeni województwa

Przed samorządem województwa stoją zasadnicze pytania dotyczące celu, istoty i skali ingerencji organów samorządu w procesy rozwojowe odzwierciedlające się w przestrzeni województwa:

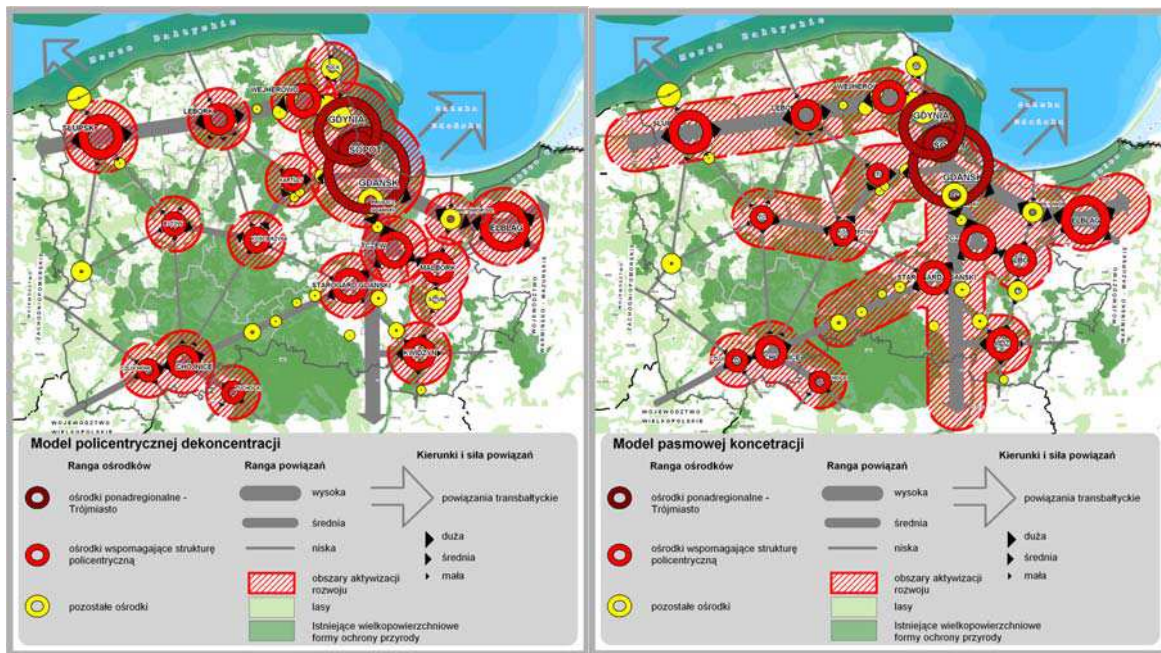
- czy ograniczać ingerencję jedynie do zapobiegania najbardziej drastycznym niebezpieczeństwom i przeciwdziałać tylko najdrastyczniejszym sytuacjom problemowym;
- czy traktować kształtowanie przestrzeni jako pełnoprawny i ważny czynnik regulowania rzeczywistości społeczno-gospodarczej i ekologicznej województwa.

Przed dokonaniem wyboru podejścia i postępowania pożyteczne jest wyobrażenie sobie efektów przyjętej postawy i skutków przestrzennych dla kształtowania struktury przestrzennej województwa, w postaci zarysowanego pola możliwych rozwiązań w których odmienne będą:

- skala różnicowania stopnia koncentracji zagospodarowania w węzłach osadniczych;
- proporcje natężenia aktywizacji zagospodarowania w korytarzach transportowych;
- zasięg i skala ekologizacji obszarów oraz ochrona i wykorzystanie specyficznych cech i wartości przestrzeni;
- stopień różnorodności i intensywności zagospodarowania wybrzeża oraz ochrony brzegu morskiego;
- wykorzystanie położenia, zdolności rozwojowych dla produkcji rolnej województwa;
- sposób aktywizacji obszarów trwałego bezrobocia.

11.2. Modele struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Punktem wyjścia dla konstruowania przyszłych modeli struktury funkcjonalnej województwa jest model struktury istniejącej – uproszczony obraz stworzony dla celów projektowania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa. Jego charakterystyka została przedstawiona w Rozdz. 4.1., a obraz graficzny na Rysunku 6.



25. Modele struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Założono wariantowo, że dalszy rozwój może być podany w przyszłości:

- procesom skoncentrowanych i skutecznie realizowanych działań podmiotu polityki regionalnej w celu uzyskania przez region korzystnej pozycji na rynku konkurencji regionów lub
- rozwijać się na zasadzie incydentalnego ingerowania

podmiotu polityki regionalnej w rozwój jedynie w sytuacjach zagrożenia niebezpiecznych dla całości lub części struktury.

W celu dokonania strategicznych wyborów drogi postępowania – przygotowano dwa hipotetycznie możliwe, skrajne obrazy modelowe przyszłej struktury odpowiadające wymienionym sytuacjom, dla których przyjęto nazwy:

- **model policentrycznej dekoncentracji;**
- **model pasmowej koncentracji.**

	Model policentrycznej dekoncentracji	Model pasmowej koncentracji
Aktywność gospodarcza, zachowania społeczne	<p>policentryzacja aktywności oznacza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwój uzyskiwany dzięki w miarę równomiernemu wspieraniu inicjatyw lokalnych przez instytucje rozwoju regionalnego; • rozwój oparty na wykorzystywaniu wszelkich możliwości lokalnych; • równomierny rozwój ludnościowy niemal wszystkich miast i wielu ośrodków gminnych niezależnie od ich położenia w województwie; • ograniczony stopień migracji wewnętrznych ludności; 	<p>koncentracja aktywności oznacza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwój uzyskiwany dzięki sterowanemu silnemu wspieraniu wyróżnionych inicjatyw lokalnych zgodnych z interesem regionalnym; • rozwój dziedzin nowoczesnych i konkurencyjnych na rynku międzynarodowym; • znaczący wzrost liczby mieszkańców miast korzystnie położonych – największych, zwłaszcza w obszarze aglomeracji Trójmiasta, jako potencjalnym obszarze metropolitalnym; • duże migracje między peryferiami a centrum województwa i w skali lokalnej;
Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym	<p>policentryzacja zagospodarowania oznacza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rozwój wszystkich ośrodków miejskich stosownie do posiadanych sił wewnętrznych; • rozwój powiązań między centrum województwa a wszystkimi ośrodkami powiatowymi jako ośrodkami kooperacji; • umiarkowany rozwój wszystkich ośrodków pełniących istotne funkcje obsługi w strukturze przestrzennej województwa (miasta regionalne I i II rzędu oraz potencjalne regionalne); • rozwój gęstej sieci powiązań między ośrodkami zapewniający poprawę dostępności do lokalnych ośrodków pracy i usług; • rozwój zagospodarowania turystycznego na wszystkich obszarach dysponujących walorami przyrodniczymi i kulturowymi. 	<p>koncentracja zagospodarowania oznacza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przyspieszona modernizacja zagospodarowania obszaru aglomeracji; • rozwój podstawowych powiązań regionu z otoczeniem, korytarzy europejskich i osi wiążących centrum województwa z głównymi ośrodkami podregionalnymi; • umiarkowany rozwój ośrodków korzystnie położonych wzdłuż głównych korytarzy rozwojowych; • likwidacja najbardziej drastycznych dysproporcji na pozostałym obszarze województwa; • koncentracja zagospodarowania turystycznego w istniejących rejonach i miejscowościach przy zapewnieniu ich stałej modernizacji.

Wykres 29. Zasadnicze elementy różnicujące modele struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa

Założono, że rzeczywisty rozwój mieścić się będzie w polu wyznaczonym przez te dwa modele. Charakterystyka modeli opiera się na prezentacji przestrzennego zróżnicowania sytuacji rozwojowych w województwie, w których lokalizacji zachodzi następujący mechanizm:

- zmiany w rozmieszczeniu aktywności i związane z tym zmiany w rozmieszczeniu ludności wywołują odpowiadające im zmiany zainwestowania gospodarczego (produkcyjnego i usługowego), zmiany zainwestowania osiedleńczego, w tym systemów obsługi społecznej i technicznej;
- to z kolei powoduje konieczność zmian w systemie ochrony obszarów cennych ze względu na zagrożenia dla ich niezakłóconego zachowania oraz możliwość rozmieszczenia aktywności.

11.3. Model równoważenia struktury funkcjonalno-przestrzennej

Integracja przestrzeni województwa z systemem krajowym, bałtyckim i europejskim oraz jego uwarunkowania wewnętrzne wskazują na potrzebę kształtowania otwartego systemu przestrzennego zdolnego do dynamizacji jego przekształceń w pierwszym trzydziestoleciu XXI w. Wizją takiego systemu jest model umiarkowanej policentrycznej koncentracji który tworzyłoby:

11.3.1. Model umiarkowanej policentrycznej koncentracji województwa [Rys. 38]

- a) europejski i krajowy system obszarów chronionych i powiązań ekologicznych, na który składają się systemy płatów i korytarzy ekologicznych, w tym nakładające się na nie formy ochrony przyrody;
- b) europejski i krajowy system infrastruktury technicznej, którego konstrukcją nośną są sieci transportowe (autostrada A1, drogi ekspresowe, zmodernizowane linie kolejowe, drogi wodne E-70 i E-40), węzły transportowe (porty morskie i porty lotnicze) oraz systemy energetyczne (linie elektroenergetyczne najwyższych i wysokich napięć, rurociągi paliw płynnych i gazociągi wysokiego ciśnienia) sieci telekomunikacyjne i światłowodowe;
- c) aglomeracja Trójmiasta (Gdańsk, Gdynia i Sopot) jako jeden z biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim, który w procesie konkurencji międzynarodowej tworzyć będzie coraz silniejszy węzeł koncentrujący funkcje metropolitalne, aktywność gospodarczą i potencjał innowacyjny oddziaływujący na przestrzeń polską i Region Bałtycki;
- d) strefy i pasma potencjalnie najwyższej aktywności społeczno-gospodarczej kształtujące się współzależnie z budową i modernizacją międzynarodowego i krajowego systemu infrastruktury, w tym:
 - nadwiślańskie pasmo infrastrukturalne oparte o autostradę A1 i drogi krajowe nr 91 i 55, wskazane do rozwoju wielofunkcyjnego, w tym jako główna oś rozwoju pomorskiego kompleksu energetycznego;
 - pasmo koncentracji impulsów rozwojowych wzdłuż drogi ekspresowej S6.
- e) sieć ośrodków wzmacniających strukturę policentryczną kreowanych w obszarach, które z powodu historycznie ukształtowanego opóźnienia cywilizacyjnego i recesji okresu transformacji ustrojowej wymagają aktywizacji przy pomocy czynników zewnętrznych, przeciwdziałającej ich peryferyzacji i marginalizacji. Do ośrodków tych należy zaliczyć 2 kształtujące się układy bipolarne: Słupska z Ustką oraz Chojnic z Człuchowem oraz Tczew, Starogard Gdański, Wejherowo, Kwidzyn, Malbork, Lębork, Kościerzyna,

Bytów, Kartuzy;

- f) pozostałe ośrodki miejskie równoważące rozwój;
- g) strefy gospodarki turystycznej, w których najwyższe w kraju walory środowiska przyrodniczego i unikatowe wartości kultury materialnej będą pobudzać popyt europejski i krajowy – główne źródło ich potencjalnej aktywizacji:

- strefa nadmorska;
- strefa pojezierna;
- strefa Powiśla i Żuław Wiślanych.

Należy oczekiwać, że kształtujące się w ten sposób w procesie gry rynkowej i celowo kształtowane przez politykę samorządu województwa przy wsparciu polityką regionalną państwa i UE – ośrodki, pasma i strefy stawać się będą głównymi ogniwami dynamizującymi rozwój województwa.

W wyniku obiektywnie uwarunkowanych trendów wspieranych aktywnym oddziaływaniem może umocnić się w najbliższym dwudziestoleciu jeden z ważnych polskich biegunów rozwoju, koncentrujący aktywność społeczno-gospodarczą w Północnej Polsce i wiążący gospodarkę kraju z innymi biegunami Regionu Bałtyckiego. Byłoby to ważnym czynnikiem zapobiegania wciąż możliwej marginalizacji Północnej Polski w strukturze integrującej się Europy.

11.3.2. Model policentryczno – pasmowy aglomeracji Trójmiasta [Rys.39]

W związku z rolą jaką odgrywa obszar aglomeracji Trójmiasta w rozwoju województwa pomorskiego oraz rolą ośrodków regionalnych dla rozwoju poszczególnych części województwa, przyjęty w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego model umiarkowanej policentrycznej koncentracji okazuje się być optymalnym. Wykazuje on najlepsze możliwości dla kształtowania otwartego systemu przestrzennego, zdolnego do dynamizacji jego przekształceń, przede wszystkim w oparciu o potencjał obszaru aglomeracji.

Za podstawę dynamizującego oddziaływania obszaru aglomeracji Trójmiasta na obszar całego województwa pomorskiego oraz województwa sąsiednie należy przyjąć model policentryczno-pasmowy struktury funkcjonalno-przestrzennej aglomeracji Trójmiasta. Należy go traktować jako składowy modelu umiarkowanej policentrycznej koncentracji. Uwzględnia on w szczególności oddziaływanie aktywizujące nowoczesnych czynników rozwoju: edukacji, nauki oraz przemysłu wysokiej technologii. Tworzą one system napędzający innowacyjność całej działalności społeczno-gospodarczej obszaru, generowany przez koncentrację innowacyjnych czynników rozwoju zlokalizowanych przede wszystkim w Trójmieście jako obszarze centralnym.

Model policentryczno-pasmowy aglomeracji Trójmiasta uwzględnia zarówno generalne przesłanki wynikające z uwarunkowań rozwoju, jak i wymogi przestrzenno-funkcjonalne umożliwiające stymulację czynników innowacyjnych. Z tego względu:

- cechuje się dużym stopniem elastyczności, szczególnie w tych ogniwach struktury, które podlegać mogą nieprzewidzianym impulsom; są to przede wszystkim: zespoły portowo-przemysłowe Gdańska i Gdyni, ośrodki usługowe Gdańska, Gdyni, Sopotu, układ komunikacyjny łączący metropolię z krajem; pasma urbanizacji najdogodniej położone komunikacyjnie w stosunku do rozwojowych kompleksów produkcyjnych i usługowych;
- tworzy atrakcyjne warunki dla konkurencyjności, wychodzące poza obszar centralny (Trójmiasto);
- kształtuje spójny system struktur ekologicznych,

służący ochronie bioróżnorodności;

- odpowiada kryteriom wynikającym z wzrastającej mobilności mieszkańców;
- kształtuje najkorzystniejsze warunki zamieszkania, pracy, racjonalnej dostępności do usług i rekreacji.

Kształtowanie otwartego systemu funkcjonalno-przestrzennego można uważać jako najkorzystniejszy wariant rozwoju jego struktury funkcjonalno-przestrzennej ponieważ:

- odpowiada obiektywnie występującym tendencjom koncentracji ośrodkowej i pasmowej nowoczesnych czynników rozwoju aglomeracji Trójmiasta;
- tworzy jednocześnie warunki do ograniczenia tych tendencji przez kształtowanie innych atrakcyjnych osiedleńczo i lokalizacyjnie ośrodków i pasm koncentracji aktywności społeczno-gospodarczej w oparciu o dalszy rozwój istniejących już ośrodków uzupełniających obszar aglomeracji Tczewa, Wejherowa, Kartuz i Pruszcza Gdańskiego oraz krystalizujących sieć osadniczą: Rumi, Redy i Żukowa.

Podstawą kształtowania modelu policentryczno-pasmowego jest:

a) wielofunkcyjny węzłowo-pasmowy układ osadniczy – rozciągający się od Tczewa po Wejherowo, na które składają się różne struktury wymagające zróżnicowanych działań:

- centrum aglomeracji Trójmiasta (Trójmiasto) – w najbliższych latach będzie następować intensyfikacja wykorzystania przestrzeni (zwłaszcza w Centralnym Paśmie Usługowym) zarówno terenów wolnych, dotąd niezabudowanych jak i terenów odzyskiwanych dla nowego zainwestowania poprzez restrukturyzację i rewitalizację zespołów portowo-przemysłowych, pokolejowych, powojсковych oraz mieszkaniowych, uwzględniająca potrzebę kształtowania powiązań ekologicznych między strefą nadmorską a wysoczyzną.

Strefa najintensywniej zagospodarowywana rozciągająca się będzie wzdłuż głównej osi komunikacji drogowej i kolejowej z najważniejszymi ogniwami: Śródmieściem Gdańska, Wrzeszczem, Oliwą, Sopotem i Śródmieściem Gdyni i obejmować będzie zespoły portowo-przemysłowe powiązane z portami lotniczymi w Gdańsku i Gdyni. W obszarze koncentrować się będą funkcje metropolitalne oraz gospodarcze związane z portami morskimi i turystyką, w związku z tym wymaga ona kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznej. W centrum aglomeracji wg prognozy demograficznej GUS nastąpi spadek liczby ludności w 2030 r. do ok. 620 tys. mieszkańców (Gdańsk 365 tys., Gdynia 220 tys., Sopot 31 tys.).

- główne ośrodki wzmacniające strukturę policentryczną pasma osadniczego (Pruszcz Gdański, Tczew i Wejherowo) – w których obserwowane będzie wzrost intensywności wykorzystania przestrzeni oraz wzrost atrakcyjności ich stref śródmiej-skich przez ich rewitalizację.

Ośrodki te będą rozwijać zarówno usługi dla potrzeb bezpośredniego zaplecza jak i funkcje metropolitalne komplementarne oddziałujące na cały obszar aglomeracji oraz województwo lub jego część. Renta położenia (na głównych ciągach infrastruktury technicznej i transportowej) wpłynie korzystnie na rozwój w nich zwłaszcza w Tczewie i Pruszczu Gdańskim przemysłów wysokiej techniki.

- pozostałe ośrodki miejskie wspomagające strukturę policentryczną pasma osadniczego (Rumia, Reda) – w których poza standardowymi usługami miejskimi, lokalizować się będą funkcje usługowe o charakterze ponadlokalnym, głównie handlowe i rekreacyjne;

b) pozostałe ośrodki równoważące rozwój (Kartuzy, Puck, Władysławowo, Jastarnia i Hel) – których kształtowanie będzie opierać się o przyspieszony rozwój wybranych usług o znaczeniu metropolitalnym.

Będą to w przypadku: Pucka, Władysławowa, Jastarni i Helu – funkcje: turystyczne (hotele, restauracje, ośrodki szkoleniowe), rekreacyjne (odnowa biologiczna), zaś Kartuz

– funkcje: handlowe, turystyczne i drobnej produkcji.

c) strefy zurbanizowane, składające się z jednostek osadniczych, kształtowanych w nawiązaniu do głównych ciągów infrastruktury transportowej.

Będą one podlegać przekształceniom struktury przestrzennej poprzez działania krystalizujące i porządkujące oraz kształtowanie racjonalnych powiązań komunikacyjnych z centrum aglomeracji Trójmiasta. Ich funkcje zależą od ich położenia względem układów transportowych. Będą to:

- strefy mieszkaniowo-produkcyjno-usługowe: Gdańsk – Żukowo, Chwaszczyno – Żukowo, Wejherowo – Bożepole Wielkie, Pruszcz Gdański – Pszczółki – Tczew, Gdańsk – Kowale – Bąkowo – Kolbudy, Gdańsk Orunia – Borkowo – Straszyn – Bielkówek;

- strefy mieszkaniowo-rekreacyjne: Puck – Władysławowo, Żukowo – Kartuzy – Sierakowice, Kolbudy – Przywidz;

Wszystkie ważniejsze pasma powinny zostać wyposażone w system infrastruktury technicznej składający się z komunikacji drogowej i szynowej, gazociągu, linii energetycznych 110 kV, linii telekomunikacyjnych, magistral wodociągowo-kanalizacyjnych (systemy lokalne lub regionalne). Wzrastająca atrakcyjność osiedleńcza i ekonomiczna pasm zurbanizowanych uruchomi mechanizm przemieszczeń ludności z terenów rolnych tworząc samoczynny proces organizacji przestrzeni;

d) pozostałe strefy o charakterze rolniczym, turystycznym, turystyczno-rolniczym oraz rolniczo-leśnym z lokalnymi ośrodkami usługowymi równomiernie rozmieszczonymi w całej przestrzeni obszaru aglomeracji Trójmiasta.

Strefy te powinny zostać poddane regułom uwarunkowań ekologicznych, którym celem musi być ochrona wartości przyrodniczych. Jest to niczym niezastępowany warunek nie tylko utrzymania równowagi ekologicznej lecz także trwałych wartości funkcji tak uwarunkowanych ekologicznie jak rekreacja, gospodarka leśna, wodna i rolnictwo.

11.4. Procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną

Procesy kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa z uwagi na jego zurbanizowany z potencjałem na metropolitalny charakter, przebiegać będą prawdopodobnie zgodnie z ogólnymi prawidłowościami rozwoju europejskich regionów, w których funkcjonują obszary metropolitalne. Oznaczałoby to z jednej strony:

- dalszy oparty na zasadach zrównoważonego rozwoju proces przekształcania się aglomeracji Trójmiasta

w obszar metropolitalny w wyniku postępujących procesów restrukturyzacji ukształtowanego historycznie potencjału społeczno-gospodarczego i poprawę pozycji konkurencyjnej w Regionie Bałtyckim; z drugiej zaś:

- konieczność dyfuzji innowacyjności i impulsów rozwoju gospodarczego i społecznego z obszaru aglomeracji na całe województwo poprzez kształtowanie policentrycznej struktury osadniczej, równoważącej siły rozwojowe w całej jego przestrzeni;
- przyspieszenie procesu modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej i technicznej o znaczeniu regionalnym, krajowym i europejskim w celu poprawy dostępności i spójności wewnętrznej regionu oraz podwyższenia sprawności funkcjonowania regionu i jego powiązań z krajem i Unią Europejską.

W wyniku powyższych uwarunkowań ukształtuje się struktura w której:

- a) siłą napędową generującą rozwój społeczno-gospodarczy województwa będzie w coraz wyższym stopniu potencjał społeczno-ekonomiczny Trójmiasta – jako centrum kształtującego się obszaru metropolitalnego;
- b) wzrost konkurencyjności i atrakcyjności osiedleńczej Trójmiasta, powodować będzie dalszy rozwój i aktywizację gospodarczą najbliższego jego sąsiedztwa – aglomeracji funkcjonalnej, tworząc strefę intensywnego i wielofunkcyjnego rozwoju skoncentrowaną wokół głównych węzłów i pasm infrastruktury transportowej i technicznej;
- c) w miarę wzrostu intensywności, konfliktogenności i kosztów zagospodarowania przestrzeni w obszarze aglomeracji, proces jej metropolizacji przenosić się będzie na tereny bardziej odległe komunikacyjnie i w znacznym stopniu ekstensywniej zagospodarowane, tworząc węzły aktywności położone korzystnie w stosunku do Trójmiasta; wyspowy charakter tego procesu, zarysował się w dotychczasowym rozwoju obszaru aglomeracji silniejszymi powiązaniem społeczno-gospodarczymi strefy otoczenia aglomeracji;
- d) poprawa dostępności transportowej województwa, zarówno wewnętrznej i zewnętrznej, wywierać będzie coraz większy wpływ na dekoncentrację procesów społeczno-gospodarczych, wzrost urbanizacji i wielofunkcyjny rozwój ośrodków regionalnych i stref je otaczających; zjawisko to wpłynie na kształtowanie się stref aktywności społeczno-gospodarczej w korytarzach infrastruktury transportowej i technicznej; symptomy tego procesu są już widoczne;
- e) obszary wiejskie położone poza ośrodkami i pasmami aktywizacji, mało zagęszczone i przekształcone, o niskim stopniu koncentracji działalności gospodarczej i unikatowych walorach przyrodniczych, powinny zostać poddane regułom uwarunkowań ekologicznych, jako podstawy regionalnej polityki aktywizacji;
- f) subregion elbląski, ze względu na ukształtowane dotychczas powiązania Elbląga z Trójmiastem i korzystne położenie integracyjne, stanowić może funkcjonalne ogniwo kształtującego się regionu metropolitalnego, niezależnie od swojej przynależności administracyjnej do województwa warmińsko-mazurskiego.

Powyższy scenariusz kształtowania modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej został oparty na:

- realizacji kluczowych dla województwa, a także kraju inwestycji komunikacyjnych, tj. dokończeniu

budowy autostrady A1 na całym jej przebiegu w kraju, modernizacji dróg krajowych DK nr 20, 22 i 91 oraz podniesieniu klasy technicznej DK nr 6, 7 i 22 (na odcinku A1 – Elbląg) do dróg ekspresowych, modernizacji linii kolejowych E-65 i CE-65, rozbudowie Portu Lotniczego im. L.Wałęsy i portów morskich w Gdańsku i Gdyni;

- wzroście aktywności i przedsiębiorczości mieszkańców, jak i samorządów wszystkich szczebli w dążeniu do optymalnego wykorzystania istniejących możliwości rozwojowych;
- Szczególne znaczenie dla rozwoju regionu będą miały obszary węzłowe:

- autostrady z przebudowanymi odcinkami dojazdowymi dróg wojewódzkich do węzłów autostrady: Pruszcz Gdańsk d. Rusocin (m. Pruszcz Gdańsk, gm. Pruszcz Gdański, gm. Trąbki Wielkie, gm. Przywidz, gm. Nowa Karczma), Tczew d. Stanisławie (gm. Tczew), Pelplin (m. Starogard Gdański, gm. Starogard Gdański, m. i gm. Pelplin), Gniew d. Kopytkowo (m. i gm. Skórcz, m. i gm. Gniew, gm. Smętowo Graniczne) oraz drogi krajowej DK nr 22 – Kociewie Północ d. Swarozyn (gm. Tczew);
- dróg krajowych, wojewódzkich i linii kolejowych powiązane z portami lotniczymi i morskimi.

Sprzężenie to spowoduje w tych rejonach narastanie efektu synergii, którego skutkiem może być powstanie pasm aktywizacji społeczno-gospodarczej, centrów logistycznych i zintegrowanych węzłów pasażerskich. W rezultacie powstaną okoliczności, które w sposób szczególnie silny będą oddziaływać na przekształcanie się aglomeracji Trójmiasta w obszar metropolitalny. Oddawane do użytku kolejne odcinki dróg ekspresowych S6, S7 i S22 będą wywoływać wzrost atrakcyjności lokalizacyjnej nie tylko Trójmiasta, ale także Słupska, Tczewa, Malborka, Łęborka, Starogardu Gdańskiego i Kwidzyna. Sprzyjać one będą rozwojowi funkcji metropolitalnych Trójmiasta, a aktywność społeczno-gospodarcza kształtującej się metropolii oddziaływać będzie na cały region.

Przyjmuje się scenariusz hierarchicznej struktury systemu osadniczego, z dynamicznym rozwojem Trójmiasta. Przewidywane oddziaływanie czynników rozwojowych zewnętrznych, prowadzące do równoważenia struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa, zachodzić będzie etapowo:

- Etap I – obecne, wewnętrzne motywy lokalizacyjne skupiają się w strefie oddziaływania Trójmiasta od Tczewa do Wejherowa. Występuje też oddziaływanie ośrodków regionalnych Słupska wraz z Ustką i Chojnic z Człuchowem na otaczające powiaty przede wszystkim w zakresie rynku pracy i usług wyższego rzędu. Brak mostu przez Wisłę w okolicach Kwidzyna ogranicza jego aktywizujące oddziaływanie na znaczny obszar w południowo-wschodniej części województwa. Jednocześnie uwidacznia się pozytywne oddziaływanie pomorskiego odcinka autostrady A-1 na miasta i gminy położone na lewym brzegu Wisły
- Etap II – w okresie bliższej perspektywy (do 2013) w wyniku budowy kolejnych odcinków autostrady A-1 na całym jej przebiegu w kraju oraz modernizacji dróg wojewódzkich do węzłów autostrady, budowy Obwodnicy Południowej Gdańska w ciągu drogi krajowej S7 oraz rozwijanych układów dróg dojazdowych do portów Gdańska i Gdyni nastąpi istotne zwiększenie atrakcyjności lokalizacyjnej regionu, zarówno samego Trójmiasta, jak i nowych stref aktywizacji w okolicach Tczewa i Starogardu

Gdańskiego oraz innych miast lewej strony Wisły. Dodatkowym czynnikiem wzmacniającym rozwój będzie modernizacja linii kolejowej E-65.

- Etap III – w okresie perspektywy średniookresowej (2014–2020), realizacja Trasy Kaszubskiej jako drogi ekspresowej S6 w kierunku Słupska, podniesie rangę układu, zwiększając walory Łęborka i Słupska, a budowa mostu na Wiśle w ciągu drogi krajowej nr 90 w okolicach Kwidzyna zwiększy jego rolę jako regionalnego ośrodka I rzędu, rozbudowa Kolei Metropolitalnej zwiększy oddziaływanie aglomeracji w kierunku zachodnim, w tym szczególnie na Kościerzynę i Bytów;
- Etap IV – w okresie perspektywy długookresowej (2021–2030) należy przewidywać wzmacnianie strategicznego układu autostrady i dróg ekspresowych o kompleksową modernizację dróg krajowych nr 22 (ewentualne podniesie-nie klasy technicznej do drogi ekspresowej) i 55, co w znacznej mierze przyczyni się do wzmocnienia atrakcyjności układu bipolarnego Chojnice – Człuchów, być może także w powiązaniu z Tucholą (woj. kujawsko-pomorskie);

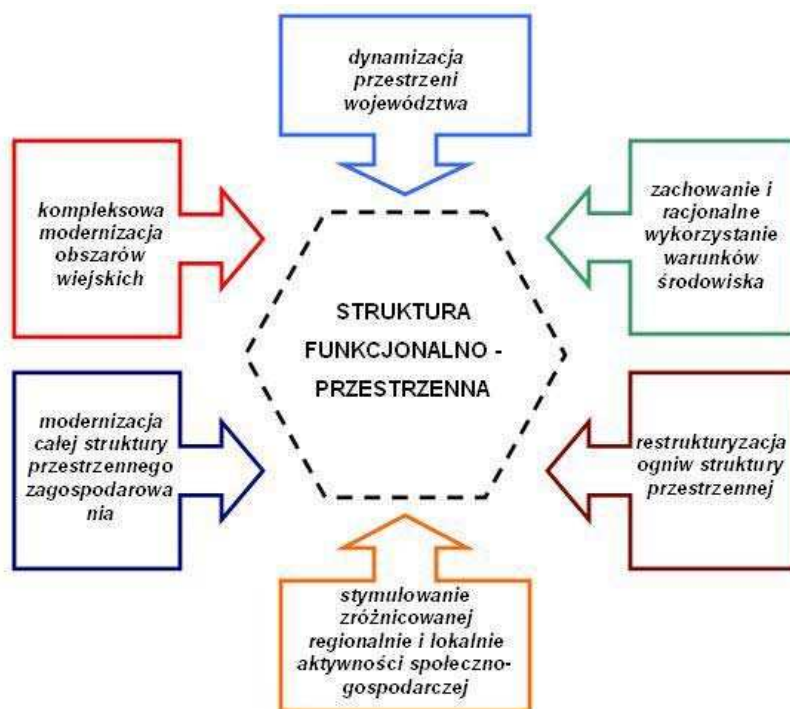
Reasumując można stwierdzić, że w województwie pomorskim bardzo wyraziście kształtują się tendencje powstania atrakcyjnych obszarów rozwojowych w oparciu o zewnętrzne czynniki komunikacyjne, które docelowo zrównoważą strukturę przestrzenną regionu. Poważnym problemem jest jednak nieskoordynowana polityka przestrzenna na poziomie lokalnym, która prowadzi wprost do chaosu przestrzennego – powstawania często nieatrakcyjnych terenów zurbanizowanych, bez wyraźnego charakteru i możliwości dalszego rozwoju, z utratą szansy na zaistnienie w konkurencyjnej przestrzeni europejskiej. W związku z tym polityka przestrzenna województwa wyrażona w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, stanowić musi istotny instrument oddziaływania na ład i strukturę przestrzenną sprzyjającą równoważeniu rozwoju.

Niezwykle ważnym uwarunkowaniem realizacji tego scenariusza jest synergia czynników rozwojowych. Dynamika rozwoju wynika bowiem z współdziałania różnych, wzajemnie wspierających się czynników, skumulowanych w określonym miejscu i czasie. Stąd należy się liczyć z następowaniem polaryzacji rozwoju,

która w ujęciu długookresowym zdynamizuje rozwój całego regionu. Jednocześnie polaryzacja ta musi być łagodzona potrzebą dążenia do szybkiego i sprawnego wykorzystania zasobów i predyspozycji rozwojowych w poszczególnych częściach regionu. W przeciwnym razie przyspieszony rozwój kształtującej się metropolii, koncentrującej najważniejsze czynniki rozwojowe, może spowodować marginalizację oraz zacofanie cywilizacyjne pozostałych obszarów województwa. Dlatego niezbędne jest zróżnicowanie przestrzenne podejmowanych działań, którym odpowiadają różne instrumenty realizacyjne.

Istotnymi czynnikami rozwoju województwa będą:

- rosnące możliwości inwestycyjne krajowych inwestorów i skłonność do inwestowania;
- rozwój infrastruktury gospodarczej, w tym banków i innych instytucji finansowych;
- rosnąca siła nabywcza ludności, a w ślad za tym rosnący popyt, m. in. na produkty regionalne;
- gospodarka oparta na usługach związanych z biznesem (finanse, handel międzynarodowy – w tym rozwój nowych instytucji), nauką, edukacją, kulturą i rozrywką, mediami, zarządzaniem, przetwarzaniem informacji;
- zrestrukturyzowana gospodarka morska i dziedziny z nią związane (produkcja i remonty statków, nowe bazy portowe, żegluga promowa i turystyczna, węzły logistyczne, przemysł portowy);
- wzmacnianie „społecznych warunków kreowania innowacji”, w tym rozwijanie instytucji nauki i edukacji pomnażające kapitał ludzki;
- rozwój produkcji „wysokiej techniki” (wykorzystanie dogodnych warunków lokalizacji, jakie tworzą: ekologicznie czyste zaplecze regionu, zasoby wykwalifikowanej lub łatwo adoptowanej siły roboczej, możliwości naukowo-badawcze i kadrowe wyższych uczelni, wysoka atrakcyjność osiedleńcza);
- poprawa sprawności funkcjonowania infrastruktury transportowej i technicznej;
- sprawne zarządzanie rozwojem, w tym wdrożenie systemu zarządzania obszarem metropolitalnym;
- tworzenie warunków umożliwiających uzyskiwanie wysokiego standardu jakości życia i środowiska przyrodniczego.



Wykres 30. Działania kształtujące strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa pomorskiego

Przesłankami dalszego rozwoju mogą być czynniki demograficzne, stanowiące silny motyw alokacji inwestycji. Rynek pracy i rynek konsumentów mogą w znaczny sposób przyczynić się do dalszej aktywizacji województwa pomorskiego. Wiąże się to przede wszystkim z utrzymującym się dodatnim przyrostem rzeczywistym ludności, rosnącym poziomem wykształcenia oraz skalą i kierunkami migracji mieszkańców województwa. Zjawiska demograficzne mogą skutkować:

- intensyfikacją rozwoju ośrodków regionalnych jako biegunów rozwoju społeczno-gospodarczego;
- wzrostem atrakcyjności osadniczej związanej z klimatem inwestycyjnym, warunkami przyrodniczo-krajobrazowymi.

Działania przedstawione na Wykresie 30 wyznaczają kierunki realnych przekształceń przestrzeni. Ich cel finalny określa projekcja otwartego na wyzwania przyszłości modelu umiarkowanej policentrycznej koncentracji. Model ten można uznać za najkorzystniejszy wariant rozwoju struktury funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego, ponieważ:

- bazuje na koncentracji nowoczesnych czynników rozwoju w kształtującym się obszarze metropolitalnym;
- tworzy jednocześnie warunki do kształtowania innych atrakcyjnych osiedleńców i lokalizacyjnie ośrodków i pasm aktywności społeczno-gospodarczej w oparciu o dalszy rozwój istniejących już ośrodków;
- stwarza szansę rozwoju wielu społeczności lokalnych w zróżnicowanym strukturalnie województwie.

11.5. Rozwiązania zawarte w PZPWP odnoszące się do polityki przestrzennej wyrażonej w KPPZK

1. Wśród wskazanych w KPPZK europolii – ośrodków o znaczeniu europejskim – znajduje się aglomeracja Trójmiasta

W PZPWP wskazano aglomeracje Trójmiasta, jako jeden z biegunów (ośrodków) rozwoju społeczno-gospodarczego o znaczeniu europejskim, który w procesie konkurencji międzynarodowej tworzyć będzie coraz silniejszy węzeł koncentrujący funkcje metropolitalne, aktywność gospodarczą i potencjał innowacyjny oddziałujący na przestrzeń polską i Region Bałtycki.

2. W całym systemie przestrzennym kraju decydujące znaczenie dla dynamizacji jego rozwoju będą miały pasma, których osie konstrukcyjne wyznaczają przyszłe autostrady (zwłaszcza A-1, A-2 i A-4) i drogi ekspresowe o znaczeniu europejskim i ogólnokrajowym. Ich decydujący wpływ na kształtowanie wysokiej renty położenia terenów funkcjonalnie z nimi powiązanych wskazuje na zasadnicze znaczenie skutecznej realizacji programu budowy autostrad i dróg ekspresowych w polityce kształtowania pasm.

W PZPWP wskazano strefy i pasma potencjalnie najwyższej aktywności społeczno-gospodarczej kształtujące się współzależnie z budową i modernizacją międzynarodowego i krajowego systemu infrastruktury, w tym:

- nadwiślańskie pasmo infrastrukturalne oparte o autostradę A1 i drogi krajowe nr 91 i 55, wskazane do rozwoju wielofunkcyjnego, w tym jako główna oś rozwoju pomorskiego kompleksu energetycznego;
 - pasmo koncentracji impulsów rozwojowych wzdłuż drogi ekspresowej S6.
3. Istotne znaczenie dla przełamania zapóźnienia cywilizacyjnego rozległej przestrzeni strefy Polski północnej, północno-wschodniej i wschodniej będzie

miało kształtowanie zagospodarowania, którego podstawę tworzyłyby środowisko przyrodnicze. Poziom wykorzystywanie zasobów środowiska przyrodniczego dla generowania ich rozwoju społeczno-gospodarczego w decydującym stopniu zależy będzie od wielkości popytu zewnętrznego i zasobów kapitałowych niezbędnych do jego zaspokajania.

Wielką szansą dla tych obszarów stwarza rozwój gospodarki turystycznej opartej o unikatowe dla Europy walory turystyczne i uzdrowiskowe pasma nadmorskiego i pasma pojeziernego.

W PZPWP wskazano strefy gospodarki turystycznej, w których najwyższe w kraju walory środowiska przyrodniczego i unikatowe wartości kultury materialnej będą pobudzać popyt europejski i krajowy – główne źródło ich potencjalnej aktywizacji

- strefa nadmorska;
- strefa pojezierna;
- strefa Powiśla i Żuław Wiślanych.

4. Koncepcja krajowej sieci ekologicznej ECONET tworzy wspólną płaszczyznę dla integracji działań prowadzących do zachowania różnorodności biologicznej. Sieć ECONET – Polska identyfikuje: obszary węzłowe charakteryzujące się wysokim stopniem różnorodności biologicznej i krajobrazowej, korzystnymi uwarunkowaniami przestrzennymi dla zachowania siedlisk i ostoi gatunków o znaczeniu krajowym lub europejskim. Koncentracja obszarów węzłowych ma miejsce na północy kraju. Największy obszar węzłowy – obszar Pojezierza Kaszubskiego (9M) obejmuje powierzchnię 5.945,1km². Korytarze ekologiczne umożliwiają rozprzestrzenianie się gatunków pomiędzy obszarami węzłowymi. Korytarze ukierunkowują przepływ materii i informacji biotycznej w krajobrazie, przyjmując zazwyczaj postać liniowych form rozciągających się wzdłuż dolin rzek lub obszarów układających się w szersze pasma o znacznie mniejszej intensywności użytkowania niż tereny otaczające.

W PZPWP wykorzystując studia dla potrzeb Krajowej Sieci Ekologicznej ECONET wskazano europejski i krajowy system powiązań ekologicznych, na który składają się 10 leśnych i rolno-leśnych płatów ekologicznych będących obszarami węzłowymi i 19 korytarzy ekologicznych. System ten w znacznym stopniu pokrywa się z istniejącymi i proponowanymi prawnymi formami ochrony przyrody.

- 1 W Strategii rozwoju województwa pomorskiego zasada zrównoważonego rozwoju określona została następująco: „Osiągnięcie trwałego wzrostu poziomu życia mieszkańców wymaga rozwoju gospodarczego, który uzyskuje się w dłuższym okresie przy zapewnieniu równowagi społecznej, ekologicznej i przestrzennej. Jest to niezbędny warunek stabilności społecznej, dobrej jakości życia i sprawnego funkcjonowania regionu, co z kolei wpływa na wysoką atrakcyjność inwestycyjną i osiedleńczą”.

- 2 Karta Lipska w sprawie Europejskich Miast Zrównoważonych, przyjęta w Lipsku w dniach 24–25 maja 2007 r.

12. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA

12.1. System obszarów chronionych

Potrzeba rozwoju zrównoważonego i równoprawnego traktowania ochrony środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu stanowią podstawowe przesłanki ochrony walorów przestrzeni województwa. Koncepcja

taka pozwala na nowoczesne, integralne podejście do oceny walorów i zasobów przestrzeni oraz możliwości ich wykorzystania i ochrony. Materialnym i przestrzennym wymiarem tej koncepcji jest wskazanie obszarów i walorów, których ochrona i od-powiednie (zrównoważone) wykorzystanie powinno stanowić podstawę podejmowania przestrzennych decyzji lokalizacyjnych i użytkowych.

Prawne rozdzielenie ochrony zasobów przyrody i krajobrazu od ochrony walorów kulturowych nie musi stanowić przeszkody w spójnym podejściu do zakresu zagospodarowania i użytkowania najcenniejszych obszarów województwa, gdzie ochronie przyrody towarzyszy ochrona krajobrazu i zasobów kulturowych. Ich ochrona powinna stanowić ważny element kształtowania regionalnej struktury przestrzennej, specyficznej tożsamości regionu i jego różnorodności oraz warunków życia mieszkańców.

12.1.1. System ochrony środowiska przyrodniczego [Rys. 40], [Rys. 41]

Podstawę systemu przyrodniczych obszarów chronionych stanowi w Polsce umocowany prawnie model, obejmujący 10 form ochrony przyrody¹, zajmujących w województwie (bez obszarów NATURA 2000) łącznie 32,6% jego powierzchni. Tworzą one strukturę niespójną przestrzennie, w której powiązania między obszarami zachowane są jedynie w centralnej części województwa, a utrzymanie ich wzajemnej łączności możliwe jest i niezbędne przez wyznaczenie, ukształtowanie i zachowanie tzw. korytarzy ekologicznych², umożliwiających łączność, migrację gatunków i trwałe funkcjonowanie przyrodniczego systemu przestrzennego.

Zadania polityki przestrzennej:

1) Utrzymanie istniejących form ochrony przyrody oraz dążenie do poprawy ciągłości przestrzennej systemu obszarów chronionych i powiązań ekologicznych, zapewniających trwałość i różnorodność gatunkową zasobów biosfery oraz stabilność procesów przyrodniczych.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Kształtowanie spójności systemu obszarów chronionych i powiązań ekologicznych województwa winno odbywać się, w postaci dwóch komplementarnych podsystemów przestrzennych:
- przyrodniczych obszarów chronionych – ustanowionych prawnie i zapewniających trwałość najcenniejszych wartości naturalnych;
 - powiązań ekologicznych – płatów i korytarzy

ekologicznych, gwarantujących spójność terytorialną i tworzących podstawę funkcjonowania środowiska.

b) Korytarze ekologiczne muszą spełniać następujące warunki³:

- zachowywać ciągłość przestrzenną i mieć dostateczną szerokość określaną w dokumentach planistycznych gmin;
- charakteryzować się wysokim stopniem zachowania naturalnych warunków pokrycia terenu;
- gwarantować zmienność siedlisk i typów środowiska dogodnych do rozprzestrzeniania gatunków;
- zapewniać niezbędne warunki dla bytowania i wędrówek zwierząt oraz wypoczynku i rekreacji ludności.

c) Stosowanie rozwiązań minimalizujących wpływ inwestycji infrastrukturalnych, przez rozważenie rozwiązań alternatywnych w przypadku kolizji z wartościami przyrodniczymi, kulturowymi i krajobrazowymi oraz stosowanie kompensacji przyrodniczej w przypadku braku możliwości zastosowania rozwiązań alternatywnych.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

1) Zachowanie ustanowionych form ochrony przyrody: parków narodowych, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych, obszarów chronionego krajobrazu, obszarów NATURA 2000, pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych.

2) Powiększenie powierzchni obszarów prawnie chronionych o nie objęte dotychczas ochroną (m.in. utworzenie parków krajobrazowych Dolnej Wisły, Doliny Wdy, Bytowskiego i Lęborskiego) oraz wprowadzenie form indywidualnej ochrony przyrody (użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe), obejmujących większą gamę rzadkich i charakterystycznych siedlisk przyrodniczych – zwłaszcza wyróżniających się dużą liczbą gatunków chronionych oraz unikatowych walorów krajobrazowych.

3) Ukształtowanie struktury powiązań ekologicznych regionu składającej się z 10 leśnych i rolno-leśnych płatów ekologicznych o randze ponadregionalnej i regionalnej oraz 17 korytarzy ekologicznych⁴ o randze ponadregionalnej i regionalnej. Należą do nich:

a) płaty ekologiczne:

Nazwa	Opis obszaru
RANGA PONADREGIONALNA	
Borów Tucholskich (A)	zwarte kompleksy leśne środkowej części Borów Tucholskich, rozdzielone korytarzem ekologicznym Brdy (element ponadregionalnego korytarza), pomiędzy korytarzami doliny Gwdy na zach. i doliną Wdy (element ponadregionalnego korytarza) na wsch. W kierunku południowym kompleks leśny przechodzi na obszar woj. kujawsko-pomorskiego i łączy się korytarzami ekologicznymi dolin rzecznych z lasami Pojezierza Wałeckiego i doliny Noteci. Stanowi on element składowy większej jednostki rangi ponadregionalnej – Pojezierza Południowopomorskiego
charzykowsko-kościerski (B)	rozległy obszar północnego krańca Borów Tucholskich (na styku z Pojezierzem Kaszubskim) i środkowo-wschodniej części Równiny Charzykowskiej; zwarte i duże powierzchniowo kompleksy leśne pomiędzy Kościerzyną i Bytowem na północy a rejonem Jeziora Borzyszkowskiego na południowy-zachód i Kaliskami na południowy-wschód. W centralnej części położony jest zespół jezior wdzydzkich
lasów kępicko-bytowskich (C)	duży obszar leśny na zachodnim krańcu województwa, położony w centralnej części Wysoczyzny Polanowskiej, pomiędzy miastami Sławno, Miastko i Bytów. Od Kępic w kierunku południowo-wschodnim przybiera bardziej zwarty charakter
lasów sianowsko-miasteckich (D)	mniej zwarte kompleksy leśne zachowujące łączność przestrzenną na obszarze pomiędzy Sianowem a Miastkiem. Stanowią one północną część kompleksów leśnych ciągnących się z Pojezierza Kaszubskiego w kierunku zachodnim. Jest on łącznikiem ze strukturami ekologicznymi woj. zachodniopomorskiego
lasów szczecinecko-koczalskich (E)	duże, dobrze zachowane kompleksy leśne w środkowej i południowej części Równiny Charzykowskiej. W granicach województwa rozciąga się od jego zach. granic po granice Zaborskiego Parku Krajobrazowego, obejmując lasy na południe i wschód od Miastka
RANGA REGIONALNA	
stężyczko-kartuski (F)	obszar o silnym urozmaiceniu rzeźby i pokrycia terenu, obejmując liczne, rozdrobnione zespoły leśne, tworzące mozaikę przestrzenną z obszarami rolniczymi i licznymi jeziorami. Rozciąga się od kompleksów leśnych otaczających Kartuzy (na północnym wschodzie) po kompleksy leśne na południowy-zachód od Stężycy
lasów oliwsko-darżlubskich (G)	kompleksy leśne o znacznej zwartości, rozciągające się od okolic Stażyna i Mechowa na północy po południowy kraniec Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w granicach Gdańska, rozdzielane trasami komunikacyjnymi na odrębne płaty o ograniczonej wzajemnej łączności przestrzennej
lasów na pd. od Łęborka (H)	na południe od drogi krajowej nr 6 i Łęborka, od miejscowości Wargowo i Mikorowo na zachodzie po Luzino na wschodzie, zachowując w kierunku zachodnim łączność z kompleksami leśnymi w dolinach Łupawy i Słupi (element ponadregionalnego korytarza)
lasów górnej Słupi i Łupawy (I)	rozdrobnione płaty leśne pomiędzy dolinami Słupi i Łupawy, przenikające się z obszarami użytków rolnych, zapewniające częściowo łączność pomiędzy korytarzami ekologicznymi obu rzek
lasów mirachowskich (J)	zwarte kompleksy leśne w otoczeniu Mirachowa, rozciągające się od otoczenia Jez. Potęgowskiego na północnym zachodzie po rejon Garcza i Łapalic na południowym wschodzie. Płat ten stanowi łącznik pomiędzy Lasami Łęborskimi i płatem stężyczko-kartuskim

a) korytarze ekologiczne:

Nazwa	Opis obszaru
RANGA PONADREGIONALNA	
przymorski – południowobałtycki (1)	przybrzeżna strefa południowego Bałtyku, stanowiąca europejski korytarz wędrówkowy ptactwa wodnego, pomiędzy Europą północno-wschodnią a obszarami zimowania w Europie zachodniej. Przebiega w strefie przybrzeżnej Zatoki Gdańskiej i otwartego morza, od Mierzei Wiślanej, przez Półwysep Helski i Półwysep Słowiński, sięgając od strony morza do zasięgu izobaty 20 m, zaś od strony lądu obejmując pas wydmowy wraz ze zbiorowiskami lasów nadmorskich, przybrzeżne równiny hydrogeniczne i jeziora. Istotnym ograniczeniem łączności przestrzennej tego korytarza są zagospodarowane strefy brzegowe miast portowych (aglomeracji Trójmiasta, Władysławowa, Łeby i Ustki). Miasta te przecinają ciągłość systemów lądowych, nie stanowią jednak definitywnej bariery dla wędrówek ptaków
pojezierny – północny (2)	pas pojezierzy Polski północnej – od Puszczy Augustowskiej i Białowieskiej przez Pojezierze ławskie, dolinę Wisły, Bory Tucholskie, Pojezierze Kaszubskie. W granicach województwa

	<p>obejmuje środkowo-zachodnią część lasów Pojezierza Iławskiego i dolinę rzeki Liwy, która dociera do korytarza Wisły. Główny ciąg korytarza przekracza Wisłę na linii kompleksu leśnego poniżej miejscowości Sadlinki. Druga (północna) odnoga korytarza przebiega od kompleksu leśnego w rejonie Sadlinek do kompleksu leśnego w sąsiedztwie rezerwatów Wiosło Małe i Wiosło Duże, dalej (doliną rzeki Struga Młyńska) do kompleksów leśnych w rejonie miejscowości i rezerwatu Udzierz. Tu następuje rozdzielenie linii przebiegu korytarza na część północną, biegnącą północnym krańcem Borów Tucholskich w rejon Jez. Wdzydze oraz południową, przez centralną częścią Borów Tucholskich – dolina rzeki Brdy. Dalej północny fragment korytarza biegnie przez kompleksy leśne wzdłuż doliny Wdy, a następnie doliny Słupi. Fragment południowy poprzez lasy Wdeckiego i Tucholskiego Parku Krajobrazowego, wzdłuż doliny Brdy i w rejonie Parku Narodowego Bory Tucholskie, w kierunku południowo-zachodnim, lasami ku dolinie Gwdy. Ten fragment krajowego korytarza lokuje się w obrębie wielkiego płatu ekologicznego Borów Tucholskich i wspólnie z nim odgrywa ogromną rolę jako ostoja przyrodnicza, kształtując warunki zachowania różnorodności biologicznej całej środkowo-północnej Polski</p>
doliny Wisły (3)	<p>obejmuje całą dolinę Wisły, która szczególnie w swym środkowym i dolnym biegu zachowała naturalny i półnaturalny charakter wielkiej rzeki nizinnej z licznymi mieliznami, wędrującymi piaszczystymi łachami, terasami zalewowymi, stanowiącymi siedliska ptactwa wodnego. Na obszarze województwa pomorskiego cała dolina wraz z jej zboczami, stanowi ważny korytarz ekologiczny, typu łądowo-rzeczny</p>
RANGA REGIONALNA	
doliny Łupawy (4)	<p>obejmuje całą dolinę rzeki: od jeziora Jasień w Parku Krajobrazowym Doliny Słupi po jezioro Gardno w Słowińskim Parku Narodowym. Posiada szczególne znaczenie dla gatunków ryb wędrownych i łączności pasa przybrzeżnego z obszarem pojeziernym. Jest to jednak korytarz łądowo-rzeczny, zainwestowany infrastrukturą, w którym znaczne ograniczenie łączności przestrzennej jako korytarza łądowego występuje w rejonie zgrupowań miejscowości: Łupawa, Poganice, Zochowo, Damno, Bobrowniki, Drzeżewo oraz Smoldzino</p>
Pradoliny Redy – Łeby (5)	<p>rozciąga się na wschodzie od kompleksu łąk nadmorskich w rejonie ujścia rzeki Redy do Zatoki Puckiej (Moście Błota), głęboko wcięta i krętą formą pradoliny pomiędzy Pobrzeżem i Pojezierzem Kaszubskim, przez północne otoczenie miasta Wejherowo w kierunku zachodnim ku źródłom rzeki Redy, dalej przez niski dział wodny do dalszego ciągu pradoliny z płynącą w kierunku pn.-zach. rzeką Łebą i przez miasto Lębork do jez. Łebsko w obrębie przymorskiego korytarza ekologicznego. Korytarz łądowo-rzeczny (z przewagą funkcji korytarza łądowego) obejmuje dno rozległej pradoliny z jej zboczami i lasami na górnej krawędzi, na styku z kompleksem lasów łęborskich</p>
dolin Wieprzy i Studnicy (6)	<p>rozciąga się od obszarów źródłkowych Wieprzy w rejonie wsi Wałdowo – Kramarzyny i kompleksów leśnych na północ od Miastka, w kier. pn.-zach. i pn. (po granice województwa) i dalej w kierunku Sławna, obejmując doliny obu rzek wraz z przyległymi kompleksami leśnymi. Jest to korytarz łądowo-rzeczny o stosunkowo dobrze zachowanej ciągłości przestrzennej. Górną i środkową część dolin obu rzek stanowi element składowy krajowego korytarza wędrówkowego</p>
doliny Gwdy (7)	<p>rozciąga się od jeziora Wielimie na północy do Doliny Noteci, obejmuje dolinę rzeki wraz z otaczającymi kompleksami leśnymi na południowo-zachodnim krańcu województwa. Korytarz o charakterze łądowo-rzeczny z dużymi powierzchniami kompleksów leśnych otaczających dolinę rzeki i jej dopływów</p>
górnym odcinek doliny Brdy (8)	<p>Rozciąga się górnym fragmentem doliny Brdy od Jeziora Smołowe, wśród moren czołowych Pojezierza Bytowskiego na północny wschód od Miastka do jeziora Szczytno, od kąda środkowy i dolny odcinek rzeki stanowi już fragment korytarza rangi ponadregionalnej – Pojezierny północny.</p>
dolina rzeki Zbrzycy (9)	<p>korytarz obejmuje dolinę rzeki Zbrzycy i rozciąga się od jeziora Duży Zbełk w okolicach miejscowości Dziemiany na Równinie Charzykowskiej i dalej obejmuje liczne jeziora: Wielkie Sarnowicze, Somińskie, Kruszyńskie i dalej przez jezioro Witoczno łączy się z korytarzem rangi ponadregionalnej – Pojezierny północny.</p>
doliny Wierzycy (10)	<p>rozciąga się od Jeziora Wierzysko na granicy płatu ekologicznego lasów charzykowsko-kościerskich w rejonie Kościerzyny, przez pd. część Pojezierza Kaszubskiego i Pojezierze Starogardzkie po dolinę Wisły. Jest to korytarz w znacznym stopniu przekształcony antropogenicznie, porozcinany i ograniczony przestrzennie terenami zabudowanymi i użytkowanymi rolniczo, z licznymi i dużymi jednostkami osadniczymi, takimi jak Stawiska, Stara Kiszewa, Starogard Gdański, Pelplin, Gniew. Jednak ze względu na swe cechy morfologiczne i fragmentaryczne otoczenie lasami, dolina wciąż zachowała w długich odcinkach cechy korytarza i jest jednym z ostatnich elementów łączności obszaru pojezierzy z doliną Wisły</p>

<p>doliny Raduni i Motławy (11)</p>	<p>rozciąga się od Jeziora Ostrzyckiego, położonego w płacie ekologicznym ostrzycko-kartuskim, po krawędź Żuław Gdańskich w Pruszczu Gdańskim, gdzie wpływa w silnie zainwestowane obszary miejskie, niwelujące praktycznie rolę korytarza ekologicznego. Dolina przedzielana jest obszarami zainwestowania miejskiego na odcinki o osłabionych wzajemnych powiązaniach. W środkowym biegu dolina rzeki posiada unikatowy charakter przelomu przez wysoczyznę morenową Pojezierza Kaszubskiego, objęty ochroną w postaci rezerwatu przyrody. W przeważającej części rzeka pełni rolę korytarza rzeczno-ekologicznego, ograniczonego funkcjonalnie licznymi barierami technicznymi – w tym progami zbiorników wodnych i urządzeń hydrotechnicznych</p>
<p>doliny Nogatu (12)</p>	<p>rozciąga się od krawędzi doliny Wisły i sąsiadujących z doliną Nogatu kompleksów leśnych (w tym rezerwatem Las Mątawski), w kierunku pn.-wsch., wąską doliną pomiędzy wałem rzeczno-ekologicznym a skarpią skłonu Pojezierza Iławskiego, przez centrum Malborka i dalej obszarem międzywałą wraz z jego najbliższym otoczeniem, przez obszar Żuław Malborskich do połączenia z rzeką Szkarpawą i ujścia do Zalewu Wiślanego. W końcowym odcinku korytarz obejmuje liczne ramiona i kanały w delcie Nogatu – od ujścia rzeki Elbląg do Zalewu po Szkarpawę i jej korytarz ekologiczny. Poza intensywną zabudową miejską Malborka pozostała część korytarza cechuje się zabudową rozproszoną wiejską i niemal wyłącznie gruntami rolnymi, ze znacznym udziałem użytków zielonych</p>
<p>doliny Szkarpawy (13)</p>	<p>zbliżony charakterem do korytarza Nogatu, przecina północną część Żuław Wiślanych, przebiega od doliny Wisły (od Przekopu Wisły w rejonie śluzy Gdańska Głowa), poprzez wąskie, częściowo obwałowane koryta wraz z sąsiadującymi terenami użytków rolnych, do odgałęzienia Wisły Królewieckiej oraz dopływu rzeki Tugi i dalej rozszerzeniem obejmującym samą Szkarpawę, wraz z sąsiadującymi kanałami, do ujścia do Zalewu Wiślanego. Rzeka i sąsiadujące kanały stanowią specyficzny system cechujący się, w okresach niskich stanów wód, minimalnym przepływem, zarośniętymi brzegami i dużym zamulaniem. Ponadto rzeka przyjmuje, przy sprzyjających wiatrach północnych, znaczące wlewy słonawych wód z Zalewu Wiślanego</p>
<p>doliny rzeki Dzierżoń (14)</p>	<p>łączy korytarz rzeki Liwy z ekosystemem otoczenia jeziora Drużno oraz pn.-zach. Krańcem lasów Pojezierza Iławskiego, w sąsiedztwie jeziora Jeziorak. Stanowi rozgałęziający się ciąg dolinny, obejmujący otoczenie doliny rzeki wraz z przyległymi drobnymi, śródpolnymi kompleksami leśnymi i odgałęzieniem do Kanału Juranda. W środkowej części łączność przestrzenna doliny przerywana jest przez tereny zabudowane miasta Dzierżoń, gdzie rzeka przepływa jedynie wąskim korytem</p>
<p>Morawski (15)</p>	<p>obejmuje Morawski Obszar Chronionego Krajobrazu z zespołem jezior i doliną rzeki Gardeja, stanowiąc boczny łącznik od korytarza rzeki Liwy do korytarza Wisły. Obejmuje ciąg leśno-bagienny-jeziorny, pozbawiony większych terenów zabudowanych</p>
<p>Przywidzki (16)</p>	<p>rozciąga się pomiędzy korytarzami ekologicznymi rzek Raduni i Wierzyca. Obejmuje dolinę rzeki Wietcisy od Skarszew (stanowiących barierę przestrzenną na połączeniu z doliną Wierzyca) po obszar źródliskowy rzeki, wraz z jej otoczeniem, oraz górny odcinek Reknicy z otaczającymi lasami do miejscowości Babi Dół. Obejmuje obszary chronionego krajobrazu Doliny Wietcisy (w części południowej) oraz Przywidzki (w części północnej)</p>
<p>doliny Piaśnicy i rynny Jeziora Żarnowieckiego (17)</p>	<p>niewielki łącznik pomiędzy płatem ekologicznym lasów oliwsko-darżlubskich a rozległą strukturą europejskiego korytarza przymorskiego. Stanowi urozmaicony, niezwykle pod względem krajobrazowym, naturalny fragment pn. skłonu Pobrzeża Kaszubskiego, obejmujący głęboko wcięta dolinę rzeki Piaśnicy i Jeziora Żarnowieckiego, oraz dolny, ujściowy fragment rzeki. W obrębie korytarza znajdują się też kompleksy leśne porastające silnie nachylone i porożniane erozyjnie zbocza doliny w otoczeniu jeziora, oraz fragment lasów olchowych na podmokłej równinie organogenicznej Wierchucińskich Błot. Całą dolinę wypełniają rozległe, podmokłe użytki zielone (w tym „Lubkowskie Łąki” i „Wierchucińskie Błota”). Niestety wykonane w ostatnich latach regulacje hydrotechniczne (prostujące dolny odcinek rzeki) zniszczyły naturalny krajobraz i harmonię jej meandrującego koryta. Zagrożenie ciągłości przestrzennej korytarza stanowi zabudowa wkraczająca na tzw. Równinę Błot Przymorskich w rejonie Piaśnickich i Żarnowieckich Łąk.</p>

- 4) Uzupełnienie struktury powiązań ekologicznych regionu o subregionalne korytarze ekologiczne w rejonach Tczew – Starogard Gdański (Lasów Szpęgawskich), Skórcz – Pelplin, Sulęcino – Łębork, Słupsk – Smołdzino (lasów między Słupią i Łupawą), Łęczycze – Choczewo, Gniewino – Władysławowo, Lasy Otomińskie – Lasy Oliwskie, doliny Debrzynki,
- 5) Ochrona, rekultywacja, rewaloryzacja i restytucja korytarzy ekologicznych.

12.1.2. System ochrony środowiska kulturowego [Rys. 42]

W strukturze regionu można wyodrębnić obszary jednoczesnego występowania charakterystycznych form architektonicznych, struktur krajobrazu i walorów dziedzictwa kulturowego. Ich integracja i wyeksponowanie przy pomocy szlaków tematycznych, produktów turystycznych, czy rozwiązań kompozycyjno-przestrzennych sprzyja lepszemu zrozumieniu historycznych wzorców oraz kształtowaniu tożsamości kulturowej regionu.

Ochrona elementów dziedzictwa kulturowego jest częścią składową procesu kształtowania i ochrony ładu przestrzennego.

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Zachowanie i eksponowanie przestrzennych świadectw tradycji morskiej kraju i województwa, najwartościowszych zespołów i obiektów środowiska kulturowego, wzmacniających wizerunek regionu jako integralnego elementu środowiska kulturowego Europy Bałtyckiej.
- 2) Zachowanie różnorodności kulturowej województwa oraz zapewnienie dostępności zasobów i walorów dziedzictwa kulturowego jako atutu w rozwoju zrównoważonym i konkurencyjności przestrzeni województwa.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Ochrona różnorodności dziedzictwa kulturowego wykształconego w wyniku wielu procesów kulturowych oraz dóbr kultury współczesnej.
- b) Ochrona zachowanych zespołów obiektów zabytkowych o wyrazistej tożsamości – nawet jeśli poszczególne obiekty nie posiadają wybitnej wartości historycznej lub artystycznej.
- c) Wprowadzanie funkcji umożliwiających efektywne i racjonalne gospodarowanie obiektem zabytkowym.
- d) Unikanie przekształceń przestrzennych mogących zagrażać zasobom dziedzictwa kulturowego, np.: dysharmonijne lub szkodliwe sąsiedztwo.
- e) Stwarzanie przestrzennych warunków dla kontynuacji funkcji tożsamych dla tradycji miejsca, których podtrzymywanie jest racjonalne np.: targowe w śródmieściach miast o korzeniu średniowiecznym, rybołówstwo na wybrzeżu i rybactwo na Zalewie Wiślanym.
- f) Eksponowanie w strukturze przestrzennej, w panoramach i sylwetkach miejscowości elementów najcenniejszych i udostępnianie miejsc o wysokich walorach kulturowych, w szczególności zabytków rangi światowej, europejskiej i krajowej oraz wybitnych dóbr kultury współczesnej.
- g) Komponowanie nowych struktur z uwzględnieniem historycznej zabudowy – uzupełnianie istniejących struktur o nowe elementy tworzące harmonijną całość.
- h) W gminnych dokumentach planistycznych należy:
 - zidentyfikować istniejące i potencjalne konflikty funkcjonalno-przestrzenne związane z ochroną walorów kulturowych;
 - zidentyfikować elementy charakterystyczne krajobrazu kulturowego oraz określić zasady ich ochrony (np.: wskazanie wytycznych dotyczących zgodnych z tożsamością miejscowości zasad: posadowienia obiektów na działce, formy obiektu, detalu architektonicznego);
 - określić elementy charakterystyczne w przypadku dóbr kultury współczesnej, które winny zostać zachowane.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Ochrona i odnowa charakterystycznych zasobów dziedzictwa kulturowego regionu, m.in.: układów urbanistycznych i ruralistycznych, zabytków wsi pomorskiej, dziedzictwa morskiego i rzeczno-gi, dziedzictwa budownictwa ceglano- (przede wszystkim najstarsze kościoły i założenia klasztorne, zamki krzyżackie) i drewnianego (przede wszystkim dziedzictwo kulturowe Ziemi Słupskiej, Żuław, Powiśla, Kaszub i Kociewia), obiektów dziedzictwa obronnego

i techniki (w tym systemów hydrotechnicznych), kultury materialnej portów morskich i rzecznych oraz wsi rybackich, materialnych relikwów dziedzictwa solidarnościowego, zespołów rezydencjalnych, zespołów zieleni urządzonej, wybitnych dóbr kultury współczesnej.

- 2) Rewitalizacja zabytkowych układów przestrzennych zwłaszcza:
 - a) obszarów portowych i poprzemysłowych związanych z przemysłem morskim i gospodarką morską w Gdańsku, Gdyni, Władysławowie, Pucku, Helu, Łebie i Ustce;
 - b) obiektów powojkowych (np. w Gdańsku) i kolejowych (np. w Gdyni, Kościerzynie, Gniewie);
 - c) zabudowy typowo przemysłowej (np. cukrownia Pruszczy Gdański) i folwarcznej (np.: Bielkowo – gm. Kolbudy, Cisewie – gm. Karsin, Karżniczka – gm. Damnica)
 - d) obszarów i obiektów dziedzictwa morskiego i rzeczno-ego oraz urządzeń hydrotechnicznych (np.: latarnie morskie, śluzy, tamy, dworce morskie);
 - e) zabytkowych struktur mieszkaniowych i wzbogacenie ich o nowe funkcje podwyższające atrakcyjność miejsca.
- 3) Ekspozycja i udostępnienie stanowisk archeologicznych o własnej formie krajobrazowej.
- 4) Obejmowanie ochroną miejsc o wyjątkowych wartościach, gdzie została zachowana historyczna struktura przestrzeni i szczególne walory przyrodniczo-krajobrazowe – zalecane formy ochrony to odpowiednie zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego lub powołanie parku kulturowego:
 - a) Babi Dół – Borcz (gm. Somonino) – cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi;
 - b) 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);
 - c) Borzyszkowy (gm. Lipnica) – drewniany kościół parafialny pw. Świętego Marcina z 1721–1722 r., ciągłość tradycji rodowej;
 - d) Bytów – zamek krzyżacki murowany z XIV/XV w. i miasto (ciągłość tradycji);
 - e) Człuchów – zespół kulturowo-krajobrazowy zamku i starego miasta z otoczeniem;
 - f) Gałęźnia Mała i Wielka – przełom rzeki Skotawy (gm. Kotczygłowy) – dwa grodziska, osada obronna, cmentarzysko kurhanowe oraz zabytkowe elektrownie i urządzenia wodne z 2 poł. XIX w;
 - g) Gdańsk Oliwa – pocysterski zespół klasztorny;
 - h) Gdańsk Westerplatte – pole bitwy będące miejscem pamięci narodowej, miejsce rozpoczęcia II wojny światowej;
 - i) Gdańsk Święty Wojciech – Sanktuarium Świętego Wojciecha;
 - j) Pruszcz Gdański i Gdańsk – Kanał Raduni – średniowieczny zespół hydrotechniczny (kanał wraz z obiektami hydrotechnicznymi);
 - k) Gdańsk Wisłoujście – zespół unikatowych warowni morskich, jedna z dwóch tego typu w Europie;
 - l) Głuszyno (gm. Potęgowo) – cmentarzysko gockie (element tzw. Megalitów Łupawskich);
- m) Gniew – zamek wzniesiony przez Krzyżaków po 1283 r. 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.);
- n) Hel – Cypel Helski – blisko 40 obiektów militarnych o różnej wartości historycznej;
- o) Jastarnia Bór – unikatowa osada rybacka typu wyspowego;
- p) Kartuzy – zespół klasztorny z 1391 r. i założenie krajobrazowe z cennym drzewostanem (buczyna pomorska), torfowiskami, jedyna kartuzja w Polsce północnej, relikty krajobrazu manierystycznego;
- q) 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;
- r) Kluki (gm. Smołdzino) – wieś rybacka z zachowaną unikatową regionalną architekturą, z dawnym układem melioracyjnym pól i łąk, z miejscowymi nazwami;
- s) Krokowa – założenie rezydencjonalno-krajobrazowe, pałac z XIV w., ciągłość tradycji miejsca od późnego średniowiecza i wielka kompozycja krajobrazowa;
- t) Kwidzyn – zespół zamkowo-katedralny kapituły pomezkańskiej, 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.);
- u) Kuźnica (gm. Jastarnia) – unikatowa osada rybacka typu wyspowego;
- v) Leśno (gm. Brusy) – największe w Polsce cmentarzisko kurhanowe z kręgami kamiennymi kultury wielbarskiej;
- w) Łeba – osada rybacka i ruiny gotyckiego miasta Starej Łeby (rezerwat archeologiczny);
- x) Mikorowo (gm. Czarna Dąbrówka) – cmentarzisko szkieletowe wczesnośredniowieczne (element tzw. Megalitów Łupawskich);
- y) Niedźwiedzica – Niedźwiedziówka (gm. Stegna) – zespół pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespół neolitycznych pracowni bursztynu;
- z) Odry (gm. Czersk) – kamienne kręgi, cmentarzisko kurhanowe (rezerwat archeologiczny);
- aa) Pelplin – zespół pocysterski założony ok. 1276 r. (zespół klasztorny, katedra z cennymi organami z XVII w., klasztor z XIV w., gotyckie kaplice, kościół farny Bożego Ciała, pałac biskupi, kanonie), największe założenie pocysterskie w Polsce północnej;
- bb) Paraszyno (gm. Łęczyce) – zespół dworski i założenie krajobrazowe doliny Łeby, XVIII-wieczna rezydencja z wielką kompozycją krajobrazową;
- cc) Rewa (gm. Kosakowo) – wieś rybacka i letniskowa, tradycje tzw. żeglugi rewskiej;
- dd) Runowo (gm. Potęgowo) – pomnikowy drzewostan bukowy, grodzisko, cmentarzisko kurhanowe (element tzw. Megalitów Łupawskich);
- ee) rynna Jezior Krępsko i Szczytno – cztery grodziska w Krępku, Gwieździnie, Olszanowie z osadami przyrodowymi oraz osadami od VI/VII/VIII wieku – do powstania XIII-wiecznej kasztelani szczyteńskiej z siedzibą na wyspie jeziora Szczytno, cmentarzyskami kultury pomorskiej z popielnicami twarzowymi, cmentarzyskami kurhanowymi kultury łużyckiej oraz największym na Pomorzu cmentarzyskiem kurhanowym wczesnośrednio-wiecznym w Chrzastowie, wyznaczającym południową granicę jednostki plemiennej;
- ff) Rzucewo (gm. Puck) – relikty neogotyckiego pałacu von Belowów; stanowisko archeologiczne kultury rzucewskiej z grobami szkieletowymi i śladami słupowego budownictwa nazietnego (osada łowców fok); założenie rezydencjonalno-krajobrazowe;
- gg) Słowiński Park Narodowy – zespół stanowisk archeologicznych neolitycznych i kultury wielbarskiej w obrębie wychodni gleb kopalnych na obszarze z Górą Rowokół, na której znajdują się dwa grodziska, cmentarzysko szkieletowe kultury wielbarskiej oraz relikty XV-wiecznej kaplicy św. Mikołaja, miejsce kultu;
- hh) Szczypkowie (gm. Głównyzyce) – cmentarzysko gockie (element tzw. Megalitów Łupawskich);
- ii) Sopot – zespół urbanistyczny z XIX w. (ulica Bohaterów Monte Cassino, moło, dworek z XVIII w., ratusz, dom kuracyjny, Opera Leśna, hotel-kasyno), najślawniejszy nad Bałtykiem kurort morski;
- jj) Swołowo (gm. Słupsk) – założenie ruralistyczne;
- kk) Ustka – osada rybacka z dzielnicą uzdrowiskową XIX/XX w.;
- ll) Waplewo Wielkie (gm. Stary Targ) – założenie rezydencjonalne z pałacem Sierakowskich z XVII w., z parkiem, kaplicą dworską, altaną z XVIII–XIX w.;
- mm) Wejherowo – kalwaria z XVII w., układ urbanistyczny, założenie rezydencjonalno-krajobrazowe rozwijane od XVI w., unikatowe w Europie miasto kalwaryjne (założone na planie Jerozolimy);
- nn) Węsiory (gm. Sulęcyno) – rezerwat archeologiczny, cmentarzisko 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);
- oo) Wiele (gm. Karsin) – unikatowa kalwaria typu bawarskiego (kościół z 1905 r.);
- pp) Wolinia (gm. Głównyzyce) – pałac z oficynami i parkiem z XVIII w.;
- qq) Zatoka Pucka (Małe Morze) – obszar tradycyjnego rybołówstwa kaszubskiego (z miejscowymi nazwami topo-graficznymi toni, mielizn, łąk i punktów orientacyjnych) oraz związanej z nim obrzędowości i obyczajowości;
- rr) Żarnowiec (gm. Krokowa) – zespół klasztorny benedyktynek (ok. 1279 r.), średniowieczna tradycja miejsca i kompozycja krajobrazowa;
- ss) Żukowo – zespół poklasztorny norbertanek z 1209 r., założony przez księcia Mściwoja I (zabudowania z XIV–XV i XVII w., gotycki kościół Wniebowzięcia NMP, kościół szkolny z XVII w., kaplica cmentarna z XVIII w.).
- tt) Zespół osiedleńczy: Przymuszewo – Wysoka Zaboriska – Windorp – Parzyn (gm. Brusy).
- 5) Uwzględnianie w dokumentach strategicznych i planistycznych stref koncentracji elementów dziedzictwa kulturowego wymagających szczególnej ochrony wartości kulturowych i krajobrazowych:
- a) Obszar Żuław – obszar występowania wysokich i umiarkowanych walorów przyrodniczo-kulturowych. Obszar silnego osadnictwa pradziejowego i wczesnośredniowiecznego; ślady osadnictwa kultury wielbarskiej – plemion skandynawskich Gotów; największe w Europie „zagłębienie” bursztyniarskie; śladów osadnictwa ludności kultury rzucewskiej (III/II tys. p.n.e.), liczne ślady ludno-

ści kultury pomorskiej (VI–V w. p.n.e.) oraz ślady rzymskie; charakterystyczne cechy budownictwa ludowego w postaci występowania podcienia wystawkowego (typu żuławsko-warمیńskiego); występowanie budownictwa ryglowego; wysokie i średnie nasycenie najcenniejszymi obiektami zabytkowymi – przewaga typu mieszkaniowego, gospodarczego i sakralnego; duża różnorodność kulturowa; występowanie zachowanych historycznych struktur osadniczych.

- b) Obszar ziemi puckiej – obszar w większości występowania wybitnych i bardzo wysokich walorów przyrodniczo-kulturowych. Bardzo duża koncentracja stanowisk archeologicznych reprezentujących wszystkie okresy, od mezolitu po wczesne średniowiecze; stanowiska z okresu mezolitycznego – kultura chojnicko-pieńkowska; unikatowość obszaru jest związana z kulturą rzucewską (m.in. epinimiczna osada w Rzucewie); charakterystyczne cechy budownictwa ludowego w postaci dymnikowego dachu naczółkowego oraz podcienia narożnego pierwotnego; występowanie budownictwa ryglowego; bardzo wysokie nasycenie obiektami zabytkowymi – przewaga typu rezydencjonalnego i gospodarczego; duża różnorodność kulturowa; występowanie zachowanych historycznych struktur osadniczych i krajobrazowych dominant kulturowych o znaczeniu ponadregionalnym; występowanie zagród typu holenderskiego o układzie podłużnym oraz lokacyjnych zwartych wsi kmiecych;
- c) Obszar Powiśla – obszar wysokich walorów przyrodniczo-kulturowych. Silne osadnictwo kultury wielbarskiej (Goci) – obecne są pozostałości grodzisk; charakterystyczne cechy budownictwa ludowego w postaci występowania podcienia wystawkowego (typu żuławsko-warمیńskiego); tradycja stosowania specyficznych materiałów budowlanych – obszar w strefie zasięgu zwartego występowania budownictwa ryglowego typu glino-bitego; bardzo wysokie nasycenie najcenniejszymi obiektami zabytkowymi – przewaga typu sakralnego i mieszkalnego; duża różnorodność kulturowa; elementy charakterystyczne zagrody typu holenderskiego o układzie podłużnym, wsie rządowe pochodzenia olęderskiego oraz zadrzewienia szpalerowe.
- d) Obszar ziemi bytowskiej – obszar wybitnych, bardzo wysokich i wysokich walorów przyrodniczo-kulturowych. Obecność stanowisk archeologicznych z epoki brązu i wczesnej epoki żelaza (kultury łużycka i pomorska); charakterystyczne cechy budownictwa ludowego w postaci występowania dymnikowego dachu naczółkowego, oraz podcienia narożnego pierwotnego, występowanie budownictwa ryglowego (mur pruski); wysokie i średnie nasycenie najcenniejszymi obiektami zabytkowymi – przewaga rezydencyjnych i mieszkalnych; występowanie zachowanych historycznych struktur osadniczych, na ograniczonym obszarze występowanie lokacyjnych zwartych wsi kmiecych; zwarte występowanie budownictwa ryglowego typu glino-bitego;
- e) Obszar ziemi białogardzkiej – obszar bardzo wysokich i wysokich walorów przyrodniczo-kulturowych. Występowanie budownictwa ryglowego (mur pruski); szczególnie bogate zasoby dziedzictwa archeologicznego; charakterystyczne cechy budownictwa ludowego w postaci występowania dymnikowego dachu naczółkowego oraz zagród

czworobocznych z budynkiem bramnym; bardzo wysokie nasycenie najcenniejszymi obiektami zabytkowymi – przewaga obiektów typu rezydencjonalnego; występowanie zachowanych historycznych struktur osadniczych i charakterystycznych cech krajobrazu kulturowego w postaci zadrzewień śródpolnych i komponowanego krajobrazu rolniczego.

- f) Obszar kartusko-mirachowski – obszar wybitnych i bardzo wysokich walorów przyrodniczo-kulturowych. Charakterystyczne cechy budownictwa ludowego w postaci występowania dymnikowego dachu naczółkowego oraz podcienia narożnego pierwotnego; wysokie i średnie nasycenie najcenniejszymi obiektami zabytkowymi – przewaga obiektów typu rezydencjonalnego, mieszkalnego i sakralnego; obszar o dużej różnorodności kulturowej.

12.1.3. System ochrony walorów krajobrazu [Rys.43]

Walory krajobrazowe obszarów wynikają z wysokiej rangi naturalnych i kulturowych elementów środowiska. W większości przypadków walory te chronione są na mocy Ustawy o ochronie przyrody, a forma zintegrowanej ochrony walorów kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych przewidziana Ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami⁵, jest stosowana sporadycznie.

Zadania polityki przestrzennej

- 1) Zachowanie i eksponowanie najwartościowszych zespołów i fragmentów krajobrazu, panoram widokowych i wnętrz architektoniczno-krajobrazowych dla wzmacniania wizerunku regionu.
- 2) Kształtowanie nowych walorów krajobrazowych, w tym odtworzenie krajobrazów zdegradowanych oraz przeciwdziałanie procesom zagrażającym walorom krajobrazu.

Zasady zagospodarowania przestrzennego

- a) W strefach krajobrazu harmonijnego (ziemia puckska, bytowska, kartuska, słowińska, dolina dolnej Wisły, Żuławy Wiślane, Równina Charzykowska oraz parki krajobrazowe, parki narodowe) zachowanie i uczytelnianie istniejących wartości estetyczno-widokowych związanych z rzeźbą terenu oraz jego naturalnym i kulturowym pokryciem.
- b) W sferze krajobrazu dysharmonijnego i zdegradowanego (aglomeracja Trójmiasta, obszary podmiejskie ośrodków regionalnych, główne ciągi komunikacyjne) – przywracanie równowagi przyrodniczej, zwiększanie bioróżnorodności, porządkowanie i odtwarzanie zasobów kulturowych, usuwanie lub maskowanie zielenią elementów obniżających walory estetyczno-widokowe.
- c) Ograniczanie zainwestowania na terenach leśno-rolnych (szczególnie o wysokich wartościach kulturowych i estetycznych) przez wyznaczanie w dokumentach planistycznych gmin obszarów wyłączonych spod zabudowy i jej ograniczanie oraz wskazywanie linii zabudowy oddzielającej obszar zabudowany od obszarów rolnych lub zagrodowej zabudowy rozproszonej.
- d) Eliminacja i przeciwdziałanie powstawaniu zabudowy o cechach dysharmonijnych w strefach wglądów na tereny o wysokich walorach krajobrazowych.
- e) Eksponowanie i odtwarzanie dominant architektonicznych (np. baszty, wieże zamków, kościołów czy ratuszy).
- f) Preferowanie i kontynuacja dobrej praktyki w zagospodarowaniu przestrzeni (układów ruralistycznych, niw siedliskowych etc.) i sposobie użytkowania obszarów

- o wyraźnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych.
- g) Ochrona przestrzeni o specyficznych i unikatowych walorach krajobrazowych.
 - h) Ograniczanie wprowadzania obcych krajobrazowo elementów i form zagospodarowania antropogenicznego oraz dewastowania elementów przyrodniczych i architektonicznych krajobrazu – ochrona tożsamości wszystkich typów krajobrazu.
 - i) Kształtowanie i podnoszenie walorów krajobrazowych oraz ich lepsze udostępnienie, jako elementu jakości życia i atrakcyjności turystycznej województwa.
 - j) Opracowywanie studiów krajobrazowych przy realizacji inwestycji wielkopowierzchniowych, wysokościowych lub liniowych w dominujący sposób oddziaływujących na przestrzeń.
 - k) Zachowanie charakterystycznych cech naturalnych krajobrazów nadmorskich i naturalnych procesów ich kształtowania, ekspozycji widokowej.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego

- 1) Uzupelnienie sieci obszarów ochrony krajobrazu o nowe:
 - a) utworzenie parków krajobrazowych: Dolnej Wisły, Doliny Wdy, Bytowskiego i Lęborskiego;
 - b) powiększenie parków krajobrazowych: Dolina Słupi, Zaborskiego, Mierzei Wiślanej;
 - c) obszary chronionego krajobrazu: OChK Żuława Malborskich (w całości), Kociewski OChK (część lewobrzeżna Wisły), OChK Równiny Słupskiej, Południowokaszubski OChK, Kociewski OChK, Słowiński OChK, OChK Doliny Dolnej Łeby, OChK Pradoliny Kaszubskiej, OChK Pradoliny Płutnicy, Trójmiejsko-Lęborski OChK, OChK Górnej Słupi, Bukowiny i Łupawy, OChK Dolnej Łupawy, Kościerski OChK, Krajeński OChK, Człuchowski OChK, Krokowski OChK, OChK Zlewni Wieprzy, OChK Borów Tucholskich Zachodnich,
 - d) poszerzenie obszarów chronionego krajobrazu: OChK Jeziora Dzierzgoń i Morawskiego, OChK Rzeki Dzierzgoń, Gowidliński OChK, OChK Źródłiskowy Obszar Brdy i Wieprzy, OChK Doliny Wierzy, Otomiński OChK, OChK Borów Tucholskich Wschodnich.
- 2) Ochrona przedpola ekspozycji bądź poprawa wyeksponowania m.in. przez ograniczenie wprowadzania zabudowy, zalesień, reklam wielkoformatowych i innych przekształceń, ochronę charakterystycznych akcentów i dominant, odtwarzanie wartościowych elementów obiektów zabytkowych i historycznych sylwet panoramicznych, w tym szczególnie:
 - a) zespołu zamkowego w Malborku z trasy wodnej rzeki Nogat oraz tras drogowej i kolejowej;
 - b) Starówki w Gdańsku z drogi krajowej nr 7 w okolicach Przejazdowa i rafinerii oraz drogi wodnej E-40 Martwej Wisły, od strony zachodniej z Al. Armii Krajowej, od strony północnej z „Błędnika”;
 - c) zespołu staromiejskiego w Tczewie z trasy wodnej rzeki Wisły oraz tras kołowych (także z mostu w Knybawie) i trasy kolejowej;
 - d) zespołu zamkowego i staromiejskiego w Gniewie z trasy kołowej oraz od strony Wisły z jej drogi wodnej E-70 i z drugiego brzegu rzeki;
 - e) zespołu zamkowego i staromiejskiego w Kwidzynie z trasy kołowej;
 - f) zespołów urbanistycznych Skarszew i Skórcza;
 - g) zespołu Starego Miasta w Pucku eksponowanego z platformy widokowej Zatoki Puckiej oraz z drogi wojewódzkiej nr 216 Reda – Półwysep Helski;

- h) zespołu klasztornego i dworsko-parkowego w Żarnowcu;
 - i) zespołu katedralnego w Pelplinie;
 - j) zespołu urbanistycznego Chojnic od strony północno-zachodniej z drogi wojewódzkiej nr 212;
 - k) zabudowy kuracyjnej w Krynicy Morskiej;
 - l) zespołów ruralistycznych:
 - dawnych wsi Półwyspu Helskiego: Jastarnia, Bór, Kuźnice, Hel, Chałupy;
 - wszystkich średniowiecznych wsi lokacyjnych na Żuławach Wiślanych;
 - wsi „Krainy w Kratę” – Charnowo, Możdżanowo, Pęplino, Duninowo, Gąbino, Niestkowo, Starkowo, Wodnica (gm. Ustka), Swołowo (gm. Słupsk), Runowo (gm. Potęgowo), Sierakowo Słupskie (gm. Kobylnica) i innych podobnych miejscowości;
 - miejscowości: Krasna Łąka (gm. Mikołajki Pomorskie), Malenin (gm. Tczew), Trąbki Wielkie, Mirachowo (gm. Kartuzy), Bągart (gm. Dzierzgoń), Jasna (gm. Dzierzgoń), Rudno (gm. Pelplin), Wielki Garc (gm. Pelplin), Gardeja, Nowa Wioska (gm. Gardeja), Sominy (gm. Studzienice), Leśno (gm. Brusy), Wąglkowice (gm. Kościerzyna), Juski (gm. Kościerzyna), Objazda (gm. Ustka), Wytnowo (gm. Ustka), Machowino (gm. Ustka), Osieki Słupskie (gm. Ustka), Kluki (gm. Smołdzino), Izbica (gm. Główny), Gać (gm. Słupsk), Stara Kiszewa, Bobowo, Pączewo (gm. Skórcz), Nowa Cerkiew (gm. Morzeszczyn), Brzeźno Lęborskie (gm. Łęczyce), Kaczkowo (gm. Łęczyce), Świetlino (gm. Łęczyce), Wysokie (gm. Łęczyce), Chrzanowo (gm. Łęczyce), Osiek, Jarzębina (gm. Ryjewo), Janowo (gm. Kwidzyn), Gniewskie Pole (gm. Kwidzyn), Nowy Dwór (gm. Kwidzyn), Koniczki (gm. Sadlinki), Nebrowo (gm. Sadlinki), Rusinowo (gm. Sadlinki), Bronisławowi (gm. Sadlinki), Wielkie Walichnowy (gm. Gniew), Małe Walichnowy (gm. Pelplin), Polskie Gronowo (gm. Gniew), Pinczyn (gm. Zblewo), Kniewskie Błoto (gm. Wejherowo);
 - zespołów folwarków żuławskich osadnictwa rozproszonego na obszarze Żuław Wiślanych;
 - m) zespołów dworsko- i pałacowo-parkowych jako dominant krajobrazowych we wnętrzach krajobrazowych – szczególnie powiązanych ze sobą kompozycją krajobrazową majątków: Cecenowo (gm. Główny), Wolinia (gm. Główny), Stowięcino (gm. Główny), Rzuszcze (gm. Główny), Ciemino (gm. Główny), Skórcz (gm. Główny), Kłaczno (gm. Studzienice), Rzechcino (gm. Potęgowo), Warblino (gm. Główny), Wykopowo (gm. Główny), Rumsko (gm. Główny), Choćmirówko (gm. Główny), Będziechowo (gm. Główny), Żelkowo (gm. Główny), Żoruchowo (gm. Główny), Karzcin (gm. Słupsk), Borc (gm. Somonino), Wyczechowo (gm. Somonino), Będmin (gm. Nowa Karczma), Ciekocino (gm. Choczewo), Kurowo (gm. Choczewo), Lubiewo (gm. Kolbudy), Prusiewo (gm. Krokowa), Waplewo (gm. Stary Targ), Warcinie (gm. Kępice) i Mirachowo (gm. Kartuzy);
- 3) Zachowanie przedpola ekspozycyjnego przez ograniczenie wprowadzania zabudowy, zalesień, reklam wielkoformatowych i innych przekształceń mogących przesłonić ekspozycję lub obniżyć walory krajobrazu wzdłuż ciągów drogowych:
 - a) na odcinku drogowym (DK nr 91) Subkowy – Rudno

- Gniew oraz z drogi wodnej rzeki Wisły, na panoramę Gniewu i okolicznych terenów rolniczych, a w tym ekspozycja z miejscowości Rudno na Dolinę Walichnowską;
 - b) na odcinku drogowym (DK nr 91) Pruszcz Gdański – Tczew (krawędź wysoczyzny), na Żuławy Gdańskie;
 - c) na odcinku drogowym (DW nr 222) Kleszczewo – Jagatowo – Straszyn na południowe tereny Gdańska i Żuławy Gdańskie;
 - d) wzdłuż Półwyspu Helskiego na odcinku drogowym (DW nr 216) Władysławowo – Chałupy, oraz Kuźnica – Jastarnia, eksponującym jednocześnie wody Zatoki Puckiej oraz Morza Bałtyckiego;
 - e) na odcinku drogowym (DW nr 213) Przebendowo – Choczewo – Lublewko, eksponującego Morze Bałtyckie;
 - f) na odcinkach drogowych (DW nr 209) Bytów – Borzytuchom oraz Kołczygłowy – Suchorze eksponujących enklawy harmonijnego krajobrazu rolniczego;
 - g) na odcinku drogowym Dębina – Objazda – Gardna Wielka, eksponującym łąki wokół jeziora Gardno;
 - h) droga wodna rzeki Wisły – (np. panorama Gniewu, Tczewa) i korona wału wiślanego (panoramy otoczenia o wielokilometrowym zasięgu), krawędź wysoczyzny m.in. w rejonie miejscowości Gorzędziej);
 - i) na odcinku drogowym (DP 1454G – 1440G) Strzebielino – Zielnowo – Słuszewo – Rybienko – Rybno – Kniewo – Warszkowo, eksponującym Pradolinę Redy–Łeby;
 - j) na odcinkach drogowych (DW nr 607, 518, 532, 612) Ryjewo – Kwidzyn – Sadlinki – Okrągła Łąka, eksponujących prawobrzeżną Dolinę Kwidzyńską i lewy wysoki brzeg Wisły;
 - k) na odcinku drogowych (DW nr 501) Mikoszewo – Kąty Rybackie, z ekspozycją na Żuławy Wiślane;
 - l) na odcinku drogowym (DW nr 501) Kąty Rybackie – Krynica Morska – Piaski, z ekspozycją na Zalew Wiślany i Morze Bałtyckie;
 - m) na odcinku północnym Obwodnicy Trójmiasta (DK nr S6) Osowa – Cisowa, z ekspozycją na lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego;
 - n) na odcinku drogowym (DW nr 235) Kalisz – Dziemiany, z ekspozycją na zespół jezior Wdzydzkich;
 - o) na odcinku drogowym (DK nr 6) Bożepole Wielkie – Godętowo – Mosty, z ekspozycją na Pradolinę Redy–Łeby;
 - p) odcinki dróg (DW nr 211 i 228) i (DP), eksponujące fragmenty jezior Raduńskich: Górne, Dolne, jezior Brodno Wielkie i Brodno Małe;
 - q) odcinek linii kolejowej 201, z ekspozycją na jezioro Ostrzyckie;
 - r) na odcinku drogowym (DW nr 213) Zdrada – Połczyno, z ekspozycją na Pradolinę rzeki Płutnicy.
- 4) Zachowanie ciągów alejowych dróg wojewódzkich, powiatowych i lokalnych:
- a) na odcinku DW nr 224 Egiertowo – Nowa Karczma;
 - b) na odcinku DW nr 213 Żarnowiec – Krokowa,
 - c) na odcinku DP 1513G Rzucewo – Osłonino;
 - d) na odcinku DP 1330G Nawcz – Dzięcielec;
 - e) na odcinku DP 1318G – DP 1317G Łęczyce – Świchowo – Świchówko – Zwartowo;
 - f) Aleja Jaworowa w Kościerzynie ul. Strzelecka – „Strzelnica”;
 - g) na odcinku DP 2729G Stara Jania – Leśna Jania;
- 5) Zachowanie i rewitalizacja:
- a) jednodworczego kaszubskiego osadnictwa rozproszonego w rejonie miejscowości Szatarpy (gm. Nowa Karczma), Szumleś Królewski i Szlachecki (gm. Nowa Karczma), Grabowska Huta (gm. Nowa Karczma), Starkowa Huta (gm. Somonino), Podjazzy (gm. Sulęczyno), okolice Jeziora Gowidlińskiego;
 - b) śladów osadnictwa rozproszonego w rejonie miejscowości Otoczyn (gm. Gardeja), Osowo (gm. Karsin) oraz na południe od miejscowości Odry (gm. Czersk);
 - c) wtórnego osadnictwa rozproszonego w okolicy „olęderskiej” wsi rządowej Kniewskie Błoto;
 - d) osadnictwa rozproszonego kolonijnego Wilcze Błota (gm. Lubichowo) i miejscowości Stare Polaszki (gm. Stara Kiszewa);
 - e) zabudowy osad rybackich: m.in.: Bór (m. Jastarnia), Kuźnica (m. Jastarnia), Łeba, Mechelinki (gm. Kosakowo), Rewa (gm. Kosakowo);
- 6) Ochrona wodnych platform widokowych (m.in. przez zachowanie naturalnych i antropogenicznych walorów krajobrazowych, zapewnienie warunków kontynuacji aktywności typowej dla danego krajobrazu i stanowiącej o jego urodzie – np. rybactwa, żeglarsstwa):
- a) Morza Bałtyckiego – „locji” brzegów na całej długości brzegu morskiego znajdującego się w granicach województwa, łącznie z widokiem na północny brzeg Półwyspu Helskiego;
 - b) Zatoki Puckiej – „locji” zachodniego brzegu Zatoki z widokiem zabudowy Pucka oraz południowego Półwyspu Helskiego z dominantą latarni helskiej i akcentami w postaci portów w Jastarni i Helu;
 - c) Zalewu Wiślanego – „locji” brzegów Zalewu z ekspozycją zespołu staromiejskiego we Fromborku;
 - d) Jezior Gardno i Łebsko – widoki brzegów obu jezior, możliwość obserwacji form ruchomych wydmy na Mierzei Łebskiej;
 - e) Jezioro Charzykowskie i Jezioro Karsińskie – widoki brzegów obu jezior, zróżnicowana ekspozycja form roślinności;
 - f) Jeziora Wdzydze – widoki brzegów jeziora i zespołów z nim związanych;
 - g) Jeziora Raduńskiego Dolnego i Górnego widoki brzegów jeziora.
- 7) Ochrona elementów ekspozycji krajobrazowej w postaci punktów widokowych (m.in. przez zapewnienie trwałej dostępności oraz ochrona walorów eksponowanych krajobrazów):
- a) latarni morskich w Czołpinie, Stilo, Rozewiu, Nowym Porcie, Sopocie, oraz Helu;
 - b) wieży widokowej na wzniesieniu Wieżycza;
 - c) punktów widokowych w rejonie zespołu Jezior Raduńsko-Ostrzyckich (np. Złota Góra), na wzniesieniu „Psia Góra” (ekspozycja jest w ciągu jezior Charzykowskiego i Karsińskiego), wzniesienia „Pacholek” w Gdańsku Oliwie;
- 8) Ochrona makrownętrz krajobrazowych, jako elementów odzwierciedlających atrakcyjność i różnorodność krajobrazową województwa (m.in.: przez ochronę przed dewastacją istniejących walorów, ograniczenie wprowadzania intensywnej zabudowy terenów otwartych, ograniczenie wprowadzania obcych kulturowo form zagospodarowania terenu):
- a) sekwencji wnętrz w Dolinie Dolnej Wisły (Dolina Walichnowska oraz Dolina Kwidzyńska);
 - b) wschodniego, ujściowego fragmentu doliny Redy – czytelne wnętrza z dróg biegnących dnem doliny,

widoczna jako przekrój terenu z obszaru Półwyspu Helskiego;

- c) wodnego – północno-zachodniej części Zatoki Puckiej – widok z drogi Puck – Władysławowo;
 - d) wodnego Zalewu Wiślanego;
 - e) rzeki Płutnicy i Bielawskich Błot;
 - f) doliny rzeki Łeby na odcinku od jeziora Łebsko do Lęborka;
 - g) rzeki Łeby na wysokości miejscowości Łęczyce;
 - h) równiny akumulacji biogenicznej na zachód od jeziora Łebsko;
 - i) wodnego dwóch jezior Słowińskiego Parku Narodowego – jeziora Gardno i Łebsko;
 - j) zespołu przyrodniczo-krajobrazowego: „Kraina w Kratę w Dolinie Rzeki Moszczeniczki”
- 1) W gminnych dokumentach planistycznych należy określić:
- a) elementy i obszary charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego miejscowości oraz szczegółowe zasady ich przekształceń;
 - b) strefy krajobrazu zdegradowanego oraz zasady i kierunki ich przekształceń;
 - c) sposoby rekompozycji, restylizacji i uporządkowania chaotycznych układów zabudowy;
 - d) zasady zagospodarowania punktów widokowych i ochrony panoram widokowych.
- 2) Ochrona walorów krajobrazowych systemu polderowego Żuław ze współczesnymi układami elementów hydrograficznych i towarzyszących im zabytków techniki.
- 3) Podejmowanie czynnych działań – restytucji, rewaloryzacji i rekultywacji elementów przyrodniczych i architektoniczno-kulturowych decydujących o zachowaniu lub przywróceniu walorów krajobrazowych specyficznych dla poszczególnych typów obszarów.
- 4) Podejmowanie działań ochronnych na obszarach wiejskich mających na celu utrzymanie przestrzeni otwartych cennych krajobrazowo, w tym głównie ochrona terenów leśnych i rolnych, poprzez wyłączenie ich z terenów potencjalnie przeznaczanych pod zabudowę.

12.1.4. Ochrona zasobów środowiska [Rys. 44]

Zadania polityki przestrzennej

- 1) Zachowanie i racjonalne gospodarowanie zasobami środowiska przyrodniczego (abiotycznego – kopaliny, gleby, wody, powietrze i biotycznego – bioróżnorodność), kształtującymi jakość przestrzeni, warunki życia i zrównoważony rozwój regionu ze szczególnym uwzględnieniem rekreacji i turystyki.
- 2) Podwyższanie skuteczności ochrony zasobów i walorów środowiska ekosystemu Morza Bałtyckiego.

Zasady zagospodarowania przestrzennego

I. Ochrona litosfery i zasobów kopalin

Dotyczy kopaliny, unikatowych form ukształtowania terenu oraz naturalnych procesów kształtujących powierzchnię terenu, obejmuje:

- a) Zagospodarowanie przestrzeni w strefie występowania udokumentowanych złóż kopaliny w sposób zapewniający w przyszłości możliwość podjęcia eksploatacji, z uwzględnieniem potrzeby i wymogów ochrony walorów krajobrazowych.
- b) Eksploatacja surowców mineralnych przede wszystkim na obszarach objętych obecnie wydobywaniem, jeśli brak przeciwwskazań środowiskowych i podejmowanie wydobywania na nowych terenach tylko w sytuacjach gdzie przeciwwskazania środowiskowe

nie przeważają opłacalności ekonomicznej.

- c) Rewaloryzacja i rekultywacja największych powierzchniowo obszarów o cechach rzeźby przekształconych antropogenicznie, w kierunku przywrócenia im charakteru zbliżonego do naturalnego – w szczególności na obszarach poprzemysłowych i poeksploatacyjnych – m.in. w powiatach bytowski, kartuski, kościerski i pucki.
- d) Objęcie ochroną indywidualną obszarów o unikatowych cechach morfologiczno-krajobrazowych, charakterystycznych dla środowiska regionu (m.in. rozcięcia erozyjne strefy krawędziowej wysoczyzn i wybrzeży klifowych, formy brzegowe itp.), w postaci tzw. geoparków.
- e) Podejmowanie technicznych działań ochronnych w strefach wybrzeża o genezie akumulacyjnej (odcinki plażowo-wydymowe), polegających na zabudowie biologicznej, technicznej i refulacji na odcinkach zniszczonych i zagrożonych zniszczeniem, szczególnie w obszarach o wybitnej funkcji rekreacyjnej – m.in. w rejonach Ustki, Łeby, Karwi i Półwyspu Helskiego.
- f) Podejmowanie działań ochronnych na obszarach wzmożonych zjawisk morfodynamicznych zagrażających bezpieczeństwu obiektów i ludności jedynie w niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym zakresie – zarówno na obszarze wybrzeża morskiego o genezie erozyjnej (klifowe), jak i w głębi łądu.

II. Ochrona gruntów leśnych i rolnych

Działania na rzecz ochrony gleb stanowią grupę działań skorelowanych z innymi działaniami na rzecz ochrony zasobów biosfery i zapewnienia ekologicznych warunków życia i obejmują gleby o najwyższej przydatności rolniczej, a także grunty leśne⁶ i obszary hydrogeniczne:

- a) Zachowanie (niepomniejszanie) co najmniej obecnej powierzchni terenów leśnych i stosowanie kompensacji przyrodniczej przy przeznaczeniu na cele nieleśne.
- b) Powiększanie arealu gruntów leśnych przez zalesianie gruntów o najniższych walorach produkcyjnych i zagrożonych procesami erozyjnymi, wzmacniające ich ekologiczną stabilność, spójność przestrzenną struktur ekologicznych – szczególnie w centralnej, pojeziernej części województwa oraz w zdefiniowanych korytarzach ekologicznych.
- c) Ochrona gleb o najwyższej przydatności rolniczej (w tym zapobieganie rozczłonkowaniu zwartej przestrzeni produkcyjnej) pochodzenia mineralnego i organicznego w klasach bonitacyjnych I–III, szczególnie na obszarach Żuław Wiślanych, pasa pojezierzy oraz pojezierzy – Starogardzkiego, Iławskiego, Krajeńskiego i fragmentów Kaszubskiego.
- d) Wprowadzanie trwałej zabudowy biologicznej – zadarnienia, zakrzewienia i zalesienia – na obszarach użytków rolnych narażonych na rozwój procesów denudacyjnych i erozyjnych oraz obszarach nieużytków i zagrożonych suszą.
- e) Ograniczanie do minimum stref bezpośredniej ingerencji w trakcie prowadzenia inwestycji infrastrukturalnych, rekultywacja miejsc zdegradowanych oraz wykorzystanie zabezpieczonej w czasie realizacji tych inwestycji wierzchniej warstwy gleby.
- f) Przywracanie gruntom zdegradowanym wartości użytkowych lub przyrodniczych przez właściwe ukształtowanie rzeźby terenu, uregulowanie stoków wodnych, odtworzenie gleb.

III. Ochrona zasobów i jakości wód

Dotyczy zasobów wód podziemnych (19 Głównych Zbiorników Wód Podziemnych – GZWP), wód gruntowych i obszarów wodno-błotnych – mających znaczenie dla kształtowania lokalnych warunków ekologicznych (m.in. gospodarki rolnej i leśnej) zarówno w ujęciu jakościowym, jak i ilościowym, a także ochronę wód powierzchniowych dla ujęć komunalnych Gdańska i Bydgoszczy, w zlewniach rzek Raduni oraz Brdy. Istotne jest także zachowanie wysokich parametrów jakości wód powierzchniowych zlewni, z których wody spływają do obszarów objętych ochroną prawną – przede wszystkim parków narodowych i obszarów NATURA 2000.

Ochrona zasobów obejmuje:

- a) Objęcie ochroną jezior lobeliowych i dystroficznych na obszarze całego województwa.
- b) Zachowanie istniejących terenów hydrogenicznych – wód powierzchniowych, mokradł i torfowisk oraz odtwarzanie i odnawianie obszarów tzw. małej retencji dla utrzymania i powiększania zasobów wodnych oraz kształtowania właściwego stanu stosunków wodnych.
- c) Ustanawianie w miarę potrzeb stref ochronnych ujęć wód (podziemne i powierzchniowe) oraz obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych wraz z prowadzeniem monitoringu tych wód w tych strefach i obszarach ochronnych.
- d) Wyznaczanie obszarów ochronnych Głównych Zbiorników Wód Podziemnych, uregulowanie zasad ochrony oraz rodzajów nakazów i zakazów odnoszących się do sposobów ich zagospodarowania.
- e) Dalsze ograniczanie eksploatacji wód podziemnych dla celów innych niż: zaopatrzenie w wodę do picia, wykorzystanie w przemyśle farmaceutycznym oraz spożywczym.
- f) Zachowanie i renaturalizacja biegu cieków przymorskich⁷ – w szczególności stanowiących miejsca bytowania gatunków ryb wędrownych – łososia, troci i certy – w zlewniach Wieprzy, Słupi, Łupawy, Łeby, Piaśnicy, Redy, Zagórskiej Strugi i Wisły oraz udrożnienie odcinków rzek pojeziernych dla wędrówki ryb przede wszystkim w zlewniach Brdy, Wdy, Gwdy.
- g) Utrzymanie i zwiększanie zdolności do samooczyszczania wód powierzchniowych, w celu uzyskania polepszenia ich klasy czystości (obsadzenie roślinnością, napowietrzanie, nieregulowanie przepływu itp.).
- h) Tworzenie i utrzymywanie ekotonów wokół powierzchniowych zbiorników wód i cieków, ograniczających spływ zanieczyszczeń i odtwarzających naturalne korytarze ekologiczne – szczególnie w sąsiedztwie obszarów użytkowania rolniczego i obszarów zabudowy lotniskowej.
- i) Zwiększenie naturalnej retencji na obszarach miejskich, przeciwdziałanie nadmiernemu uszczelnianiu terenów otwartych.
- j) Likwidacja i ograniczanie wpływu na środowisko źródeł jego zanieczyszczeń, przede wszystkim ścieków komunalnych i przemysłowych oraz miogenów transportowanych powierzchniowo do wód z terenów rolniczych.
- k) Objęcie szczególną ochroną wód zlewni Raduni i Brdy stanowiących źródła wody dla Gdańska i Bydgoszczy.

IV. Ochrona zasobów biosfery

Ochrona zasobów biosfery realizowana jest przez

kształtowanie powiązań ekologicznych między systemem obszarów i obiektów prawnie chronionych, ochronę gatunkową i siedliskową. Stanowi ona gwarancję zachowania zasobów i walorów naturalnych środowiska, trwałość gatunków i siedlisk, eliminowanie uciążliwości związanych z rozwojem cywilizacyjnym i zachowanie ekologicznych warunków życia i wypoczynku mieszkańców. Obejmuje:

- a) Oszczędne gospodarowanie przestrzenią szczególnie na obszarach istotnych z punktu widzenia ochrony bioróżnorodności.
 - b) Ustanowienie planów ochrony parków krajobrazowych: Nadmorskiego, Trójmiejskiego, Kaszubskiego, Zaborskiego, Tucholskiego, Mierzei Wiślanej, Pojezierza Iławskiego.
 - c) Ograniczanie lokalizowania elementów infrastrukturalnych zagrażających funkcjonowaniu korytarzy ekologicznych (np. farmy wiatrowe, elektrownie wodne, infrastruktura transportowa).
 - d) Budowę pod lub nad drogami kołowymi i liniami kolejowymi o dużym natężeniu ruchu, w sąsiedztwie zbiorników wodnych i terenów bagiennych, urzędzonych przejść – tuneli o właściwych parametrach i ukształtowanym wejściu dla płazów, gadów i drobnych ssaków, odpłaszaczy również dla dużych zwierząt oraz przepławek dla ryb.
 - e) Zachowanie pozostałości izolowanych naturalnych kęp roślinności, nieużytków hydrogenicznych, kęp lasów, założeń parkowych itp. oraz poszukiwanie możliwości kształtowania i odtworzenia ciągłości ich powiązań przestrzennych.
 - f) Wprowadzenie zalesień, zakrzewień i zadarnień jako elementu odbudowy naturalnych powiązań ekologicznych, m.in. wzdłuż dolin rzecznych – stanowiących potencjalne korytarze ekologiczne oraz na obszarach wzmacniających wewnętrzną spójność całej sieci i zwartość przestrzenną zbiorowisk leśnych.
 - g) Zachowywanie i odtwarzanie aktywnych biologicznie wewnątrzmijskich terenów leśnych, wodnych i torfowiskowo-bagiennych, jako podstawy poprawy warunków ekologicznych życia mieszkańców miast oraz zapewniających równowagę ekologiczną środowiska.
 - h) W sąsiedztwie obszarów chronionych i w obrębie korytarzy ekologicznych ważne jest m.in.: optymalne wykorzystanie pod budowę nowych odcinków sieci infrastrukturalnych już istniejących korytarzy infrastruktury, odtwarzanie zniszczonych siedlisk przyrodniczych w miejscach zastępczych.
- ### V. Ochrona powietrza atmosferycznego
- a) Poprawa jakości powietrza atmosferycznego, szczególnie w miastach, głównie poprzez ograniczanie wielkości emisji gazów i pyłów do atmosfery.
 - b) W dokumentach planistycznych gmin (miasta) należy wyznaczyć korytarze przewietrzające.
 - c) Przeznaczanie części terenów niezainwestowanych w granicach administracyjnych miast na założenia terenów zielonych przenikających tkanę obszarów zabudowanych oraz bezwzględna ochrona zadrzewień, zakrzewień i istniejących terenów zieleni urządzonej – jako elementów naturalnych utrzymujących dobre warunki klimatu lokalnego i ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń oraz hałasu.
 - d) Dążenie do wyprowadzania uciążliwych funkcji przemysłowych z centrów miast przy uwzględnieniu kierunków ruchu mas powietrza.
 - e) Wprowadzanie ruchu o charakterze tranzytowym

poza tereny miast i innych obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy.

- f) Na obszarach miast wzdłuż dróg o znacznym natężeniu ruchu stosowanie pasów zieleni izolacyjnej.

VI. Ochrona przed hałasem i wibracjami

- a) Wprowadzanie zabudowy technicznej i biologicznej ograniczającej rozprzestrzenianie hałasu wzdłuż ciągów komunikacyjnych w obszarach zabudowy mieszkaniowej – szczególnie w centrach miast obszaru aglomeracji oraz dużych miast powiatowych zlokalizowanych na ciągach komunikacyjnych dróg krajowych.

- b) Wyprowadzenie tranzytowego ruchu samochodowego z centrów obszarów zurbanizowanych oraz modernizacja i przebudowa ciągów komunikacyjnych wraz z ciągami torowisk zgodnie z zasadami Zrównoważonego Rozwoju Transportu w Miastach (SUTP)⁸.

- c) Zabezpieczenie istniejących terenów w otoczeniu lotnisk przed negatywnym oddziaływaniem (hałas, wibracje) ze strony rozwijającego się ruchu lotniczego.

- d) Ograniczenie zagrożeń hałasem, wibracjami i promieniowaniem na obszarach ochrony uzdrowiskowej Ustki i Sopotu oraz na terenach predysponowanych do rozwoju funkcji uzdrowiskowych.

- e) Ochrona środowiska przed hałasem na obszarach nim zagrożonych powinna odbywać się w oparciu o programy ochronne.

12.2. System osadniczy [Rys. 45]

12.2.1. Hierarchia ośrodków i obszary obsługi

Hierarchia ośrodków określana została na podstawie kryteriów ludnościowych, gospodarczych i funkcjonalnych. Określenie pozycji ośrodków w hierarchii, uwzględnia aktywność społeczności lokalnych i skuteczność działań samorządu – jest więc stwierdzenie faktów, które nie mają waloru trwałości. Ranga ośrodka ma jednak wpływ na sposób traktowania ośrodka przy adresowaniu określonych działań wynikających z polityki regionalnej w określonym horyzoncie czasowym. Dlatego hierarchia ośrodków, określająca ich rangę stanowi ustalenie niniejszego planu.

1) Hierarchia ośrodków

Hierarchia ośrodków jest rozpatrywana odrębnie z punktu widzenia całego województwa i odrębnie z punktu widzenia obszaru aglomeracji Trójmiasta. Odzwierciedla ona pozycję ośrodków wynikającą z potencjału społecznego, gospodarczego oraz zakresów kompetencji zlokalizowanych w nich podmiotów administracji publicznej.

W obszarze aglomeracji Trójmiasta zainwestowanie poszczególnych jednostek osadniczych niejednokrotnie się zlewa, obszary obsługi nakładają się na siebie i ulegają rozmyciu. W tych warunkach hierarchia ośrodków nie zależy od zasięgu terytorialnego oddziaływania ośrodka, a niemal w całości wynika z potencjału endogenego i dostępności transportowej z poszczególnych jej części. W związku z tym hierarchia ośrodków obszaru aglomeracji Trójmiasta opiera się wyłącznie na potencjale włas-

nym i zdolności konkurencyjności w ramach tego obszaru.

Przyjmuje się następującą hierarchię ośrodków obsługi mieszkańców i gospodarki:

A. OŚRODEK PONADREGIONALNY

- 1) Ośrodek centralny aglomeracji: Gdańsk, Gdynia, Sopot;
- 2) Ośrodki uzupełniające obszaru aglomeracji:
 - a) regionalne: Wejherowo, Tczew;
 - b) lokalne: Pruszcz Gdański, Kartuzy;
- 3) Ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na obszarach ciągłego zainwestowania: Rumia, Reda, Żukowo.

Ośrodek ten posiada rozwinięte usługi wyższego rzędu, o najwyższym prestiżu i stopniu specjalizacji; należą do nich administracja wojewódzka, uczelnie wyższe, instytuty naukowo-badawcze, instytucje lecznictwa związane z ośrodkiem akademickim w tym oddziały rzadkich specjalności medycznych wymagające bliskiego zaplecza naukowego, siedziby największych firm i prestiżowych instytucji kultury i sztuki.

Na pozostałym obszarze województwa hierarchia ośrodków wynika z roli poszczególnych miast w odniesieniu do ukształtowanych wokół nich obszarów obsługi. Nazewnictwo odzwierciedla zależność ośrodka od terytorium (ośrodki regionalne i ponadgminne).

B. OŚRODKI REGIONALNE⁹ (równoważenia rozwoju)

I rzędu: Słupsk – Ustka, Chojnice – Człuchów, Kwidzyn Skupiają część usług publicznych i instytucji samorządu województwa wymagających lepszej dostępności dla mieszkańców. Wyznaczenie w województwie ośrodków regionalnych wiąże się z orientacyjnym podziałem na obszary obsługi, w których będzie prowadzone wspólne zarządzanie dla tego typu usług, o mniejszym zasięgu i prestiżu.

II rzędu: Starogard Gdański, Malbork – Sztum i Lębork

Pozostałe miasta powiatowe powyżej 35 tys. mieszkańców, koncentrujące funkcje, których obszar oddziaływania przekracza granice powiatu (szpitale specjalistyczne, szkoły wyższe, centra kultury i sztuki, centra sportu i rekreacji, usługi komercyjne wyższego rzędu) – jednym z czynników wpływających na lokalizację takich usług jest własny potencjał ludnościowy ośrodka, wzmacniany przez ludność miejskiego obszaru funkcjonalnego.

Potencjalne ośrodki II rzędu: Kościerzyna, Bytów

Grupa ośrodków, które mogą dysponować wielkością i potencjałem rozwojowym, o ile dokonają integracji odpowiednio rozległych obszarów funkcjonalnych, poprzez systemy transportu publicznego, infrastruktury i skoordynowanej polityki przestrzennej. Należą do nich:

- #### C. OŚRODKI PONADGMINNE:
- Czersk, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Hel, Jastarnia, Puck, Władysławowo, Łeba, Brusy, Pelplin, Gniew, Prabuty, Dzierzgoń, Nowy Staw, Czarna Woda, Skórcz, Debrzno, Skarszewy, Kępice, Czarne i Krynica Morska

Miasta powiatowe, które nie będące ośrodkami regionalnymi i nie predysponowane do tej roli, a także inne miasta pełniące rolę głównego ośrodka uzupełniającego w powiatowych obszarach obsługi.

Tablica 10. Szacunkowa liczba ludności miast województwa pomorskiego (powyżej 10 tys. w roku 2008) w roku 2030

miasto	liczba ludności w 2008 r. w tys.	spodziewana liczba ludności w roku 2030	miasto	liczba ludności w 2008 w tys.	spodziewana liczba ludności w roku 2030
Gdańsk	455,6	360,0–400,0	Pruszcz Gdański	25,6	25,0–30,0
Gdynia	249,3	210,0–230,0	Kościerzyna	23,0	25,0–30,0
Słupsk	97,3	80,0–90,0	Reda	19,6	20,0–25,0
Tczew	60,1	50,0–60,0	Bytów	16,7	15,0–20,0
Starogard Gdański	48,3	45,0–55,0	Ustka	16,1	15,0–20,0
Wejherowo	46,6	40,0–50,0	Kartuzy	15,0	15,0–20,0
Rumia	45,0	40,0–50,0	Władysławowo	15,0	10,0–15,0
Chojnice	40,0	35,0–45,0	Człuchów	14,4	10,0–15,0
Malbork	38,2	35,0–45,0	Puck	11,3	10,0–15,0
Sopot	38,8	35,0–45,0	Miastko	11,0	8,0–13,0
Kwidzyn	38,0	35,0–40,0	Nowy Dwór Gdański	10,0	8,0–13,0
Lębork	34,7	30,0–35,0	Sztum	9,9	8,0–11,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych (2008) i własnych szacunków.

2) Obszary obsługi

Skupienie na obszarze aglomeracji Trójmiasta, tworzącym zintegrowany funkcjonalnie ośrodek ponadregionalny, instytucji samorządu województwa, stanowi czynnik podnoszący rangę tego ośrodka. Działanie takie sprzyja ukształtowaniu środowiska społecznego i gospodarczego oraz przestrzeni o wysokim potencjale ludzkim i gospodarczym. Potencjał ten podnosi atrakcyjność dla lokalizacji przedsięwzięć o zasięgu ogólnopolskim i międzynarodowym (usługi wyższego rzędu, centra zarządzania podmiotów i organizacji gospodarczych, instytucji finansowych oraz instytucji i projektów kulturalnych oraz naukowych). Mogą one mieć zarówno charakter publiczny jak i komercyjny.

Obszar obsługi dla ośrodka regionalnego stanowi terytorium, na którym będą bilansowane potrzeby i możliwości zaspakajania usług w zakresie i skali odpowiadającej randze tego ośrodka. Np. rozmieszczenie oddziałów medycznych o określonych specjalnościach w szpitalach winno być analizowane w kontekście wszystkich zespołów opieki zdrowotnej w danym obszarze obsługi, aby uniknąć dublowania się tych specjalności, które nie stanowią standardowych usług z zakresu lecznictwa zamkniętego. Dlatego obok ośrodka ponadregionalnego wyznaczone są ośrodki regionalne I rzędu: Słupsk – Ustka, Chojnice – Człuchów, Kwidzyn. Stworzenie ośrodków pośredniej rangi pomiędzy poziomem województwa (ośrodek ponadregionalny) a typowym ośrodkiem regionalnym (ośrodek regionalny II rzędu – miasto powiatowe powyżej 35 tys. mieszkańców) pozwala uniknąć rozpraszania funkcji wojewódzkich oraz przyczynić się do ukształtowania dynamicznych centrów równoważących rozwój gospodarczy na terenach peryferyjnych. Wpisuje się to w ten sam mechanizm, w którym koncentracja funkcji publicznych jest czynnikiem przyciągającym inne podmioty komercyjne i publiczne. Wyznaczenie ograniczonej liczby ośrodków o znaczeniu regionalnym pozwala zhierarchizować i skoncentrować rozmieszczenie systemów infrastruktury transportowej i technicznej, aby przy ograniczonych środkach uzyskać szybsze efekty gospodarcze z jej realizacją.

1. Aglomeracyjny obszar obsługi funkcjonuje jako organizm, którego najistotniejsze funkcje koncentrują się głównie w miastach rdzeniowych, ale które są wspomagane przez szeroki zestaw funkcji rozmieszczonych na całym obszarze. Na obszar aglomeracji obsługi składają się:

a) Gdańsk, Gdynia, Sopot – centrum aglomeracji;

b) terytorium obszaru obsługi: powiaty wejherowski, gdański, pucki, kartuski i nowodworski oraz leżące poza obszarem aglomeracji powiaty: tczewski, starogardzki, malborski, lęborski i kościerski.

2. Słupski obszar obsługi:

a) Słupsk – centrum obszaru obsługi;

b) terytorium obszaru obsługi: powiaty: słupski i bytowski;

3. Chojnicko-człuchowski obszar obsługi:

a) Chojnice – Człuchów – centrum obszaru obsługi;

b) terytorium obszaru obsługi: powiaty: chojnicki i człuchowski;

4. Kwidzyński obszar obsługi:

a) Kwidzyn – centrum obszaru obsługi (z otwarciem na Grudziądz);

b) terytorium obszaru obsługi: powiaty: kwidzyński.

12.2.2. Kształtowanie systemu osadniczego województwa

Zadania polityki przestrzennej

1) Poprawa spójności sieci osadniczej województwa z przestrzenią Polski, Europy i Regionu Morza Bałtyckiego, umożliwiająca wzrost aktywności społecznej i gospodarczej mieszkańców województwa w relacjach krajowych i międzynarodowych.

2) Optymalizacja przestrzennej struktury regionu poprzez udostępnienie zasobów, ochronę walorów oraz wydzielenie obszarów przeznaczonych na cele gospodarcze, wzmacniających efektywność i konkurencyjność województwa.

Zasady zagospodarowania przestrzennego

a) Wyrównywanie szans dostępu do usług publicznych i pracy na obszarze województwa, poprzez wykorzystanie hierarchicznej sieci ośrodków dla połączenia szerokiego zakresu i wysokiej jakości oferty z obiektywnymi uwarunkowaniami jej realizacji.

b) Uwzględnianie w planowaniu przestrzennym funkcjonowania powiązań: dom – praca – usługi, zapewniające – przy wysokiej jakości środowiska zamieszkania – minimalizację potrzeb transportowych i ograniczenie zużycia energii i emisji do środowiska, związanych z przemieszczaniem się.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego

1) Utrzymanie policentrycznego charakteru osadnictwa przez:

a) wzmocnienie rangi ośrodków regionalnych i ponadregionalnych przez kreowanie przestrzeni miejskiej wysokiej jakości charakteryzującej się:

- dogodnymi warunkami zamieszkania stosownie

do potrzeb i możliwości mieszkaniowych;

- jakością życia, obejmującą szeroką i zróżnicowaną ofertę usług, dobrą obsługę komunalną, dogodne warunki wypoczynku i rekreacji;

b) ukształtowanie ośrodków regionalnych i ponadgminnych na centra życia miejsko-wiejskiej społeczności zamieszkałej na obszarze obsługi ośrodka – przez poprawę:

- dostępności do oferty usługowej i rynku pracy ośrodka dla ludności wiejskiej;
- warunków do świadczenia wszechstronnej obsługi potrzeb bytowych, gospodarczych i kulturalnych ludności terenów wiejskich, w tym zaspokajających potrzeby, które nie mogą być zrealizowane poza miastem.

c) konsolidację rozproszonych na obszarze województwa potencjału gospodarczego, społecznego i przyrodniczego.

Organom ustanawiającym akty prawa miejscowego, zarządzającym gospodarką komunalną oraz odpowiadającym za lokalną i ponadlokalną politykę przestrzenną zaleca się:

- kształtowanie w ośrodkach regionalnych węzłów organizujących wojewódzką sieć powiązań gospodarczych i społecznych w celu wymiany z otoczeniem – proponuje się wsparcie dla ośrodków regionalnych w działaniach zmierzających do:
 - przekształcenia ich w bieguny aktywności gospodarczej, skupiające potencjał ekonomiczny, indywidualny i zbiorowy, zapewniając miejsca pracy dla mieszkańców ośrodka oraz jego otoczenia;
 - rozwoju w ośrodku usług adresowanych do mieszkańców i podmiotów całego obszaru obsługi otaczającego ośrodek;
 - uczynienia z ośrodków pośredników w wymianie informacji, wiedzy, towarów i usług z innymi ośrodkami, w zakresie, w jakim niemożliwa jest tego typu aktywność w drodze indywidualnej i rozproszonej;
- rozwiązania zmierzające do uczynienia z ośrodków regionalnych węzłów systemów infrastruktury technicznej i transportowych, w tym transportu publicznego – proponuje się wsparcie:
 - wzajemnych powiązań ośrodków regionalnych z ich obszarem obsługi, w tym pomoc w działaniach zmierzających do organizacji transportu publicznego na obszarze obsługi;
 - rozwiązań, zapewniających powiązanie ośrodków z zewnętrznymi systemami transportowymi, w tym transportu publicznego, w celu poprawy dostępu do obszaru aglomeracji Trójmiasta, węzłów autostrady i dróg ekspresowych, węzłów kolejowych o znaczeniu krajowym, lotnisk i portów.

2) Kształtowanie Funkcjonalnych Obszarów Miejskich, poprzez organizacyjne, instytucjonalne i techniczne wiązanie miast z obszarami wiejskimi, wspólnie realizujących politykę przestrzenną, transportową, infrastrukturalną oraz usługi wyższego rzędu.

Organom ustanawiającym akty prawa miejscowego, zarządzającym gospodarką komunalną gmin oraz odpowiadającym za lokalną i ponadlokalną politykę przestrzenną, zaleca się:

- wspieranie rozwoju infrastruktury technicznej i systemów transportu integrującej społeczność lokalne, rynki pracy i potencjał gospodarczy funkcjonalnych obszarów miejskich;
- wspieranie miast rdzeniowych Funkcjonalnych

Obszarów Miejskich w kierunku ukształtowania kompletnych ośrodków udostępniających pełen zestaw usług podstawowych i wyższego rzędu, a jednocześnie zapewniających wysoką jakość świadczeń w całym obszarze obsługi.

3) Wzmocnienie związków funkcjonalnych pomiędzy ośrodkami nadrzędnymi i podrzędnymi, w celu stabilizowania sieci ośrodków regionalnych i ponadgminnych i ich roli względem odpowiednich obszarów obsługi.

4) Przeciwdziałanie procesom suburbanizacji wokół ośrodków regionalnych przez krystalizację sieci osadniczej w ich otoczeniu, przyczyniające się do ochrony wartości przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych.

5) Tworzenie przygotowanych planistycznie i infrastrukturalnie terenów inwestycyjnych dla strategicznych przedsięwzięć gospodarczych przez wyznaczenie w strukturze przestrzennej gmin obszarów wyłączonych z inwestycji mieszkaniowych i z inwestycji związanych z podstawową obsługą mieszkańców.

- zapewnienia warunków przestrzennych rozwoju portów, centrów logistycznych, multimodalnych węzłów transportowych, systemu lotnisk międzynarodowych, krajowych i regionalnych, ich wzajemnych powiązań drogowych i kolejowych oraz poprawy ich dostępności z obszarów obsługi ośrodków ponadregionalnych i regionalnych;
- modernizacji, przebudowy i rozbudowy dróg i linii kolejowych służących powiązaniu ośrodków obszaru aglomeracji oraz ośrodków regionalnych z infrastrukturą komunikacyjną sieci TEN-T i jej węzłami: portami oraz lotniskami.

6) Obszary atrakcyjne dla rozwoju turystyki i rekreacji należy wyłączyć z intensywnego monofunkcyjnego osadnictwa i inwestycji gospodarczych kolidujących z usługami turystyki.

7) Na obszarach cennych z punktu widzenia dziedzictwa kulturowego oraz posiadających wybitne wartości krajobrazu kulturowego, ważne dla kształtowania tożsamości regionu, należy:

- planować nowe rozwiązania transportowe, jednocześnie chroniąc historyczne trakty i związane z nimi elementy zagospodarowania i urządzenia, w tym zachować i udostępnić dla celów turystyki historyczne drogi bite, brukowe, aleje przydrożne, kuznie i karczmy;
- kształtować sieć osadniczą i nowe zainwestowanie mieszkaniowe oraz gospodarcze w powiązaniu z ochroną oryginalnych urządzeń i rozwiązań z zakresu techniki i infrastruktury (systemy wodne, irygacyjne, kanały i akwedukty, elektrownie, linie kolejowe, tunele, wiadukty);
- uwzględniać w procesach inwestycyjnych związanych z rozwojem jednostek osadniczych ochronę uzdorzonych, historycznych terenów zielonych, parków i zbiorników wodnych;
- stosować wzorce rozwoju przestrzennego obszarów zainwestowanych zmierzające do wyeksponowania atrakcji turystycznych, stworzenia właściwej oprawy dla zlokalizowanych na tych obszarach cennych obiektów i jednocześnie zapewnienie obsługi ruchu turystycznego;
- przyjąć wzorce rozwoju jednostek osadniczych uwzględniających ochronę zabytków i historycznych układów urbanistycznych i ruralistycznych, jak również umożliwiających ich efektywną ekono-

micznie rewitalizację.

- 8) Wprowadzanie do gminnych dokumentów planistycznych uregulowań umożliwiających egzekwowanie zakazu przeznaczania na nowe tereny osadnicze oraz inwestycyjne obszarów spełniających funkcje retencyjne lub zalewowe, w zakresie ochrony przeciwpowodziowej.
- 9) W obszarze aglomeracji Trójmiasta i paśmie osadniczym doliny dolnej Wisły rozwój systemów infrastruktury technicznej i transportowej wspierający wielokierunkowe powiązania ośrodków, tak aby poprawić warunki wymiany usług i produktów oraz kształtować wspólny rynek pracy, sprzyjający wzrostowi konkurencyjności i jakości zlokalizowanych w nich funkcji.

12.2.3. Kształtowanie lokalnych elementów systemu osadniczego

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

a) Stosowanie wzorców rozwoju przestrzennego, zapewniających najefektywniejsze wykorzystanie obszarów istniejącego zainwestowania oraz minimalizujących ekspansję na nowe obszary zainwestowania kosztem przestrzeni otwartych przez:

- udostępnianie do zabudowy i zainwestowania kolejnych terenów zgodnie z potrzebami budowy całościowych struktur przestrzennych;
- wyłączenie z osadnictwa i zainwestowania gospodarczego obszarów produkcji rolnej i leśnej;
- prowadzenie oszczędnej gospodarki terenami istniejącego i potencjalnego zainwestowania;
- wyłączenie z osadnictwa i zainwestowania gospodarczego określonych obszarów w celu ochrony przestrzeni otwartych, jako elementu kształtowania ładu przestrzennego, w tym przeciwdziałanie „rozlewaniu się” obszarów zainwestowania;

b) Rozwój przestrzenny jednostek osadniczych realizowany przez wdrażanie polityki przestrzennej, w formie skoordynowanych pod względem prawnym, finansowymi i technicznym programów. Zapewniają one właściwą kolejność realizacji przedsięwzięć wraz z możliwością ich finansowania. Z polityki tej wynika zapotrzebowanie na tereny inwestycyjne (obszary rozwojowe). Oszczędność gospodarowania przestrzenią stawia tu wymóg racjonalnego wyboru modeli rozwoju, zapewniającego uzupełnianie istniejącej zabudowy na obszarach istniejącego zainwestowania oraz otwierania nowych terenów inwestycyjnych na podstawie uzasadnionej potrzeby. Służy temu ocena stanu istniejącego wyposażenia w zakresie systemów usług publicznych, infrastruktury technicznej, w tym transportowej oraz ocena wielkości niezbędnych przedsięwzięć, które należy podjąć dla obsługi nowego zainwestowania.

c) Projektowanie obszarów rozwojowych winno uwzględnić rangę ośrodka oraz jego obecną wielkość, jak również spójność z planami rozwoju województwa;

d) Domykanie granic zainwestowania – wyznaczenie obszarów rozwojowych tak, aby ekspansja zainwestowania na każdym etapie kształtowała czytelną krawędź terenów zagospodarowanych, przy czym należy:

- wypełniać luki w zainwestowaniu, nie stanowiące chronionych przestrzeni otwartych;
- kontynuować zabudowę wykraczającą poza istniejący obszar zainwestowania zgodnie z charakterem jednostki osadniczej.

e) Kształtowanie ośrodków satelitarnych – w przypadku rozwoju nieciągłego wynikającego z obiektywnych uwarunkowań (występowania barier rozwoju ciągłego lub wielkości jednostki osadniczej), kształtować nowe jednostki osadnicze o charakterze kompletnych ośrodków, z wykluczeniem tworzenia nieustrukturalizowanych wysp.

f) Harmonizacja rozwoju osadnictwa i racjonalny rozwój infrastruktury – w pierwszym rzędzie wykorzystywać istniejące rezerwy infrastruktury technicznej i transportowej, a także uwzględniać możliwości rozwoju tych systemów (istniejące sieci magistralne, rozwinięcia i domknięcia istniejących struktur). Planowanie rozwoju przestrzennego winno zapewnić równoległą ekspansję obszarów zainwestowania z rozbudową systemów usług publicznych, infrastruktury technicznej i transportowej.

g) Harmonizacja osadnictwa z systemem transportowym – rozwój zainwestowania jednostek osadniczych koordynowany z przekształceniami systemu transportowego, tak, aby na wszystkich poziomach projektowania i na każdym etapie rozwoju, poprawnie były zdefiniowane powiązania obszarów rozwojowych z odpowiednimi elementami systemu transportowego. Powiązania winny zapewnić możliwość realizacji przez układ transportowy wszystkich funkcji, które musi on wypełnić, w tym tranzytowych i obsługowych w stosunku do analizowanego obszaru, z uwzględnieniem niezbędnej ich separacji.

h) Wielofunkcyjność – planowanie rozwoju przestrzennego zmierza do kształtowania obszarów wielofunkcyjnych łączących przeznaczenie mieszkaniowe oraz usługowe, w celu ograniczenia koniecznych przemieszczeń w relacji dom – praca – usługi – rekreacja.

i) Minimalizowanie konfliktów – planowanie obszarów monofunkcyjnych ograniczone do przypadków, gdy istnieje zagrożenie konfliktami funkcjonalnymi i przestrzennymi planowanego zagospodarowania z funkcjami mieszkaniowymi, usługowymi oraz rekreacyjnymi.

j) Atrakcyjne i przyjazne dla pracowników kształtowanie obszarów przemysłowych. Ustalanie wewnątrz obszarów rozwojowych – niezależnie od przestrzeni otwartych położonych poza ich granicami – wielkości (proporcji) i ewentualnie granic terenów biologicznie czynnych, a także zasad ich ochrony.

k) Społeczna tożsamość – planowanie obszarów rozwojowych z uwzględnieniem rozwiązań przestrzennych i estetycznych, sprzyjających identyfikacji mieszkańców ze swoim sąsiedztwem przez kreowanie funkcjonalnego centrum jednostki jako przestrzeni publicznej, a także zachowanie i eksponowanie obiektów i obszarów o wartościach kulturowych, jako elementów kierujących kompozycję przestrzeni i estetyczny charakter jej wypełnienia.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego

1) Wdrażanie zdefiniowanego przestrzennie i prawnie systemu wyłączeń i ograniczeń rozwoju osadnictwa i zainwestowania, w celu ochrony cennych zasobów przestrzennych. W ramach tego zaleca się organom sporządzającym dokumenty planistyczne gminy stosowanie:

- a) rozwiązań umożliwiających kontrolowanie procesów inwestycyjnych i prowadzenie polityki przestrzennej sprzyjającej egzekwowaniu nakazów, zakazów oraz ograniczeń, na terenach, które są

- wykluczone z zainwestowania na podstawie przepisów ochrony przyrody;
- b) narządzi kontroli rozwoju inwestowania, w tym zakazu przeznaczania na nowe tereny osadnicze oraz inwestycyjne obszarów cennych przyrodniczo i krajobrazowo, nie stanowiących jednocześnie ustawowych form ochrony – co winno wynikać z polityki przestrzennej gminy;
- c) przepisów umożliwiających egzekwowanie ograniczeń w zakresie funkcji, formy i intensywności zainwestowania, w tym zakaz zabudowy na terenach stanowiących otuliny obszarów ochrony przyrody, służące łagodzeniu skutków rozwoju cywilizacyjnego, rozprzestrzenianiu się zanieczyszczeń i niekorzystnych oddziaływań działalności gospodarczej oraz osadnictwa;
- 2) Podniesienie gospodarczej atrakcyjności przestrzeni przez planistyczne i infrastrukturalne przygotowanie przez gminy terenów inwestycyjnych:
- a) w ośrodkach regionalnych – dla przedsięwzięć związanych z rozwojem budownictwa mieszkaniowego oraz dla innych inwestycji, o charakterze odpowiadającym specyfice, rynkowi pracy i gospodarczej tradycji tych ośrodków;
- b) na obszarach powiązanych siecią drogową i kolejową z autostradą A1, drogami krajowymi nr 6, 7, 22 oraz z węzłami kolejowymi w tym korytarzu dla:
- wielkich inwestycji związanych z produkcją adresowaną na rynki europejskie, w dziedzinach motoryzacji, elektroniki, informatyki, chemii, farmacji itp.;
 - centrów logistycznych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym;
- c) na obszarach o dobrych warunkach klimatycznych oraz hydrologicznych wyznaczenie terenów pod lokalizację źródeł energii odnawialnej, np.: parków wiatrowych czy elektrowni wodnych.
- 3) Tworzenie przez gminy atrakcyjnych warunków osiedlania się przez:
- a) wzmocnienie roli ośrodków miejskich jako wielofunkcyjnych centrów osadnictwa, oferujących dobry dostęp do usług publicznych oraz terenów zielonych;
- b) kreowanie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej, wyposażonej w atrakcyjne przestrzenie publiczne, obszary zielone oraz urządzenia i infrastrukturę kultury, sportu i rekreacji;
- c) rozwój infrastruktury transportowej i technicznej na obszarach rozwojowych w sąsiedztwie istniejącego zainwestowania ośrodków miejskich, przy zapewnieniu ochrony wartościowych pasów i klinów zieleni, służących lokalnemu środowisku przyrodniczemu i rekreacji mieszkańców oraz kształtujących wysokiej jakości krajobraz;
- d) rozwój stref centralnych miast, w tym: rewitalizację obszarów śródmiejskich, poprawę dostępności w układzie wewnętrznym i zewnętrznym oraz koncentrację w śródmieściach funkcji dostosowanych charakterem do przestrzeni miejskich kreujących tożsamość miast;
- e) politykę przestrzenną zawierającą rozwiązania łagodzące problemy i uciążliwości funkcjonowania transportu i poprawiającą dostępność do obszarów rekreacyjnych;
- f) kształtowanie struktury przestrzennej uwzględniające bariery dla rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń i niekorzystnych oddziaływań działalności gospodarczej na obszary zamieszkania, usług i stałego pobytu ludzi;
- g) przedsięwzięcia i rozwiązania przestrzenne umożliwiające zwiększenie podaży przygotowanych planistycznie i infrastrukturalnie terenów rozwojowych pod budownictwo mieszkaniowe;
- 4) Stanowienie aktów prawa miejscowego zapewniających: odpowiedni dla rangi ośrodków zestaw funkcji, warunki zachowania ładu przestrzennego oraz zrównoważony rozwój przez:
- a) wykorzystanie w pierwszej kolejności terenów niezainwestowanych, które znajdują się w centrach miast, lub w bezpośrednim ich sąsiedztwie;
- b) dogęszczanie istniejących obszarów zainwestowania przy równoczesnym zachowaniu lub poszerzaniu terenów zielonych i powierzchni biologicznie czynnej, w tym poprzez zmniejszenie wielkości terenów infrastruktury transportowej na rzecz terenów zielonych i zabudowy usługowej związanej z zielenią – osiągnięcie tych wzajemnie kolidujących wymagań może zostać dokonane dzięki:
- promowaniu wielofunkcyjnych jednostek osadniczych w celu zmniejszenia ilości dojazdów zmotoryzowanych na rzecz ruchu pieszego i rowerowego;
 - rozwojowi transportu publicznego;
 - ułatwieniom dla ruchu pieszego i rowerowego;
 - tworzenie stref wyłączonych z ruchu kołowego;
 - budowę parkingów, wielopoziomowych, w tym podziemnych, na obrzeżach miast lub obrzeżach ich centrów, przy jednoczesnym powiązaniu ich z systemem transportu publicznego;
- c) promowanie modeli (wzorców) rozwojowych poprzez wyznaczenie obszarów rozwojowych, dla których jest już zapewniona obsługa komunalna, w tym transportowa i infrastrukturalna;
- d) łączenie form użytkowania terenu nie wywołujących konfliktów funkcjonalnych, na obszarze których mieszkańcy na miejscu mogliby mieszkać, pracować i zaspakajać potrzeby usługowe;
- e) promowanie wzorców użytkowania terenów sprzyjających kreowaniu centrów o bogatej ofercie usług, zapewniającej silną bazę ekonomiczną dla rozwoju jednostek osadniczych, o dobrej dostępności i obsługiwanych przez system komunikacji publicznej;
- f) koncentrację obiektów usługowych w zabudowie o wysokiej intensywności tak, aby obsługiwały one lokalnie jak największą liczbę mieszkańców wraz z zapewnieniem multimodalnej obsługi transportowej;
- g) adaptację i rewitalizację terenów zdegradowanych (poprzemysłowych, pokolejowych, składowych i innych) i zagospodarowanych ekstensywnie; obejmujące: uzupełnienie niekompletnej tkanki miejskiej i wielofunkcyjne dogęszczenie, z wyłączeniem oraz likwidacją funkcji uciążliwych i selekcją wzajemnie kolidujących; ukształtowanie terenów zielonych; obsługi przez transport publiczny;
- h) strefowanie funkcji charakteryzujących się niekorzystnym lub szkodliwym oddziaływaniem na ludzi i środowisko w celu ich koncentracji na zamkniętych obszarach i jednocześnie separacji tych obszarów od terenów innego zainwestowania lub wyłączonych spod inwestycji;
- i) ograniczenie odległości pomiędzy strefami funkcjonalnymi do niezbędnego, z punktu widzenia uciążliwości, minimum, aby zmniejszyć odległość dojazdów;

- j) kształtowanie przez gminy struktury funkcjonalnej, przestrzennej i technicznej sieci osadniczej sprzyjającej uzyskaniu optymalnej dostępności do poszczególnych obszarów województwa przy minimalizacji potrzeb transportowych przez:
- koncentrowanie w ośrodkach funkcji o poziomie adekwatnym do ich rangi, na obszarach, zdefiniowanego przestrzennie w ramach tego ośrodka, centrum usługowego;
 - odpowiednią lokalizację i koncentrację, w ośrodkach o wyższej randze, tych funkcji publicznych, które nie wiążą się z bezpośrednim kontaktem z mieszkańcami lub których kontakt z mieszkańcami ma charakter sporadyczny – przy zapewnieniu poprawy dostępności transportowej do ośrodków, w których są one lokalizowane;
 - zachowanie rozproszonej, w ośrodkach niższej rangi, struktury usług i realizacji funkcji publicznych wymagających bezpośredniego i częstego kontaktu z mieszkańcami;
 - rozwój technologii informacyjnych umożliwiających załatwianie spraw, świadczenie pracy, prowadzenie działalności gospodarczej oraz naukę przy zminimalizowanej konieczności przemieszczania się lub wręcz bez takiej konieczności (e-government, e-learning, telepraca);
 - rozwój kompleksowych systemów transportu zbiorowego, w formie konkurencyjnej dla transportu indywidualnego (koncentracja funkcji, pomimo rozwiązań telekomunikacyjnych, będzie wzmacniać na niektórych trasach ruch transportowy – transport zbiorowy przy wykorzystaniu wyodrębnionych szlaków, np. istniejących linii kolejowych, uprzywilejowany w dostępie do centrów miast, może okazać bardziej komfortowy i mniej czasochłonny niż transport indywidualny).

12.3. Infrastruktura społeczna [Rys. 46]

Kształtowanie systemu obsługi ludności województwa pomorskiego odnosi się do lokalizacji usług publicznych i warunków rozwoju usług komercyjnych (tworzenia dla nich ułatwień i zachęt, zwłaszcza dla tych usług, które są istotne dla rozwoju społecznego i gospodarczego, a same mechanizmy rynkowe nie zapewniają odpowiedniego ich rozwoju). Usługi są tu rozumiane szeroko, nie tylko jako działalności ale i jako instytucje, a przede wszystkim obiekty infrastruktury społecznej, a nawet konkretne urządzenia.

Zadania polityki przestrzennej

- 1) Poprawa dostępności mieszkańców do usług i urzędów edukacji, zdrowia, kultury oraz sportu.

Zasady zagospodarowania przestrzennego

- a) Optymalizacja sieci obiektów i urzędów edukacji, ochrony zdrowia, kultury i sportu przez:
- polepszenie ich dostępności przestrzennej przez zapewnienie sprawnej obsługi komunikacją publiczną;
 - lokalizację nowych inwestycji (np. oferty edukacji na poziomie wyższym – I stopień – bez konieczności zmiany miejsca zamieszkania);
 - stosowanie przy lokalizacji obiektów i urzędów sportowych zgodnie z zaleceniami światowych federacji sportowych w związku z możliwością wykorzystania dla wydarzeń sportowych o znaczeniu międzynarodowym.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego

1) Edukacja, szkolnictwa wyższego i nauki

Budowanie silnej pozycji województwa pomorskiego

oraz kształtowanie podstaw rozwoju gospodarki opartej na wiedzy wymaga podjęcia działań zwiększających jego wewnętrzną spójność, przede wszystkim na polu edukacji. Rola edukacji – powszechnie dostępnej i możliwie najwyższej jakości – w dążeniu do osiągnięcia celów Strategii Lizbońskiej jest szczególnie ważna. Środkiem zmierzającym do poprawy spójności regionu w tym zakresie powinny być inwestycje w rozwój lokalnej infrastruktury edukacji, jak również zapewnienie odpowiedniej jakości infrastruktury dydaktycznej oraz naukowo-dydaktycznej w szkołach wyższych. Będzie to sprzyjać poprawie jakości kształcenia i poziomu wykształcenia mieszkańców.

1) Kształtowanie struktury przestrzennej infrastruktury szkolnictwa wyższego przez:

- a) podniesienie rangi Trójmiasta jako ośrodka o najbardziej wyspecjalizowanym zakresie usług edukacji w Polsce Północnej poprzez rozwój bazy naukowo-dydaktycznej i socjalnej uczelni wyższych i poszerzenie wachlarza kierunków kształcenia;
- b) rozwój istniejących mniejszych ośrodków szkolnictwa wyższego poprzez rozbudowę bazy naukowo-dydaktycznej, tworzenie nowych uczelni wyższych dających wykształcenie I, II i III stopnia, przede wszystkim w ośrodkach regionalnych I rzędu (Słupsk, Chojnice i Kwidzyn);
- c) rozwój szkolnictwa wyższego I stopnia w miastach aglomeracji Trójmiasta (Tczew, Pruszcz Gdański, Kartusy, Wejherowo) oraz przede wszystkim w ośrodkach regionalnych II rzędu (Lębork, Malbork, Starogard Gdański) oraz potencjalnych regionalnych II rzędu (Bytów, Kościerzyna).

2) Budowa, rozbudowa i modernizacja bazy dydaktycznej szkolnictwa średniego zapewniające różnorodne możliwości i formy kształcenia mieszkańców przede wszystkim w ośrodkach obsługujących obszary słabe strukturalnie.

3) Odbudowa zasadniczego szkolnictwa zawodowego z uwzględnieniem bazy dla praktycznej nauki zawodu z dostępem do nowych technologii w ośrodkach dysponujących potencjałem do ich rozwoju.

4) Rozwój w pierwszej kolejności infrastruktury edukacyjnej przedszkolnej, podstawowej i gimnazjalnej w gminach, w których udział ludności w wieku przedszkolnym i szkolnym jest wyższy od przeciętnej dla województwa.

5) Rozwój centrów kształcenia ustawicznego przede wszystkim w obszarze metropolitalnym i ośrodkach regionalnych i potencjalnych regionalnych.

6) Zapewnienie dostępności kształcenia ustawicznego rosnącej grupie wieku poprodukcyjnego – tzw. Uniwersytety III Wieku, w oparciu o istniejące uczelnie wyższe.

2) Ochrona zdrowia

Z uwagi na stan zdrowotny mieszkańców województwa pomorskiego, szczególnie zachorowalność i umieralność na choroby nowotworowe, układu sercowo-naczyniowego oraz cukrzycę, istotne jest podjęcie działań zmierzających do polepszenia dostępności i jakości usług w placówkach ochrony zdrowia, ważnych z punktu widzenia regionu. Zapewnienie nowoczesnego, na poziomie porównywalnym ze standardami europejskimi, dostępu do podstawowej i specjalistycznej opieki zdrowotnej mieszkańców województwa pomorskiego, wymaga ukształtowania odpowiedniej sieci jednostek szpitalnych i ambulatoryjnych m.in. poprzez inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia oraz kształtowanie warunków dla rozwoju zintegrowanego regionalnego systemu ratownictwa.

1) Kształtowanie struktury przestrzennej infrastruktury ochrony zdrowia przez:

- a) utrzymanie i podniesienie rangi placówek lecznictwa ponadregionalnego zlokalizowanych na terenie Trójmiasta, w tym przede wszystkim Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego;
- b) integrację istniejących ośrodków onkologicznych w województwie w ramach Pomorskiego Centrum Onkologicznego oraz rozwój bazy materialnej, diagnostyki i leczenia nowotworów;
- c) wzmocnienie funkcjonowania regionalnych ośrodków diagnostycznych, terapeutycznych i rehabilitacyjnych funkcjonujących w publicznym systemie opieki zdrowotnej i zapewniających specjalistyczną opiekę medyczną w zakresie chorób nowotworowych, chorób układu sercowo-naczyniowego, cukrzyca, chorób psychicznych, opieki długoterminowej, rehabilitacji i opieki nad matką i dzieckiem (zgodnie z programem „Zdrowie dla Pomorza 2005–2013”) w ośrodkach ponadregionalnych (Gdańsk, Gdynia) i obszarze aglomeracji Trójmiasta oraz w ośrodkach: Słupsk, Chojnice, Kwidzyn, Malbork, Starogard Gdański, Lębork, Kościerzyna, Bytów i uzdrowiskach: Sopot, Ustka.

2) Ochrona stref ochrony uzdrowiskowej w Sopocie i Ustce.

3) Budowa, rozbudowa i modernizacja placówek ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, w tym bazy lokalowej dla lekarzy rodzinnych na obszarach wiejskich w celu poprawy dostępu do lekarzy pierwszego kontaktu.

4) Kształtowanie struktury przestrzennej systemu ratownictwa przez:

- a) stworzenie systemu oddziałów ratownictwa medycznego w oparciu o koncepcje regionalnego systemu ratownictwa, z uwzględnieniem równomiernej ich dostępności;
- b) budowę lub modernizację lądowisk przyszpitalnych w szpitalach mających szpitalne oddziały ratunkowe (SOR).

3) Kultura i sztuka

Współcześnie kultura jest jednym z podstawowych czynników rozwoju regionu w odniesieniu do kapitału intelektualnego, wyrównywania szans, rozwoju ekonomicznego (w tym szczególnie zwiększenia atrakcyjności jednostek terytorialnych dla wspólnoty terytorialnej oraz inwestorów i turystów). Kultura należy również do podstawowych punktów odniesienia w określeniu metropolitalnych funkcji i znaczenia miast w układach przestrzennych, ekonomicznych i społecznych. Dostępność do instytucji kultury, a także stopień korzystania z nich, wykazuje w województwie pomorskim znaczne zróżnicowanie między miastem a wsią. Pogarszanie dostępu do kultury na obszarach wiejskich związane jest także z postępującym spadkiem liczby placówek kultury i wiejskich szkół oraz ograniczanie działalności przez pozostałe instytucje. W związku z tym należy z jednej strony budować wysoką pozycję Trójmiasta jako krajowego i europejskiego ośrodka kultury, a także wspierać przedsięwzięcia poprawiające dostępność do instytucji kultury na terenach wiejskich, jako działania redukującego dysproporcje w zakresie aktywności gospodarczej i społecznej mieszkańców.

1) Kształtowanie struktury przestrzennej infrastruktury kultury i sztuki przez:

- a) wzmacnianie rangi Trójmiasta i Malborka – jako głównych ośrodków animujących wydarzenia kulturalne o znaczeniu europejski, krajowym i regio-

nalnym;

- b) rozwijanie na obszarze województwa ośrodków kultury upowszechniających i prezentujących kulturę i dziedzictwo kulturowe Pomorza o znaczeniu krajowym i regionalnym: Brusy, Bytów, Chojnice, Człuchów, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Władysławowo.

2) Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wyspecjalizowanej (np. filharmonia, opera, teatry, muzea), uzupełnienie i rozbudowę sieci placówek kultury oraz poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury.

3) Rozwijanie różnorodnych form upowszechniania i krzewienia kultury na obszarze całego województwa oraz poprawa warunków świadczenia tych usług, zwłaszcza wspierających i upowszechniających kulturę i edukację regionalną, m. in. domy i ośrodki kultury, uniwersytety ludowe.

4) Obejmowanie ochroną w planach zagospodarowania przestrzennego ocalałych obiektów dziedzictwa kulturowego i wykorzystywanie jako wzorców w kształtowaniu lokalnej przestrzeni, a także bazy dla tworzenia instytucji kultury.

4) Sport, kultura fizyczna i rekreacja

W nowoczesnych społeczeństwach sport jest jedną z ważnych wartości kulturowych, wpływających na rozwój człowieka, jego zdrowie i jakość życia. W rozwiniętych społeczeństwach sport stał się dobrem powszechnym, dostępnym w różnych formach – stosownie do możliwości i zainteresowań czynnikiem kształtowania zdrowia i rozwijania nawyków i prozdrowotnych postaw – a także wartościowej formy spędzania wolnego czasu. Obok wielkich wartości kulturowych i społecznych sport staje się też stymulatorem rozwoju wielu gałęzi gospodarki, tworząc swoisty rynek pracy. Większość obiektów sportowych w regionie wymaga modernizacji, szczególnie w małych miastach i gminach wiejskich. Brak infrastruktury ogranicza dostęp do zajęć sportowo-rekreacyjnych i aktywnych form spędzania wolnego czasu. W związku z tym niezbędna jest poprawa dostępności do obiektów sportowych, ich modernizacją oraz rozbudową, a także umożliwiającą organizację w województwie wielu wydarzeń sportowych o charakterze krajowym i europejskim.

1) Kształtowanie struktury przestrzennej infrastruktury sportu, kultury fizycznej i rekreacji przez:

- a) budowę, rozbudowę i modernizację urządzeń i bazy sportowej w celu organizacji międzynarodowych i krajowych wydarzeń sportowych w tym. m.in.: Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku, Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie we Władysławowie, Centralnego Ośrodka Szkolenia Żeglarskiego w Charzykowach, Centralnego Ośrodka Szkolenia Sportowego Polskiego Związku Płetwonurkowania w ramach Kaszubskiego Centrum Sportowo-Rekreacyjnego w Kościerzynie, odgrywających istotne znaczenie w przygotowaniach do udziału w prestiżowych imprezach międzynarodowych;
- b) budowę (rozbudowa, odbudowa) i remont otwartych i zamkniętych obiektów sportowych niepowiązanych z infrastrukturą szkolną (baseny, boiska, hale sportowe, korty, ścieżki zdrowia oraz inne obiekty dla potrzeb aktywnego trybu życia) w ośrodkach sportowych ponadregionalnych (Gdańsk, Gdynia,

Sopot, Cetniewo, Charzykowy, Kościerzyna) oraz w ośrodkach regionalnych: Słupsk, Chojnice, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Starogard Gdański, Bytów oraz miastach aglomeracji Trójmiasta;

- c) w gminach od 10–25 tys. mieszkańców oraz w miejscowościach nadmorskich (Ustka, Łeba, Jastarnia, Hel) kształtowanie i rozwój wielofunkcyjnych ośrodków pełniących funkcje sportowe, rekreacyjne i kulturalne.
- 2) Zagospodarowanie zdegradowanych przestrzeni miast z przeznaczeniem na funkcje publiczne, takie jak: place, ciągi komunikacji pieszej i rowerowej, parki, place zabaw, tereny sportowe, zbiorniki wodne.
- 3) Budowa, rozbudowa lub modernizacja obiektów sportowych w placówkach edukacyjnych, w tym w szkołach wyższych.
- 4) Budowa, uporządkowanie, modernizacja i rozbudowa urządzeń rekreacyjno sportowych: plaż, kąpielisk, przystani wodnych, ścieżek sportowych i innych obiektów w miejscowościach wypoczynkowych.
- 5) Zagospodarowanie i przystosowanie bulwarów i terenów nadbrzeżnych do uprawiania sportów, poprzez tworzenie i wyznaczenie systemu tras rekreacyjnych.
- 6) Budowa, przebudowa, rozbudowa infrastruktury przeznaczonej do rekreacji, w tym m.in. narciarskiej, rowerowej, pieszej i wodnej, (np.: wyciągi narciarskie, ścieżki rowerowe, szlaki piesze, stacje wodne, pola golfowe).
- 7) Zagospodarowanie terenu wokół obiektów rekreacyjno-sportowych, wzmacniające atrakcyjność obiektu i tworzących kompleksy rekreacyjno-sportowe.

- 1 Art. 6, Ust. o ochronie przyrody, Dz. U. z 2004 r., nr 92, poz. 880.
- 2 Propozycje kierunków działań w: Projekt Polityki Ekologicznej Państwa na lata 2007-2010 z uwzględnieniem perspektywy na lata 2011–2014, Ministerstwo Środowiska, Warszawa, 2006.
- 3 Na podst.: J. Czochański, M. Hałuzo, G. Kubicz, H. Wojcieszek, Studium ekofizjograficzne województwa pomorskiego, Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, Gdańsk 2006.
- 4 Przyjęty w planie system płatów i korytarzy ekologicznych jest elementem rekomendowanym w Polityce Ekologicznej Państwa do wskazywania w planach zagospodarowania przestrzennego, posiadającym niezwykle istotne znaczenie z punktu widzenia zachowania rozwoju zrównoważonego i funkcjonowania zasobów biotycznych środowiska, w tym dla kształtowania warunków ekologicznych, ochrony różnorodności biologicznej i gospodarki wodnej.
- 5 Dz. U. nr 162 z 2003 r. z późn. zm.
- 6 Ze względów ekologicznych, gospodarczych i społecznych wskazane są dolesienia – zgodnie z programem zwiększania lesistości kraju i koncepcjami wypracowanymi wspólnie z RDLP (Regionalne Programy Operacyjne Polityki Leśnej Państwa, RDLP Szczecinek 2004; RDLP Gdańsk 2004).
- 7 Zgodnie z Programem udroźnienia rzek, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, 2004.
- 8 Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego z dnia 11.01.2006, COM (2005) 718 wersja ostateczna.
- 9 Zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 określane jako ośrodki subregionalne.

12.4. Kształtowanie warunków przestrzennych rozwoju gospodarczego [Rys. 47]

Konkurencyjność województwa, zdefiniowana w strategii rozwoju jako silne i trwałe oddziaływanie regionu w skali europejskiej, wymaga kształtowania warunków

przestrzennych dla tworzenia i rozwoju stabilnej struktury gospodarczej, w tym przede wszystkim przez rozwój infrastruktury transportowej łączącej Trójmiasto i ośrodki regionalne z krajową i europejską siecią osadniczą. Wymaga to także działań służących aktywizacji przedsiębiorczości przez wspieranie rozwoju instytucji i firm otoczenia biznesu w ośrodkach regionalnych. Ważnym elementem konkurencyjności województwa pomorskiego powinno być także racjonalne wykorzystanie walorów i zasobów środowiska przyrodniczego i kulturowego oraz aktualnego stanu zainwestowania będącego podstawą dla dalszych działań kształtujących warunki przestrzenne rozwoju gospodarczego.

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Kształtowanie warunków dla rozwoju gospodarki opartej na wiedzy.
- 2) Umacnianie i wzbogacanie tradycyjnych funkcji gospodarczych lokalizowanych nad morzem oraz zrównoważone wykorzystanie potencjałów i zasobów przestrzeni obszaru przybrzeżnego.
- 3) Wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich, w tym szczególnie obszarów strukturalnie słabych, gwarantujący zachowanie właściwego stanu środowiska i wiejskiego charakteru krajobrazu.
- 4) Kształtowanie przestrzeni rolniczej w sposób sprzyjający prowadzeniu gospodarki rolnej dostosowanej do predyspozycji użytkowych obszaru i pojemności środowiska naturalnego.
- 5) Tworzenie korzystnych warunków dla rozwoju usług wspierających rozwój gospodarczy obszarów słabych strukturalnie.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Kształtowanie warunków do efektywnej współpracy sektorów B+R ze środowiskiem gospodarczym przez rozwój dzielnic wiedzy i parków naukowo-technologicznych.
- b) W dokumentach planistycznych gmin portowych należy uwzględniać wyznaczenie kompleksowego systemu infrastruktury transportowej, obejmującej połączenie terenów portowych z infrastrukturą drogową, kolejową i techniczną.
- c) Kształtowanie atrakcyjnych i przyjaznych obszarów przemysłowych przez ustalanie wewnątrz obszarów rozwojowych terenów biologicznie czynnych a także zasad ich ochrony.
- d) Dostosowywanie charakteru i intensywności gospodarowania rolniczego do lokalnego potencjału agroekologicznego.
- e) W procesie przekształceń przestrzeni rolniczej, m.in. związanej ze zm. własnościowymi i zalesianiem, zachowywanie wiejskiego krajobrazu kulturowego i założeń przestrzennych związanych z zabytkowymi zespołami folwarcznymi i dworsko-parkowymi.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

1) Gospodarka, w tym oparta na wiedzy

- 1) Rozwój infrastruktury dla integrującej potencjał naukowo-badawczy z sektorem gospodarczym poprzez:
 - a) rozbudowę Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (PPN-T) w Gdyni i Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego (GPN-T) w Gdańsku;
 - b) inwestycje ukierunkowane na tworzeniu przede wszystkim w ośrodkach regionalnych i potencjalnych centrów transferu technologii, inkubatorów przedsiębiorczości, parków technologicznych – np.: Słupski Inkubator Technologiczny, Kwidzyński Park Przemysłowo-Technologiczny (KPP-T);
- 2) Kształtowanie warunków przestrzennych rozwoju

gospodarki morskiej i sektorów okołoportowych przede wszystkim w oparciu o poprawę dostępności zewnętrznej portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej – Gdańska i Gdyni.

- 3) Rozwój portowych centrów logistycznych jako węzłów intermodalnych tworzących Pomorskie Centrum Logistyczne na terenach portowych w Gdańsku i Gdyni.
- 4) Modernizacja małych portów morskich i przystani morskich, jako tradycyjnych miejsc aktywności gospodarczej mieszkańców strefy nadmorskiej.
- 5) Aktywizacja gospodarcza przez:
 - a) poprawę dostępności przedsiębiorców do usług informacyjnych i doradczych świadczonych przez instytucje otoczenia biznesu, zwłaszcza na obszarach o niskiej aktywności gospodarczej;
 - b) wykorzystanie sąsiedztwa węzłów transportowych autostrady A1 o wyjątkowo korzystnych warunkach dla inwestowania ze względu na dobrą dostępność komunikacyjną;
 - c) restrukturyzację ośrodków monoprodukcji przemysłowej oraz dużego udziału gałęzi tradycyjnych np.: Czarna Woda, Pelplin;
 - d) tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju rzemiosła regionalnego, w tym kaszubskiego i kociewskiego oraz ich promocja.
- 6) Rozwój zainwestowania Pomorskiej (PSSE) oraz Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSE), także ich rozszerzenie o nowe potencjalne obszary inwestycyjne, w tym:
 - a) PSSE np. w mieście Malbork oraz gminach: Tczew, Pelplin, Kwidzyn, Człuchów;
 - b) SSSE np. w miastach: Bytów, Słupsku, Lęborku i Kościerzynie oraz gminach: Słupsk, Czarna Dąbrówka, Dębica Kaszubska, Kobylnica, Trzebielino i Potęgowo.

2) Rolnictwo i gospodarka żywnościowa

Konkurencyjność rolnictwa wymaga dostosowania produkcji i przetwórstwa żywności do standardów sanitarno-weterynaryjnych i bezpieczeństwa żywności UE oraz wykorzystanie przewagi w sektorach i kierunkach produkcji o wysokich nakładach pracy i ziemi. Tworzeniu korzystniejszych warunków gospodarowania w rolnictwie służyć będą następujące kierunki działań:

- 1) Poprawa struktury obszarowej gospodarstw oraz organizacji i ukształtowania rozlogów poprzez prowadzenie prac scaleniowo-wymiennych.
- 2) Ograniczanie liczby ludności pracującej w rolnictwie poprzez tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju pozarolniczej aktywności gospodarczej na wsi (MŚP, turystyka, obsługa wsi i rolnictwa itp.).
- 3) Na obszarach:
 - a) wysokotowarowej produkcji rolnej (o najwyższej jakości bonitacyjnej gleb), wskazuje się na potrzebę upowszechniania zadrzewień śródpolnych (szczególnie w rejonach o niskiej lesistości) i ochronę tych gruntów;
 - b) rolno-leśnych, z rolnictwem zrównoważonym i ekologicznym (strefa ekologiczacji rolnictwa) wskazuje się na potrzebę rozwoju rolnictwa wielofunkcyjnego, zapewniającego efektywne wykorzystanie rolniczego potencjału produkcyjnego przy zachowaniu wysokich walorów przyrodniczych obszarów wiejskich (utrzymanie bioróżnorodności, ochrona gleb i wód, wartości krajobrazowych);
 - c) rolno-leśnych, zwłaszcza strukturalnie słabych, tworzenie warunków infrastrukturalnych i prze-

strzennych na rzecz budowy niewielkich przetwórnictw bazujących na lokalnych surowcach rolniczych i leśnych, w tym przetwórstwa surowców energetycznych oraz rozwoju turystyki.

12.4.1. Rozwój gospodarki turystycznej Zadania polityki przestrzennej: [Rys.48]

1) Rozwój całorocznej oferty turystycznej opartej o walory przyrodniczo-kulturowe i krajobrazowe oraz funkcje miejskie i metropolitalne.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Rozwój bazy noclegowej w pierwszej kolejności w oparciu o możliwości adaptacji istniejącej zabudowy dotychczas pełniącej inne funkcje.
- b) Realizacja zagospodarowania turystycznego i urządzeń rekreacji jako atrakcji towarzyszących trasom turystycznym wykorzystywanym masowo.
- c) Spójne kształtowanie systemu szlaków turystycznych, których przebiegi powinny być kształtowane z myślą o zachowaniu hierarchii, potrzebach różnych użytkowników, ponadto łączyć się w sieć o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym.
- d) Ograniczanie presji turystycznej na obszary wrażliwe przyrodniczo, kulturowo i krajobrazowo przez zapewnienie infrastruktury obsługi ruchu turystycznego przeciwdziałającej dewastacji tych obszarów.
- e) Ograniczanie intensywności zagospodarowania stref przybrzeżnych jezior, realizacja zagospodarowania w przypadku jezior rynnowych przez zagospodarowanie tylko jednej strony jeziora.
- f) Wytyczanie i organizowanie szlaków turystycznych, zwłaszcza tras rowerowych o znaczeniu ponadlokalnym w sposób umożliwiający ich wykorzystanie niezależnie od stopnia sprawności fizycznej.
- g) Kształtowanie w miejscowościach uzdrowiskowych oraz wypoczynkowych odpowiedniej wielkości terenów zieleni urządzonej dla potrzeb kuracjuszy, turystów i mieszkańców.
- h) Realizacja terenów rekreacyjnych i wypoczynkowych w miastach aglomeracji, przede wszystkim na styku miasta i obszarów leśnych lub akwenów wodnych.
- i) Realizacja inwestycji bezpośrednio chroniących środowisko przyrodnicze, wartości kulturowe i krajobraz, w rejonach najintensywniej wykorzystywanych turystycznie – w szczególności w pasie nadmorskim i na Pojezierzu Kaszubskim.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

1) Rozwój infrastruktury turystyki opartej o usługi typu SPA, kulturowej, specjalistycznej i wycynkowej jako potencjału zwiększającego atrakcyjność regionu także poza sezonem letnim – w szczególności w miejscowościach o najwyższej liczbie miejsc noclegowych.

2) Poprawa jakości i estetyki stref intensywnego zagospodarowania turystycznego, tak aby odpowiadały potrzebom regeneracyjnym człowieka – w szczególności:

- a) w paśmie nadmorskim: na odcinku od Karwi do Helu, na terenie Trójmiasta, w paśmie od Gdańska-Sobieszewa do Kątów Rybackich oraz w miejscowościach Ustka, Rowy, Łeba, Lubiato, Białogóra, Dębki i Krynica Morska;
- b) w strefach brzegowych jezior: na Pojezierzu Kaszubskim (np. jeziora: Raduńskie Górne, Raduńskie Dolne, Ostrzyckie, Mausz, Gowidlińskie, Sitno i okoliczne, Kamień i Wysoka), w Borach Tucholskich i na Równinie Charzykowskiej (np. jeziora: Wdzydzkie, Charzykowskie – wschodni brzeg, Kru-

szyńskie, Sudomie, Wielki Ocypel) oraz w strefie nadmorskiej (np. jeziora: Łebsko, Sarbsko).

3) Rozwój infrastruktury turystyki:

- a) kongresowej (przede wszystkim w Trójmieście i jego okolicy) oraz konferencyjnej na obszarach posiadających odpowiednią bazę hotelową użytkowaną przede wszystkim sezonowo;
- b) krajoznawczej: opartej przede wszystkim na: europejskim znaczeniu Gdańska i Malborka oraz krajowym ośrodków koncentrujących i prezentujących dziedzictwo kulturowe (przede wszystkim morskie, Żuław Wiślanych i Powiśla, Kaszub, Kociewia i Ziemi Słowińskiej) przede wszystkim: Będomin, Brusy, Bytów, Chojnice, Człuchów, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kluki, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Nowy Dwór Gdański, Miastko, Pelplin, Słupsk, Sopot, Starogard Gdański, Swołowo, Sztum, Sztutowo, Ustka, Waplewo Wielkie, Wdzydze Kiszewskie, Wejherowo i Władysławowo;
- c) świąteczno-weekendowej i agroturystyki: na terenach odznaczających się wysokimi walorami krajozobrazu – np. w Dolinie Walichnowskiej, na Żuławach (Malborskich, Gdańskich i Elbląskich) Pojezierzu Iławskim, Pojezierzu Kaszubskim, Pojezierzu Starogardzkim, Pojezierzu Krajeńskim, Wysoczyźnie Żarnowieckiej, Równinie Charzykowskiej, Dolinie Gwdy, Wysoczyźnie Polanowskiej, Pradolinie Łeby, Pobrzeżu Kaszubskim, Mierzei Wiślanej;
- d) ekologicznej: na obszarach chronionych, cennych przyrodniczo i krajozobrazowo, na których istnieją ograniczenia dla funkcji gospodarczych – w szczególności w parkach narodowych, parkach krajozobrazowych, leśnych kompleksach promocyjnych;

4) Utworzenie szlaków tematycznych i produktów turystycznych, wykorzystujących kulturowe, przyrodnicze i krajozobrazowe walory województwa.

5) Rozwój funkcji uzdrowiskowych w oparciu o zasoby wód leczniczych i termalnych: Krynica Morska, Jastarnia, Jurata, Jantar, Mikoszewo, Stegna, Jastrzębia Góra, Kąty Rybackie, Lubiatowo, Łeba, Chojnice i w Kościerzynie oraz na innych obszarach, na których tego typu zasoby zostaną udokumentowane.

6) Kompleksowa budowa systemu szlaków i informacji turystycznej na obszarze całego województwa.

1) Strefa nadmorska

Strefa nadmorska stanowi najintensywniej użytkowane turystycznie pasmo w regionie, jej popularność powodowana jest przede wszystkim bliskością morza, ale również korzystnymi warunkami klimatycznymi, atrakcyjnymi walorami krajozobrazowymi, przyrodniczymi i kulturowymi. W strefie koncentruje się większość miejsc noclegowych w województwie (77% liczonych ogółem, 71% całorocznych). Tak rozwinięta baza stanowi zarówno potencjał jak i zagrożenie. Za wiodącą na tych terenach należy uznać funkcję wczasowo-wypoczynkową, uzdrowiskową i obsługę turystyki morskiej, w obszarze Trójmiasta dominuje turystyka miejska, krajoznawcza i konferencyjna.

- 1) Ochrona i zrównoważone wykorzystanie walorów przyrodniczych, kulturowych i krajozobrazowych terenów rekreacyjnych, w tym ograniczenie negatywnych skutków turystyki i rekreacji obszarów najintensywniej wykorzystywanych rekreacyjnie, w szczególności otoczenie Słowińskiego Parku Narodowego, Półwysep Helski i Mierzeja Wiślana.
- 2) Reorientacja przestrzenna miast położonych nad wodami – otwarcie miast w kierunku wody poprzez

kreowanie atrakcyjnych stref przybrzeżnych (tzw. waterfrontów) wyeksponowanie punktów widokowych, budowę promenad, przystani wodnych, w szczególności w Gdańsku, Sopocie, Gdyni, Pucku, we Władysławowie, Ustce i Krynicy Morskiej.

3) Restrukturyzacja i podwyższenie standardu miejscowości turystycznych o wysokim potencjale (Krynica Morska, Stegna, Kąty Rybackie, Hel, Jastarnia, Sopot, Władysławowo, Łeba, Ustka).

4) Zagospodarowania przybrzeżnych i morskich przystani pasażerskich lub żeglarskich (Gdańsk, Sopot, Gdynia, Hel, Jastarnia, Puck, Rewa, Łeba, Ustka, Krynica Morska, Kąty Rybackie, Władysławowo).

5) Rozwój zaplecza dla obsługi statków wycieczkowców i ich pasażerów w Gdańsku i Gdyni.

6) Rozwój infrastruktury uzdrowiskowej, ochrona stref ochrony uzdrowiskowej oraz ochrona funkcji uzdrowiskowej przed innymi funkcjami i sposobami zagospodarowania w Ustce i Sopocie.

7) Rozwój tras alternatywnych wobec transportu samochodowego (m.in. tras rowerowych i połączeń wodnych).

8) Wprowadzenie ograniczeń wjazdu na tereny, na których sezonowy ruch samochodowy niesie poważne zagrożenie dla środowiska naturalnego (przede wszystkim Mierzeja Wiślana i Półwysep Helski), przy jednoczesnej organizacji systemu parkingów i transportu publicznego (system park and ride).

9) Lokalizacja na Mierzei Wiślanej turystycznego przejścia granicznego z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej.

2) Strefa pojezierna

Strefa pojezierna jest obszarem atrakcyjnym przyrodniczo i krajozobrazowo. Występuje tu znacząca koncentracja miejsc noclegowych (15% miejsc ogółem i 13% całorocznych). Za wiodącą formę turystyki należy uznać: krajoznawczą, agroturystykę oraz turystykę specjalistyczną i wycynową. Występuje tu również (przede wszystkim w otoczeniu Trójmiasta, aglomeracji chojnicko-człuchowskiej oraz Starogardu Gdańskiego) potencjał dla rozwoju turystyki świątecznej i weekendowej. Na ziemi chojnickiej występują wody termalne i uzdrowiskowe, co predysponuje ten obszar do rozwoju usług uzdrowiskowych.

1) Ochrona i zrównoważone wykorzystanie walorów przyrodniczych, kulturowych i krajozobrazowych terenów rekreacyjnych, w tym:

a) ograniczenie skutków najintensywniej wykorzystywanych rekreacyjnie obszarów, w szczególności Kaszubskiego Parku Krajozobrazowego oraz części zespołu jezior Wdzydzkich;

b) uaktywnienie terenów dotychczas ekstensywnie wykorzystywanych m.in.: Borów Tucholskich i Kociewia oraz ich głównych rzek i ich dopływów.

2) Rozbudowa i modernizacja infrastruktury żeglarstwa i innych sportów wodnych (marin, pomostów, stanic – m.in. nad jeziorami Charzykowskim, Wdzydzkim, Radańskim).

3) Rozwój infrastruktury rekreacji weekendowej np.: pól golfowych, stadnin koni, miejsc organizacji biesiad, tras narciarstwa biegowego i zjazdowego (np. Wzgórza Szymbarskie, Lasy Oliwskie), szlaków pieszych i rowerowych lub obiektów im towarzyszących np. parkingów rowerowych, wypożyczalni rowerów w miejscowościach węzłowych.

3) Żuławy Wiślane, Powiśle i Dolina Dolnej Wisły

- 1) Ochrona i zrównoważone wykorzystanie walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych terenów rekreacyjnych, w tym w szczególności obszaru Doliny Dolnej Wisły przewidzianego do objęcia ochroną w postaci parku krajobrazowego.
- 2) Aktywizacja międzynarodowych dróg wodnych E-70 i E-40 (realizacja Programu rozwoju dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego, w tym projektu Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej, wdrożenie Systemu Informacji Turystyki Wodnej).
- 3) Budowa, przebudowa i modernizacja śródlądowej (morskiej nad Zalewem Wiślanym) sieci:
 - a) portów jachtowych: Krynica Morska, Korzeniewo, (gm. Kwidzyn), Malbork, Kąty Rybackie (gm. Sztutowo);
 - b) przystani żeglarskich: Świbno (m. Gdańsk), Sobieszewo (m. Gdańsk), Malbork, Żuławki (gm. Stegna), Rybina (gm. Stegna), Błotnik (gm. Cedry Wielkie) oraz Biała Góra (gm. Sztum), Sztutowo;
 - c) przystani żeglugi turystycznej: Gniew, Widlice (gm. Gniew), Malbork, Mikoszewo (gm. Stegna), Gorzędziej (gm. Subkowy);
 - d) stanic wodnych i przystani kajakowych: Błotnik (gm. Cedry Wielkie), Pelplin, Wiślinka (gm. Pruszcz Gdański)
 - e) baz wioślarskich: Tczew;
 - f) pomostów i przystani cumowniczych: Kraśniewo (gm. Malbork), Kamionka (gm. Malbork), Malbork, Mątwy Wielkie (gm. Miłoradz), Pogorzała Wieś (gm. Miłoradz), Nowy Staw, Stocki Młyn (gm. Pelplin), Gdańska Głowa (gm. Stegna), Drewnica (gm. Stegna).
- 4) Zagospodarowanie i rozwój turystyki w paśmie Wisły – wyznaczenie szlaków pieszych, bulwarów, szlaków rowerowych oraz miejsc rekreacyjnych wzdłuż rzeki w ujęciu systemowym, w powiązaniu z cennymi miastami i walorami środowiskowymi i kulturowymi w ich najbliższym sąsiedztwie; tworzenie atrakcyjnych stref przybrzeżnych.

4) Szlaki turystyczne [Rys.49]

Działania na rzecz rozwoju szlaków turystycznych o różnej specyfice winny mieć charakter zintegrowany i komplementarny – tylko w ten sposób można uzyskać efekt dodany poniesionych wysiłków.

- 1) Rozwój szlaków turystyki wodnej, jako elementu integrującego obszary rekreacyjne województwa przez:
 - a) zagospodarowanie turystyczne szlaków wodnych (stworzenie przystani, stanic, miejsc biwakowych i oznakowanie) na rzekach: Wdzie, Brdzie, Wielkim Kanale Brdy, Liwie, Słupi, Łebie, Łupawie, Raduni, Wierzycy, Motławie, Wieprzy, Redzie, Wielkiej Świętej – Tudze, rzek Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego oraz ich dopływach;
 - b) rozbudowę infrastruktury międzynarodowej drogi wodnej E-60 (morska) na potrzeby morskiego żeglarstwa przybrzeżnego.
- 2) Ustala się sieć tras rowerowych składająca się z systemów tras o znaczeniu regionalnym, ponadregionalnym i międzynarodowym (zapis planu i rysunek mają charakter wytycznej):
 - a) Układ tras międzynarodowych nawiązujący do systemu EURO-VELO (zrealizowane trasy jeśli mają nosić nazwę EURO-VELO winny uzyskać akceptację Europejskiej Federacji Cyklistów) tworzą:
 - nr 1: EuroRout R-1 – (Grudziądz) województwo kujawsko-pomorskie – Rusinowo (prawy brzeg

Wisły) – Kwidzyn – Sztum – Dzierżgoń – Bągard – warmińsko-mazurskie (Elbląga);

- nr 2: Bursztynowa R-9 – Bałtyk – Adriatyk, przebiegająca wzdłuż lewego brzegu Wisły przez miejscowości: Pieniążkowo – Opalenie – Gniew – Tczew – Gdańsk; punkty węzłowe: Gniew;
 - nr 3: Hanzeatycka R-10 – wybrzeża Bałtyku: (Żłakowo) województwo zachodniopomorskie – Zaleskie – Ustka – Łeba – Władysławowo – Puck – Gdynia – Sopot – Gdańsk – Stegna – Nowy Dwór Gdański – Kępiny Małe – warmińsko-mazurskie (Elbląg); należy wymienić również możliwość połączenia promowego Krynicy Morskiej przez Zalew Wiślany do Elbląga, Tolkmicka, Fromborka;
 - nr 4: Tysiąca Jezior: (Kołtki) województwo zachodniopomorskie – Krzeszewo – Miastko – Bytów – Sulęcyno – Kościerzyna – Skórcz – Gniew – Kwidzyn – Prabuty – Połatki – województwo warmińsko-mazurskie (Iława).
- b) Proponowany układ tras międzyregionalnych jest uzupełnieniem układu tras międzynarodowych o elementy powiązań międzyregionalnych, stanowi także dodatkowe połączenia pomiędzy opisanymi powyżej trasami międzynarodowymi. Na układ tras międzyregionalnych składają się:
- nr 12: Trasa Zamków Polski Północnej: (Szczecinek) województwo zachodniopomorskie - Czarne – Człuchów - Chojnice (z odgałęzieniem Silno - kujawsko-pomorskie Tuchola) - Konarzyny - Bytów - Sulęcyno - Kościerzyna - Stara Kiszewa - Skarszewy - Tczew - Malbork - Sztum - Gniew - Pieniążkowo - województwo kujawsko-pomorskie (Grudziądz);
 - nr 13: Szlak kopernikowski: (Toruń) województwo kujawsko-pomorskie - Gardeja - Kwidzyn - Malbork - Kopanka - warmińsko-mazurskie (Elbląg);
 - nr 14: (Grudziądz) województwo kujawsko-pomorskie - Czersk - Brusy - Bytów - Słupsk - Ustka;
 - nr 15: (Polanów) województwo zachodniopomorskie - Kępice – Trzebielino – Kotczygłowy – Bytów – Sulęcyno – Chmielno – Kartuzy – Przdokowo (odgałęzienie do Gdańska) – Szemud – Wejherowo – Puck – Krokowa – Choczewo – Nowa Wieś Lęborska – Lębork – Cewice – Czarna Dąbrówka – Parchowo;
 - nr 16: Szlak „Naszynnik Północy” odcinek 1: (Białą Bór) województwo zachodniopomorskie - Człuchów – Konarzyny – Laska (gm. Brusy) – Lubnia (gm. Brusy) – Karsin – Czersk – województwo kujawsko-pomorskie (Tuchola); odcinek 2: m. i gm. Debrzno.
- Przewiduje się również realizację trasy nr 17 Nadwiślańskiej, której koncepcja jest opracowywana.
- c) Układ tras regionalnych składający się z tras i szlaków rowerowych ujętych w opracowaniach projektowych (częściowo zrealizowanych, oznakowanych) uzupełnionych o nowe elementy, które wraz z trasami wyższej rangi wiążą główne ośrodki regionalne województwa tworzą trasy:
- nr 111: Kartuzy – Nowa Karczma – Stara Kiszewa;
 - nr 112: Władysławowo – Hel;
 - nr 113: Kosakowo – Rumia – Reda – Wejherowo – Choczewo;
 - nr 114: Lębork – Łęczyce – Luzino – Wejherowo – Krokowa;
 - nr 115: Kartuzy – Steżyca;
 - nr 116: Gdańsk – Kolbudy – Nowa Karczma – Kościerzyna – Dziemiany;

- nr 117: Gdańsk/Pszczółki – Skarszewy – Starogard Gdański – Pelplin – Gniew;
- nr 118: Gdańsk Świbno – Cedry Wielkie – Suchy Dąb – Tczew – Lisewo Malborskie (gm. Lichnowy) Miłoradz – Malbork/Sztum;
- nr 119: Prabuty – Mikołajki Pomorskie – Sztum;
- nr 120: Stegna – Sztutowo – Krynica Morska – Piaski;
- nr 121: Dzierzgoń – Stary Dzierzgoń – (Ilawa);
- nr 122: Tczew – Starogard Gdański – Zblewo – Kaliska – Czarna Woda – Czersk – Chojnice;
- nr 123: Starogard Gdański – Bobowo – Skórcz;
- nr 124: Dębica Kaszubska – Czarna Dąbrówka – Bytów;
- nr 125: Chmielno – Sierakowice – Czarna Dąbrówka – Potęgowo – Damnica – Słupsk/Główny;
- nr 126: Miastko – Kępice – Kobylnica;
- nr 127: (Polanów) – Miastko – Koczała – Konarzyny;
- nr 128: Czarne – Rzeczenica – Przechlewo – Konarzyny;
- nr 129: Nowa Wieś Lęborska – Wicko;
- nr 130: Kościerzyna – Karsin – Brusy – Chojnice – Debrzno;
- nr 131: Tczew – Subkowy – Pelplin;
- nr 132: Gdynia – Banino (gm. Żukowo);
- nr 133: Człuchów – Debrzno;
- nr 134: Konarzyny – Brusy;
- nr 135: Karsin – Kaliska – Osieczna – Osiek – Skórcz;
- nr 136: Szlak Mennonitów: Gdańsk – Cedry Wielkie – Ostaszewo – (wariant alternatywny Lichnowy) – Nowy Staw – Malbork – Stary Targ – Stare Pole – Dzierzgoń

— miejscowości graniczne: Stalewo, Szaleniec – województwo warmińsko-mazurskie;

- nr 137: Pętla Bytowska: Czarna Dąbrówka – Borzytucho – Tuchom – Studzienice – Parchowo;

- nr 138: Pętla Słupska: Dębica Kaszubska – Damnica – Machowino (gm. Ustka) – Swołowo (gm. Słupsk) – Kobylnica;

- nr 139: Sierakowice – Linia – Luzino;

- d) stworzenie systemu węzłów obsługi ruchu rowerowego o znaczeniu kluczowym, zintegrowanych z transportem publicznym w: Gdańsku, Ustce, Bytowie, Chojnicach, Gniewie, Tczewie i Kwidzynie;
 - e) stworzenie systemu węzłów o charakterze uzupełniających wobec powyższych w: Kartuzach, Kościerzynie, Czersku, Lęborku, Łebie, Malborku, Słupsku i Wejherowie.
- 3) Stworzenie zintegrowanego systemu szlaków turystyki pieszej adresowanych do różnych grup turystów, uzupełnionych o punkty informacyjne, miejsca parkingowe oraz miejsca noclegowe.
 - 4) Proponuje się rozwój kolei wąskotorowej od Sztutowa do Krynicy Morskiej, jako produktu turystycznego o charakterze szlaku turystycznego.
 - 5) Rozwój istniejących i tworzenie nowych szlaków kulturowych oraz innych produktów turystycznych opartych o tożsamość kulturową miejsca (listy nie mają charakteru zamkniętego):
 - a) o zasięgu ponadregionalnym: Szlak Bursztynowy, Szlak Cystersów, Szlak Zamków Średniowiecznych, Szlak Mennonitów, Szlak architektury żuławskiej, Kraina w Kratę, Szlak „Naszyjnik Północy”, Szlak latarni morskich;
 - b) o zasięgu regionalnym: Szlak Dworów i Pałaców

(rozwój terytorialny Szlaku Dworów i Pałaców Północnych Kaszub), Szlak kamiennych kręgów, Szlak konny im. Daniela Chodowieckiego, Szlak zatopionych statków, Szlak fortyfikacji nowożytnych, Szlak Kolei Wąskotorowej, Szlak Pielgrzymkowy Kalwarii Wejherowskiej, Szlak Pielgrzymkowy Kalwarii Wielkiej, Szlak Sanktuariów Kaszub i Pomorza, Szlak Hydrotechniki;

- 6) Rozwój produktów turystycznych w oparciu o istniejące szlaki, walory przyrodnicze i kulturowe, tworzenie przestrzennego systemu informacji turystycznej – np.: Kraina w Kratę, Mistrzostwa Świata w Poławianiu Bursztynu, Kalwarii i Sanktuariów Pomorza. Listy nie należy traktować jako zamkniętej i zaleca się tworzenie nowych produktów i szlaków turystycznych według ww. zapisów i programów rozwoju produktów turystycznych.

12.4.2. Lokalizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych

Plan nie wskazuje lokalizacji WOH, jednak wskazuje obszary, które ze względu na potencjał demograficzny i rangę ośrodka są predysponowane do ich lokalizacji. Należą do nich: Trójmiasto oraz ośrodki regionalne, a także potencjalne regionalne.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Uwzględnianie wpływu WOH na zagospodarowanie przestrzenne, środowisko i gospodarkę lokalną ośrodka, przy podejmowaniu decyzji o rozwoju wielkopowierzchniowych obiektów handlowych.
- b) Ustalenie w dokumentach planistycznych gminy form architektonicznych WOH nawiązujących do uwarunkowań lokalnych, zwłaszcza kulturowych i krajobrazowych.

- c) Zaleca się uwzględnianie następujących kryteriów lokalizacji WOH:

- obiekty handlowe o charakterze wielospecjalistycznych centrów handlowych powinny znajdować się w obszarach śródmiejskich w odległości nie większej niż 1 km od węzłów przesiadkowych i być uzupełnione o funkcje kultury i/lub rekreacji;
- unikanie lokalizacji poza miastem, tworzących sztuczne polifunkcyjne centra handlowo-usługowe na peryferiach np. przy drogach ekspresowych i autostradach powodując odpływ życia miasta z jego centrum, niekorzystne zmiany w wykorzystaniu przestrzeni publicznych, generowanie nadmiernego ruchu kołowego w miejscach do tego nieprzystosowanych.

- d) Lokalizacja wielkopowierzchniowych obiektów handlowych powinna uwzględniać m. in.:

- ocenę konsekwencji transportowych przeprowadzoną na podstawie liczby miejsc parkingowych oraz prognozowanego ruchu wjazdowego i wyjazdowego;
- ocenę możliwości obsługi obiektu przez transport zbiorowy (z podaniem prognozowanego podziału przewozów na środki transportu zbiorowego i indywidualnego).

12.5. Infrastruktura transportowa [Rys. 50]

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Zwiększenie dostępności transportowej województwa w skali międzynarodowej, zwłaszcza w powiązaniach z krajami Unii Europejskiej i obszarami metropolitalnymi Regionu Morza Bałtyckiego.
- 2) Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Koncentrowanie się województwa na kształtowaniu krajowego systemu transportowego jak i tworzeniu na obszarze województwa przestrzennych warunków rozwoju infrastruktury transportowej zlokalizowanej
- w istniejących korytarzach transportowych paneuropejskich i infrastrukturze sieci TEN-T (oś drogową: Gdańsk – Katowice – Brno/Bratysława/Wiedeń i oś kolejowa: Gdańsk – Warszawa – Brno/Bratysława/Wiedeń);
 - w północnym korytarzu (przedłużenie Via/Rail Hanseatica) w celu wprowadzenie jego infrastruktury transportowej do sieci TEN-T, przede wszystkim drogi krajowej S6 (granica państwa – Szczecin – Koszalin – Gdańsk).
- b) Koordynacja rozwoju infrastruktury transportowej służącej dostępności do województwa z działaniami podejmowanymi w regionach sąsiednich i planowanych z uwzględnieniem wyników prac podejmowanych w ramach międzynarodowych i transgranicznych projektów z udziałem województwa pomorskiego – dotyczy to w szczególności rozwoju powiązań z regionami bałtyckimi, ale także portami Morza Czarnego i Adriatyku.
- c) Infrastruktura transportowa drogową i kolejową zlokalizowaną w międzynarodowych, ponadregionalnych i regionalnych korytarzach transportowych ma priorytetowe znaczenie dla województwa.
- d) Uwzględnianie potrzeb o charakterze gospodarczym i turystycznym przy budowie lub modernizacji obiektów drogowych i kolejowych znajdujących się nad drogami wodnymi w województwie.
- e) Rozwój infrastruktury transportu stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niezmotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług.
- f) Planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju przyjętymi w metodyce SUTP¹ (Sustainable Urban Transport Plan).
- g) W węzłach infrastruktury transportowej (obejmującej ważniejsze istniejące porty morskie, istniejące i potencjalne porty lotnicze oraz stacje kolejowe w ośrodkach regionalnych) w zależności od potrzeb, powinny być tworzone warunki dla pełnej integracji transportu pasażerskiego i budowy centrów logistycznych.
- h) W dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych należy dokonywać analiz:
- racjonalności lokalizacji tych obszarów z punktu widzenia wywoływania potrzeb transportowych oraz kosztów ich realizacji;
 - wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej.
- i) Kształtowanie racjonalnej struktury funkcjonalnej sieci drogowej, odzwierciedlającej rzeczywiste, istniejące lub planowane funkcje połączeń drogowych w województwie, powiatach i gminach z uwzględnieniem zasad ochrony środowiska.
- j) Rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskiwaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym

(linie pospieszne tam, gdzie występuje brak lub niedobór powiązań kolejowych), bezpośrednich powiązań lokalnych i wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych.

- k) Rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych (węzły przesiadkowe), jako biegunów rozwojowych miast, spełniających podstawowe standardy w zakresie urządzeń technicznych, wygody dokonywania przesiadek, informacji pasażerskiej, bezpieczeństwa i czystości.
- l) Rozbudowa/przebudowa sieci drogowej/ulicznej uwzględniająca:
- hierarchizację sieci;
 - wymagania w zakresie użytkowania drogi zgodnie z przeznaczeniem;
 - kontrolę dostępności określoną warunkami technicznymi;
 - rekomendacje wynikające z analizy oddziaływania planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego².
- m) Stosowanie skutecznych metod ograniczających i łagodzących negatywne oddziaływanie inwestycji transportowych (zanieczyszczenie wód i powietrza, hałas i wibracje, zaburzenia stosunków wodnych, fragmentacja ekosystemów, przerywanie powiązań przyrodniczych, przekształcenia powierzchni ziemi i degradacja krajobrazu) stosownie do rodzaju inwestycji i lokalnych uwarunkowań, w tym:
- wyznaczanie tras przewozu materiałów niebezpiecznych przez obszary o możliwie minimalnym zagrożeniu skutkami katastrof transportowych;
 - stosowanie pasów izolacyjnych i ochronnych przy lotniskach i drogach.
- n) Na drogach samochodowych położonych na obszarach dwóch województw obowiązuje kategoria i klasa techniczna drogi ustalona w województwie, na terenie którego znajduje się dłuższy odcinek tej drogi.
- o) Rozwój sieci dróg regionalnych dotyczył będzie w pierwszej kolejności poprawy:
- dostępności do istniejącej lub planowanej infrastruktury o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, węzłów transportowych, głównie lotnisk i lokalnych portów morskich;
 - jakości powiązań pomiędzy ośrodkami regionalnymi i lokalnymi.
- p) Rozwój regionalnych linii kolejowych koncentrował się będzie przede wszystkim na:
- poprawianiu powiązań ośrodków regionalnych z ośrodkiem centralnym obszaru aglomeracji;
 - pobudzeniu rozwoju terenów znajdujących się w zasięgu oddziaływania linii;
 - poprawie dostępności do obszarów cennych przyrodniczo i turystycznie.

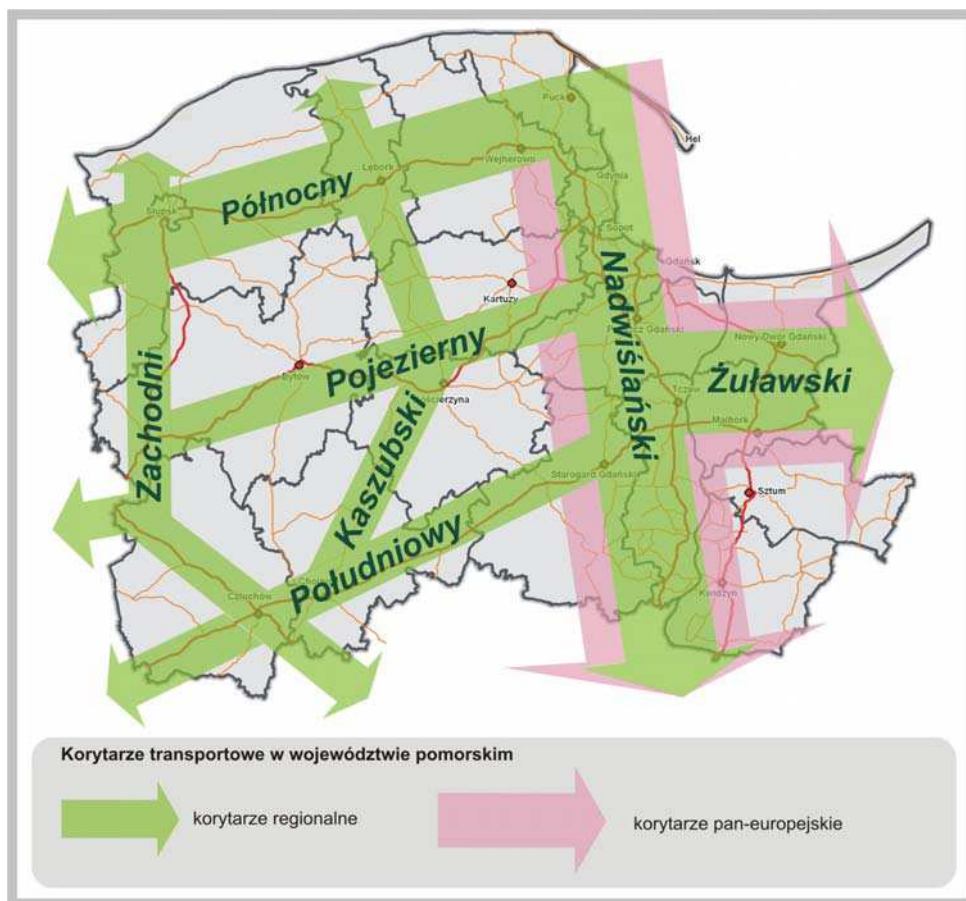
Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Służące poprawie dostępności do województwa
- 1) Budowa lub przebudowa priorytetowej dla województwa infrastruktury liniowej dla międzynarodowych połączeń w sieci transportowej:
- a) autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Gliwice – granica państwa) oraz drogi ekspresowe S6 (granica państwa – Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Łęgowo), S7 (Gdańsk – Warszawa – Kraków – granica państwa) i S22 (Swarzędz – Malbork – Elbląg – granica państwa);
- b) linie kolejowe E-65 (Zebrzydowice – Katowice – Warszawa – Malbork – Tczew – Gdańsk – Gdynia), CE-65 (Katowice – Smętowo – Tczew), 202 (Gdańsk

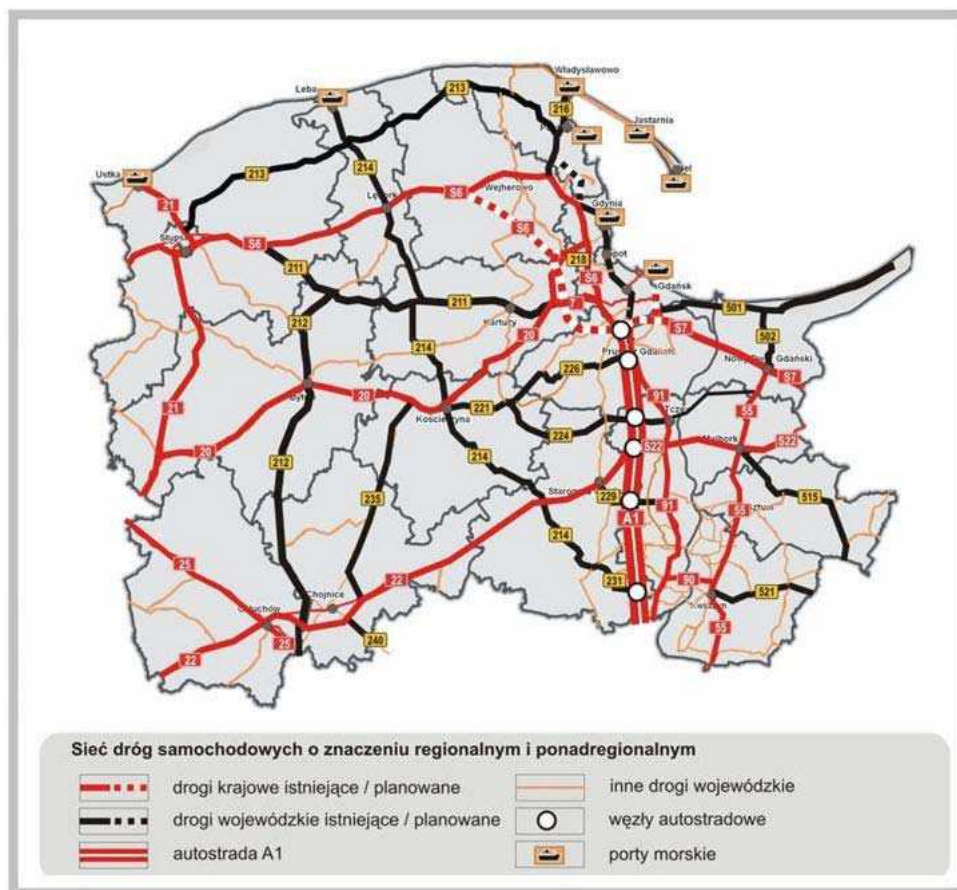
- Główny – Stargard Szczeciński) i 204 (Malbork – Braniewo – granica państwa);
- c) drogi wodne E-40 (Wisła – Bug – Dniestr) i E-70 (śluza Hohensaaten – Odra – Warta – Noteć – Kanał Bydgoski – Brda – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany) przy założeniu minimalnej II klasy technicznej.
- 2) Priorytetowymi węzłami w sieci transportowej wymagającymi rozbudowy lub przebudowy są:
- a) porty morskie w Gdańsku i w Gdyni z terminalami promowymi, w dostosowaniu do standardów obsługi autostrad morskich;
- b) międzynarodowy Port Lotniczy Gdańsk im. L. Własy oraz lotniska o znaczącym potencjale w zakresie usług lotniczych: Gdynia – Oksywie (Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo), rozwój lotniska w Słupsku-Redzikowie jako węzła transportowego uwarunkowany jest decyzją o lokalizacji w strefie lotniska instalacji tarczy antyrakietowej.

2) Służące poprawie dostępności wewnątrz województwa

- 1) Regionalnymi korytarzami transportowymi województwa są (il. 26):
- a) korytarz nadwiślański (Powiśle – Trójmiasto) jako element VI korytarza pan-europejskiego;
- b) korytarz żuławski (Trójmiasto – Nowy Dwór/Malbork – Elbląg) jako element transeuropejskich korytarzy nr VI i IA z perspektywą jego włączenia do planowanego, międzynarodowego korytarza Via/Rail Hanseatica;
- c) korytarz północny (Gdańsk – Łębork – Słupsk) z perspektywą jego włączenia do planowanego, międzynarodowego korytarza Via/Rail Hanseatica;
- d) korytarz południowy (Powiśle – Starogard Gdański – Chojnice – Człuchów);
- e) korytarz zachodni (Człuchów – Miastko – Słupsk – Ustka);
- f) korytarz kaszubski (Chojnice – Kościerzyna – Łębork – Łeba);
- g) korytarz pojezierny (Trójmiasto – Kartuzy – Kościerzyna – Bytów – Miastko).



26. Korytarze transportowe w województwie pomorskim



27. Układ dróg samochodowych szczególnie ważnych dla obsługi województwa pomorskiego.

2) Drogami o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym szczególnie ważnymi dla obsługi województwa pomorskiego są (il. 27):

a) drogi krajowe: A1, S6, S7, S22, 7, 20, 21, 22, 25, 55, 90 (w tym most przez Wisłę), 91;

Do głównych możliwych zadań inwestycyjnych należą: dokończenie budowy autostrady A1 na całej jej długości; budowa drogi ekspresowej S6 (w tym Trasa Kaszubska); budowa drogi ekspresowej S7 (w tym Obwodnica Południowa Gdańska); przebudowa DK nr 22 na odcinku Elbląg – Swarozyn do standardów drogi ekspresowej; budowa ciągu drogowego „Duże C” (DK nr 7: Żukowo – Gdańsk i DK nr 20 Gdynia – Żukowo); budowa mostu drogowego przez Wisłę w ciągu DK nr 90 koło Kwidzyna; nowy przebieg DK nr 25 (DW nr 212 na odcinku Obwodnica Chojnic do miejscowości Zamarte); modernizacja pozostałych dróg krajowych.

Przyjmuje się zasadność budowy obwodnic w miejscowościach położonych w ciągach dróg krajowych, między innymi: nr 6 (Słupsk, Lębork, Bożepole), nr 20 (Kościerzyna, Bytów, Miastko), nr 21 (Słupsk, Bydlino, Ustka), nr 22 (Człuchów, Czersk, Starogard Gdański, Malbork), nr 55 (Sztum, Kwidzyn), nr 7 i 20 (Żukowo).

b) drogi wojewódzkie: 211, 212, 213, 214, 216, 221, 224, 226, 229, 231, 235, 240, 501, 502, 515, 521;

Do szczególnie ważnych (możliwych) zadań inwestycyjnych w zakresie budowy i modernizacji dróg wojewódzkich należą: modernizację na dojazdach do autostrady A1: DW nr 224, 226, 229, 231; modernizacja odcinków: DW nr 188 (Człuchów – Debrno), DW nr 201 (Barkowo – gr. woj.), DW nr 202 (Czarne

– Rzeczenica), DW nr 206 (Miastko – gr. woj.), DW nr 209 (gr. woj. – Bytów), DW nr 210 (Słupsk – Unichowo), DW nr 211 (Żukowo – Kartuzy – Sierakowice, Nowa Dabrowa – gr. powiatu słupskiego), DW nr 212 (Cewice – Bytów – Lipnica – Chojnice – Zamarte), DW nr 213 (Słupsk – Wicko), DW nr 214 (Kościerzyna – Łeba), DW nr 215 (Karwia – Władysławowo), DW nr 218 (Chwaszczyno – Wejherowo), DW nr 221 (Gdańsk – Przywidz – Kościerzyna), DW nr 222 (Gdańsk – Godziszewo – Skórcz), DW nr 224 (Sopieszyno – Nowa Karczma), DW nr 226 (Nowa Karczma – węzeł A1), DW nr 227 (Pruszcz Gdański – Wocławki), DW nr 228 (Bytów – Parchowski Młyn – Kartuzy), DW nr 230 (Wielgłowy – Cierzpice), DW nr 235 (Chojnice – Korne), DW nr 236 (Konarzyno – Brusy), DW nr 237 (Czersk – gr. woj.), DW nr 240 (Chojnice – gr. woj.), DW nr 502 (Nowy Dwór Gdański – Stegna), DW nr 515 (Malbork – Stary Dziergoń), DW nr 521 (Kwidzyn – Prabuty), DW nr 522 i 523 (Prabuty – Trumieje – Gardeja).

Zaleca się budowę obwodnic w miejscowościach położonych w ciągu dróg wojewódzkich: nr 201 (Czarne), nr 209 (Borzytucho, Kołczygłowy) nr 211 (Kartuzi, Sierakowice), nr 212 (Cewice, Bytów, Chojnice), nr 214 (Skórcz, Sierakowice, Lębork, Wicko), nr 216 (Władysławowo – strona zachodnia), nr 218 (Wejherowo), nr 223 (Pruszcz Gdański), nr 224 (Kartuzi), nr 228 (Parchowo), nr 229 (Pelplin), nr 515 (Dziergoń), nr 521 (Prabuty);

c) planowane nowe przebiegi wyżej wymienionych dróg krajowych i wojewódzkich m. in.: Południowa Obwodnica Gdańska, Trasa Kaszubska, Trasa Sucharskiego, Obwodnica Północna Aglomeracji

Trójmiejskiej; w przyszłości może wystąpić potrzeba połączenia dróg krajowych S6 i S7 poprzez budowę nowej obwodnicy metropolitalnej;

d) drogi powiatowe: Tczew – Nowy Staw – DK nr 514 (łącznie z mostem „Lisewskim” przez Wisłę);

3) Przyjmuje się następującą klasyfikację techniczną sieci dróg ponadlokalnych, nie będących drogami krajowymi (il. 28):

a) drogi główne o ruchu przyspieszonym (GP): Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Trasa Sucharskiego w Gdańsku (od Obwodnicy Południowej Gdańska do ul. Marynarki Polskiej), droga wojewódzka nr 218 (węzeł Wysoka – węzeł Chwaszczyno);

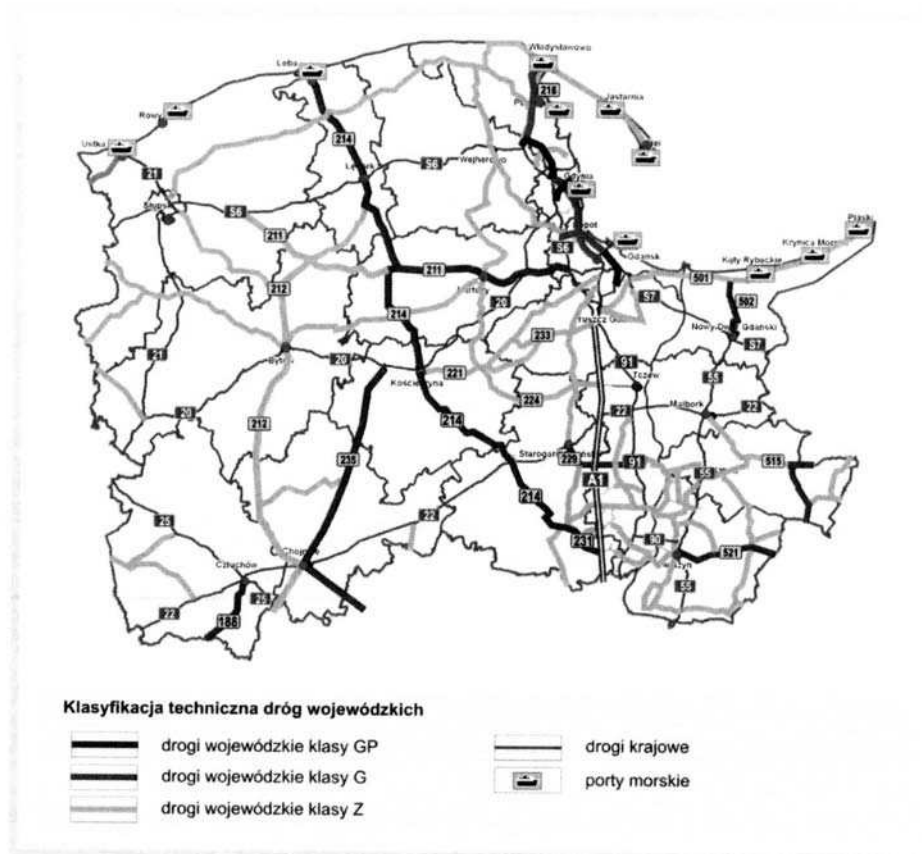
b) drogi główne (G): nr 188 (Piła – Złotów – Lipka – Debrzno), nr 211 (Żukowo – Sierakowice – Puzdrowo), nr 214 (Łeba – Sierakowice – Kościerzyna – Starogard Gd. – Skórcz), nr 216 Reda – Władysławowo, nr 231 (Skórcz – węzeł z A1 w Kopytkowie – Kolonia Ostrowicka), nr 235 (Korne – Chojnice), nr 240 (Chojnice – gr. woj.), 502 (Stegna – Nowy Dwór Gdański), nr 515 (na odcinku Dzierżgoń – gr. woj.), nr 521 (Kwidzyn – Prabuty – gr. woj.), nr 527 (Dzierżgoń – gr. woj.),

Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Trasa Sucharskiego w Gdańsku (od Obwodnicy Południowej Gdańska do ul. Marynarki Polskiej w Gdańsku), nr 214 (odc. Łeba – Kościerzyna), nr 216 Reda – Władysławowo, nr 235 Korne – Chojnice, nr 240 (Chojnice – gr. woj.), nr 212 (odc. Obwodnica Chojnic DK nr 22 – Zamarte jako wariant przebiegu DK nr 25).

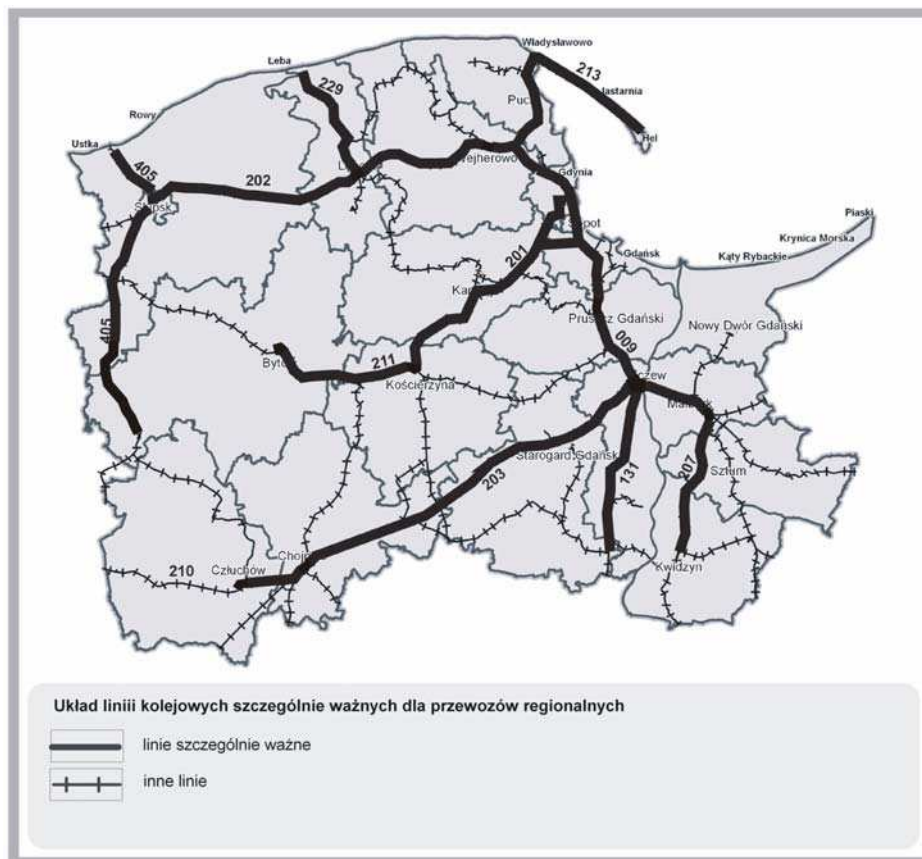
c) drogi zbiorcze (Z): pozostałe drogi wojewódzkie w granicach województwa.

4) Przyjmuje się, że następujące drogi należy traktować jako ważne dla powiązań krajowych (z możliwością zaliczenia ich w przyszłości do sieci dróg krajowych): Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Trasa Sucharskiego w Gdańsku (od Obwodnicy Południowej Gdańska do ul. Marynarki Polskiej w Gdańsku), nr 214 (odc. Łeba – Kościerzyna), nr 216 Reda – Władysławowo, nr 235 Korne – Chojnice, nr 240 (Chojnice – gr. woj.), nr 212 (odc. Obwodnica Chojnic DK nr 22 – Zamarte jako wariant przebiegu DK nr 25).

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO



28. Klasyfikacja techniczna dróg wojewódzkich



29. Układ linii kolejowych szczególnie ważnych dla przewozów regionalnych w województwie pomorskim

5) Ustala się, że główną rolę w transporcie kolejowym w powiązaniach regionalnych w województwie pomorskim odgrywać będą odcinki linii kolejowych (il. 29):

- a) znaczenia państwowego: nr 9 na odcinkach Gdańsk Główny – Tczew – Malbork, nr 131 Tczew – Pelplin – Smętowo Graniczne, nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Słupsk, nr 213 na odcinku Reda – Hel, nr 226 na odcinku Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny z mostem przez Martwą Wisłę, nr 228 Rumia – Gdynia Port Oksywie, nr 746 na odcinku Gdynia Główna Osobowa – Gdynia Port Centralny;
- b) znaczenia lokalnego: nr 201 na odcinku Gdynia – Kościerzyna, nr 203 na odcinku Tczew – Chojnice, nr 207 na odcinku Malbork – Kwidzyn, nr 229 na odcinku Łeba – Leba, nr 211 na odcinku Kościerzyna – Lipusz, nr 212 Lipusz – Bytów, nr 405 na odcinku Miastko – Słupsk – Ustka;

6) W zakresie transportu lotniczego:

- a) sieć lotnisk województwa pomorskiego tworzyć będą: 3 lotniska o znaczącym potencjale dla komercyjnego ruchu pasażerskiego lub cargo (Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia – Kosakowo, Słupsk-Redzikowo) oraz 5 lotnisk o ograniczonym potencjale dla lotnictwa ogólnego i dyspozycyjnego (Pruszcz Gdański, Słupsk-Krępa, Korne, Jastarnia i Borsk); włączenie lotniska Słupsk-Redzikowo do sieci lotnisk uwarunkowane jest rezygnacją z instalacji tarczy antyrakietowej na tym lotnisku;
- b) porty lotnicze będą bezpośrednio powiązane z siecią kolejową i drogami wysokich klas technicznych;
- c) lotniska powojenne, które nie zostały zagospo-

darowane dotychczas w inny sposób należy rezerwować dla obsługi lotnictwa o funkcji sportowej, turystycznej, rolniczej i ratowniczej;

d) sanitarnego przewiduje się budowę lub modernizację lądowisk w bezpośrednim sąsiedztwie szpitali wielospecjalistycznych oraz przy szpitalach posiadających szpitalny oddział ratunkowy³.

7) W strefach przylotniskowych i strefach podejść do pasów startowych należy stosować maksymalne, możliwe ograniczenia zabudowy mieszkaniowej w celu zmniejszenia uciążliwości wywołanej hałasem, a w konsekwencji ryzyka wprowadzenia ograniczeń ruchu lotniczego.

8) Dla prowadzenia żeglugi wodnej konieczne jest:

a) modernizacja dróg wodnych śródlądowych (wody zaliczone w 2001 r. do wód śródlądowych żeglownych):

- Martwa Wisła od Przegaliny do granicy z morskimi wodami wewnętrznymi;
- Nogat od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
- Szkarpa od Wisły do ujścia do Zalewu Wiślanego;
- Wisła od granicy z województwem kujawsko-pomorskim do ujścia do Zatoki Gdańskiej;
- zapewnienie warunków dla zachowania i rozwoju infrastruktury żeglugi śródlądowej;

b) pogłębienie torów wodnych na Zalewie Wiślanym;

c) rozbudowa lub modernizacja małych portów morskich (Hel, Władysławowo, Puck, Jastarnia, Kąty Rybackie, Krynica Morska, Ustka, Leba, Rowy); poprawa powiązań tych portów oraz portu w Elblągu poprzez budowę przekopu przez Mierzęję Wiślaną uwarunkowana jest m. in. pozytywnymi dla tej

inwestycji ocenami technicznymi i środowiskowymi.

9) Przyjmuje się lokalizację Pomorskiego Centrum Logistycznego (PCL) na terenach portów Gdańska i Gdyni jako jednego z kilku centrów krajowego systemu logistycznego.

3) W zakresie regionalnego transportu zbiorowego

1) Rozwój kolejowego transportu zbiorowego na obszarze województwa obejmować będzie:

a) kolej metropolitalną obsługującą połączenia wewnątrz obszaru aglomeracji na liniach:

- nr 9 na odcinku Tczew – Gdańsk, nr 250 Gdańsk – Rumia (przedłużenie linii do Gdańsk Południe), nr 202 na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia – Wejherowo;
- nr 201 na odcinku Gdynia – Żukowo, nr 229 na odcinku Żukowo – Kartuzy, nr 228 na odcinku Gdynia GPF – Gdynia Obłuże, bocznica do lotniska Babie Doły;
- Gdańsk Wrzeszcz – Port Lotniczy Gdańsk (nowa linia o przebiegu dawnej „linii kokoszkowej”).

b) kolej regionalną, której rozwój następować będzie w wyniku modernizacji (przebudowa, budowa dodatkowych torów) lub rewitalizacji linii kolejowych łączących obszar aglomeracji Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi Słupskiem, Chojnicami, Kwidzynie, Kościerzyną i Bytowie, a także na liniach stanowiących dojazdy do miejscowości nadmorskich Ustki, Łeby i Helu;

W ramach działań przewiduje się rewitalizację:

- linii nr 201: Kościerzyna – Gdynia Główna oraz odcinków linii nr 211 i 212 na odcinku Bytów – Lipusz – Kościerzyna (tzw. Kaszubska Kolej Regionalna);
- linii nr 203: Chojnice – Czersk – Starogard Gdański – Tczew;
- linii nr 213: Reda – Hel;

- linii nr 229: Gliniec – Kartuzy;
- linii nr 229: Łębork – Łeba;
- linii nr 405: (Szczecinek) – gr. woj. – Słotwino – Miastko – Słupsk – Ustka;

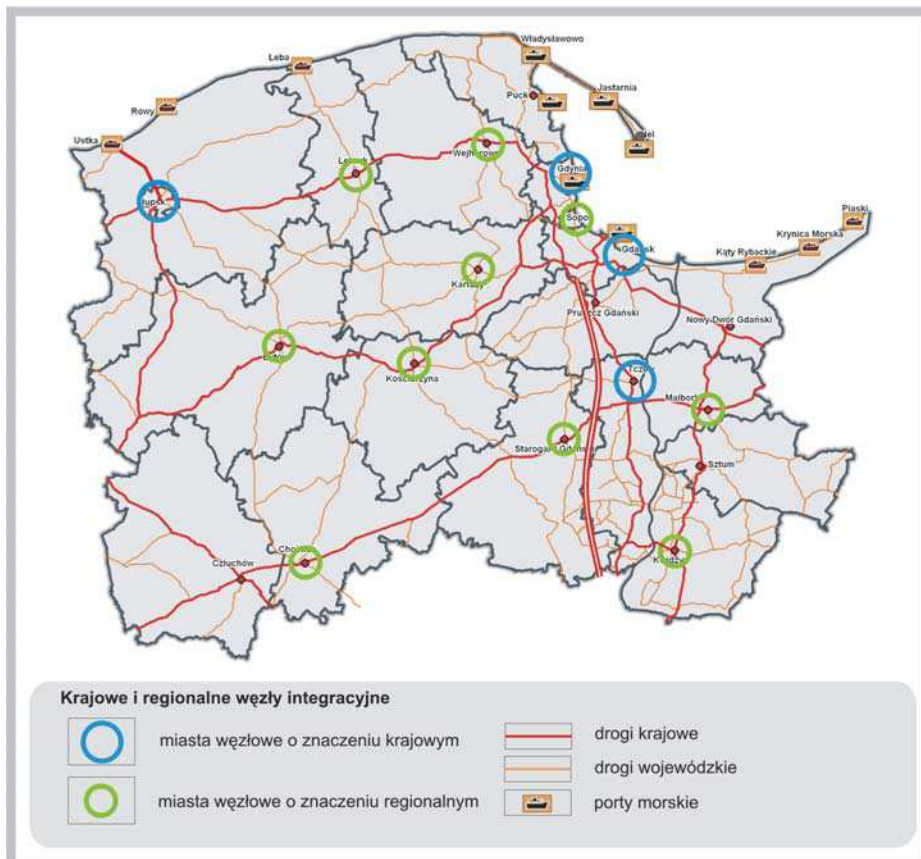
c) kolej dalekobieżną (połączenia krajowe i międzynarodowe), w tym:

- linię do realizacji w pierwszej kolejności: nr 9 (E-65) Gdynia – Gdańsk – Tczew – Malbork – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice (dostosowanie do szybkich prędkości zgodnie z umowami międzynarodowymi AGC i AGTC, 160km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego);
- linię do realizacji w drugiej kolejności: nr 131 (CE-65) Tczew – Smętowo – Bydgoszcz – Katowice (dostosowanie do szybkich prędkości zgodnie z umowami międzynarodowymi AGC i AGTC, 160km/h dla ruchu pasażerskiego i 120 km/h dla ruchu towarowego);
- linię do realizacji w trzeciej kolejności: nr 202 Gdańsk Główny – Gdynia – Słupsk – Koszalin – Stargard Szczeciński (pełny zakres, w tym budowa drugiego toru).

2) Rozwój zaplecza dla obsługi wodnego transportu łączącego zwłaszcza obszar aglomeracji z Półwyspem Helskim oraz Zalewem Wiślanym.

3) Integracja systemu transportu zbiorowego w województwie funkcjonować będzie w oparciu o:

- a) zespoły węzłów przesiadkowych w czterech miastach węzłowych o krajowym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej⁴: Gdańsk, Gdynia, Słupsk i Tczew;
- b) dworce kolejowe w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej: Sopocie, Wejherowie, Malborku, Starogardzie Gdańskim, Kwidzynie, Kościerzynie, Kartuzach, Chojnicach, Łęborku i Bytowie (il. 30).



30. Krajowe i regionalnie węzły integracyjne w województwie pomorskim

4) W zakresie zmniejszanie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

- 1) Zaleca się, aby na obszarach szczególnie przyrodniczo wrażliwych sukcesywnie wprowadzać ograniczenia dla ruchu samochodów osobowych przy jednoczesnym wprowadzaniu środków transportu alternatywnego. Do obszarów tych w pierwszej kolejności należą:
 - b) Mierzeja Helska;
 - c) Mierzeja Wiślana;
- 2) Zaleca się, aby na drogach wyznaczonych do przewozów materiałów niebezpiecznych lokalizowane były parkingi przystosowane do obsługi pojazdów przewożących materiały niebezpieczne (np. wyposażone w szczelne nawierzchnie i urządzenia odwodnienia).

12.6. Systemy infrastruktury technicznej

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Ochrona strefy brzegowej, obszarów przybrzeżnych oraz istniejącego zainwestowania w sposób uwzględniający abrazję morza, podnoszenie się jego poziomu oraz zagrożenia związane z powodzią odmorską.
- 2) Ochrona ludności i mienia, ograniczenie rozwoju zabudowy na terenach zagrożonych powodzią, dążenie do poprawy stosunków wodnych i zapewnienia dostatecznej retencji wód.
- 3) Zapewnienie dostępu mieszkańców województwa do wody pitnej o jakości zgodnej z obowiązującymi normami z uwzględnieniem racjonalizacji wykorzystania zasobów wód podziemnych.
- 4) Zmniejszenie ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych do wód i gruntu przez planowaną i realizowaną kompleksowo w zlewniach, zwłaszcza na obszarach cennych przyrodniczo i ważnych dla turystyki, oraz w zlewniach rzek stanowiących źródło wody pitnej, rozbudowę i budowę sieci kanalizacji sanitarnej i urządzeń do unieszkodliwiania ścieków, zapewniającą poprawę dostępności dla mieszkańców szczególnie obszarów wiejskich.
- 5) Poprawa bezpieczeństwa energetycznego, poprawa efektywności energetycznej, sprawności technicznej i efektywności ekonomicznej funkcjonowania systemu oraz stworzenie możliwości odbioru energii wytwarzanej w planowanych źródłach, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery, w tym CO₂, zwiększenie udziału energii odnawialnych w ogólnym zużyciu energii oraz poszanowanie i racjonalizacja zużycia energii.
- 6) Dostosowanie systemu gospodarki odpadami do wymogów wynikających z przepisów prawa krajowego i unijnego w nawiązaniu do potrzeb osadnictwa i gospodarki oraz zróżnicowanych warunków przestrzennych województwa.

12.6.1. Gospodarka wodno-ściekowa

I. Ochrona brzegów morskich [Rys. 51]

Zasada zagospodarowania przestrzennego:

- a) W gminnych dokumentach planistycznych należy uwzględnić:
 - konieczność utrzymywania brzegu na określonych odcinkach wybrzeża⁵ w rejonach Zatoki Gdańskiej, Półwyspu Helskiego, Zalewu Wiślanego i otwartego morza;
 - wzajemne współzależności między sposobem i intensywnością zabudowy obszarów nadmorskich, a stabilnością brzegu morskiego.

II. Ochrona przed powodzią i regulacja stosunków wodnych

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Ochrona przed skutkami powodzi obszarów potencjalnego zagrożenia oraz obszarów wymagających ochrony przed zalaniem ze względu na ich zagospodarowanie, wartość gospodarczą lub kulturową zapewnia system osłony przeciwpowodziowej.
- b) Zachowywanie i wzbogacanie zasobów wód oraz przeciwdziałanie nadmiernej wilgotności gleb i suszy poprzez gromadzenie i opóźnianie odpływu wód powierzchniowych oraz kierowanie wód opadowych do gruntu, wszędzie tam, gdzie to jest możliwe na obszarze całego województwa.
- c) Planowanie budowy i (lub) modernizacji systemów ochrony przeciwpowodziowej prowadzone przy zachowaniu ścisłej współpracy pomiędzy samorządami, szczególnie gminnymi, a także z właściwymi instytucjami zajmującymi się ochroną przed powodzią – właściwe RZGW i urzędy morskie.
- d) W ramach realizacji programów małej retencji uwzględnianie działań w zlewniach, których granice wykraczają poza obszar województwa.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Modernizacja, przebudowa i odbudowa istniejących oraz budowa nowych urządzeń osłony przed powodzią (wały przeciwpowodziowe, przepompownie, budowle na ujściu Wisły – kierownice, budowle zrztowe, zbiorniki retencyjne itp.) przede wszystkim na Żuławach Wiślanych, Powiślu, Pojezierzu Starogardzkim oraz Pobrzeżu Słowińskim i Ka-szubskim.
- 2) Budowa i odbudowa zbiorników retencyjnych o oddziaływaniu ponadlokalnym w zakresie ochrony przed powodzią, w tym m.in. w Gdańsku, Sopocie, Gdyni i gm. Pruszcz Gdański.
- 3) W gminnych dokumentach planistycznych należy:
 - a) wskazać sposoby ograniczania ilości wód opadowych i roztopowych odprowadzanych do odborników (wody niewymagające oczyszczania należy w możliwie najwyższym stopniu doprowadzać do wsiąkania w grunt, a wody z dachów wtórnie wykorzystywać. Zorganizowane odprowadzanie wód opadowych do cieków i zbiorników należy stosować tylko w przypadkach absolutnie koniecznych z uwzględnieniem opóźnienia i spowalniania ich odpływu oraz oczyszczania).
 - b) określić wskazania i nakazy dotyczące parametrów technicznych warunków użytkowania obiektów istniejących lub planowanych na obszarach potencjalnego zagrożenia powodzią;
 - c) ustalić rozwiązania przeciwdziałające nadmiernemu uszczelnianiu terenów zurbanizowanych;
 - d) uwzględnić ustalenia wynikające z Programu małej retencji⁶ oraz Programu udrażniania rzek województwa pomorskiego⁷, w tym konieczność:
 - powiększenia dotychczasowej pojemności retencyjnej i powierzchni jezior podpiętrzonych przez budowę obiektów małej retencji w szczególności w zlewniach rzek: Brdy, Gwdy, Łeby, Łupawy, Słupi, Wdy, Wieprzy, Mątawy, Wierzycy, Motławy, Raduni, Redy, Piaśnicy, Czarnej Wdy, Płutnicy, Nogatu, Zbrzycy, Niechwaszczy, Młosiny, Raciąskiej Strugi, Czerskiej Strugi.
 - wykonania przepławek zwłaszcza na rzekach w zlewniach: Słupi, Łupawy, Łeby, Piaśnicy, Karwianki, Czarnej Wdy, Płutnicy, Zagórskiej Strugi, Redy, Motławy, Raduni, Kłodawy, Wierzycy, Strugi Młyńskiej, Nogatu, Kanał Elbląskiego,

Wdy, Brdy i Gwdy umożliwiających udrożnienie rzek województwa pomorskiego.

4) Utrzymanie i/lub odtwarzanie naturalnych obszarów retencyjnych (tereny zalewowe, poldery, zbiorniki małej retencji itp.).

III. Zaopatrzenie w wodę

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Źródłami wody dla jednostek osadniczych są wody podziemne; wyjątek stanowi fragment gdańskiego systemu wodociągowego, w którym na ujęciu „Straszyn” produkowana jest woda pitna czerpana z rzeki Raduni.
- b) Utrzymanie i poprawa stanu ochrony ujęć wód pitnych przez ustanawianie stref i obszarów ochronnych (tam, gdzie nie zostały dotychczas ustanowione) wraz z prowadzeniem monitoringu.
- c) Uwzględnianie i przestrzeganie nakazów i zakazów określonych w decyzjach o ustanowieniu stref ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych.
- d) Wody podziemne mogą być w szczególnych przypadkach wykorzystywane dla przemysłu i usług, które dla celów technologicznych wymagają wysokiej ich jakości.
- e) W planowaniu budowy, rozbudowy lub modernizacji systemu zaopatrzenia w wodę, mających na celu rozszerzenie zasięgu obsługi lub (i) poprawę jakości produkowanej wody, należy analizować potrzeby i możliwości racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów wód podziemnych w celu zmniejszenia liczby ujęć i zwiększenia stopnia koncentracji systemu.
- f) Realizację budowy lub/i rozbudowy wodociągów należy prowadzić równocześnie z budową lub rozbudową zbiorowych kanalizacji zakończonych oczyszczalniami ścieków. W szczególnych przypadkach dopuszcza się stosowanie rozwiązań indywidualnych.
- g) W pierwszej kolejności realizowane powinny być projekty obejmujące:
 - kompleksowe modernizacje wodociągów związane z racjonalizacją wykorzystywania zasobów wód podziemnych i dostosowaniem jakości produkowanej wody do obowiązujących norm;
 - rozszerzanie zasięgu obsługi wodociągów zmierzającego do uzyskania przyjętego w Planie... standardu – 100% korzystających, w ścisłym powiązaniu z równoczesną budową kanalizacji;
 - dostosowywanie jakości produkowanej wody do obowiązujących norm w gminach, w których stwierdzono, że dostarczana woda nie odpowiada wymaganiom sanitarnym.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Zaleca się kontynuowanie działań zmierzających do zaniechania eksploatacji ujęcia wód powierzchniowych „Straszyn”.
- 2) Zapewnienie dostępu wszystkim mieszkańcom województwa do urządzeń zaopatrujących w wodę o jakości zgodnej z obowiązującymi normami.
- 3) Realizacja inwestycji z zakresu zaopatrzenia w wodę, w szczególności na obszarze gmin Centralnego Wodociągu Żuławskiego.

IV. Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Wyposażenie jednostek osadniczych na obszarze całego województwa w systemy kanalizacji zbiorczej zakończonej oczyszczalniami ścieków, w szczególności na obszarach tzw. aglomeracji ściekowych⁸. Inne rozwiązania mogą być stosowane tylko w szczególnych przypadkach i wymagają uzasadnienia techniczno –

ekonomicznego.

- b) W rozwoju systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków należy rozważyć: stopień koncentracji systemu, możliwości zastosowania innych niż grawitacyjne sposobów odprowadzania ścieków oraz nisko technologicznych metod ich oczyszczania, mając na uwadze brak konieczności redukcji związków azotu i fosforu w jednostkach osadniczych poniżej 15.000 RLM.
- c) Na obszarach cennych przyrodniczo (objętych prawnymi formami ochrony przyrody) oraz na obszarach wrażliwych na zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych (zlewnie rzek stanowiących źródło zaopatrzenia w wodę tj. Radunia i Brda oraz w zlewni Zalewu Wiślanego, jako akwenu szczególnie wrażliwego na zanieczyszczenia.) należy dążyć do objęcia systemem odprowadzenia i oczyszczania ścieków możliwie największą liczbę mieszkańców.
- d) W gminach miejskich z wyłączeniem rolniczej przestrzeni produkcyjnej – 100% mieszkańców; w gminach wiejskich oraz w rolniczej przestrzeni produkcyjnej zlokalizowanej w granicach miast – 75% mieszkańców powinno mieć dostęp do zbiorczej kanalizacji zakończonej oczyszczalniami ścieków; dla pozostałych przypadków proponuje się stosowanie przydomowych oczyszczalni ścieków.

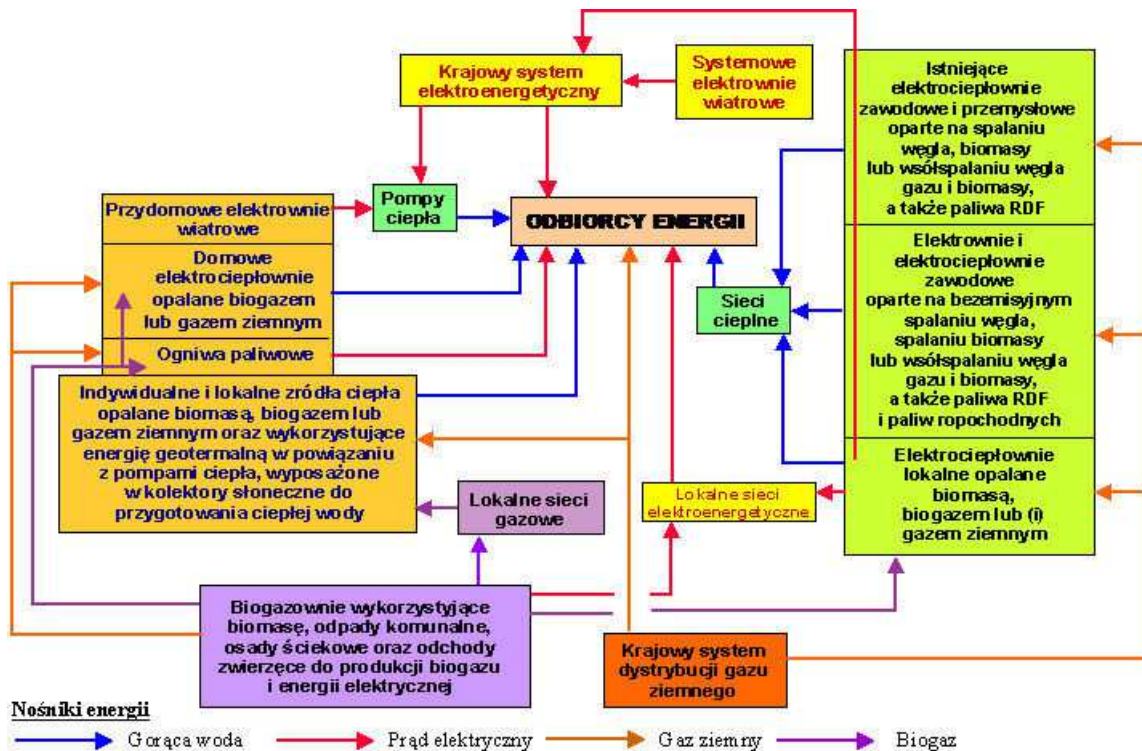
Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Rozbudowa, budowa i modernizacja urządzeń do odprowadzania i oczyszczania ścieków w szczególności na obszarach:
 - a) Gmin Komunalnego Związku Gmin Redy i Chylonki, w tym min: rozbudowa i przebudowa Grupowej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze” budowa kolektora odprowadzającego ścieki z oczyszczalni „Dębogórze” w głąb zatoki Puckiej, modernizacja i budowa nowych instalacji do termicznego przekształcania osadów ściekowych w tej oczyszczalni i przebudowę kolektora WRR w Wejherowie i Rumi;
 - b) miast: Gdańska, Gdyni, Kwidzyna, Malborka;
 - c) zlewni rzek Słupi i Łupawy;
 - d) Wielkiego Sandru Brdy i Borów Tucholskich.
- 2) Budowa i rozbudowa systemu odbioru wód opadowych i roztopowych oraz ich oczyszczania w pierwszej kolejności w gminach nadmorskich, w szczególności w: Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Rumi, Redzie i Wejherowie.

12.6.2. Gospodarka energetyczna

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) W realizacji polityki przestrzennej będzie uwzględniany model zrównoważonej i zintegrowanej gospodarki energetycznej, wpisujący się w ideę „3 x 20%”⁹. Model ten ma charakter uniwersalny i powinien być dostosowywany do specyficznych uwarunkowań poszczególnych gmin poprzez wybór elementów najbardziej dla nich właściwych, jednakże zawsze z zachowaniem idei jego konstrukcji. Realizacja modelu powinna zapewniać:
 - dostęp i swobodny wybór przez użytkowników nośników energii zgodnie z ich potrzebami i możliwościami ekonomicznymi, z preferencją źródeł paliw przyjaznych dla środowiska, tak z uwagi na emisję zanieczyszczeń do atmosfery, jak i powstawanie odpadów paleniskowych,
 - rozwój systemów: produkujących w kogeneracji (skojarzeniu) energię ciepłą i elektryczną,
 - zapewnienie wszystkim odbiorcom dostępu do energii o parametrach spełniających wymogi prawne w stopniu zapewniającym bezpieczeństwo zasilania.



Wykres 31. Model zintegrowanej i zrównoważonej gospodarki energetycznej

Źródło: Regionalna strategia energetyki ze szczególnym uwzględnieniem źródeł odnawialnych, przyjęta uchwała Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 1098/LII/06 z dnia 23 października 2006

b) Gminne dokumenty „energetyczne” (obecnie Założenia do planu zaopatrzenia gminy w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe) powinny być spójne z dokumentami planistycznymi („Studia...” i plany miejscowe). Uwzględnia się w nich przede wszystkim: zastępowanie węgla kamiennego biomasą w urządzeniach grzewczych małej mocy i niskiej sprawności, rozwój rozproszonych źródeł energii cieplnej i elektrycznej (w tym pracujących w skojarzeniu) oraz gazu, utrzymanie i rozwój istniejących oraz budowę nowych systemów sieciowej dystrybucji ciepła.

c) Przy określaniu lokalizacji elektrowni wiatrowych należy uwzględniać uwarunkowania wynikające w szczególności z ich oddziaływania na:

- obszary objęte ochroną przyrody, w formie: parków narodowych i ich otulin, rezerwatów przyrody, obszarów NATURA 2000, parków krajobrazowych i ich otulin, obszarów chronionego krajobrazu, pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
- projektowane obszary chronione, w tym wytypowane w ramach tworzenia Europejskiej Sieci Obszarów Chronionych NATURA 2000;
- obszary tworzące osnowę ekologiczną województwa – korytarze ekologiczne;
- tereny położone w strefach ekspozycji obiektów dziedzictwa kulturowego: pomników historii, cennych założeń urbanistycznych i ruralistycznych oraz założeń zamkowych, parkowo-pałacowych i parkowo-dworskich;

- tereny w otoczeniu lotnisk wraz z polami wznoszenia i podejścia do lądowania.
- Konieczne jest również uwzględnianie lokalizacji i sąsiedztwa:
- terenów zabudowy mieszkaniowej oraz aktywnego wypoczynku;
 - dróg o nawierzchni utwardzonej i linii kolejowych;
 - linii elektroenergetycznych;
 - lasów oraz akwenów i cieków wodnych;
 - pasów technicznych i ochronnych brzegów morskich;
 - innych farm wiatrowych.

Lokalizacje elektrowni wiatrowych muszą uwzględniać możliwość przesyłu wyprodukowanej energii, z zachowaniem możliwie jak najmniej negatywnego oddziaływania linii elektroenergetycznych na komponenty środowiska.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

I. W zakresie zaopatrzenia w gaz i paliwa płynne [Rys. 52]

1) Zwiększenie zasięgu obsługi krajowego systemu dystrybucji gazu ziemnego oraz poprawa bezpieczeństwa energetycznego poprzez:

- a) zakończenie budowy drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia Włocławek – Gdynia Wiczlino [1]¹⁰;
- b) budowę podziemnego zbiornika gazu „Kosakowo” [9] (pod warunkiem spełnienia wymogów dotyczących funkcjonowania ekosystemu Zatoki Puckiej), mogącego efektywnie współpracować (przez połączenie gazociągami wysokiego ciśnienia) z gazopor-

- tem zlokalizowanym na terenie Portu Północnego;
- c) budowę gazociągu wysokiego ciśnienia Szczecin – Gdynia Wiczlino [2];
- d) doprowadzenie gazu ziemnego do rafinerii w Gdańsku i elektrociepłowni Gdańsk [3];
- e) doprowadzenie gazu do elektrociepłowni Gdynia z uwzględnieniem PMG Kosakowo [8];
- f) gazyfikację miejscowości wypoczynkowo – turystycznych (Łeba [4], Jastarnia [5], Krynica Morska [6]) w celu poprawy ich klimatu aerosanitarne;
- g) budowę gazociągu Starogard Gdański – Czersk [7], w celu poprawy pewności zasilania w południowo-zachodniej części województwa (połączenie systemów spółek gazowniczych – pomorskiej i wielkopolskiej);
- h) gazyfikację obszarów wiejskich (gdzie wskaźniki gazyfikacji są wielokrotnie niższe niż w miastach

i wskazują na bardzo ograniczony dostęp ludności do gazu ziemnego, w szczególności na w zachodniej i centralnej części województwa), gdzie analizy techniczno-ekonomiczne wykażą opłacalność;

i) poprawę warunków zaopatrzenia w gaz Ustki oraz gazyfikację zachodniej części województwa.

2) Poprawa warunków dystrybucji paliw płynnych poprzez budowę:

- a) drugiej nitki ropociągu Port Północny – rafineria Gdańsk – Płock;
- b) rurociągu przesyłu paliw na terenie gmin Gdynia i Kosakowo, według programu inwestycji NATO;
- c) podziemnego magazynu paliw na terenie gminy Kosakowo wraz z rurociągiem doprowadzającym.

II. W zakresie zaopatrzenia w ciepło

1) Kierunki polityki energetycznej w ujęciu i zróżnicowaniu przestrzennym zestawiono w Tablicy 11.

Tablica 11. Wybrane wskaźniki celów gospodarki energetycznej w województwie pomorskim

Rejony energetyczne	Obniżenie zapotrzebowania na ciepło w województwie, poprzez realizację programów termomodernizacyjnych budynków mieszkalnych, usługowych i użyteczności publicznej o	Obniżenie udziału węgla w bilansie paliw w województwie do wartości	Zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii (OZE) w zaspokojeniu ogólnego zapotrzebowania na ciepło w województwie do wartości
Województwo	23%	48%	19%
Zachodni (powiaty: m. Słupsk, słupski, bytowski, człuchowski, chojnicki)	22%	54%	26% (w gminach wiejskich do 44%, w gminach miejskich do 10%);
Północno – centralny (powiaty: pucki, lęborski, kartuski, kościerski, wejherowski)	18%	39%	31% (w gminach wiejskich do 50%, w gminach miejskich do 10%)
Wschodni (powiaty: nowodworski, malborski, sztumski, kwidziński)	17%	53%	28% (w gminach wiejskich do 47%, w gminach miejskich do 10%)
Południowy (powiaty: gdański, starogardzki, tczewski)	21%	40%	26% (w gminach wiejskich do 42%, w gminach miejskich do 10%)
Trójmiasto	17%	50%	6%

- 2) Dostosowanie systemów ciepłowniczych do przekształceń i rozwoju zagospodarowania przestrzennego w warunkach konkurencji rynkowej nośników energetycznych poprzez:
- a) przysposobienie źródeł ciepła do przewidywanego zapotrzebowania i wybór najefektywniejszych technologii wytwarzania uwzględniających aspekty ochrony środowiska;
- b) dywersyfikację sposobów zaopatrzenia w energię ciepłą w jednostkach osadniczych, z uwzględnieniem maksymalnego wykorzystania potencjału istniejących systemów, w tym z wykorzystaniem sposobów wytwarzania ciepła i energii elektrycznej w tzw. układach skojarzonych;
- c) przyłączenie do sieci nowych odbiorców wszędzie tam, gdzie istnieją rezerwy mocy w miejskich systemach scentralizowanych;
- d) modernizację systemów scentralizowanego zaopatrzenia w ciepło, wykorzystywanie rezerw przepustowości istniejących sieci ciepłowniczych, budowę nowych układów sieciowych przy gęstości cieplnej $G \geq 0,5$ MW/ha;
- 3) Rozwój systemów ciepłowniczych oraz ograniczanie emisji zanieczyszczeń przez:
- a) zmniejszenie uciążliwości istniejących instalacji ciepłowniczych w zakresie technologii spalania i emisji

spalin, przez zastosowanie urządzeń oczyszczających, w pierwszej kolejności w strefach objętych naprawczymi programami ochrony powietrza;

- b) wdrażanie termomodernizacji budynków i innych działań związanych z poszanowaniem energii oraz przedsięwzięć związanych z wprowadzeniem do polskiego ustawodawstwa ustaleń dyrektywy nr 2001/226¹¹ z 11 maja 2001 r. ustanawiającej wspólne zasady legislacyjne osiągnięcia odpowiedniego poziomu wydajności energetycznej budynków;
- c) likwidacja źródeł emisji powierzchniowej w sektorze komunalno - bytowym, w których stosowanym paliwem jest węgiel lub drewno, powodujące przekroczenia poziomów dopuszczalnych pyłu zawieszonego (PM₁₀) i poziomu docelowego benzo(a)pirenu, w pierwszej kolejności w strefach objętych naprawczymi programami ochrony powietrza oraz sporządzanie i realizacja programów ograniczania niskiej emisji w tych strefach.
- 4) Rozwój różnorodnych form rozproszonej generacji energii w oparciu o surowce odnawialne w tym przede wszystkim o biomasę (biogaz rolniczy i z roślin lignocelulozowych) Tworzenie kompleksów agroenergetycznych w celu uprawiania i wykorzystywania różnorodnych surowców rolniczych dla celów energetycznych. Obszary predysponowane do rozwoju

tej formy energetyki na terenie województwa ilustrują Rys. 30 (rozdział Uwarunkowania).

- 5) Upowszechnienie wykorzystywania energii słonecznej do przygotowywania ciepłej wody.
- 6) Wykorzystywanie niskotemperaturowej energii geotermalnej do ogrzewania w powiązaniu z energią słoneczną oraz wykorzystywanie energii wysokotemperaturowej, w obszarach jej występowania, szczególnie w rejonie Chojnic i Łeby.
- 7) Sukcesywne zastępowanie paliw kopalnych (przede wszystkim węgla) w kotłowniach lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła spalaniem i zgazowywaniem biomasy stałej (słoma, drewno odpadowe, rośliny energetyczne), szczególnie na terenach wiejskich.
- 8) Ograniczenie zużycia węgla na rzecz biomasy i gazu systemowego z uwzględnieniem uwarunkowań technicznych, szczególnie w Trójmieście.

III. W zakresie zaopatrzenia w energię elektryczną [Rys. 53]

- 1) Budowa źródeł energii odnawialnych, w tym systemowych elektrowni wiatrowych przekazujących energię do krajowej sieci elektroenergetycznej, z zachowaniem zasad lokalizacji wymienionych w niniejszym Planie. Osiągnięcie założonego celu (20% udziału energii odnawialnej) wymagać będzie budowy odnawialnych źródeł energii elektrycznej o mocy około 820 MW, co oznacza przyrost o ponad 670 MW – w stosunku do stanu istniejącego w 2008 r. (145 MW). Realizacja tych inwestycji będzie wymagała budowy Głównych Punktów Zasilających 15/110 kV oraz linii elektroenergetycznych 110 kV wprowadzających energię do systemu krajowego. Lokalizacja tych inwestycji jest ściśle związana z umiejscowieniem źródeł i nie można ich w PZPWP określić.
- 2) Budowa przydomowych elektrowni wiatrowych produkujących energię na potrzeby własne użytkowników.
- 3) Budowa innych źródeł energii elektrycznej: elektrowni węglowej lub/i elektrociepłowni przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska przede wszystkim w zakresie emisji zanieczyszczeń i zagospodarowania odpadów paleniskowych, szczytowych elektrowni gazowych i elektrowni jądrowej. Lokalizacje ww. obiektów nie zostały ustalone.
Przed realizacją ww. inwestycji niezbędne jest wykonanie studium lokalizacyjnego, w którym po przeanalizowaniu wszelkich uwarunkowań społecznych, środowiskowych, ekologicznych, kulturowych i krajobrazowych, transportowych oraz techniczno-technologiczno-ekonomicznych ocenione zostaną warianty lokalizacji ogólnych oraz wskazane możliwości i ograniczenia lub wykluczenia dla określonych lokalizacji szczegółowych; studia te winny być przeprowadzone przed podjęciem rozstrzygnięć na poziomie miejscowego planowania przestrzennego. Przy określaniu lokalizacji elektrowni należy uwzględnić uwarunkowania wynikające w szczególności z ich oddziaływania na:
 - a) obszary objęte ochroną przyrody, w formie: parków narodowych i ich otulin, rezerwatów przyrody, obszarów NATURA 2000, parków krajobrazowych i ich otulin, obszarów chronionego krajobrazu, pomników przyrody, stanowisk dokumentacyjnych, użytków ekologicznych i zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
 - b) projektowane obszary chronione, w tym wytypowane w ramach tworzenia Europejskiej Sieci Obsza-

row Chronionych NATURA 2000;

- c) obszary tworzące osnowę ekologiczną województwa – korytarze ekologiczne;
 - d) tereny położone w strefach ekspozycji obiektów dziedzictwa kulturowego, w formie: pomników historii, parków kulturowych, obiektów wpisanych do wojewódzkiego rejestru ochrony zabytków (cennych założeń urbanistycznych i ruralistycznych, założeń zamkowych, parkowo-pałacowych i parkowo-dworskich) oraz chronionych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
 - e) tereny w otoczeniu lotnisk wraz z polami wznoszenia i podejścia do lądowania oraz innych obiektów obronnych kraju.
- 4) Budowa, rozbudowa i modernizacja elektroenergetycznej sieci przesyłowej najwyższych napięć:
- a) stacje transformatorowe 400/110 kV (ST):
 - budowa ST „Stężycza”, ST „Pelplin” dla odbioru planowanego przyrostu produkowanej energii oraz poprawy warunków zasilania sieci dystrybucyjnej 110 kV w rejonie ich obsługi;
 - budowa ST „Dargoleza” dla przyłączenia planowanych farm wiatrowych oraz poprawy warunków zasilania sieci dystrybucyjnej 110 kV w jej rejonie;
 - rozbudowa ST: Gdańsk I;
 - b) linie elektroenergetyczne 400 kV:
 - budowa nowych linii: Żydowo – Słupsk, Żydowo – Stężycza, Stężycza – Pelplin, Pelplin – Grudziądz, Żarnowiec - Stężycza;
 - przebudowa istniejących linii 220 kV na 400 kV na odcinku: Żydowo – Stężycza.
- 5) Zwiększenie pewności zasilania systemu rozdzielczo-odbiorczego, poprawa sprawności i dostosowanie istniejących obiektów sieciowych do wymagań ochrony środowiska poprzez modernizację i budowę elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej 110 kV:
- a) Główne Punkty Zasilające 110/15 kV (GPZ): Kocborowo, Tczew Północ, Gdańsk Osowa, Sopot Kamienny Potok, Skórcz, Gdańsk Szadółki, Gdańsk Śródmieście, Pruszcz Południe, Gdańsk Maćkowy, Chwaszczyno, Wejherowo Śmiechowo, Gdańsk Młode Miast, Łebno, Szemud, Gdynia Chwarzno, Gdynia Stocznia, Swaróżyn, Puck, Gdynia Karwiny, Zblewo, Rotmanka, Dębogórze, Gdańsk Brętowo, Gdańsk Nowy Port, Gniew, Pelplin, Pszczółki, Gdańsk Stogi, Miszewo, Nowa Karczma, Kościerzyna II, Choczewo, Sulicice, Połczyno, Zielenisz, Gdańsk Politechnika, Trąbki Wielkie, Gdańsk Doki, Gdańsk Lotnisko, Ostrowite, Słupsk Poznańska, Słupsk Wandy, Rowy, Brzeźno.
 - b) Linie 110 kV: Gdańsk Błonia – Maćkowy – Pruszcz Gdański, Żarnowiec – Łebno – Sierakowice, Gdynia Chylonia – Dębogórze – Reda, Żarnowiec – Gdynia Zachód, Gdańsk Zaspą – Brętowo – Kokoszeki, Pruszcz Gdański – Pruszcz Południe – Pszczółki – Miłobądz, Gdańsk Chełm – Śródmieście – Stocznia, Gdańsk II – Młode Miasto – Motława, Pelplin – Starogard Gdański – Czarna Woda, Pelplin – Subkowy, Pelplin – Lignowy – Malbork, Pelplin – Gniew – Kwidzyn, Majewo – Skórcz, Żydowo – Miastko, Słupsk Wierzbęcino – Ustka, Słupsk Wierzbęcino – Słupsk Poznańska, Sławno – Słupsk Wierzbęcino, Słupsk Grunwaldzka – Wandy, Słupsk Poznańska – Szczecińska – Grunwaldzka, Ustka – Rowy.
- 6) Wyprowadzenie energii z elektrowni wiatrowych do krajowej sieci elektroenergetycznej przez modernizację lub przebudowę: GPZ: Darżyno, Pieńkowo, Dębica

Kaszubska, Gałęźnia Mała, Obłęż, budowę GPZ Wojciechowo, modernizację linii 110 kV: Sławno – Tychowo, Słupsk Poznańska – Hubalczyków – Darżyno – Lębork Krzywoustego, Sławno – Sianów, Żydowo – Słupsk Poznańska, Człuchów – Chojnice, Bytów – Gałęźnia Mała – Dębica Kaszubska – Słupsk Poznańska.

W przypadku pojawienia się dużych odbiorców energii elektrycznej nie wyklucza się budowy dodatkowych stacji 110/15kV oraz powiązań liniowych z istniejącą siecią 110kV.

Lokalizacje urządzeń oraz przebiegi planowanych inwestycji liniowych mają charakter orientacyjny i stanowią ilustrację zasad rozwoju systemu.

- 7) Rozbudowa i modernizacja systemu zaopatrzenia w energię elektryczną w zakresie linii 15 i 0,4 kV szczególnie na terenach wiejskich i obszarach rozwojowych.
- 8) Rozwój energetyki wodnej wszędzie tam, gdzie pozwolą na to uwarunkowania środowiskowe i ekonomiczne.

12.6.3. Gospodarka odpadami [Rys. 54]

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

a) W planowaniu zagospodarowania przestrzennego województwa obowiązują zasady zawarte w: programach ochrony środowiska i planach gospodarki odpadami¹².

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Ograniczenie negatywnego wpływu odpadów i składowisk na środowisko przez:
 - a) modernizację składowisk odpadów komunalnych, które nie spełniają wymogów ochrony środowiska, a będą użytkowane do czasu wprowadzenia rozwiązań ponadlokalnych;
 - b) upowszechnianie selektywnej zbiórki odpadów; m.in. niebezpiecznych w strumieniu odpadów komunalnych, wielkogabarytowych oraz z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych i infrastruktury drogowej;
 - c) bieżącą likwidację nielegalnych składowisk, zamykanie i rekultywację składowisk gminnych, nie spełniających wymagań prawnych, rekultywację wszystkich zamkniętych, dotychczas nie zrehabilitowanych składowisk;
 - d) likwidację nieczynnych mogiłników oraz rekultywacja składowiska odpadów przemysłowych Gdańskich Zakładów Fosforowych w Wiślince (gm. Pruszcz Gdański);
 - e) budowę kwater do unieszkodliwiania odpadów zawierających azbest;
 - f) budowę instalacji do termicznego unieszkodliwiania odpadów. Rozpatrywane są lokalizacje m.in. w rejonie Trójmiasta. Ostateczna lokalizacja nie została jeszcze ustalona.
- 2) Realizacja 9 Zakładów Zagospodarowania Odpadów (ZZO) jako obiektów o zasięgu regionalnym.

12.6.4. Infrastruktura telekomunikacji i teleinformatyki

Możliwości rozwoju telekomunikacji i teleinformatyki stały się obecnie jednym z podstawowych warunkowań Rozwoju gospodarczego. Dziedzina ta należy aktualnie do dynamicznie rozwijającej się, a jednocześnie na rynek usług telekomunikacyjnych, wchodzi nowi operatorzy zarówno funkcjonujący w telekomunikacji stacjonarnej jak również bezprzewodowej.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

a) Lokalizacja stacji bazowych telefonii komórkowych, uwzględniać powinna uwarunkowania krajobrazowe oraz tereny zabudowy mieszkaniowej.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Umożliwienie wszystkim mieszkańcom województwa dostępu do telewizji regionalnej (TVP Gdańsk).
- 2) Ujednoczenie numeru kierunkowego dla obszaru całego województwa.
- 3) Umożliwienie szerokopasmowego dostępu do Internetu dla mieszkańców województwa, przedsiębiorców oraz jednostek publicznych (administracja publiczna, placówki ochrony zdrowia, edukacji, kultury i bezpieczeństwa publicznego) przez budowę pasywnej infrastruktury informatycznej w obszarach deficytowych i o niskiej opłacalności w zakresie światłowodowej sieci szkieletowej oraz węzłów usługowych.

12.7. Infrastruktura systemów bezpieczeństwa i obronności

Podnoszenie zdolności obronnej państwa i bezpieczeństwa publicznego poprzez kształtowanie struktur przestrzennych zapewniających maksymalne bezpieczeństwo, utrzymanie zdolności obronnej, ochronę ludności oraz niezawodność i ciągłość funkcjonowania państwa w warunkach wojennych, a także podnoszących odporność na skutek awarii i klęsk żywiołowych, jest jednym ze strategicznych celów polityki przestrzennej krajowej i regionalnej.

Zadania polityki przestrzennej

1) Kształtowanie w skali województwa struktur przestrzennych o wysokich walorach obronnych, charakteryzujących się odpornością na potencjalne zagrożenia terrorystyczne, niszczące czynniki sił przyrody, awarie i katastrofy przemysłowe, zintegrowanych organizacyjnie i korzystnie wpływających na zdolność obronną państwa.

Zasady zagospodarowania przestrzennego

- a) Kompleksowe traktowanie wszystkich wymiarów bezpieczeństwa: zewnętrzne i wewnętrzne, cywilne i wojskowe, pokojowe i wojenne, kryzysowe.
- b) Stosowanie rozwiązań przestrzennych podnoszących sprawność mobilizacyjną i operacyjną rozwinięcia sił zbrojnych (także sojusznicznych) oraz wykonania zadań obronnych.
- c) Kształtowanie układów infrastruktury w sposób umożliwiający bezpieczny i sprawny przebieg ewakuacji i ratownictwa.
- d) Wyprowadzanie transportu materiałów niebezpiecznych z terenów o największej koncentracji ludności poprzez opracowanie alternatywnych objazdów.
- e) Bezkolizyjne funkcjonowanie terenów zamkniętych i obiektów wojskowych.
- f) Rozwój nowych obszarów zurbanizowanych powinien uwzględniać potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ludności w sytuacjach zagrożeń.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego

- 1) Realizacja zadań wynikających z członkostwa Polski w NATO, w tym modernizacja infrastruktury portów morskich i lotniczych, układów drogowych i linii kolejowych. W planowanych przedsięwzięciach modernizacyjnych wytypowanych nabrzeży portowych Gdyni i Gdańska proponuje się uwzględnić:
 - a) dostosowanie systemów tankowania paliwa i wody do wymagań NATO;
 - b) dostosowanie sieci energetycznej do standardów NATO (60 Hz);
 - c) dostosowanie wytypowanej infrastruktury przeładunkowej do przyjęcia ciężkiego sprzętu wojskowego i jego przeładunku na drogowe i kolejowe środki transportu;
 - d) wyposażenie nabrzeży w łącza teleinformatyczne;
 - e) określenie stref ochronnych wokół wydzielonych

- nabrzeży i rozbudowa systemów ochrony (falcony, sygnalizacja);
- f) modernizacja wytypowanej infrastruktury magazynowej do przechowywania materiałów niebezpiecznych.
- 2) Doskonalenie systemu bezpieczeństwa:
- a) zapewnienie ciągłości dostaw wody dla ludności w sytuacji kryzysowej, kiedy uszkodzone są wodociągi lub brak dostaw energii elektrycznej;
 - b) modernizacja urządzeń i obiektów ochrony przed powodzią na Żuławach Wiślanych;
 - c) budowa systemów ostrzegania i alarmowania ludności o zagrożeniach w nowych dzielnicach mieszkaniowych;
 - d) dostosowanie głównych ciągów komunikacyjnych w dużych miastach do potrzeb szybkiego poruszania się po nich (szczególnie w godzinach szczytu) pojazdów uprzywilejowanych¹³: ratownictwa medycznego, pożarowego, chemicznego oraz organów bezpieczeństwa i obronności państwa;
 - e) dostosowanie wybranych parkingów (po jednym na powiat), do przyjmowania pojazdów przewożących niebezpieczne substancje chemiczne (plyta postojowa uniemożliwia przenikanie uwolnionych niebezpiecznych substancji do gruntu);
 - f) modernizacja i budowa nowych lądowych szlaków komunikacyjnych o przebiegu północ – południe (szczególnie autostrady A-1), włącznie z mostem na Wiśle w pobliżu Kwidzyna.

3) Stworzenie zintegrowanego ratownictwa - integracja wszystkich podmiotów ratownictwa: szpitali, policji, straży pożarnej, ratownictwa chemicznego, w jeden system mający wspólną lub kompatybilną sieć łączności oraz wspólne procedury ratownicze, zarządzane przez regionalne centrum koordynacji ratownictwa.

4) Realizacja zadań wynikających z Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia na terytorium RP antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących.

Zgodnie z Umową między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącą rozmieszczenia na terytorium RP antybalistycznych obronnych rakiet przechwytyjących, sporządzoną w Warszawie dnia 20 sierpnia 2008 r., planuje się ustanowienie na obszarze, obejmującym między innymi dawne lotnisko wojskowe w miejscowości Redzikowo (gm.Stupsk), terenu zamkniętego na potrzeby utworzenia jednostki wojskowej Sił Zbrojnych RP. Umowa z dnia 20 sierpnia 2008 r. przewiduje, iż wokół bazy zostanie ustanowiona strefa ochronna, obejmująca obszar, który zostanie ustalony w odpowiednim trybie. W strefie ochronnej mogą zostać, w szczególności, wprowadzone ograniczenia w zakresie wysokości zabudowy, emisji elektromagnetycznych, prowadzenia prac powodujących podziemne wibracje oraz ruchu lotniczego.

- 1 Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczący strategii tematycznej w sprawie środowiska miejskiego z dnia 11.01.2006, COM(2005) 718 wersja ostateczna.
- 2 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.).
- 3 Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Zdrowia z dnia 15 marca 2007 r. w sprawie szpitalnych oddziałów ratunkowych (Dz. U. 2007, nr 55, poz. 365).
- 4 Punkty przesiadkowe dla tych miast wskazano w części

- poświęconej aglomeracji Trójmiasta.
- 5 Ustawa z dnia 28.03.2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. z 2003 r., nr 67, poz. 621).
 - 6 „Program małej retencji województwa pomorskiego do roku 2015” – uchwała nr 356/24/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 14.06.2004 r.
 - 7 Uchwała nr 355/XXIV/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 14 czerwca 2004 r.
 - 8 Porównaj „Uwarunkowania...” Rozdz. 4.8.1. pkt 5
 - 9 Zmniejszenie o 20% zużycia energii i emisji CO₂ i zwiększenie do 20% udziału energii odnawialnej w ogólnym zużyciu energii.
 - 10 Oznaczenia w nawiasach kwadratowych odnoszą się do Rys. 47.
 - 11 Dyrektywa z 16.12.2002 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (2002/91)
 - 12 Obecnie obowiązują: Program ochrony środowiska województwa pomorskiego na lata 2007–2010 z uwzględnieniem perspektyw 2011–2014 oraz Plan gospodarki odpadami dla województwa pomorskiego 2010.
 - 13 Prawo ruchu drogowego z dnia 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. z późn. zm.)

KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO CZĘŚĆ A WOJEWÓDZTWO

13. POLITYKA PRZESTRZENNA NA OBSZARACH PROBLEMOWYCH

Obszary problemowe stanowią jeden ze szczególnych przedmiotów zainteresowań polityki regionalnej Unii Europejskiej. Zgodnie z jedną z jej zasad - zasadą koncentracji, obszary te mogą ubiegać się o największe wsparcie finansowe ze środków Funduszy Strukturalnych. Wyznaczenie obszarów problemowych jest procesem złożonym i niezwykle trudnym.

Zgodnie z Ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym¹, w części poświęconej planowaniu przestrzennemu na szczeblu krajowym określa się podstawowe elementy koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. Należą do nich m.in.: podstawowe elementy krajowej sieci osadniczej, z wyodrębnieniem obszarów metropolitalnych, a także obszary problemowe o znaczeniu krajowym, w tym obszary zagrożeń wymagające szczegółowych studiów i planów.

Natomiast w odniesieniu do planu zagospodarowania Przestrzennego województwa wskazano na określenie obszarów problemowych wraz z zasadami ich zagospodarowania oraz obszary metropolitalne.

W województwie pomorskim ze względu na bariery, progi i konflikty z jednej strony oraz niewykorzystane dotychczas w pełni możliwości tkwiące w strukturze przestrzennej z drugiej strony – wyróżniono następujące obszary problemowe:

- wybrzeże Bałtyku;
- obszar aglomeracji Trójmiasta (szczególny obszar problemowy, patrz rozdział 14);
- centra regionalne – koncentracji potencjałów;
- Dolina Dolnej Wisły i jej delta;
- obszary wiejskie strukturalnie słabe.

Wspomniana powyżej ustawa wskazuje na konieczność uwzględnienia w planie zagospodarowania przestrzennego województwa w szczególności m.in. obszarów wsparcia. Jako obszary wsparcia – należy rozumieć obszar określony w ustawie z dnia 12 maja 2000 r., o zasadach wspierania rozwoju regionalnego – jako obszar wyodrębniony ze względu na występujące w nim problemy rozwojowe oraz podlegający określonym działaniom ze strony Rady Ministrów, administracji

rządowej i jednostek samorządu terytorialnego. Jednocześnie w ustawie określono, że granice obszaru wsparcia nie mogą przecinać granic powiatów (jeżeli obszarem wsparcia jest miasto na prawach powiatu; obszar wsparcia musi obejmować to miasto wraz z okalającym je powiatem lub powiatami).

Obszar problemowy jest więc pojęciem znacznie szerszym i może, ale nie musi być obszarem wsparcia. Z kolei każdy obszar wsparcia jest obszarem problemowym, gdyż w myśl definicji został wyróżniony ze względu na występujący w nim problem.

Regionalna wspólnota samorządowa gospodarująca w wydzielonej w postaci województwa części przestrzeni państwa jest w określonym stopniu odpowiedzialna za kształtowanie warunków rozwoju tej przestrzeni.

To gospodarowanie i kształtowanie odbywa się wedle prawnie przewidzianych reguł, o których mówi ustawa o samorządzie województwa. To samorząd określa dokumenty strategiczno-planistyczne, a więc: strategię rozwoju województwa i plan zagospodarowania przestrzennego województwa. Realizacja zapisów tych dokumentów spoczywa na samorządzie województwa, który poprzez odpowiednie dokumenty operacyjne dotyczące określonych problemów i obszarów problemowych, wdraża politykę rozwoju regionalnego i przestrzennego. W związku z tym wszystkie wskazane powyżej zasady zagospodarowania przestrzennego obowiązują przy prowadzeniu polityki przestrzennej, a ponadto wskazuje się dla obszarów problemowych, także dodatkowe szczególne zasady zagospodarowania przestrzennego.

WYBRZEŻE BAŁTYKU	
Obszar działań	Szczególne zasady zagospodarowania
cały pas gmin nadmorskich	<ul style="list-style-type: none"> → Unikanie wielkokubaturowego i wysokiego budownictwa turystycznego oraz intensywnej zabudowy pensjonatowej na niewielkich działkach poprzez ustalanie ekologicznych standardów zabudowy i zagospodarowania. → W planowaniu zagospodarowania obszaru przybrzeżnego uwzględniać oddziaływanie na wody przybrzeżne oraz wpływu, jaki działalność i zmiany stanu tych wód, będzie mieć na planowane zagospodarowanie. → Podejmowanie decyzji o wykorzystaniu przestrzeni w obszarze przybrzeżnym winno mieć miejsce w procedurach zintegrowanego zarządzania, uwzględniających kompetencje instytucji oraz interesy uczestników gospodarowania w obszarze. → Przy planowaniu sieci i urządzeń wodociągowych obowiązkowo stosować rozwiązania dostosowane do udokumentowanych zasobów, ograniczające podciąganie wód morskich oraz zasolonych wód głębinowych, w tym lokalizację dużych ujęć wody poza obszarem występowania zjawiska. → Nowa zabudowa poza granicami miast może być lokalizowana wyłącznie na terenach uzbrojonych w pełną infrastrukturę techniczną.
obszary intensywnego rozwoju turystyki	<ul style="list-style-type: none"> → Uwzględnianie przy planowaniu rozwiązań komunikacyjnych sezonowego wzrostu liczby mieszkańców i natężenia ruchu oraz możliwości rozwoju systemów komunikacji alternatywnej – w tym rowerowej i publicznej. → Powszechne stosowanie rozwiązań spowalniających ruch kołowy przy uprzywilejowaniu pieszych i rowerów. → Rezerwacja terenów na parkingi buforowe na obrzeżach miejscowości i przy trasach przelotowych. → Uwzględnianie potrzeb i preferencji stałych mieszkańców w działaniach podnoszących atrakcyjność turystyczną. → Zakaz wprowadzania nieoczyszczonych spływów wód opadowych i roztopowych z terenów zurbanizowanych i zabudowanych do wód powierzchniowych. → Ukierunkowanie penetracji turystycznej w sposób ograniczający antropopresję. → Zapewnienie warunków dla wydłużenia sezonu turystycznego.
Półwysep Helski, Nadmorski Park Krajobrazowy, Mierzeja Wiślana	<ul style="list-style-type: none"> → Ograniczanie powierzchni terenów przeznaczonych na funkcje intensywnej zabudowy mieszkaniowej i usługowej.
obszary portów i ich zaplecza	<ul style="list-style-type: none"> → Zapewnienie rezerw terenowych dla funkcji portowych i gospodarki morskiej, za wyjątkiem planowanych waterfrontów.
nadmorskie gminy powiatów nowodworskiego i puckiego	<ul style="list-style-type: none"> → Odprowadzenie ścieków bytowych z terenów planowanej zabudowy wyłącznie do sieci kanalizacyjnej zakończonej sprawną oczyszczalnią ścieków (w szczególności Stegna, Sztutowo, Nowy Dwór Gdański, Krokowa, Władysławowo).
tereny zamknięte, tereny powojkowe i popegeerowskie	<ul style="list-style-type: none"> → W każdym przypadku uwalniania terenów z władania Skarbu Państwa, przed ustaleniem nowego właściciela powinien zostać sporządzony plan zagospodarowania przestrzennego.
środkowe i zachodnie wybrzeże	<ul style="list-style-type: none"> → Lokalizacja farm wiatrowych wyłącznie na obszarach, dla których sporządzono miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego.

pas nadbrzeżny tj. pas techniczny i ochronny UM	<ul style="list-style-type: none"> → Uwzględnianie w dokumentach planistycznych gmin wzajemnego oddziaływania łądu i morza oraz potrzeby ochrony przyrody. → Działania ochronne na obszarach zagrożonych niszczącą działalnością morza należy ograniczać do zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańców i ich mienia.
Zalew Wiślany	<ul style="list-style-type: none"> → Dostosowanie parametrów dostępności śródlądowych dróg wodnych (m.in. przepraw mostowych) dla żeglugi.

CENTRA REGIONALNE – KONCENTRACJI POTENCJAŁÓW

Obszar działań	Szczególne zasady zagospodarowania
wszystkie ośrodki regionalne	<ul style="list-style-type: none"> → Koordynacja rozwoju przestrzennego, uwzględniająca historyczne i kulturowe walory przestrzeni i krajobrazu ośrodków regionalnych dla kształtowania przestrzeni wysokiej jakości w skali regionalnej i lokalnej. → Tworzenie warunków przestrzennych dla rozwoju szerokiej oferty usługowej, poprawiającej atrakcyjność osiedleńcza ośrodków ubregionalnych. → Kształtowanie atrakcyjnego zagospodarowania śródmiejskich terenów zieleni urządzonej, zakładanie nowych parków i zieleńców poprzez wzmacnianie i wprowadzanie obudowy biologicznej cieków i zbiorników wodnych, zakrzewienia i zakrzaczenia o funkcji hydrosanitarniej, ekologicznej i krajobrazowej. → Koncentracja struktur zurbanizowanych w oparciu o lokalne centra posiadające atrakcyjną przestrzeń publiczną i rozbudowany program usług (odpowiadający potrzebom lokalnej społeczności). → Wykorzystanie ważnych traktów komunikacyjnych do kształtowania osi kompozycyjnych łączących centra handlowe, atrakcyjne wnętrza urbanistyczne i obszary o znaczeniu turystycznym. → Komplementarności funkcji ogólnomiejskich i ponadlokalnych w przypadku układów bipolarnych. → Dyslokacja funkcji i obiektów o nieusługowym i niemieszkalnym charakterze, niszczących lub ograniczających dostęp do wartości środowiska kulturowego. → Lokalizacja kluczowych urządzeń rekreacji w strefach nadwodnych miast, w szczególności Wisły i Nogatu.

DOLINA DOLNEJ WISŁY I JEJ DELTA

Obszar działań	Szczególne zasady zagospodarowania
Żuławy Wiślane	<ul style="list-style-type: none"> → Użytkowanie i zagospodarowanie dolin rzecznych nie umniejszające i zachowujące różnorodność biologiczną. → Poprawa stanu istniejących urządzeń przeciwpowodziowych i uzupełnienie braków. → Maksymalne ograniczenie zainwestowania terenów depresyjnych i przydepresyjnych silnie zagrożonych powodzią. → Zwiększenie znaczenia „naturalnych” metod ochrony przeciwpowodziowej, poprzez dopuszczenie do zalania niektórych polderów o mniejszej wartości gospodarczej. → Utrzymanie funkcji hydrologicznych i klimatycznych liniowych i kępowych zadrzewień śródpolnych, poprzez ochronę istniejących, odbudowę zniszczonych i wprowadzenie nowych elementów zieleni śródpolnej. → Renaturyzacja części polderów depresyjnych i przydepresyjnych, prowadząca do zwiększenia areалу siedlisk i gatunków wodnych oraz od wód zależnych. → Poprawa stanu ekologicznego wód powierzchniowych i morfologicznego koryt rzek. → Zachowanie i rewitalizacja obiektów hydrotechnicznych Żuław o znaczeniu historyczno-kulturowym. → Zachowanie układów pól nawiązujących do podziałów historycznych wynikających z gospodarki polderowej. → Stworzenie warunków dla rozwoju rolnictwa zintegrowanego (zrównoważonego) i ekologicznego, jak i innych form rolnictwa przyjaznego środowisku, dzięki uregulowaniu stosunków wodnych gleb i zmniejszeniu zagrożenia powodziowego.
cały obszar	<ul style="list-style-type: none"> → Koncentracja usług i mieszkalnictwa w ośrodkach usługowych stosownie do hierarchii sieci osadniczej przyjętej w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa. → Wyodrębnienia historycznych jednostek osadniczych i zabezpieczenie ochrony ich cech

	<p>morfo-genetycznych w dokumentach planistycznych gmin.</p> <p>→ Oparcie koncepcji zagospodarowania przestrzennego na tradycjach krajobrazu kulturowego obszaru.</p> <p>→ Poprawa i kształtowanie ładu przestrzennego (koordynacja rozwoju przestrzennego ze szczególnym uwzględnieniem historycznej struktury terenu, eksponowanie historycznych walorów przestrzeni).</p> <p>→ Ograniczanie potencjalnych zagrożeń dla walorów dziedzictwa kulturowego.</p> <p>→ Tworzenie sprzyjających warunków dla promocji historycznych walorów przestrzeni.</p>
--	--

OBSZARY WIEJSKIE STRUKTURALNIE SŁABE	
Obszar działań	Szczególne zasady zagospodarowania
cały obszar	<p>→ Przy modernizacji istniejących i budowie nowych urządzeń uzdatniania wody i unieszkodliwiania ścieków planować rezerwy na przyłączenie nowych odbiorców.</p> <p>→ Zachowanie istniejącej sieci placówek oświaty i kultury, jako ośrodków kulturotwórczych i integrujących społeczności lokalne.</p> <p>→ Kreacji placów, skwerów i parków we wsiach i miejscowościach wiejskich w przestrzeń publiczną stanowiącą pozytywne wzorce zagospodarowania i umożliwiające integrację mieszkańców.</p> <p>→ Objęcie ochroną elementów tradycyjnego gospodarowania rolniczego: zadrzewienia śródpolne, oczka wodne i w miarę możliwości inne elementy przestrzeni rolniczej, stanowiące ostoję dla zagrożonych gatunków.</p> <p>→ Rozwój działalności pozarolniczej w gospodarstwach rolnych.</p>
sąsiedztwo ośrodków miejskich	<p>→ W gminnych dokumentach planistycznych zapisywać obowiązek sporządzania planów zagospodarowania przestrzennego dla całych miejscowości położonych w otoczeniu miast.</p> <p>→ Koncentracja struktur zurbanizowanych w oparciu o lokalne centra posiadające atrakcyjną przestrzeń publiczną i rozbudowany program usług (odpowiadający potrzebom lokalnej społeczności).</p>
obszary objęte prawną ochroną przyrody	<p>→ W dokumentach planistycznych gmin uwzględniać możliwości wykorzystania zasobów środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego dla tworzenia „zielonych” miejsc pracy.</p> <p>→ Uwzględnienie w dokumentach planistycznych gmin projektowanych przebiegów i potrzeb terenowych szlaków wodnych, rowerowych i pieszych.</p>
obszary atrakcyjne turystycznie	<p>→ Przy zagospodarowaniu obrzeży zbiorników wodnych i otoczenia parków krajobrazowych dążenie do właściwego ukierunkowania presji masowej turystyki, obciążenia i ochrony najbardziej wrażliwych elementów środowiska.</p> <p>→ Ograniczenie przeznaczania terenów otwartych na cele nowej zabudowy lotniskowej, ukierunkowując jej ekspansję na adaptację niszczonej zabudowy wiejskiej.</p> <p>→ Tworzenie infrastruktury umożliwiającej zrównoważony rozwój turystyki.</p>
obszary towarowej gospodarki rolnej oraz intensywnej hodowli rybackiej	<p>→ Ograniczenie lokalizacji nowych oraz rozbudowy istniejących bezściółkowych obiektów fermowych w rejonie ich wysokiej koncentracji.</p> <p>→ Ograniczenie lokalizacji nowych ośrodków intensywnej hodowli ryb, wykorzystujących wody cieków w wysokim stopniu obciążonych istniejącymi ośrodkami hodowlanymi.</p>

1 Dz. U. z 2003 r., Nr 80, poz. 717, z późn. zm.

**KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
CZĘŚĆ B
AGLOMERACJA TRÓJMIASTA JAKO SZCZEGÓLNY
OBSZAR PROBLEMOWY**

14. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OBSZARU PROBLEMOWEGO AGLOMERACJI TRÓJMIASTA

14.1. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu aglomeracji

Warunkiem koniecznym zachowania podstawowych warunków ekologicznych i zdrowotnych życia jest kształ-

owanie przestrzeni, wsparte wszechstronnym rozeznaniem zasobów i walorów przyrody, krajobrazu i kultury, z zastosowaniem proekologicznych rozwiązań i procesów decyzyjnych, godzących wymogi ochrony zasobów naturalnych z koniecznym rozwojem infrastruktury zapobiegającej powszechnemu i nieuporządkowanemu przenikaniu elementów antropogennych w środowisko przyrodnicze. Podstawą rozwoju jest zintegrowana ochrona i racjonalne wykorzystanie zasobów przyrodniczych (biotycznych i abiotycznych), kulturowych i krajobrazowych tzw. trójochrona.

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Ukształtowanie ciągłości struktury ekologicznej obszaru aglomeracji, zapewniającej trwałość i bioróżnorodność zasobów przyrodniczych i krajobrazowych zwłaszcza wynikających z położenia w strefie brzegowej morza.
- 2) Zachowanie i wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego obszaru aglomeracji, zwłaszcza bogatej spuścizny historycznej i kulturowej oraz tradycji morskich i solidarnościowych.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Wiązanie głównych struktur przyrodniczych: strefy brzegowej Zatoki Gdańskiej, strefy krawędziowej Wysoczyzny Gdańskiej i Żuław Wiślanych, jako podstawowych elementów tożsamości aglomeracji.
- b) Utrzymanie i kształtowanie ciągłości przestrzennej struktur przyrodniczych, ich różnorodności biologicznej oraz pozostałości ekosystemów naturalnych – stosownie do warunków miejscowych.
- c) Wprowadzanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności przestrzennej i odpowiedniej powierzchni obszarów przyrodniczych.
- d) Kształtowanie korzystnych relacji nowej zabudowy i towarzyszącego jej zagospodarowania ze specyfiką zasobów dziedzictwa kulturowego i warunkami krajobrazu, zwłaszcza zróżnicowań między strefą nadmorską, strefą wysoczyzny i strefą Żuław Wiślanych.
- e) Zachowanie charakterystycznych cech naturalnych krajobrazów nadmorskich i naturalnych procesów ich kształtowania oraz ich ekspozycji widokowej.

14.1.1. Kształtowanie struktury przestrzennej środowiska przyrodniczego i kulturowego

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

1) Środowisko przyrodnicze [Rys. 55 i 56]

Obszar aglomeracji obejmuje tereny o wysokim stopniu zróżnicowania pod względem abiotycznym, a w związku z tym – także znacznym urozmaiceniem siedlisk przyrodniczych, szaty roślinnej i krajobrazu, z czym z kolei powiązane jest bogactwo świata zwierząt i grzybów. Wskazuje to na potrzebę i konieczność odmiennego ich traktowania w planowaniu zagospodarowania przestrzennego. Istniejący w obszarze aglomeracji system obszarów chronionych, wraz z systemem NATURA 2000 (ustanowionych OSOP i zgłoszonych Komisji Europejskiej SOOS) nie w pełni zapewnia ochronę wszystkich unikatowych zasobów biosfery i jej różnorodności. Niezbędne jest wzmocnienie i utworzenie przestrzennej spójności tego systemu, w powiązaniu z zachowaniem i kształtowaniem korytarzy ekologicznych przez:

- 1) Kształtowanie układu płatów i korytarzy ekologicznych oraz obszarów aktywnych biologicznie (m. in. obszarów leśnych, wodnych, łąkowych i torfowiskowobagiennych), jako elementów struktury ekologicznej obszaru aglomeracji, w tym ochrona, utrzymanie, rewaloryzacja i odtwarzanie:
 - a) korytarzy ekologicznych rangi ponadregionalnej (przymorski południowo-bałtycki i Dolina Wisły) i regionalnej (Pradolina Redy–Łeby, Piaśnicy i rynny Jeziora Żarnowieckiego, Przywidzki, Raduni i Motławy), korytarzy subregionalnych i lokalnych łączących:
 - strefę brzegową Zatoki Gdańskiej i morza z Lasami Oliwsko-Darżlubskimi, a opartymi o potoki: Bładzikowski, Oliwski, Strzyży, Swelinii, oraz rzeki: Kaczą, Zagórską Strugę, Gizdebkę, Płutnicę, Czarną Wodę;
 - Lasy Oliwsko – Darżlubskie z przyrodniczymi

strukturami ich zaplecza pojeziernego: Lasy Ołomińskie, doliny rzek Gościcinki i Bolszewki oraz doliny łączące się z korytarzami wyższej rangi: dolina rzeki Kłodawy, dolina rzeki Strzelenki;

- b) korytarzy ekologicznych obejmujących przede wszystkim dna i zbocza dolin rzecznych oraz ciągi zadrzewień, które muszą pozostać zachowane w stanie zbliżonym do naturalnego, z zagwarantowaniem ciągłości przestrzennej przez:
 - ograniczenie wprowadzania trwałych form infrastruktury technicznej i zabudowy przerywających te struktury;
 - restytucję, rekultywację i renaturalizację możliwych do odzyskania obszarów przekształconych antropogenicznie;
 - zachowanie naturalnego charakteru cieków tam, gdzie jest to wskazane;
 - c) obszarów wydmowych otaczających Zatokę Gdańską przez:
 - zachowanie ich w stanie niezagospodarowanym;
 - zapewnienie przerw w zagospodarowaniu turystycznym, przeciwdziałające ciągłości zabudowy;
 - lokalizację obiektów budowlanych, nie służących ochronie przyrody, brzegu morskiego lub względem bezpieczeństwa na lądowym zapleczu zbiorowisk leśnych, będącym terenem nieleśnym oraz poza obszarem pasa technicznego brzegu morskiego;
 - d) strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego, pokrytej lasami TPK – przez:
 - zachowanie funkcji ekologicznych oraz rekreacyjnych;
 - rozwój niezbędnych inwestycji infrastruktury komunikacyjnej, w maksymalnym stopniu wyposażonych w urządzenia ochrony środowiska;
 - e) parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu przez:
 - ograniczanie rozpraszania zabudowy w szczególności na obszarze Trójmiejskiego, Nadmorskiego i Kaszubskiego Parku Krajobrazowego;
 - przystosowanie części lasów w miastach graniczących z zabudową w „parki” rekreacyjne i edukacyjne, z niezbędną infrastrukturą, umożliwiające w bezpośredni i pełny sposób wykorzystywać ich potencjał oraz ochrona pozostałych lasów w miastach, nie przeznaczając ich do masowej rekreacji;
 - ograniczenie przekwalifikowywania gruntów rolnych i leśnych na nierolne i nieleśne;
 - f) bioróżnorodności przez zapewnienie możliwości migracji zwierząt w obszarach leśnych, wodnych i torfowiskowobagiennych przez które przebiegają ciągi komunikacyjne o dużym natężeniu ruchu;
 - g) ograniczenie zagospodarowania na rzekach przy-morskich (np. Reda i jej dopływy), stanowiących tarliska lub szlaki migracji dwuosrodowiskowych ryb łososiowatych, jeśli zabudowa taka miałaby uniemożliwiać wędrówki tych ryb.
- 2) Wyłączenie z użytkowania gospodarczego szczególnie cennych siedlisk, pozostałości naturalnych ekosystemów lub stanowisk unikalnych gatunków (rezerwy, użytki ekologiczne) i ukierunkowanie wszystkich działań na ich obszarze oraz w najbliższym otoczeniu na zachowanie walorów przyrodniczych.
 - 3) Zachowanie i kształtowanie w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej osnowy przyrodniczej

(tereny zieleni, zieleńce, parki itp.), jako ostoje różnorodności biologicznej dla podtrzymania jakości i warunków życia.

2) Środowisko kulturowe [Rys. 57]

Obiekty dziedzictwa kulturowego należy rozpatrywać jako wyróżnik stanowiący o tożsamości obszaru oraz jako element struktury przestrzennej. Do podstawowych kierunków działań należą:

1) Kształtowanie i rozwój spójnego systemu przestrzeni publicznej obszaru aglomeracji w oparciu o strefy śródmiejskie o wysokim zasobie i potencjale kulturowym:

- a) Gdańska z nabrzeżami Motławy i Martwej Wisły;
- b) Sopotu w ciągu ulicy Bohaterów Monte Cassino od Mola do Opery Leśnej;
- c) Gdyni w ciągu ulic Świętojańskiej, 10 Lutego i Skweru Kościuszki;
powiązanych ze:
 - strefą nadmorską i jej charakterystycznymi elementami zabudowy portowej, rybackiej, kuracyjno-uzdrowiskowej i zespołami zieleni;
 - Trójmiejskim Parkiem Krajobrazowym i towarzyszącym mu układów urbanistyczno-krajobrazowych (Starej Oliwy wraz z zespołem pocysterskim i zespołem Potoku Oliwskiego, Wejherowa), terenów parkowych i rekreacyjnych.

2) Ochrona, rewaloryzacja i uwidocznienie w strukturze obszaru aglomeracji historycznie ukształtowanych i stanowiących o jej tożsamości elementów cennych kulturowo o predyspozycjach do tworzenia szlaków turystyki krajoznawczej:

- a) układy urbanistyczne:
 - miasta Gdańska w zasięgu obwarowań z XVII wieku;
 - zespół Starego Miasta w Pucku wraz z portem;
 - zespół Starego Miasta w Tczewie;
 - miasto Kartuzy wraz z zespołem klasztornym;
 - zespół Śródmieścia Gdyni z zabudową Kamiennej Góry;
 - osady portowej Nowy Port (m. Gdańsk);
- b) układy urbanistyczno-krajobrazowe
 - Starej Oliwy wraz z zespołem pocysterskim i zespołem Potoku Oliwskiego (m. Gdańsk);
 - miasta Wejherowo;
 - miasta Sopot;
 - ulicy Jaśkowej Doliny (m. Gdańsk);
- c) układy ruralistyczne:
 - dawnej osady rybackiej Bór (m. Jastarnia);
 - dawnej osady rybackiej Jastarnia;
 - dawnej osady rybackiej Kuźnica (m. Jastarnia);
 - dawnej osady Hel;
 - centrum wsi Trąbki Wielkie;
 - wsi Mechowo (gm. Puck);
 - wsi Żuławki i Drewnica (gm. Stegna);
 - wsi Góra Pomorska (gm. Wejherowo);
 - zespołu osady rzemieślniczej w Małym Kacku (m. Gdynia);
 - dawnej wsi Wielki Kack (m. Gdynia);
 - dawnej wsi Oksywie (m. Gdynia);
 - nadmorskiej wsi rybackiej Jelitkowo (m. Gdańsk);
 - przedmieścia Gdańska – Święty Wojciech (m. Gdańsk);
 - ruralistyczno-kuracyjny Orłowo, osada rybacka (m. Gdynia);
 - ruralistyczno-krajobrazowy Żukowa;
- d) zespoły portowo-przemysłowe i przemysłowe:
 - dawna Stocznia Cesarska w Gdańsku;

- dawnej Cukrowni w Pruszczu Gdańskim;
 - dawnej elektrociepłowni Ołowianka w Gdańsku;
 - spichlerzy w Gdańsku;
 - dawnego browaru we Wrzeszczu w Gdańsku;
 - dawne Zakłady Mięsne w Gdańsku;
 - dawne Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Gdańsku.
- e) zespoły obronno-militarne:
- Pole Bitwy na Westerplatte;
 - Twierdza Wisłoujście;
 - zespół obiektów fortyfikacji polskich rejonu umocnień „Hel” na Półwyspie Helskim.

14.1.2. Ochrona i gospodarowanie zasobami przyrodniczo-kulturowymi

Realizacja idei trójochrony jest szczególnie istotna w centralnej części obszaru aglomeracji, gdzie występują potencjalnie największe zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu, z racji skumulowania się wielu form i postaci negatywnego oddziaływania elementów antropogennych. Ochrona musi polegać na przeciwdziałaniu tym zagrożeniom, stopniowej ich eliminacji oraz tworzeniu warunków do dalszego rozwoju gospodarczego, społecznego i przestrzennego opartych na poszanowaniu zasobów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych.

Dążąc do realizacji głównych i operacyjnych celów zagospodarowania przestrzennego obszaru aglomeracji, wskazuje się zasady i kierunki polityki przestrzennej w zakresie ochrony zasobów przyrodniczo-kulturowych i krajobrazu.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

1) Zasoby środowiska przyrodniczego

Ochrona zasobów przyrody nieożywionej (zasobów geologicznych, rzeźby terenu, wód podziemnych i powierzchniowych, gleby oraz powietrza) przez:

- 1) Rewaloryzacja obszarów przekształconych i rekultywacja obszarów zdegradowanych eksploatacją surowców naturalnych przede wszystkim w powiatach kartuskim i puckim.
- 2) Zachowanie naturalnego charakteru linii brzegowej morza i lądowej strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej lub zagospodarowanie ich w sposób zapewniający zachodzenie naturalnych procesów przyrodniczych.
- 3) Objęcie ochroną obszarów o unikatowych cechach morfologiczno-krajobrazowych, charakterystycznych dla środowiska obszaru aglomeracji.
- 4) Zachowanie dla celów rolniczych kompleksów gleb o najlepszej przydatności rolniczej, przede wszystkim w części żuławskiej obszaru aglomeracji.
- 5) Zmniejszanie arealu gruntów rolnych na obszarach o najniższych walorach produkcyjnych gleb, w kierunku zwiększenia powierzchni użytków leśnych, zwłaszcza w pojeziernej części obszaru aglomeracji.
- 6) Ochrona jezior i oczek wodnych (zwłaszcza lobeliowych i dystroficznych) oraz terenów torfowiskowo-bagiennych.
- 7) Powstrzymanie osuszania terenów, m. in. przez ochronę źródeł zwłaszcza w strefie krawędziowej wysoczyzny oraz budowę zastawek na rzekach i pozostałych ciekach, służących zachowaniu torfowisk oraz oczek wodnych.
- 8) Ograniczenie emisji zanieczyszczeń z energetycznego spalania paliw w Gdańsku i Gdyni oraz w miastach stref objętych naprawczymi programami ochrony powietrza.
- 9) Uwzględnianie w dokumentach planistycznych miast

- obszaru aglomeracji sposobów zabudowy i zagospodarowania terenu umożliwiających ograniczenie emisji pyłu PM10 poprzez działania polegające na:
- sprzyjających lepszemu przewietrzaniu poszczególnych miast aglomeracji m. in. poprzez wyznaczenie w dokumentach planistycznych gmin korytarzy przewietrzeń;
 - zachowaniem na obszarach ciągłego zainwestowania ciągów przestrzeni niezabudowanej;
 - budowie fontann w obszarach z przekroczonymi wartościami dopuszczalnymi pyłu w celu intensyfikacji procesu wymywania PM10 z atmosfery;
- 10) Prowadzenie działań w zakresie ograniczania emisji komunikacyjnej w miastach aglomeracji przez:
- wprowadzenie zintegrowanego systemu nawigacji i sterowania ruchem;
 - rozwój systemu transportu zbiorowego (budowa nowych połączeń tramwajowych, trolejbusowych i autobusowych i kolejowych);
 - wymiana taboru transportu zbiorowego na niskoemisyjny;
 - utrzymywanie czystości dróg i ich otoczenia poprzez zwiększenie częstotliwości sprzątkania ulic na mokro w obszarze z przekroczeniami stężeń w porach bezdeszczowych oraz stosowanie właściwego sprzętu nie powodującego dodatkowego pylenia;
 - zmiany techniczne polegające na naprawie dróg, likwidacji dróg o nawierzchni nieutwardzonej;
 - kształtowanie pasów zieleni izolacyjnej w miastach, towarzyszącej trasom komunikacyjnym, jako bariery ograniczającej rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń i hałasu.
- 11) Wskazanie w dokumentach planistycznych gminy miejsc występowania zagrożeń naturalnych (np.: osuwiska, powódzie) na obszarach zurbanizowanych oraz wprowadzanie i przestrzeganie ograniczeń prowadzących do podniesienia bezpieczeństwa przed tymi zagrożeniami.
- 12) Poprawa stanu i systemu ochrony zbiornika Morza Bałtyckiego, a w szczególności wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej przez skanalizowanie i oczyszczenie wód opadowych na terenie miast obszaru aglomeracji.
- 13) Ustanawianie w miarę potrzeb stref ochronnych ujęć wód (podziemne i powierzchniowe) oraz obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych wraz z prowadzeniem monitoringu tych wód w tych strefach i obszarach ochronnych.
- 14) Dalsze ograniczanie eksploatacji wód podziemnych dla celów innych niż: zaopatrzenie w wodę do picia, wykorzystanie w przemyśle farmaceutycznym oraz spożywczym.
- 2) Zasoby dziedzictwa kulturowego**
- Dla właściwej opieki nad walorami kulturowymi i ich odpowiedniego wykorzystania, niezbędne są następujące kierunki:
- 1) Wykorzystanie dla celów naukowych, dydaktycznych oraz turystycznych stanowisk archeologicznych, zwłaszcza:
- a) Babi Dół – Borcz (gm. Somonino) – cmentarzysko kurhanowe z kręgami kamiennymi;
 - b) Niedźwiedzica – Niedźwiedziówka (gm. Stegna) – zespół pracowni bursztyniarskich kultury rzucewskiej, największy w Europie zespół neolitycznych pracowni bursztyniarskich;
 - c) Rzucewo (gm. Puck) – stanowiska kultury rzucewskiej z grobami szkieletowymi i śladami słupowego budownictwa naziemnego – osada łowców fok.
- 2) Poprawa dostępności komunikacyjnej do obszarów koncentracji obiektów dziedzictwa kulturowego o znaczeniu światowym i europejskim oraz o szczególnym znaczeniu dla historii świata (miasta Gdańska w obrębie nowożytnych fortyfikacji, Twierdzy Wisłoujście i Westerplatte, Starej Oliwy wraz z zespołem pocysterskim i zespołem Potoku Oliwskiego, ciągu ulicy Bohaterów Monte Cassino, śródmieścia Wejherowa wraz z Kalwarią) przez zapewnienie odpowiedniego systemu parkingowego oraz obsługi transportem publicznym.
- 3) Tworzenie programów rewaloryzacji lub rewitalizacyjnych dla dzielnic o dużym nasyceniu zasobu zabytkowego lub wybitnym znaczeniu historycznym, do których należą w szczególności:
- a) miasto Gdańsk w zasięgu obwarowań z XVII wieku;
 - b) tereny dawnej Stoczni Cesarskiej w Gdańsku;
 - c) Nowy Port wraz z Twierdzą Wisłoujście i Westerplatte w Gdańsku;
 - d) Stara Oliwa wraz z zespołem pocysterskim i zespołem Potoku Oliwskiego w Gdańsku;
 - e) Orunia wraz z Św. Wojciechem w Gdańsku;
 - f) Dolny Wrzeszcz w Gdańsku;
 - g) śródmieście: Tczewa, Kartuz, Pucka, Gdynia i Helu;
 - h) wieś rybacka i zespół zdrojowy w Gdańsku Brzeźnie;
- oraz uwzględnienie w dokumentach planistycznych gmin sporządzanych dla takich miejsc możliwości wzbogacenia obiektów zabytkowych o nowe funkcje, w tym metropolitalne.
- 4) Ochrona dóbr kultury współczesnej, jako świadectwa rozwoju myśli architektonicznej:
- a) w Gdańsku: Morski Dom Kultury w Nowym Porcie, gmach poczty przy ul. Długiej, kino Neptun, socrealistyczna zabudowa Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej, Teatr „Wybrzeże”, „Dom Technika”, wieżowiec Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Okrętowego (tzw. „Zieleniaka”), biurowiec „Miastoprojekt”, hala „Olivia”, zabudowa osiedla VII Dwór, kościół NMP Królowej Różańca Świętego (tzw. „Okrągłaka”), budynek przy ul. Obrońców Wybrzeża na Przymorzu, nowy gmach Centralnego Muzeum Morskiego na Ołowiance, Dom Prasy;
 - b) w Sopocie: kościół św. Michała;
 - c) we Władysławowie: kościół Wniebowzięcia NMP;
 - d) w Koszwałach: kościół św. Teresy Benedykty;
 - e) w Straszynie: kościół św. Jacka;
 - f) w Gdyni: Dom Handlowy „Batory”.
- 5) Wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego jako potencjału dla rozwoju funkcji metropolitalnych np.:
- a) zespołów przemysłowych pod funkcje muzealnictwa, wystawiennictwa, targowe i konferencyjne podnoszące jej konkurencyjność i atrakcyjność;
 - b) przeznaczenie części obiektów mieszkalnych na funkcje usługowe lub biurowe, jako sposobu na ich rewaloryzację, zwłaszcza w obszarach zrewitalizowanych np. partery usługowe w obszarach śródmiejskich.
- 6) Aktywizacja terenów zdegradowanych przez wprowadzanie funkcji metropolitalnych: Stocznia Gdańska, Wyspa Ołowianka z otoczeniem, Wyspa Spichrzów z otoczeniem, tereny dawnej Cukrowni w Pruszczu Gdańskim, dawne Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego w Gdańsku, Gdynia – Strefa Rozwoju Centrum Miasta.
- 7) Zachowanie elementów charakterystycznych

krajobrazu kulturowego i tożsamości lokalnej.

14.1.3. Ochrona i kształtowanie zasobów krajobrazowych

Obszar aglomeracji charakteryzuje się dużą różnorodnością struktur krajobrazowych wynikających z nadmorskiego położenia, strefy krawędziowej Wysoczyzny Gdańskiej, strefy żuławskiej i pojeziernej oraz unikatowego położenia w strefie centralnej aglomeracji parku krajobrazowego. Stanowi to podstawę kreowania wysokiej jakości życia. Sukcesywne ograniczanie instrumentów prawnych z zakresu ochrony środowiska, przyrody, planowania zagospodarowania przestrzennego i budownictwa, które mogłyby sprzyjać ochronie krajobrazu, jak i nieskuteczność egzekucji tych ograniczonych przepisów, powodują w ostatnich latach, pomimo dużego zasięgu obszarów chronionych, stale postępującą dewastację krajobrazu, zarówno na terenach miejskich, podmiejskich, jak i na otwartych terenach rolniczych, szczególnie najbardziej atrakcyjnych wizualnie, przyciągających inwestorów mieszkalnictwa i zabudowy rekreacyjnej, a następnie całej związanej z tymi inwestycjami infrastruktury towarzyszącej.

1) Kształtowanie różnych form zabudowy w zależności od charakteru i specyfiki zagospodarowania przestrzennego polegające na:

a) w strefie zurbanizowanej:

- kontynuacji i uzupełnianiu istniejących struktur przestrzennych;
- uwzględnieniu charakteru otoczenia jak i wpływu jaki będzie ono wywierać na panoramę metropolii widzianą z istniejących punktów i ciągów widokowych oraz wód Zatoki Gdańskiej;
- trosce o jakość istniejącej i nowej atrakcyjnej przestrzeni publicznej;
- stosowaniu działań naprawczych dla obszarów zdegradowanych – m. in. ogródków działkowych i obszarów przemysłowych w kierunku rozwoju przestrzeni rekreacyjnej dla mieszkańców metropolii.

b) w strefie aktualnej suburbanizacji:

- stosowaniu działań naprawczych i rekompozycyjnych polegających na eliminacji elementów szpetnych i wprowadzaniu rozwiązań porządkujących przestrzeń – np. poprzez organizację przestrzeni publicznej;
- ochronie i wykorzystaniu jako elementów kompozycyjnych istniejących walorów krajobrazu – np.: cieków wodnych, rzeźby terenu, obiektów dziedzictwa kulturowego;
- zachowaniu podmiejskiego charakteru krajobrazu – nie zbyt intensywna zabudowa.

c) w strefie potencjalnej urbanizacji stosowanie rozwiązań powyższych, jak również:- kształtowanie struktur osadniczych wokół punktów odniesienia – formy krajobrazu, świadczące o lokalnej tożsamości – punktowe (samotnicze, dawne szkoły jednoklasowe, miejsca lokalizacji młynów), lokalne i gospodarcze drogi alejowe i tym podobne ślady historycznego gospodarowania przestrzenią;

- parcelacja gruntów powinna być oparta o istniejące warunki geomorfologiczne.

d) w strefach pozostałych o krajobrazie rolniczym i leśnym:

- zachowywaniu wszystkich cech i właściwości krajobrazu otwartego i jego walorów;
- uzupełnieniu dotychczasowych funkcji o predyspozycje naturalne dla rozwoju różnych form turystyki i rekreacji.

2) Ochrona elementów ekspozycji wizualnej i kompozycji krajobrazowej obszaru aglomeracji kształtująca jej

tożsamość:

- a) wartościowe krajobrazowo doliny, rozcinające krawędź wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego w miastach centrum aglomeracji i jej bezpośrednio otoczenia: Dolina Radości (Potok Oliwski, Jelitkowski) w Gdańsku Oliwie, Świeżej Wody (Potok Prochowy) w Gdańsku Oliwie, Ewy w Gdańsku Oliwie, Potoku Rynarzewskiego w Lasach Oliwskich, Potoku Świemirowskiego w Sopocie Wyścigach, Swelini (Bernardowska) na granicy Sopotu i Gdyni, Marszewskiej Strugi w Gdyni Pustkach Cisowskich-Demptowie, Zagórskiej Strugi w Rumi i Cedronu w Wejherowie;
- b) drogi pejzażowe, stanowiące równocześnie ciągi widokowe:
- na odcinku DW nr 224 Sopieszyno – Wejherowo;
 - na odcinku DW nr 218 Koleczkowo – Bieszkowice;
 - na odcinku DW nr 218 Nowy Dwór Wejherowski – Wejherowo;
 - na odcinku DK nr 6 Wejherowo – Reda
 - na odcinku DP nr 1400G Gniewowo – Reda;
 - na odcinku DP nr 1401G Zbychowo – Reda;
 - na odcinku DP nr 1412G Koleczkowo – Gdynia Pustki Cisowskie;
 - na odcinkach S6 – Obwodnica Trójmiasta Karwiny – Chwarzno oraz Chwarzno – Demptowo);
 - na odcinku DP Starzyno – Gnieźdźzewo;
 - na odcinku DW nr 216 Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia;
 - na odcinku DW nr 222 Kleszczewo – Jagatowo – Straszyn;
 - na odcinku DW nr 233 Mierzeszyn – Trzepowo;
 - na odcinku DK nr 1 Pruszcz Gdański – Tczew,
 - na odcinku DP nr 2239G Kieźmark – Przegalina;
 - na odcinku DP nr 2328G Mikoszewo – Dworek;
- c) punkty widokowe, w tym historyczne komponowane tzw. „lunety widokowe”:
- wzniesienie Góra Zamkowa w Wejherowie;
 - wieża widokowa na górze Pacholek w Gdańsku Oliwie;
 - Biskupiej Górki w Gdańsku;
 - punkty widokowe z wież: kościoła mariackiego, Ratusza Głównego Miasta, Domu Przyrodników;
 - Góra Gradowa w Gdańsku;
 - luneta widokowa „Widok na morze” w programie kompozycyjnym Parku Oliwskiego;
 - nieczynna wieża widokowa w Gdyni Witomino;
 - punkt widokowy z rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska” na Zatokę Gdańską;
 - pawilon widokowy w Parku Kolibki w Gdyni Orłowie;
 - wzniesienie Łysa Góra w Sopocie;
 - latarnie w Helu, Rozewiu;
 - Góra Sobótka w Ręboszewie (gm. Kartuzy);
 - Złota Góra w Brodnicy Górnej (gm. Kartuzy);
 - Wzniesienie między miejscowościami Zdrada i Werblinia (gm. Puck).
- d) przedpola ekspozycji obiektów zabytkowych i historycznych sylwet panoramicznych:
- Starego Miasta w Gdańsku z trasy kołowej w okolicach Przejazdowa i rafinerii oraz drogi wodnej Martwej Wisły;
 - zespołu staromiejskiego w Tczewie z trasy wodnej rzeki Wisły oraz tras kołowych (także z mostu w Knybawie) i trasy kolejowej
 - zespołu Starego Miasta w Pucku eksponowanego z platformy widokowej Zatoki Puckiej oraz z trasy drogowej nr 216 Reda – Półwysep Helski;

- zespołu klasztornego i dworsko-parkowego w Żarnowcu;
 - zespołów ruralistycznych: dawnych wsi Półwyspu Helskiego: Jastarnia, Bór, Kuźnice, Hel, Chałupy;
- e) zespoły przestrzenne, wśród których znajdują się zespoły rezydencjonalne, pałacowo-parkowe czy sakralne, w tym kalwaryjne:
- Kalwaria Wejherowska;
 - zespół pałacowo-parkowy Przebendowskich – Keyserlingk'ów w Wejherowie;
 - układ urbanistyczny miasta Wejherowa;
 - zespół rezydencjonalny „Stawowie” w Sopocie;
 - zespół rezydencjonalny „Ludolfino” w Sopocie;
 - pocysterski zespół klasztorno-pałacowo-parkowy w Gdańsku Oliwie;
 - zespół rezydencjonalny „Ernsttal” w Gdańsku Oliwie wraz z kuźnią na Potoku Oliwskim (Jelitkowski);
 - zespół rezydencjonalny „Schwabental” w Dolinie Radości (Dwór Oliwski);
 - zespół rezydencji przy ulicy Polanki w Oliwie – dwory mieszczańskie I–V;
 - twierdza Wisloujście (szaniec wschodni i zachodni) w Gdańsku;
 - zespół zabudowy Jaśkowej Doliny wraz z parkiem leśnym;
 - zespół poklasztorny w Kartuzach i Zukowie;
 - zespół dworsko-parkowy i kościół w Matarni;
- 3) Uwzględnianie uwarunkowań krajobrazowych przy kształtowaniu fizjonomii obszarów miejskich i wewnątrzurbanistycznych zmierzających do zachowania estetyki i ładu przestrzeni (w tym z uwzględnieniem lokalizacji reklam wielkoformatowych).

14.2. System osadniczy aglomeracji [Rys.58]

14.2.1. Kształtowanie struktury sieci osadniczej

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Ukształtowanie struktury przestrzennej sieci osadniczej obszaru aglomeracji sprzyjającej rozwojowi funkcji metropolitalnych i podnoszących jego atrakcyjność osadniczą i inwestycyjną.
- 2) Zachowanie ładu przestrzennego obszaru aglomeracji, ochrona przestrzeni otwartej, ograniczenie rozwoju struktur amorficznych i dysharmonii układu osadniczego, a szczególnie osłabiania miast centralnych aglomeracji.

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Optymalizacja powiązań: miejsca zamieszkania – miejsca pracy – miejsca usług i rekreacji, godząca potrzeby jakości zamieszkania oraz czasu i warunków dojazdów do miejsc zatrudnienia, edukacji i wypoczynku, ograniczająca zużycie energii i emisję do środowiska.
- b) Atrakcyjne i przyjazne kształtowanie osiedli mieszkaniowych, zapewniających wysoką jakość i ekologiczne warunki życia.
- c) Wyłączanie funkcji powszechnych (mieszkaniowych, usług podstawowych) z terenów o wysokiej przydatności i przeznaczenie ich dla szczególnych celów rozwoju aglomeracji.
- d) Wskazanie wyraźnych granic terenów możliwych dla zabudowy i terenów wolnych, buforowych, pomiędzy ośrodkami położonymi poza centrum aglomeracji.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Kształtowanie atrakcyjnej i konkurencyjnej struktury osadniczej aglomeracji uwzględniającej zróżnicowanie struktury przestrzennej pod względem przyrodniczym, funkcjonalno-przestrzennym, społecznym i gospodarczym:

- a) w strefie brzegowej aglomeracji poprzez:
 - relokację z obszarów nadwodnych funkcji przypadkowych na rzecz pierwszeństwa dla funkcji wymagających nadwodnego położenia oraz „dopełnianie” ich funkcjami komplementarnymi;
 - kształtowanie tożsamości struktur nadwodnych poprzez wysoką jakość przestrzeni publicznej, jako czynnika podnoszącego ich atrakcyjność przestrzenną;
 - pobudzanie różnorodności wyrażającej się wielofunkcyjnością struktur nadwodnych, stanowiącą istotny czynnik jej atrakcyjności;
 - skupianie celów podróży pozwalającą zredukować ilość podróży;
 - wyznaczanie i kształtowanie w strukturze przestrzennej obszaru aglomeracji terenów rozwojowych zapewniających rozwój portów, centrów logistycznych, multimodalnych węzłów transportowych, ich wzajemne powiązania drogowe i kolejowe oraz poprawę ich dostępności;
- b) na obszarach zwartej urbanizacji poprzez:
 - dążenie do wielofunkcyjności Centralnego Pasma Usługowego i podnoszenie jego atrakcyjności, przez rozwój funkcji metropolitalnych:
 - szkolnictwa wyższego, instytucji badawczo i rozwojowych, w tym lecznictwa klinicznego w wyspecjalizowanych dziedzinach o randze krajowej i międzynarodowej
 - kultury i sztuki oraz sportu;
 - administracji i zarządzania;
 - o charakterze biznesowym: centrów usług finansowych, banków, centrów zarządzania korporacji gospodarczych i przedsiębiorstw, instytucji obsługi biznesu, centrów finansowych;
 - obsługi turystyki międzynarodowej i krajowej;
 - kształtowanie metropolitalnej przestrzeni publicznej oraz rozwój nowych funkcji metropolitalnych, w tym komplementarnych w pozostałych ośrodkach obszaru aglomeracji w szczególności w: Tczewie, Pruszczu Gdańskim i Wejherowie, dysponujących rozwiniętą infrastrukturą transportową, w tym dostępem do węzłów transportowych lub warunkami do kształtowania węzłów przesiadkowych;
 - wspieranie rozwoju pełnego zestawu funkcji podstawowych oraz wybranych usług wyższego rzędu w ośrodkach: Wejherowo, Tczew, Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Żukowo, Kartuzy, Puck, podnoszących potencjał całego obszaru;
 - kształtowanie ośrodków w ścisłym związku z węzłami przesiadkowymi wokół dworców kolejowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym: Gdańsk, Gdynia, Tczew oraz węzłów przesiadkowych o randze aglomeracyjnej przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Czerwony Most, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Osowa, Gdańsk Kiełpinek, Gdynia Kack, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Sopot, Wejherowo;
 - uwzględnienie potencjału ekonomicznego (turystyka, kultura) i społecznego (tożsamość) w ochronie zasobów kulturowych wpisanych do rejestru konserwatora zabytków;
 - ochronę i kształtowanie tożsamości i różnorodności poszczególnych dzielnic;
 - dążenie do relokacji stref zainwestowania gospodarczego o wysokiej terenochności poza

strefę zwartej urbanizacji;

- rewitalizację dzielnic zdegradowanych (m. in. przemysłowych, powojaskowych, pokolejowych, portowych, przyportowych, mieszkaniowych, usługowych) podnoszącą atrakcyjność i konkurencyjność zdegradowanych obszarów miejskich w Gdańsku, Gdyni, Sopocie, Tczewie, Wejherowie i Pruszczu Gdańskim położonych na obszarach strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych lub w ich bezpośrednim otoczeniu;
 - zachowanie tożsamości kulturowej i lepsze wykorzystanie potencjału sieci osadniczej, poprzez przedsięwzięcia rewitalizacyjne zdegradowanych struktur miejskich, zwłaszcza kształtujących śródmieścia w Rumi, Władysławowie, Kartuzach, Pucku, Redzie, Jastarni, Żukowie i Helu;
 - kształtowanie systemu ogólnomiejskich i osiedlowych terenów zielonych z dążeniem do uzyskania ich ciągłości przestrzennej;
 - dalszą koncentrację ośrodków akademickich w ramach dzielnic wiedzy;
 - rozwój funkcji uzdrowiskowych Sopotu;
- c) w aglomeracyjnej strefie parkowo-rekreacyjnej oprócz działań ochronnych (parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu) należy kształtować warunki dla rozwoju przestrzeni publicznej terenów otwartych np.:
- system parków rekreacyjnych o działaniu buforowym

(Łapino gm. Kolbudy, czy Sobieszewo w Gdańsku), dobrze skomunikowanych z centrum aglomeracji i zmniejszających presję masowego ruchu rekreacyjnego na przeciążone tereny chronione Pojezierza Kaszubskiego poprzez przechwytywanie znacznej części wyjazdów rekreacyjnych;

- d) w strefie suburbanizacji należy:
- bezwzględnie ograniczać rozrost amorficznych struktur mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych na rzecz struktur gniazdowych;
 - rozwijać i krystalizować jednostki osadnicze w oparciu o dostępność terenów inwestycyjnych i opłacalność obsługi transportem zbiorowym wzdłuż kształtujących się stref/pasm osadniczych: Pruszcz Gdański – Pszczółki – Tczew, Leżno – Żukowo – Kartuzy, Straszyn – Kolbudy – Przywidz, Puck – Władysławowo, Jagatowo – Trąbki Wielkie, Chwaszczyno – Bojano – Koleczkowo, Wejherowo – Gościcino – Luzino oraz Szemud, Kosakowo, Cedry Wielkie, Brzezino, Przodkowo, Bolszewo, Somonino i Stegna;
 - tworzyć podstawy strukturalizacji poprzez wprowadzanie lub zachowanie rozdzielczych korytarzy osnowy ekologicznej, spójnej z osnową ekologiczną całej aglomeracji;
 - wykorzystywać walory kulturowe istniejących układów ruralistycznych jako czynnik strukturalizacji strefy w zakresie tożsamości przestrzennej;
 - wprowadzać działania estetyzujące, w tym kształtujące wysoką jakość przestrzeni podmiejskiej;
 - wykorzystywać i uzupełniać istniejące zainwestowane wielkopowierzchniowych obiektów handlowych o infrastrukturę społeczno-kulturalną i rekreacyjną oraz o nowe miejsca pracy i intensywną zabudowę mieszkaniową, umożliwiającą kształtowanie wielofunkcyjnych ośrodków obsługi zespołów mieszkaniowych dobrze

powiązanych z systemem drogowym i transportem publicznym z centrum aglomeracji;

- e) w strefie rolniczo-leśnej należy:
- chronić aglomeracyjną osnowę ekologiczną poprzez wzmocnienie restrykcyjnej polityki zapobiegania naruszaniu struktur przyrodniczych inwestycjami mieszkaniowymi i gospodarczymi;
 - chronić zasoby kulturowe i krajobrazowe ze szczególnym uwzględnieniem układów ruralistycznych i krajobrazu rolniczego.
- f) w strefie chronionego krajobrazu rolniczego Żuław należy:
- prowadzić restrykcyjną politykę zapobiegania rozwojowi ekstensywnych i amorficznych struktur mieszkaniowych oraz gospodarczych;
 - chronić krajobraz rolniczy Żuław z zakazem wznoszenia nowych siedlisk poza obszarami istniejących układów ruralistycznych.
- 2) Podnoszenie atrakcyjności przestrzeni aglomeracji, przez planistyczne i infrastrukturalne przygotowanie przez gminy: terenów inwestycyjnych produkcyjno-logistycznych sąsiadujących z portami, węzłami autostrady A1, drogami krajowymi nr 6, 7, 20 i 91 oraz węzłami kolejowymi.
- 3) Rozwijanie w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta dobrze dostępnych obszarów rozwojowych podnoszących rangę aglomeracji, posiadających odpowiedni dostęp do infrastruktury technicznej i systemów transportu integrującego społeczności lokalne miast i gmin obszaru aglomeracji Trójmiasta, rynki pracy i potencjał gospodarczy.
- 4) Hamowanie procesów suburbanizacji i rozlewania się miast przez krystalizowanie sieci osadniczej, obejmujące:
- a) rozwój i rewitalizację obszarów śródmiejskich, w tym odtworzenie lub ukształtowanie tkanki miejskiej, poprawę jej walorów architektonicznych (przez np. uwypuklenia wartości historycznych) i urbanistycznych wraz z kształtowaniem przestrzeni publicznej;
 - b) poprawę spójności za pośrednictwem tras średnicowych powiązanych z układem dróg tranzytowych;
 - c) poprawę dostępności wewnętrznej przez modernizację układu dróg, linii transportu szynowego i węzłów przesiadkowych;
 - d) koncentrację w śródmieściach Gdańska, Sopotu, Gdyni, Tczewa i Wejherowa funkcji dostosowanych swym charakterem do przestrzeni miejskiej, związanych z administracją oraz usługami wyższego rzędu i znaczeniem ponadlokalnym;
 - e) kształtowanie przestrzeni publicznej kreującej tożsamość miast.

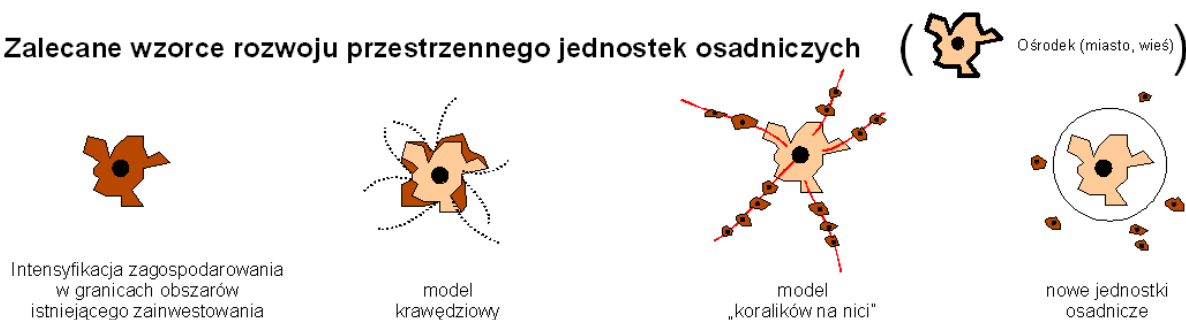
14.2.2. Kształtowanie lokalnych elementów struktury

Wzorce rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych

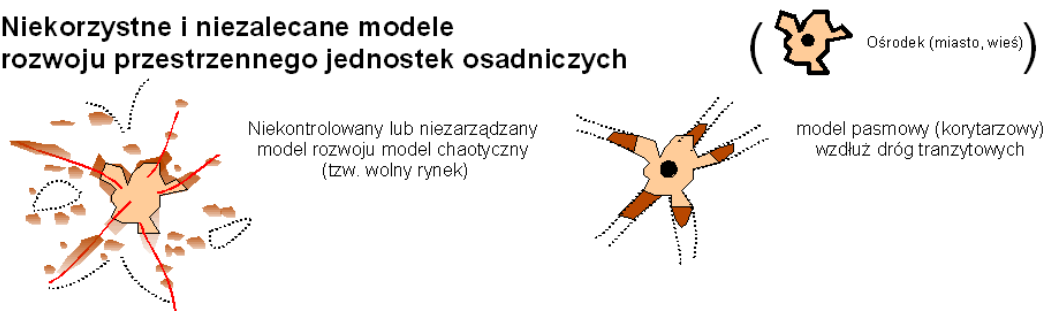
W celu ochrony ładu przestrzennego oraz tworzenia oszczędniejszego, pod względem wykorzystania przestrzeni i zapewnienia obsługi, zagospodarowania, na obszarze aglomeracji zaleca się stosować wzorce rozwoju lub ich kompozycje, jak również przeciwdziałanie takim formom kształtowania przestrzeni jakie prezentuje il. 31.

Poniższe wzorce wraz z zasadami zagospodarowania przestrzennego mają istotne znaczenie dla sterowania procesami suburbanizacji i kształtowania przestrzeni publicznej w oparciu o ideę ładu przestrzennego zapewniającego wysoką jakość zagospodarowania, jakość zamieszkania i atrakcyjność osiedleńczą.

Zalecane wzorce rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych



Niekorzystne i niezalecane modele rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych



31. Zalecane i niekorzystne wzorce rozwoju przestrzennego jednostek osadniczych

Źródło: Urban Pattern Specification – Stephen Marshall-Institute of Community Studies, London 21st January 2005

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

a) Przeciwdziałanie zjawisku „rozlewania się jednostek osadniczych” przez:

- rozwój do wewnątrz jednostek osadniczych, przy utrzymaniu wielofunkcyjności obszarów miejskich, zachowaniu odpowiedniej powierzchni przestrzeni publicznej oraz obszarów biologicznie czynnych służących wypoczynkowi, rekreacji, sportowi i kulturze;
- rozwój krawędziowy, o ile zapewni on dostęp do wszystkich funkcji miejskich bez konieczności korzystania z transportu indywidualnego;
- rozwój nowych jednostek osadniczych:
 - tworzących pełnostandardowe ośrodki o funkcjach adekwatnych do rangi ośrodka;
 - wyposażonych w zdefiniowane centra obsługi integrujące jednostkę osadniczą, spójny system przestrzeni publicznej, kompletny zestaw usług odpowiadający wielkości i charakterowi jednostki osadniczej;
 - powiązanych transportowo i funkcjonalnie z ośrodkami wyższego rzędu w hierarchii sieci osadniczej obszaru aglomeracji;
 - powiązanych systemami transportu publicznego z ośrodkami wyższej rangi i pośrednio z centrum obszaru aglomeracji;
- domykanie granic zainwestowania tak, aby na każdym etapie kształtowała czytelną krawędź terenów zagospodarowanych.
- rozwój pasmowy w nawiązaniu do szlaków transportowych należy godzić z ochroną funkcji dróg zgodnie z ich rolą w systemie transportowym oraz klasą techniczną; można to osiągnąć poprzez kreowanie w tych pasmach ośrodków o znacznej samodzielności funkcjonalnej, tak aby przeciwdziałać korzystaniu z dróg tranzytowych w celu zaspakajania potrzeb lokalnych; wiązać te drogi w hierarchiczny sposób z lokalnym układem transpor-

towym obsługującym tereny zabudowy.

b) Harmonijny rozwój zagospodarowania przy realizacji przez gminy zapisów dokumentów planistycznych przez:

- wyznaczanie obszarów rozwojowych z wyróżnieniem poszczególnych części stanowiących spójne etapy realizacji zagospodarowania, zapewniającego skoordynowany rozwój zabudowy powiązany z etapową realizacją infrastruktury technicznej, transportowej i społecznej;
- wyznaczanie terenów etapowego zainwestowania obszarów rozwojowych, usankcjonowane uprzednim sporządzeniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, winno być oparte o ocenę dostępności do infrastruktury i obsługi transportowej, zaczynając od terenów już uzbrojonych, następnie przeznaczając na zainwestowanie tereny w bezpośrednim sąsiedztwie uzbrojonych obszarów istniejącej zabudowy, w dalszej kolejności tereny w sąsiedztwie dróg i terenów już zabudowanych, do których doprowadzenie infrastruktury jest możliwe w przewidywanym czasie;
- uzależnienie wielkości etapów od rejestrowanego popytu inwestycyjnego oraz możliwości rozwoju infrastruktury technicznej przez gminę lub innych zarządców infrastruktury;
- dopuszczanie terenów do zainwestowania w terminach zgodnych z harmonogramami rozwoju infrastruktury technicznej zapisanymi w programach właściwych organów administracji publicznej, w tym z programem inwestycyjnym gminy, uwzględniającym jej możliwości budżetowe.

c) Formulowanie w gminnych dokumentach planistycznych kierunków działań i zasad realizacji ustaleń dla poszczególnych obszarów rozwojowych, w celu:

- uruchamiania nowych obszarów rozwojowych przeznaczonych do zainwestowania, stosownie do zdolności zapewnienia przez gminę obsługi infrastrukturalnej oraz usług publicznych;
 - wyprzedzającego sporządzenia planów miejscowych dla tych terenów;
 - zapewnienia równoległej z rozwojem zabudowy i zainwestowania obsługi poprzez systemy infrastruktury transportowej i technicznej oraz dostęp do usług publicznych.
- d) Ochrona funkcji drogi wprowadza przy projektowaniu terenów rozwojowych wymóg zapewnienia obsługi transportowej nowych obszarów rozwojowych przy zachowaniu warunków izolowania dróg o wyższej klasie od projektowanych terenów zabudowy, w tym projektowania węzłów, skrzyżowań i innych powiązań, na zasadach i w odległościach właściwych dla danej klasy drogi, odpowiadających parametrom dla obszaru niezabudowanego.
- e) Przestrzeń publiczną w miastach powinny być:
- dostępne w układzie zewnętrznym, spoza miasta (lokalizacja dworca kolejowego, przecinanie się tras średnicowych powiązanych z drogami tranzytowymi, ewentualnie powiązanie z lotniskiem poprzez układ dróg i transport publiczny);
 - dostępne w układzie wewnętrznym z każdego punktu miasta (najczęściej wynika to z położenia w środku ciężkości zurbanizowanego obszaru miasta, z układu dróg i linii komunikacyjnych, organizacji transportu zbiorowego);
 - kształtowane w oparciu o dobre tradycje miejsca.
- Wyposażone w obiekty o wysokich walorach architektonicznych (w tym historyczne), stanowiących czytelny i wyróżniający się układ urbanistyczny, zachowujący ich indywidualny charakter i tożsamość kulturową;
- koncentracją szeregu funkcji odpowiadających swym charakterem do przestrzeni miejskiej, związanych usługami podstawowymi i wyższego rzędu;
 - atrakcyjnym miejscem spotkań, wypoczynku i rekreacji oraz życia publicznego społeczności metropolitalnej, stanowiącym o jej tożsamości;
- f) Zachowanie i kształtowanie przestrzeni publicznej aglomeracji jako systemu wiążącego obszary:
- historycznie ukształtowane;
 - otwarte tereny zieleni o funkcjach rekreacyjnych i ekologicznych:
 - strefę nadmorską ze strefą krawędziową Wysoczyzny Gdańskiej;
 - Wysoczyznę Gdańską z naturalnym zapleczem rekreacji mieszkańców aglomeracji – Pojezierze Kaszubskie;
 - nowe strefy ogólnodostępne.
- g) Zachowanie ciągłości i ogólnej dostępności przestrzeni publicznej zawartej w strefach śródmiejskich – zakaz groduzenia posesji z wyłączeniem funkcji, których groduzenie wymagane jest przepisami prawa.

14.3. Kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych [Rys. 59]

14.3.1. Obszary strategiczne rozwoju funkcji metropolitalnych

W aglomeracji, jako potencjalnej metropolii występują liczne rodzaje działalności, które znajdują w jej strukturze funkcjonalno-przestrzennej konkretne lokalizacje, wykazujące silne powiązania z określonymi cechami

przestrzeni (np. parametrami dostępności, atrakcyjności, pojemności funkcjonalnej). Dotyczy to powstawania i funkcjonowania takich obiektów jak centra kongresowe i wystawiennicze, hotele, szkoły międzynarodowe, biurowce, międzynarodowe kancelarie prawnicze, instytucje naukowe, instytucje krajowe i regionalne. W związku z tym Plan wskazuje obszary strategiczne rozwoju funkcji metropolitalnych tj. takie, w których takie funkcje znalazły już dotychczas korzystne lokalizacje oraz te, które wykazują predyspozycje do ich pełnienia (np. mogą posiadać korzystną dostępność, mogą osiągnąć wysoką atrakcyjność i posiadać dostateczną pojemność dla rozwoju funkcji istniejących lub powstawania nowych).

Koncentracja funkcji metropolitalnych w określonych strukturach w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych stwarza wyjątkowe szanse wpływania na ich przyszły rozwój, przez ustanawianie programów rozwojowych funkcji metropolitalnych przypisanym do tzw. obszarów strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych, mające priorytetowe znaczenie lokalizacji przedsięwzięć o charakterze metropolitalnym¹. Jednocześnie poprzez rozwój systemu komunikacji publicznej na całym obszarze aglomeracji stwarza możliwości rozwoju tych, dla których najistotniejsze są walory i znaczne tereny otwarte, dostępne poza rdzeniem aglomeracji.

Funkcje metropolitalne rozwijane w obszarach strategicznych powinny przyczyniać się do kreowania pozycji konkurencyjnej całego obszaru aglomeracji. W związku z tym wymagają najbardziej atrakcyjnych lokalizacji (spełniają ww. kryteria); przede wszystkim winny stanowić elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej Centralnego Pasma Usługowego i stref śródmiejskich Gdańska, Sopotu i Gdyni z Tczewem i Wejherowem, jako miastami – bramami kształtującej się metropolii.

Do obszarów strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych zaliczono w szczególności:

1) Ukształtowane struktury miejskie, na ogół o wysokich walorach kulturowych i historycznych o wyraźnych granicach i przejrzystej konstrukcji systemu przestrzeni publicznych, w których należy skupić uwagę na korektach i ewentualnym dopełnieniu zainwestowania oraz uczynieniu układu ważnych założeń publicznych; są nimi następujące obszary strategiczne:

- a) Gdańsk – obszar śródmiejski, miasto w zasięgu obwarowań z XVII w. Do strefy tej zaliczono zespół zabytkowy, uznany za pomnik historii, obejmujący swym zasięgiem: Główne Miasto, Stare Miasto, Ołowiankę, Wyspa Spichrzów, Długie Ogrody, Dolne Miasto, Stare Przedmieście, Biskupią Górkę, Nowe Ogrody i Grodzisko;
- b) Gdańsk – Wrzeszcz, obejmujący oś ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od skrzyżowania ze Słowackiego i Kościuszki do skrzyżowania z ulicą Miszewskiego wraz z ulicą Dmowskiego;
- c) Gdańsk – Zespół pocysterski w Oliwie z zespołem kulturowo-krajobrazowym Doliny Radości i Miejskim Ogrodem Zoologicznym Wybrzeże;
- d) Sopot – oś kultury i rozrywki obejmująca unikatowy zespół zabudowy ul. Bohaterów Monte Cassino zakończony moło na wschodzie i Operą Leśną na zachodzie;
- e) Sopot – strefa „A” ochrony uzdrowiskowej, obejmująca obszar przybrzeżny Zatoki Gdańskiej, z plażami, zabudową kuracyjną i parkami uzdrowiskowymi na skrzyżowaniu z osią kultury i rozrywki ul. Bohaterów Monte Cassino i Mola;
- f) Gdynia – Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego

- łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje rejon Basenu Prezydenta z pirsami Dalmoru. Część środkowa osie ulic Świętojańska oraz 10 lutego w kierunku Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry. Część południowa Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż plaży do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Świętojańską;
- 2) Struktury przestrzenne ukształtowane w głównych zarysach, ale mające duże rezerwy terenowe w sąsiedztwie ważnej istniejącej lub potencjalnej przestrzeni publicznej, która tworzy fragmentami zagmatwany, nieczytelny układ, z przypadkowym wymieszaniem elementów różnych okresów rozwoju:
- a) Gdańsk – Młode Miasto, obejmujące śródmiejską część terenów postocznioowych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego PKP, zaś od północy i od wschodu jest ograniczony przez akweny Motławy i Martwej Wisły;
 - b) Gdańsk – zespół Twierdzy Wisłoujście wraz z polem bitewnym na Westerplatte. Obszar położony jest przy wejściu do portu wewnętrznego Gdańska, po zachodniej stronie. Dominantą całego układu jest Twierdza Wisłoujście – pochodzący z XV i XVI w. zabytek architektury militarnej. W granicach obszaru znajduje się również park z Pomnikiem Obrońców Westerplatte;
 - c) Gdańsk – tereny rozwojowe uczelni wyższych: Politechniki Gdańskiej, Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku i Uniwersytetu Gdańskiego (Wydział Chemii) oraz tereny Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego i aktualnie użytkowane przez ogrody działkowe;
 - d) Gdańsk – tereny Uniwersytetu Gdańskiego – Bałtycki Kampus UG wraz z jego otoczeniem oraz pas pomiędzy ul. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku przystanki SKM Gdańsk Zaspą – Gdańsk Oliwa oraz okolice Szpitala Marynarki Wojennej;
 - e) Gdańsk – tereny ograniczone ulicami Wiejską, Czyżewskiego, Opacką i Grunwaldzką, wraz z Akademią Wychowania Fizycznego i Sportu;
 - f) Sopot – strefa obejmująca teren Wyścigów Konnych oraz wielofunkcyjnej hali sportowo-widowskiej na granicy z Gdańskiem, z rozszerzeniem w kierunku wschodnim;
 - g) Sopot – Kampus Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego;
 - h) Gdynia – tereny Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego;
 - i) Gdynia – rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej;
 - j) Gdynia – tereny z dominacją funkcji sportowych ograniczone od południa ulicą Małokacką, od zachodu Olimpijską i Wileńską, od północy Wołyńską i od wschodu Górskiego i linią kolejową;
 - k) Gdynia – tereny istniejących uczelni wyższych, w tym kampus uniwersytecki Akademii Morskiej, kampus Akademii Marynarki Wojennej;
 - l) Wejherowo – historyczne śródmieście wraz z zespołem pałacowo-parkowym i rozwinięciem w kierunku Kalwarii Wejherowskiej;
 - m) Tczew – Śródmieście o funkcjach mieszkaniowo-

- usługowych wymagające działań rewitalizacyjnych o znacznym potencjale rozwojowym zwłaszcza;
- n) Władysławowo – tereny Centralnego Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie;
- 3) Struktury dopiero kształtujące się, wymagające w sposób absolutnie niezbędny dopracowania koncepcji systemu przestrzeni publicznej o charakterze metropolitalnym:
- a) Gdańsk – tereny otaczające planowany Stadion Gdański (EURO 2012) w dzielnicy Letnica z rozwinięciem w kierunku bazy promowej i obejmujące Nowy Port;
 - b) Gdańsk – Strefa Rozwoju Nowoczesnych Technologii Klukowo i Kokoski Przemysłowe;
 - c) Gdynia – Strefa Rozwoju Centrum Miasta – południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia, ograniczona od północy ulicą Polską, od wschodu Polską i Węglową, zaś od południa ulicami Jana z Kolna i Janka Wiśniewskiego;
 - d) Gdynia – rejon Chwarzno, stanowiący rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – campus uniwersytecki;
 - e) Straszyn (gm. Pruszcz Gdański) – tereny pod utworzenie ośrodka akademickiego z preferencją nauk rolniczych;
 - f) Tczew – strefy produkcyjne położone przy ul. Rokickiej oraz Malinowskiej, w tym tereny inwestycyjne Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej;
 - g) Pruszcz Gdański – tereny w południowej części miasta o funkcjach produkcyjnych wraz z rozwinięciem w kierunku węzła autostradowego „Pruszcz Gdański” (d.Rusocin) na terenie gm. Pruszcz Gdański.
- 4) Strefy śródmiejskie obszaru aglomeracji wymagające poprawy jakości i estetyki przestrzeni w miastach: Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Kartuzy, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Żukowo, Wejherowo i Tczew.

14.3.2. Programy rozwoju funkcji metropolitalnych Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Wzmacnianie specjalizacji funkcjonalnej poszczególnych węzłów przez rozwój funkcji metropolitalnych:
 - związanych z gospodarką opartą na wiedzy, służących bezpośrednio lub pośrednio obsłudze działalności gospodarczej lub też zaliczanych do wyspecjalizowanych usług wyższego rzędu;
 - służących rozwijaniu sieci zewnętrznych powiązań zwłaszcza w zakresie przepływu wiedzy, informacji, kapitału, dóbr kultury i ludzi;
 - budujących konkurencyjność aglomeracji i regionu w układzie krajowym i europejskim, w tym przede wszystkim bałtyckim.
- b) Wielofunkcyjność – odnosząca się do funkcji metropolitalnych komplementarnych wspierających specjalizację i dotycząca całych struktur węzłowych, ich części oraz pojedynczych obiektów.
- c) Koncentracja oznaczająca wspieranie wyższej intensywności użytkowania przestrzeni w otoczeniu węzłów położonych przede wszystkim w centrum aglomeracji.
- d) Kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni o charakterze metropolitalnym – oznacza dobry poziom rozwiązań planistycznych i architektonicznych oraz kompleksowość zagospodarowania przestrzennego.
- e) Wzmacnianie potencjału – polegające na dopełnianiu w pierwszej kolejności tych struktur węzłowych, w

których wystąpiła wcześniej koncentracja funkcji metropolitalnych.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

Zasadniczy kierunek zagospodarowania przestrzennego w zakresie rozwoju funkcji metropolitalnych powinien zmierzać do koncentrowania się na przedsięwzięciach inwestycyjnych, które zdynamizowałyby kształtowanie cech charakterystycznych dla metropolii europejskich oraz intensyfikacji powiązań sieciowych aglomeracji Trójmiasta z przestrzenią europejską (przede wszystkim zaś z siecią metropolii i miast bałtyckich). Są to:

- 1) Kompleksowa modernizacja Centralnego Pasma Usługowego, jako pasma koncentracji istniejących i potencjalnych funkcji metropolitalnych.
- 2) Specjalizacja obszarów strategicznych w oparciu o programy rozwoju funkcji metropolitalnych.

3) Tworzenie nowych miejsc o znaczeniu metropolitalnym w otoczeniu międzynarodowych, krajowych, aglomeracyjnych i regionalnych węzłów transportowych: morskie terminale pasażerskie, port lotniczy, dworce kolejowe i autobusowe.

4) Kreowanie nowych miejsc rozwoju funkcji metropolitalnych komplementarnych w ośrodkach miejskich poza centrum aglomeracji.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego służące rozwojowi funkcji metropolitalnych zostały zaproponowane w postaci programów. Poszczególne propozycje lokalizacyjne oraz inwestycje nie stanowią ustaleń planu, jak również nie wyczerpują możliwości zagospodarowania wyróżnionych lokalizacji. Wskazują natomiast na możliwości i opierają się na przygotowywanych projektach służących rozwojowi funkcji metropolitalnych.

Program 1	<i>WIELOFUNKCYJNA, WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZEŃ PUBLICZNA CENTRALNEGO PASMA USŁUGOWEGO ORAZ W WĘZŁACH TRANSPORTOWYCH I ICH OTOCZENIU</i>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – transportowe węzły integracyjne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym: Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia Kosakowo; terminale promowe: Gdańsk i Gdynia oraz dworce kolejowe Gdańsk Główny, Gdynia Główna; – punkty przesiadkowe o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym: Gdańsk – planowany przystanek SKM Gdańsk Czerwony Most, planowany przystanek SKM Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Osowa, planowany przystanek Gdańsk Kiełpinek, Sopot, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Kack; – przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej: Gdańsk Politechnika, Gdańsk Zaspą, Gdańsk Przymorze Uniwersytet, Gdańsk Żabianka, Sopot Wyścigi, Sopot Kamienny Potok, Gdynia Orłowo, Gdynia Redłowo, Gdynia Chylonia; – przystanki SKM na linii Gdańsk Główny – Port Lotniczy im. L. Wałęsy – Gdynia Kosakowo: Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Brętowo, Gdańsk Kiełpinek, Gdańsk Rębiechowo (Port Lotniczy im. L. Wałęsy), Gdańsk Owczarnia (ew.), Gdańsk Osowa, Gdynia Wielki Kack, Gdynia Karwiny, oraz przystanki na odcinku Gdynia Obłuże, Gdynia Pogórze Górne, Gdynia Kosakowo; – przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej na linii Gdańsk Stocznia – Gdańsk Nowy Port; – dworce autobusowe: Gdańsk, Gdynia;
Typy projektów:	<ol style="list-style-type: none"> 1) przebudowa i modernizacja węzłów transportowych: porty lotnicze, terminale pasażerskie, dworce kolejowe, przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej, dworce autobusowe; 2) lokalizacja w pobliżu węzłów transportowych obiektów o randze aglomeracyjnej: <ol style="list-style-type: none"> a) sfery środków masowego przekazu (redakcje gazet, radio, agencje informacyjne); b) sfery zarządzania i organizacji (urzędy administracji rządowej i samorządowej); c) instytucje otoczenia biznesu (centra finansowe, banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości); d) sfery działalności gospodarczej (strefy biurowe, usługi hotelarskie i gastronomiczne, centra handlowe); 3) przebudowa i modernizacja placów, skwerów i urzędów zieleni miejskiej w pobliżu węzłów integracyjnych oraz dróg rowerowych stanowiących powiązania przystanków SKM i urzędów typu „Bike&Ride”; 4) budowa nowych przystanków kolei miejskiej (metropolitalnej);
Przykładowe inwestycje:	<ul style="list-style-type: none"> – Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy; – Budowa nowego Terminalu Promowego w Gdyni na styku nabrzeży Polskiego i Fińskiego; – Modernizacja dworców kolejowych o znaczeniu krajowym Gdańsk Główny, Gdynia Główna wraz z otoczeniem; – Modernizacja dworców kolejowych o znaczeniu regionalnym: Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot wraz z otoczeniem; – Budowa i zagospodarowanie okolic przystanku SKM Gdańsk Czerwony Most”; – Modernizacja przystanków SKM na linii Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port; – Budowa przystanków Kolei Metropolitalnej;

Program 2	<i>METROPOLIA KULTURY</i>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – obszar śródmiejski, miasto w zasięgu obwarowań z XVII w. Do strefy tej zaliczono zespół zabytkowy, uznany za pomnik historii, obejmujący swym zasięgiem: Główne Miasto, Stare Miasto, Ołowiankę, Wyspa Spichrzów, Długie Ogrody, Dolne Miasto, Stare Przedmieście, Biskupią Górkę, Nowe Ogrody i Grodzisko; – Gdańsk – Młode Miasto, obejmujące śródmiejską część terenów postoczniovych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego PKP, zaś od północy i od wschodu jest ograniczony przez akweny Motławy i Martwej Wisły; – Gdańsk – Zespół pocysterski w Oliwie z zespołem kulturowo-krajobrazowym Doliny Radości i Miejskim Ogrodem Zoologicznym <i>Wybrzeże</i>;
	<ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – zespół Twierdzy Wisłoujście wraz z polem bitewnym na Westerplatte. Obszar położony jest przy wejściu do portu wewnętrznego Gdańska, po zachodniej stronie. Dominantą całego układu jest Twierdza Wisłoujście – pochodząca z XV i XVI w. zabytek architektury militarnej. W granicach obszaru znajduje się również park z Pomnikiem Obrońców Westerplatte; – Sopot – oś kultury i rozrywki obejmująca unikatowy zespół zabudowy ul. Bohaterów Monte Cassino zakończony moło na wschodzie i Operą Leśną na zachodzie; – Gdynia – Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje rejon Basenu Prezydenta z pirsami Dalmoru. Część środkowa osie ulic Świętojańska oraz 10 lutego w kierunku Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry. Część południowa Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż plaży do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Świętojańska; – Wejherowo – Kalwaria Wejherowska tworząca wspólnie z zabudową miejską Wejherowa i zespołem pałacowo-parkowym kompleks o dużych walorach krajobrazowo-przestrzennych; – Tczew – Śródmieście o funkcjach mieszkaniowo-usługowych wymagające działań rewitalizacyjnych o znacznym potencjale rozwojowym;
Typy projektów:	<ol style="list-style-type: none"> 1) dostosowanie przestrzeni publicznych i obiektów zabytkowych do lokalizacji obiektów i funkcji o znaczeniu metropolitalnym, w tym: <ol style="list-style-type: none"> a) sfery wydarzeń i twórczości (instytucje kultury, centra wystawiennicze i kongresowe); b) sfery działalności gospodarczej (usługi hotelarskie i gastronomiczne); 2) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej: <ol style="list-style-type: none"> a) sfery działalności gospodarczej (usługi hotelarskie i gastronomiczne, centra handlowe); b) sfery środków masowego przekazu (redakcje gazet, radio, telewizja, agencje informacyjne); c) sfery zarządzania i organizacji (placówki dyplomatyczne, instytucje polityki międzynarodowej, urzędy administracji rządowej i samorządowej); 3) modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych przyjaznych dla użytkownika pieszego (plac, skwery, ulice, stylizowana mała architektura);
Przykładowe inwestycje:	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa Europejskiego Centrum Solidarności (ECS) w Gdańsku; – Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, które wraz z ECS stworzy produkt kulturowy dotyczący historii XX wieku o znaczeniu światowym; – Budowa Gdańskiego Teatru Szekspirowskiego; – Realizacja Parku Pamięci Narodowej „Westerplatte” i Fortyfikacji „Twierdza Wisłoujście”; – Realizacja Skansenu archeologicznego – Zamczysko w Gdańsku (kompleks muzealno - edukacyjno - wystawienniczy); – Rozbudowa Muzeum Narodowego w Gdańsku; – Budowa Domu Zdrojowego z siedzibą Państwowej Galerii Sztuki w Sopocie; – Rewitalizacja Opery Leśnej; – Przebudowa Łazienek Północnych w Sopocie na ośrodek kultury alternatywnej; – Zagospodarowanie otoczenia Zespołu Pocysterskiego wraz z modernizacją oddziałów: Sztuki Współczesnej i Etnografii Muzeum Narodowego w Gdańsku; – Rozbudowa Teatru Muzycznego w Gdyni; – Budowa Muzeum Żeglarstwa w Śródmieściu Gdyni; – Rewitalizacja Starego Miasta w Tczewie, w tym kreowanie Nadwiślańskiej Strefy Usług Turystycznych (front wodny) w Tczewie; – Renowacja Parku Miejskiego im. A.Majkowskiego wraz z Zespołem Parkowo-Pałacowym Przebendowskich w Wejherowie;

Program 3	<i>METROPOLIA WIEDZY</i>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – tereny rozwojowe uczelni wyższych: Politechniki Gdańskiej, Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku i Uniwersytetu Gdańskiego (Wydział Chemii) oraz tereny Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego i aktualnie użytkowane przez ogrody działkowe; – Gdańsk – tereny Uniwersytetu Gdańskiego – Bałtycki Kampus UG wraz z jego otoczeniem oraz pas pomiędzy ul. Grunwaldzką a terenami kolejowymi na odcinku przystanki SKM Gdańsk Zaspą – Gdańsk Oliwa oraz okolice Szpitala Marynarki Wojennej; – Gdańsk – tereny ograniczone ulicami Wiejską, Czyżewskiego, Opacką i Grunwaldzką, wraz z Akademią Wychowania Fizycznego i Sportu; – Gdańsk – Strefa Rozwoju Nowoczesnych Technologii Klukowo i Kokoszki Przemysłowe; – Gdynia – tereny Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego; – Gdynia – rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej; – Gdynia – tereny istniejących uczelni wyższych, w tym campus uniwersytecki Akademii Morskiej, campus Akademii Marynarki Wojennej; – Gdynia – rejon Chwarzno, stanowiący rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – campus uniwersytecki; – Sopot – Kampus Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego; – Straszyn (gm. Pruszcz Gdański) – tereny pod utworzenie ośrodka akademickiego z preferencją nauki rolnicze;
Typy projektów:	<ol style="list-style-type: none"> 1) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej: <ol style="list-style-type: none"> a) sfery nauki i innowacji (uczelnie wyższe i instytucje naukowe, jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości); b) sfery wydarzeń i twórczości (urządzenia sportowe i rekreacyjne, centra kongresowe); c) instytucje otoczenia biznesu (wspieranie przedsiębiorczości); d) sfery działalności gospodarczej (strefy biurowe, usługi hotelarskie i gastronomiczne); 2) modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych przyjaznych dla użytkownika pieszego (place, skwery, ulice, stylizowana mała architektura);
Przykładowe inwestycje:	<ul style="list-style-type: none"> – Modernizacja bazy naukowej, dydaktycznej i klinicznej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego w Gdańsku, głównego kompleksu klinicznego przy ul. Dębinki 7; – Rozbudowa Gdańskiego Parku Naukowo-Technologicznego; – Budowa Bałtyckiego Centrum Biotechnologii i Diagnostyki Innowacyjnej; – Budowa Krajowego Centrum Informatyki Kwantowej; – obszar terenów rozwojowych AMG – potencjalny obszar rozwoju zaawansowanych technologii medycznych, komercjalizacji usług medycznych, współpracy z przedsiębiorstwami biotechnologicznymi, biomedycznymi; – Budowa Centrum Technologiczne I i Centrum „<i>Nanotechnologie</i>” Politechniki Gdańskiej; – Rozbudowa i modernizacja Akademickiego Centrum Sportowego przy al. Zwycięstwa; – Adaptacja obiektu ZOZ dla Szkół Wyższych na potrzeby Biblioteki Głównej Politechniki Gdańskiej; – Rozbudowa Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego w Oliwie; – Rozwój Akademickiego Centrum Szkolenia Sportowego AWFIS w Gdańsku; – Rozbudowa Strefa Rozwoju Nowoczesnych Technologii Klukowo; – Rozbudowa Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego w Gdyni; – Utworzenie ośrodka akademickiego z preferencją nauki rolnicze w Straszynie;

Program 4	<i>METROPOLIA BIZNESU</i>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – Wrzeszcz, obejmujący oś ulicy Grunwaldzkiej na odcinku od skrzyżowania ze Słowackiego i Kościuszki do skrzyżowania z ulicą Miszewskiego wraz z ulicą Dmowskiego; – Gdańsk – Młode Miasto, obejmujące śródmiejską część terenów postoczniowych, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie Dworca Głównego PKP, zaś od północy i od wschodu jest ograniczony przez akweny Motławy i Martwej Wisły;

	<ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – tereny otaczające planowany stadion Gdański (EURO 2012) w dzielnicy Letnica z rozwinięciem w kierunku bazy promowej i obejmujące Nowy Port; – Gdynia – Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje rejon Basenu Prezydenta z pirsami Dalmoru. Część środkowa osie ulic Świętojańska oraz 10 lutego w kierunku Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry. Część południowa Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż plaży do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Świętojańską; – Gdynia – Strefa Rozwoju Centrum Miasta – południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia, ograniczona od północy ulicą Polską, od wschodu Polską i Węglową, zaś od południa ulicami Jana z Kolna i Janka Wiśniewskiego – Tczew – strefy produkcyjne położone przy ul. Rokickiej oraz Malinowskiej, w tym tereny inwestycyjne Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej; – Pruszcz Gdański – tereny w południowej części miasta o funkcjach produkcyjnych wraz z rozwinięciem w kierunku węzła autostradowego „Rusocin” na terenie gm. Pruszcz Gdański;
Typy projektów:	<ol style="list-style-type: none"> 1) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej: <ol style="list-style-type: none"> a) instytucje otoczenia biznesu (centra finansowe, banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości); b) sfery działalności gospodarczej (strefy produkcyjne zaawansowanych technologii, strefy biurowe, usługi hotelarskie i gastronomiczne, centra handlowe); c) sfery wydarzeń i twórczości (instytucje kultury, urzędnictwo sportowe i rekreacyjne, centra kongresowe); d) sfery nauki i innowacji (jednostki badawczo-rozwojowe, parki technologiczne); 2) modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych przyjaznych dla użytkownika pieszego (placze, skwery, ulice, stylizowana mała architektura i urządzeń zieleni miejskiej);
Przykładowe inwestycje:	<ul style="list-style-type: none"> – Bałtyckie Centrum Kongresowe <i>Młode Miasto</i> w Gdańsku; – utworzenie Forum Morskiego w Gdyni przez spójne zagospodarowanie terenów wokół Basenu Prezydenta; – Realizacja „<i>Nowej Gdyni</i>” dzielnicy usługowej, położonej w Strefie Rozwoju Centrum Miasta, wspomagającej rozwój usług portowych i morskich;

Program 5	<i>METROPOLIA UZDROWISKIEM</i>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – Sopot – strefa „A” ochrony uzdrowskiej, obejmująca obszar przybrzeżny Zatoki Gdańskiej, z plażami, zabudową kuracyjną i parkami uzdrowskowymi na skrzyżowaniu z osią kultury i rozrywki ul. Bohaterów Monte Cassino i Mola;
Typy projektów:	<ol style="list-style-type: none"> 1) modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych przyjaznych dla użytkownika pieszego (placze, skwery, ulice, stylizowana mała architektura, urządzeń zieleni miejskiej); 2) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej: <ol style="list-style-type: none"> a) sfery zdrowia i lecznictwa (szpitale uzdrowskowe, sanatoria, spa); b) sfery działalności gospodarczej (usługi hotelarskie i gastronomiczne); c) sfery wydarzeń i twórczości (instytucje kultury);
Przykładowe inwestycje:	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa i modernizacja obiektów lecznictwa uzdrowskowego; – Budowa pijalni wód i informacji turystycznej w obiektach Centrum; – Budowa i wyposażenie obiektów żeglarskich w funkcje uzdrowskowe – talasoterapia;

Program 6	<i>METROPOLIA SPORTU I REKREACJI</i>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – tereny ograniczone ulicami Wiejską, Czyżewskiego, Opacką i Grunwaldzką, wraz z Akademią Wychowania Fizycznego i Sportu; – Gdańsk – Zespół pocysterski w Oliwie z zespołem kulturowo-krajobrazowym Doliny Radości i Miejskim Ogrodem Zoologicznym <i>Wybrzeże</i>; – Gdańsk – tereny otaczające planowany Stadion Gdański (EURO 2012) w dzielnicy Letnica

	<p>z rozwinięciem w kierunku bazy promowej i obejmujące Nowy Port;</p> <ul style="list-style-type: none"> – Gdańsk – obszar śródmiejski, miasto w zasięgu obwarowań z XVII w.; – Sopot – strefa „A” ochrony uzdrowiskowej, obejmująca obszar przybrzeżny Zatoki Gdańskiej, z plażami, zabudową kuracyjną i parkami uzdrowiskowymi na skrzyżowaniu z osią kultury i rozrywki ul. Bohaterów Monte Cassino i Mola; – Sopot – strefa obejmująca teren Wyścigów Konnych oraz wielofunkcyjnej hali sportowo-widowiskowej na granicy z Gdańskiem; – Gdynia – Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje rejon Basenu Prezydenta z pirsami Dalmoru. Część środkowa osie ulic Świętojańska oraz 10 lutego w kierunku Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry. Część południowa Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż plaży do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Świętojańską; – Gdynia – tereny z dominacją funkcji sportowych ograniczone ulicami Małokacką, Olimpijską, Wileńską, Wołyńską, Górskiego i Sportową; – Wejherowo – Kalwaria Wejherowska tworząca wspólnie z zabudową miejską Wejherowa i zespołem pałacowo-parkowym kompleks o dużych walorach krajobrazowo-przestrzennych; – Tczew – Śródmieście o funkcjach mieszkaniowo-usługowych wymagające działań rewitalizacyjnych o znacznym potencjale rozwojowym zwłaszcza; – Władysławowo – tereny Centralnego Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie;
Typy projektów:	<ol style="list-style-type: none"> 1) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej: <ol style="list-style-type: none"> a) sfery wydarzeń i twórczości (urządzenia sportowe i rekreacyjne, centra rozrywki); b) sfery działalności gospodarczej (usługi hotelarskie i gastronomiczne); 2) modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych przyjaznych dla użytkownika pieszego (place, skwery, ulice, stylizowana mała architektura, urządzeń zieleni miejskiej);
Przykładowe inwestycje:	<ul style="list-style-type: none"> – Budowa Stadionu Piłkarskiego UEFA w Gdańsku Letnicy (EURO 2012); – Rozbudowa Stadionu Piłkarskiego „Lechia” w Gdańsku; – Dokończenie budowy wielofunkcyjnej Hali Sportowo-Widowiskowej na granicy Gdańska i Sopotu; – Realizacja placu koncertowego z Centrum Obsługi Ruchu Turystycznego w Gdańsku Letnicy (urządzenie służące organizacji imprez masowych); – Modernizacja sopockiego Hipodromu z rozwinięciem o nowe założenia w kierunku wschodnim, aż do pasa przyplażowego w Sopocie; – Park Rekreacji i Edukacji „Opływ Motławy” w Gdańsku; – Park Rozrywki „Centrum Czasu Wolnego – Brętowo” przy ulicy Słowackiego i Potokowej w Gdańsku; – Tor Motocrossowy z ośrodkiem sportów zimowych w Gdańsku Świętym Wojciechu; – Rozbudowa mariny jachtowej w Gdyni; – Rozbudowa stadionu piłkarskiego przy ul. Olimpijskiej i rugby przy ul. Sportowej; – Modernizacja Molo w Sopocie wraz z budową przystani jachtowej; – Rozbudowa Miejskiego Ogrodu Zoologicznego „Wybrzeże” w Gdańsku; – Rozwój terenów rekreacyjnych w pasie przybrzeżnym Nadmorskie Pasma Usług Rekreacyjno-Turystycznych, w dolinach krawędzi Wysoczyzny Gdańskiej (np.: Radości, Świemirowska); – Rozbudowa i modernizacja Centralnego Ośrodka Przygotowań Olimpijskich w Cetniewie;

Program 7	<p>METROPOLITALNE ŚRÓDMIEŚCIA – <i>Rozwój stref śródmiejskich i centrów w miastach obszaru aglomeracji</i></p>
Obszary strategiczne:	<ul style="list-style-type: none"> – struktury śródmiejskie miast obszaru aglomeracji położone poza centrum aglomeracji przede wszystkim: Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Puck, Władysławowo, Kartuzy, Jastarnia, Hel i Żukowo; – węzły integracyjne o znaczeniu krajowym: Tczew i punkty przesiadkowe o znaczeniu regionalnym: Wejherowo, Kartuzy; – przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej w Rumi, Redzie i Pruszczu Gdańskim;
Typy	1) przebudowa i modernizacja węzłów integracyjnych: dworce kolejowe, przystanki szybkiej kolei miejskiej,

projektów:	<p>dworce autobusowe;</p> <p>2) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej:</p> <p>a) sfery zarządzania i organizacji (urzędy administracji rządowej i samorządowej);</p> <p>b) sfery otoczenia biznesu (centra finansowe, banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości);</p> <p>c) sfery wydarzeń i twórczości (instytucje kultury, urzędnia sportowe i rekreacyjne);</p> <p>d) sfery działalności gospodarczej (strefy biurowe, usługi hotelarskie i gastronomiczne, centra handlowe);</p> <p>3) przebudowa i modernizacja placów, skwerów i urządzeń zieleni miejskiej;</p>
Przykładowe inwestycje:	<p>– Przebudowa regionalnych węzłów komunikacyjnych, w tym w szczególności dworca kolejowego w Tczewie i Wejherowie oraz przystanków SKM w Rumi, Redzie i Pruszczu Gdańskim;</p> <p>– Rewitalizacja Zespołu Starego Miasta z kościołem i starym portem rybackim w Pucku;</p> <p>– Dokończenie realizacji Faktorii Handlowej w Pruszczu Gdańskim;</p>

Program 8	FUNKCJE METROPOLITALNE KOMPLEMENTARNE <i>Rozwój funkcji metropolitalnych komplementarnych w miastach aglomeracji</i>
Obszary strategiczne:	Pozostałe miasta obszaru aglomeracji: Rumia, Pruszcz Gdański, Kartuzy, Władysławowo, Reda, Puck, Żukowo, Wejherowo, Tczew,
Typy projektów:	<p>1) koncentracja w strefie śródmiejskiej usług centrotwórczych ze szczególnym uwzględnieniem obiektów o znaczeniu prestiżowym;</p> <p>2) dostosowanie przestrzeni publicznych i obiektów zabytkowych do nowych wydarzeń o znaczeniu metropolitalnym, w tym:</p> <p>a) sfery wydarzeń i twórczości (instytucje kultury, urzędnia sportowe i rekreacyjne, centra wystawiennicze i kongresowe);</p> <p>3) przebudowa, modernizacja i budowa obiektów o randze metropolitalnej:</p> <p>a) instytucje otoczenia biznesu (banki, ubezpieczenia, wspieranie przedsiębiorczości);</p> <p>b) sfery wydarzeń i twórczości (centra wystawiennicze i kongresowe);</p> <p>c) sfery nauki i innowacji (jednostki badawczo-rozwojowe, parki naukowo-technologiczne);</p>
Przykładowe inwestycje:	<p>– Rozwój Stacji Morskiej Instytutu Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego na Helu;</p> <p>– Filharmonia Kaszubska w Wejherowie.</p>

14.4. Rozwój systemu transportowego aglomeracji [Rys.60]

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Ukształtowanie dostępnej i funkcjonalnej sieci transportowej obszaru aglomeracji.
- 2) Integracja systemu transportu pasażerskiego w obszarze aglomeracji.
- 3) Rozwój transportu intermodalnego i kombinowanego.
- 4) Poprawa bezpieczeństwa i zmniejszenie szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko.

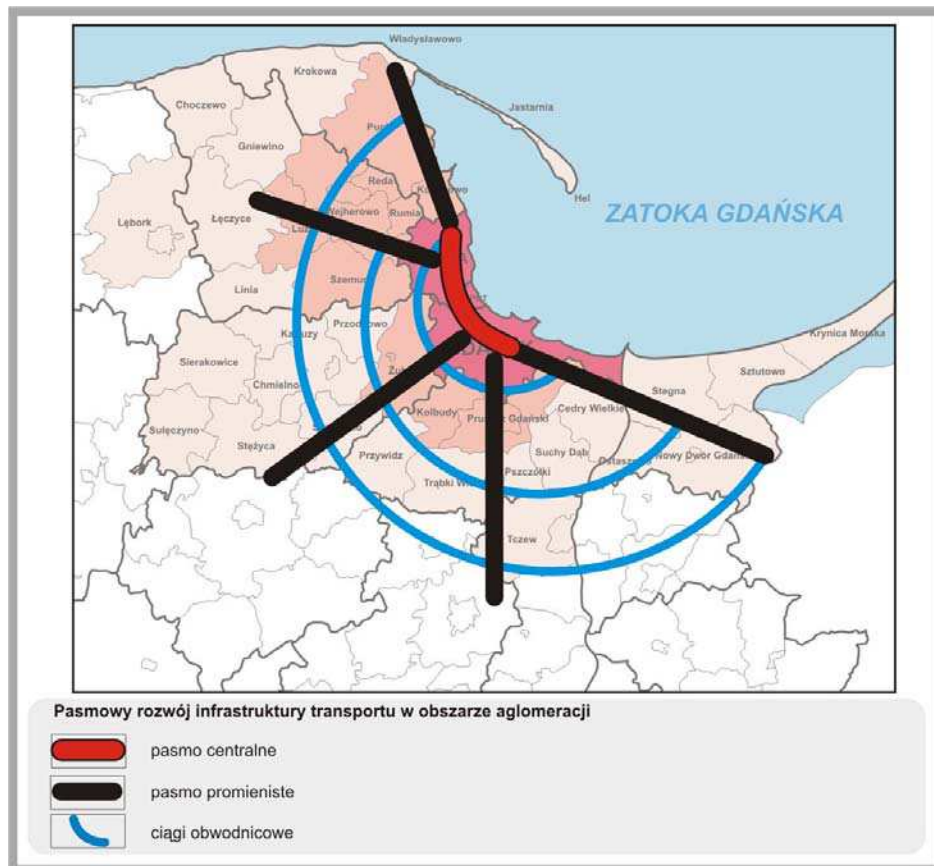
Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- a) Rozwój infrastruktury transportu w obszarze aglomeracji wynika z kompleksowej realizacji programów transportowych sprzyjających zintegrowanemu zarządzaniu transportem, skoordynowanemu przygotowaniu inwestycji i promocji terenów inwestycyjnych oraz jest spójny z rozwojem infrastruktury transportowej w całym województwie.
- b) Rozwój infrastruktury transportu miejskiego będzie realizowany zgodnie z Planami Zrównoważonego Transportu Miejskiego (PZTM)
 - zgodnymi z europejską strategią w zakresie mobilności w mieście²;
 - uwzględniającymi wspólne interesy miast obszaru aglomeracji;

- uwzględniającymi wagę celów społecznych, gospodarczych i środowiskowych;
 - innowacyjnymi w stosunku do praktyki;
 - proponującymi realne działania i koncentrującymi się na osiągnięciu celów.
- c) Plany Zrównoważonego Transportu Miejskiego w obszarze aglomeracji:
 - obejmują co najmniej Gdańsk, Sopot, Gdynię, Pruszcz Gdański, Rumie, Redę i Wejherowo;
 - oferują możliwości wyboru środka transportu;
 - zaspokajają podstawowe potrzeby związane z przemieszczaniem się osób i przewozem towarów w sposób bezpieczny, nie zagrażający zdrowiu człowieka;
 - kształtują warunki dla ograniczania odpadów z transportu oraz emisji hałasu i spalin.
 - d) Infrastrukturę transportu miejskiego służącą integracji transportowej w obszarze aglomeracji tworzą węzły (punkty) przesiadkowe i przeładunkowe o randze krajowej, aglomeracyjnej i lokalnej; wszystkie punkty przesiadkowe o randze krajowej powinny być ze sobą powiązane i tworzyć zintegrowany węzeł transportowy.
 - e) Kształtowanie zagospodarowania przestrzennego umożliwiające:
 - oparcie obsługi transportowej obszarów śródmiejskich na transporcie szynowym (kolejowym, tram-

- wajowym) i trolejbusowym;
- rozwój wielomodalnych powiązań obszaru centralnego z obszarami peryferyjnymi poprzez rozbudowę infrastruktury transportowej najwyższej rangi

- w określonych pasmach koncentracji osadnictwa (il. 32);
- transportowe wykorzystanie roweru do krótkich przejazdów i rozwijanie infrastruktury dla ruchu rowerowego o charakterze transportowym.



Ryc. 32. Rozmieszczenie infrastruktury transportowej w pasmach koncentracji osadnictwa aglomeracji

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

1) Poprawa dostępności zewnętrznej aglomeracji:

- a) poprawa dostępności drogowej:
 - modernizacja infrastruktury drogowej dla powiązań z węzłami autostrady A1;
 - budowa drogi ekspresowej S6 (Trasa Kaszubska);
 - budowa drogi ekspresowej S7, w tym Obwodnica Południowa Gdańska;
 - budowa Trasy Sucharskiego Gdańsku wraz z tunelem pod Martwą Wisłą;
 - budowa nowego połączenia dróg ekspresowych S6 i S7 jako obwodnicy „metropolitalnej” (przebieg obwodnicy wymaga studiów lokalizacyjnych);
 - modernizacja dróg krajowych nr 20 i 91;
- b) poprawa dostępności kolejowej:
 - modernizacja linii kolejowej E-65 Gdynia – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice;
 - modernizacja linii kolejowej C-E 65 Tczew – Bydgoszcz – Tarnowskie Góry – Pszczyna;
 - modernizacja linii kolejowej nr 201 Gdynia Główna – Kościerzyna;
 - modernizacja linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Słupsk – Stargard Szczeciński;
 - modernizacja linii kolejowej nr 213 Reda – Hel;
 - budowa mostu kolejowego przez Martwą Wisłę na linii kolejowej nr 226 w Gdańsku;

c) rozwój Trójmiejskiego Węzła Lotniczego:

- rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy (rozbudowa terminalu portu lotniczego, budowa dróg kołowania);
- przystosowanie wojskowych obiektów lotniskowych Gdynia Oksywie i Pruszcz Gdański do obsługi lotów cywilnych, w tym budowa Portu Lotniczego Gdynia - Kosakowo.

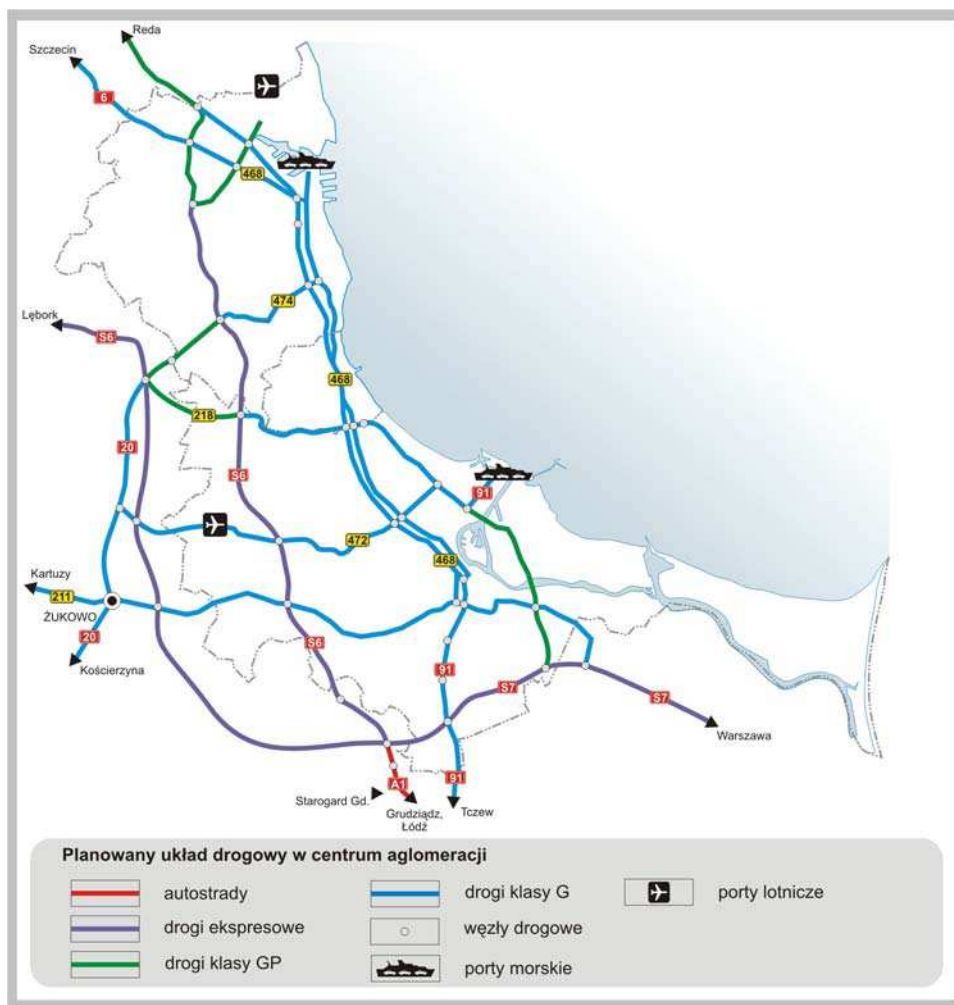
d) rozwój portów morskich Gdańsk i Gdynia jako węzłów bałtyckich autostrad morskich:

- budowa infrastruktury poprawiającej dostępność transportową portów morskich od strony lądu i morza;
- budowa nowoczesnych terminali portowych; budowa terminala promowego w Gdyni przy nabrzeżach Polskim i Fińskim;
- rozbudowa terminala promowego na Westerplatte w Gdańsku;

e) rozwój portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych jako węzłów intermodalnych tworzących Pomorskie Centrum Logistyczne:

- w Porcie Gdańsk – Port Północny na terenie położonym na Wyspie Stogi w sąsiedztwie Morskiego Terminalu Kontenerowego;
- w Porcie Gdynia w zachodniej części portu w sąsiedztwie Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego i Trasy Kwiatkowskiego.

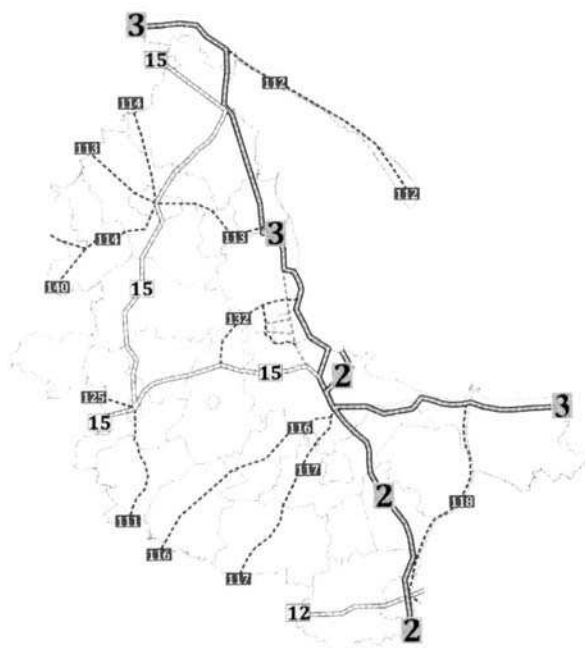
2) Rozwój infrastruktury transportu drogowego poprawiającej funkcjonowanie obszaru aglomeracji (il. 33):



33. Planowany układ drogowy w centrum aglomeracji Trójmiasta

- a) budowa/rozbudowa układu wspomagającego obecną Trasę Średnicową (Gdańsk: Trakt Św. Wojciecha, Okopowa, Wały Jagiellońskie, Al.Zwycięstwa, Al.Grunwaldzka, Sopot: Al.Niepodległości, Gdynia: Al.Zwycięstwa, Śląska, Morska), w tym:
- budowa Drogi Zielonej w Gdańsku i w Sopocie;
 - budowa Drogi Czerwonej w Gdańsku;
 - budowa Drogi Czerwonej w Sopocie (ewentualnie w tunelu);
 - budowa Drogi Czerwonej w Gdyni, w tym budowa Drogi Różowej od granicy z Sopotem do Śródmieścia Gdyni, rozbudowa ul. Wiśniewskiego i jej przedłużenie do Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej;
 - budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej;
 - modernizacja zachodniej Obwodnicy Trójmiasta (odcinek węzeł z Obwodnicą Południową Gdańska – węzeł Wielki Kack w Gdyni);
- b) budowa/przebudowa głównych powiązań do Trasy Średnicowej, w tym:
- budowa ul. nowej Kościuszki i budowa ul. nowej Słowackiego;
 - budowa ul. nowej Spacerowej w Gdańsku i w Sopocie (w tunelu);
 - budowa/przebudowa Trasy W-Z w Gdańsku (ciąg ul. Armii Krajowej – Podwale Przedmiejskie – Elbląska);
 - budowa/przebudowa ul. Wielkopolskiej w Gdyni;
- c) wyposażenie sieci ulicznej w urządzenia Inteligentnego Systemu Transportu, usprawniające przede wszystkim
- ruch uliczny transportu zbiorowego i ruch parkingowy przez budowę Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR.
- 3) Rozwój infrastruktury kolejowej poprawiającej obsługę ruchu pasażerskiego w aglomeracji, w tym:
- a) odbudowa/modernizacja linii Gdańsk Wrzeszcz – Kokoski – Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia Kosakowo;
 - b) modernizacja linii Gliniec – Kartuzy;
 - c) budowę dodatkowych torów linii SKM na odcinku Rumia – Wejherowo;
 - d) budowa nowych przystanków (Gdańsk Śródmieście, Gdynia Śródmieście);
 - e) rewitalizację istniejących stacji i przystanków kolejowych.
- 4) Rozwój wielofunkcyjnych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych w węzłach przesiadkowych, obejmujący budowę lub modernizację obiektów służących obsłudze pasażerskiej: **[Rys. 61]**
- a) rozwój węzłów przesiadkowych o randze krajowej i międzynarodowej:
 - Port Lotniczy Gdańsk im. L.Wałęsy (dworzec lotniczy – DL, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi lotniskowe w systemie P+R);
 - Port Lotniczy Gdynia Kosakowo (dworzec lotniczy – DL, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi lotniskowe w systemie P+R);
 - Pasażerski Terminal Promowy w Gdańsku na

- Westerplatte (dworzec morski – DM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi portowe w systemie P+R);
 - Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni (dworzec morski – DM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi portowe w systemie P+R);
 - Dworzec kolejowy Gdańsk Główny (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, przystanki tramwajowe T, parkingi śródmiejskie w systemie P+R);
 - Dworzec kolejowy Gdynia Główna (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, przystanki trolejbusowe TR, parkingi śródmiejskie w systemie P+R);
 - Dworzec kolejowy Tczew (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, parkingi śródmiejskie w systemie P+R);
- b) rozwój węzłów przesiadkowych o randze aglomeracyjnej przy stacjach i przystankach kolejowych:
- Gdańsk Czerwony Most (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, przystanki tramwajowe – T, parkingi peryferyjne w systemie P+R);
 - Gdańsk Śródmieście (przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki tramwajowe – T);
 - Gdańsk Wrzeszcz (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, przystanki tramwajowe – T, parkingi śródmiejskie w systemie P+R,);
 - Gdańsk Oliwa (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki tramwajowe – T parkingi śródmiejskie w systemie P+R);
 - Gdańsk Osowa (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi peryferyjne w systemie P+R);
 - Gdańsk Kiełpiniek (przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi peryferyjne w systemie P+R);
 - Gdynia Kack (przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, parkingi peryferyjne w systemie P+R);
 - Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana (przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki trolejbusowe – TR, parkingi śródmiejskie w systemie P+R);
 - Sopot (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM);
 - Wejherowo (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, parkingi w systemie P+R);
 - Pruszcz Gdański (przystanek kolei dalekobieżnej – KD, przystanek kolei metropolitalnej – KM, przystanki autobusowe dla linii miejskich – AM, przystanki autobusowe dla linii autobusowych zamiejskich i autokarowych – AZ, parkingi w systemie P+R);
- 5) Rozwój infrastruktury transportu wodnego o funkcjach turystycznych i rekreacyjnych:
- a) Rozbudowa małych portów morskich Półwyspu Helskiego i Zalewu Wiślanego oraz powiązanie tych portów liniami żeglugi przybrzeżnej z portami i przystaniami w Gdańsku, Sopocie i Gdyni
 - b) modernizacja infrastruktury dróg wodnych (nabrzeża, pomosty cumownicze, drogi dojazdowe, zaplecze techniczne przystani) dla celów śródlądowej żeglugi turystycznej.





34. Sieć tras rowerowych w obszarze aglomeracji Trójmiasta

- 6) Budowa układów drogowych o charakterze obwodnicowym wyprowadzających tranzytowy ruch z miast i miejscowości położonych:
- w ciągach dróg krajowych: Obwodnica Południowa Gdańska, DK nr 7 i 20 Żukowa;
 - w ciągach dróg wojewódzkich: DW nr 211 Kartuzi, DW nr 216 Władysławowo (strona zachodnia), DW nr 226 Pruszcz Gdański, DW nr 228 Wejherowa,
 - w mieście Gdynia, Rumia i Reda (Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej).
- 7) Budowa aglomeracyjnej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym, łączącego główne źródła i cele ruchu ludności (il. 34):
- wzdłuż Centralnego Pasma Usługowego;
 - wzdłuż pasa nadmorskiego;
 - poprzecznych do ww. tras, w tym połączenia z trasami o charakterze rekreacyjnym, przede wszystkim na terenie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i w sąsiedztwie plaż.

14.5. Rozwój wybranych systemów infrastruktury technicznej aglomeracji

Zadania polityki przestrzennej:

- Zapewnienie ochrony przed skutkami powodzi ze strony morza oraz rzek i kanałów, szczególnie rzeki Wisły oraz Gdańskiego Węzła Wodnego.
- Zmniejszanie ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych do wód, w tym morskich oraz do gruntu, zwłaszcza na obszarach cennych przyrodniczo i ważnych dla turystyki.
- Zmniejszenie strat energii w istniejących sieciach i urządzeniach, wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, poprawiających ich niezawodność i ciągłość zasilania oraz minimalizujących koszty eksploatacji.

1) Ochrona przed powodzią i regulacja stosunków wodnych

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- Ochronę przed skutkami powodzi obszarów potencjalnego zagrożenia oraz obszarów wymagających ochrony przed zalaniem ze względu na ich zagospodarowanie, wartość gospodarczą lub kulturową zapewnia system osłony przeciwpowodziowej.
- Planowanie budowy i (lub) modernizacji systemów ochrony przeciwpowodziowej przy zapewnieniu ścisłej współpracy między samorządami.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- W gminnych dokumentach planistycznych należy:
 - określić wskazania i nakazy dotyczące parametrów technicznych warunków użytkowania obiektów istniejących lub planowanych na obszarach bezpośredniego i potencjalnego zagrożenia powodzią;
 - uwzględnić i przestrzegać nakazy i zakazy określone w decyzjach o ustanowieniu stref ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych;
 - wskazać sposób ograniczania ilości wód opado-

- wych i roztopowych odprowadzanych do odbiorników (wody niewymagające oczyszczania należy w możliwie najwyższym stopniu doprowadzać do wsiąkania w grunt, a wody z dachów wtórnie wykorzystywać. Zorganizowane odprowadzanie wód opadowych do cieków i zbiorników należy stosować tylko w przypadkach absolutnie koniecznych z uwzględnieniem opóźnienia i spowalniania ich odpływu oraz oczyszczania);
 - ustalić rozwiązania przeciwdziałające nadmiernemu uszczelnianiu terenów zurbanizowanych, zwłaszcza na obszarach wysoczyzny i strefy krawędziowej;
- Utrzymanie i (lub) odtwarzanie naturalnych obszarów retencyjnych (tereny zalewowe, poldery itp.) oraz budowa zbiorników małej retencji.
 - Modernizacja istniejących urządzeń osłony przeciwpowodziowej, szczególnie na obszarze Żuław Gdańskich i Trójmiasta.

2) Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków

Zasady zagospodarowania przestrzennego:

- Wyposażanie jednostek osadniczych w systemy kanalizacji zbiorczej zakończonej oczyszczalniami ścieków; inne rozwiązania stosowane tylko w szczególnych przypadkach i uzasadnieniu techniczno – ekonomicznym.

Kierunki zagospodarowania przestrzennego:

- Modernizacja i rozwój infrastruktury odprowadzania i oczyszczania ścieków na terenie gdańskiego systemu, w tym m.in.:
 - rozbudowa oczyszczalni „Wschód”;
 - budowa kanalizacji w dzielnicach do tej pory jej pozbawionych;
 - rozbudowa i modernizacja urządzeń gospodarki ściekowej w zlewni rzeki Raduni (gmina i miasto Pruszcz Gdański, gminy Kolbudy Żukowo);
- Budowę systemu odprowadzania i oczyszczania ścieków w gminach Wejherowo i Trąbki Wielkie (ze względu na znikomy dostęp mieszkańców gmin do urządzeń służących do odprowadzania i oczyszczania ścieków).
- Rozebudowa i modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków w aglomeracji Gdynia.
- Rozebudowa i modernizacja urządzeń kanalizacyjnych na terenie działania Komunalnego Związku Gmin, w tym m.in.: rozbudowa i przebudowa Grupowej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze” budowa kolektora odprowadzającego ścieki z oczyszczalni „Dębogórze” w głąb zatoki Puckiej, modernizacja i budowa nowych instalacji do termicznego spalania osadów ściekowych w tej oczyszczalni i przebudowę kolektora WRR w Wejherowie i Rumi oraz we Władysławowie, Pucku i na półwyspie Helkim.
- Budowa i modernizacja systemów odprowadzania wód opadowych, służących ochronie wód Zatoki Gdańskiej w miastach: Gdańsku, Gdyni, Sopotcie, Redzie, Rumi i Wejherowie.
- Rozebudowa i modernizacja systemów kanalizacji zbiorczej na terenie gmin, w których poniżej 10%

mieszkańców ma dostęp do urządzeń odprowadzania i oczyszczania ścieków, w tym szczególnie w gminach: Szemud i Żukowo.

- 1 Obszary strategiczne Rozwoju funkcji metropolitalnych zostały wyznaczone przy uwzględnieniu następujących kryteriów:
 - koncentracji istniejących obiektów rangi metropolitalnej, w tym obiektów dziedzictwa kulturowego, przestrzeni publicznych wzmacniających wartości wynikające z unikatowości nadmorskiego położenia Trójmiasta;
 - dostępności drogowej i komunikacyjnej transportem publicznym: komunikacją szynową, autobusową i trolejbusową określonych miejsc i ich nadrzędnej pozycji w skali metropolii – położenie w niewralgicznych węzłach jej struktury;
 - obecności rezerw terenowych pod rozwój funkcji metropolitalnych i lokalizacji nowych zamierzeń w obrębie rdzenia lub w bezpośrednim otoczeniu głównych generatorów ruchu metropolitalnego;
 - wartości i prestiżu jaki reprezentują określone miejsca; wartości te muszą uzasadniać „metropolitalność” wybranych miejsc a zatem reprezentować poziom najwyższy i cechy, skłaniające mieszkańców całej metropolii i jej gości do przebywania w nich;
 - możliwości pobudzenia procesów synergii pojawiających się dzięki spotkaniu różnych wartości i ofert w jednym miejscu – wzrost wymiany i konsumpcji rozmaitych, także niematerialnych dóbr i wartości (nie tylko w funkcjach handlowych i podobnych);
 - potencjału rozwoju miejsc wypoczynku, rozrywki, refleksji, gromadzenia różnorodnych wrażeń.
- 2 Zielona Księga, W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, Bruksela, dnia 25.09.2007 r. COM (2007) 551.

NARZĘDZIA REALIZACJI PLANU

15. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU PONADLOKALNYM

Zgodnie z art. 39 ust. 3 pkt 3 oraz ust. 5, w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa umieszcza się te inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, które zostały ustalone w dokumentach przyjętych przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej, Radę Ministrów, właściwego ministra lub sejmik województwa, zgodnie z ich właściwością.

Trzecia część Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego prezentuje zadania inwestycyjne ustalone w tych dokumentach, których realizacja przyczyni się do osiągnięcia celów zagospodarowania przestrzennego określonych w niniejszym Planie.

15.1. Zadania umieszczone w Rejestrze Zadań Rządowych [Rys. 62]

W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego uwzględniono zadania rządowe, służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych, wpisane w Rejestrze Zadań Rządowych prowadzonym przez ministra właściwego w sprawach budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej oraz umieszczonym w wojewódzkim rejestrze zadań rządowych prowadzonym przez wojewodę pomorskiego.

Zadania takie określa Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP), zatwierdzony przez Radę Ministrów 12 i 14 grudnia 2000 r. (protokół ustaleń nr 51/2000) i wpisany do rejestru.

Tablica 13. Zadania rządowe Programu NSIP umieszczone w Rejestrze Zadań Rządowych.

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja lotniska Malbork	gm. Stare Pole
2	Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli	m. Władysławowo
3	Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO – modernizacja Portu Morskiego Gdynia	m. Gdynia

Tablica 14. Zadania Programu NSIP nie ujęte w Rejestrze Zadań Rządowych

1	Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli	m. Rumia, gm. Wejherowo
2	Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli	m. Gdynia

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego wskazuje obszary, na których przewiduje się realizację tych celów.

15.2. Inne programy rządowe [Rys.62]

W Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego uwzględniono także zadania rządowe, służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych, zapisane w programach uchwalonych przez Radę Ministrów, ale nie wpisane do rejestru programów zawierających zadania rządowe, prowadzonego przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej¹. Zadania takie określają:

- 1) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 (PO „IS”);
- 2) Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007–2013 (PO „IG”);
- 3) Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych²;
- 4) Program Ochrony Brzegów Morskich³;
- 5) Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012⁴;
- 6) Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku⁵;
- 7) Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć Euro 2012⁶.

1) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013 (PO „IS”)

Zgodnie z Narodowymi Strategicznymi Ramami Odniesienia na lata 2007–2013 (NSRO) – PO „IS” stanowi jeden z programów operacyjnych będących podstawowym narzędziem do osiągnięcia założonych w NSRO celów przy wykorzystaniu środków Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego.

Indykatorywny wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, został opracowany na podstawie propozycji zgłoszonych przez resorty pełniące funkcję instytucji pośredniczących, tj. Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Transportu w uzgodnieniu z Ministerstwem Gospodarki Morskiej, Ministerstwo Gospodarki, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Ministerstwo Zdrowia, Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego.

Projekty kluczowe stanowią przedsięwzięcia inwestycyjne, których realizacja jest niezwykle istotna z punktu widzenia osiągnięcia strategicznych celów rozwojowych dla danego sektora gospodarki bądź regionu, a które tym samym w znaczący sposób przyczyniają się do osiągnięcia zakładanych wskaźników rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Umieszczenie inwestycji w Indykatorywnym wykazie indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, stanowi alternatywny dla konkursu sposób wyboru projektów do wsparcia w ramach programu operacyjnego i projektów o wartości powyżej 25 mln Euro. Wpisanie inwestycji do wykazu

indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, jest warunkową deklaracją jego realizacji i związane jest z zarezerwowaniem środków w ramach budżetu programu na realizację projektu. Projekty te nie będą zatem podlegały późniejszej procedurze konkursowej i nie będą konkurowały o środki z pozostałymi projektami.

Tablica 14. Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego *Infrastruktura i Środowisko* (lipiec 2009)

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
Oś priorytetowa II Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi		
1	Modernizacja gospodarki odpadami komunalnymi w Gdańsku	m. Gdańsk
2	Racjonalizacja gospodarki odpadami poprzez budowę Zakładu Utylizacji Odpadów Komunalnych „Stary Las”	gm. Starogard Gdański
3	System gospodarki odpadami dla Metropolii Trójmiejskiej	m. Gdańsk
4	Rekultywacja na cele przyrodnicze terenów zdegradowanych, popoligonowych i powojkowych zarządzanych przez PGL LP	cały kraj
Oś priorytetowa III Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska		
5	Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław: a) poprawa bezpieczeństwa powodziowego poprzez zabezpieczenie sprawnego funkcjonowania koryt rzek i budowli hydrotechnicznych, w tym na rzece Wiśle (umożliwiających pracę lodolamaczy oraz odprowadzenie wezbraniowych wód do Zatoki Gdańskiej). Ważnym celem projektu będzie realizacja systemu monitorowania ryzyka powodziowego, stworzone zostanie narzędzie do zarządzania ryzykiem powodziowym na obszarze Żuław. b) Efektem projektu będzie podwyższenie bezpieczeństwa wałów przeciwpowodziowych kluczowych rzek, w tym rzeki Wisły oraz zabezpieczenie sprawnego funkcjonowania systemu odwodnieniowego zabudowy polderowej poprzez modernizację stacji pomp. c) Efektem projektu będzie podwyższenie bezpieczeństwa wałów oraz sprawnego funkcjonowania systemu odwodnieniowego Kanału Raduni, jednego z najważniejszych obiektów/urzędzeń ochrony przeciwpowodziowej gmin: Gdańsk i Pruszcz Gdański.	Żuławy Wiślane
6	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych Małego Trójmiasta Kaszubskiego (Reda, Rumia, Wejherowo)	m. Reda, m. Rumia, m. Wejherowo
7	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Sopocie	m. Sopot
8	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdyni	m. Gdynia
9	Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdańsku	m. Gdańsk
10	Zakupy sprzętu do szybkiej oceny ryzyka w przypadku wystąpienia poważnej awarii, organizacja systemu monitoringu dynamicznego przeciwdziałania poważnym awariom, w tym organizacja systemu i sieci teleinformatycznych	cały kraj
11	Doskonalenie stanowisk do analizowania i prognozowania zagrożeń	cały kraj
12	Wsparcie techniczne ratownictwa ekologicznego i chemicznego	cały kraj
13	Wdrożenie nowoczesnych technik monitorowania powietrza, wód i hałasu poprzez zakupy aparatury kontrolno pomiarowej i analitycznej dla sieci laboratoriów Inspekcji Ochrony Środowiska. Doskonalenie systemu zapewnienia jakości poprzez organizację laboratoriów wzorcujących i referencyjnych dla potrzeb wzmocnienia systemu zarządzania jakością środowiska i ocen efektów ekologicznych programu. ETAP I	cały kraj
Priorytet V Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych		
14	Opracowanie planów ochronnych dla obszarów Natura 2000 na obszarze Polski	cały kraj
Oś priorytetowa VI Drogową i lotniczą sieć TEN-T		
15	Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Gdańsk (A1) – Elbląg (S22)	gm. Cedry Wielkie, gm. Stegna, gm. Ostaszewo, gm. Nowy Dwór Gdański
16	Rozbudowa węzła Obwodnicy Trójmiasta (DK S-6) z ul. Kartuską (DK7) – Węzeł Karczemki w Gdańsku	m. Gdańsk
17	Budowa Trasy W-Z w Gdańsku, odcinek Kartuska-Otomińska	m. Gdańsk
18	Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym	kraj
19	Port Lotniczy w Gdańsku – budowa drugiego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej	m. Gdańsk
20	Port lotniczy w Gdańsku – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside	m. Gdańsk
Oś priorytetowa VII Transport przyjazny środowisku		

21	Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia	pomorskie
22	Budowa sieci telekomunikacji GSM-R zgodnie z NPW ERTMS	cały kraj
23	Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna	m. Gdynia
24	Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia	cały kraj
25	Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia	m. Gdynia
26	Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	m. Gdańsk
27	Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego i Trasa Sucharskiego	m. Gdańsk
28	Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) – Etap I	pomorskie
29	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap I – przebudowa falochronu wschodniego	m. Gdańsk
30	Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie	m. Gdańsk
31	Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia	m. Gdynia
32	Budowa statku ratowniczego I kat. Typu SAR – 3000/III	pomorskie
33	Zagospodarowanie rejonu Nabrzeża Bułgarskiego w Porcie Gdynia	m. Gdynia
34	Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III-A	m. Gdańsk
35	Rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście	województwo
36	Kolej Metropolitalna w Trójmieście – etap I	m. Gdańsk, m. Gdynia, gm. Żukowo
Oś priorytetowa VIII Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe		
37	Na straży bezpiecznej drogi – wyposażenie jednostek Państwowej Straży Pożarnej w sprzęt do ratownictwa technicznego na drogach woj. lubuskiego, zachodniopomorskiego i pomorskiego	pomorskie
38	Połączenie dróg krajowych – Trasa Słowackiego i Trasa Sucharskiego	m. Gdańsk
39	Rozwój systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym (budowa centralnego systemu do automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym)	cały kraj
Oś priorytetowa X Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł		
40	Gazociąg Szczecin – Gdańsk	pomorskie
41	KPMG Kosakowo	gm. Kosakowo
42	Gazociąg Włocławek – Gdynia	pomorskie
Oś priorytetowa XI Kultura i dziedzictwo kulturowe		
43	Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku	m. Gdańsk
44	Zwiększenie dostępu do edukacji artystycznej, poprzez poprawę stanu infrastruktury ASP w Gdańsku	m. Gdańsk
Oś priorytetowa XII Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia		
45	Budowa i remont oraz wyposażenie baz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego – ETAP	cały kraj
46	Budowa i wyposażenie wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego	cały kraj
Oś priorytetowa XIV Infrastruktura szkolnictwa wyższego		
47	Budowa Budynków Wydziałów Chemii i Biologii Uniwersytetu Gdańskiego	m. Gdańsk
48	Centrum Nanotechnologii Politechniki Gdańskiej	m. Gdańsk

Tablica 15. Lista projektów indywidualnych z listy rezerwowej dla Programu Operacyjnego *Infrastruktura i Środowisko* (lipiec 2009).

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
Oś priorytetowa VI Drogowa i lotnicza sieć TEN-T		
1	Port lotniczy Gdańsk – budowa nowego terminalu Cargo wraz z infrastrukturą	m. Gdańsk
2	Port lotniczy Gdańsk – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside – kontynuacja	m. Gdańsk
Priorytet VII Transport przyjazny środowisku		
3	Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM), etap II	wybrzeże
4	Modernizacja infrastruktury drogowo-kolejowej w Porcie Gdańsk	m. Gdańsk
5	Przebudowa wejścia do portu Elbląg wraz z pogłębieniem torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego	Zalew Wiślaný
6	Port Północny – modernizacja toru podejściowego i falochronu wyspowego	m. Gdańsk

2) Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007–2013 (PO „IG”)

PO „IG” jest jednym z instrumentów realizacji Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia na lata 2007–2013. Łączna wielkość publicznych środków finansowych zaangażowanych w realizację PO „IG” w latach 2007–2013 wyniesie około 9,7 mld euro, z czego ze środków Unii Europejskiej będzie pochodziło ok. 8,3 mld euro.

PO „IG” ma na celu wspieranie szeroko rozumianej innowacyjności. Interwencja w ramach PO „IG” obejmuje zarówno bezpośrednie wsparcie dla przedsiębiorstw, instytucji otoczenia biznesu oraz jednostek naukowych świadczących przedsiębiorstwom usługi o wysokiej jakości, a także wsparcie

systemowe zapewniające rozwój środowiska instytucjonalnego innowacyjnych przedsiębiorstw.

W ramach PO „IG” wspierane będą działania z zakresu innowacyjności produktowej, procesowej, marketingowej i organizacyjnej, które w sposób bezpośredni lub pośredni przyczyniają się do powstawania i rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw. W kontekście osiągnięcia celów NSRO oraz PO „IG”, wspierana i promowana będzie innowacyjność na poziomie co najmniej krajowym i/lub międzynarodowym. Działania innowacyjne o takim charakterze i zasięgu generują najwyższą wartość dodaną dla gospodarki i przedsiębiorstw, a co za tym idzie w największym stopniu przyczyniają się do umacniania zdolności konkurencyjnej polskiej gospodarki w wymiarze międzynarodowym.

Tablica 16. Lista projektów indywidualnych dla Programu Operacyjnego *Innowacyjna Gospodarka (lipiec 2009)*

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
Oś priorytetowa V Dyfuzja innowacji		
1	Gdański Park Naukowo Technologiczny etap III	m. Gdańsk
2	Pomorski Park Naukowo-Technologiczny – rozbudowa – etap III	m. Gdynia
Oś priorytetowa V Polska gospodarka na rynku międzynarodowym		
3	Pętla Żuławska – rozwój turystyki wodnej	Żuławy Wiślane
4	Program ożywienia dróg wodnych w Gdańsku	m. Gdańsk

Tablica 17. Lista projektów indywidualnych z listy rezerwowej dla Programu Operacyjnego *Innowacyjna Gospodarka (lipiec 2009)*

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
Oś priorytetowa V Turystyka – projekty sieciowe		
1	Budowa przystani jachtowej w Sopocie	m. Sopot
2	Podniesienie atrakcyjności turystycznej Szlaku Zamków Gotyckich	m. i gm. Sztum

3) Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych

Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne⁷ na podstawie art. 43 ust. 3 i art. 208 ust. 2 zobowiązuje Ministra Środowiska do sporządzenia i przedłożenia Radzie Ministrów Krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych (KPOŚK).

Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych określa wykazy:

- aglomeracji, które powinny być wyposażone – w terminach ustalonych w art. 208 w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków oraz wielkość

ładunków zanieczyszczeń biodegradowalnych z tych aglomeracji koniecznych do usunięcia;

- przedsięwzięć w zakresie budowy i modernizacji zbiorczych sieci kanalizacyjnych oraz oczyszczalni ścieków komunalnych oraz terminy ich realizacji.

KPOŚK zawiera zadania inwestycyjne związane z wyposażeniem aglomeracji ściekowych w systemy kanalizacji zbiorczej i oczyszczalnie ścieków komunalnych, zapewniający realizację potrzeb dostosowanych do wymogów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne i Traktatu Akcesyjnego. Na terenie województwa pomorskiego do realizacji przewidziano:

Tablica 18. Inwestycje zawarte w Krajowym Programie Oczyszczania Ścieków Komunalnych⁸ (stan maj 2009)

L.p.	Tytuł inwestycji	oczyszczalnia ścieków (lokalizacja w gminie)
1	Modernizacja oczyszczalni w zakresie gospodarki osadowej	Kwidzyn, Lębork, Przyborzyce (m. i gm. Bytów), Węgorzynko (m. i gm. Miastko), Sztumskie Pole (m. i gm. Sztum), Człuchów, Dębica Kaszubska, Pelplin, Upiłka (gm. Lipnica), Dzierżgoń, Łubiana (gm. Kościerzyna), Parowa (gm. Dziemiany), Lubichowo, Wierszyno (gm. Kołczygłowy), Kaliska
2	Rozbudowa oczyszczalni ze względu na jej przepustowość wraz z modernizacją części obiektów	Gdańsk Wschód (m. Gdańsk), Słupsk, Swarzewo (gm. Puck), Jastrzębia Góra (m. Władysławowo), Jastarnia, Sierakowice, Sulęcyno, Rowy (gm. Ustka), Przechlewo, Luzino, Lubań (gm. Nowa Karczma), Swornegacie (gm. Chojnice), Rzeczenica, Ostaszewo, Głównyzyce
3	Modernizacja oczyszczalni ścieków	Dębogórze (gm. Kosakowo), Łeba, Sławki (gm. Somonino), Brusy, Przdokowo, Kożyczkowo (gm. Chmielno), Orle (gm. Liniewo), Delowo (gm. Stężycza), Łebień (gm. Nowa Wieś Lęborska), Stara Kiszewa
4	Rozbudowa oczyszczalni ze względu na przepustowość	Ustka, Żarnowiec (gm. Krokowa), Krokowa, Pszczółki, Ugoszcz (gm. Studzienice), Choczewo, Trąbki Wielkie, Kopytkowo (gm. Smętowo Graniczne), Jabłowo (gm. Starogard Gdański), Konarzyny, Tłuczewo (gm. Linia), Suchy Dąb, Wielki Klincz (gm. Kościerzyna), Borzytuchom
5	Budowa nowej oczyszczalni	Szemud, Subkowy, Sobowidz (gm. Trąbki Wielkie), Domachowo (gm. Trąbki Wielkie), Wicko, Czarne, Wyczechy (m. i gm. Czarne)

4) Program Ochrony Brzegów Morskich

Program jest programem wieloletnim i będzie realizowany w latach 2004–2023. W ramach Programu podejmuje się zadania dotyczące:

- budowy, rozbudowy i utrzymywania systemu zabezpieczenia przeciwpowodziowego terenów nadmorskich, w tym usuwania uszkodzeń w systemie zabezpieczenia przeciwpowodziowego brzegów morskich;

- zapewnienia stabilizacji linii brzegowej według stanu z 2000 r. i zapobieganie zanikowi plaż;
- monitorowania brzegów morskich, a także czynności, prac i badań dotyczących ustalenia aktualnego stanu brzegów morskich mające na celu wskazanie koniecznych i niezbędnych działań zmierzających do ratowania brzegów morskich.

Realizacja programu na terenie województwa pomorskiego przewiduje inwestycje zawarte w Tablicy 19.

Tablica 19. Inwestycje zawarte w Programie Ochrony Brzegów Morskich

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Sztuczne zasilanie, modernizacja umocnień brzegowych, monitoring i badania dotyczące ustalenia aktualnego stanu brzegu morskiego	Zalew Wiślany
2	Modernizacja i budowa umocnień brzegowych	ujście Wisły – Przekop (km 47,9–48,3)
3	Sztuczne zasilanie	Górki Wschodnie (km 56,9–59,2)
4	Modernizacja i budowa umocnień brzegowych, sztuczne zasilanie	ujście Wisły Śmiałej (km 59,2–59,4)
5	Sztuczne zasilanie	Górki Zachodnie (km 59,4–60,4)
6	Sztuczne zasilanie	Stogi (km 60,4–65,0)
7	Sztuczne zasilanie	Nowy Port – Sopot (km 69,2–79,0)
8	Sztuczne zasilanie	Orłowo (km 80,0–82,0)
9	Sztuczne zasilanie	Redłowo – Kamienna Góra (km 82,0–85,0)
10	Sztuczne zasilanie, modernizacja umocnień brzegowych	Oksywie – Mechelinki (km 89,1–96,5)
11	Sztuczne zasilanie	Mechelinki – Rewa (km 96,6–100,0)
12	Sztuczne zasilanie, modernizacja umocnień brzegowych	Rewa – Osłonino (km 100,0–107,3)
13	Sztuczne zasilanie	Osłonino – Puck (km 107,3–114,5)
14	Modernizacja umocnień brzegowych	Puck – Gnieźdźewo (km 114,5–117,8)
15	System przesyłowy przy porcie i sztuczne zasilanie	Władysławowo (od nasady półwyspu do km 4,5)
16	Sztuczne zasilanie	Chałupy – Kuźnica (km 4,5–9,5)
17	Sztuczne zasilanie	Kuźnica (km 9,5–13,5)
17	Sztuczne zasilanie	Kuźnica – Jastarnia (km 13,5–20,5)
18	Sztuczne zasilanie	Jastarnia – Jurata (km 20,5–23,5)
19	Budowa umocnień brzegowych	cypel półwyspu – miasto Hel
20	Modernizacja i budowa umocnień brzegowych	Jastarnia – Kuźnica (km 50,9–59,3)
21	Modernizacja i budowa umocnień brzegowych	Kuźnica – Chałupy (km 59,3–65,0)
22	Sztuczne zasilanie, odwodnienie klifu, modernizacja umocnień brzegowych	Władysławowo – Jastrzębia Góra (km 125,0–134,6)
23	Sztuczne zasilanie, modernizacja umocnień brzegowych	Karwia (km 134,6–144,4)
24	Sztuczne zasilanie, modernizacja umocnień brzegowych	Łeba (km 180,0–183,0)
25	Sztuczne zasilanie	Rowy (km 216,0–217,5)
26	Sztuczne zasilanie, modernizacja umocnień brzegowych	Ustka (km 231,0–233,5)

5) Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012⁹

Program ten jest dokumentem wieloletnim, zakładającym szeroką rozbudowę i modernizację sieci drogowej w Polsce. Zasadniczym celem podejmowanych w nim działań będzie stworzenie sieci drogowej o znacznie wyższych niż obecnie parametrach użytkowych, w

tym stworzenie zasadniczego szkieletu dróg o dużej przepustowości, stanowiących sieć połączeń pomiędzy największymi ośrodkami gospodarczymi kraju. W rezultacie nastąpi redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego w rejonach wielkich miast oraz znaczące skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi miastami. Zapewniona zostanie też płynność przebiegającego przez Polskę ruchu tranzytowego.

Tablica 20. Inwestycje zawarte w Programie budowy dróg krajowych na lata 2008–2012¹⁰

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Budowa drogi S-7 Gdańsk (A-1) – Elbląg (S-22)	gm. Pruszcz Gdański, gm. Cedry Wielkie, gm. Stegna, gm. Ostaszewo, m. i gm. Nowy Dwór Gdański
2	Budowa obwodnicy Chojnic na drodze Nr 22 (już zrealizowana)	gm. Chojnice
3	Przebudowa drogi Nr 7 Jazowa – Elbląg	gm. Nowy Dwór Gdański
4	Wzmocnienie drogi Nr 7 Gdańsk – Jazowa wraz z przebudową mostu w Kieźmarku	gm. Cedry Wielkie, gm. Stegna
5	Przeście przez Starogard Gdański na drodze Nr 22 (już zrealizowana)	m. Starogard Gdański

6) Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku¹¹.

Master Plan jest strategicznym dokumentem planistycznym przyjętym przez Radę Ministrów uchwałą Nr 277 z dnia 19 grudnia 2008 r., pozwalającym podejmować zadania inwestycyjne oraz tworzyć harmonogram ich realizacji, szczególnie w zakresie: projektowania i przygotowywania inwestycji, budowy i modernizacji infrastruktury, świadczenia usług przewozowych oraz

zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Do najważniejszych zadań Master Planu należy m. in. zapewnienie konkurencyjności kolei w relacji do innych gałęzi transportu, ograniczenie szkód w środowisku wynikających ze wzrostu zapotrzebowania na transport, zagwarantowanie warunków do podnoszenia jakości obsługi klientów oraz zapewnienie stabilnego finansowania infrastruktury kolejowej.

Tablica 21. Inwestycje zawarte w Master Planie dla transportu kolejowego do roku 2030.

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Budowa nowej linii: Kolej Metropolitalna w Trójmieście, obejmująca odcinki nowo budowane oraz odcinki modernizowane	m. Gdańsk, m. Gdynia, gm. Żukowo
2	Budowa łącznicy Łąg Południe – Łąg Wschód pomiędzy liniami nr 201 Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port i nr 203 Tczew – Kostrzyn i stanowiąca fragment trasy dla pociągów towarowych Inowrocław – Bydgoszcz Wschód – Maksymilianowo – Zajęczkowo Tczewskie	gm. Czersk
3	Modernizacja linii istniejącej E65/CE65 na odcinkach Warszawa – Gdynia	m. Prabuty, gm. Prabuty, gm. Mikołajki Pomorskie, gm. Stary Targ, gm. Sztum, gm. Malbork, m. Malbork, gm. Lichnowy, gm. i m. Tczew, gm. Pszczółki, gm. Pruszcz Gdański, m. Pruszcz Gdański, m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia
4	Modernizacja linii istniejącej poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (modernizacja linii kolejowej Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny oraz budowa mostu na rzece Martwa Wisła)	m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański
5	CE65 na odcinku Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Inowrocław – Bydgoszcz – Tczew;	m. Tczew, gm. Tczew, gm. Subkowy, m. Pelplin, gm. Pelplin, gm. Morzeszczyn, gm. Smętowo Graniczne
6	Gdynia Główna – Słupsk – Koszalin – Stargard Szczeciński (z dobudową drugiej pary torów na odcinku Rumia – Wejherowo oraz drugiego toru na odcinku Wejherowo –Runowo Pomorskie)	m. Gdynia, m. Rumia, m. Reda, m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Łęczycze, gm. Nowa Wieś Lęborska, m. Lębork, gm. Potęgowo, gm. Damnica, gm. Słupsk, m. Słupsk, gm. Kobylnica

7) Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć Euro 2012

Na podstawie art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 7 września 2007 r. o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw

Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012¹² Rada Ministrów przyjęła rozporządzenie w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012¹³.

Tablica 22. Inwestycje zawarte w Programie Przygotowanie i wykonanie przedsięwzięć Euro 2012

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Budowa stadionu „Arena Bałtycka”	m. Gdańsk
2	Budowa Trasy Słowackiego (odcinek Port Lotniczy – Obwodnica Trójmiasta – Stadion „Arena Bałtycka”)	m. Gdańsk
3	Realizacja Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap III	m. Gdańsk
4	Usprawnienie ruchu transportu miejskiego w obszarze centralnym Trójmiasta z zastosowaniem Zintegrowanego Systemu zarządzania Ruchem TRISTAR	m. Gdańsk, m. Sopot, m. Gdynia
5	Budowa Trasy W-Z (odcinek Kartuska – Ołomińska)	m. Gdańsk
6	Rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk	m. Gdańsk
7	Realizacja projektu poprawy dostępu drogowego do Portu Gdańsk – budowa Trasy Sucharskiego	m. Gdańsk
8	Budowa infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej obsługującej stadion „Arena Bałtycka” oraz obszary okołostadionowe w dzielnicy Letnica	m. Gdańsk
9	Przebudowa węzła integracyjnego Gdańsk Śródmieście (przebudowa węzła Śródmieście wraz z wiaduktem Biskupia Górka)	m. Gdańsk
10	Budowa parkingów zewnętrznych i połączenia ciągów komunikacyjnych pomiędzy parkingiem a stadionem „Arena Bałtycka” w dzielnicy Gdańsk Letnica	m. Gdańsk
11	Odwodnienie terenu pod stadion „Arena Bałtycka” w dzielnicy Gdańsk Letnica	m. Gdańsk
12	Budowa Europejskiego Centrum Solidarności w Gdańsku	m. Gdańsk
13	Budowa kolektora sanitarnego WM-1 od Węzła Kliniczna do Przepompowni Ścieków Ołowianka	m. Gdańsk
14	Budowa zintegrowanego systemu ratownictwa dla miasta Gdańska	m. Gdańsk
15	Remont dworca kolejowego Gdynia Główna	m. Gdynia
16	Budowa Kolei Metropolitalnej w Trójmieście – etap I	m. Gdańsk, m. Gdynia, gm. Żukowo
17	Rozwój infrastruktury państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym	cały kraj
18	Budowa wojewódzkich centrów powiadamiania ratunkowego	cały kraj

15.3. Programy Samorządu Województwa Pomorskiego

W planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego umieszczono zadania samorządu województwa służące realizacji ponadlokalnych celów publicznych zawarte w programach rozwoju województwa uchwalonych przez Sejmik Województwa Pomorskiego. Należą do nich:

- 1) Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Pomorskiego 2007–2013¹⁴;
- 2) Program małej retencji województwa pomorskiego do roku 2015¹⁵;
- 3) Program udrażniania rzek województwa pomorskiego¹⁶;
- 4) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa

Pomorskiego¹⁷;

- 5) Programu rozwoju dróg wodnych Delt Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70¹⁸.

1) Wieloletni Program Inwestycyjny Województwa Pomorskiego 2008–2013

Wieloletni Program Inwestycyjny jest dokumentem określającym wielkość możliwych nakładów inwestycyjnych na zadania inwestycyjne przyczyniające się do osiągnięcia celów określonych w Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020. Program może być uzupełniany o nowe zadania w przypadku odstąpienia od realizacji zadań w nim zawartych. W pierwszej kolejności program powinien być uzupełniony o zadania zarekomendowane do realizacji i wyszczególnione na liście zadań rezerwowych.

Tablica 23. Inwestycje zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2008–2013¹⁹.

Program	I.p.	tytuł inwestycji	lokalizacja
Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2007–2013	Oś priorytetowa 2. Społeczeństwo wiedzy		
	1	Budowa infrastruktury szerokopasmowej regionalnej sieci informacyjnej "Pomorska Sieć Szerokopasmowa"	całe województwo
	Oś priorytetowa 3. Funkcje miejskie i metropolitalne		
	2	Rozbudowa Teatru Muzycznego im. Danuty Baduszkowej w Gdyni	m. Gdynia
	Oś priorytetowa 4. Regionalny system transportowy		
	3	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 224 stanowiącej dojazd z m. Tczew do węzła autostrady A-1 „Stanisławie” (obecny Tczew)	m. Tczew, gm. Skarszewy
	4	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 222 i nr 229. Etap I Budowa obwodnicy Pelplina z przebudową drogi wojewódzkiej nr 229 stanowiących dojazd do autostrady A1	m. Starogard Gdański, gm. Starogard Gdański, m. i gm. Pelplin
	5	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 222 i nr 229. Etap I Budowa obwodnicy Pelplina z przebudową drogi wojewódzkiej nr 229 stanowiącej dojazd do węzła Pelplin	m. i gm. Pelplin
	6	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 Kartuzy – Żukowo i drogi powiatowej nr 1903G Kobysewo – Żukowo stanowiących dostęp do Trójmiasta – etap I	m. i gm. Kartuzy, m. i gm. Żukowo
	7	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 stanowiącej dostęp do Trójmiasta – etap II Malczkowo – gr. powiatu słupskiego.	gm. Potęgowo
	8	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 231 stanowiącej dojazd do autostrady A-1 – węzeł "Kopytkowo" (obecny Gniew)	m. i gm. Skórcz, m. i gm. Gniew, gm. Smętowo Graniczne
9	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 226 stanowiącej dojazd do autostrady A1 węzeł "Rusocin" (obecny Pruszcz Gdański)	m. Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, gm. Trąbki Wielkie, gm. Przywidz, gm. Nowa Karczma	
10	Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 218 stanowiącej dojazd do Trójmiasta Etap I – Nowy Dwór Wejherowski i w m. Wejherowo.	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	
11	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214 od Nowej Wsi Lęborskiej do m. Białogarda	gm. Nowa Wieś Lęborska, gm. Wicko	
Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2007–2013 cd.	Oś priorytetowa 6. Turystyka i dziedzictwo kulturowe		
	12	Wzmocnienie potencjału turystycznego "Krainy w kratę". ETAP II – "Rozbudowa filii Muzeum Pomorza Środkowego w Swolowie	gm. Słupsk
	13	Ocalić dziedzictwo wieków. Restauracja i adaptacja obiektów dziedzictwa kulturowego Słowińców na nowe funkcje usługowe w Czystej w celu wzbogacenia atrakcyjności turystycznej regionu. Etap I	gm. Smoldzino
	14	Kompleksowy Program Rozwoju Bałtyckiej Galerii Sztuki Współczesnej – Utworzenie Centrum Aktywności Twórczej w Ustce oraz Interdyscyplinarnej Galerii Sztuki Nowych Mediów w Słupsku	m. Ustka, m. Słupsk
15	Rewaloryzacja i adaptacja kościoła św. Jana w Gdańsku na Centrum św. Jana – Etap I	m. Gdańsk	

	16	Budowa pawilonu wystawienniczo-edukacyjnego przy Grodzisku w Sopocie	m. Sopot
	17	Zintegrowany System Informacji Turystycznej Województwa Pomorskiego	województwo
	Oś priorytetowa 7. Ochrona zdrowia i system ratownictwa		
	18	Modernizacja i wyposażenie oddziałów udarowych i rehabilitacji neurologicznej oraz realizacja działań profilaktyczno-szkoleniowych dla trzech szpitali w województwie pomorskim: w Gdańsku, Gdyni i Słupsku.	m. Gdańsk, m. Gdynia, m. Słupsk
	19	Zakup sprzętu medycznego i wyposażenia dla Wojewódzkiego Szpitala Specjalistycznego w Słupsku w zakresie diagnostyki i leczenia chorób onkologicznych, układu sercowo-naczyniowego i cukrzycy.	m. Słupsk
	20	Rozbudowa, zakup sprzętu medycznego oraz niezbędnego wyposażenia dla Wojewódzkiego Centrum Onkologii w Gdańsku	m. Gdańsk
NMF i MFEOG	21	Rozbudowa części zabiegowej Gdynińskiego Centrum Onkologii przy Szpitalu Morskim w Gdyni wraz z zakupem niezbędnego sprzętu i wyposażenia	m. Gdynia
	22	Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. J. Korczaka w Słupsku: Zapewnienie właściwej profilaktyki, diagnostyki i leczenia onkologicznego dla pacjentów regionu środkowo-pomorskiego	m. Słupsk
Infrastruktura i Środowisko	23	Informatyzacja państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego oraz opracowania systemu organizacji, zarządzania i udostępniania przez Internet	m. Wejherowo
	24	Budowa siedziby Gdańskiego Teatru Szekspirowskiego	m. Gdańsk
	25	Wyposażenie Szpitalnego Oddziału Ratunkowego w Wojewódzkim Szpitalu Specjalistycznym w Słupsku (Szpital Wojewódzki w budowie w Słupsku – wyposażenie)	m. Słupsk
	26	Poprawa efektywności systemu ratownictwa na Pomorzu poprzez dostosowanie SOR i ładowiska w Szpitalu Św. Wojciecha w Gdańsku do wymagań prawa	m. Gdańsk
Zadania własne Samorządu Województwa Pomorskiego bez dofinansowania ze środków UE	Infrastruktura drogowo-mostowa		
	27	Przebudowa ulicy Gdańskiej w Bytowie w ciągu drogi wojewódzkiej nr 228	m. Bytów
	28	Przebudowa skrzyżowania dróg wojewódzkich nr 521 522 w Prabutach	m. i gm. Prabuty
	23	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 216	powiat pucki
	Infrastruktura społeczna – ochrona zdrowia		
	24	Utworzenie ośrodka ratunkowego oraz szpitala na poziomie regionalnym – Centrum Traumatologiczne w Gdańsku	m. Gdańsk
	25	Utworzenie ośrodka ratunkowego oraz szpitala na poziomie regionalnym – Szpital Wojewódzki w budowie w Słupsku – budowa	m. Słupsk
	26	Utworzenie ośrodka ratunkowego oraz szpitala na poziomie regionalnym – Szpital Wojewódzki w budowie w Słupsku – wyposażenie	m. Słupsk
	27	Wojewódzki Szpital Psychiatryczny im. prof. T. Bilikiewicza w Gdańsku – Program restrukturyzacji – adaptacja pawilonu 17, termomodernizacja obiektu, zagospodarowanie terenu	m. Gdańsk
	Infrastruktura społeczna – kultura		
	28	Budowa sektora wejściowego muzeum we Wdzydzach na bazie odbudowy XVIII w. karczmy z Rumi	gm. Kościerzyna
	29	Adaptacja i wyposażenie Gdańskiego Centrum Muzyczno-Kongresowego Etap III	m. Gdańsk
	30	Adaptacja Kina Bałtyk na Teatr Kameralny w Gdańsku	m. Gdańsk
	Modernizacje obiektów związanych z realizacją zadań własnych WP i UMWP		
	43	Modernizacja nieruchomości w Gdańsku przy ul. Gen. Hallera 14, na której mieszczą się Centrum Edukacji Nauczycieli i Pedagogicznej Biblioteki Wojewódzkiej	m. Gdańsk
44	Modernizacja i wyposażenie Domu im. J. Korczaka Regionalnej Placówki Opiekuńczo-Wychowawczej w Gdańsku, ul. Abrahama 56 w celu dostosowania do standardów	m. Gdańsk	
45	Remont Wojewódzkiej i Miejskiej Biblioteki Publicznej im. J. Conrada w Gdańsku	m. Gdańsk	

Tablica 24. Inwestycje rezerwowe zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2008–2013

Tablica 24. Inwestycje rezerwowe zawarte w Wieloletnim Programie Inwestycyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2008–2013

Program	l.p.	tytuł inwestycji	lokalizacja
RPO WP 2007–2013	1	Budowa basenu rehabilitacyjnego na terenie Wojewódzkiego Zespołu Rehabilitacyjnego w kompleksie Zakładu Balneologii w Sopocie	m. Sopot
PO „IG”	2	Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70	Żuławy Wiślane
PO „IS”	3	Termomodernizacja siedmiu szpitali województwa pomorskiego	województwo
	4	Kolej Metropolitalna w Trójmieście Etap I	m. Gdańsk, m. Gdynia, gm. Kosakowo
	5	Muzeum Tradycji Szlacheckiej – Pomorski Ośrodek Kontaktów z Polonią	gm. Stary Targ
	6	Rewaloryzacja XIV wiecznego zespołu franciszkańskiego przy ul. Toruńskiej w Gdańsku	m. Gdańsk

2) Program Małej Retencji Województwa Pomorskiego do roku 2015²⁰

Nadrzędnym celem Programu małej retencji województwa pomorskiego jest poprawa bądź utrzymanie właściwych stosunków wodnych, z zachowaniem zasad zrównoważonego zarządzania zasobami wodnymi i przyrodniczymi, przede wszystkim na obszarach wodno-błotnych, terenach rolniczych i leśnych. Zatem, realizacja każdego obiektu, szczególnie na obszarach przyrodniczo cennych, powinna być poprzedzona analizą uwarunkowań przyrodniczych, potrzeb środowiskowo-glebowych i warunków ochrony siedlisk i gatunków.

Ponadto, mała retencja na obszarze województwa pomorskiego realizowana będzie w celu:

- poprawy mikroklimatu, warunków glebowych i zwiększenie bioróżnorodności na obszarach wykorzystywanych rolniczo;
- poprawy stosunków wodnych na obszarach przyrodniczo cennych;

- poprawy walorów krajobrazowych i turystycznych regionu (oczka i zbiorniki wodne, zwiększenie powierzchni jezior i stawów);
- poprawy zabezpieczenia przed lokalnymi podtopieniami i powodziami;
- zwiększenia zabezpieczenia pożarowego terenów wiejskich i leśnych.

Program małej retencji dla województwa pomorskiego opiera się w znacznym stopniu na wykorzystaniu istniejących urządzeń wodnych (rowów, leśnych i wiejskich zbiorników przeciw pożarowych i retencyjnych, stawów rybnych itp.) oraz warunków naturalnych – wykorzystanie licznych zbiorników naturalnych. Proponowane obiekty małej retencji, w większości nieduże zastawki na odpływach jezior, umożliwią podtrzymanie w nich zwierciadeł wody do wysokości pierwotnych przyczyniając się do zahamowania ich procesu degradacji a równocześnie poprawią retencyjność w zlewniach. Proponowane budowle umożliwią podtrzymanie poziomów wód w jeziorach.

Tablica 25. Inwestycje zawarte w Programie Małej Retencji Województwa Pomorskiego do roku 2015.

L.p.	zlewnia rzeki	Lokalizacja na terenie gmin
1	Brda	Przechlewo i Lipnica
2	Wda	Osiek, Lubichowo, Kościerzyna, Lipusz, Czersk i Studzienice
3	Wierzyca	Kościerzyna, Liniewo, Nowa Karczma, Stara Kiszewa, Trąbki Wielkie i Somonino
4	Motława	Trąbki Wielkie, Skarszewy i Tczew
5	Radunia	Stężycza, Żukowo i Przywidz
6	Łupawa	Sierakowice, Parchowo, Damnica i Czarna Dąbrówka
7	Słupia	Sulęczyno, Bytów, Borzytuchom, Studzienice i Czarna Dąbrówka
8	Łeba	Choczewo, Łęczycze, Cewice, Czarna Dąbrówka, Nowa Wieś Lęborska i Wicko
9	Reda	Puck, Szemud, Wejherowo i m. Wejherowo
10	Piaśnica	Gniewino i Wejherowo
11	Czarna Wda	Puck
12	Plutnica	gm. Puck
13	Gwda	Człuchów, Czarne i Rzeczenica
14	Wieprza	Miastko
15	Niechwaszcz	Czersk i Brusy
16	Mlusino	gm. Brusy
17	Czerska Struga	Czersk
20	Nogat	Kwidzyn i Sztum
21	bezpośrednio uchodzące do morza	Szemud

3) Program udrażniania rzek województwa pomorskiego

Program udrażniania rzek województwa pomorskiego stanowi podstawę informacyjną dla realizacji wytycznych i zobowiązań wynikających z szeregu aktów prawa międzynarodowego i krajowego (m. in.: Ramowa Dyrektywa Wodna UE, Konwencja Helsińska, ustawy: Prawo wodne, Prawo ochrony środowiska, Prawo ochrony przyrody i rozporządzenia) – które zmierzając do uzyskania znaczącej poprawy stanu powierzchniowych wód

płynących i charakterystycznych dla nich biocenoz – m. in. poprzez:

odtworzenie ciągłości rzek i ich udrażnianie za pomocą urządzeń technicznych, ułatwianie migracji organizmów wodnych, w tym szczególnie cennych gatunków ryb dwuśrodowiskowych oraz ich naturalnej reprodukcji, utrzymywanie różnorodności biologicznej i in. – przyczyniać się będą do naturalnego i sprawnego odnawiania składników i żywych zasobów przyrody, zarówno w rzekach jak i w Morzu Bałtyckim.

Tablica 26. Inwestycje zawarte w Programie udrażniania rzek województwa pomorskiego.

Lp.	rzeka	obiekt
1	Bystrzenica	Barcino (gm. Kępice), Rumieniec (gm. Trzebielino)
2	Wieprza	Kępice, Biesowice (gm. Kępice)
3	Studnica	Ciecholub (gm. Kępice), Kawcze (gm. Miastko), Kawcze (gm. Miastko), Miastko Słosinko (gm. Miastko), Słosinko (gm. Miastko)
4	Pierska Struga	Małęcino (gm. Miastko)
5	Pokrzywna	Trzebielino, Poborowo (gm. Trzebielino), Bożanka (gm. Trzebielino)
6	Gnilna	Bydlina (gm. Ustka), Karzycino (gm. Słupsk), Wrzeście (gm. Słupsk)
7	Stupia	Słupsk, Konradowo (gm. Dębica Kaszubska), Krzynia (gm. Dębica Kaszubska), Gałęźnia Mała (gm. Kołczygłowy), Zapora Bytowska (gm. Bytów), Soszyca (gm. Parchowo), Sulęczyno (gm. Sulęczyno)
8	Głaźna	Krępa Słupska (gm. Słupsk), Kusowo (gm. Słupsk), Kusowo (gm. Słupsk), Wieszyno (gm. Słupsk)
9	Kwacza	Kwakowo (gm. Kobylnica), Płaszewo (gm. Kobylnica), Lulemino (gm. Kobylnica)
10	Struga Warblewska	Dębica Kaszubska (gm. Dębica Kaszubska)
11	Skotawa	Dębica Kaszubska (gm. Dębica Kaszubska), Skarszów Dolny (gm. Dębica Kaszubska), Starnica (gm. Dębica Kaszubska), Jamżyno (gm. Dębica Kaszubska), Jawory (gm. Dębica Kaszubska), Nożyno (gm. Dębica Kaszubska)
12	Kamienica	Barnowo (gm. Kołczygłowy), Barnowiec (gm. Kołczygłowy)
13	Jutrzenka	Barnowo (gm. Kołczygłowy)
14	Łupawa	Człuchy (gm. Smołdzino), Smołdzino (gm. Smołdzino), Stojećino (gm. Główny), Siecino (gm. Główny), Żelkowo (gm. Główny), Zgojewo (gm. Główny), Drzeżewo (gm. Główny), Łupawa (gm. Potęgowo), Poganice (gm. Potęgowo), Łobień (gm. Damnica),
15	Charstnica	(gm. Damnica)
16	Bukowina	Kozin (gm. Czarna Dąbrówka), Łebunia (gm. Cewice), Siemirowice (gm. Cewice), Skrzyszewo (gm. Sierakowice)
17	Kanał Chelst	Ulinia (gm. Choczewo), Sasino (gm. Choczewo), Ciekocino (gm. Choczewo)
18	Kanał Biebrowski	Słaszewo (gm. Choczewo)
19	Pogorzela	Pogorzelice (gm. Nowa Wieś Lęborska), Nowina (gm. Potęgowo)
20	Kisewska Struga	Nowa Wieś Lęborska (gm. Nowa Wieś Lęborska), Kębłowo Nowowiejskie (gm. Nowa Wieś Lęborska), Kisewo (gm. Łęczyce), Brzezinki (gm. Łęczyce)
21	Okolica	Lębork, Rybki (gm. Cewice), Osowo (gm. Cewice), Okolice – stawy (gm. Cewice)
22	Łeba	Lębork, Chocielewko (gm. Nowa Wieś Lęborska), Łęczyce (gm. Łęczyce), Bożepole Małe (gm. Łęczyce), Bożepole Wielkie (gm. Łęczyce), Paraszyno (gm. Łęczyce), Pożyczkowo (gm. Chmielno), Młyn Dolny (gm. Chmielno), Cieszonko (gm. Kartuzy), Strysza Buda (gm. Kartuzy)
23	Struga	Mirachowo (gm. Kartuzy)
24	Piaśnica	Lubkowo (gm. Krokowa), Warszkowo (gm. Wejherowo)
25	Bychowska Struga	Brzyno (gm. Krokowa), Wierchucino (gm. Krokowa), Lublewo (gm. Choczewo), Bychowo (gm. Gniewino), Perlino (gm. Gniewino)
26	Karwianka	Karwieńskie Błota (gm. Krokowa)
27	Czarna Wda	Mieroszyno (gm. Puck)
28	Płutnica	Gniezdźewo (gm. Puck)
29	Gizdebka	Smolno (gm. Puck), Sławutówko (gm. Puck)
30	Reda	Reda, Wejherowo, Bolszewo (gm. Wejherowo)
31	Bolszewka	Bolszewo (gm. Wejherowo), Gościcino (gm. Wejherowo), Gościno Zielony Dwór (gm. Wejherowo), Luzino (gm. Luzino), Bartomino (gm. Luzino), Smażyno (gm. Lina)
32	Gościcinka	Gościcino (gm. Wejherowo), Dąbrówka (gm. Luzino), Dąbrówka (gm. Luzino),
33	Zagórska Struga	Rumia
34	Radunia	Pruszcz Gdański, Juszkowo (gm. Pruszcz Gdański), Kuźnice (gm. Pruszcz Gdański), Prędzieszyn (gm. Pruszcz Gdański), Straszyn (gm. Pruszcz Gdański), Bielkowo (gm. Kolbudy), Kolbudy (gm. Kolbudy), Łapino (gm. Kolbudy), Lniska (gm. Żukowo), Rutki (gm. Żukowo), Ostrzyce (gm. Somonino), Brodnica Dolna (gm. Kartuzy), Żukowo, Chmielonko (gm. Chmielno)

35	Strzelniczka	Lniska (gm. Żukowo), Rębiechowo (gm. Żukowo)
36	Mała Słupina	Żukowo, Młynek (gm. Przdkowo)
37	Struga Gołubska	Gołubie (gm. Stężycza)
38	Borucinka	Borucino (gm. Stężycza)
39	Kłodawa	Grabina Zamek (gm. Suchy Dąb), Żukczyn (gm. Pruszcz Gdański), Kłodawa (gm. Trąbki Wielkie), Kleszczwo (gm. Trąbki Wielkie), Warcz (gm. Trąbki Wielkie)
40	Bielawa	
41	Styna	(gm. Skarszewy)
42	Nogat	Michałowo (gm. Nowy Staw), Szonowo (gm. Malbork), Biała Góra (gm. Sztum), Rakowiec
43	Kanał Juranda	Malbork, Kanał Juranda (gm. Sztum)
44	Struga Postolińska	Barcice (gm. Ryjewo), Borowy Młyn (gm. Ryjewo)
45	Liwa	Białki (gm. Sadlinki), Miłosna (gm. Kwidzyn), Piekarniak (gm. Kwidzyn), Szadowo (gm. Kwidzyn), Młynisko (gm. Prabuty), Nowy Młyn (gm. Prabuty), Gonty (gm. Prabuty), Julianowo (gm. Prabuty)
46	Tyna	
47	Kanał Rycerski	
48	Dziergoń	
49	Wierzyca	
50	Janka	Lipia Góra (gm. Morzeszczyn)
51	Wierzyca	Stocki Młyn (gm. Pelplin), Pelplin, Klincz (gm. Starogard Gdański), Nowa Wieś (gm. Starogard Gdański), Owidz (gm. Starogard Gdański), Starogard Gdańsk, Brodzkie Młyny (gm. Gniew), Zamek Kiszewski (gm. Stara Kiszewa), Ruda Młyn (gm. Stara Kiszewa), Nowa Kiszewa (gm. Kościerzyna), Stary Bukowiec (gm. Stara Kiszewa), Stawiska (gm. Kościerzyna), Wielki Klincz (gm. Kościerzyna), Będomin (gm. Nowa Karczma), Rekowica (gm. Nowa Karczma), Czarnocińskie Piece (gm. Skarszewy)
52	Piesienica	Nowa Wieś (gm. Starogard Gdański)
53	Wietcisa	Skarszewy Dolina (gm. Skarszewy), Skarszewy (gm. Skarszewy), Skrzydłowo (gm. Nowa Karczma)
54	Wierzyca	
55	Mała Wierzyca	Zamek Kiszewski (gm. Stara Kiszewa), Pałubin (gm. Stara Kiszewa), Pałubin (gm. Stara Kiszewa)
56	Struga Młyńska	Opalenie (gm. Gniew), Mała Karczma (gm. Gniew)
57	Niechwaszcz	Zawada (gm. Czersk), Mniszek (gm. Karsin), Mokre (gm. Czersk), Chłopowy (gm. Brusy),
58	Parzenica	Młynek Broda (gm. Brusy), Kosobudy (gm. Brusy), Broda (gm. Brusy), wypływ z jeziora Skape (gm. Brusy),
59	Niechwaszcz	Czarniż (gm. Brusy), Brusy
60	Wda	Wojtał (gm. Czersk), Lipusz (gm. Lipusz), Papiernia (gm. Lipusz)
61	Trzebiocha	Grzybowski Młyn (gm. Kościerzyna)
62	Raknica	Wieprznica (gm. Kościerzyna)
63	Pieliska	Łubiana (gm. Kościerzyna)
64	Borowa	Korne (gm. Kościerzyna)
65	Czerska Struga	Nowy Lutomski Młyn (gm. Czersk)
66	Brda	Myłof (gm. Czersk)
67	Rów Czernicki	Brusy (gm. Brusy)
68	Orla Struga	Młynek (gm. Brusy)
69	Kulawa	Wawrzynowo (gm. Brusy)
70	Zbrzyca	Rolbik Młyn (gm. Brusy), Kaszuba (gm. Brusy), Parzyn (gm. Brusy)
71	Młosina	Lamk (gm. Brusy)
72	Chocina	Chociński Młyn (gm. Chojnice), Niepszczołag (gm. Konarzyny), Zielona Chocina (gm. Konarzyny)
73	Lipczynka	Sąpolno (gm. Przechlewo)
74	Debrzynka	Trudna (gm. Debrzno)
75	Chrzastawa	Buszkowo (gm. Debrzno)
76	Biała	Międzybórz (gm. Rzeczenica), Jeziernik (gm. Rzeczenica)
77	Czernica	Przyrzecze (gm. Rzeczenica), Brzezcie (gm. Rzeczenica), Nierybie (gm. Debrzno), Czarne
78	Chechło	Brzezcie (gm. Rzeczenica)

4) Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2010²¹

Dokument stanowi aktualizację Planu Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego przyjętego przez Sejmik Województwa Pomorskiego Uchwałą Nr

153/XIII/03 z dnia 29 września 2003 r. Zaktualizowana wersja PGOWP 2010 zawiera działania mające na celu utworzenie nowoczesnego i skutecznego systemu gospodarki odpadami zgodnie z polityką Ekologiczną Państwa i Krajowym Planem Gospodarki Odpadami 2010.

Tablica 27. Inwestycje zawarte w Planie Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2010

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Budowa ZZO „Stary Las” w powiecie starogardzkim	gm. Starogard Gdański
2	Modernizacja gospodarki odpadami komunalnymi w Gdańsku – Szadółkach	m. Gdańsk
3	Regionalny System Gospodarki Odpadami w Tczewie – Projekt 1 - Budowa ZZO Rokitki w Tczewie - Budowa zakładu przetwarzania odpadów budowlanych, przetwarzających odpady budowlane w miejscowości Ropuchy - Budowa Stacji Przeladunkowej i Sortowni Odpadów w gm. Stegna	m. Tczew, gm. Dzierżgoń, m. Malbork, gm. Miłoradz, gm. Lichnowy, gm. Nowy Staw, gm. Cedry Wielkie, gm. Gniew, gm. Trąbki Wielkie, gm. Stare Pole, gm. Pelplin
	Rekultywacja składowiska odpadów: Minięta (gm. Dzierżgoń), ul. Ceglana w Malborku, ul. Tczewska w Malborku, Mątowy Małe (gm. Miłoradz), Lisewo Malborskie (gm. Lichnowy), Świerki (gm. Nowy Staw), Miłocin (gm. Cedry Wielkie), Tczew Rokitki (gm. Tczew), Nicponia (gm. Gniew), Golebiewo Wielkie (gm. Trąbki Wielkie), Szaleniec (gm. Stare Pole)	
4	Kompleksowy system zagospodarowania odpadów komunalnych dla 20 gmin ziemi Kaszubskiej (rozbudowa ZZOK w Sierpnie, stacje przeladunkowe, wdrożenie jednolitego systemu zbierania odpadów, likwidacja zbiornika smoły pogazowej (Sierzno)	gm. Bytów
5	ZZO w Czarnówku – II etap budowy:	gm. Nowa Wieś Lęborska
6	ZZO „Eko Dolina” Sp. z o.o. Łężyce rozbudowa ZZO – II etap inwestycji:	gm. Wejherowo
7	Budowa ZZO w Nowym Dworze k/Angowic (gm. Chojnice)	gm. Chojnice
8	Budowa instalacji do termicznego przekształcania odpadów dla województwa pomorskiego (przepustowość 150 – 200 tys. Mg/rok)	m. Gdańsk
9	Uporządkowanie gospodarki odpadowej z rozbudową kompostowni z węzłem segregacji odpadów w Centrum Przeladunkowo – Segregacyjnym	m. Kościerzyna
10	Budowa stacji przeladunkowej w Nowej Wsi Sztumskiej	gm. Sztum
11	Budowa systemu selektywnej zbiórki odpadów komunalnych wraz z budową kompostowni w gminach Gniewino i Krokowa	gm. Krokowa gm. Gniewino
12	Zamknięcie i rekultywacja składowiska o powierzchni 8,39ha w Łebczu, budowa stacji przeladunkowej	gm. Puck
13	Zamknięcie i rekultywacja składowiska o powierzchni 5,26 ha w Lucinie	gm. Wicko (dla m. Łeba)
14	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Bytowski: gm. Borzytuchoń – 7 składowisk (4,0 ha), gm. Kołczygłowy – 3 składowiska (3,0 ha), gm. Parchowo – 5 składowisk (3,9 ha), gm. Lipnica – 4 składowiska (4,2 ha), gm. Trzebielino – 3 składowiska (2,0 ha), gm. Tuchomie – 6 składowisk (3,6 ha);	gm. Borzytuchoń; gm. Kołczygłowy; gm. Parchowo; gm. Lipnica; gm. Trzebielino; gm. Tuchomie
15	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Chojnicki: gm. Czernik – 3 składowiska (2,8 ha)	gm. Czernik
16	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Człuchowski: gm. Koczala – 6 składowisk (4,5 ha), gm. Człuchów – 1 składowisko (5,8 ha)	gm. Koczala gm. Człuchów
17	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Gdański: gm. Przywidz – 1 składowisko (1,3 ha)	gm. Przywidz
18	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Kartuski: m. i gm. Kartuzy – 1 składowisko (4,4 ha), gm. Sierakowice – 1 składowisko (0,3 ha);	m. i gm. Kartuzy gm. Sierakowice
19	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Kwidziński: gm. Gardeja składowisko w Bądkach (5,9 ha);	gm. Gardeja
20	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Lęborski: gm. Cewice – 1 składowisko (5,6 ha);	gm. Cewice
21	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Pucki: gm. Kosakowo – 1 składowisko (3,0 ha), gm. Krokowa – 2 składowiska (1,5 ha);	gm. Kosakowo gm. Krokowa
22	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Słupski: gm. Dębica Kaszubska – 1 składowisko (0,5 ha), gm. Głównicyce – 1 składowisko (2,5 ha);	gm. Dębica Kaszubska gm. Głównicyce
23	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Sztumski: gm. Mikołajki Pomorskie – 1 składowisko (1,0 ha);	gm. Mikołajki Pomorskie
24	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2001–2006 Powiat Wejherowski: gm. Luzino – 1 składowisko (0,7 ha), gm. Choczewo – 1 składowisko (0,5 ha);	gm. Luzino, gm. Choczewo
25	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Bytowski: gm. Czarna Dąbrówka – 3 składowiska (5,17ha), gm. Studzienice – 1 składowisko (2,2 ha), m. i gm. Miastko – 1 składowisko (9,45 ha);	gm. Czarna Dąbrówka gm. Studzienice m. i gm. Miastko
26	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Chojnicki: gm. Chojnice –	gm. Chojnice

	4 składowiska (1,13 ha), gm. Konarzyny – 1 składowisko (1,44 ha), gm. Brusy – 1 składowisko (2,6 ha)	gm. Konarzyny gm. Brusy
27	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Człuchowski: gm. Czarne – 1 składowisko (10,6 ha), gm. Człuchów – 1 składowisko (8,36 ha), gm. Debrzno – 1 składowisko (1,0 ha), gm. Przechlewo – 1 składowisko (1,3 ha);	gm. Czarne, gm. Kiełpin, gm. Debrzno, gm. Przechlewo
29	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Kartuski: gm. Somonino – 1 składowisko (0,8 ha), gm. Sulęcyno – 1 składowisko (0,3 ha);	gm. Somonino gm. Sulęcyno
30	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Kościerski: gm. Dziemiany – 1 składowisko (1,0 ha), gm. Karsin – 1 składowisko (0,7 ha), gm. Liniewo – 1 składowisko (1,0 ha)	gm. Dziemiany; gm. Karsin; gm. Liniewo
31	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Kwidzyński: gm. Prabuty – 1 składowisko (1,49 ha), gm. Ryjewo – 1 składowisko (0,6 ha), gm. Sadlinki – 1 składowisko (0,16 ha);	gm. Prabuty gm. Ryjewo gm. Sadlinki
32	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Słupski: gm. Kępsice – 1 składowisko (1,7 ha);	gm. Kępsice
33	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Starogardzki: gm. Kaliska – 1 składowisko (1,0 ha), gm. Lubichowo – 1 składowisko (1,0 ha), gm. Smętowo – 1 składowisko (1,2 ha), gm. Osiek – 1 składowisko (1,23 ha), gm. Osieczna – 1 składowisko (0,46 ha), m. i gm. Skarszewy – 1 składowisko (8,0 ha), m. Skórcz – 1 składowisko (6,86 ha), gm. Zblewo – 1 składowisko (0,5 ha);	gm. Kaliska, gm. Lubichowo, gm. Smętowo, gm. Osiek, gm. Osieczna, gm. Skarszewy, gm. Skórcz, gm. Zblewo
34	Rekultywacja składowisk zamkniętych w latach 2007–2009 Powiat Sztumski: gm. Dzierżgoń – 1 składowisko (1,6 ha);	gm. Dzierżgoń
35	Rekultywacja nielegalnych składowisk na obszarach gmin, zamkniętych w latach 2000–2006	całe województwo
36	<i>Likwidacja mogilników: „Drzewiny” gm. Kaliska, „Jeczniaki” gm. Człuchów, „Tuchomie” gm. Tuchomie</i>	gm. Kaliska gm. Człuchów gm. Tuchomie
37	<i>Zakład przetwórstwa i recyklingu zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego</i>	Starogard Gdański
38	<i>Likwidacja i rekultywacja składowiska fosfogipsów w Wiślince</i>	gm. Pruszcz Gdański
40	<i>Modernizacja składowiska w Rybskiej Karczmi: budowa instalacji odgazowującej, modernizacja płyty kompostowej i rozbudowa stacji odzysku odpadów surowcowych;</i>	gm. Gniewino
41	<i>Instalacje do termicznego przekształcania odpadów medycznych i weterynaryjnych o wydajności 200kg/godzinę – Szpital Chojnice i Tczew</i>	m. Chojnice, m. Tczew

5) Programu rozwoju dróg wodnych Deltą Wisły i Zalewu Wiślanego – Pętla Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70

Tablica 28. Inwestycje zawarte w Program Rozwoju dróg wodnych Deltą Wisły i Zalewu Wiślanego.

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Budowa stacji wodnej nad Martwą Wisłą w miejscowości Błotnik	gm. Cedry Wielkie
2	Budowa szlaku pieszo-rowerowego Błotnik – Cedry Małe – Cedry Wielkie łączącego stację wodną ze Szlakiem Mennonitów	gm. Cedry Wielkie
3	Ścieżka rowerowa wzdłuż Świbnieńskiej (Świbno – Przegalina)	m. Gdańsk
4	Budowa nowego mostu otwieranego w Gdańsku Sobieszewie	m. Gdańsk
5	Budowa mostu otwieranego w Gdańsku Świbnie	m. Gdańsk
6	Przystań żeglarska Świbno i Sobieszewo	m. Gdańsk
7	Wiślana Przystań Żeglugi Turystycznej w Gniewie	m. Gniew
8	Promenada Wiślana w Gniewie	m. Gniew
9	Marina Łodzi Turystycznych i Sportowych przy Wzgórzu Zamkowym Gniew	m. Gniew
10	Wiślana Przystań Żeglugi Turystycznej w Widlicach	gm. Gniew
11	Modernizacja i rozbudowa portu jachtowego w Krynicy Morskiej	m. Krynica Morska
12	Port w Korzeniewie	gm. Kwidzyn
13	Ścieżka rowerowo-pieszna na terenie wiejskiej gminy Kwidzyn (Korzeniewo – Lipianki – Gniewskie Pole – Pastwa – Janowo – Kwidzyn – Rozpędziny – Grabówko)	gm. Kwidzyn
14	Ścieżka na terenie miasta Kwidzyna	m. Kwidzyn
15	Budowa punktu widokowego na wale wiślanym w miejscowości Lisewo Malborskie	gm. Lichnowy
16	Budowa pomostów wraz z infrastrukturą towarzyszącą w miejscowościach: Kraśniewo, Kamionka	gm. Malbork
17	Budowa śródlądowego portu jachtowego na przystani „Plaża Wojskowa”	m. Malbork
18	Budowa małej przystani jachtowej „Park Północny” w oparciu o zaplecze Ośrodka Sportu i Rekreacji (OSiR) w Malborku	m. Malbork

19	Budowa przystani pasażerskiej na lewym brzegu rzeki Nogat	m. Malbork
20	Budowa gościnnego pomostu cumowniczego w centrum miasta w oparciu o zaplecze planowanego amfiteatru	m. Malbork
21	Zagospodarowanie bulwarów wzdłuż rzeki Nogat – budowa ścieżki rowerowej	m. Malbork
22	Budowa przystani cumowniczej w miejscowościach: Mątwy Wielkie i Pogorzała Wieś	gm. Miłoradz
23	Trasa widokowa Żuławskiej Kolei Wąskotorowej – Mikoszewo	gm. Stegna
24	Ścieżka rowerowa na Mierzei Wiślanej (Mikoszewo – Jantar – Junoszyńno – Stegna – Sztutowo – Kąty Rybackie – Skowronki – Przebrno – Krynica Morska – Piaski)	gm. Stegna, gm. Sztutowo, m. Krynica Morska
25	Budowa centrów rekreacji w Osłonce, Jazowej i Nowym Dworze Gdańskim	m. i gm. Nowy Dwór Gdański
26	Renaturyzacja systemu wodnego rzeki Świętej i Małej Świętej	m. i gm. Nowy Staw
27	Budowa pomostu rekreacyjno-cumowniczego	m. Nowy Staw
28	Utworzenie punktów widokowych na koronie wału w Palczewie, Nowej Cerkwi i Groblicy	gm. Ostaszewo
29	Budowa ścieżki rowerowej do przystani kajakowej na rzece Wierzycy w Pelplinie	m. Pelplin
30	Budowa przystani kajakowej na rzece Wierzycy w Pelplinie	m. Pelplin
31	Budowa pomostu na rzece Wierzycy w miejscowości Stocki Młyn	gm. Pelplin
32	Stacja wodna Wiślinka	gm. Pruszcz Gdański
33	Budowa przystani żeglarskiej wraz z rewitalizacją nabrzeża pasażerskiego i budową promenady na rzece Szkarpa w miejscowości Żuławy	gm. Stegna
34	Budowa dwóch pomostów cumowniczych wraz z przebudową ciągu komunikacyjnego przy Śluzie Gdańska Głowa	gm. Stegna
35	Rewitalizacja nabrzeża pasażerskiego oraz budowa pomostu cumowniczego na rzece Szkarpa w miejscowości Drewnica	gm. Stegna
36	Budowa przystani śródlądowej wraz z zapleczem w miejscowości Rybina	gm. Stegna
37	Rewitalizacja przystani rzecznej w Mikoszewie	gm. Stegna
38	Budowa przystani na rz. Wiśle w m. Gorzędziej i infrastruktury towarzyszącej	gm. Subkowy
39	Aktywacja wodnego szlaku turystycznego Gdańsk – Wróblewo – Grabiny Zameczek	gm. Suchy Dąb
40	Rozbudowa portu żeglugi i terenów przyportowych w Kątach Rybackich	gm. Sztutowo
41	Budowa traktów pieszo-rowerowych od Kątów Rybackich do Sztutowa	gm. Sztutowo
42	Modernizacja połączenia drogowego od portu rzecznej do obszaru rekreacyjnego ujścia Strugi Subkowskiej	m. Tczew
43	Przebudowa bazy wioślarskiej przy ul. Nadbrzeżnej w Tczewie (pomosty cumownicze)	m. Tczew
44	Zespół sanitarny dla nadwodnego obszaru rekreacyjnego (bulwar nadwiślański) z możliwością organizacji placówki gastronomicznej.	m. Tczew
45	Budowa systemu monitoringu i posterunku policji w obszarze portu i bulwaru nadwiślańskiego	m. Tczew
46	Turystyczne ścieżki widokowe łączące Stare Miasto z portem i nadwodnym obszarem rekreacyjnym w Tczewie	m. Tczew
47	Zagospodarowanie rekreacyjne zielonych terenów nadwiślańskich – niecki Czyżykowskiej i ujścia Strugi Subkowskiej.	m. Tczew
48	Modernizacja rzeki Wisły Królewieckiej dla ruchu turystyczno-towarowego (Rybina – Kobyła Kępa)	gm. Stegna, gm. Sztutowo
49	Oznakowanie turystyczne na śluzach: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo, Gdańska Głowa, Przegalina	gm. Stegna, gm. Sztum, gm. Malbork, gm. Kwidzyn, gm. Nowy Staw, m. Gdańsk
50	Pomosty cumowniczo-zejściowe do obsługi ruchu turystycznego na śluzach: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo, Gdańska Głowa, Przegalina	gm. Stegna, gm. Sztum, gm. Malbork, gm. Kwidzyn, gm. Nowy Staw, m. Gdańsk
51	Elektryfikacja napędów wind śluz wraz z wykonaniem sygnalizacji świetlnej: Biała Góra, Szonowo, Rakowiec, Michałowo, Gdańska Głowa	gm. Stegna, gm. Sztum, gm. Malbork, gm. Kwidzyn, gm. Nowy Staw
52	Ciąg komunikacyjny pieszo-jezdny na szlaku turystyczno-edukacyjnym do śluz Gdańska Głowa	gm. Stegna
53	Podczyszczenie dna, dalby cumownicze wraz z pomostami zejściowymi przy moście w Drewnicy	gm. Stegna

15.4. Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego 2007–2013 [Rys.63]

Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013 (RPO WP) stanowi jedno z głównych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego.

W celu wyraźniejszego określenia specyfiki i profilu RPO WP oraz mobilizacji potencjalnych beneficjentów do zwiększenia wysiłków na rzecz przygotowania odpowiednich

projektów, Zarząd Województwa Pomorskiego, który pełni rolę Instytucji Zarządzającej RPO WP, sporządził Indykatywny Plan Inwestycyjny obejmujący otwarte zestawienie projektów możliwych do sfinansowania w ramach RPO WP. Indykatywny Plan Inwestycyjny obejmuje projekty, które:

- są istotne z punktu widzenia realizacji celów RPO WP;
- mają zasięg regionalny lub subregionalny;

- c) wymagają partnerskiej współpracy kilku instytucji;
d) będą realizowane przy współudziale lub z inspiracji Samorządu Województwa Pomorskiego;
e) nawiązują do zapisów dokumentów strategicznych i programowych województwa;
f) mają szacunkową wartość minimum 5 mln euro.
Przyjęto założenie, że całkowita wartość projektów w Indykatorywnym Planie Inwestycyjnym nie przekroczy 15% całkowitej wartości RPO WP.

Tablica 29. Inwestycje indykatywne zawarte w Regionalnym Programie Operacyjnym dla Województwa Pomorskiego 2007–2013

L.p.	Tytuł inwestycji	lokalizacja
1	Fundusz Komerccjalizacji Rozwiązań Innowacyjnych	m. Gdańsk, m. Gdynia, m. Słupsk, m. Sopot
2	Centrum Zaawansowanych Technologii „Pomorze”	m. Gdańsk
3	Słupski Inkubator Technologiczny	m. Słupsk
4	Utworzenie Kwidzińskiego Parku Przemysłowo – Technologicznego z centrum energii odnawialnej	m. Kwidzyn
5	Budowa infrastruktury szerokopasmowej regionalnej sieci informacyjnej „Pomorska Sieć Szerokopasmowa”	gminy województwa
6	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 – etap I Kartuzy – Żukowo	przebudowa ww. drogi na odcinku 12 km (Kartuzy–Żukowo)
7	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 211 – etap II Nowa Dąbrowa – gr. powiatu słupskiego	przebudowa ww. drogi na odcinku 11 km Nowa Dąbrowa – gr. powiatu słupskiego
7	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214	przebudowa ww. drogi na odcinku 19 km (Nowa Wieś Lęborska – Białogarda, obejścia m. Wicko i Charbrowa)
8	Przebudowa dróg wojewódzkich nr 222 i 229 (węzeł Ropuchy)	przebudowa ww. dróg na odcinku 17 km (od m. Starogard Gdański przez Jabłonowo, węzeł „Ropuchy”, obwodnicę Pelplina do drogi krajowej nr 1 w m. Rudno)
9	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 224 (węzeł Stanisławie)	przebudowa ww. drogi na odcinku 16 km (Godziszewo – Tczew)
10	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 226 (węzeł Rusocin)	przebudowa ww. drogi na odcinku 6,5 km (od skrzyżowania dróg wojewódzkich 222 i 226 do węzła „Rusocin”)
11	Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 231 (węzeł Kopytkowo)	przebudowa ww. drogi na odcinku 17,5 km (od m. Skórcz przez węzeł „Kopytkowo”, Smętowo Graniczne do drogi krajowej nr 1 w Kolonii Ostrowickiej)
12	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Helskiego Korytarza Kolejowego”	linii kolejowej nr 213 Reda – Hel od km 0,0 do km 61,8
13	Rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego Korytarza Kolejowego”	Kościerzyna – Gdynia, na który składają się następujące odcinki: a) odcinek linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Gdańsk Osowa od km 137,0 do km 188,3 b) odcinek linii kolejowej nr 201 Gdańsk Osowa – Gdynia Główna od km 188,3 do km 204,3
14	Budowa Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Nowym Dworze k. Angowic	gm. Chojnice
15	Budowa Centrów Informacji Turystycznej – Bramy Kaszubskiego Pierścienia	powiaty: kartuski, kościerski, bytowski, lęborski, chojnicki
16	Rozbudowa części zabiegowej Gdynińskiego Centrum Onkologii przy Szpitalu Morskim im. PCK w Gdyni	m. Gdynia

16. INNE NARZĘDZIA WDRAŻANIA USTALEŃ PLANU

Plan zagospodarowania przestrzennego realizowany będzie przez:

- 1) Uwzględnianie ustaleń planu w dokumentach planistycznych przygotowywanych przez gminy (studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego) w formie składania przez Zarząd Województwa wniosków do gmin w tej sprawie w momencie przystępowania przez gminy do ich opracowania oraz wyrażania opinii o projektach tych dokumentów w procedurze ich uzgadniania i opiniowania;
- 2) Wnioskowanie o uwzględnianie zapisów Planu w rządowych dokumentach strategicznych i planistycznych tworzonych przez centralne organy administracji rządowej (strategia rozwoju kraju, strategiach wyróżnionych sektorów i dziedzin rozwoju: środowiska, transportu) zwłaszcza w odnoszących się do polityki przestrzennej państwa (Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju) i współpracy międzynarodowej w dziedzinie

zagospodarowania przestrzennego oraz wyrażaniu opinii o projektach takich dokumentów;

- 3) Uwzględnianie jego ustaleń w przygotowanych przez samorząd województwa kolejnych średniookresowych i krótkookresowych dokumentach strategicznych – programach rozwoju województwa (w pierwszej kolejności przez: Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2007–2013 i RPO na kolejny okres programowania) i ich wdrażaniu;
- 4) Inicjowanie i uczestnictwo w pracach planistycznych i projektach wdrożeniowych wspólnie podejmowanych przez organa rządowe i samorządowe (gminy, powiaty, sąsiednie województwa a także ich związki) oraz we współdziałaniu z inicjatywami międzynarodowymi (Europejskiej Współpracy Terytorialnej, VASAB).

Realizacji planu służyć będą:

- 1) Systematyczny monitoring stanu i zmian przestrzeni województwa (w sferze realnej: badanie zmian i ich skutków przestrzennych; w sferze regulacji: stan opracowań planistycznych);
 - Ocena realizacji inwestycji;
 - Raport ze stanu pokrycia opracowaniami plani-

- stycznymi;
- 2) Okresowe diagnozowanie i prognozowanie zjawisk i procesów scharakteryzowanych w planie i mających istotne znaczenie dla ich oceny:
 - Raport z realizacji Strategii rozwoju województwa pomorskiego;
 - Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa;
 - 3) Sukcesywnie prowadzone analizy i studia planistyczne uszczegółowiające rozwiązania zapisane w planie i pozwalające w przyszłości na pogłębioną jego weryfikację.
 - Studia obszarów problemowych;
 - Studia nad aglomeracjami Chojnice – Człuchów, Słupsk – Ustka;

Realizację planu wspomagać będą:

- 1) Publikacja Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego;
- 2) Popularyzacja jego treści na konferencjach, w czasopiśmie branżowych;
- 3) Wykorzystywanie zapisów w działalności koordynacyjno – decyzyjnej i marketingowo – ofertowej.

16.1. Rekomendacje do krajowej polityki przestrzennej i działań administracji rządowej

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa daje podstawę do sformułowania rekomendacji samorządu województwa do przygotowania lub weryfikacji planistycznych dokumentów rządowych, w tym:

- koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju;
 - strategii rozwoju kraju;
 - strategii rozwoju wyróżnionych sektorów i dziedzin życia społecznego, gospodarczego lub środowiska, silnie warunkujących zagospodarowanie przestrzenne kraju np.: gospodarki morskiej, transportu, polityki miejskiej;
- w zakresie kształtowania systemu ekologicznego rekomenduje się:
- a) określenie korytarzy ekologicznych, w tym południowo-bałtyckiego i doliny Wisły;
 - b) aktywizację działań na rzecz utworzenia Światowego Rezerwatu Biosfery „Bory Tucholskie”;
 - c) podjęcie przez organy administracji rządowej i samorządowej wspólnych prac w zakresie skoordynowanych działań ochrony, gospodarowania i zagospodarowania przestrzennego na obszarach przybrzeżnych np. w formie Zintegrowanego Zarządzania Obszarami Przybrzeżnymi Morza Bałtyckiego;
 - d) podjęcie przez organy administracji rządowej i samorządowej wspólnych prac celem objęcia zintegrowaną ochroną Zalewu Wiślanego wraz z jego otoczeniem (z parkami krajobrazowymi: Mierzei Wiślanej i Wysoczyzny Elbląskiej) oraz podjęcie wraz ze stroną rosyjską działań dla utworzenia międzynarodowego obszaru chronionego;
 - e) ustanowienie nowych obiektów ochrony przyrody - parków krajobrazowych (Dolnej Wisły, Doliny Wdy, Bytowskiego i Lęborskiego) w zakresie dziedzictwa kulturowego i ochrony zabytków rekomenduje się:
 - a) uwzględnienie w Krajowym Programie Ochrony Zabytków oraz programach operacyjnych poświęconych dziedzictwu kulturowemu problematyki ustanowienia i funkcjonowania parków kulturowych na obszarach rekomendowanych z Planie;

- b) aktywizację działań na rzecz wpisania Gdańska na Światową Listę Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO; w zakresie kształtowania systemu osadniczego rekomenduje się:
 - a) wskazanie zespołu miast i gmin funkcjonalnie związanych, położonych nad Zatoką Gdańską jako jednej z najważniejszych metropolii polskich i najważniejszej metropolii południowego Bałtyku (określenie rangi przez KPZK oraz pozostawienie samorządowi województwa określenie jej zasięgu i struktury wewnętrznej);
 - b) wprowadzenie zintegrowanego planowania rozwoju i zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego i spójnego systemu koordynacji działań strategicznych podejmowanych wspólnie przez organy administracji rządowej i samorządowej dla ukształtowania konkurencyjnej pozycji metropolii;
 - c) wzmocnienie rangi Trójmiasta w systemie osadniczym kraju i regionu Morza Bałtyckiego – poprzez wspieranie rozwoju gospodarki opartej na wiedzy (przemysł wysokiej techniki, nauka, edukacja, wymiana międzynarodowa), wykorzystanie walorów położenia przez rozwój krajowego ośrodka gospodarki morskiej (transport morski, przemysł portowy, rybołówstwo, turystyka nadmorska) decydujących o randze i konkurencyjności obszaru metropolitalnego;
 - d) przyjęcie modyfikacji modelu struktury hierarchicznej sieci osadniczej zaproponowanego w Koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju (2001) na obszarze województwa pomorskiego, polegającej na uwzględnieniu systemu ośrodków usługowych: ośrodek ponadregionalny Trójmiasto; ośrodki regionalne I rzędu: Słupsk, Chojnice – Człuchów, Kwidzyn; ośrodki regionalne II rzędu: Tczew, Starogard Gdański, Malbork, Lębork; potencjalne ośrodki II rzędu: Kościerzyna, Bytów;
 - e) realizacja działań na rzecz utrzymania warunków rozwoju miasta Słupska, które straciło status województwa, a jest ważnym ośrodkiem w obszarze strukturalnie słabym (Pomorze Środkowe); w zakresie aktywizacji rozwoju ponadregionalnych obszarów problemowych rekomenduje się:
 - a) aktywizacja rozwoju zachodniej części województwa (wspólnie ze wschodnią częścią woj. zachodniopomorskiego) jako krajowego obszaru problemowego Pomorze Środkowe o problemach analogicznych jak województwa Polski Wschodniej;
 - b) wspieranie aktywizacji i odnowa wsi zwłaszcza na obszarach słabych strukturalnie, w tym popegeerowskich;
 - c) restrukturyzacja zagospodarowania turystycznego miejscowości nadmorskich;
 - d) aktywizacja obszarów dysponujących wysokimi walorami środowiska dla turystyki pojeziernej, zdolnej do konkurencji na rynku europejskim;
 - e) prawne regulacje ograniczające rozpraszanie zabudowy i wymuszające ład przestrzenny kształtowanego środowiska obszarów zurbanizowanych; przeciwdziałanie suburbanizacji.
- w zakresie infrastruktury transportowej rekomenduje się:
- a) rozwijanie infrastruktury transportowej w trans-europejskich korytarzach transportowych nr IV i nr IA:

- zakończenie budowy autostrady A1;
 - budowa Trasy Sucharskiego w Gdańsku, stanowiącej drogę dojazdową do portu w Gdańsku;
 - rozbudowa portu lotniczego w Gdańsku, w tym budowa drugiego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą lotniskową;
 - przystosowanie lotnisk wojskowych Babie Doły (Oksywie) i w Pruszczu Gdańskim do funkcji cywilnej jako element Trójmiejskiego węzła lotniczego;
 - budowa centrum logistycznego w Gdańsku i Gdyni;
 - budowa Trasy Słowackiego w Gdańsku;
 - budowa Kolei Metropolitalnej oraz rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście;
 - Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRI-STAR;
 - most przez rzekę Wisłę w ciągu drogi krajowej nr 90 w okolicach Kwidzyna;
 - przebudowa ul. Jana z Kolna wraz z węzłem Kliniczna;
 - budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT);
 - budowa mostu dwutorowego do Portu w Gdańsku;
 - uwzględnienie portów morskich Gdańska i Gdyni, jako węzłów autostrad morskich;
 - modernizacja infrastruktury transportowej w obszarach portów morskich;
- b) utworzenie nowego korytarza europejskiego Kaliningrad/Augustów (Via Baltica) – Elbląg – Gdańsk – Koszalin – Szczecin – Hamburg (Via Hanseatica):
- budowa/przebudowa drogi ekspresowej S6;
 - budowa Trasy Lęborskiej (Kaszubskiej);
 - budowa obwodnicy południowej Gdańska;
 - modernizacja linii kolejowej Gdańsk – Szczecin;
- c) zrównoważony system transportu zbiorowego w metropolii gdańskiej przez:
- rozbudowę i budowę Kolei Metropolitalnej łączącej Gdańsk – Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku – Gdynia – Port Lotniczy Babie Doły (Oksywie);
 - rozwinięcie połączenia tą koleją między centrum metropolii i gminami otoczenia obszaru metropolitalnego (np. w kierunku Kartuzy, Kościerzyna);
 - rewitalizacja linii kolejowej Gdynia – Hel;
- d) podtrzymanie klasy drogi ekspresowej dla dróg krajowych w dokumentach dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce (umieszczenie w pozostałych dokumentach, w tym w polityce transportowej państwa, programach rozwoju sieci dróg krajowych):
- nr 6 (odcinek Goleniów – Gdańsk);
 - nr 22 (odcinek Swarżyn – Tczew – Elbląg);
 - budowa obwodnic w ciągu drogi krajowej nr 22;
- e) nadanie głównym drogom dojazdowym do portów morskich w Gdańsku i Gdyni kategorii dróg krajowych;
- f) zagospodarowanie europejskiej drogi wodnej E-70 Odra – Noteć – Wisła – Nogat – Zalew Wiślany i powiązanej z nią drogi wodnej E-40.
w zakresie infrastruktury technicznej rekomenduje się:
- a) rozwijanie sieci TEN-E, w tym:
- rozbudowa systemu przesyłu produktów naftowych – (InterMare) Odessa – Brody – Gdańsk
- b) ochronę brzegów morskich zwłaszcza mierzei Wiślanej i Helskiej z uwagi na zmiany klimatyczne;

- c) aktywizację działań dotyczących modernizacji systemu ochrony przeciwpowodziowej doliny Wisły i jej delty położonej w 2 województwach;
- d) ochronę wód Zatoki Gdańskiej przez budowę i modernizację systemów odprowadzania wód opadowych w Gdańsku, Gdyni i Sopocie;
- e) inwestycje w zakresie poprawy bezpieczeństwa energetycznego, w szczególności urządzeń przesyłu i magazynowania paliw płynnych:
- budowa elektrowni (gazowej lub węglowej) o mocy ok. 1600 MW (2x800) oraz jądrowej na terenie województwa;
 - budowa podziemnego magazynu gazu ziemnego wraz z połączeniem z systemem przesyłowym w gminie Kosakowo;
 - budowy gazoportu wraz z połączeniem do systemu przesyłowego gazu lub/i Podziemnego Magazynu Gazu Kosakowo
 - budowa magistrali północnej przesyłu gazu ziemnego Szczecin – Gdańsk;
 - dokończenie gazociągu Włocławek – Gdynia;
 - budowa rurociągu służącego do transportu paliw płynnych z Płocka do Gdańska;
 - rozbudowa bazy zbiorników na produkty i półprodukty oraz budowa rurociągu produktowego pomiędzy rafinerią a portem w Gdańsku;
 - budowa podziemnych magazynów ropy naftowej i paliw ciekłych w górotworze na terenie gminy Kosakowo;
 - rozbudowę i modernizację systemu energetycznego o napięciu 400 i 220 kV, w tym zmiany napięcia z 220 na 400 kV na odcinkach: Żarnowiec – Słupsk, Żarnowiec – Gdańsk – Grudziądz, Gdańsk – Leżno – Żydowo, Gdańsk – Leżno – Jasiniec.

16.2. Szczególne obszary interwencji polityki regionalnej

Najważniejszymi w skali województwa obszarami problemowymi polityki rozwoju regionalnego przede wszystkim są:

- obszar aglomeracji Trójmiasta – obszar koncentracji potencjału społeczno-gospodarczego regionu – największym problemem tej części województwa jest niedostateczny stopień harmonizacji rozwoju obszaru metropolitalnego. Składa się na to: brak zintegrowanego systemu transportu zbiorowego oraz koordynacji planowania przestrzennego, słaba dostępność do portów od strony lądu, nie w pełni wykorzystywany potencjał portu lotniczego i portów morskich, słabe – mimo obecności ważnych instytucji kultury wyższej – zaplecze infrastrukturalne dla organizacji wielkich wydarzeń kulturalnych i sportowych oraz wzmożony proces suburbanizacji;
- ośrodki subregionalne i miasta powiatowe to potencjalne bieguny wzrostu gospodarczego i rozwoju społecznego na rozwijających się znacznie pozametropolitalnych – największy problem stanowią nie dość mocne więzi gospodarcze i społeczne pomiędzy tymi ośrodkami a ich otoczeniem;
- obszary wiejskie o ubogiej infrastrukturze technicznej i społecznej, słabo rozwiniętej sieci lokalnych instytucji wspierania przedsiębiorczości, często pozbawione dostępu do ważniejszych korytarzy komunikacyjnych – w szczególności zaś obszary zdominowane w przeszłości przez Państwowe Gospodarstwa Rolne, charakteryzujące się wysokim strukturalnym bezrobociem, niskim poziomem wykształcenia

ludności i stagnacją gospodarczą. Także Żuławy Wiślane to obszar, który oprócz aktywizacji społeczno-gospodarczej wymaga stosowania skomplikowanych zabiegów agrotechnicznych i zabezpieczeń przed powodzią;

- zdegradowane obszary miejskie (mieszaniowe, usługowe, przemysłowe, powojenne, pokolejowe, portowe i przyportowe oraz inne, w tym zdegradowane ekologicznie) wymagające rewitalizacji i nadania nowych funkcji społecznych i gospodarczych;
- obszary położone wzdłuż korytarzy transportowych posiadają duże możliwości wielofunkcyjnego rozwoju, opartego m. in. na turystyce oraz na nowoczesnych gałęziach produkcji i usług;
- szlaki turystyki wodnej na Brdzie, Wdzie, Wielkim Kanale Brdy, Liwie, Słupi, Łebie, Łupanie, Raduni;
- obszary nadmorskie, w których sytuacje problemowe wynikają z położenia, wzajemnych relacji przestrzennych morza i lądu oraz konfliktów między różnymi typami działalności skoncentrowanymi na tych obszarach.

16.3. Rekomendacje do działań na polu wojewódzkiej polityki przestrzennej

W celu prawidłowego wykorzystania instrumentów polityki regionalnej istotne jest rozpoznanie problemów, potrzeb i kierunków rozwoju obszarów interwencji tej polityki.

Pomocne są w tym opracowania studialne, programowe i planistyczne, które precyzują kolejność i zakres niezbędnych decyzji przestrzennych. Ponadto organy samorządowe są zobligowane przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (art. 3 ust. 3), do podejmowania działań planistycznych, wpływających na kształtowanie i prowadzenie polityki przestrzennej w województwie.

I. Opracowanie planistyczne o wymiarze wojewódzkim

W planie wskazano obszary wymagające działań planistycznych, w tym także obowiązujących obligatoryjnie, oraz sformułowano propozycje zadań o charakterze publicznym. Na tej podstawie zaproponowano opracowania służące osiągnięciu przyjętych kierunków rozwoju i zagospodarowania przestrzennego województwa oraz realizacji poszczególnych ustaleń planu. Są to:

1. Zrównoważona polityka miejska województwa pomorskiego;
2. Strategii tematycznych Obszaru Metropolitalnego „Metropolia Wiedzy”, „Metropolia Kultury” i innych, zgodnie z zapisami Planu zagospodarowania przestrzennego OM;
3. Studium zagospodarowania przestrzennego kształtującej się aglomeracji Chojnice – Człuchów;
4. Studium zagospodarowania szlaków wodnych w województwie pomorskim;
5. Rozproszona generacja energii elektrycznej i ciepła w województwie pomorskim;
6. Studium korytarzy ekologicznych w województwie pomorskim;
7. Studium ochrony i ekspozycji regionalizmów w przestrzeni województwa.

II. Opracowanie planistyczne o wymiarze ponadwojewódzkim

Wskazuje się zarys istotnych dla rozwoju województwa pomorskiego przedsięwzięć ponadregionalnych wymagających opracowań planistycznych, do realizacji których podjęta zostanie współpraca ze wskazanymi województwami.

Poniższe zestawienie ma charakter otwarty i obejmuje

następujące przedsięwzięcia:

1. Kreowanie stref przyspieszonego rozwoju społeczno-gospodarczego wzdłuż multimodalnych korytarzy transportowych o znaczeniu europejskim, ponadnarodowym i międzyregionalnym:
 - a) VI transeuropejski korytarz transportowy (kujawsko-pomorskie, łódzkie, małopolskie, mazowieckie, śląskie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie);
 - b) nadmorski korytarz transportowy jako rdzeń tzw. Strefy Rozwojowej Południowego Bałtyku (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie);
 - c) korytarze międzyregionalne wzdłuż dróg krajowych (wszystkie województwa sąsiednie).
2. Przelamywanie luki transportowej Polski północnej dla usprawnienia kluczowych powiązań transportowych między województwami nadmorskimi i dla poprawy ich spójności wewnętrznej, w tym także włączenie polskich regionów nadmorskich w kształtujący się układ bałtyckich autostrad morskich, jak również wspieranie rozwoju konkurencyjnej żeglugi bliskiego zasięgu oraz małych portów (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).
3. Zintegrowane zarządzanie strefą brzegową, będącą obszarem dużej i rosnącej presji inwestycyjnej oraz krzyżowania się interesów wielu dziedzin aktywności gospodarczej, które należy w sposób umiędzniony i kompleksowy pogodzić z wymogami dotyczącymi ochrony środowiska (m. in. NATURA 2000), a także wymaganiami w zakresie kształtowania i ochrony brzegów morskich (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).
4. Przelamywanie problemów strukturalnych na obszarach depresji społeczno-gospodarczej:
 - a) Dolina Dolnej Wisły i Delta Wisły – Żuławy (kujawsko-pomorskie i warmińsko-mazurskie);
 - b) obszary wiejskie, w tym zwłaszcza zdominowane w przeszłości przez państwowe gospodarstwa rolne (kujawsko-pomorskie, zachodniopomorskie).
5. Tworzenie warunków dla rozwoju nowoczesnego sektora przemysłów morskich jako istotnego czynnika rozwoju polskich regionów nadmorskich, obejmującego m. in. produkcję i remonty statków, łodzi i jachtów; uczelnie morskie i sferę badawczo-rozwojową, przemysł i usługi portowe oraz przyportowe, sektor usług transportowo-logistycznych; turystykę morską, a także rybołówstwo i przetwórstwo ryb (warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).
6. Wspieranie tworzenia sieciowych ponadregionalnych produktów turystycznych w Polsce północnej na podstawie takich czynników, jak nadmorskie położenie, ciągłość systemu przyrodniczego, a także wspólne dziedzictwo kulturowe, w postaci np. sieci marin, szlaków pieszych i rowerowych, połączeń wodnych śródlądowych, tematycznych szlaków kulturowych (kujawsko-pomorskie, warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).
7. Kreowanie wszechstronnego rozwoju obszarów występowania jezior i lasów o wyjątkowej wartości w przestrzeni europejskiej, cennych i wrażliwych pod względem przyrodniczym oraz krajobrazowym (kujawsko-pomorskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, zachodniopomorskie).

III. Opracowanie planistyczne o wymiarze międzynarodowym

Znaczna część ze wspomnianych wyżej ponadregionalnych wyzwań rozwojowych ma także swój kontekst międzynarodowy. Niezbędne jest zatem pogłębione zaangażowanie województwa pomorskiego we współ-

pracę w wymiarze przygranicznym (zwłaszcza w ramach Euroregionu Bałtyk) oraz ponadnarodowym (zwłaszcza w Regionie Morza Bałtyckiego). Powinna ona skupić się m. in. na następujących zagadnieniach:

1. Kreowania stref przyspieszonego rozwoju wzdłuż korytarzy transportowych;
2. Przelamywania peryferyzacji transportowej;
3. Zintegrowanego zarządzania strefą brzegową, w tym poprawa bezpieczeństwa środowiska morskiego;
4. Wspierania rozwoju oraz współpracy dużych ośrodków i zespołów miejskich, w tym układów metropolitalnych odgrywających rolę biegunów wzrostu w systemie osadniczym Europy Bałtyckiej.

17. MONITORING ZMIAN W ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

Potrzeba budowy systemu monitoringu realizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego wynika z kilku podstawowych przesłanek:

1. Monitorowanie zmian rozwoju regionalnego oraz interpretacja wyników monitoringu stają się obecnie jednym z najważniejszych elementów wsparcia polityki rozwoju społeczno-gospodarczo-przestrzennego w zakresie podejmowania odpowiednich decyzji.
2. Zgodnie z wymogiem art. 45 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, plan zagospodarowania przestrzennego województwa podlega okresowej ocenie, a Zarząd Województwa, co najmniej raz w czasie kadencji sejmiku, dokonuje przeglądu zmian w zagospodarowaniu przestrzennym i opracowuje raport o jego stanie.
3. Monitoring stanowi narzędzie obserwacji i źródło informacji gromadzonej, opracowywanej i udostępnianej m. in. do sporządzania Raportu o stanie zagospodarowania przestrzennego oraz innych dokumentów strategiczno-operacyjnych.
4. Tempo zachodzenia zmian w przestrzeni oraz podejmowania decyzji lokalizacyjnych wymaga posiadania stale aktualnego zasobu informacji o przestrzeni i stanie realizacji założeń dokumentów strategiczno-operacyjnych rozwoju regionalnego.
5. Dostępne dane statystyki publicznej są niewystarczające – zarówno ze względu na ich zakres, jak i aktualność – do prowadzenia bieżącej obserwacji zmian zachodzących w zagospodarowaniu przestrzennym i formułowania na tej podstawie wniosków oraz prognoz.
6. Dla potrzeb prawidłowego zarządzania rozwojem regionalnym konieczne staje się posiadanie aktualnych i dostępnych danych pozwalających na poprawne formułowanie celów, kierunków, działań i zadań rozwoju oraz ich ocenianie i formułowanie wniosków – wraz z potencjalnym wskazywaniem działań korekcyjno-naprawczych.
7. Monitoring realizacji założeń PZPWP jest jednym z powiązanych elementów szerszego systemu monitoringu rozwoju regionalnego i przestrzennego, uwzględniającego zagadnienia monitoringu Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, programów operacyjnych oraz innych wojewódzkich strategii i programów tematycznych (sektorowych) – co oznacza, że powinien być pomyślany jako element systemu zintegrowanego.

Celem ogólnym monitoringu realizacji PZPWP jest odpowiedź na pytanie, w jakim stopniu osiągnięto

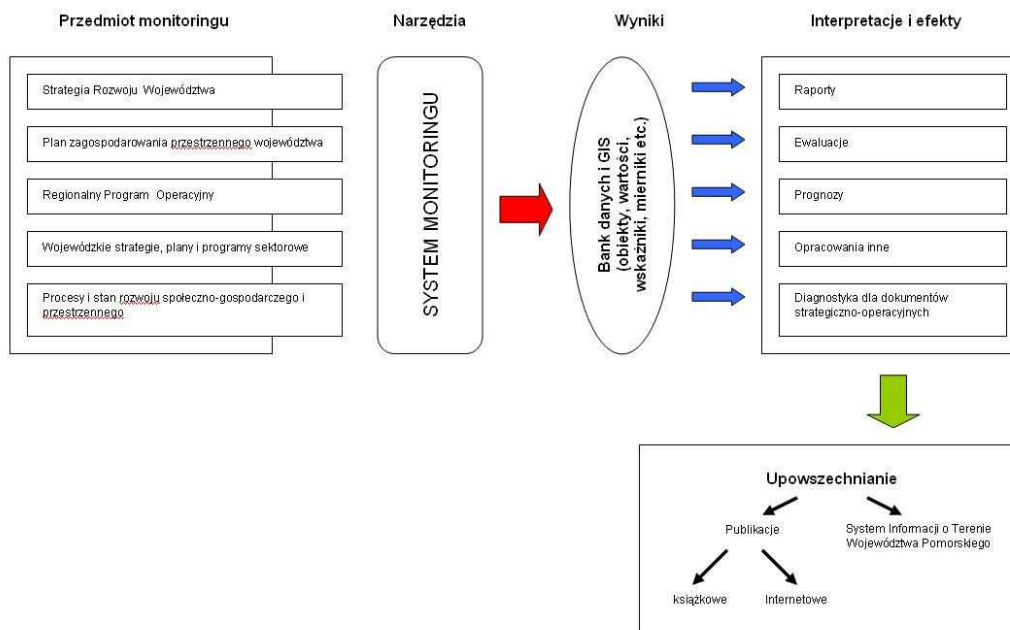
założenia planu i w jakim momencie realizacji aktualnie się one znajdują. Celem szczegółowym jest wskazanie konkretnych zrealizowanych przedsięwzięć, określenie stopnia zmian w strukturze przestrzennej i zagospodarowaniu regionu, bezpośrednich i pośrednich oddziaływań na strukturę i składowe systemy społeczeństwo-gospodarka-przestrzeń oraz ocena zaawansowania i poprawności działań prowadząca do sformułowania zaleceń i prognoz realizacji.

Zgodnie z opracowaną dla województwa Koncepcja jednolitego systemu monitorowania i oceny realizacji Strategii Rozwoju²² przyjmuje się definicję, że monitoring to „stała obserwacja istotnych dla podmiotu obserwującego zjawisk i procesów przyrodniczych, technicznych, gospodarczych i społecznych zachodzących na jego terytorium”.

W tym ujęciu monitoring realizacji PZPWP stanowi proces obserwacji ukierunkowany na wymienione przedmioty, w kontekście osiągnięcia założonego ich stanu i poziomu zagospodarowania oraz oceny przebiegu długookresowych zjawisk i procesów rozwoju regionalnego. Wskaźnikową ocenę przedmiotów obserwacji należy powiązać z założonymi celami, zasadami i kierunkami zagospodarowania przestrzennego. Jednocześnie należy dążyć, w uzasadnionym merytorycznie zakresie, do zintegrowania monitoringu PZPWP z monitoringiem Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

Próba powiązania na poziomie wskaźników monitoringu dokumentów Strategii i Planu jest o tyle uzasadniona, że przyjmowane w PZPWP cele główne są powiązane z celami strategicznymi i priorytetami Strategii rozwoju województwa pomorskiego, dla których stanowią rozwinięcie i przestrzenne umocowanie. Jednocześnie poziom ogólności formułowanych celów i kierunków jest na tyle wysoki, że dokonanie bezpośredniej oceny stopnia osiągnięcia tych założeń jest niemożliwe i wymaga wprowadzenia szczegółowych wskaźników, pozwalających oceniać cele strategiczne poprzez szczegółowe oceny realizacji kierunków i zadań rozwoju. Ponieważ zarówno realizacja strategii rozwoju województwa, jak i plan zagospodarowania przestrzennego województwa odbywa się w długim okresie czasu, konieczne staje się okresowe monitorowanie i ocenianie osiągniętego stopnia realizacji założeń dokumentów. Wymóg okresowych ocen wprowadzają także przywołane stosowne przepisy prawne – w przypadku planu zagospodarowania przestrzennego województwa – art. 45 ustawy z dn. 23 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Konieczność monitorowania procesów rozwoju regionalnego i przestrzennego jak i stanu realizacji poszczególnych dokumentów strategiczno-programowych zadecydowała o traktowaniu w województwie pomorskim monitoringu jako rozwiązania systemowego, obejmującego w sposób zintegrowany zarówno stan, procesy, jak i realizację założeń dokumentów. Schemat takiego podejścia przedstawia Wykres 28. W ten sposób systemowy charakter monitoringu oddaje najlepiej jego szeroka definicja, określająca, że „monitoring regionalny stanowi proces obserwacji zmian zachodzących w obszarze regionu i narzędzie zarządzania jego rozwojem; jest systemem, na który składają się narzędzia informacyjne, metodologia badań, procedury organizacyjne, zasoby informacyjne i wyniki ich interpretacji”²³.



Wykres 32. Schemat relacji systemu monitoringu województwa pomorskiego

I. Podstawowe wymogi organizacyjne systemu monitoringu realizacji PZPWP:

1. System będzie stanowił składową zintegrowanego systemu monitoringu rozwoju regionalnego i przestrzennego województwa pomorskiego.
2. System będzie budowany na bazie funkcjonującego Systemu Informacji o Terenie Województwa Pomorskiego, wykonanych prac nad systemem monitoringu rozwoju regionalnego województwa oraz funkcjonującego przepływu danych, w tym wskaźników i informacji.
3. System będzie prowadzony przez Referat Monitoringu Zintegrowanego w Departamencie Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego – przy współpracy z Referatem Gospodarki Przestrzennej.
4. Monitoring realizacji Planu będzie w możliwym zakresie, oparty o wskaźniki zaproponowane do monitoringu i oceny realizacji Strategii rozwoju województwa pomorskiego oraz Regionalnego Programu Operacyjnego – nawiązując do relacji pomiędzy tymi dokumentami.
5. Wyniki monitoringu PZPWP będą udostępniane w postaci publikacji książkowych i elektronicznych, prezentacji na konferencjach, a także dla upoważnionych instytucji w postaci plików w formatach zapisów cyfrowych – w tym GIS.
6. Wskaźniki zastosowane do oceny realizacji PZPWP winny wynikać z przyjętych celów głównych, zadań szczegółowych i kierunków zagospodarowania przestrzennego (odpowiadać na pytanie na ile zostały one osiągnięte).

7. System będzie operował danymi ekonometrycznymi oraz przestrzennymi – odnoszącymi się do struktury administracyjnej (na poziomach NTS 2–5), grup zjawisk oraz indywidualnych obiektów, uwzględniając w miarę możliwości podział na wskaźniki – produktu, rezultatu, oddziaływania.
8. Stosowane w systemie monitoringu wskaźniki muszą mieć charakter mierzalny i cechować się dostępnością danych dla ich opracowania – z poziomu statystyki publicznej oraz danych gromadzonych w instytucjach administracji państwowej (wymóg współpracy międzyinstytucjonalnej).
9. Z danych systemu i opracowań ewaluacyjnych tworzone będą raporty, sprawozdania i opracowania tematyczne – w tym Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa, wykonywany z częstotliwością przynajmniej raz na cztery lata.
10. Docelowy system wskaźników stosowanych dla potrzeb monitoringu regionalnego określony zostanie po ustaleniu zasad monitoringu wszystkich dokumentów strategiczno-operacyjnych dla województwa, co pozwoli na spełnienie wymogów integracyjności badań i zasobów danych oraz ich komplementarności.

II. Przedmiot monitoringu

Hierarchiczny układ celów, zasad i kierunków gospodarowania i kształtowania przestrzeni województwa oraz wymogi prawne raportowania zmian w zagospodarowaniu przestrzennym pozwalają na wstępne określenie powiązanych z nimi wskaźników monitoringu.

Tablica 30. Wskaźniki monitoringu realizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

Powiązanie z europejskim (w tym bałtyckim) systemem gospodarki przestrzennej
<ol style="list-style-type: none"> 1. Dostępność drogą lotniczą, morską i lądową (samochodem i koleją) z Trójmiasta do wybranych miast europejskich, w tym bałtyckich. 2. Liczba pasażerów obsłużonych w portach lotniczych w relacji do: PL = 100; UE = 100. 3. Przewozy w portach morskich w tys. ton. 4. Liczba kilometrów zrealizowanych międzynarodowych tras rowerowych.
Wzrost konkurencyjności województwa i efektywności gospodarowania w przestrzeni
<ol style="list-style-type: none"> 1. PKB wg PPS (parytet siły nabywczej) na osobę w relacji do: PL = 100; UE = 100. 2. Liczba i potencjał przedsiębiorstw z list 500 POLITYKI i 2000 Rzeczpospolitej. 3. Liczba podmiotów gospodarczych w województwie oraz w strefach korytarzy transportowych 4. Ceny nieruchomości (m kw. powierzchni mieszkaniowej oraz biurowej w Trójmieście i ośrodkach ponadregionalnych i regionalnych). 5. Wskaźnik atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów, a także powiatów, obliczany i publikowany przez IBnGR w Gdańsku.
Osiągnięcie średniego europejskiego poziomu rozwoju i jakości życia porównywalnej z krajami europejskimi
<ol style="list-style-type: none"> 1. Powierzchnia mieszkaniowa na jedną osobę w relacji do: PL = 100; UE = 100. 2. Liczba zachorowań na choroby nowotworowe oraz układu krążenia na 10 000 osób w relacji do: PL = 100; UE = 100. 3. Chorobowość na choroby nowotworowe oraz układy krążenia; 4. Liczba łóżek w szpitalach na 10 tys. ludności w powiatach województwa 5. Udział osób z wykształceniem wyższym w relacji do: PL = 100; UE = 100. 6. Udział osób z wykształceniem średnim (matura) w relacji do: PL = 100; UE = 100 7. Liczba uczniów przypadająca na jedno pomieszczenie lekcyjne w szkołach podstawowych, gimnazjalnych i średnich. 8. Liczba uczniów przypadająca na jeden komputer. 9. Liczba ludności przypadająca na 1 placówkę biblioteczną w powiatach województwa
Zahamowanie dewaloryzacji środowiska oraz ochrona jego struktur i wartości
<ol style="list-style-type: none"> 1. Powierzchnia obszarów NATURA 2000 w ha; 2. Powierzchnia parków narodowych i ich otulin w ha; 3. Powierzchnia parków krajobrazowych i ich otulin w ha; 4. Powierzchnia pozostałych form ochrony przyrody w ha; 5. Liczba powołanych obiektów – form ochrony przyrody; 6. Liczba obowiązujących planów ochrony parków narodowych, parków krajobrazowych; 7. Powierzchnia wyznaczonych korytarzy ekologicznych o randze regionalnej i ponadregionalnej; 8. Liczba utworzonych parków kulturowych; 9. Grunty zrekultywowane na obszarach poeksploatacyjnych w ha; 10. Odsetek powierzchni województwa wymagający programów naprawczych w zakresie ochrony powietrza (%); 11. Udział terenów zabudowanych, w tym komunikacyjnych, w powierzchni województwa (%); 12. Zużycie wody na potrzeby gospodarki narodowej i ludności w hm³. 13. Ścieki przemysłowe i komunalne odprowadzane do wód lub do ziemi wymagające oczyszczenia w hm³. 14. Emisja zanieczyszczeń powietrza z zakładów szczególnie uciążliwych w tys. t. 15. Odsetek mieszkańców korzystających z oczyszczalni ścieków (z podziałem na obszary miejskie i wiejskie). 16. Odsetek mieszkańców korzystających z wodociągów (z podziałem na obszary miejskie i wiejskie) [%] 17. Odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji sanitarnej (z podziałem na obszary miejskie i wiejskie) [%] 18. Odpady komunalne zebrane w tys. t. 19. Odsetek odpadów zebranych selektywnie [%] 20. Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona w % powierzchni ogólnej. 21. Długość rzek w km i powierzchnia jezior w ha o najniższej klasie czystości w km. 22. Liczba ujęć wód i kąpielisk zamkniętych ze względów sanitarnych. 23. Liczba i powierzchnia ustanowionych stref ochronnych ujęć wód oraz obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych

Podwyższenie walorów bezpieczeństwa oraz odporności na skutki awarii i klęsk żywiołowych

1. Liczba wodociągów (z podziałem na wydajności), w których woda nie spełniała wymagań sanitarnych.
2. Liczba i ofiary śmiertelnych wypadków drogowych.
3. Liczba wypadków drogowych.
4. Pojemność obiektów małej retencji (dam³).

Tablica 31. Wskaźniki monitoringu realizacji Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego
– obszar problemowy aglomeracji Trójmiasta.

Poprawa dostępności transportowej drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej

1. Liczba dalekobieżnych połączeń autobusowych do i z aglomeracji.
2. Czas dojazdu samochodem osobowym i ciężarowym do aglomeracji polskich.
3. Liczba pociągów pasażerskich IC do aglomeracji polskich oraz wybranych europejskich.
4. Czas dojazdu pociągiem IC i pociągiem towarowym do aglomeracji polskich oraz wybranych europejskich.
5. Liczba pasażerów przewiezionych koleją do i z aglomeracji w relacjach krajowych.
6. Tonaż towarów przewiezionych koleją do i z aglomeracji w relacjach krajowych.
7. Liczba i rodzaj połączeń promowych.
8. Czas przepływu w połączeniach promowych.
9. Liczba pasażerów przewiezionych do i z aglomeracji promami.
10. Tonaż towarów przewiezionych promami.
11. Liczba stałych połączeń lotniczych oraz lotów nieregularnych do aglomeracji polskich oraz wybranych europejskich i pozaeuropejskich światowych.
12. Czas przelotu do aglomeracji polskich oraz wybranych europejskich i pozaeuropejskich światowych.
13. Liczba pasażerów przewiezionych do i z aglomeracji drogą lotniczą w relacjach krajowych.
14. Liczba pasażerów przewiezionych do i z aglomeracji drogą lotniczą w relacjach zagranicznych.
15. Tonaż towarów (cargo) przewiezionych drogą lotniczą do i z aglomeracji w relacjach krajowych.
16. Tonaż towarów (cargo) przewiezionych drogą lotniczą do i z aglomeracji w relacjach zagranicznych.

Rozwój efektywnego i przyjaznego środowisku transportu publicznego

1. Liczba osób przewiezionych przez transport publiczny w podziale na rodzaj środka.
2. Liczba „eko-przyjaznych” pojazdów transportu publicznego.
3. Dostępność czasowa pomiędzy głównymi celami podróży w aglomeracji.
4. Długość linii tramwajowych / trolejbusowych (km).

Podniesienie konkurencyjności przestrzeni aglomeracji dla rozwoju nowoczesnych technologii i wzmocnienia atrakcyjności inwestycyjnej

1. Liczba i charakterystyka przedsiębiorstw wysokiej techniki.
2. Liczba i charakterystyka instytucji wspomagających rozwój nowoczesnych technologii (np. parki technologiczne i przemysłowe, laboratoria przemysłowe, uczelniane centra wdrażania nowoczesnych technologii).
3. Wielkość inwestycji w przedsiębiorstwach wysokiej techniki

Rozwój funkcji metropolitalnych budujących pozycję i tożsamość

1. Liczba i rodzaj wyspecjalizowanych w obsłudze biznesu firm usługowych.
2. Przedstawicielstwa dyplomatyczne i paradyplomatyczne.
3. Liczba i rodzaj przedstawicielstw organizacji międzynarodowych.
4. Liczba studentów w szkołach wyższych.
5. Liczba studentów zagranicznych w szkołach wyższych.
6. Liczba i rodzaj pozauczelnianych ośrodków naukowo-badawczych najwyższej kategorii.
7. Liczba i rodzaj wydziałów lub instytutów uczelni o najwyższej kategorii.
8. Liczba widzów w teatrach, operze i filharmonii.
9. Liczba pasażerów przewiezionych do i z aglomeracji drogą lotniczą w relacjach zagranicznych.
10. Tonaż towarów (cargo) przewiezionych drogą lotniczą do i z aglomeracji w relacjach zagranicznych.
11. Liczba stałych połączeń lotniczych oraz lotów nieregularnych.
12. Przeladunki w portach morskich.
13. Liczba pociągów pasażerskich IC do i z aglomeracji.
14. Liczba wystaw i targów znaczenia międzynarodowego, krajowego i ponadregionalnego.

Ochrona zasobów i struktur środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu warunkujących prawidłowe funkcjonowanie aglomeracji i zapewniających korzystne warunki ekologiczne życia mieszkańców
<ol style="list-style-type: none"> 1. Długość cieków i powierzchnia zbiorników wodnych o najniższej klasie czystości. 2. Liczba kąpielisk i ujęcie wód zamkniętych ze względów sanitarnych. 3. Liczba mieszkańców na obszarze o ponadnormatywnym stężeniu zanieczyszczeń powietrza (niezależnie od rodzaju i źródła). 4. Liczba mieszkańców na obszarze o ponadnormatywnym stężeniu hałasu. 5. Powierzchnia obszarów leśnych. 6. Powierzchnia terenów zielonych. 7. Liczba i powierzchnia obszarów i obiektów objętych różnymi formami powierzchniowej i indywidualnej ochrony przyrody oraz ochrony wód. 8. Powierzchnia obszarów przemysłowych wymagających rekultywacji.
Efektywne i zrównoważone wykorzystanie potencjału przyrodniczego i kulturowego dla rozwoju turystyki i rekreacji mieszkańców
<ol style="list-style-type: none"> 1. Liczba noclegów udzielonych turystom w sezonie letnim. 2. Liczba odwiedzających muzea, wystawy, zoo itp. 3. Liczba imprez plenerowych powyżej 1000 uczestników.
Podniesienie sprawności i bezpieczeństwa funkcjonowania infrastruktury technicznej, transportowej i bezpieczeństwa
<ol style="list-style-type: none"> 1. Odsetek mieszkańców korzystających z oczyszczalni ścieków (z podziałem na obszary miejskie i wiejskie) [%]. 2. Odsetek mieszkańców korzystających z wodociągów (z podziałem na obszary miejskie i wiejskie) [%]. 3. Odsetek mieszkańców korzystających z kanalizacji sanitarnej (z podziałem na obszary miejskie i wiejskie) [%]. 4. Liczba, zasięg i lokalizacja powodzi. 5. Liczba i ofiary śmiertelne wypadków drogowych.
Podniesienie warunków i jakości życia mieszkańców aglomeracji
<ol style="list-style-type: none"> 1. Powierzchnia mieszkaniowa na jedną osobę. 2. Udziały w podatkach stanowiących dochody budżetu państwa w budżecie gminy z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych na jedną osobę. 3. Liczba samochodów osobowych na 1000 osób. 4. Przeciętna liczba zachorowań na choroby nowotworowe na 10 000 osób. 5. Udział osób z wykształceniem wyższym. 6. Udział osób z wykształceniem średnim (matura).

- 1 Zadania te w rozumieniu art. 48 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie spełniają wymogów programów rządowych, gdyż nie podlegały zaopiniowaniu przez sejmiki właściwych województw i nie zostały przyjęte przez Radę Ministrów w drodze rozporządzenia.
- 2 Przyjęty przez Radę Ministrów 7 czerwca 2005 r.
- 3 Przyjęty przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej w dniu 28 marca 2003 r., (Dz. U. 2003, nr 67, poz. 621).
- 4 Przyjęty uchwałą nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.
- 5 Przyjęty uchwałą nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r.
- 6 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. nr 192, poz. 1385, z późn. zm.)
- 7 Dz. U. Nr 115, poz. 1229 z późn. zm.
- 8 Na podstawie Informacji dla Zarządu Województwa pomorskiego ocena realizacji krajowego programu oczyszczania ścieków komunalnych dla aglomeracji w województwie pomorskim
- 9 Program wieloletni ustanowiony uchwałą nr 163/07 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r.
- 10 Inne inwestycje już zrealizowane w ramach programu: Budowa obwodnicy Chojnic na drodze Nr 22, Przebudowa drogi Nr 20 Żukowo – Gdynia, Przejście przez Starogard Gdański na drodze Nr 22.
- 11 Strategiczny dokument planistyczny przyjęty uchwałą Nr 277 Rady Ministrów z dn. 19.12.2008 r.
- 12 Dz. U. Nr 173, poz. 1219
- 13 Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 października 2007 r. w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz. U. nr 192, poz. 1385, z późn. zm.)
- 14 Przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 683/XXIX/08 z dnia 29 listopada 2008 r.
- 15 Przyjęty uchwałą Zarządu Województwa Pomorskiego nr 787/137/08 z dnia 5 sierpnia 2008 r.
- 16 Przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 355/24/04 z dnia 14 czerwca 2004 r.
- 17 Przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 191/XII/07 z dnia 24 września 2007 r.
- 18 Przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 1101/LII/06 z dnia 26 października 2006 r.
- 19 Na podstawie Uchwały Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 855/XXXVI/09 z dnia: 2009.06.29 w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego Uchwały Nr 683/XXIX/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 listopada 2008 roku w sprawie uchwalenia Wieloletniego Programu Inwestycyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2008 – 2013 realizowanego przez Samorząd Województwa, z uwzględnieniem zmian przyjętych uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 975/XXXVII/09 z dnia 27 lipca 2009 r.
- 20 Przyjęty uchwałą nr 365/XXIV/04 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 14 czerwca 2004 r., oraz zaktualizowany uchwałą nr 787/137/08 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 05 sierpnia 2007 r.
- 21 Przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego Nr 191/XII/07 z dnia 24 września 2007 r.
- 22 Dutkowski M., 2005.
- 23 Czochański J., 2007, System monitoringu regionalnego jako narzędzie badań krajobrazowych i zarządzania przestrzenią – w druku

Aneksy i spisy

Aneks 1. SŁOWNIK:

Aglomeracja – zgrupowanie na znacznym obszarze jednostek osadniczych, w tym ośrodków, z których jeden lub więcej jest miastem (najczęściej wielkim miastem), charakteryzujące się intensywną zabudową, dużą gęstością zaludnienia; w ramach aglomeracji istotne są silne powiązania transportowe i funkcjonalne, które z racji koncentracji ludności skutkują intensywnym przepływem osób i towarów oraz znaczną wymianą usług; aglomeracja stanowi wspólny organizm, poprzez zintegrowanie systemów infrastruktury tworzących ją ośrodków i jednostek osadniczych oraz wzajemne wykorzystywanie potencjałów, którymi one dysponują; aglomeracja nie jest tożsama z obszarem metropolitalnym (choć może się z nią pokrywać), gdyż jej delimitacja wynika z własnych cech przestrzennych (koncentracja osadnictwa, zgrupowanie jednostek osadniczych, ośrodków) i abstrahuje od roli tego obszaru w sieci osadniczej ponadregionalnej; definicja ta, oparta na tradycyjnym, urbanistycznym rozumieniu aglomeracji, związana jest ściśle z opisem sieci osadniczej, tak więc nie jest tożsama z pojęciem określonym w art. 43 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2005 r., nr 239, poz. 2019 z późn. zm.).

Antropopresja – ogół działań człowieka (planowych i przypadkowych) mających wpływ na środowisko przyrodnicze.

Bike and Ride (B&R) – Bike and Ride (B+R) system parkingowy stwarzający dogodne warunki do pozostawienia roweru na (strzeżonym) parkingu i kontynuacji podróży środkami transportu publicznego (najczęściej: pociągiem kolei lokalnej lub regionalnej). W najbardziej rozwiniętej formie występuje w postaci tzw. Stacji rowerowych, oferujących oprócz krótko i długoterminowych usług parkingowych dla rowerów, również serwis rowerowy, przechowanie bagażu, sprzedaż akcesoriów i części, a także natryski i szatnie. W dużych metropoliach system B+R obsługuje większą liczbę klientów niż system P+R (Park and Ride), zakładający pozostawienie samochodu na parkingu i kontynuację podróży środkami transportu publicznego.

Chłonność rekreacyjna terenu – wielkość ruchu rekreacyjnego (liczba osób), jaką może przyjąć określony obszar niezagospodarowany infrastrukturą turystyczną, bez uruchomienia procesów degradacji elementów środowiska przyrodniczego.

Funkcjonalny obszar miejski – ośrodek wraz z jego bezpośrednim otoczeniem, ściśle i wzajemnie powiązany z ośrodkiem, zawierający szereg jednostek osadniczych o łącznej populacji nie mniejszej niż 50 000 mieszkańców, w którym rdzeń miejski, liczący co najmniej 15.000 mieszkańców, tworzy przynajmniej jedno miasto. Obszary poza rdzeniem określane są odpowiednio sferą wpływu funkcjonalnego obszaru miejskiego.

Indykatywny wykaz – wykaz indywidualnych projektów kluczowych, w tym dużych, w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007–2013.

Klastry – przestrzennie skoncentrowana grupa przedsiębiorstw, instytucji i organizacji powiązanych siecią pionowych i poziomych zależności, często o charakterze nieformalnym, która poprzez skupienie szczególnych zasobów pozwala osiągnąć tym przedsiębiorstwom trwałą przewagę konkurencyjną.

Klimat aerosanitarny – ogół warunków topoklimatycznych i stan zanieczyszczenia powietrza.

Kompensacja przyrodnicza – rozumie się przez to zespół działań obejmujących w szczególności roboty budowlane, roboty ziemne, rekultywację gleby, zalesianie, zadrzewianie lub tworzenie skupień roślinności, prowadzących do przywrócenia równowagi przyrodniczej na danym terenie, wyrównania szkód dokonanych w środowisku przez realizację przedsięwzięcia i zachowanie walorów krajobrazowych.

Korytarz ekologiczny – przestrzennie ciągły, nieprzerwany infrastrukturą techniczną fragment środowiska przyrodniczego z zachowanymi cechami naturalnymi i funkcjonalnymi, umożliwiającymi przemieszczanie się materii i energii w środowisku oraz migrację organizmów żywych (np. pas lasu, dolina rzeczna).

Korytarz osadniczy – wielkoobszarowe, rozległe pasmo osadnicze, rozwijające się wzdłuż korytarza transportowego, którego transportowe i funkcjonalne powiązania są efektem dodatkowym (lub skutkiem ubocznym) roli infrastruktury technicznej i komunikacyjnej związanej z tym korytarzem transportowym; ze względu na wielkość korytarz może mieć skalę europejską (międzynarodową), krajową, regionalną, subregionalną (makrostruktury o szerokości 20–50 km, obejmujące całe miasta i gminy) lub lokalną (mikrostruktury rozwijające się wzdłuż dróg tranzytowych).

Korytarz transportowy – pasmo kumulujące, w zależności od skali, szereg powiązań transportowych przynajmniej dwoma rodzajami transportu (transport drogowy i kolejowy) o znaczeniu odpowiednio: europejskim (międzynarodowym), krajowym, regionalnym i subregionalnym (w przypadku makrostruktury) lub lokalnym (w przypadku analizy mikrostruktur).

Krajobraz kulturowy – przestrzeń historycznie ukszaltowana w wyniku działalności człowieka, zawierająca wytwory cywilizacji oraz elementy przyrodnicze.

Makrostruktura województwa – struktury przestrzenne o zasięgu ponadlokalnym, wpływające na kształt zagospodarowania rozpatrywane w skali całego województwa.

Mikrostruktura – lokalne struktury przestrzenne – wewnętrzna struktura jednostek osadniczych, obszarów miejskich lub korytarzy osadnictwa, które z punktu widzenia skali województwa są traktowane atomowo (niepodzielnie – można mówić o enkapsulacji zjawisk wewnątrz zamkniętego obiektu, postrzeganego z zewnątrz jako całość); mikrostruktura winna być rozpatrywana dopiero na etapie przenoszenia ustaleń planu województwa do skali opracowań gminnych.

Metropolizacja – proces przekształcania się przestrzeni miejskich, polegający na zmianie relacji między miastem centralnym i jego bezpośrednim zapleczem oraz na nieciągłym sposobie użytkowania przestrzeni zurbanizowanych. Zmiana relacji polega na osłabieniu lub zerwaniu związków gospodarczych miasta z jego regionalnym zapleczem i zastąpieniu ich więziami z innymi metropoliami w skali kontynentalnej lub światowej. Rola regionu ogranicza się do pełnienia funkcji mieszkaniowych i rekreacyjnych dla mieszkańców metropolii, nieciągłość zaś przestrzeni oznacza, że „sąsiadem” w sensie gospodarczym i społecznym nie jest już otaczający region, lecz odległa nieraz o setki, a nawet tysiące kilometrów inna metropolia.

Obszar obsługi – terytorium wokół ośrodka, na którym bilansują się potrzeby i możliwości zaspokajania usług świadczonych przez instytucje zlokalizowane na terenie tego ośrodka, właściwe dla jego rangi.

Obszar metropolitalny – obszar zdefiniowany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzen-

nym jako obszar wielkiego miasta oraz powiązanego z nim funkcjonalnie bezpośredniego otoczenia, ustalony w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju. W odróżnieniu od aglomeracji definiowany wg kryterium bogactwa zestawu usług, w tym usług wyższego rzędu, których znaczenie w istotny sposób wyrasta ponad poziom regionalny (tzw. funkcje metropolitalne); obszar metropolitalny może być przestrzennie tożsamy z aglomeracją (jako bytem określonym wg kryteriów przestrzennych), obejmując jej całość, ale może również stanowić tę część aglomeracji, która wyłącznie grupuje funkcje metropolitalne; obszar metropolitalny jest więc terytorium, na którym kreuje się jakość zwana metropolią, ona z kolei stanowi element (węzeł) układu ponadregionalnego (krajowego, kontynentalnego, światowego).

Obszar istniejącego zainwestowania – suma terenów wyznaczonych w momencie analizy przeprowadzanej na potrzeby studium lub planu miejscowego, stanowiących ciągle obszary wyodrębnione granicami obwodzącymi najszersze fragmenty zabudowy wraz terenami zieleni i przestrzeniami otwartymi, tak aby były spełnione warunki:

- suma powierzchni działek zabudowanych, lub dla których wydano pozwolenie na budowę, stanowi nie mniej niż 60% całego obszaru,
- gęstość zaludnienia tego obszaru, przy uwzględnieniu ludności prognozowanej dla zabudowy, dla której wydano pozwolenie na budowę, jest nie mniejsza niż 500 os./km².

Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków (OSOP) – obszar, wyznaczony zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, do ochrony populacji dziko występujących ptaków jednego lub wielu gatunków, w którego granicach ptaki mają korzystne warunki bytowania w ciągu całego życia, w dowolnym jego okresie albo stadium rozwoju.

Obszar zurbanizowany – obszar, na którym gęstość zaludnienia, liczona dla całości jednostki administracyjnej, przekracza 100 os./km².

Ośrodek zintegrowany – aglomeracja lub funkcjonalny obszar miejski, składający się z jednostek samorządu terytorialnego, które w sposób sformalizowany koordynują ze sobą lokalne polityki przestrzenne oraz za pośrednictwem wspólnego podmiotu zarządzają przynajmniej dwoma obsługującymi cały ten obszar zintegrowanymi systemami: transportowym (w tym systemem transportu publicznego) oraz infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej. Oprócz powyższego ośrodkiem zintegrowanym jest każda gmina miejsko-wiejska.

Paneuropejskie korytarze transportowe – korytarze wg ustaleń II Paneuropejskiej Konferencji Transportowej na Krecie w 1994 r.

Płat ekologiczny – zwarty i ciągły przestrzennie fragment środowiska przyrodniczego z zachowanymi cechami naturalnymi i funkcjonalnymi oraz wewnętrzną strukturą użytkowania, nieograniczającą przemieszczania się materii i energii w środowisku oraz migracji organizmów żywych (np. duży kompleks leśny).

Pojemność rekreacyjna terenu – wielkość ruchu rekreacyjnego (liczba osób), jaką może przyjąć określony obszar zagospodarowany infrastrukturą turystyczną, bez uruchomienia procesów degradacji elementów środowiska przyrodniczego.

Polaryzacja przestrzenna rozwoju – zjawisko polegające na zróżnicowaniu regionalnym poziomu rozwoju społeczno – gospodarczego, tworzące dwa obszary o całkowicie odmiennych uwarunkowaniach i perspektywach rozwoju.

Przestrzeń publiczna terenów otwartych – tereny rolne, leśne, wód powierzchniowych i nieużytki nie objęte zabudową, nie zajęte przez drogi, obiekty i urządzenia infrastruktury transportowej i technicznej oraz nie stanowiące terenów zieleni urządzonej.

Rdzeń miejski – miasto lub zespół bezpośrednio sąsiadujących ze sobą miast tworzących ciągi (nieprzerwany przez inne jednostki osadnicze lub przestrzenie otwarte) obszar zainwestowania.

Refulacja – prace mające na celu poszerzenie oraz ochronę plaży, terenów brzegowych, portów i torów podejściowych itp. Polegają na przetransportowaniu (przepompowaniu) piasku m.in. z pogłębiarki rurami z dna morza (akwenu) na plażę i rozgarnięciu go przez maszyny budowlane.

Rekultywacja środowiska – proces przywracania środowisku (lub jego wybranym elementom) charakteru zbliżonego do stanu sprzed zaistnienia procesów degradujących i zdolności do funkcjonowania zgodnie z procesami przyrodniczymi, w tym przede wszystkim zdolności do produkcji biomasy, także kształtowanie przydatności terenów do zainwestowania.

Rewaloryzacja środowiska – proces podnoszenia (odnawiania) wartości przestrzeni i jej elementów poprzez przekształcanie dotychczasowego stanu do warunków i potrzeb oczekiwanych i planowanych funkcji.

Restytucja środowiska – proces przywracania środowiska lub jego elementów do stanu naturalnego lub zbliżonego do naturalnego po ich uprzednim zniszczeniu (zaniku).

Różnorodność biologiczna (bioróżnorodność) – zróżnicowanie żywych organizmów występujących w ekosystemach, w obrębie gatunku i między gatunkami, oraz zróżnicowanie ekosystemów.

Ruchy masowe ziemi – rozumie się przez to powstające naturalnie lub na skutek działalności człowieka osuwanie, spływanie lub obrywanie powierzchniowych warstw skał, zwierzeli i gleby.

Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOOS) – obszar wyznaczony (zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej) w celu trwałej ochrony siedlisk przyrodniczych lub populacji zagrożonych wyginięciem gatunków roślin lub zwierząt albo w celu odtworzenia właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony tych gatunków.

Strefa usług miejskich – obszar składający się z jednostek samorządu terytorialnego różnych szczebli, które w sposób sformalizowany koordynują ze sobą ponadlokalną politykę przestrzenną, oraz za pośrednictwem wspólnego podmiotu zarządzają przynajmniej jednym zintegrowanym systemem: systemem transportowym (w tym systemem transportu publicznego), obsługującym cały ten obszar.

Sfera wpływu – obszar wokół ośrodka powiązany funkcjonalnie z ośrodkiem, przez co rozumie się zależność od usług publicznych i komercyjnych świadczonych w ośrodku, powiązanie z rynkiem pracy ośrodka.

Synergia, efekt synergiczny – współdziałanie różnych czynników, przynoszące efekt większy niż suma poszczególnych oddzielnych działań.

System obszarów prawnie chronionych – obejmuje wszystkie formy ochrony przyrody: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary NATURA 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz ochronę gatunkową roślin, zwierząt i grzybów.

System osadniczy – sieć osadnicza miast i wsi kształtowana na przestrzeni setek lat.

System transportowy – zbiór elementów, relacji i procesów przetwarzających strumień ładunków i pasażerów, określany popytem na usługi transportowe.

Walory krajobrazowe – wartości ekologiczne, estetyczne lub kulturowe obszaru oraz związane z nimi rzeźba terenu, twory i składniki przyrody, ukształtowane przez siłę przyrody lub działalność człowieka.

Zasoby krajobrazu kulturowego – elementy przestrzeni historycznie ukształtowanej w wyniku działalności człowieka, zawierające wytwory cywilizacji oraz elementy przyrodnicze.

Zrównoważony rozwój – rozumie się przez to 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 lub obywateli zarówno współczesnego pokolenia, jak i przyszłych pokoleń.

Aneks 2.

NAJWAŻNIEJSZE PRZEPISY PRAWA WYMAGAJĄCE UWZGLĘDNIENIA W PLANOWANIU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Konwencje:

- 1) Międzynarodowa Konwencja Ochrony Roślin, sporządzona w Rzymie dnia 6 grudnia 1951 r. (Dz. U. 2001 nr 15, poz. 151);
- 2) Konwencja o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko życiowe ptactwa wodnego, sporządzona w Ramsarze dnia 2 lutego 1971 r. (Dz. U. 1978 nr 7, poz. 24);
- 3) Konwencja w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturowego i naturalnego, przyjęta w Paryżu dnia 16 listopada 1972 r. przez Konferencję Generalną Organizacji Narodów Zjednoczonych dla Wychowania, Nauki i Kultury na jej siedemnastej sesji (Dz. U. 1976 nr 32, poz. 190);
- 4) Europejska konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego (poprawiona), sporządzona w la Valetta dnia 16 stycznia 1992 r. (Dz. U. 1996 nr 120, poz. 564);
- 5) Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r. (Dz. U. 2000 nr 28, poz. 346);
- 6) Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzona w Nowym Jorku dnia 9 maja 1992 r. (Dz. U. 1996 nr 53, poz. 238);
- 7) Konwencja o różnorodności biologicznej, sporządzona w Rio de Janeiro dnia 5 czerwca 1992 r. (Dz. U. 2002 nr 184, poz. 1532);
- 8) Oświadczenie Rządowe z dnia 31 stycznia 1996 r. w sprawie ratyfikacji Konwencji o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzonej w Bernie dnia 19 września 1979 r. (Dz. U. 1996 nr 58, poz. 264);
- 9) Protokół z Kioto do ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu, sporządzony w Kioto dnia 11 grudnia 1997 r. (Dz. U. 2005 nr 203, poz. 1684);
- 10) Europejska Konwencja Krajobrazowa, sporządzona we Florencji dnia 20 października 2000 r. (Dz. U. 2006 nr 14, poz. 98);
- 11) Konwencja UNESCO, sporządzona w Paryżu dnia 20 października 2005 r., w sprawie ochrony i promowania różnorodności form wyrazu kulturowego, (Dz. U. 2007 nr 215, poz. 1585).

II. Ustawy:

- 1) Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (tj. Dz. U. 2007 nr 19, poz. 115 z późn. zm.);
- 2) Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne (tj. Dz. U. 2005 nr 240, poz. 2027 z późn. zm.);
- 3) Ustawa z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tj. Dz. U. 2003 nr 153, poz. 1502 z późn. zm.);
- 4) Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (tj. Dz. U. 2005 nr 45, poz. 435 z późn. zm.);
- 5) Ustawa z dnia 4 lutego 1994 r. - Prawo geologiczne i górnicze (tj. Dz. U. 2005 nr 228, poz. 1947 z późn. zm.);
- 6) Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. prawo budowlane (tj. Dz. U. 2006 nr 156, poz. 1118 z późn. zm.);
- 7) Ustawa z dnia 3 lutego 1995 r. o ochronie gruntów rolnych i leśnych (tj. Dz. U. 2004 nr 121, poz. 1266 z późn. zm.);
- 8) Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne. (tj. Dz. U. 2006 nr 89, poz. 625 z późn. zm.);
- 9) Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. 2007 nr 16, poz. 94 z późn. zm.);
- 10) Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (tj. Dz. U. 2004 nr 281, poz. 2782 z późn. zm.);
- 11) Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tj. Dz. U. 2001 nr 142, poz. 1590 z późn. zm.);
- 12) Ustawa z dnia 7 maja 1999 r. o ochronie terenów byłych hitlerowskich obozów zagłady (Dz. U. 1999 nr 41, poz. 412 z późn. zm.);
- 13) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (tj. Dz. U. 2008 nr 25, poz. 150 z późn. zm.);
- 14) Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (tj. Dz. U. 2007 nr 39, poz. 251 z późn. zm.);
- 15) Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o zbiorowym zaopatrzeniu w wodę i zbiorowym odprowadzeniu ścieków (tj. Dz. U. 2006 nr 123, poz. 858 z późn. zm.);
- 16) Ustawa z dnia 6 lipca 2001 r. o zachowaniu narodowego charakteru strategicznych zasobów naturalnych kraju. (Dz. U. 2001 nr 97, poz. 1051 z późn. zm.);
- 17) Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (tj. Dz. U. 2005 nr 239, poz. 2019 z późn. zm.);
- 18) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (tj. Dz. U. 2006 nr 100, poz. 696);
- 19) Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2003 nr 80, poz. 171 z późn. zm.);
- 20) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. 2003 nr 67, poz. 621);
- 21) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 nr 86, poz. 789 z późn. zm.);
- 22) Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 nr 162, poz. 1568 z późn. zm.);
- 23) Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92, poz. 880 z późn. zm.);
- 24) Ustawa z dnia 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdro-

wiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. 2005 nr 167, poz. 1399 z późn. zm.);

- 25) Ustawa 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. z 2008 nr 199, poz. 1227 z późn. zm.).

Uchwały:

- 1) Uchwała Rady Ministrów z 23 grudnia 1987 r. w sprawie uznania miasta Ustki za uzdrowisko w oparciu o kąpiele solankowe i wody lecznicze leczone są osteoporoza, choroby reumatyczne, schorzenia kardiologiczne, nadciśnienie-niowe, dolnych dróg oddechowych (M.P. nr 38, poz. 333 z 1987 r.);
- 2) Uchwała Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 22 maja 2009 r. w sprawie przyjęcia dokumentu „Polityka ekologiczna Państwa w latach 2009 -2012 z perspektywą do roku 2016” (M.P. z 2009, nr 34, poz. 501).

Rozporządzenia:

- 1) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz. U. 1996 nr 33, poz. 144 z późn. zm.);
- 2) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 nr 151, poz. 987);
- 3) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 1998 r. w sprawie ustalenia wykazu dróg krajowych i wojewódzkich (Dz. U. 1998 nr 160, poz. 1071);
- 4) Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 27 stycznia 1999 r. w sprawie uznania miasta Sopot za uzdrowisko, prowadzona działalność lecznicza oparta jest na kąpielach w wodzie morskiej, kąpielach solankowych, zabiegach borowinowych (Dz. U. 1999 nr 10, poz. 94);
- 5) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. 1999 nr 43, poz. 430);
- 6) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 czerwca 2001 r. w sprawie ustalenia morskich i stałych lotniczych przejść granicznych oraz rodzaju ruchu dozwolonego przez te przejścia. (Dz. U. 2001 nr 62, poz. 632 z późn. zm.);
- 7) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 30 lipca 2001 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać sieci gazowe (Dz. U. 2001 nr 97, poz. 1055);
- 8) Rozporządzenie Ministra Środowiska z 14 sierpnia 2001 r. w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie (Dz. U. 2001 nr 92, poz. 1029);
- 9) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 marca 2004 r. w sprawie Słowińskiego Parku Narodowego (Dz. U. 2004 nr 43, poz. 390);
- 10) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 7 maja 2004 r. w sprawie sposobu uwzględniania w zagospodarowaniu przestrzennym potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa (Dz. U. 2004 nr 125, poz. 1309);
- 11) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresy-

wych (Dz. U. 2004 nr 128, poz. 1334 z późn. zm.);

- 12) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. 2004 r. nr 229, poz. 2313 z późn. zm.);
- 13) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. 2004, nr 257, poz. 2573 z późn. zm.);
- 14) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. 2005 nr 94, poz. 795);
- 15) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz. U. 2005 nr 219, poz. 1864);
- 16) Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie (Dz. U. 2005 nr 243, poz. 2063 z późn. zm.);
- 17) Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. 2007 nr 61, poz. 412);
- 18) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie (Dz. U. 2007 nr 86, poz. 579);
- 19) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 15 grudnia 2008 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla Parku Narodowego „Bory Tucholskie” (Dz. U. 2008 nr 230, poz. 1545 z późn. zm.);
- 20) Rozporządzenie Nr 6/2001 Wojewody Pomorskiego z dnia 7 sierpnia 2001, w sprawie ustanowienia „Planu ochrony Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego” (Dz. Urz.Woj.Pom. 2001 nr 64, poz. 748);
- 21) Rozporządzenie Nr 8/2002 Wojewody Pomorskiego z dnia 26 lipca 2002 r. w sprawie wprowadzenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół lotniska im. Lecha Wałęsy w Gdańsku (Dz.Urz.Woj.Pom. 2002 nr 49, poz. 2036);
- 22) Rozporządzenie Nr 4/2004 Wojewody Pomorskiego z dnia 16 marca 2004, zmieniające rozporządzenie w sprawie utworzenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół Lotniska Wojskowego w Królewie Malborskim powiat malborski (Dz.Urz.Woj.Pom. 2004 nr 36, poz. 744);
- 23) Rozporządzenie Nr 52/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1189);
- 24) Rozporządzenie Nr 53/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Zaborskiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1190);
- 25) Rozporządzenie Nr 54/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Kaszubskiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1191);
- 26) Rozporządzenie Nr 55/06 Wojewody Pomorskiego z

- dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Nadmorskiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1192);
- 27) Rozporządzenie Nr 56/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana” (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1193);
- 28) Rozporządzenie Nr 57/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1194);
- 29) Rozporządzenie Nr 58/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego „Dolina Stupi” (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1195);
- 30) Rozporządzenie Nr 59/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Tucholskiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1196);
- 31) Rozporządzenie Nr 60/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. w sprawie Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego (Dz.Urz.Woj.Pom. 2006 nr 58, poz. 1197);
- 32) Rozporządzenie Nr 23/07 Wojewody Pomorskiego z dnia 6 lipca 2007 r. zmieniające rozporządzenie (Nr 5/05 z dnia 24 marca 2005 r., Dz. U.Woj.Pom. 2005 nr 29, poz. 585) w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (Dz.Urz.Woj.Pom. 2007 nr 117, poz. 2036);
- 33) Rozporządzenie Nr 33/07 Wojewody Pomorskiego z dnia 12 grudnia 2007 r. w sprawie programu ochrony powietrza dla aglomeracji trójmiejskiej (Dz.Urz.Woj.Pom. 2008 nr 1, poz. 45).

Zarządzenia i rozporządzenia Prezydenta RP:

- 1) Zarządzenie Prezydenta RP z dnia 8 września 1994 w sprawie uznania za pomnik historii (M.P. 1994, nr 50, poz. 415), - Gdańska – miasta w zasięgu obwarowań z XVII wieku;
- 2) Zarządzenie Prezydenta RP z dnia 8 września 1994 w sprawie uznania za pomnik historii (M.P. 1994, nr 50, poz. 420), - Malborka – zespołu zamku krzyżackiego;
- 3) Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 22 sierpnia 2003 w sprawie uznania za pomnik historii (Dz. U. 2003 nr 148, poz. 1448), - Gdańska – pola bitwy na Westerplatte.

Obwieszczenia:

- 1) Obwieszczenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2001, Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (MP nr 26, poz. 432).

Aneks 3.

BIBLIOGRAFIA MATERIAŁÓW ŹRÓDŁOWYCH

Bańkowska B., Identyfikacja i potencjał rozwojowy funkcji metropolitalnych w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, [w:] Studia nad obszarem metropolitalnym Trójmiasta, red. F. Pankau, Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, Gdańsk 2006.

Dutkowski M., „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, IBnGR, Gdańsk 2001, nr 2.

ESPON in progress. Preliminary results by autumn 2003.

Kochanowska D., Koncepcja kształtowania metropolitalnego systemu usług i przestrzeni publicznych, [w:] Studia nad obszarem metropolitalnym Trójmiasta, red. F. Pankau, Pomorskie Studia Regionalne, UMWP, Gdańsk 2006.

Korcelli P., Zmiany systemu osadniczego polski na tle przemian demograficznych, ekspertyza do aktualizacji

KPZK.

Kostarczyk A., Przewoźniak M., Identyfikacja struktury przyrodniczej i dziedzictwa kulturowego oraz koncepcja przestrzenna ich ochrony i kształtowania w województwie pomorskim, maszynopis, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2001.

Kudłacz T., Markowski T., Zintegrowany rozwój aglomeracji jako podstawa budowania konkurencyjności polskiej przestrzeni społeczno-gospodarczej, „Studia Regionalne i Lokalne”, 2002, nr 2–3.

Markowski T., Zarządzanie rozwojem miast, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1999.

Narodowa Strategia Rozwoju Transportu na lata 2000–2006, MTiGM, Warszawa 2000.

Ocena funkcjonowania i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w Obszarze Metropolitalnym Zatoki Gdańskiej, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk, listopad 2004.

Ocena roczna jakości powietrza w województwie pomorskim za 2006 r., WIOŚ, Gdańsk 2007.

Ochrona środowiska 2007. Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2007.

Opoczyński K., Synteza wyników pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich w 2005 r. Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Sp. z o.o. Transprojekt – Warszawa, maszynopis, Pracownia Ruchu i Studiów Drogowych, Warszawa 2006.

Paner H., Waloryzacja regionalnych zasobów dziedzictwa archeologicznego (identyfikacja zasobów o znaczeniu europejskim, krajowym, regionalnym), Gdańsk 2004.

Pankau F., Transformacja struktury funkcjonalno-przestrzennej Trójmiasta, [w:] Kształtowanie ładu przestrzennego polskich metropolii w procesie transformacji ustrojowej III RP, red. J. Kołodziejski i T. Parteka, Biuletyn KPZK PAN, Warszawa 2001, z. 193.

Pietruszewski J., Delimitacja obszaru metropolitalnego Zatoki Gdańskiej, maszynopis, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2003.

Pietruszewski J., Stan szkolnictwa wyższego w metropolii trójmiasta. Szkolnictwo wyższe trójmiasta na tle kraju problemy bazy dydaktyczno-badawczej, maszynopis, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2006.

Plan Gospodarki Odpadami Województwa Pomorskiego 2010, red. A. Grapatyn-Korzeniowska, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2007.

Plan strategiczno-operacyjny równoważenia struktury aglomeracji Trójmiasta, red. A. Baranowski, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, maszynopis, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2000.

Plan zagospodarowania Przestrzennego województwa pomorskiego, red. F. Pankau, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2005–2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, styczeń 2005.

Pomorski region funkcjonalny. Studium geograficzno-przyrodnicze, red. J. Kołodziejski, maszynopis, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2000.

Program Budowy dróg Krajowych, Ministerstwo Transportu, Warszawa, maj 2007.

Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2007–2010 z uwzględnieniem perspektywy 2011–2014, red. K. Wojcieszek, Pomorskie Studia Regio-

nalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2007.

Program opieki nad zabytkami województwa pomorskiego na lata 2007–2010, red. r. Wierzchołowska, T. Błyskosz, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2007.

Program rozwoju produktów turystycznych województwa pomorskiego, red. M. Wanagos, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2004.

Program Rozwoju Sieci Lotnisk i Lotniczych Urzędzeń Naziemnych, Ministerstwo Transportu, Warszawa, maj 2007.

Przevoźniak M., Konflikty w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru przybrzeżnego województwa pomorskiego, Gdańsk 2007.

Raport na temat wielkich miast Gdańsk, Price Water House Coopers, 2007.

Raport o stanie środowiska województwa pomorskiego, WIOŚ Gdańsk, Gdańsk 2005.

Raport o stanie zachowania zabytków. Województwo pomorskie, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Gdańsku, Gdańsk 2004.

Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju, Ministerstwo Budownictwa, Warszawa, luty 2007.

Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego. Ocena realizacji inwestycji, red. F. Pankau, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2006.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013, Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013 – Polska, dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 2 października 2007 r., w związku z decyzją nr K(2007)4209 Komisji Wspólnot Europejskich z dn. 4 września 2007.

Rocznik Ochrony Środowiska 2006, GUS, Warszawa 2006.

Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2005, US w Gdańsku, Gdańsk 2005.

Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2006, US w Gdańsku, Gdańsk 2006.

Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2007, US w Gdańsku, Gdańsk 2007.

Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2008, US w Gdańsku, Gdańsk 2008.

Sagan I., Równoważenie procesów suburbanizacji w obszarze metropolitalnym Trójmiasta, maszynopis Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk

2005.

Strategia dla Transportu Kolejowego do roku 2009, Ministerstwo Transportu, Warszawa, sierpień 2006.

Strategia rozwoju turystyki w województwie pomorskim na lata 2004–2013, red. M. Wanagos, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2004.

Strategia rozwoju województwa pomorskiego, red. r. Matczak, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2005.

Strategia rozwoju województwa pomorskiego, red. T. Parteka, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2000.

Studia nad obszarem metropolitalnym Trójmiasta, red. F. Pankau, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2006.

Studia przyrodniczo-krajobrazowe województwa pomorskiego, red. J. T. Czochoński, M. Kistowski, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2006.

Studium ekofizjograficzne województwa pomorskiego, red. J. T. Czochoński, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Słupsk–Gdańsk 2006.

Studium strategicznego rozwoju sieci lotnisk na terenie województwa pomorskiego, Price Water House Coopers, Warszawa, maj 2008.

Szefler K., Furmańczyk K., Zagospodarowanie i rozwój przestrzenny strefy przybrzeżnej Bałtyku – rekomendacje dla KPZK, materiały Okrągłego Stołu nt. priorytetu „Środowisko” w ramach Strategii UE dla regionu Morza Bałtyckiego, Gdańsk, 13 listopada 2008.

Urban Pattern Specification, Stephen Marshall-Institute of Community Studies, London 21St January 2005.

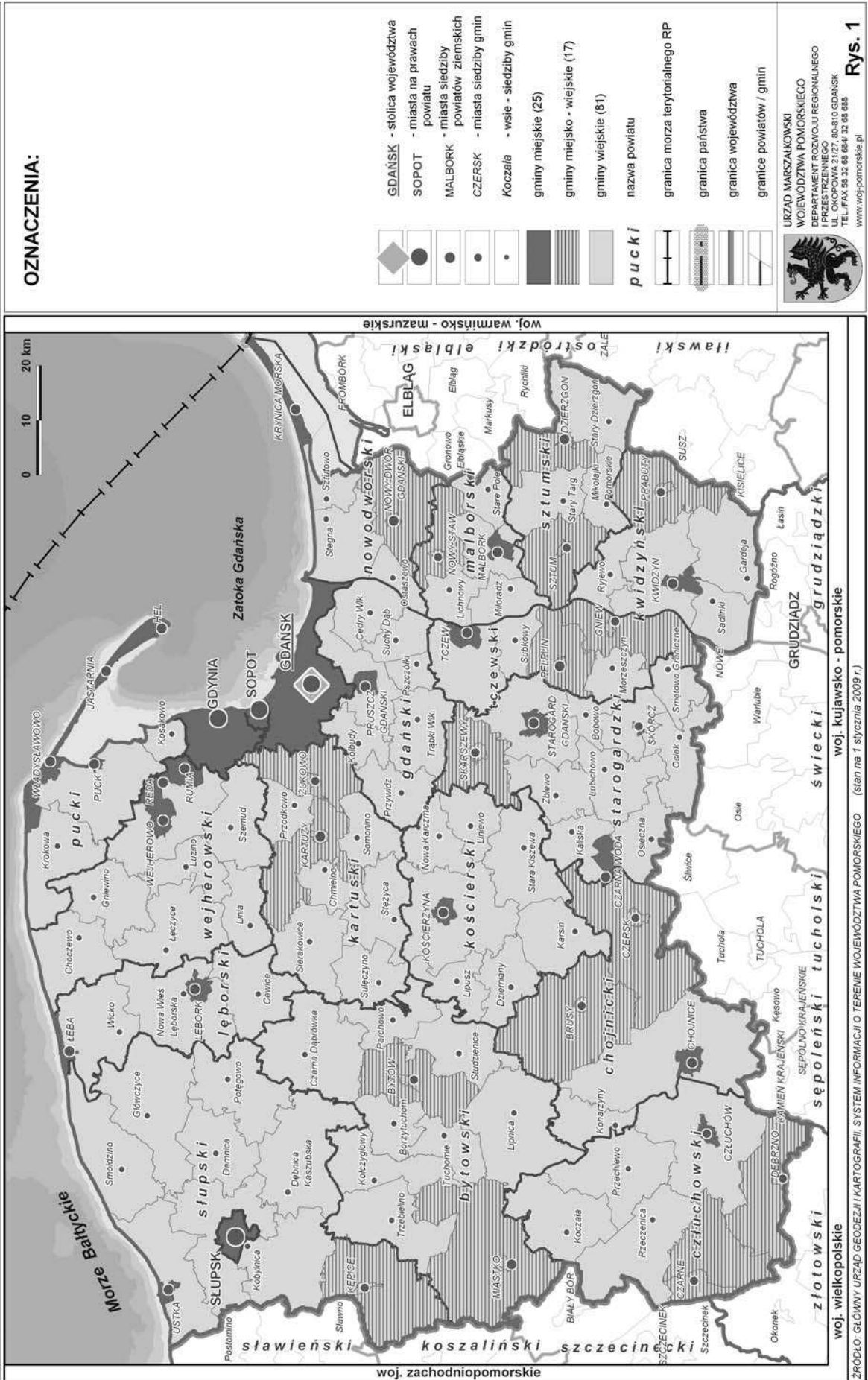
Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.

Uwarunkowania i kierunki rozwoju turystyki w województwie pomorskim, red. M. Wanagos, Pomorska Regionalna Organizacja Turystyczna, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2004.

Województwo Pomorskie – Ocena stanu i efektywności pomocy społecznej w 2006 r., Wydział Polityki Społecznej Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, październik 2007.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Podział administracyjny - struktura terytorialna zarządzania przestrzenią

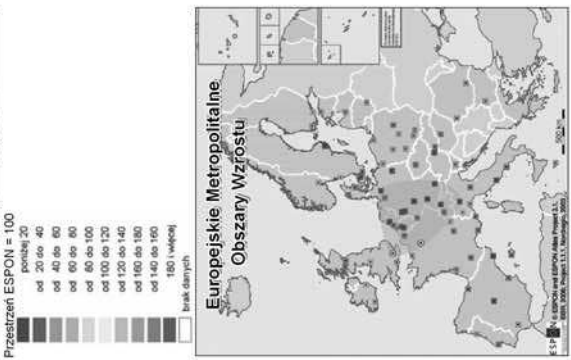
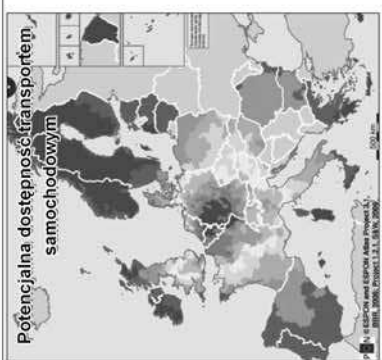


PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Europejskie uwarunkowania rozwoju przestrzennego



- Sieć korytarzy transportowych w obszarze Regionu Morza Bałtyckiego:**
- powiązanych z Polską
- 1 Central European Transport Corridor (Kopenhaga - Ystad - Szczecin/Swinoujście - Bemno - Wenecja)
 - 2 Baltic Link (Goteborg - Karlskrona - Gdynia Paneuropejski korytarz nr IV)
 - 3 Via Hanseatica Transport Corridor (Szczecin - Gdańsk/Gdynia - Kaliningrad - Riga)
- Witno** kierunki korytarzy transportowych
- Obszary chronione w obszarze nadbałtyckim**
- 1 Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 na obszarze M. Bałtyckiego
 - 2 Obszary Konwencji Ramsar rezerwaty Błostery UNESCO
 - 3 Elementy transportowe
 - 4 porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym
- Morza Bałtyckiego**
- 4 East - West Corridor (Copenhaga - Karlskrona - Baltijsk - Klaipeda)
 - 5 Germany - Sweden Corridor (Malmö - Trelleborg - Rostock, Lubeck, Sassnitz)
 - 6 Germany - Lithuania (Litwa) - Kaliningrad Maritime Corridor
 - 7 The String Corridor (Malmö - Copenhaga - Lubeck)
 - 8 Copenhagen - Berlin corridor
- Obszary chronione w obszarze nadbałtyckim**
- Obszary Specjalnej Ochrony Ptaków NATURA 2000 na obszarze M. Bałtyckiego
 - Obszary Konwencji Ramsar rezerwaty Błostery UNESCO
 - Elementy transportowe
 - porty lotnicze o znaczeniu międzynarodowym
 - porty morskie
 - drogi wodne
 - stolice państw
 - większe miasta



Źródło: ESPON ATLAS Projekt 3.1

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. CHŁOPOWA 21/27, 80-810 GDĄNSK
TEL./FAX 58 32 68 684/32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

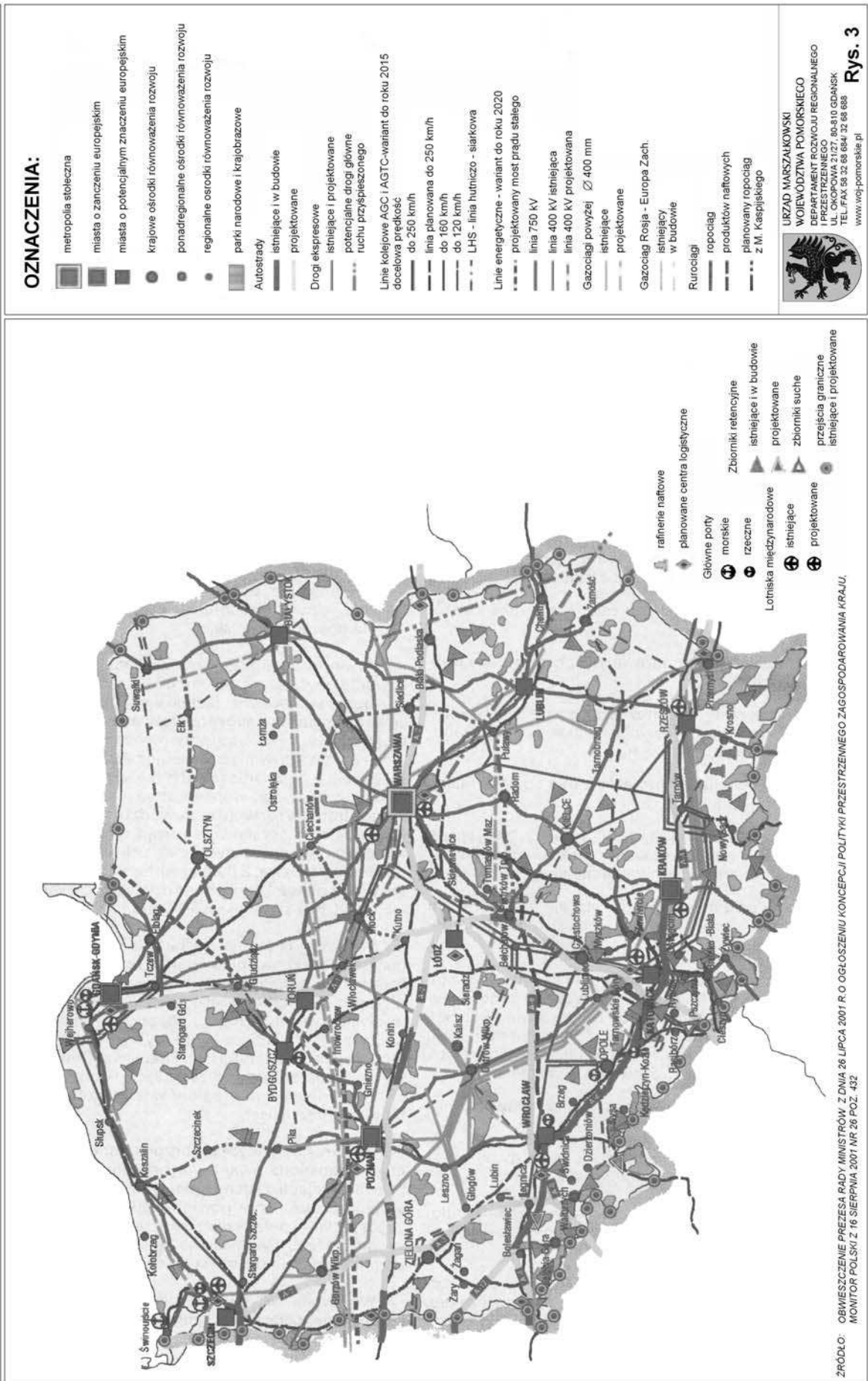
Rys. 2

ŹRÓDŁO: WIZJE I STRATEGIE WOKÓŁ MORZA BAŁTYCKIEGO 2010

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

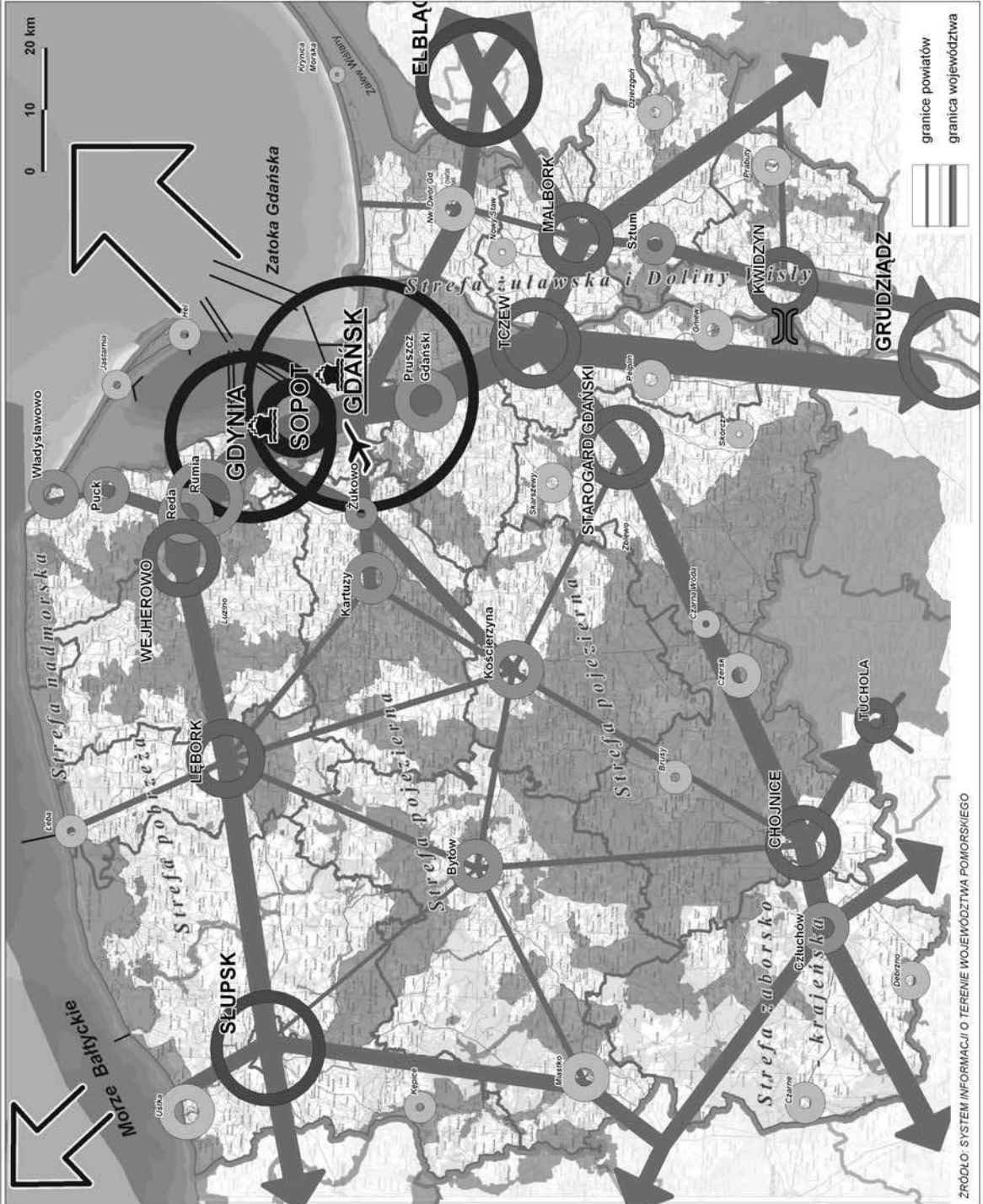
UWARUNKOWANIA - Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju

Elementy stabilizujące (w ujęciu schematycznym)



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Ogólna charakterystyka województwa - Istniejąca struktura funkcjonalno - przestrzenna



OZNACZENIA:

Jednostki osadnicze wg liczby ludności
(stan na grudzień 2008 r.)



Ranga ośrodków

- ośrodki ponadregionalne
- ośrodki regionalne w pełni ukształtowane
- pozostałe ośrodki regionalne
- silne ośrodki lokalne
- ośrodki lokalne

Rodzaj i ranga powiązań

- zewnętrzne
- wewnętrzne
- wysoka
- średnia
- niska
- powiązania transbałtyckie

- brak powiązań drogowych
- tory wodne podejść do portów
- porty morskie o znaczeniu podstawowym dla gospodarki
- port lotniczy
- istniejące wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody



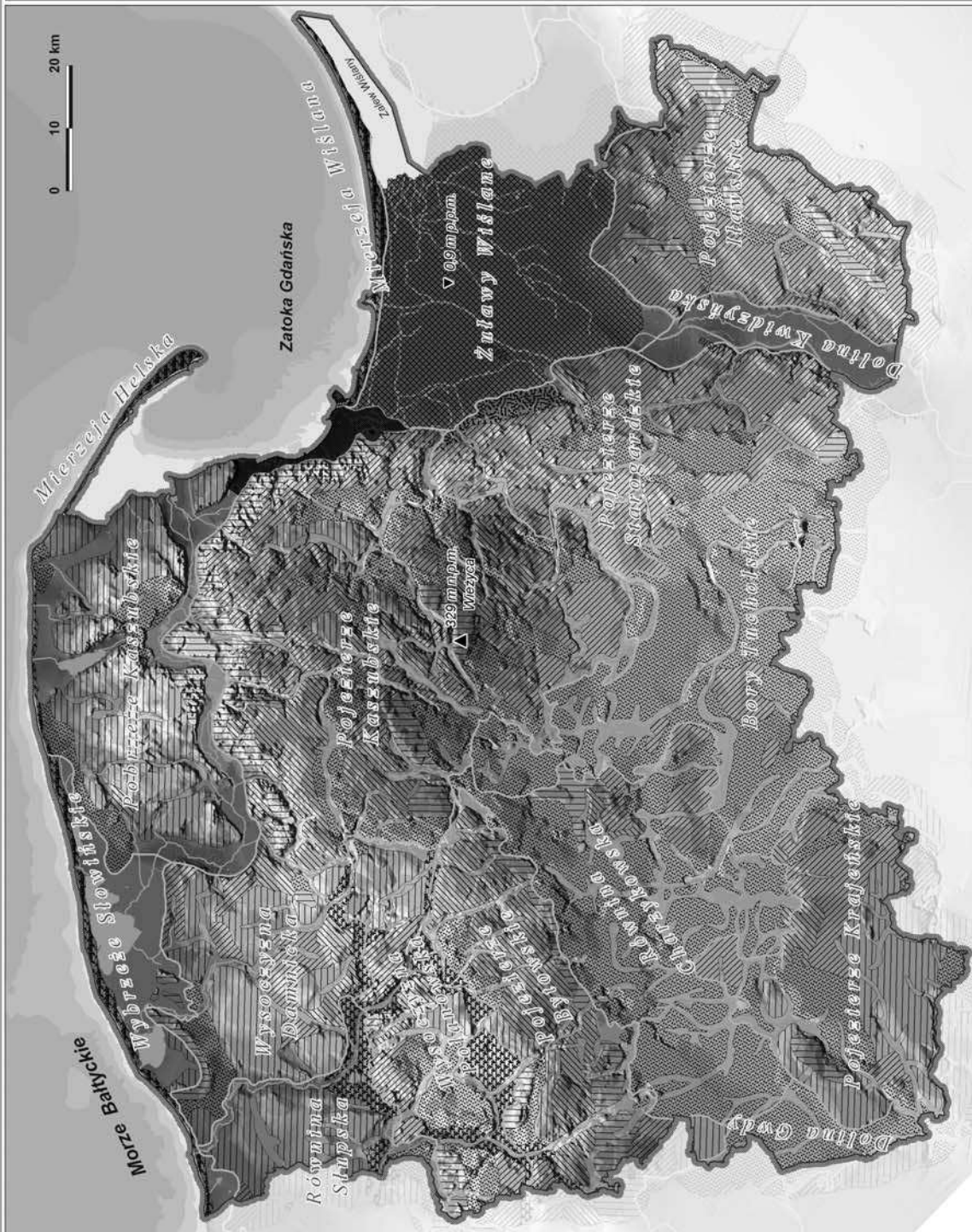
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT RZECZYMU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDĄŃSK
TEL. FAX 58 26 664 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 4

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Ukształtowanie terenu i podział fizyczny - geograficzny



OZNACZENIA:

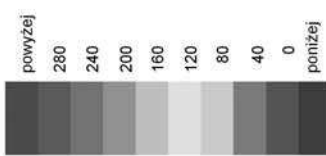
Jednostki fizyczno - geograficzne
zasięgi mezoregionów



Typy rzeźby terenu

- wysoczyzna morenowa wznózowa
- wysoczyzna morenowa pagórkowata
- wysoczyzna morenowa falista
- wysoczyzna morenowa równinna
- równina sandrowa
- równina zastoiskowa
- równina aluwialna (delta)
- dno dolinne
- wydmyny nadmorskie

Wysokość [m n. p. m.]



- wody powierzchniowe
- tereny zurbanizowane
- granica województwa

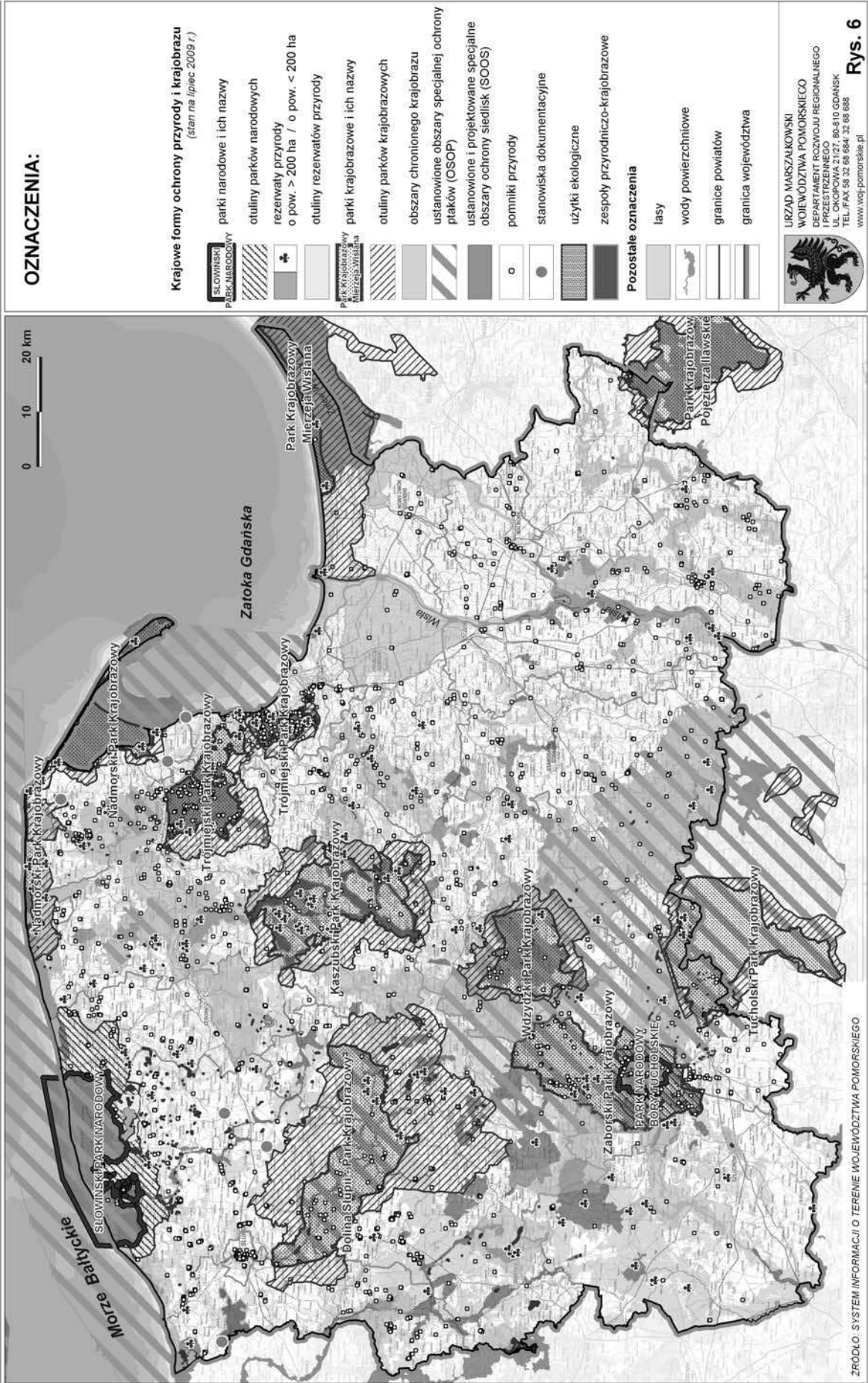


URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. POLSKA 100, 80-810 GDANSK
TEL./FAX 58 32 68 684, 32 68 688
www.woj.pomorskie.pl

Rys. 5

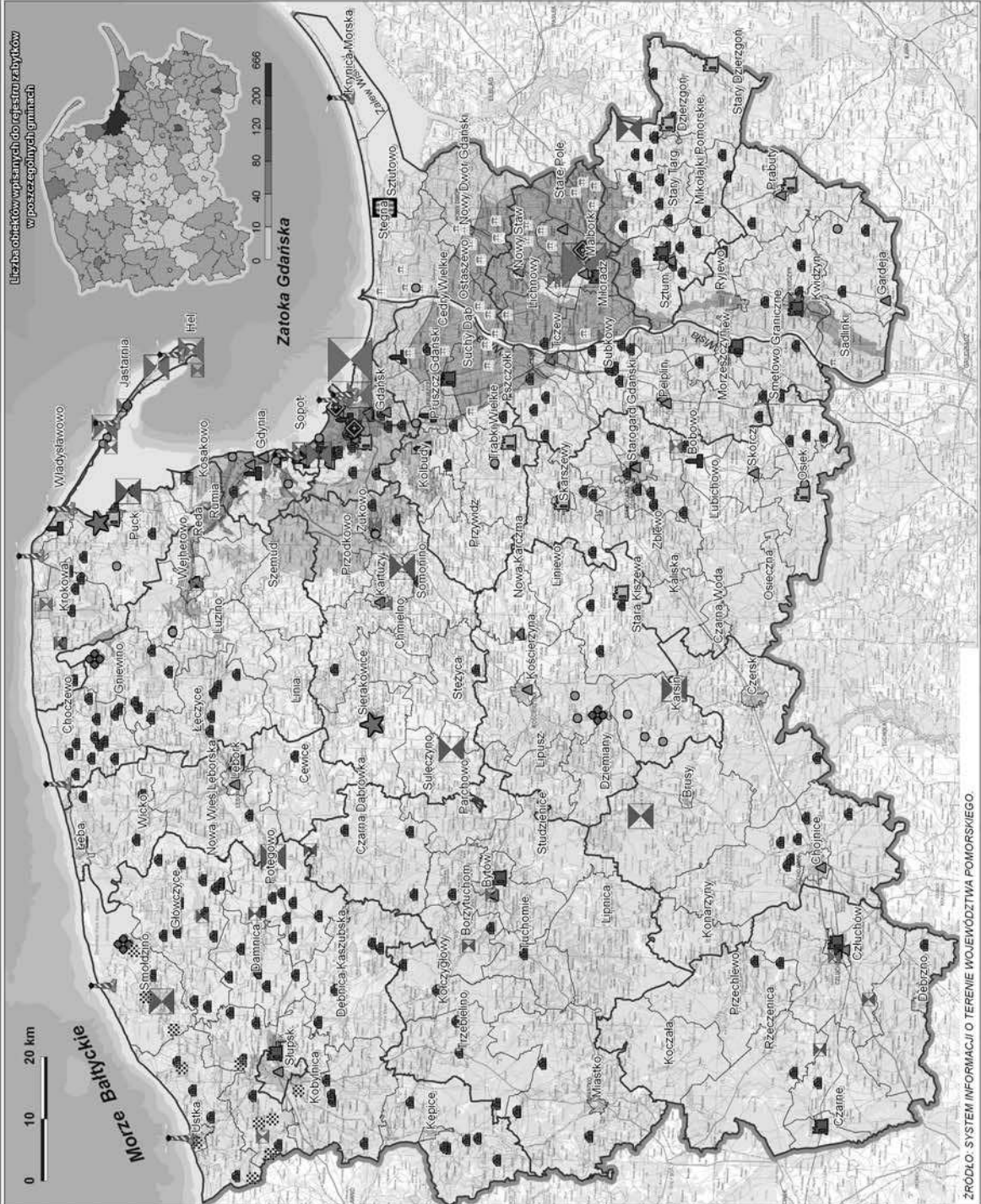
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Prawne formy ochrony środowiska przyrodniczego



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Obiekty cenne kulturowo i typy krajobrazu kulturowego



Liczba obiektów wpisanych do rejestru zabytków w poszczególnych gminach

0 10 20 km

Zródło: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

OZNACZENIA:
Prawne formy ochrony zabytków
(stan na lipiec 2009)

- pomnik historii
- parki kulturowe
- Wpisane do rejestru zabytków, charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego województwa
- układy urbanistyczne / rualistyczne
- zamki / ruiny i relikty zamków
- latarnie morskie
- skupiska zabudowy szachulcowej
- domy podcieniowe
- dwory i pałace

Obiekty najcenniejsze kulturowo

Ranga	Zabytki	
	nieuchrome	archeologiczne
światowa		
europejska		
krajowa		

Inne cenne obiekty kulturowe

- występowanie dóbr kultury współczesnej o wybitnym znaczeniu ponadkrajowym
- Pomnik Zagłady
- skanseny

- Typy krajobrazu kulturowego**
- zwarte średniowieczne wsie kmiecie
 - zwarte zabawskie siemioneczne wsie kmiecie
 - wielka własność ziemska
 - rozproszone kaszubskie osadnictwo jednostworcze
 - rozproszone żuławskie osadnictwo jednostworcze
 - rozproszone nowozytnie osadnictwo kolonijne
 - osadnictwo mieszczańskie
 - urbanizujące się podmiejskie tereny wiejskie
 - osadnictwo miejskie
 - osadnictwo wielkomiejskie
 - tereny intensywnej zabudowy przemysłowej
 - trak lub baszto
 - rzabnie osadnictwo

granice gmin / powiatów / województwa

**URZĄD MARSZAŃKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO**
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
UL. GOSPODARZA 21/27, 80-510 GDAŃSK
TEL. FAX 58 32 66 664 32 68 688
www.usrp.pomorskie.pl

Rys. 7

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Zagrożenia środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu



OZNACZENIA:

Zagrożenia w zakresie:

- litosfery i gleb**
- wybięza morskie zagrożone abrazją i powodzią
 - obszary o wysokim zagrożeniu gruntów rolnych i leśnych erozją wodną

stanu powietrza atmosferycznego

- punkty emisji pyłu PM10 > 100 ton / rok
- powiaty w których wystąpiło przekroczenie pyłu zawieszonego PM10
- powiaty, w których wystąpiło przekroczenie benzeno-a-prenu w powietrzu

klimatu akustycznego

- punkty pomiaru hałasu o wielkości przekraczającej dopuszczalne normy
- odcinki dróg o wysokim natężeniu hałasu komunikacyjnego
- źródła hałasu o dźwiękowym

pozostałe zagrożenia

- linie elektroenergetyczne wysokich i najwyższych napięć, będące źródłem promieniowania elektromagnetycznego
- obszary intensywnej inwestycyjnej
- obszary o nadmiernym obciążeniu turystyką i rekreacją
- obecne i potencjalne obszary ekspansji zabudowy mieszkaniowej (suburbanizacja)
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią

Punktowne źródła potencjalnych poważnych awarii

ilość źródeł w danym rejonie

12
7
2
1



- drogi krajowe i wojewódzkie
- granice powiatów
- granica województwa

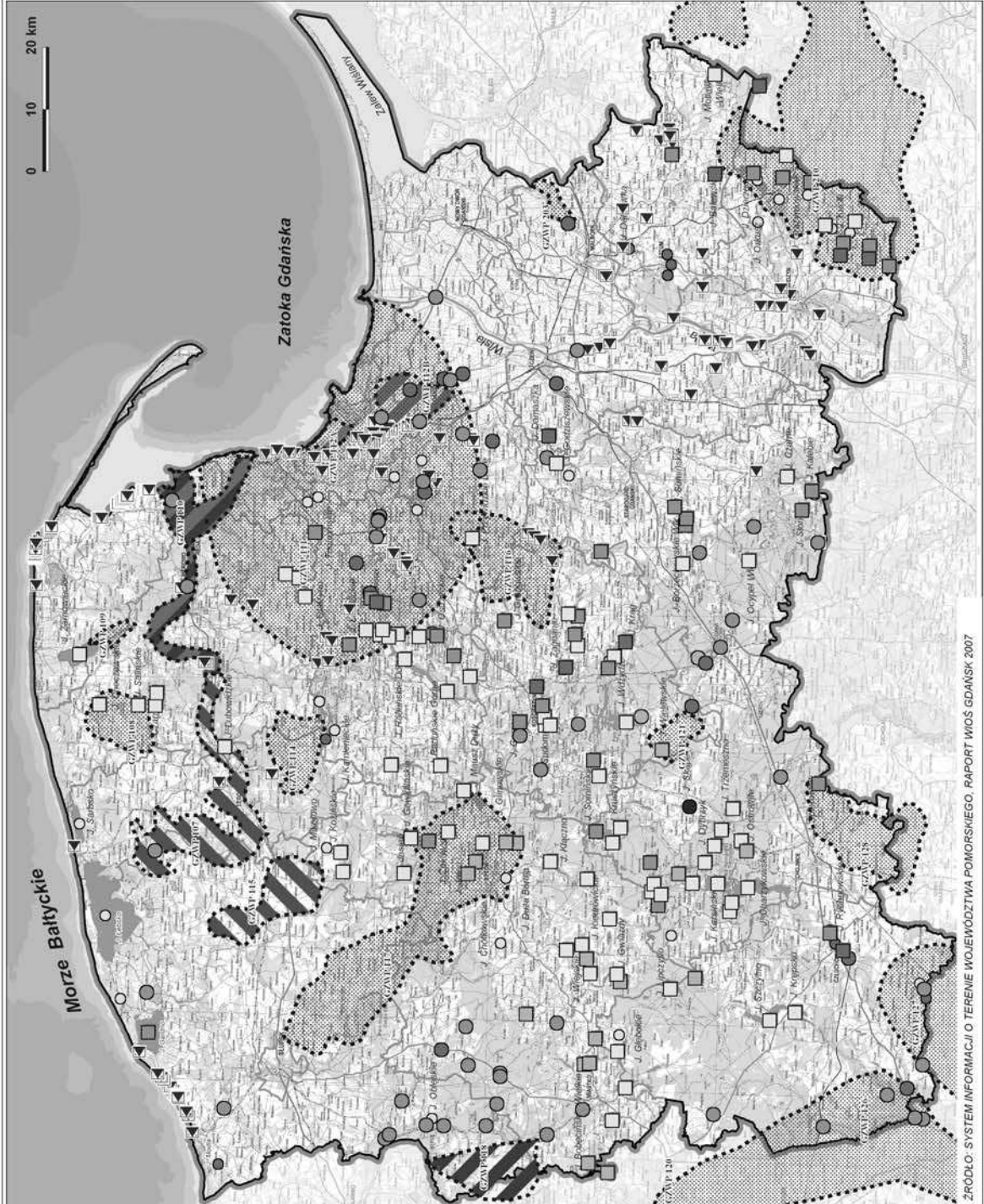


URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL. FAX 58 52 61 684; 32 61 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 8

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Stan i zagrożenia zasobów wody oraz zagrożenia osuwiskami



OZNACZENIA:

Stan czystości wód rzecznych wg pomiarów
w latach 1994 - 2006

- III klasa czystości
- IV klasa czystości
- V klasa czystości

Stan czystości wód jezior w 2006 r.

- I klasa czystości
- II klasa czystości
- III klasa czystości
- poza klasą

Wody podziemne

Główne Zbiorniki Wód Podziemnych
(GZWP)



Główne źródła zagrożeń GZWP

- ▨ zagrożone koncentracją zakładów dużego i zwiększonego ryzyka
- ▨ zagrożone intensywną uprawą ziemiaków
- ▨ zagrożone intensywną hodowlą trzody chlewnej i drobiu

Zagrożenia osuwiskami

- ▭ obszary narazone na niebezpieczeństwo osuwisk
- ▭ granice powiatów
- ▭ granica województwa



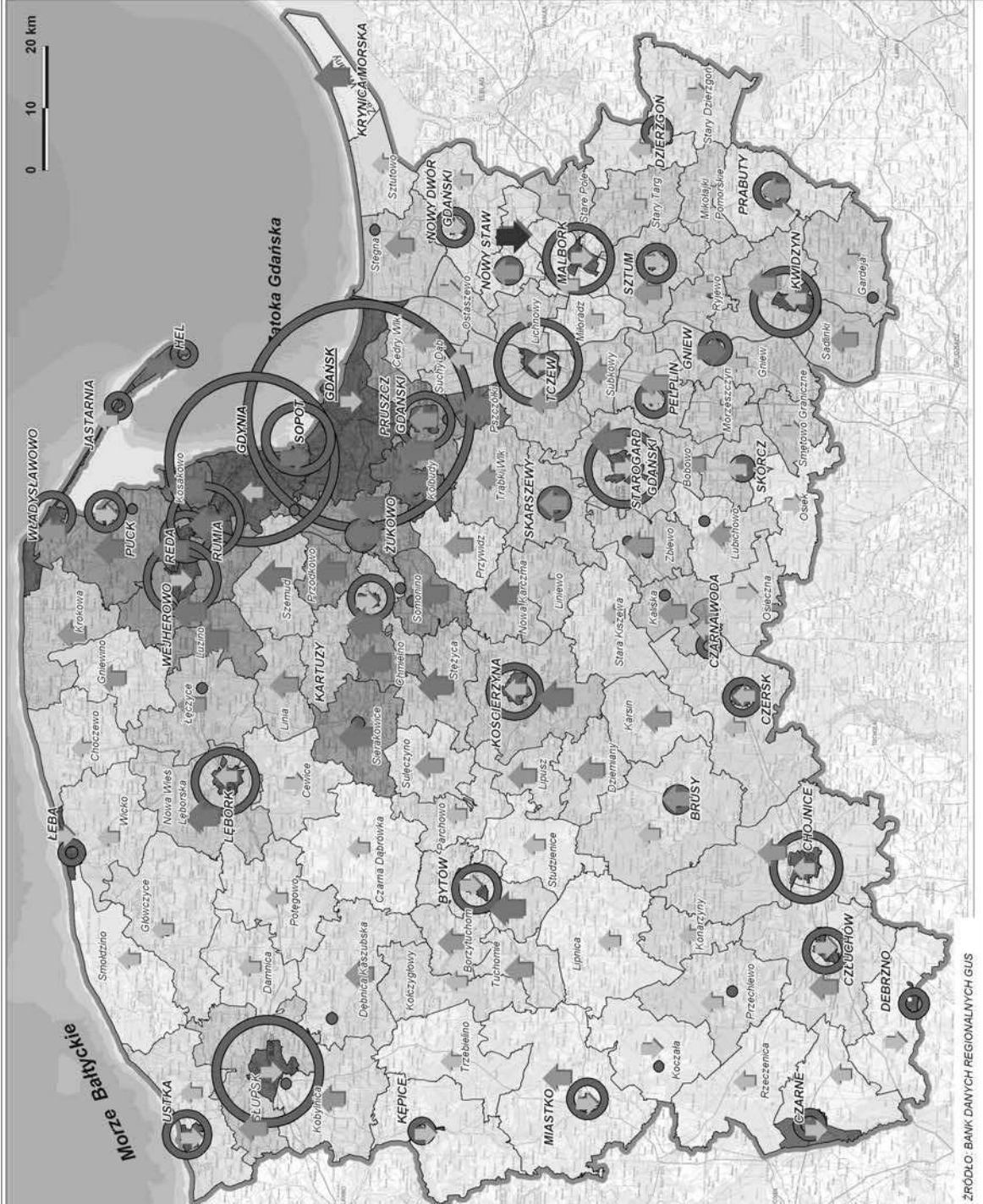
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL. FAX 58 32 58 684; 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO. RAPORT WIOŚ GDAŃSK 2007

Rys. 9

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

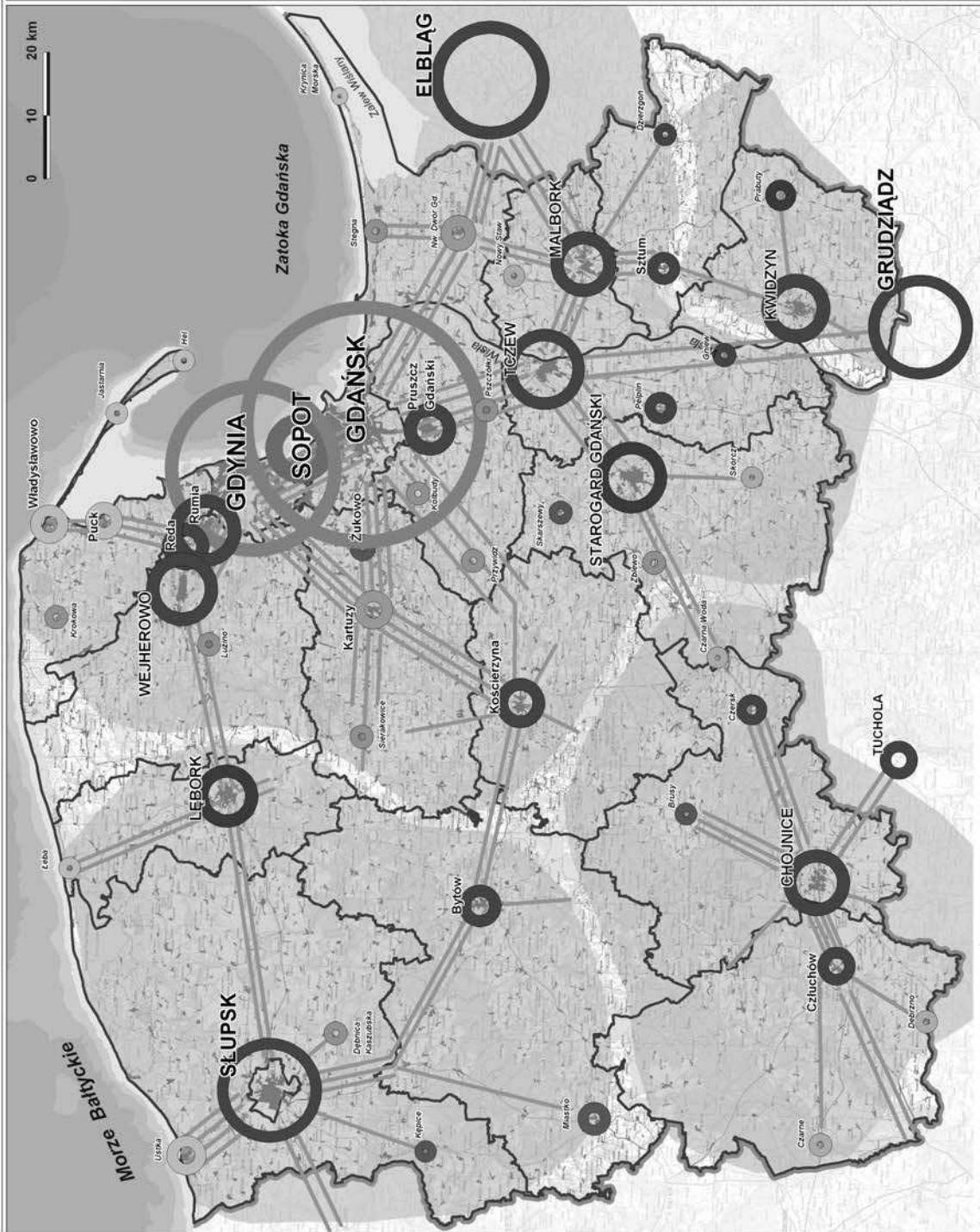
UWARUNKOWANIA - Wielkość jednostek osadniczych, dynamika zmian oraz gęstość zaludnienia gmin



Rys. 10

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Struktura przestrzenna i funkcjonalna sieci osadniczej



OZNACZENIA:

Jednostki osadnicze wg liczby ludności
(stan na grudzień 2008 r.)

Gdańsk 455 tys.



Gdynia 250 tys.

Słupsk 98 tys.

40 tys.

Struktura funkcjonalna miast

- usługowa
- rolno - przemysłowa
- usługowo - przemysłowa
- rolno - usługowa
- przemysłowo - usługowa
- usługowo - turystyczna
- inne duże miejscowości

GDAŃSK ośrodki pomadregionalne
SŁUPSK ośrodki regionalne w pełni ukształtkowane

TCZEW pozostałe ośrodki regionalne
Człuchów silne ośrodki lokalne
Prabuty ośrodki lokalne

Kształtowanie się subregionalnych obszarów funkcjonalnych i ich ośrodków centralnych

- ▬ siła powiązań
- ▬ subregiony funkcjonalne

Pozostałe oznaczenia

- ▬ tereny zabudowane
- ▬ granica województwa / granice powiatów



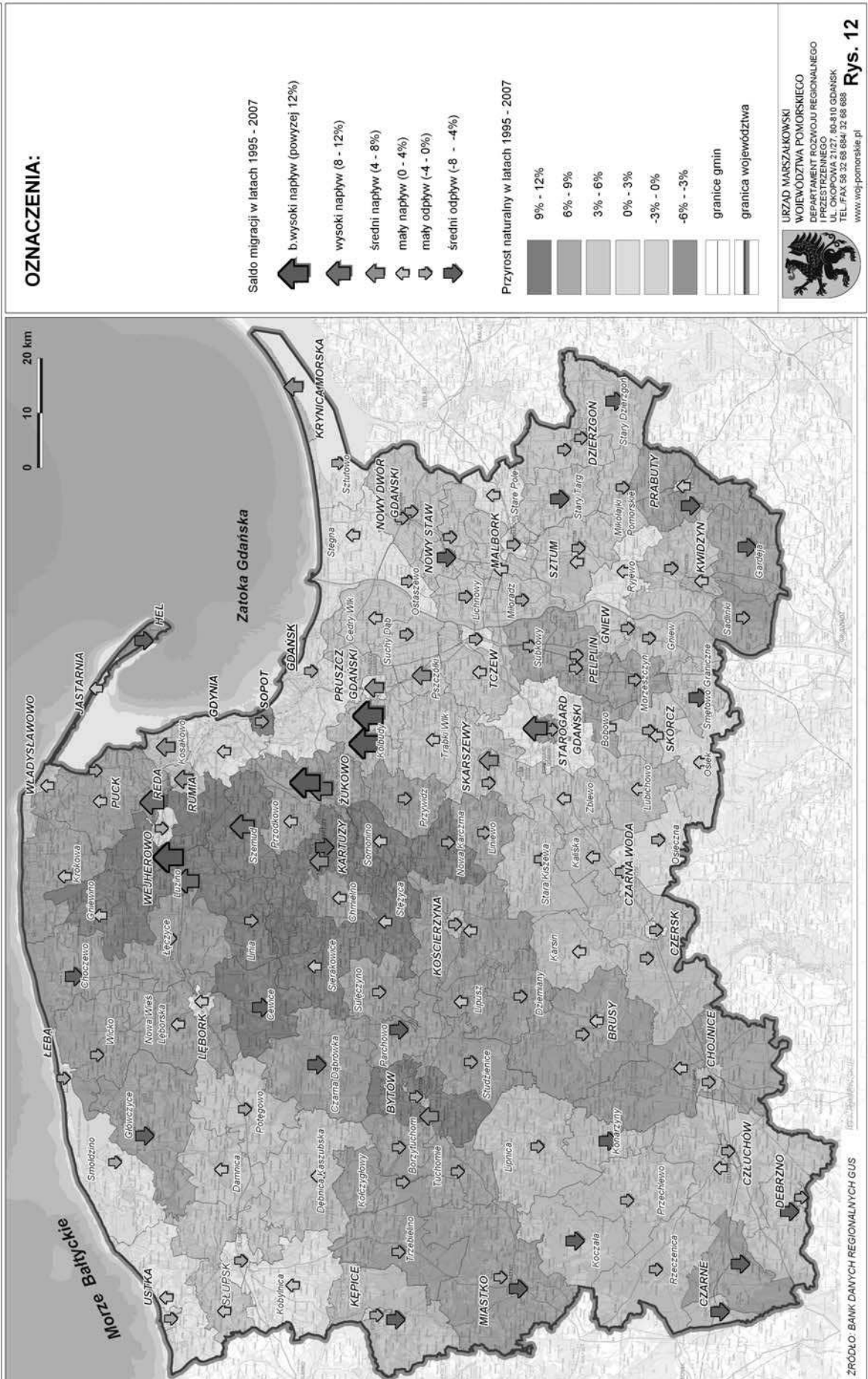
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL. FAX 58 32 68 684; 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 11

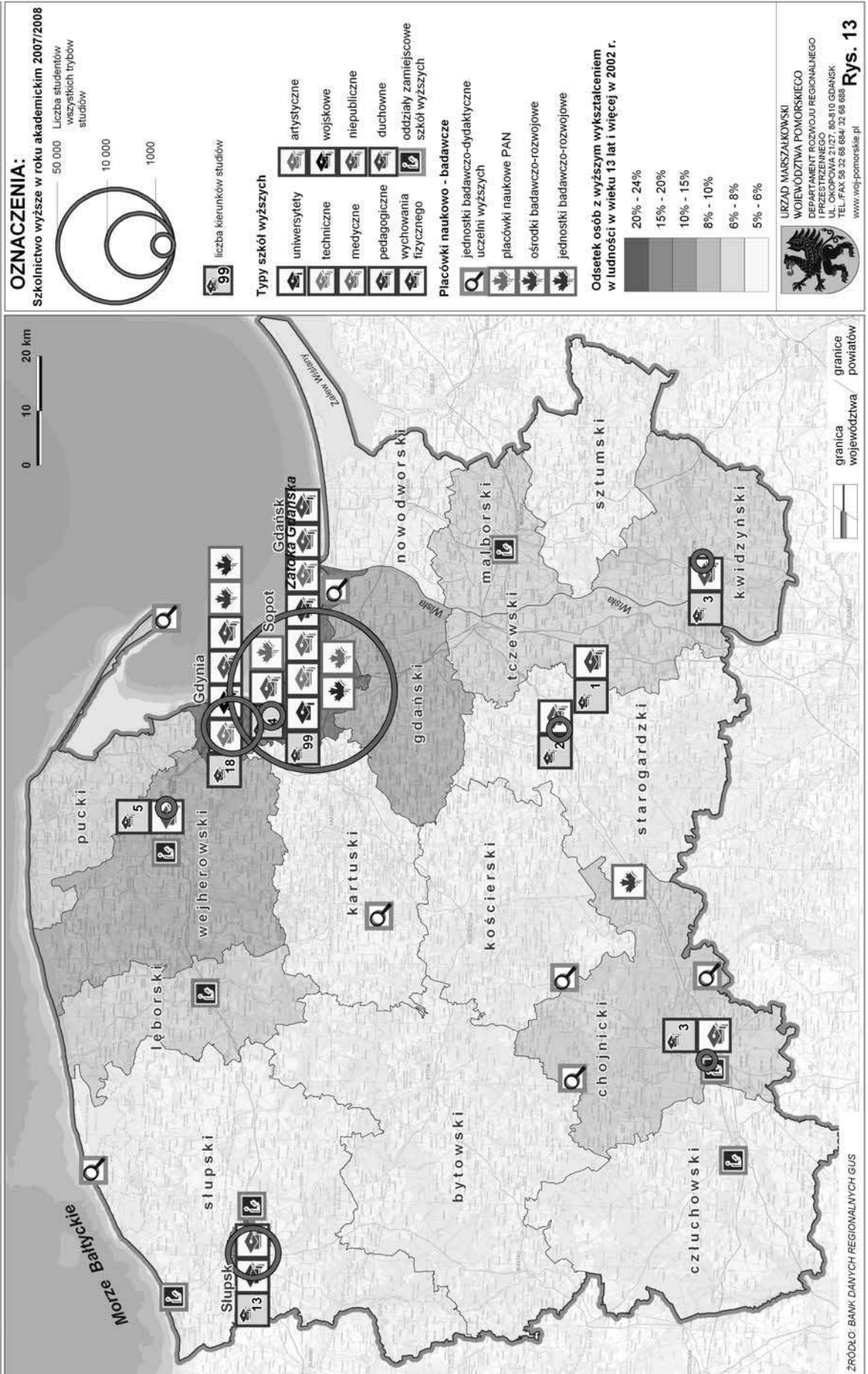
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Przyrost naturalny i saldo migracji w latach 1995 - 2007



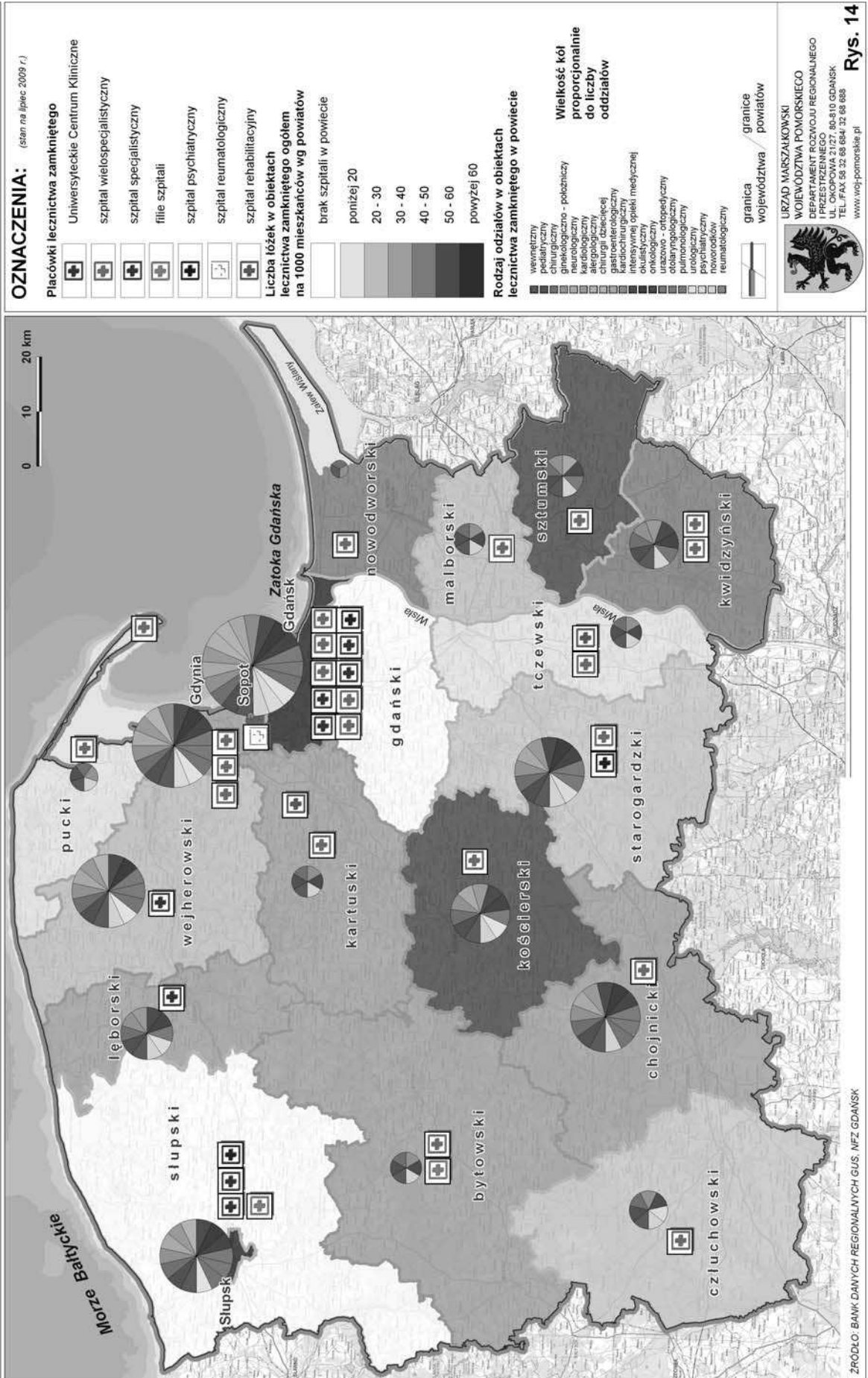
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Rozmieszczenie uczelni i placówek naukowo - badawczych



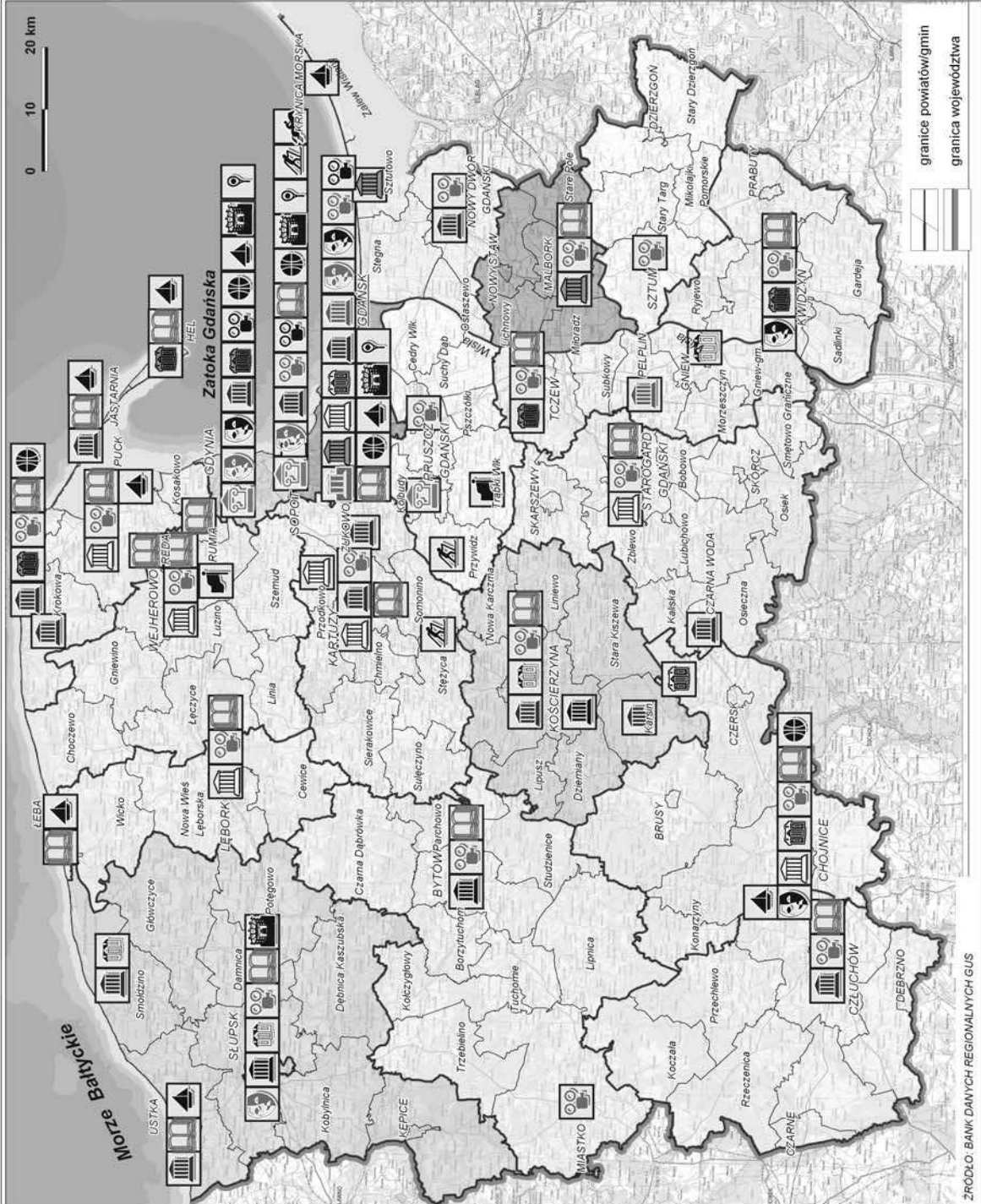
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Rozmieszczenie placówek lecznictwa zamkniętego na tle liczby łóżek na 1000 mieszkańców



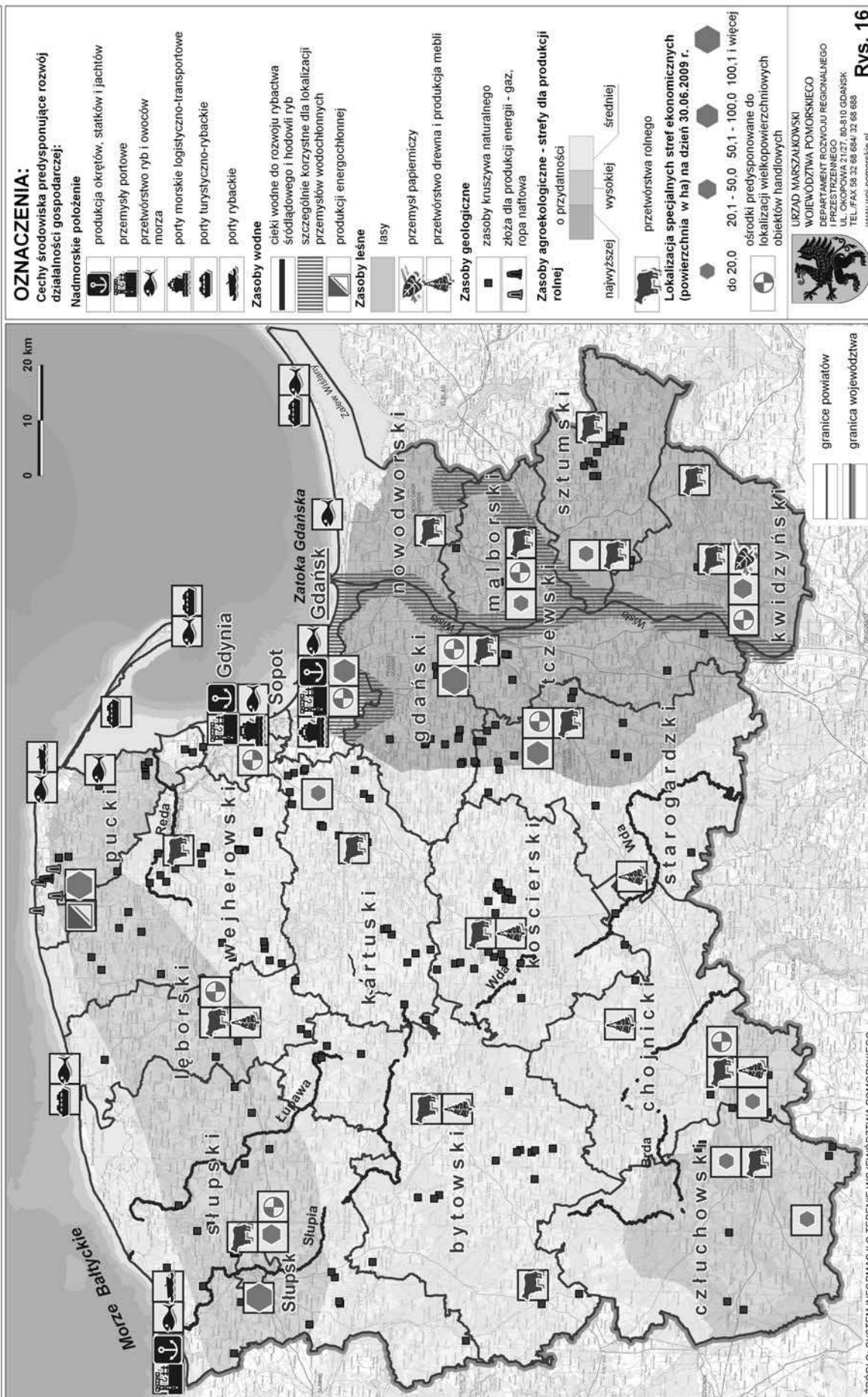
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Rozmieszczenie placówek kultury i sportu oraz uczestnictwo w kulturze



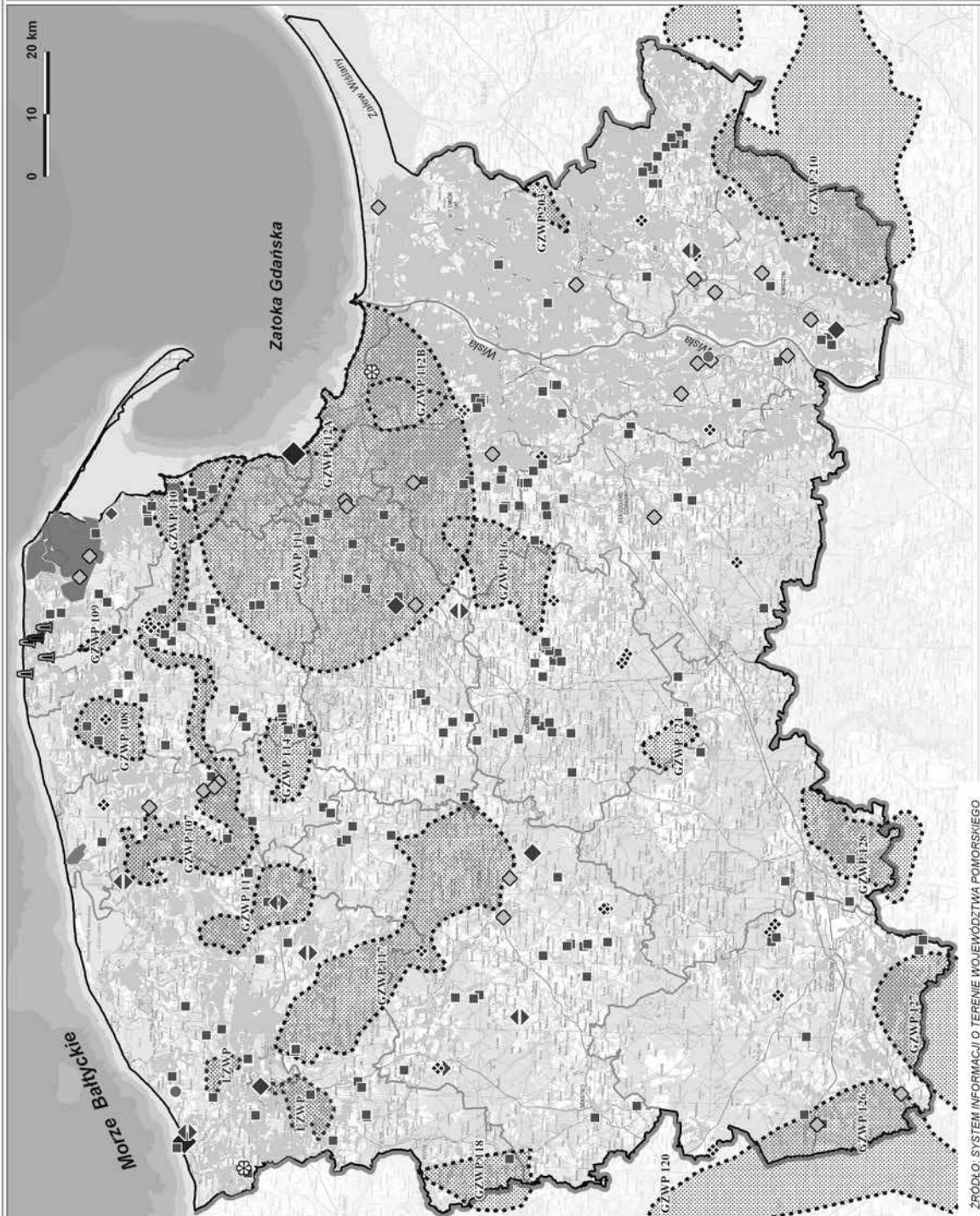
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Predyspozycje dla rozwoju produkcji



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Zasoby naturalne



OZNACZENIA:

obszary występowania gleb
o najwyższych walorach
agroekologicznych

Złoże kopalin podstawowych:

- ♦ wody mineralne
- sól kamienna
- sole potasowo-magnezowe
- ▲ ropa naftowa i gaz ziemny

Złoże kopalin pospolitych

- kruszywa naturalne
- ◄ torfy i borowiny
- ◆ piaski szklarskie
- ◆ piaski kwarcowe
- ◇ surowce laste ceramiki budowlanej
- surowce laste do produkcji kruszywa lekkiego
- kamienie budowlane
- ◆ kreda jeziorna
- ⊗ bursztyn

Główne i Lokalne Zbiorniki
Wód Podziemnych i ich numery

— granica województwa / powiatów



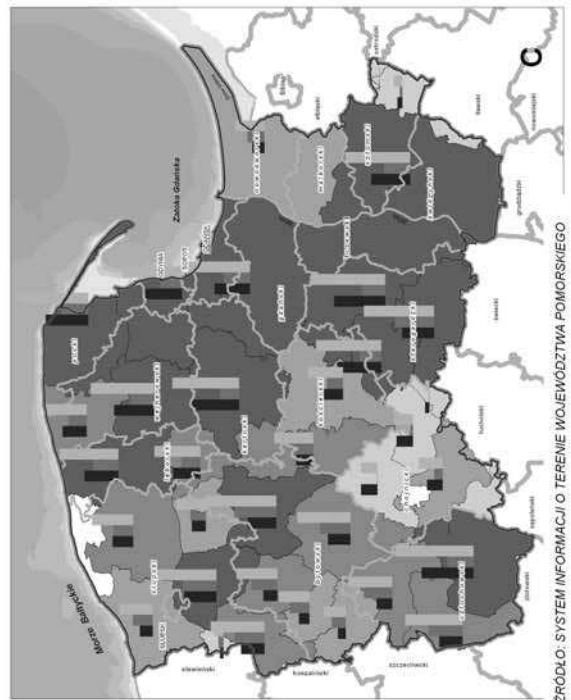
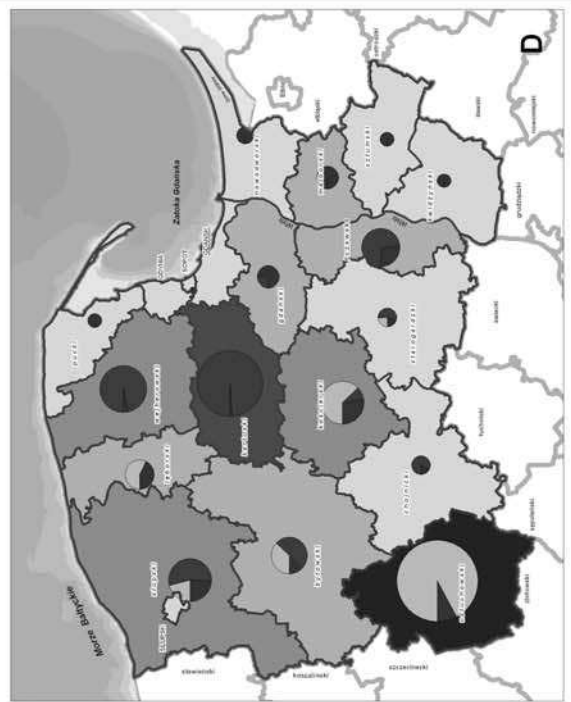
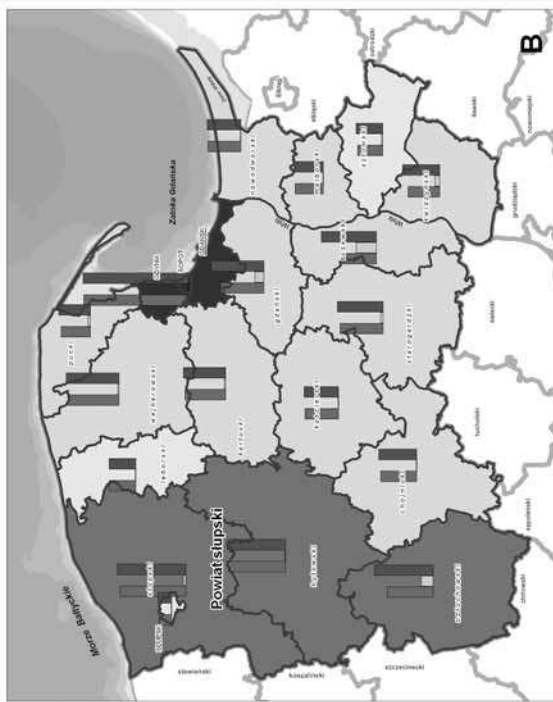
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
PROJEKTOWANIA I ARCHITEKTURY
UL. CAKPOWA 21/27 80-510 GDAŃSK
TEL/FAX 58 32 68 684/32 68 688
www.wsp.pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 17

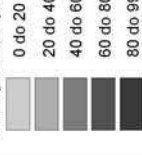
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Zasoby bioenergetyczne

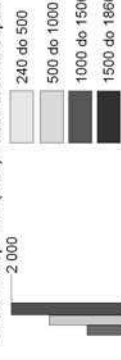


OZNACZENIA:

A ZASOBY SŁOMY
Nadwyżka słomy w tys. ton



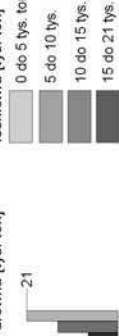
B ODPADY DREWNA Z SADÓW, DRÓG I MIAST
Struktura odpadów (t/rok) ilość drewna odpadowego



Drewno ogółem
Drewno z dróg i miast
Drewno z sadów

C ZASOBY DREWNA Z LEŚNICTWA
WG NADLEŚNICTW

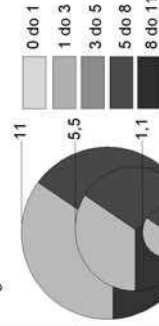
Struktura zasobów drewna [tys. ton]



Drewno opałowe z lasów
Drewno opałowe z przetwórstwa
Zasoby drewna z leśnictwa ogółem
Zasoby drewna z przetwórstwa

D MOŻLIWOŚĆ POZYSKANIA BIOGAZU
Możliwość pozyskania ilości biogazu z ferm

biogazu z ferm w m3/rok w mln m3/rok



Biogaz z ferm bydła
Biogaz z ferm drobiu
Biogaz z ferm trzody chlewnej



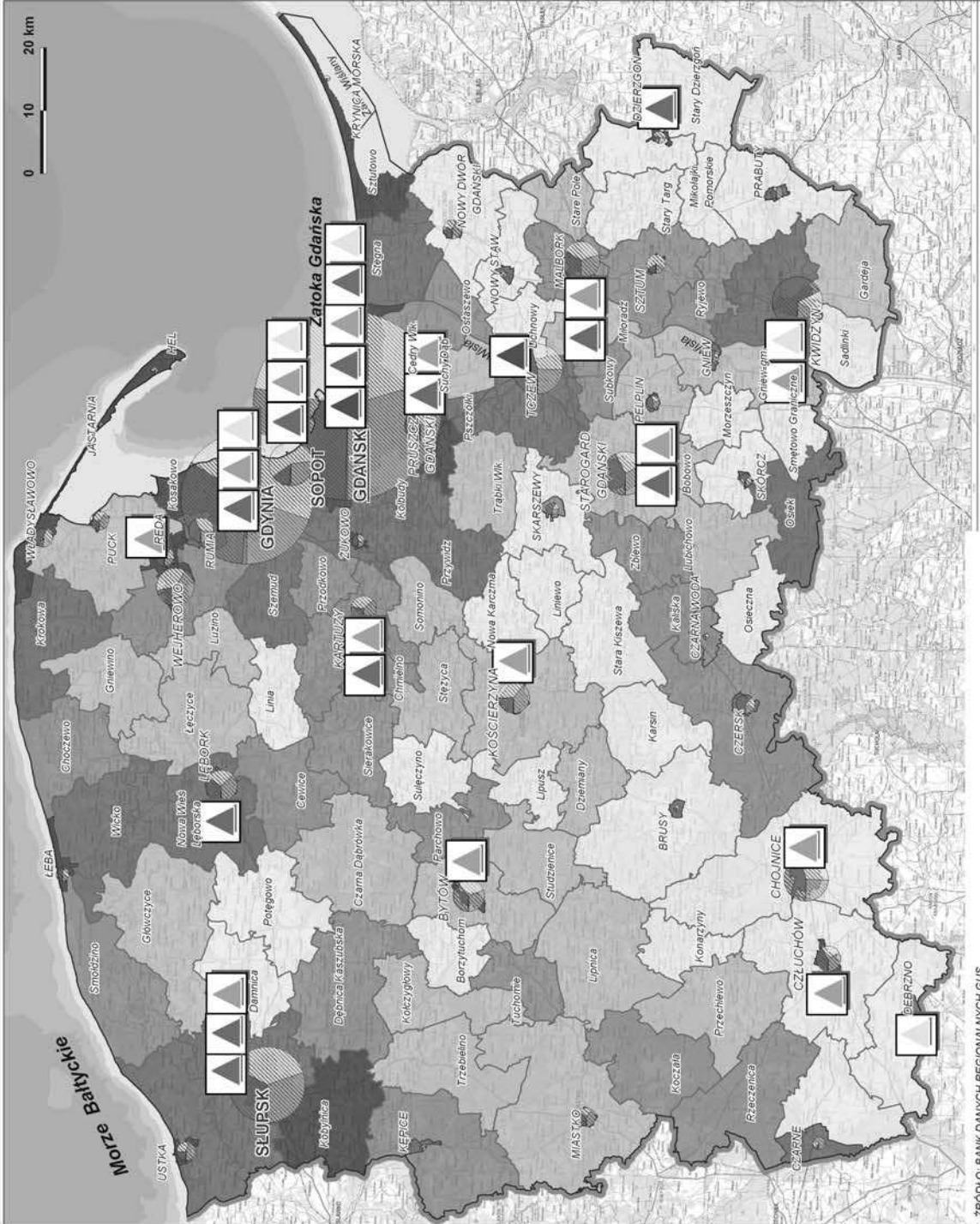
URZĄD MARSZAŃKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDANSK
TEL./FAX 58 32 68 684/32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 18

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Podmioty gospodarcze na 1000 mieszkańców i instytucje otoczenia i wspierania gospodarki



OZNACZENIA:

Wielkość i struktura zatrudnienia w sektorach gospodarki w miastach (stan na grudzień 2007 r.)

130 000
65 000
13 000

przemysł
usługi rynkowe
usługi nierynkowe
rolnictwo

Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców

102 do 350
70 do 102
60 do 70
50 do 60
35 do 50

Instytucje otoczenia i wspierania gospodarki

centra transferu technologii
ośrodki wspierania biznesu
organizacje samorządu gospodarczego
agencja rozwoju regionalnego
inkubatory przedsiębiorczości

granica województwa / granice gmin

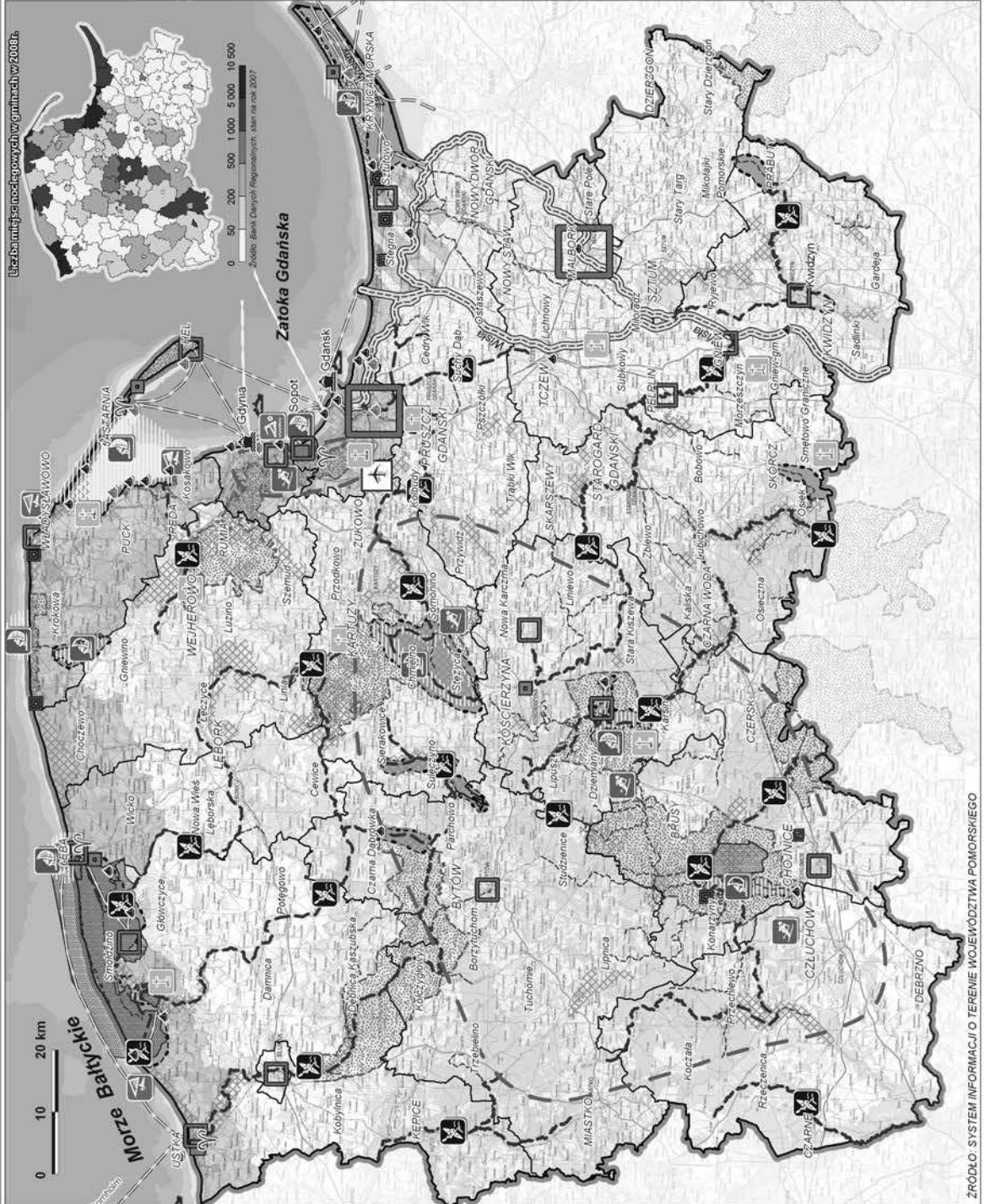
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-910 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 68 684 / 32 68 685
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 19

ŹRÓDŁO: BANK DANYCH REGIONALNYCH GUS

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Turystyka



OZNACZENIA:

Rejony przyrodniczo - turystyczne

- strefa poljezierna
- strefa nadmorska
- Żuławy Wiślane, Powiśle i Dolina Dolnej Wisły

Predyspozycje środowiska przyrodniczego

- zasoby geologiczne do rozwoju funkcji uzdrowiskowej
- akwiony dogodne do uprawiania windsurfingu i kitesurfingu
- akwiony sprzyjające do rozwoju sportów wodnych
- ciekły do rozwoju turystycznych szlaków wodnych - kajakowych
- drogi wodne predysponowane do rozwoju turystyki
- odcinki wybrzeża do rozwoju wycieczkowej turystyki specjalistycznej (lotniarstwo)
- kąpieliska wymagające poprawy
- tereny predysponowane do rozwoju sportów zimowych
- parki narodowe / krajoznawcze

Walory kulturowe

- ośrodki koncentrujące dobra kultury i dziedzictwa kulturowego o znaczeniu europejskim i krajowym
- ośrodki ruchu pielgrzymkowego

Ośrodki lecznictwa, uzdrowiska, rehabilitacji i odnowy

- uzdrowiska
- statutowe / w rozwoju / potencjalne
- inne ośrodki lecznictwa

Inne predyspozycje

- obszary intensywnego wypoczynku
- świątecznego

Infrastruktura ważna dla turystyki

- lotnisko / terminal promowy
- miejsca cumowania dużych statków / przystanki Żegluga Pasażerskiej
- trasy czynniki / zawieszona
- mainy / przystanie jachtowe

Granice administracyjne

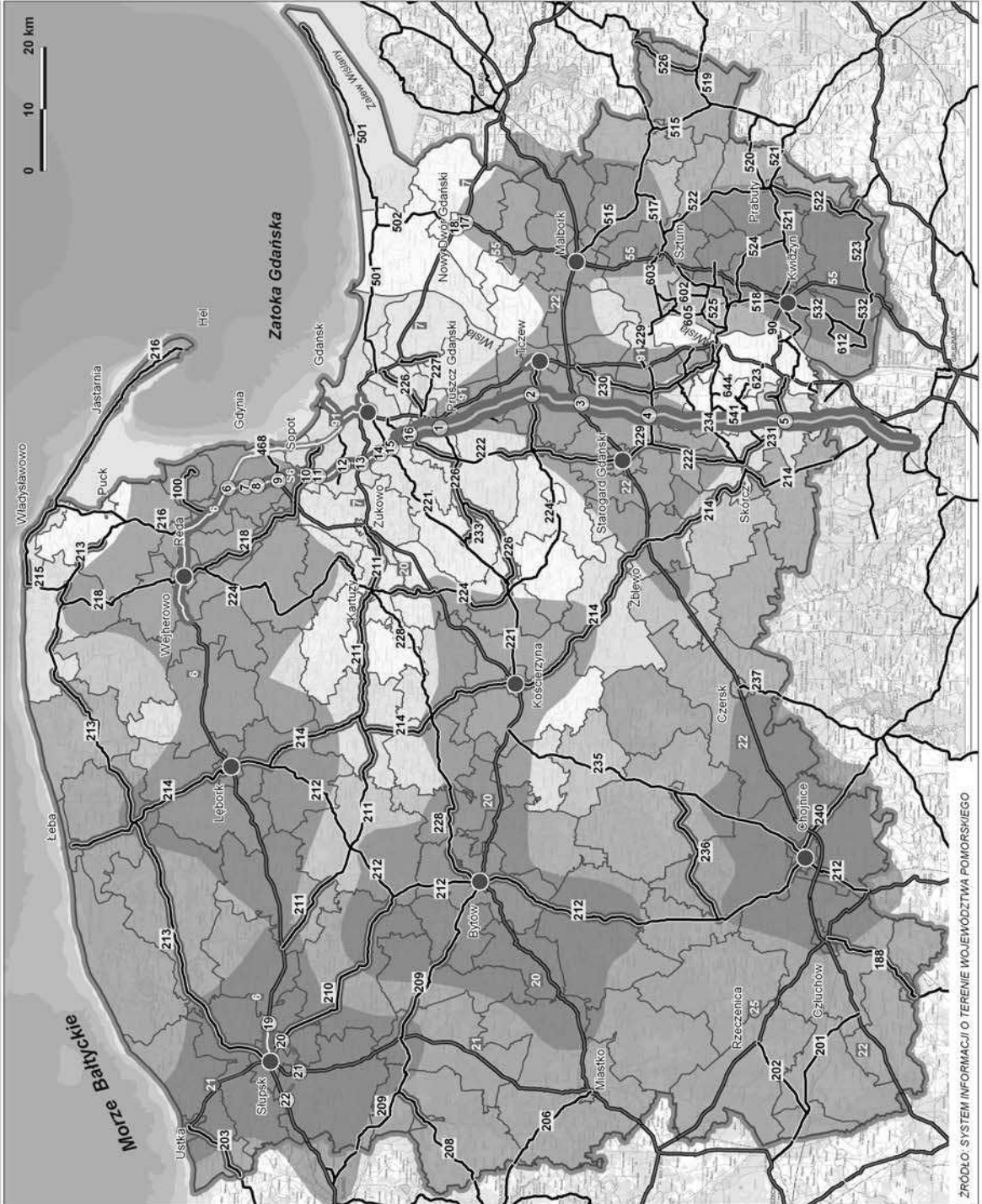
- powiat / województwo



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
ul. CIOKOWA 21/27 80-510 GDANSK
TEL/FAX 58 32 66 684 / 32 68 688
www.wop.pomorskie.pl

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Infrastruktura transportu drogowego, dostępność do Trójmiasta i ośrodków subregionalnych

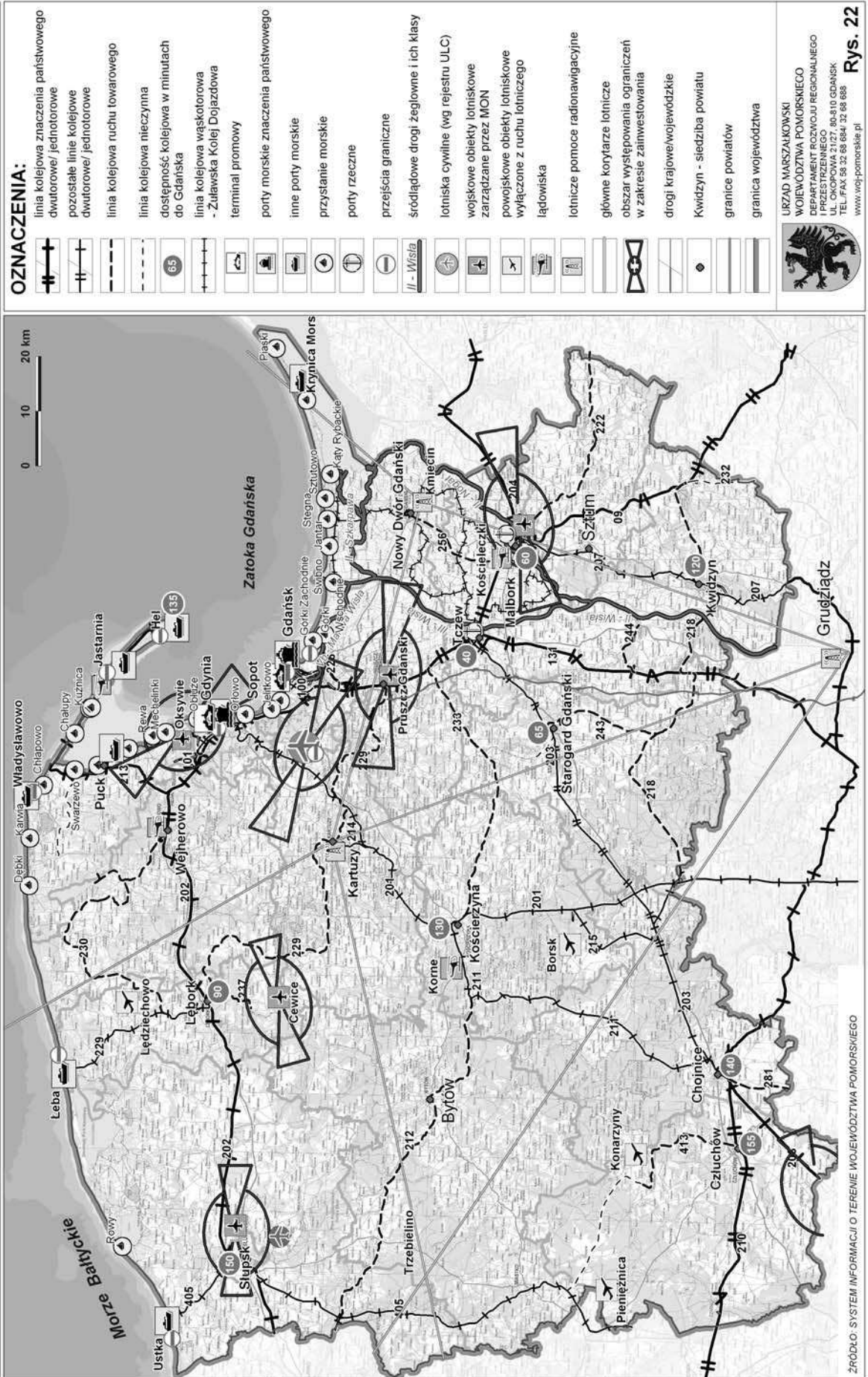


URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 56 684 / 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 21

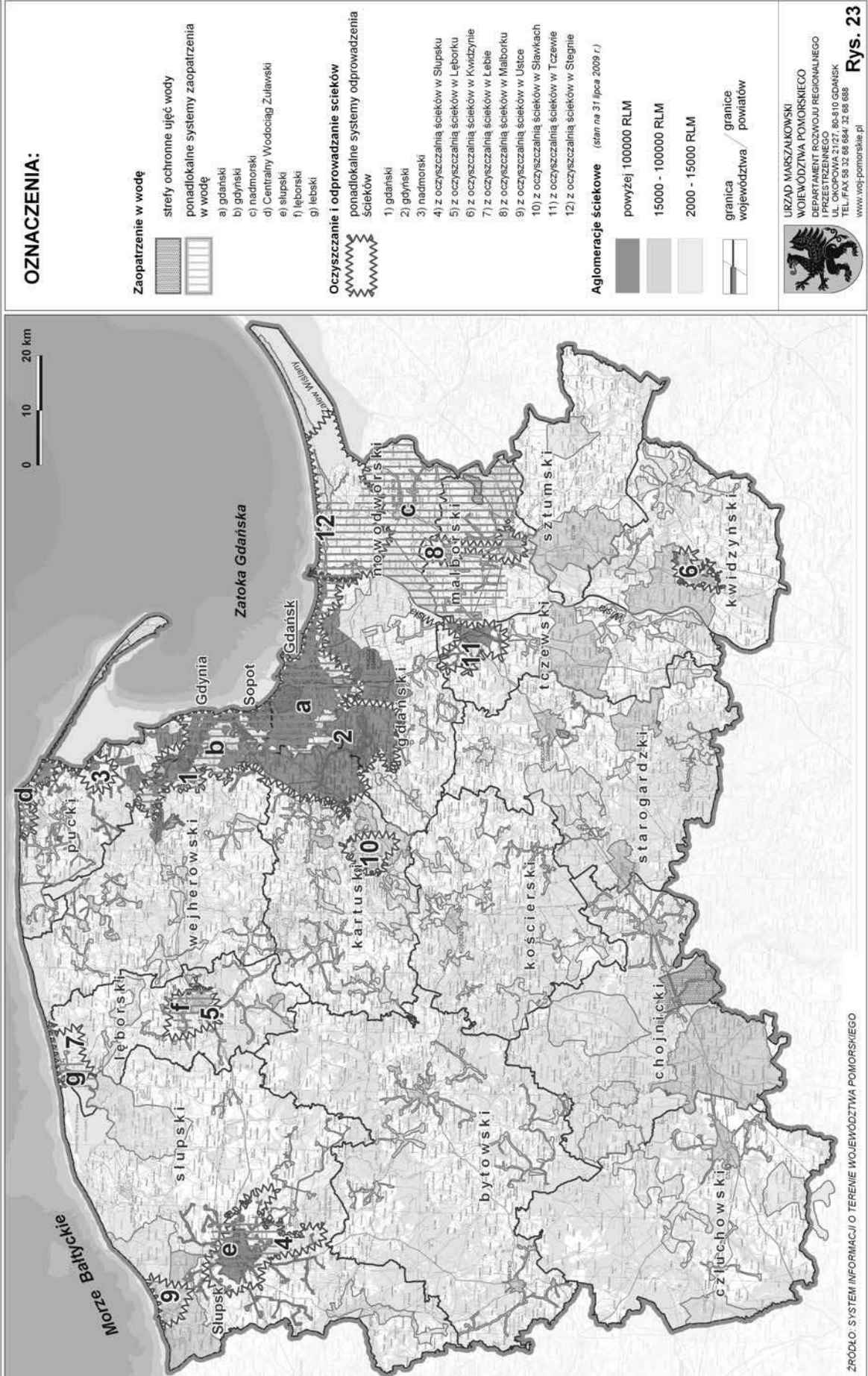
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Infrastruktura transportu kolejowego, wodnego i lotniczego



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Gospodarka wodno - ściekowa



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Bezpieczeństwo, ochrona przed powodzią



OZNACZENIA:

Obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią

- międzywale
- 10% (10 lat)
- 1% (100 lat)
- pas nadbrzeżny

Inne obszary

- narażone na niebezpieczeństwo powodzi

UWAGA

dla gminy Ustka - do czasu zakończenia procesu opiniowania "Studium... obszary "bezpośredniego zagrożenia powodzią" należy traktować jako "obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi"

Elementy ochrony przed powodzią

- wały przeciwpowodziowe
- granica województwa / powiatów



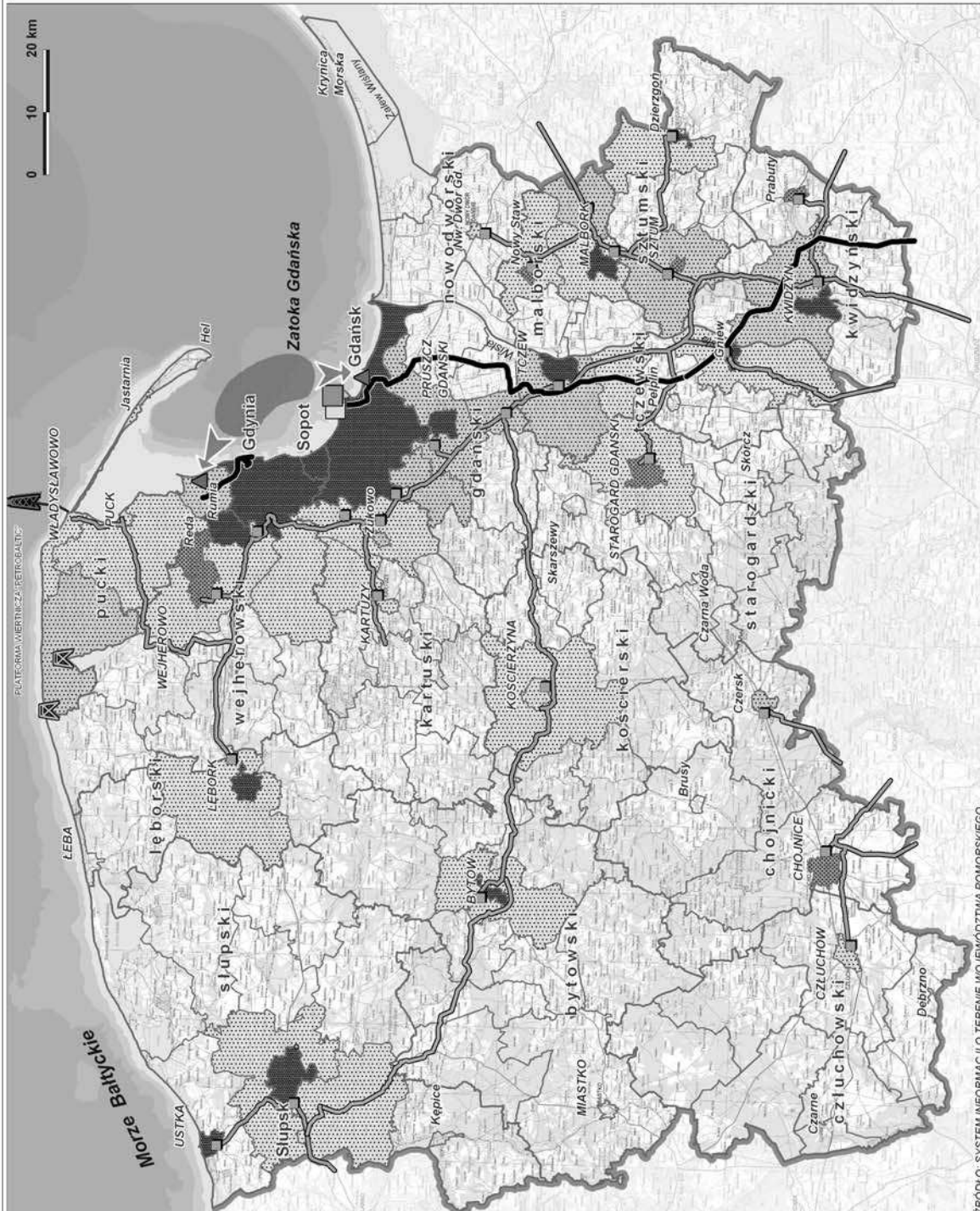
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
PRACOWNIA PLANOWANIA I ZAGOSPODAROWANIA
UL. GOSPODARZA 31/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 88 684, 32 88 688
www.woj-pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 24

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - System zaopatrzenia w gaz i paliwa płynne



OZNACZENIA:

Elementy systemu zaopatrzenia w gaz i paliwa płynne

Istniejące

- platforma wiertnicza "PETROBALTIC"
- kopalnie gazu (działające na potrzeby gminy Krokowa)
- baza paliwowa
- gazociągi wysokiego ciśnienia
- rurociągi paliw płynnych
- stacje redukcyjno - pomiarowe

Potencjalne lokalizacje

- stacja rozładunku gazu CNG/LNG
- kierunki przesyłu gazu CNG/LNG
- terminal lądowy gazu CNG/LNG
- gazoport

Odstętek mieszkańców korzystających z gazu ziemnego (stan na grudzień 2007 r.)

- 80% - 100%
- 60% - 80%
- 20% - 60%
- 0% - 20%
- brak dostępu
- granice powiatów/ gmin
- granica województwa



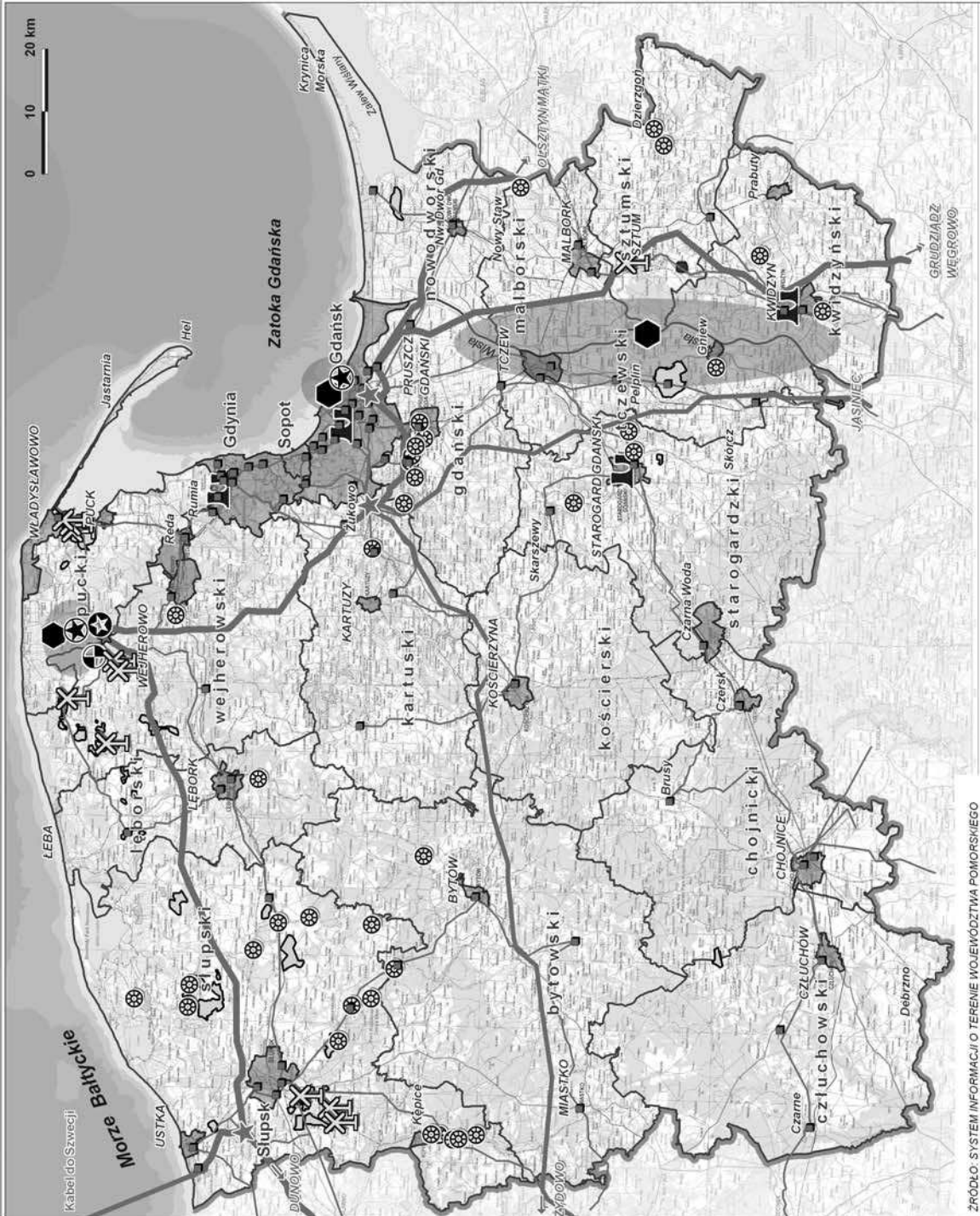
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDAŃSK
TEL/FAX: 98 52 66 964 / 32 66 686
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 25

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - System zaopatrzenia w energię elektryczną i ciepło



OZNACZENIA:

Istniejące źródła energii

- elektrociepłownie
- elektrownie wodne
- elektrownia szczytowo-pompowa
- elektrownie wiatrowe

Elektrownie wiatrowe w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego
(stan na lipiec 2009 r.)

- plany uchwalone
- decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego

Elementy systemu elektroenergetycznego

- linie elektroenergetyczne najwyższych napięć
- linie elektroenergetyczne barzo wysokich napięć
- linie elektroenergetyczne wysokich napięć
- główne punkty zasilające (GPZ)
- stacje transformatorowo-rozdziałcze

System energetyki ciepłej

- miasta objęte scentralizowanym systemem zaopatrzenia w ciepło

Potencjalne rejonny lokalizacji nowych źródeł energii

- elektrowni jądrowej
- elektrowni węglowej
- elektrowni gazowej
- granica województwa
- granice powiatów



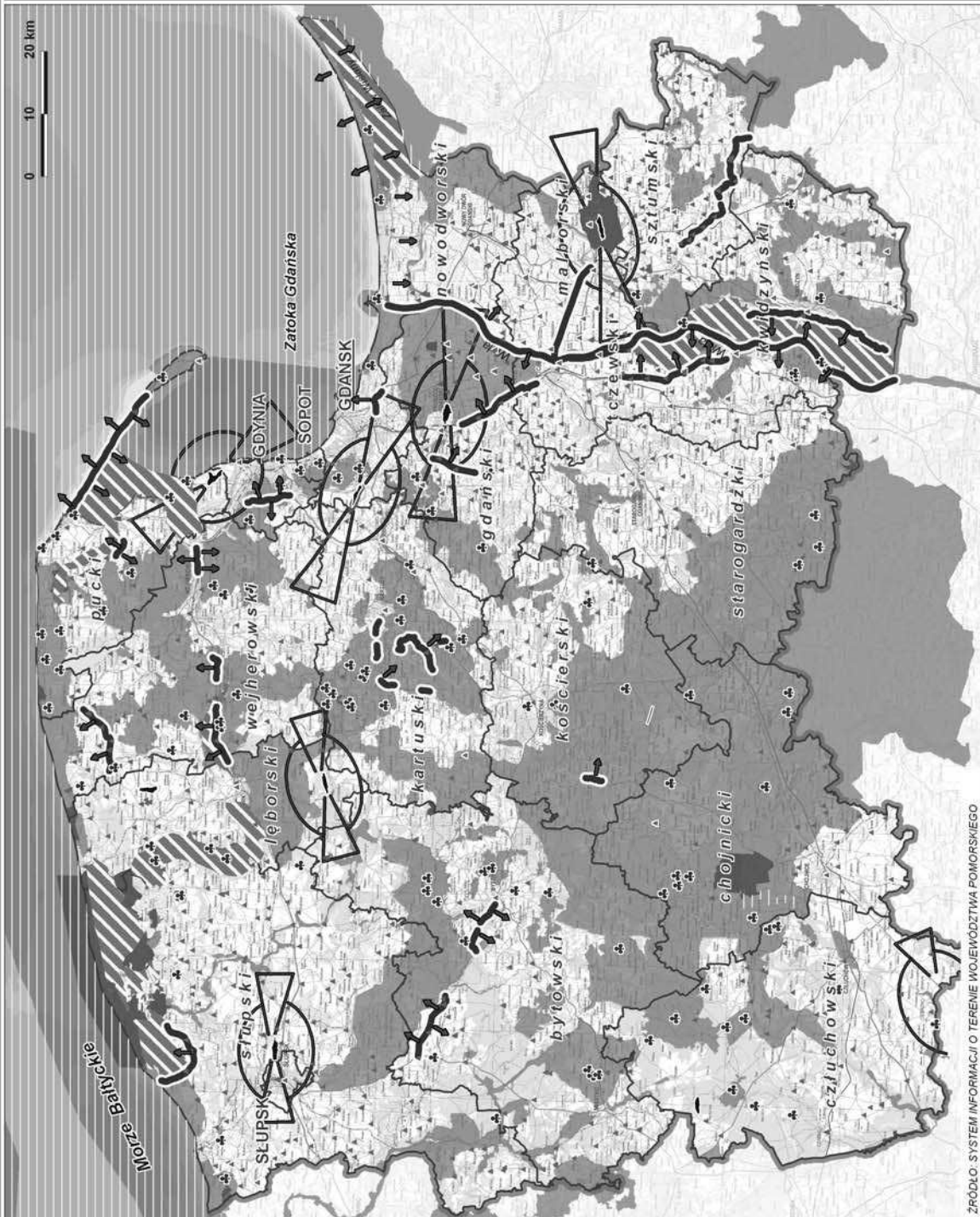
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT RZECZYWIASTOŚCI REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL. FAX 58 32 68 684, 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 26

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Ograniczenia możliwości lokalizacji elektrowni wiatrowych



OZNACZENIA:

Obszary na których obowiązuje zakaz lokalizacji elektrowni wiatrowych (stan na VII 2009)

parki narodowe, rezerваты przyrody o powierzchni powyżej 200 ha.)

rezerваты przyrody o powierzchni poniżej 200 ha

Obszary na których mogą być wprowadzone zakazy lokalizacji elektrowni wiatrowych

parki narodowe, rezerваты przyrody o powierzchni powyżej 200 ha.)

Wybrane inne przeciwwskazania lokalizacyjne:

obszar lotniska / strefa ograniczonego użytkowania wokół lotnisk

obszary występowania ograniczeń w zakresie zainwestowania

makroinfrza krajobrazowe

drogi widokowe i kierunek ekspozycji

wodne platformy widokowe

punktowe elementy kultury materialnej

granice powiatów

granica województwa



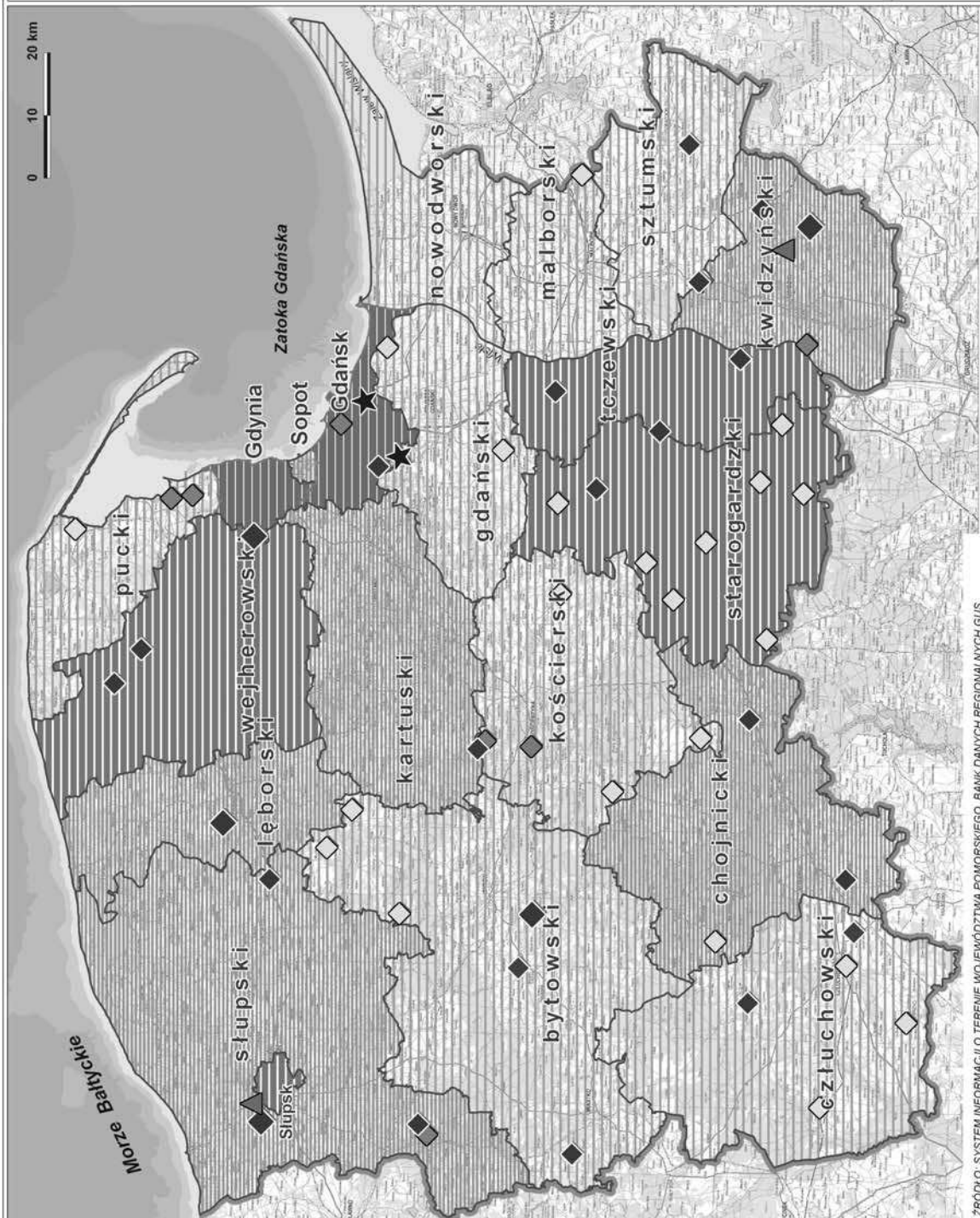
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDĄŃSK
TEL./FAX 58 32 86 684 / 32 86 688
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 27

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Gospodarka odpadami



OZNACZENIA:

Istniejące składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, przewidziane do zamknięcia do końca 2009 r.



odpadów komunalnych



odpadów przemysłowych

Istniejące i przewidziane do dalszej eksploatacji składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne i składowiska odpadów obojętnych



istniejące zakłady zagospodarowania odpadów przeznaczone do rozbudowy



odpadów komunalnych



odpadów przemysłowych



składowiska odpadów obojętnych

Istniejące kwatery odpadów niebezpiecznych



azbestowych

Pozostałe elementy gospodarki odpadami



mogilniki

Ilość odpadów komunalnych (tys. Mg) wytworzonych w powiatach



50 - 200



25 - 50



15 - 25



5 - 15

Potencjalne lokalizacje elementów gospodarki odpadami



instalacja do termicznego przetworzenia odpadów



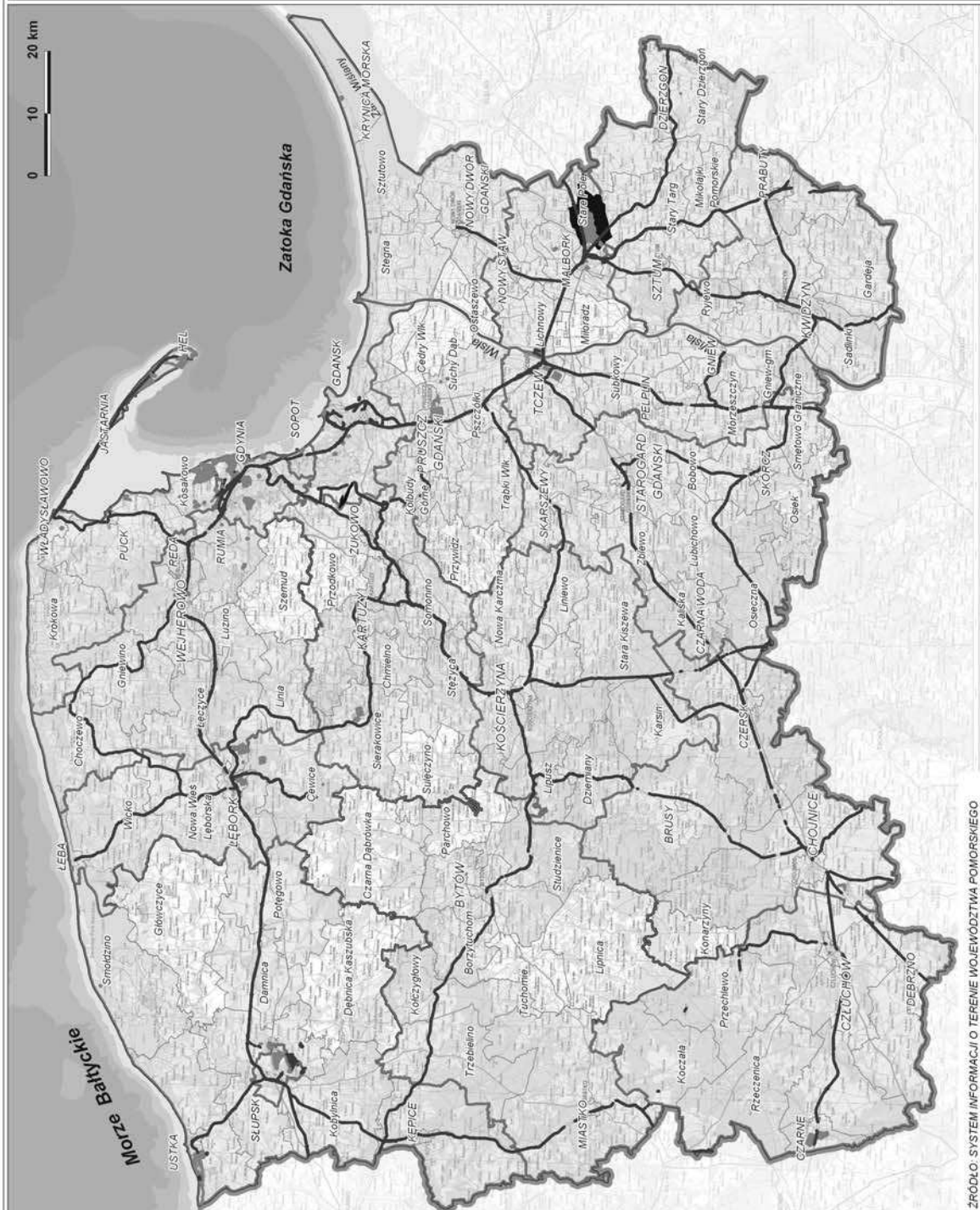
granica województwa / powiatów



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPÓWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 86 684, 32 88 688
www.woj-pomorskie.pl

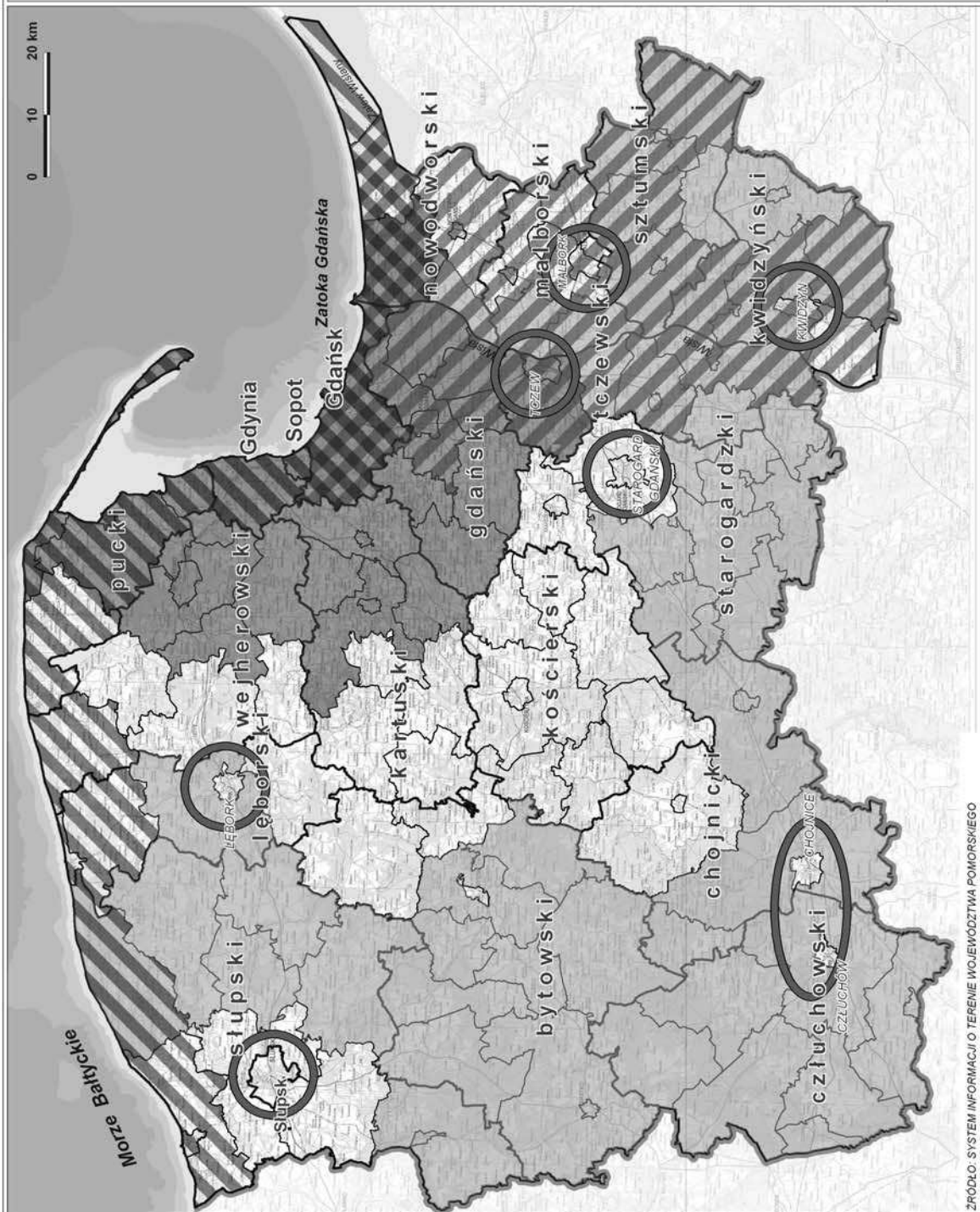
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Zasięg i granice terenów zamkniętych









PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Obszary problemowe



OZNACZENIA:

- Obszary problemowe**
-  Wybrzeże Bałtyku
 -  obszar aglomeracji Trójmiasta
 -  Dolina Dolnej Wisły wraz z jej obszarem deltowym
 -  obszary wiejskie strukturalnie słabe
 -  centra regionalne - koncentracji potencjału
- granica województwa / powiatów**
- 



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT PLANOWANIA REGIONALNEGO
PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 86 684 / 32 88 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 30

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

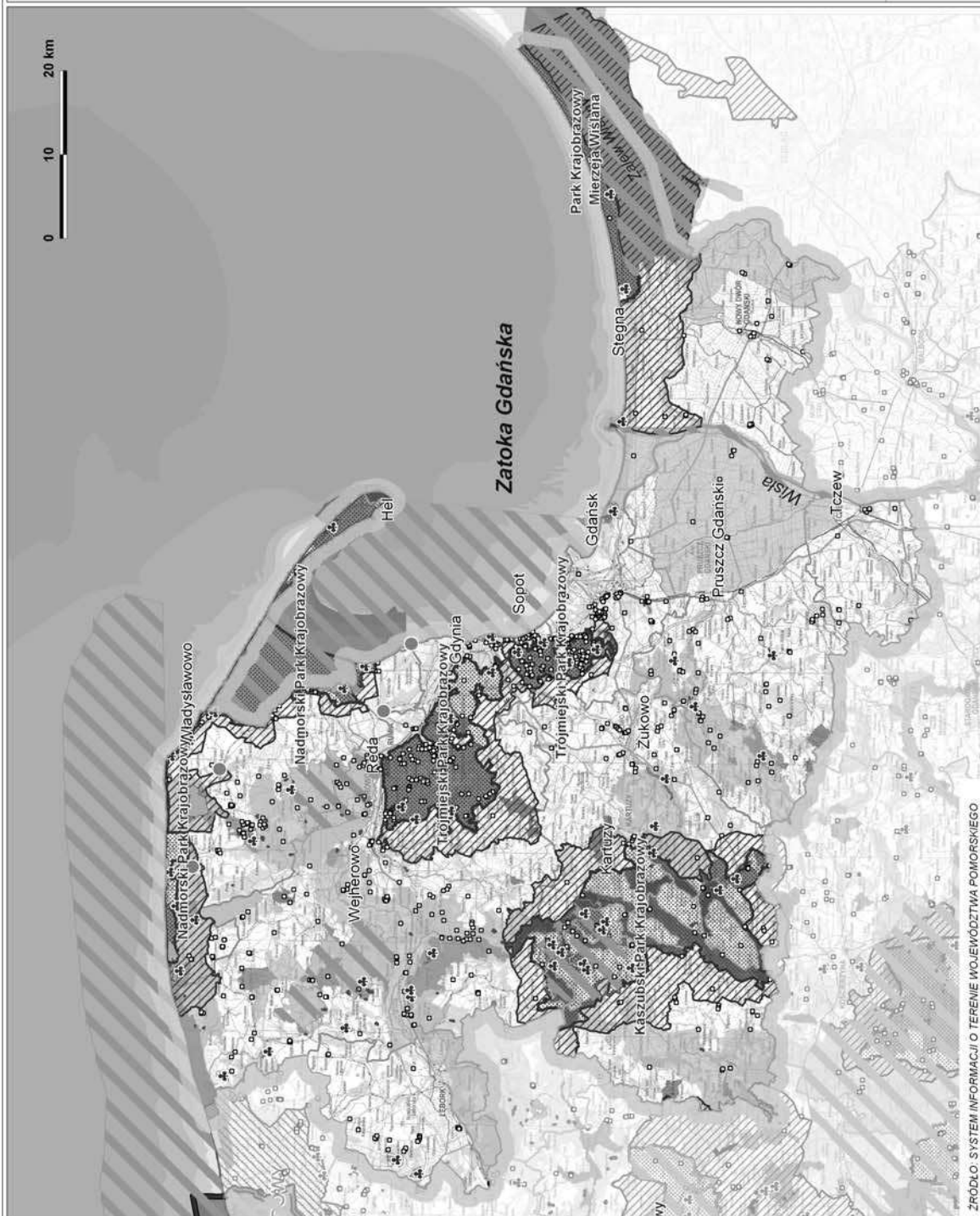
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Istniejąca struktura funkcjonalna - przestrzenna obszaru aglomeracji



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Prawne formy ochrony środowiska przyrodniczego



OZNACZENIA:

	Krajowe formy ochrony przyrody i krajobrazu (stan na lipiec 2009 r.)
	rezerwat przyrody o pow. > 200 ha / o pow. < 200 ha
	otuliny rezerwatów przyrody
	parki krajobrazowe i ich nazwy Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana
	otuliny parków krajobrazowych
	obszary chronionego krajobrazu
	ustanowione obszary specjalnej ochrony plaków (OSOP)
	ustanowione i projektowane specjalne obszary ochrony siedlisk (SOOS)
	pomniki przyrody
	stanowiska dokumentacyjne
	użytki ekologiczne
	zespoly przyrodniczo-krajobrazowe
Pozostałe oznaczenia	
	lasy
	granice powiatów
	granica obszaru analiz



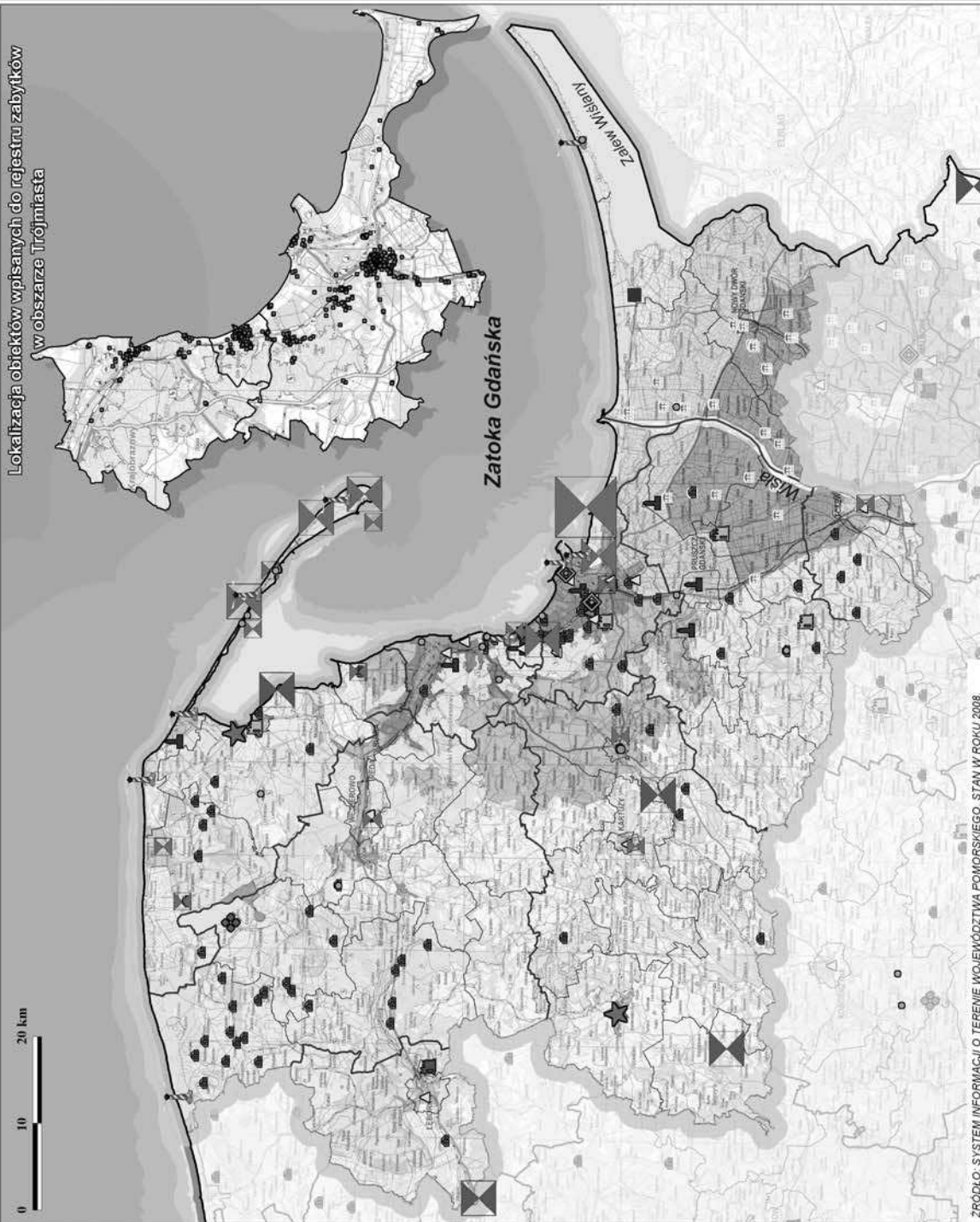
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 86 684, 32 88 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 32

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

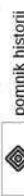
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Obiekty cenne kulturowo i typy krajobrazu kulturowego

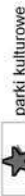


OZNACZENIA:

Prawne formy ochrony zabytków



pomnik historii

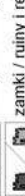


parki kulturowe

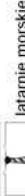
Wpisane do rejestru zabytków, charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego województwa



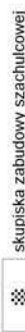
układy urbanistyczne / rualistyczne



zamki / ruiny i relikty zamków



latarnie morskie



skupiska zabudowy szachulcowej



domy podcieniowe



dwory i pałace

Obiekty najcenniejsze kulturowo

Ranga	Zabytki	
	nieruchome	archeologiczne
światowa		
europajska		
krajowa		

Inne cenne obiekty kulturowe

występowanie dóbr kultury współczesnej o wybitnym znaczeniu ponadlokalnym



Pomnik Zagłady

skanseny

Typy krajobrazu kulturowego

zwarłe średniowieczne wsie kmiecie



zwarłe szlacheckie średniowieczne wsie kmiecie



wielka własność ziemska



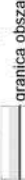
rozproszone kaszubskie osadnictwo jednodworcze



rozproszone żuławskie osadnictwo jednodworcze



rozproszone nowozytnne osadnictwo kolonijne



granica obszaru aglomeracji



granica gminy / powiatów / województwa



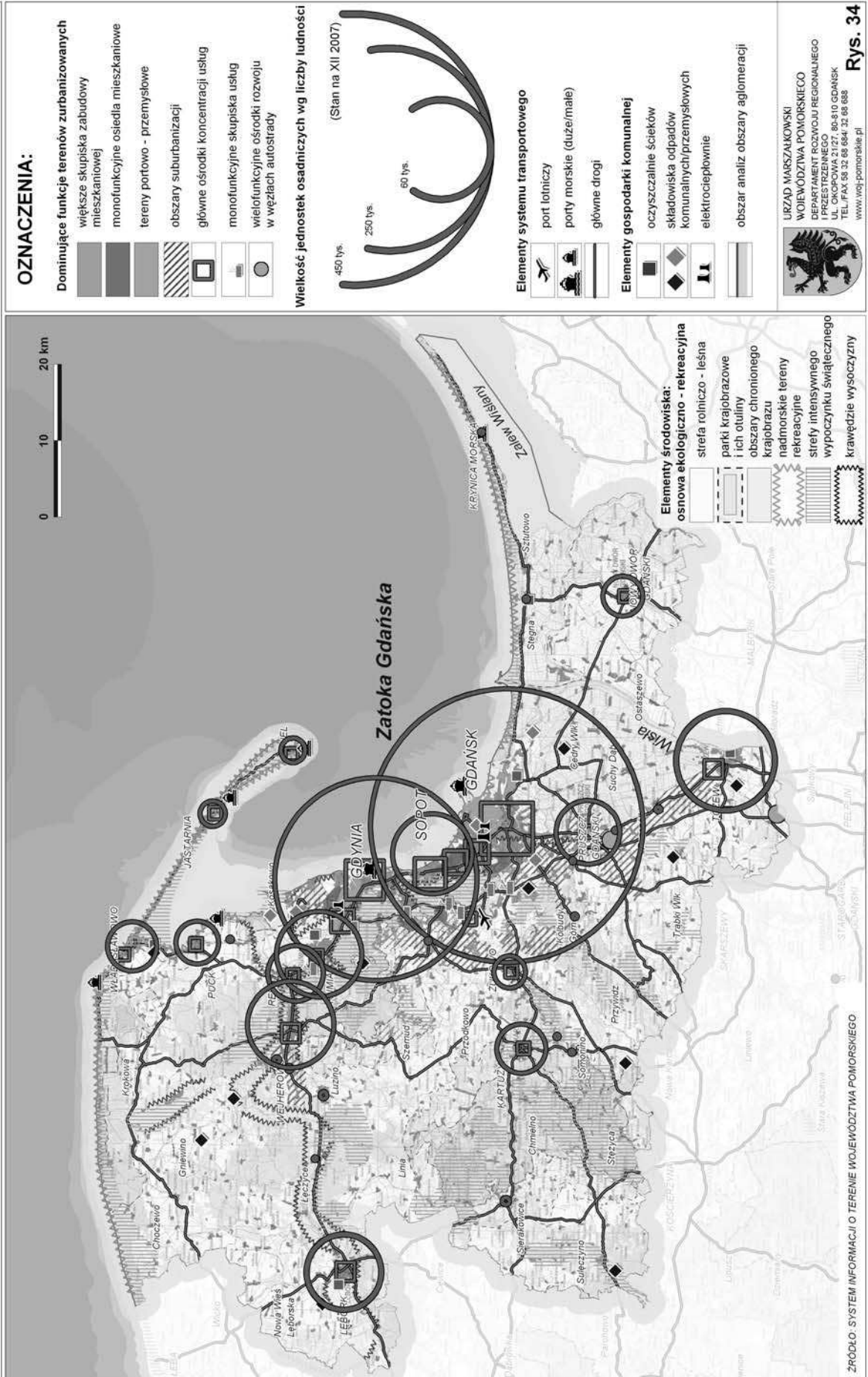
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPÓWA 21/27, 80-310 GDYŃSK
TEL./FAX 58 32 68 664/ 32 68 685
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO. STAN W ROKU 2008.

Rys. 33

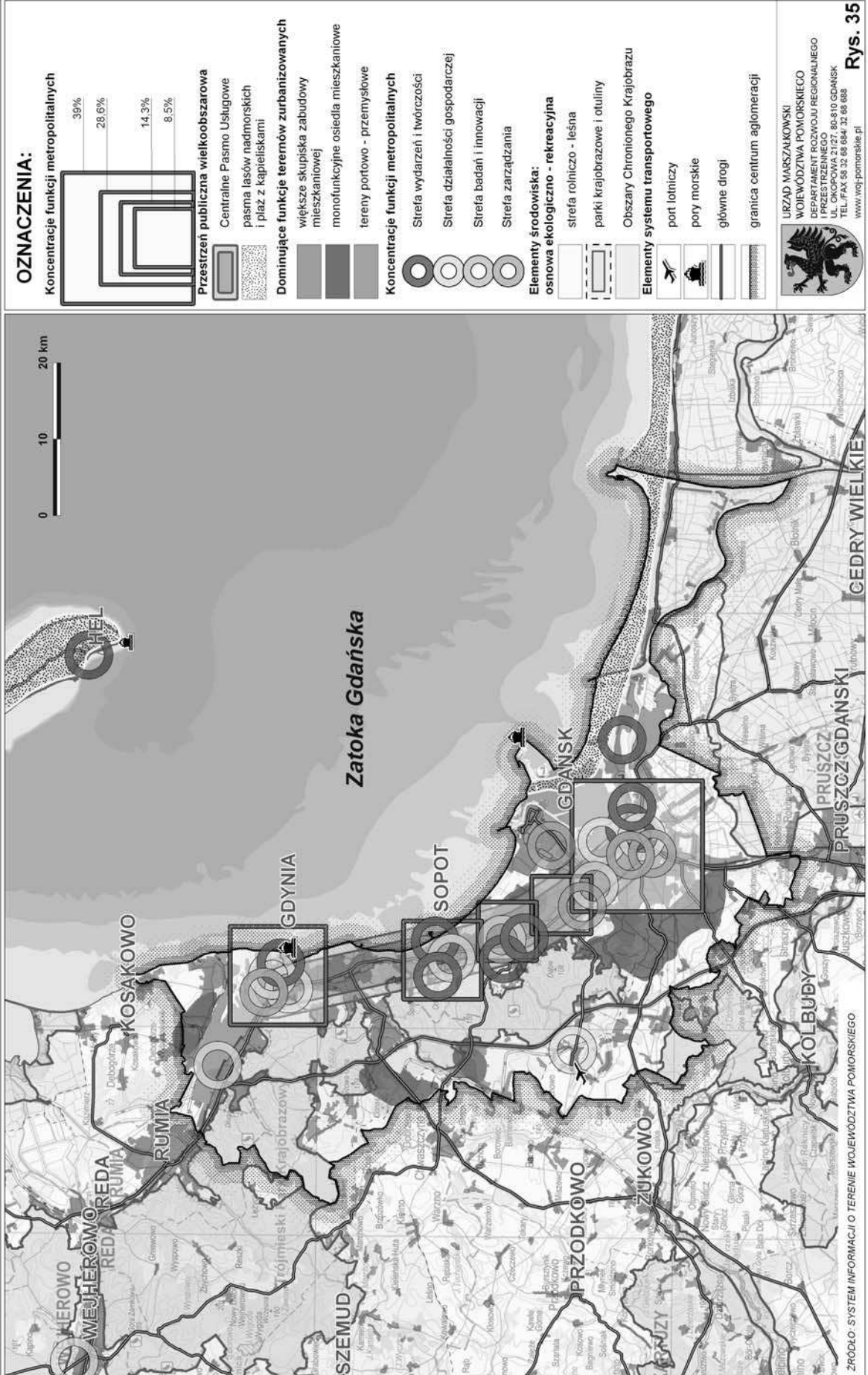
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Struktura przestrzenna sieci osadniczej oraz procesy jej przekształceń



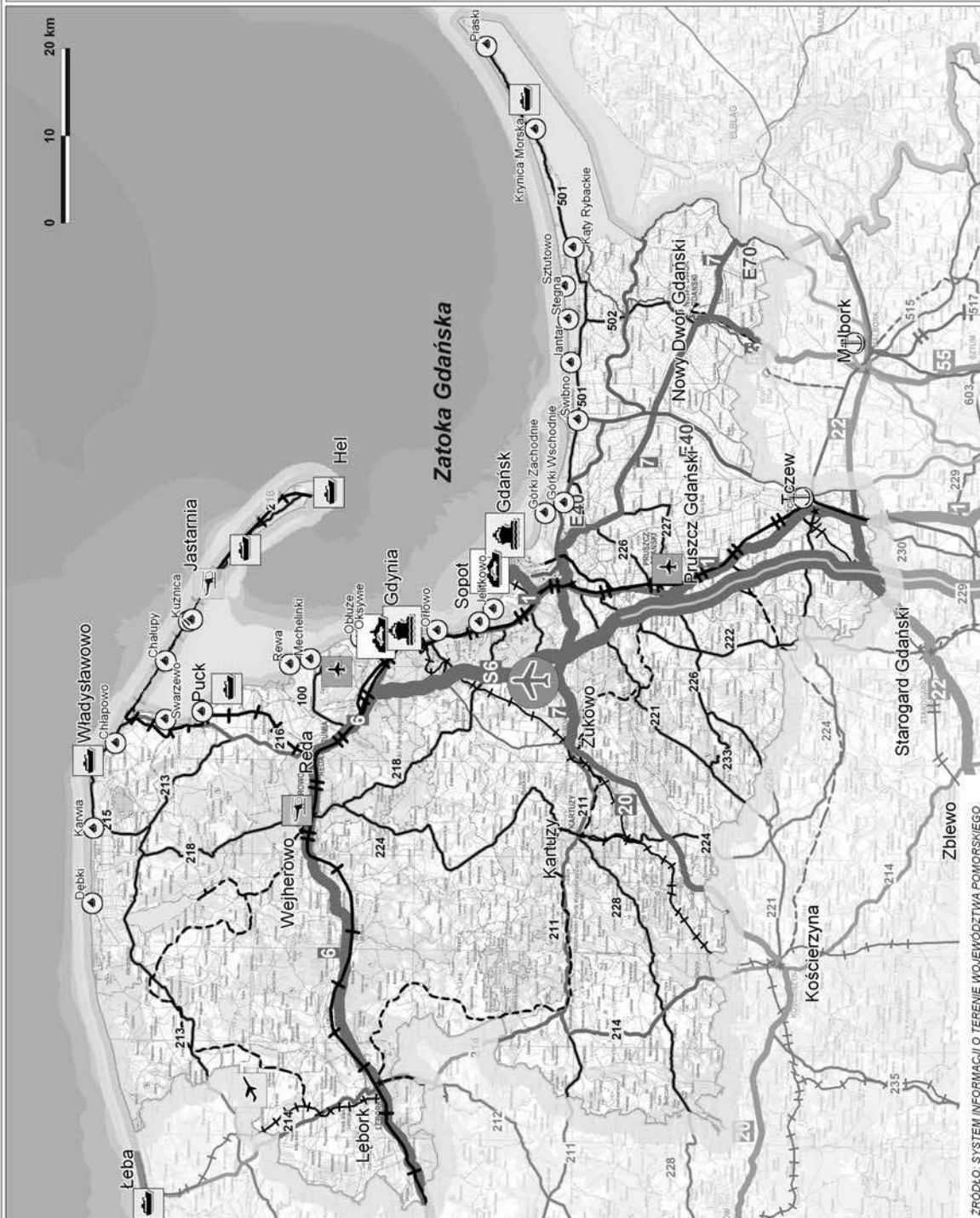
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Przestrzenie publiczne i struktura przestrzenna funkcji metropolitalnych centrum aglomeracji



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - System transportowy aglomeracji



OZNACZENIA:

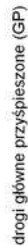
Elementy podsystemu transportu drogowego



autostrada A1



drogi ekspresowe (S)



drogi główne przyspieszone (GP)

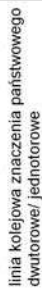


drogi główne (G)



drogi zbiorcze (Z)

Elementy podsystemu transportu kolejowego



linia kolejowa znaczenia państwowego dwutorowej/ jednotorowej



pozostałe linie kolejowe czynne

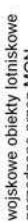


linie kolejowe nieczynne

Elementy podsystemu transportu lotniczego



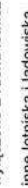
Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy



wojskowe obiekty lotniskowe zarządzane przez MON

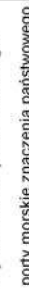


powojaskowe obiekty lotniskowe wyłączone z ruchu lotniczego

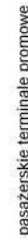


inne lotniska i lądowiska

Elementy podsystemu transportu morskiego



porty morskie znaczenia państwowego



pasażerskie terminale promowe



inne porty morskie

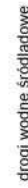


przystanie morskie

Elementy podsystemu transportu śródlądowego



porty rzeczne



drogi wodne śródlądowe



granica województwa analiz OA



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 86 684, 32 86 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 36

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

UWARUNKOWANIA - Ochrona przed powodzią, gospodarka wodno - ściekowa, gospodarka odpadami



OZNACZENIA:

Ochrona przed powodzią:

- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie 1%
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią o prawdopodobieństwie 10%
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią - międzywale
- obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią - obszar pasa nadbrzeżnego

Zaopatrzenie w wodę

- ujęcie wód powierzchniowych "Straszyn"
- zasięg strefy ochronnej ujęcia powierzchniowego wody Straszyn
- zasięg ponadlokalnych systemów zaopatrzenia w wodę

Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków

- ponadlokalne oczyszczalnie ścieków
- aglomeracje ściekowe
- zasięg ponadlokalnych systemów odbioru ścieków

Istniejące składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne, przewidziane do zamknięcia do 2009 r.

- odpadów komunalnych
- odpadów przemysłowych

Istniejące i przewidziane do dalszej eksploatacji składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne i składowiska odpadów obojętnych

- istniejące zakłady zagospodarowania odpadów przeznaczone do rozbudowy odpadów komunalnych
- odpadów przemysłowych

Potencjalne lokalizacje elementów gospodarki odpadami

- instalacja do termicznego przetwarzania odpadów
- obszar analiz OA

- granica województwa / granice gmin



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDAŃSK
TEL./FAX 30 32 98 984 / 32 98 686
www.woj-pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 37

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Model struktury funkcjonalno - przestrzennej - równoważenia rozwoju



OZNACZENIA:

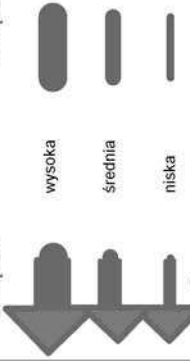
Wielkość jednostek osadniczych wg Prognozy demograficznej GUS w roku 2030
Gdańsk 380 tys. mieszkańców
Gdynia 220 tys. mieszkańców
35 tys. mieszkańców



ośrodki ponadregionalne - Trójmiasto
ośrodki wspomagające strukturę policentryczną
pozostałe ośrodki

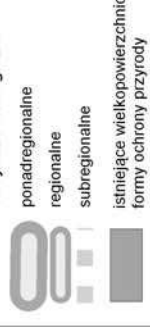


Rodzaj i ranga powiatów
zewnętrzne
wewnętrzne

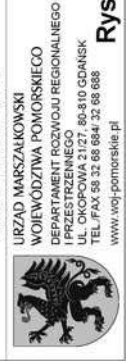


Kierunki i siła powiązań
duża
średnia
mała

Korytarze ekologiczne
ponadregionalne
regionalne
subregionalne



istniejące wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody



porty morskie/ inne porty i przystanie morskie
porty lotnicze / lotniska o funkcjach cywilnych
granice województwa / powiatów



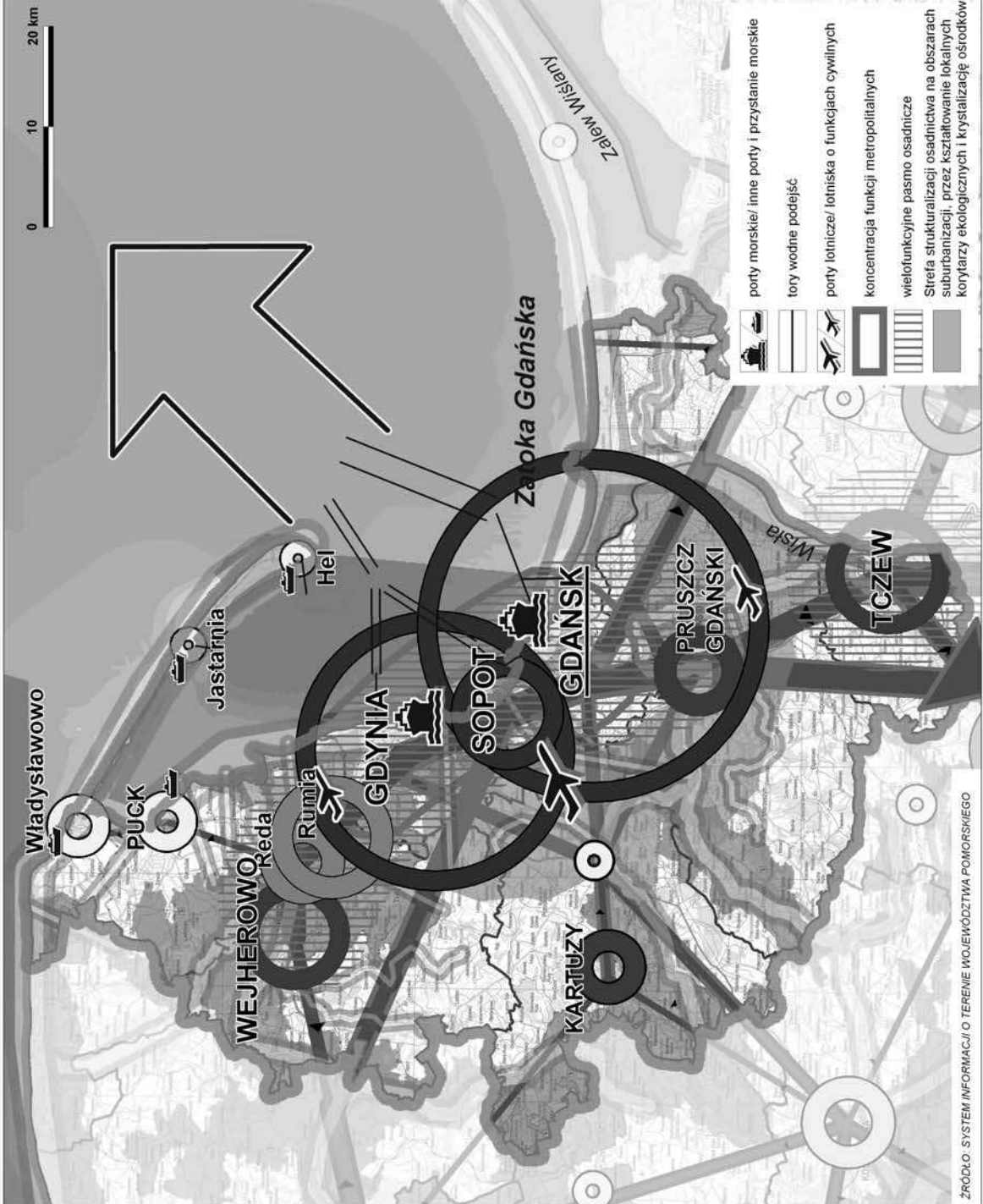
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDĄŃSK
TEL./FAX 58 32 66 664/ 32 66 688
www.woj.pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 38

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Model policentryczno - pasmowy obszaru aglomeracji



OZNACZENIA:

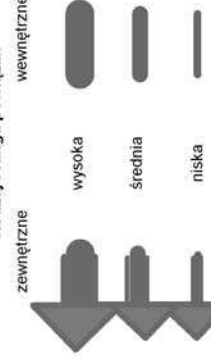
Prognozowana liczba ludności jednostek osadniczych w 2030 r. wg. GUS
Gdańsk 380 tys. mieszkańców



Ranga ośrodków

ośrodki centrum aglomeracji
główne ośrodki wzmacniające strukturę policentryczną pasma osadniczego
ośrodki wspomagające strukturę policentryczną pasma osadniczego
pozostałe ośrodki równoważące rozwój

Rodzaj i ranga powiązań



Elementy funkcjonalne

powiązania transbałtyckie

Kierunki i siła powiązań

duża średnia mała

Korytarze ekologiczne

ponadregionalne
regionalne
subregionalne

istniejące wielkopowierzchniowe formy ochrony przyrody

granica obszaru aglomeracji / województwa

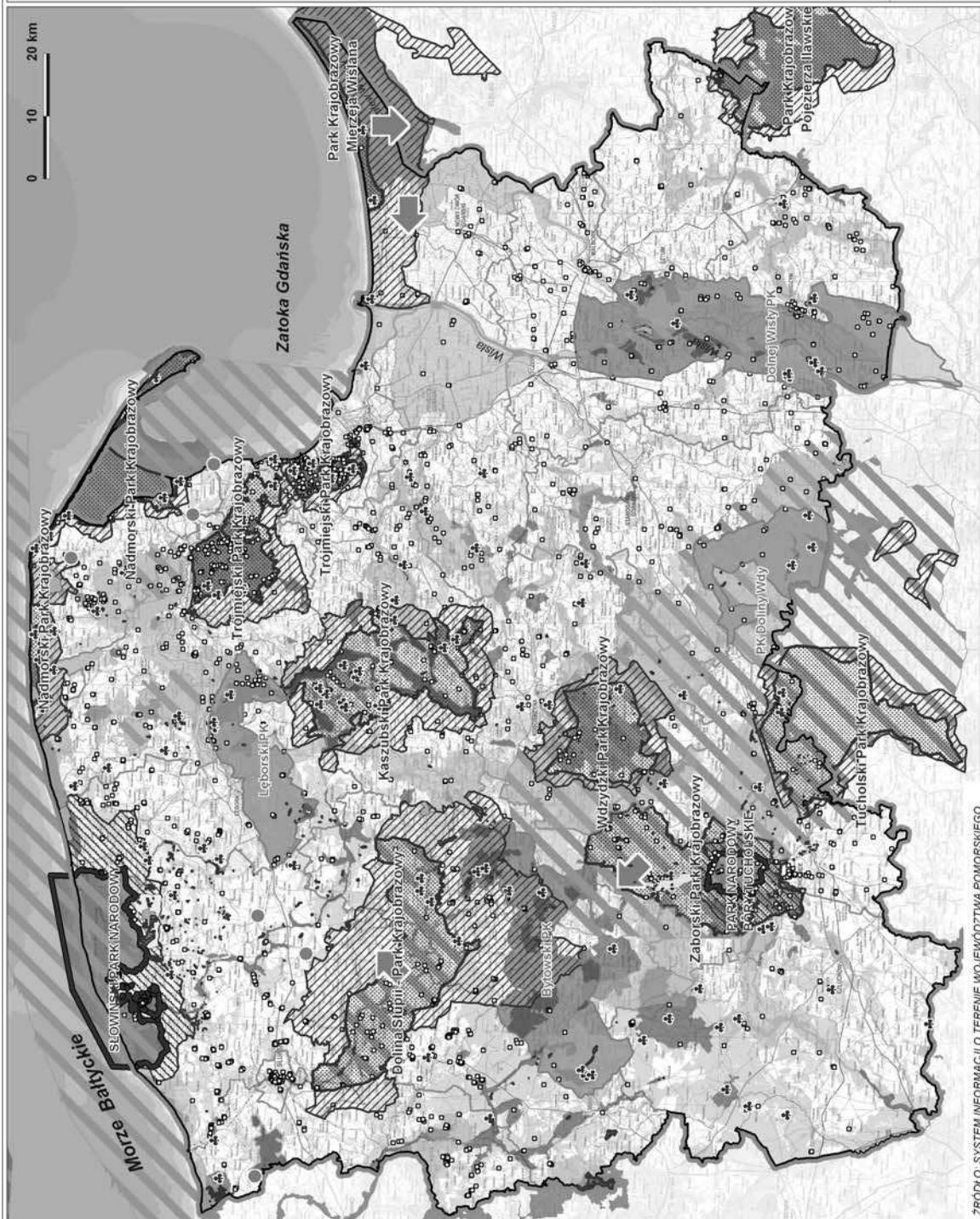
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO UL. OKOPOWA 31/27, 80-810 GDAŃSK TEL./FAX 58 32 68 684, 32 68 688 www.woj-pomorskie.pl

Rys. 39

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Koncepcja prawnych form ochrony przyrody



OZNACZENIA:

Krajowe formy ochrony przyrody i krajobrazu
(stan na lipiec 2009 r.)

parki narodowe i ich nazwy

otuliny parków narodowych

rezerwy przyrody
o pow. > 200 ha / o pow. < 200 ha

otuliny rezerwatów przyrody

parki krajobrazowe i ich nazwy

otuliny parków krajobrazowych

obszary chronionego krajobrazu

ustanowione obszary specjalnej ochrony

plaków (OSOP)

ustanowione i projektowane specjalne

obszary ochrony siedlisk (SOOS)

pomniki przyrody

stanowiska dokumentacyjne

użytki ekologiczne

zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Projektowane formy ochrony przyrody

projektowane parki krajobrazowe

kierunki powiększenia parków krajobrazowych

Pozostałe oznaczenia

lasy

granice powiatów

granica województwa



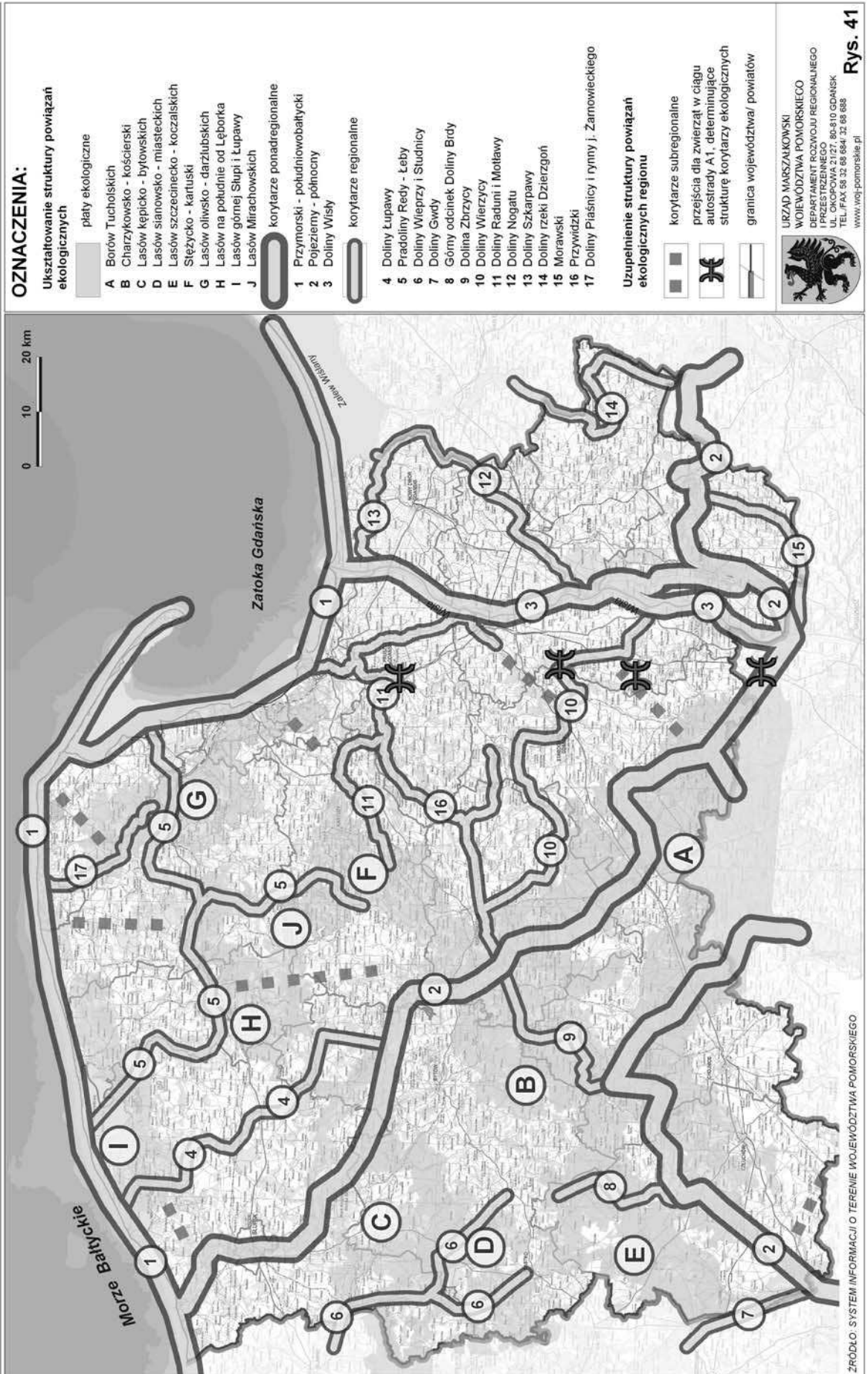
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 86-510 GDANSK
TEL./FAX 58 32 98 964 / 32 98 685
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 40

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

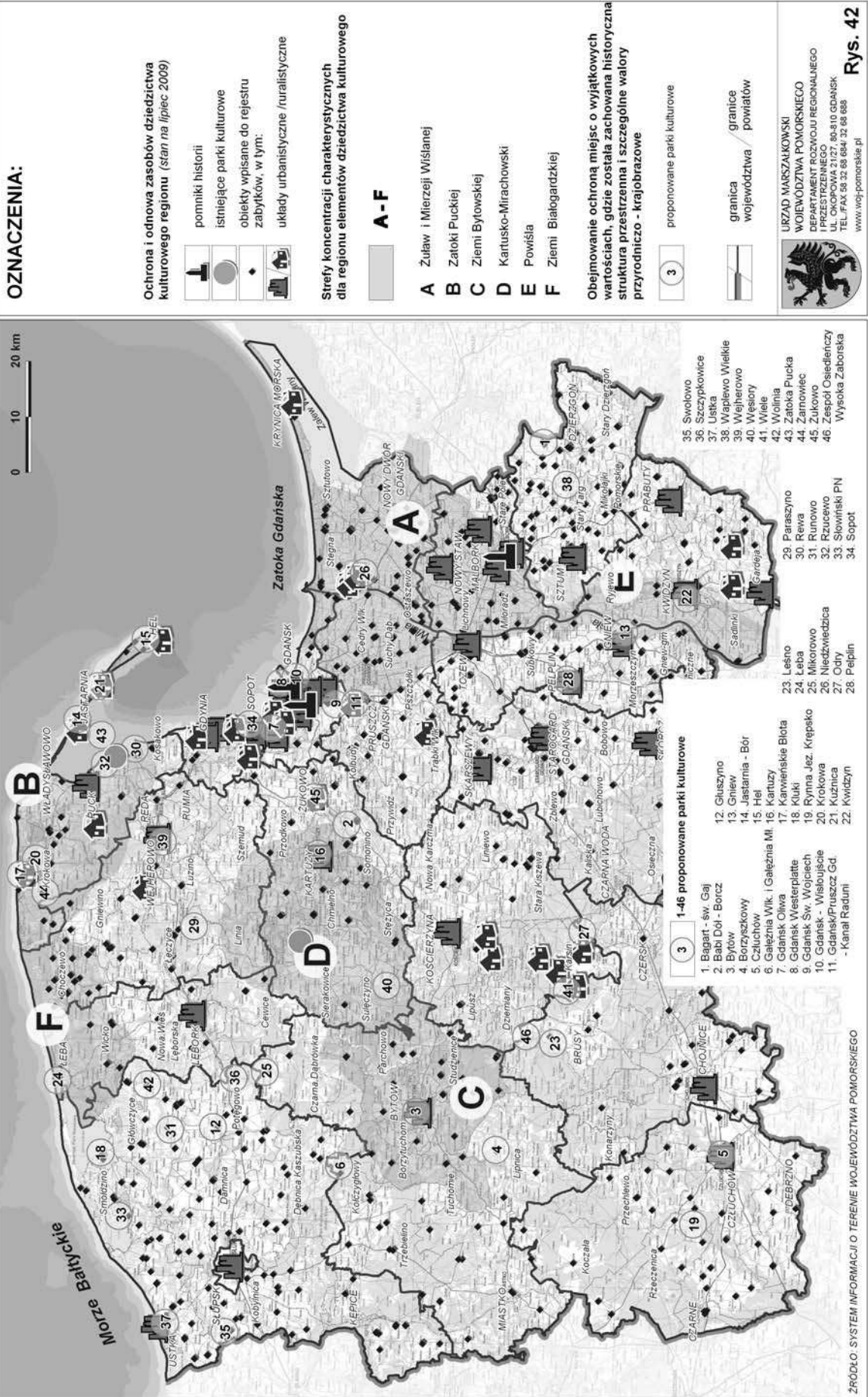
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - koncepcja systemu powiązań ekologicznych



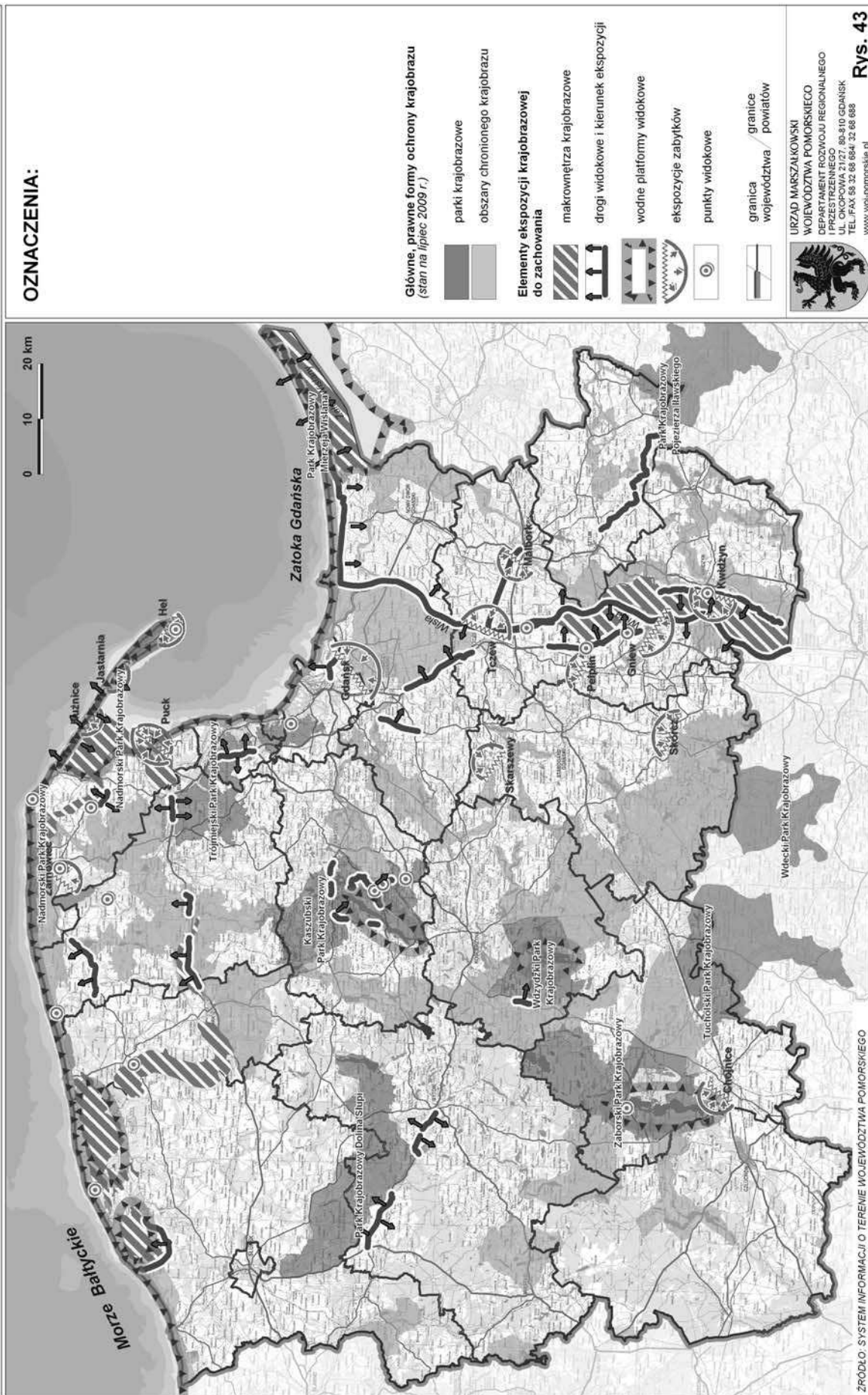
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Ochrona i kształtowanie dziedzictwa kulturowego



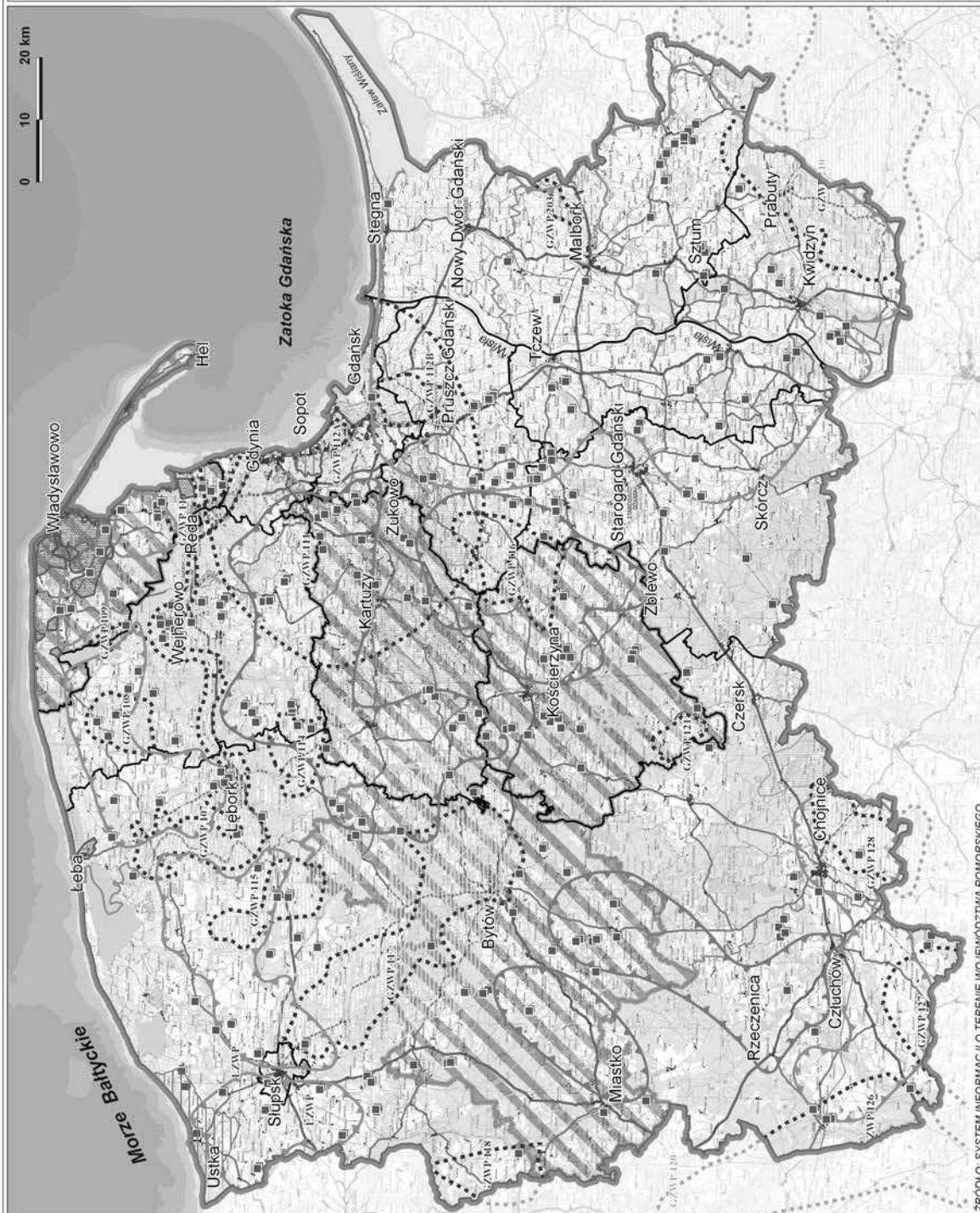
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Ochrona krajobrazu



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Ochrona zasobów środowiska



OZNACZENIA:

- Litosfera i zasoby kopalin**
- pospolite
 - wody mineralne
 - podstawowe (sól kamienna, potasowo-magnezowe, ropa naftowa, gaz ziemny)
 - rewaloryzacja i rekultywacja obszarów o cechach rzeźby przekształconej antropogenicznie
- Gleby**
- ochrona gleb o najwyższej przydatności rolniczej
 - obszary wskazane do zalesień ze względu na niską przydatność rolniczą i zagrożenie erozją
- Wody**
- Główne Zbiorniki Wód Podziemnych
 - strefy ochronne ujęć wód powierzchniowych i podziemnych
 - obszary ochronne głównych zbiorników wód podziemnych
- Powietrze**
- powiaty wymagające sporządzenia programów ochrony powietrza
- Hałas**
- obszary ochrony uzdrowskiej wymagające obniżenia poziomu hałasu
- Pozostałe oznaczenia**
- wody powierzchniowe
 - drogi krajowe/wojewódzkie
 - tereny zabudowane
 - granice powiatów
 - granica województwa



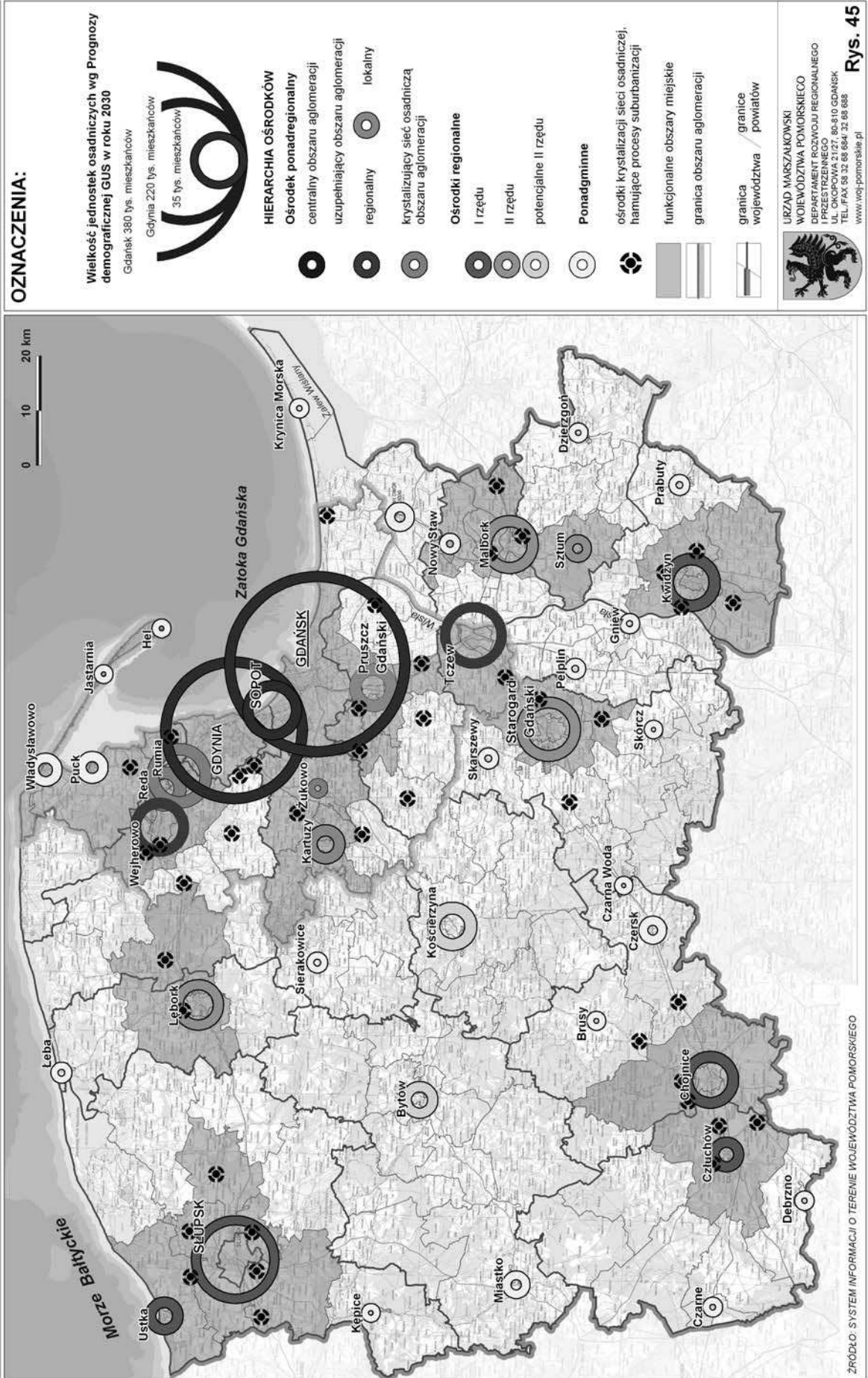
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT REGIONALNO-REGULACYJNY
I PRZESTRZENNY
UL. OKOPOWA 21/27, 86-810 GDANSK
TEL./FAX 58 32 68 684 / 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 44

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

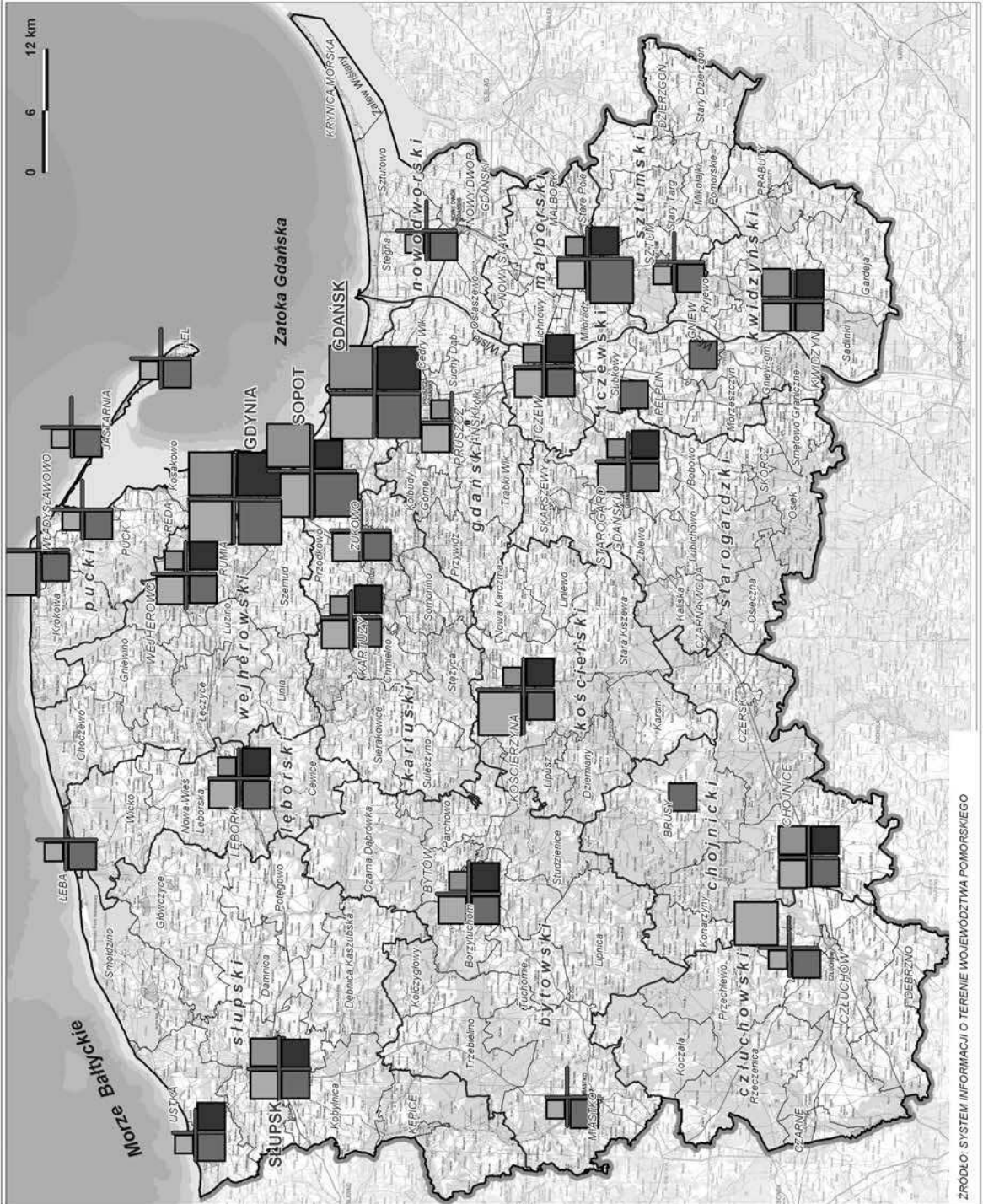
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Hierarchia ośrodków, obszar aglomeracji i funkcjonalne obszary miejskie



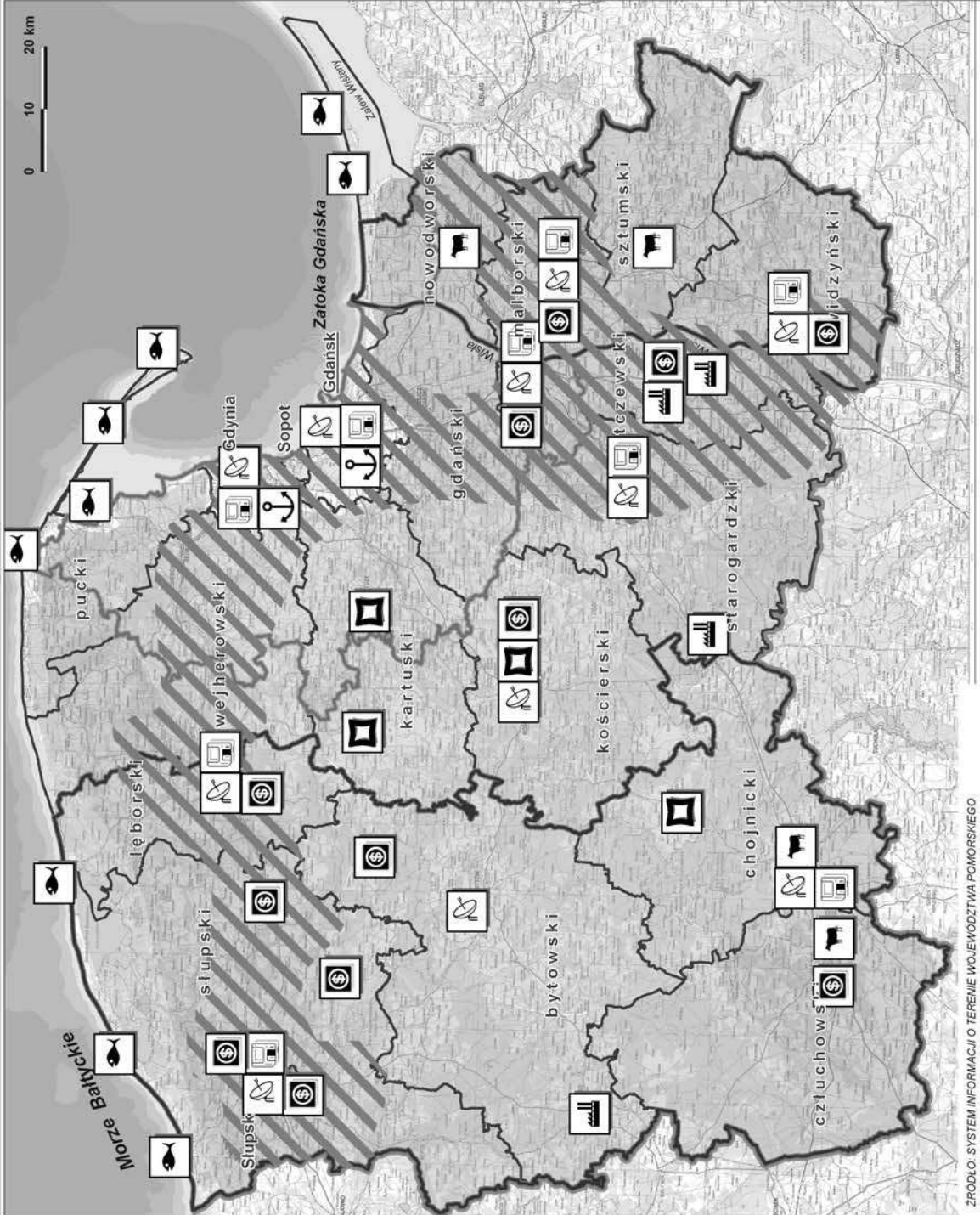
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Kształtowanie struktury przestrzennej infrastruktury społecznej



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Stabilizacja i kierunki rozwoju gospodarczego



OZNACZENIA:

Aktywizacja gospodarcza

obszary wymagające poprawy dostępności do usług otoczenia biznesu

- rozwój inwestycji wykorzystujących bliskość korytarzy transportowych
- ośrodki rozwoju rzemiosła regionalnego
- restrukturyzacja ośrodków monoprodukcji przemysłowej
- potencjalne obszary lokalizacji specjalistycznych stref ekonomicznych

Kształtowanie warunków dla rozwoju gospodarki opartej na wiedzy

- obszar wykorzystania i rozwijania potencjału naukowo-badawczego w zakresie wysokich technologii
- rozwój nowoczesnych branż gospodarki budowa i rozbudowa infrastruktury dla rozwoju firm innowacyjnych, integrujących potencjał naukowy z gospodarką

Restrukturyzacja, rozbudowa i wzmacnianie tradycyjnych funkcji związanych z gospodarką morską

- rozwój centrów logistycznych
- modernizacja portów i przystani morskich

Tworzenie korzystnych warunków dla rozwoju produkcji rolnej

- strefa intensyfikacji produkcji rolnej (wysokotarowa produkcja)
- strefa rolno-leśna ekologicznej rolnictwa
- strefa rolno-leśna wymagająca rozwoju przetwórstwa bazującego na lokalnych surowcach rolno-leśnych
- rozwój przetwórstwa rolno-spożywczego

granica województwa / powiatów



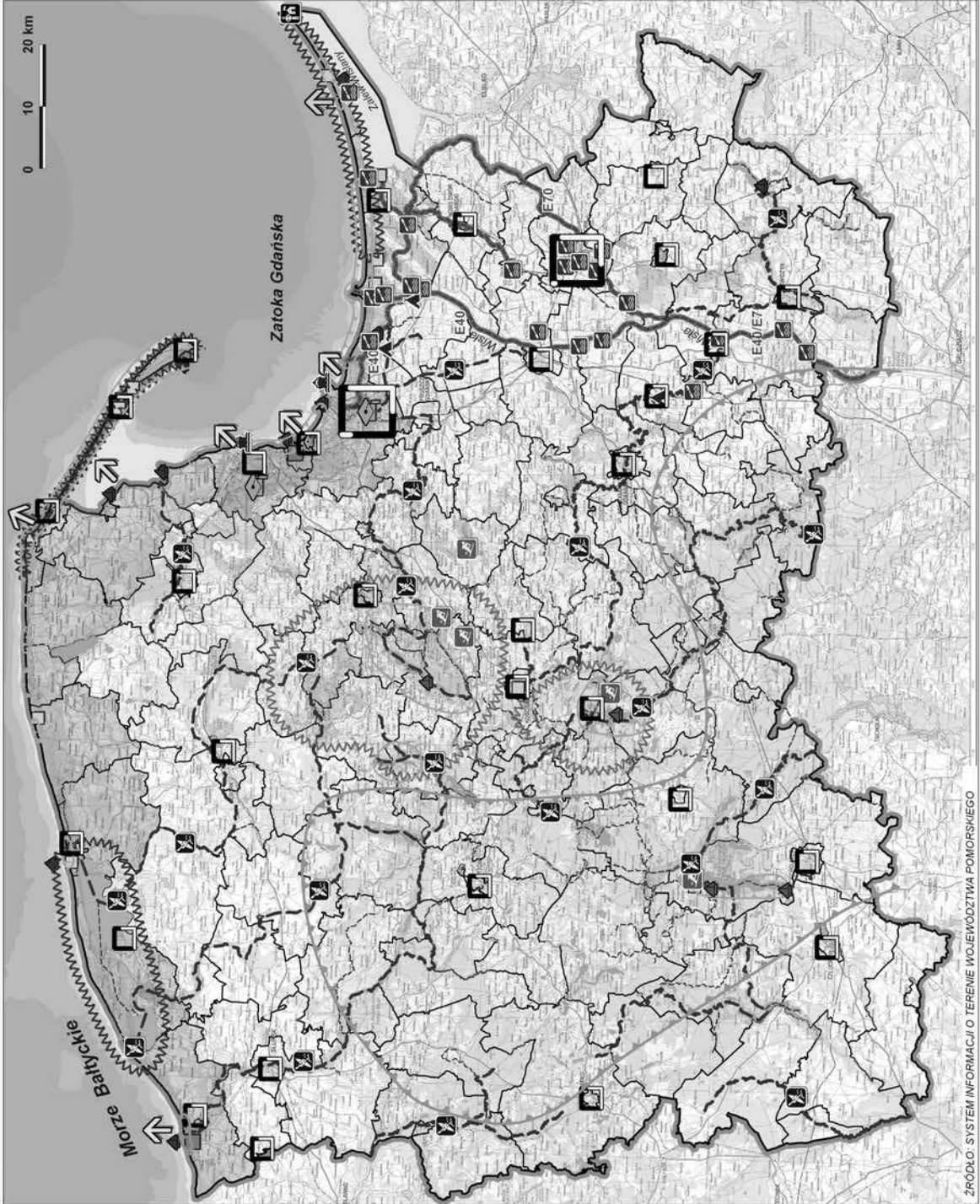
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 58 684/ 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 47







PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Turystyka



OZNACZENIA:

Ogólne kierunki zagospodarowania turystycznego





-  rozwój infrastruktury konferencyjnej i kongresowej
-  rozwój turystyki krajoznawczej o randze światowej / krajowej
-  strefy rozwoju turystyki świąteczno-weselnej i agroturystyki
-  rozwój szlaków kajakowych
-  rozwój funkcji uzdrowiskowych
-  strefy intensywnego zagospodarowania turystycznego wymagające poprawy jakości i estetyki

Działania w rejonach turystycznych



Strefa nadmorska

-  ograniczenie negatywnych skutków turystyki i rekreacji
-  otwarcie miast w kierunku morza (waterfront)
-  zagospodarowanie przybrzeżnych i morskich przystani pasażerskich i żeglarskich
-  rozwój zaplecza dla obsługi statków wycieczkowych i ich pasażerów
-  rozwój i ochrona istniejących uzdrowisk
-  lokalizacja turystycznego przejścia granicznego

Strefa pojezierna

-  uaktywnienie terenów
-  ograniczenie skutków najintensywniej wykorzystanych rekreacyjnych obszarów
-  rozbudowa i modernizacja infrastruktury żeglarskiej
-  rozwój ośrodków narciarstwa zjazdowego i biegowego

Żuławy Wiślane, Powiśle, Dolina Dolnej Wisły

-  E40, E70 aktywizacja turystyczna międzynarodowych szlaku drogowych
-  inwestycje projektu Pełń Żuławskiej

Granice administracyjne

-  gmina / województwo



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX: 58 32 66 664 / 58 66 686
www.woj.pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 48

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Struktura przestrzenna tras rowerowych



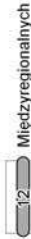
OZNACZENIA:

Schematyczny przebieg tras rowerowych



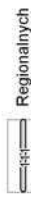
Międzynarodowych

1. Trasa EuroRoute R-1
2. Trasa Bursztynowa R-9
3. Hanzatycka Trasa Rowerowa R-10
4. Trasa Tysiąca Jezior



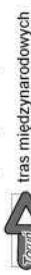
Międzyregionalnych

12. Trasa Zamków Polski Północnej
13. Szlak Kopernikowski
14. Uszka - Szupsk - Bytów - Brusy - Czersk - Giuzdiącz
15. Trasa Pałaców i Zamków
16. Nasyjnik Północy

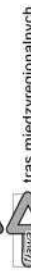


Regionalnych

kierunki powiązań z sąsiednimi województwami:



tras międzynarodowych

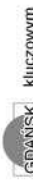


tras międzyregionalnych



sieć tras rowerowych wskazanych do realizacji w pierwszej kolejności

Wzły obsługi ruchu rowerowego do wykształcenia i zintegrowania z systemem transportu publicznego o znaczeniu



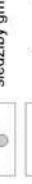
kluczowym



uzupełniającym



siedziby gmin



granice powiatów



granica województwa



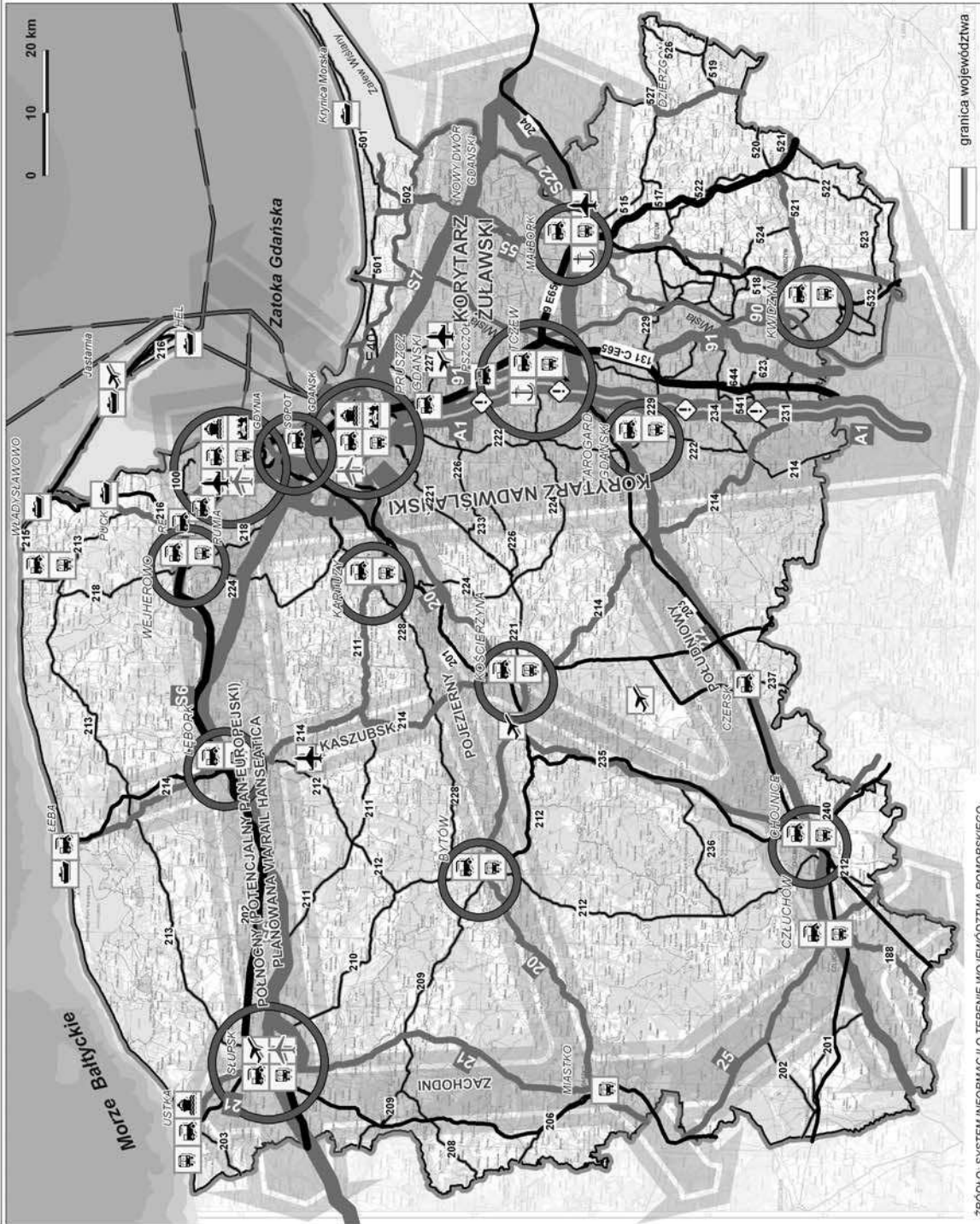
URZĄD MARSZAŃKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDANSK
TEL./FAX 52 6 664 32 66 688
www.woj.pomorskie.pl

Rys. 49

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Infrastruktura transportowa



OZNACZENIA:

- Korytarze transportowe
- Elementy sieciowe podsystemu transportu drogowego i kolejowego
- autostrada A1 z miejscami obsługi podróżnych
 - drogi ekspresowe (S) / pasmo potencjalnych powiązań dróg S6 i S7
 - drogi główne ruchu przyspieszonego (GP)
 - drogi główne (G)
 - drogi zbiorcze (Z)
 - linie kolejowe ważne dla województwa
 - magistralne / pozostałe
- Podsystem transportu morskiego
- porty morskie znaczenia podstawowego
 - inne porty morskie
 - terminale promowe, kontenerowe
 - linie promowe
- Podsystem transportu lotniczego
- port lotniczy i lotniska o znaczącym potencjale dla komercyjnego ruchu pasażerskiego lub cargo
 - lotniska o ograniczonym potencjale dla lotnictwa ogólnego i dyspozycyjnego
 - lotniska wojskowe
- Podsystem transportu śródlądowego
- drogi wodne śródlądowe
 - porty rzeczne
- Pozostałe elementy węzłowe zintegrowanego transportu publicznego
- dworce autobusowe
 - dworce kolejowe
 - węzły o znaczeniu krajowym
 - węzły o znaczeniu regionalnym

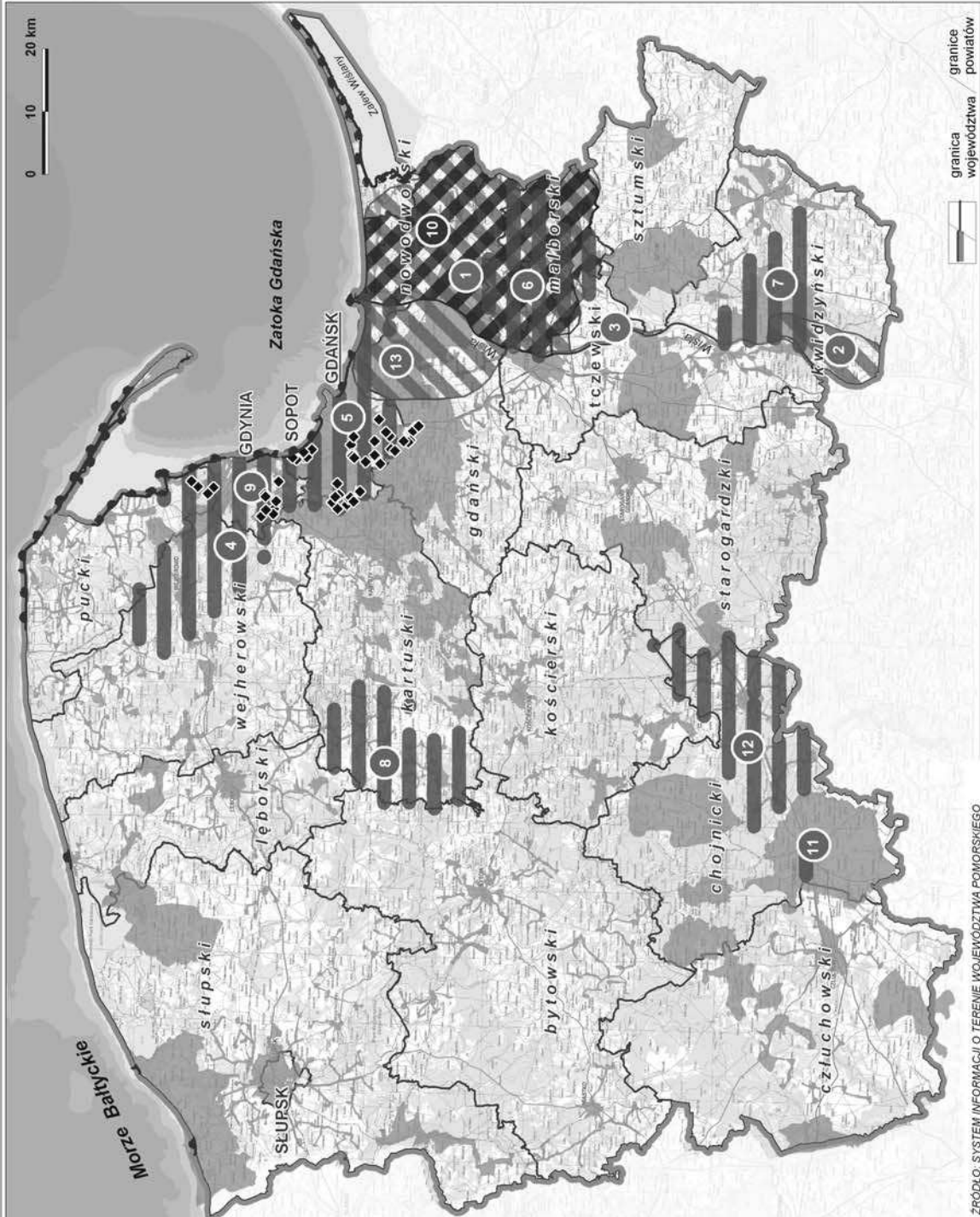
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
UL. PRZYBYŁA 21/27, 80-810 GDANSK
TEL./FAX 58 32 68 684 / 32 68 688
www.woj.pomorskie.pl

Rys. 50

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Ochrona przed powodzią, gospodarka wodno - ściekowa



OZNACZENIA:

Ochrona przed powodzią



- 1 inwestycje w zakresie ochrony przed powodzią
- 2 kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Zulaw
- 3 zwiększenie zabezpieczenia przeciwpowodziowego rzek Wisły od granicy województwa do ujścia
- 4 rozbudowa prawego wału przeciwpowodziowego rzeki Wisły (Piekło-Bystrze-Lisewo)

- 5 projektowane większe zbiorniki retencyjne
- 6 ochrona brzegów morskich zgodnie z Programem ochrony brzegów morskich

Zaopatrzenie w wodę



- 7 inwestycje w zakresie zaopatrzenia w wodę
- 8 modernizacja Centralnego Wodociągu Żuławskiego

Gospodarka wodno - ściekowa

- 9 inwestycje w zakresie gospodarki wodno - ściekowej

- 10 porządkowanie gospodarki ściekowej - Komunalny Związek Gmin Doliny Reby i Chylonki
- 11 Gdański Projekt Wodno-Ściekowy, w tym likwidacja oczyszczalni ścieków "Zaspa" na terenie lewni oczyszczalni ściekowej Czerwone Stogi
- 12 rozbudowa systemu kanalizacji sanitarnej i deszczowej oraz sieci wodociągowej - m. i gm. Kwidzyn
- 13 uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej zlewni rzek Słupi i Lupawy
- 14 rozbudowa systemów kanalizacji zbiorczej i zaopatrzenia w wodę - m. Gdynia
- 15 uporządkowanie gospodarki wodno-ściekowej celem zapewnienia ochrony unikalnych walorów przyrodniczych obszaru Natura 2000 - Wielki Sandt Biry

- 16 ochrona rezerwatów przyrody na terenie Borów Tucholskich poprzez rozbudowę sieci kanalizacyjnej oraz zaopatrzenie mieszkańców w wodę pitną poprzez rozbudowę sieci wodociągowej
- 17 ochrona wód Zatoki Gdańskiej - budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych

aglomeracje ściekowe - stan na 30.06.2009 r.



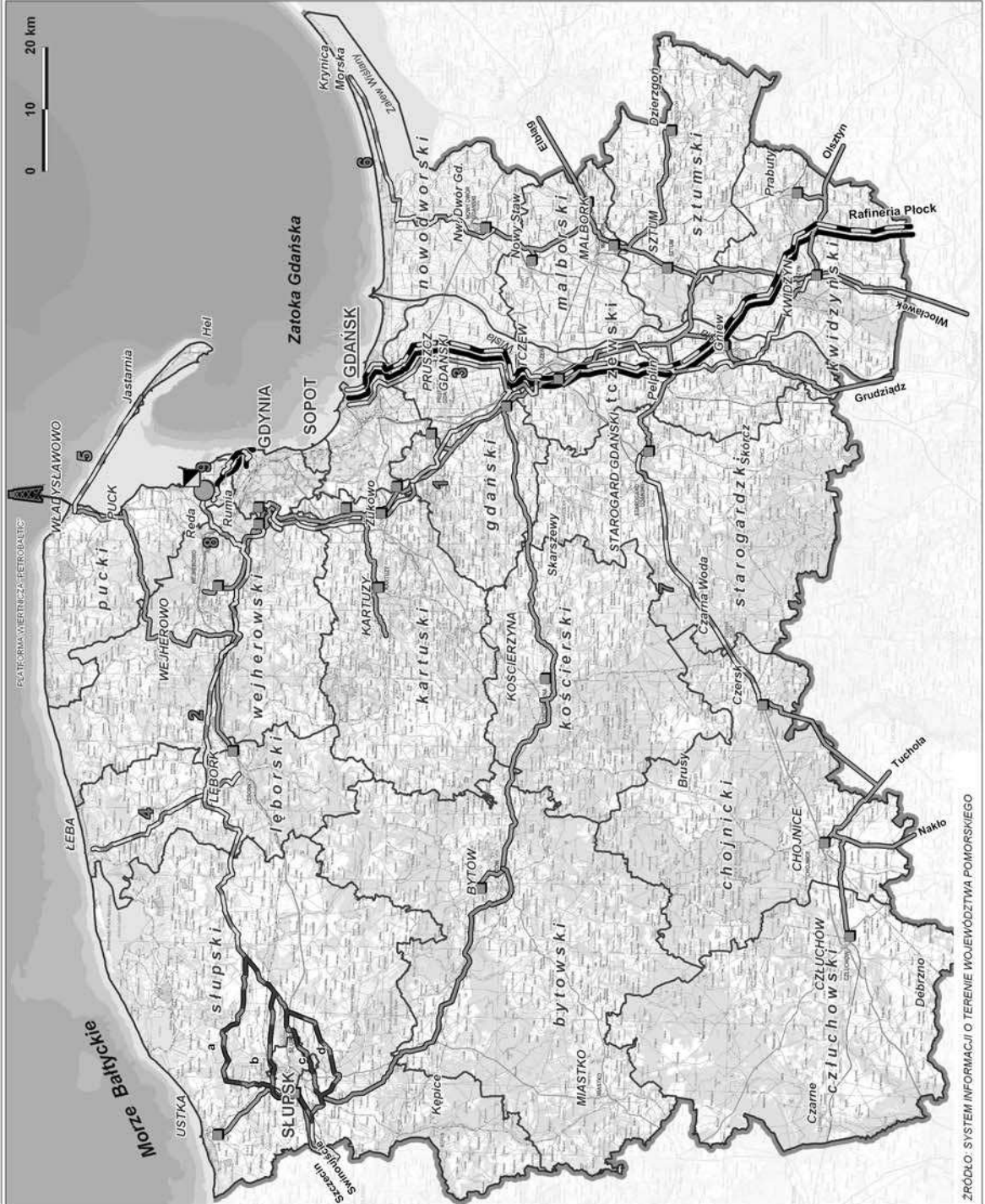
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 88 684, 32 88 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 51

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - System zaopatrzenia w gaz i paliwa płynne



OZNACZENIA:

Stan istniejący



platforma wiertnicza "PETROBALTIC"
gazociąg wysokiego ciśnienia



stacje redukcyjno-pomiarowe i stopnia
rurociąg przesyłu paliw płynnych



Zwiększenie bezpieczeństwa energetycznego i
zasięgu obsługi krajowego systemu dystrybucji
gazu ziemnego



numeracja inwestycji zgodnie
z tekstem planu



budowa gazociągów wysokiego
ciśnienia



warianty przebiegu planowanego
gazociągu wysokiego ciśnienia



budowa podziemnego magazynu gazu

Poprawa warunków dystrybucji paliw płynnych



planowany rurociąg przesyłu paliw



budowa podziemnego magazynu
paliw płynnych



granice
województwa / powiatów



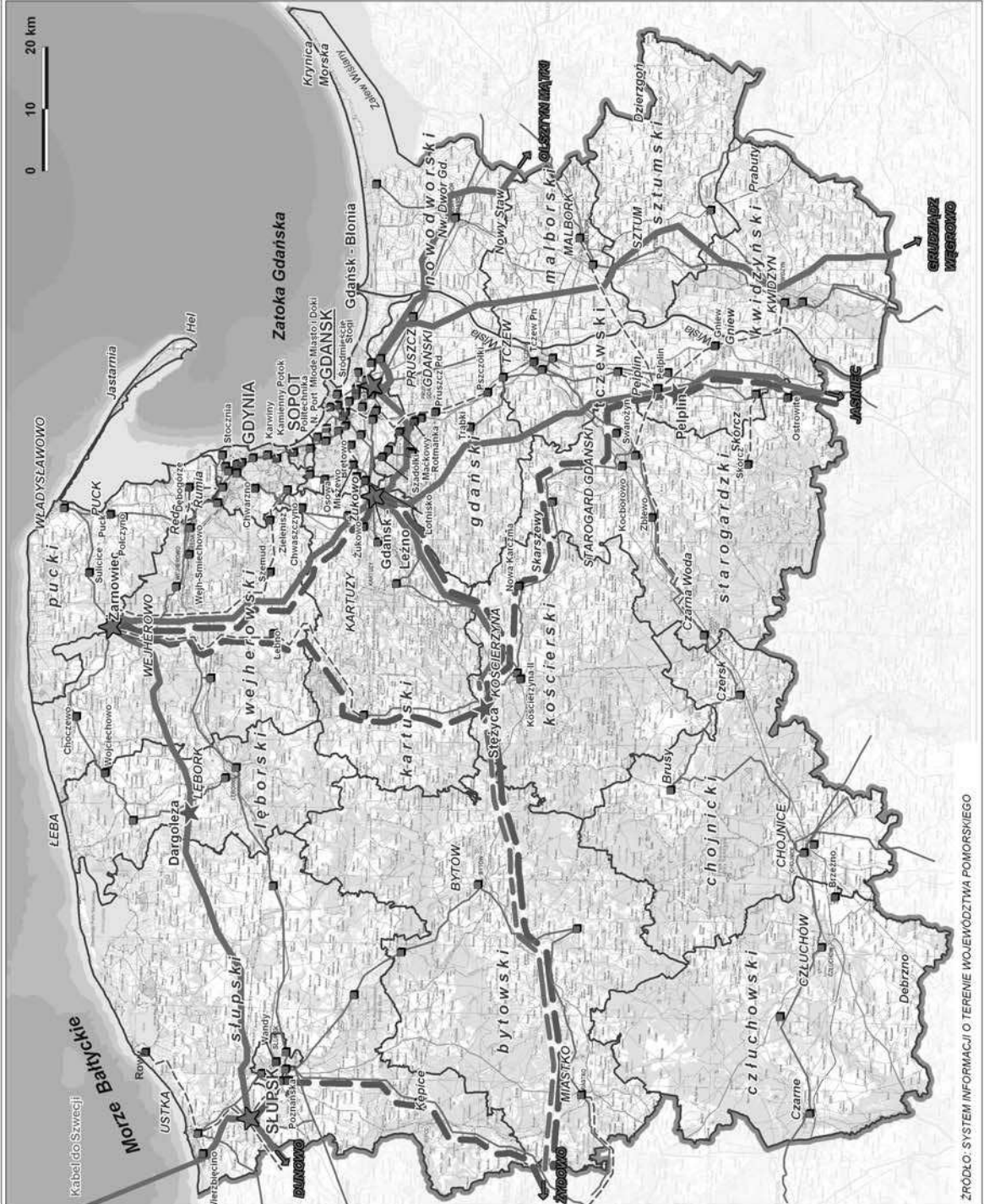
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPÓWA 21/27, 80-810 GDĄŃSK
TEL. FAX 58 32 68 684, 32 68 688
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 52

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - System zaopatrzenia w energię elektryczną



OZNACZENIA:

Istniejące linie elektroenergetyczne

- najwyższych napięć
- wysokich napięć
- istniejące główne punkty zasilające (GPZ)

Budowa, rozbudowa i modernizacja sieci przesyłowej najwyższych napięć

- istniejące linie elektroenergetyczne najwyższych napięć, przewidziane do zmiany napięcia
- istniejące stacje transformatorowo-rozdziałcze przewidziane do rozbudowy i modernizacji

planowane linie elektroenergetyczne najwyższych napięć

- planowane stacje transformatorowo-rozdziałcze

Budowa elektroenergetycznej sieci dystrybucyjnej

- planowane linie elektroenergetyczne wysokich napięć
- planowane główne punkty zasilające (GPZ)

- granica województwa
- granice powiatów



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 68 684, 32 68 688
www.woj.pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 53

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Gospodarka odpadami



OZNACZENIA:

Zakłady Zagospodarowania Odpadów (ZZO):

- istniejące przeznaczone do rozbudowy
- planowane
- istniejące składowiska przeznaczone do przekształcenia w ZZO

Proponowane zasięgi obsługi i nazwy ZZO

- 1 Bierkowo
- 2 Czarnówko
- 3 Eko Dolina
- 4 Sierżno
- 5 Szadółki
- 6 Rokittki
- 7 Gilwa Mała
- 8 Stary Las
- 9 Nowy Dwór koło Angowic

gminy obsługiwane przez składowiska lokalne

Gospodarka odpadami niebezpiecznymi

istniejące/planowane kwatery odpadów azbestowych

Składowiska odpadów innych niż niebezpieczne i obojętne oraz składowiska odpadów obojętnych (składowanie odpadów przemysłowych)

- zamknięte i przeznaczone do rekultywacji
- do utrzymania
- możliwinki do likwidacji i rekultywacji

granica województwa / granice powiatów

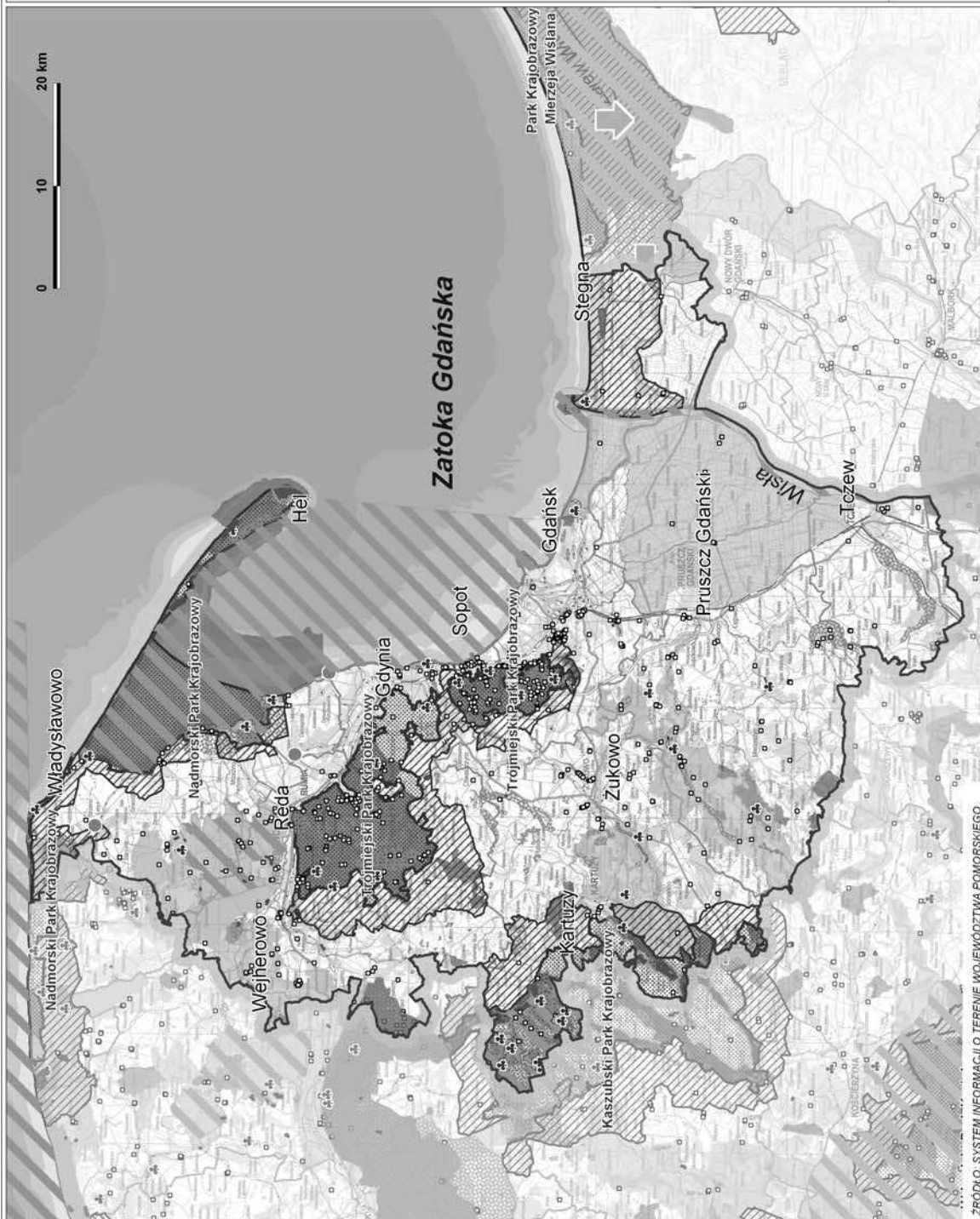


URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-510 GDĄŃSK
TEL./FAX 58 32 86 684 / 32 86 686
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: PLAN GOSPODARKI ODPADAMI DLA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2010

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Koncepcja prawnych form ochrony przyrody



OZNACZENIA:

Krajowe formy ochrony przyrody i krajobrazu

- rezerwat przyrody
o pow. > 200 ha / o pow. < 200 ha
- otuliny rezerwatów przyrody



Park Krajobrazowy
Mierzeja Wiślana

parki krajobrazowe i ich nazwy



rezerwat przyrody
o pow. > 200 ha / o pow. < 200 ha

otuliny rezerwatów przyrody

parki krajobrazowe i ich nazwy

otuliny parków krajobrazowych

obszary chronionego krajobrazu

ustanowione obszary specjalnej ochrony
plaków (OSOP)

ustanowione i projektowane specjalne
obszary ochrony siedlisk (SOOS)

pomniki przyrody

stanowiska dokumentacyjne

użytki ekologiczne

zespoły przyrodniczo-krajobrazowe

Projektowane formy ochrony przyrody

projektowane rezerwaty przyrody

projektowane parki krajobrazowe

kierunki powiększenia parków
krajobrazowych

inne projektowane obszary chronione

Pozostałe oznaczenia

lasy

granice powiatów

granica województwa



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 66 684, 32 66 688
www.woj-pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 55

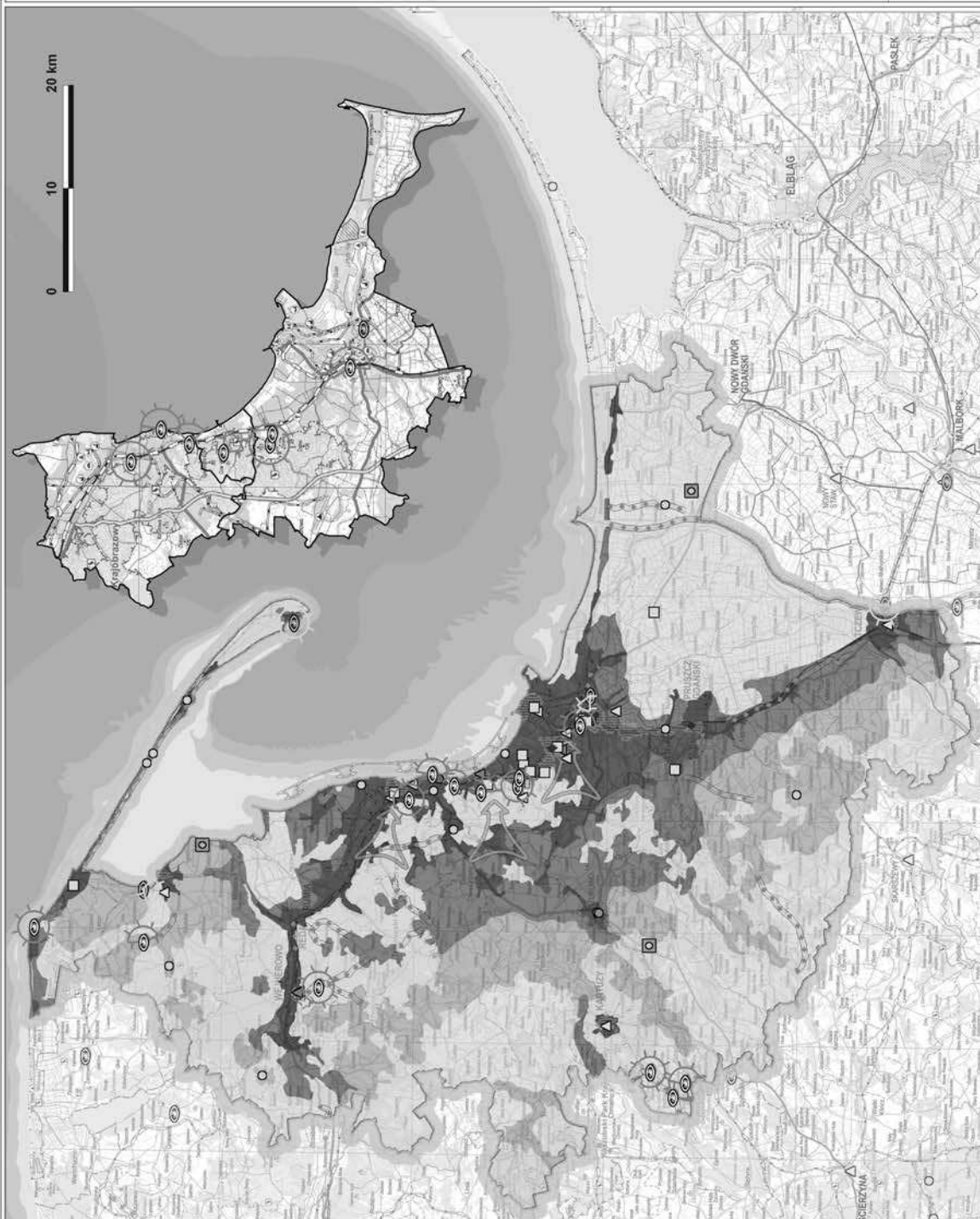
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - koncepcja systemu płatów i korytarzy ekologicznych aglomeracji



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Ochrona i kształtowanie środowiska kulturowego i krajobrazu



OZNACZENIA:

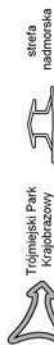
Kształtowanie form zabudowy wynikających ze specyfiki i tożsamości

- koncentracja i uzupełnienie istniejących struktur przestrzennych
- wykorzystanie walorów krajobrazu jako elementów kompozycyjnych, działanie naprawcze
- kształtowanie struktur osadniczych wokół punktów odniesienia stanowiących o lokalnej tożsamości
- zachowanie właściwości krajobrazu otwartego

Kształtowanie i rozwój systemu przestrzeni publicznych obszaru aglomeracji w oparciu o strefy śródmiejskie



Kierunki powiazani:



strefa nadmorska

Ochrona, rewitalizacja i uwidocznienie historycznie ukształtowanych elementów tożsamości jako elementów szlaków turystyki krajoznawczej

- układy urbanistyczne
- układy urbanistyczno krajobrazowe
- układy ruralistyczne
- układy ruralistyczno krajobrazowe
- układy ruralistyczno kuracyjne
- zespoły portowo-przemysłowe

Ochrona dóbr kultury współczesnej

Wykorzystanie dla celów naukowych, dydaktycznych oraz turystycznych stanowisk archeologicznych

Obszary koncentracji obiektów dziedzictwa kulturowego wymagające zapewnienia odpowiedniego systemu parkingowego i obsługi transportem publicznym

Obszary o dużym nasyceniu zasobu zabytkowego lub o wybitnym znaczeniu wymagające programów rewitalizacyjnych

Ochrona elementów ekspozycji wizualnej i kompozycji krajobrazowej kształtujących tożsamość obszaru aglomeracji

- ciągi widokowe
- punkty widokowe
- unikatowe widoki panoramiczne miast
- granica obszaru aglomeracji

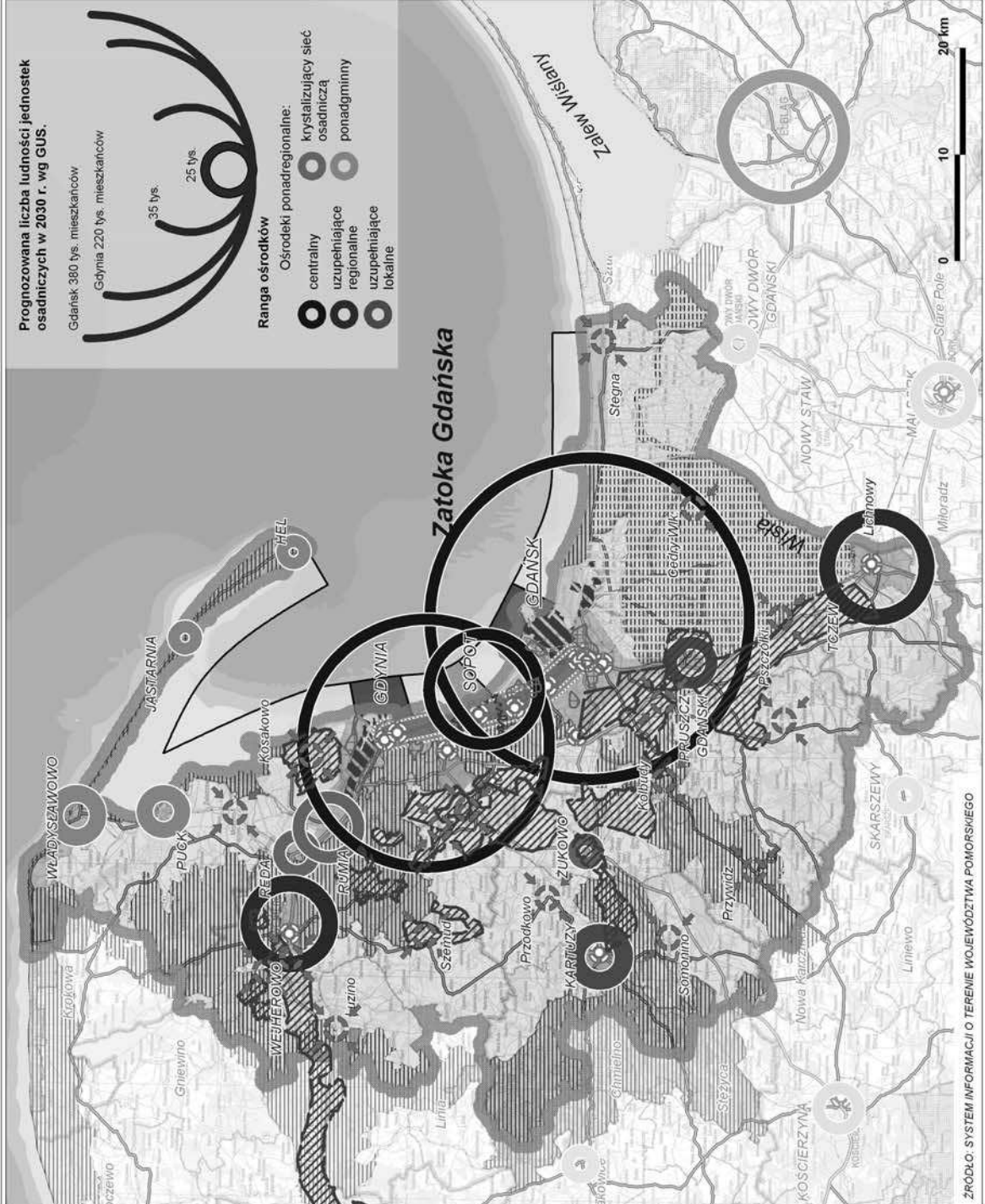


URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL. FAX 58 26 664 32 66 688
www.woj-pomorskie.pl

Rys. 57

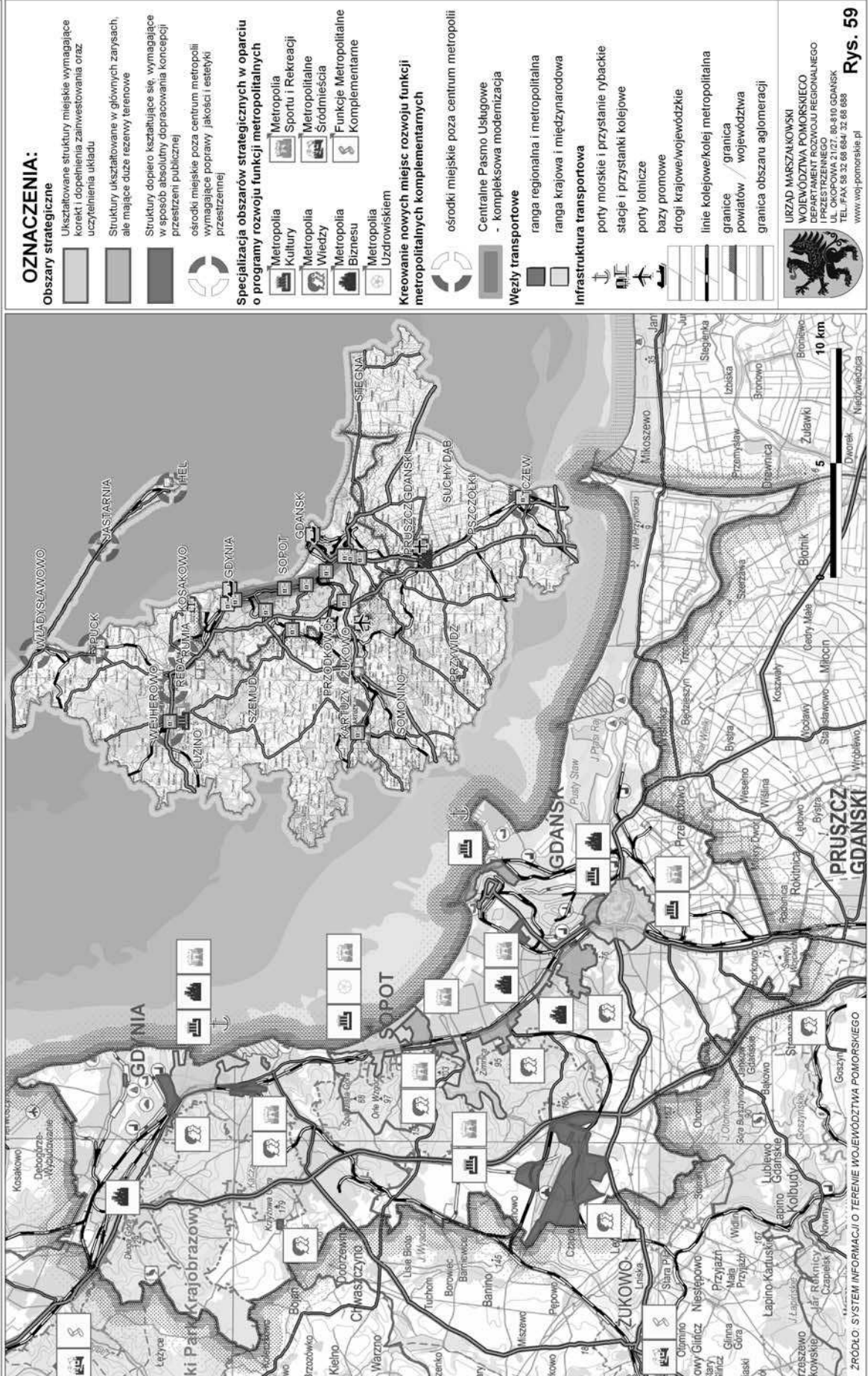
PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Hierarchia sieci osadniczej, kierunki przekształceń struktury przestrzennej aglomeracji



PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

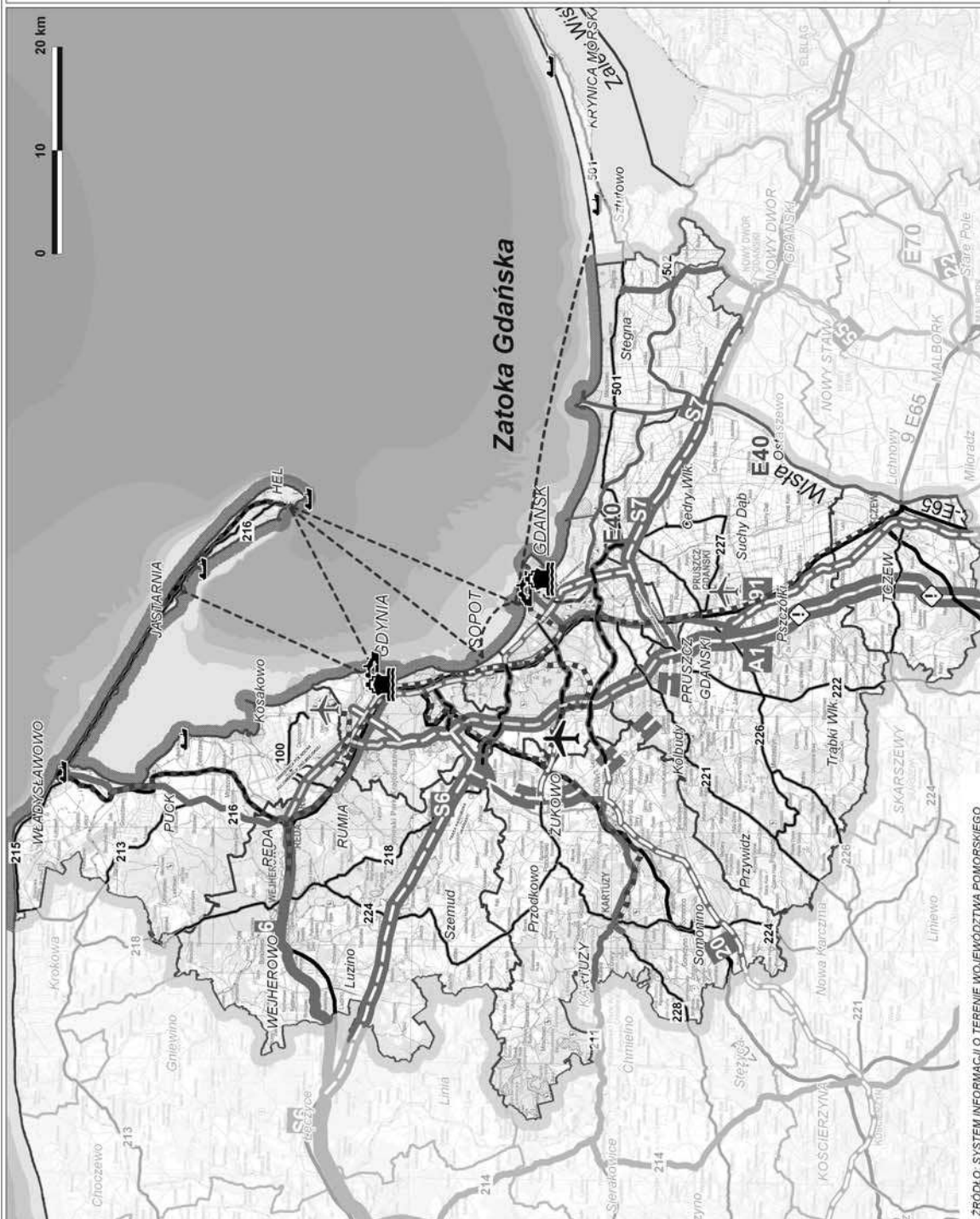
KIERUNKI - Rozwój funkcji metropolitalnych



ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Infrastruktura dostępności transportowej i poprawiająca funkcjonowanie aglomeracji Trójmiasta



OZNACZENIA:

Elementy podsystemu transportu drogowego

- autostrada A1
- drogi ekspresowe (S)
- drogi główne ruchu przyspieszonego (GP)
- drogi główne (G)
- drogi zbiorcze (Z)

Dostępność zewnętrzna aglomeracji

- drogi ważne dla poprawy dostępności pasmo potencjalnych powiązań dróg krajowych S6 i S7
- linie kolejowe ważne dla poprawy dostępności
- port lotniczy wymagający rozbudowy / wojskowe obiekty lotniskowe do przystosowania do obsługi lotów cywilnych
- porty morskie - węzły autostrad morskich
- rozbudowa pasażerskich terminali promowych
- inne porty i przystanki morskie
- drogi wodne śródlądowe
- linie żeglugi przybrzeżnej (tramwaj wodny)

Rozwój infrastruktury transportu drogowego poprawiającej funkcjonowanie aglomeracji

- budowa / rozbudowa dróg wspomagających Trasę Średnicową
- budowa / przebudowa głównych powiązań do Trasy Średnicowej

Rozwój infrastruktury kolejowej poprawiającej obsługę w aglomeracji

- kolej metropolitalna
- granica obszaru aglomeracji
- granica województwa / powiatów



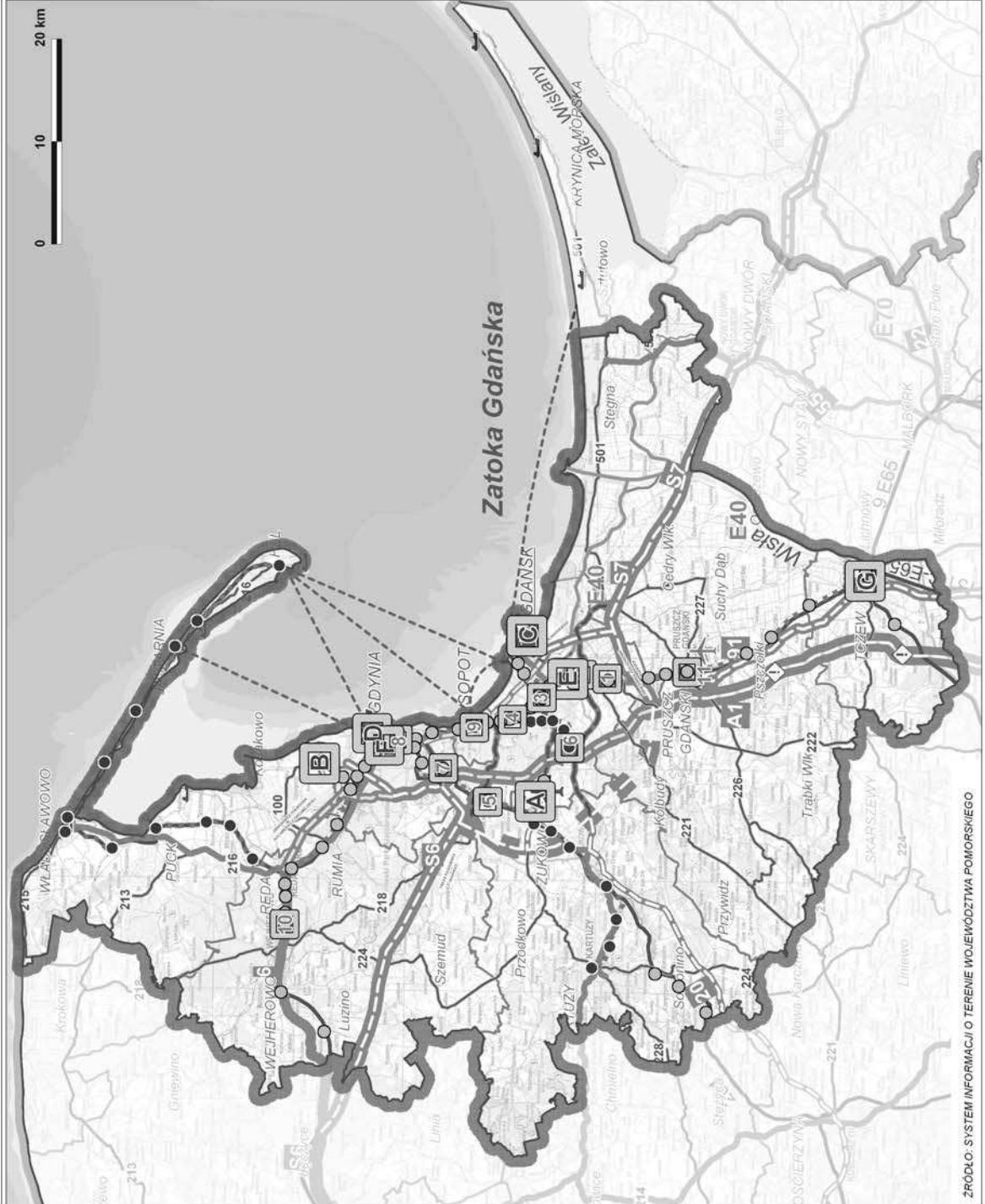
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-810 GDAŃSK
TEL./FAX 58 32 68 984/ 32 68 688
www.woj.pomorskie.pl

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 60

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

KIERUNKI - Węzły przesiadkowe transportu publicznego aglomeracji



OZNACZENIA:

Rozwój wielofunkcyjnych, wysokiej jakości przestrzeni publicznych w węzłach przesiadkowych służących obsłudze pasażerskiej



o randze międzynarodowej i krajowej

A Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

B Port Lotniczy Gdynia Kosakowo

C Pasażerski Terminal Promowy w Gdańsku

D Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni

E Dworzec kolejowy Gdańsk Główny

F Dworzec kolejowy Gdynia Główna

G Dworzec kolejowy Tczew



o randze aglomeracyjnej

1 Gdańsk Czerwony Most

2 Gdańsk Śródmieście

3 Gdańsk Wrzeszcz

4 Gdańsk Oliwa

5 Gdańsk Osowa

6 Gdańsk Kiełpiniek

7 Gdynia Kack

8 Gdynia Wzgórze św. Maksymiliana

9 Sopot

10 Wejherowo

11 Pruszcz Gdański

stacje kolejowe / przystanki kolejowe wymagające budowy lub odnowienia

granice powiatów

granica województwa

granica obszaru aglomeracji



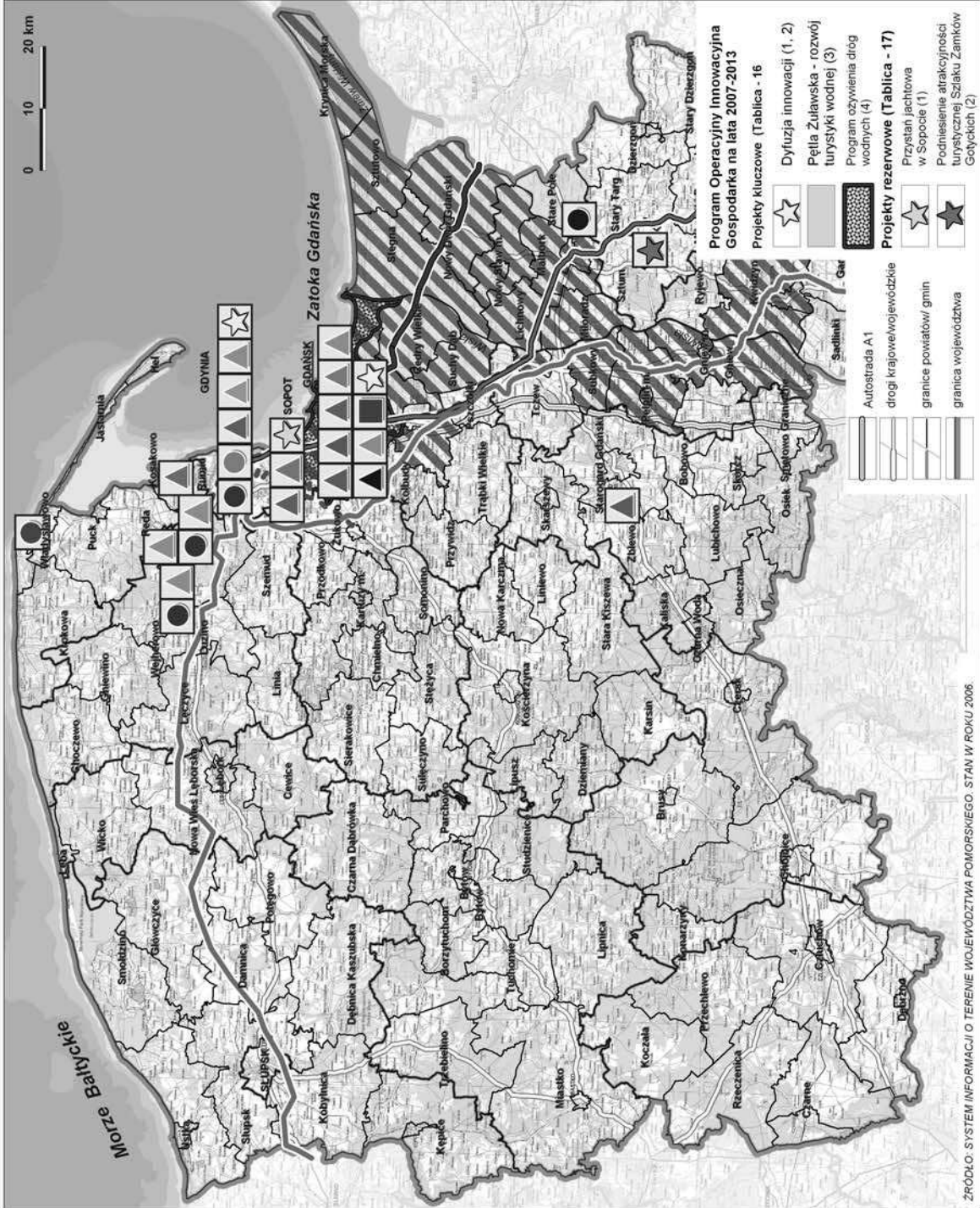
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
I PRZESTRZENNEGO
UL. OKOPOWA 21/27, 80-910 GDAŃSK
TEL./FAX: 58 32 66 964 / 32 66 686
www.woj.pomorskie.pl

ZRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Rys. 61

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

NARZĘDZIA - Zadania rządowe umieszczone w RZR oraz projekty indywidualne w sektorowych programach operacyjnych 2007 - 2013



OZNACZENIA:

Zadania umieszczone w Rejestrze Zadani Rządowych (RZR)

- Modernizacja lotniska Malbork (1)
- Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli (2)
- Modernizacja Portu Morskiego Gdynia (3)

Zadania nie umieszczone w Rejestrze Zadani Rządowych

- Modernizacja infrastruktury dla systemu dowodzenia i kontroli (4,5,6)

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013

- ▲ Projekty kluczowe (Tablica - 14)
- ▲ Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi (1-3)
- ▲ Kompleksowe zabezpieczenie przeciwpowodziowe Żuław (5)
- ▲ Ochrona wód Zatoki Gdańskiej (6, 7, 8, 9)
- ▲ Drogiwa i lotnicza sieć TEN-T (16, 17, 19, 20)
- ▲ Modernizacja linii E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia (21)
- ▲ Budowa drogi ekspresowej S7, odcinek Gdańsk A1 - Elbląg odcinek S22 (15)
- ▲ Kolej metropolitalna w Trójmieście (36)
- ▲ Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe (38)
- ▲ Transport przyjazny środowisku (23 - 35)
- ▲ Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii (41)
- ▲ Bezpieczeństwo energetyczne, w tym dywersyfikacja źródeł energii (40, 42)
- ▲ Kultura i dziedzictwo kulturowe (43, 44)
- ▲ Infrastruktura szkolnictwa wyższego (47, 48)
- ▲ Projekty rezerwowe (Tablica - 15)
- ▲ Drogiwa i lotnicza sieć TEN-T (1, 2)
- ▲ Transport przyjazny środowisku (3, 4, 6)
- ▲ Pogłębianie torów podejściowych do portów Zalewu Wiślanego (5)

Program Operacyjny Innowacyjna Gospodarka na lata 2007-2013

- ☆ Projekty kluczowe (Tablica - 16)
- ☆ Dyfuzja innowacji (1, 2)
- ☆ Pętla Żuławska - rozwój turystyki wodnej (3)
- ☆ Program ożywienia dróg wodnych (4)

Projekty rezerwowe (Tablica - 17)

- ☆ Przystań jachtowa w Sopocie (1)
- ☆ Podniesienie atrakcyjności turystycznej Szlaku Żaników Gołychkich (2)

Autostrada A1

- drogi krajowe/wojewódzkie
- granice powiatów/ gmin
- granica województwa

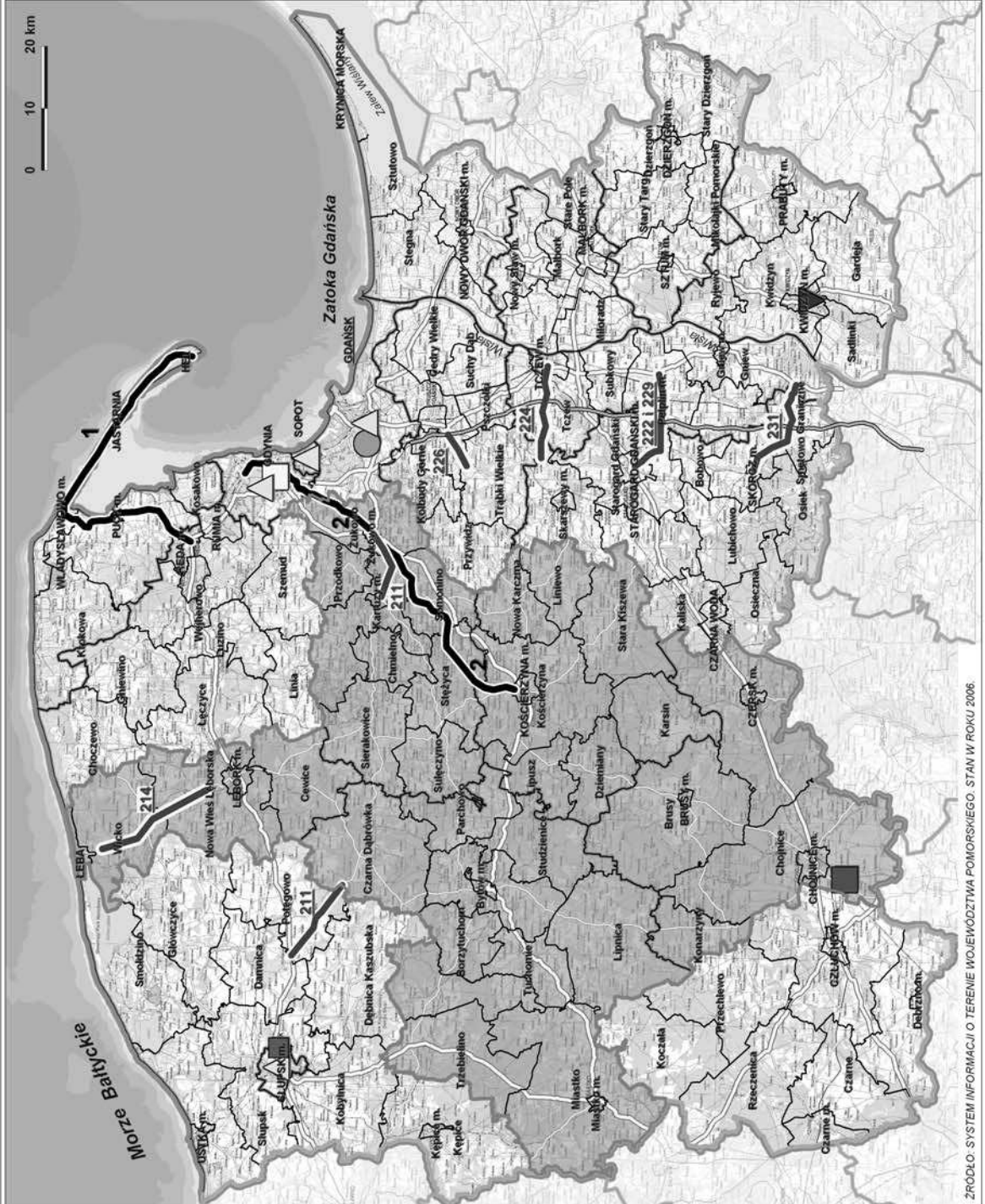
URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
PROJEKTOWA 31/27 86-810 GDYŃSK
TEL. FAX 58 32 68 684 32 68 688
WWW.WOJ.POMORSKIE.PL

Rys. 62

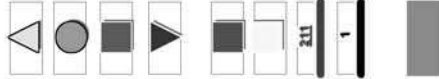
ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO. STAN W ROKU 2006.

PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

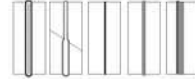
NARZĘDZIA - Zadania umieszczone w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Pomorskiego na lata 2007 - 2013



OZNACZENIA:



- Fundusz Komercjalizacji Rozwiązań Innowacyjnych
- Centrum Zaawansowanych Technologii "Pomorze"
- Słupski Inkubator Technologiczny
- Park naukowo-technologiczny (Europejskie Centrum Energii Odnawialnej) w Kwidzynie
- Budowa Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Kiepinie
- Gdynskie Centrum Onkologii
- Przebudowa odcinków dróg wojewódzkich 211 i 214
- Rewitalizacja i modernizacja tzw.:
1) Helskiego Korytarza Kolejowego
2) Koscierskiego Korytarza Kolejowego
- Kaszubski Pierścień



- Autostrada A1
- drogi krajowe/wojewódzkie
- granice gmin
- granice powiatów
- granica województwa



URZĄD MARSZAŃKOWSKI
WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO
DEPARTAMENT ROZWOJU REGIONALNEGO
PRZESTRZENNEGO I ŚRODOWISKA
UL. CENKOWA 31/27, 80-810 GDĄŃSK
TEL./FAX 58 32 68 684, 32 68 688
WWW.WOJ.POMORSKIE.PL

Rys. 63

ŹRÓDŁO: SYSTEM INFORMACJI O TERENIE WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO. STAN W ROKU 2006