



II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

1. UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE

Gdynia powstała i rozwinęła się dzięki swojemu dogodnemu położeniu na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, jako główny port morski w Polsce międzywojennej, stanowiący alternatywę dla portu gdańskiego. Współczesna Gdynia jest jednym z ważniejszych portów basenu Morza Bałtyckiego i jako element tworzącego się systemu metropolitalnego Trójmiasta, ma aspirację bycia jednym z ważniejszych ośrodków tej części Europy. Tu krzyżują się szlaki morskie ze Skandynawii, Europy Zachodniej i świata z drogami lądowymi na południe Polski i Europy. Tedy przebiegają szlaki lądowe wzdłuż wybrzeża Bałtyku, łączące Niemcy z Rosją, Litwą, Łotwą i Estonią.

Gdynia, jak i cała Polska aktywna w polityce i gospodarce międzynarodowej, będąca członkiem Unii Europejskiej, jest pod wpływem globalnych i europejskich megatrendów rozwoju szczególnie w aspekcie użytkowania i zagospodarowania przestrzeni. Niezbędnym warunkiem uzyskania powodzenia w grze o rynki w europejskim i globalnym systemie społeczno-gospodarczym jest zasadnicza poprawa konkurencyjności oferowanych towarów i usług, promowanie zintegrowanego, zrównoważonego i trwałego rozwoju, upowszechniania dostępu do informacji i pogłębiania wiedzy, postępu naukowo-technicznego i innowacji w gospodarce, rozwoju prywatnego sektora SME - małych i średnich przedsiębiorstw, rozwoju infrastruktury wzmacniającej przepływ towarów, osób i informacji między krajami i regionami, pokonywanie problemów wynikających z niedorozwoju demokratycznych form komunikacji społecznej oraz przestarzałej struktury i niedostosowań technologicznych gospodarki, na które to cele miasto może poszukiwać pomocy finansowej w funduszach europejskich.

Niezbędne jest włączanie się Gdyni we wdrażanie polityki rozwoju i równoważenia przestrzennego Unii Europejskiej wyrażonej w Europejskiej perspektywie rozwoju przestrzennego¹. Dążenia określone w tym dokumencie to m. in.:

- zrównoważona konkurencyjność obszarów Europy między miastami europejskimi
- spójność gospodarcza i społeczna
- ochrona i utrzymanie zasobów naturalnych i dziedzictwa kulturowego.

Celami rozwoju są m. in.

- rozwój policentrycznego, zrównoważonego systemu urbanizacji i wzmacnianie związków miasta z wsią (obsługiwany regionem)
- promowanie zintegrowanych form transportu
- kształtowanie i ochrona środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego.

W procesie europejskiej konkurencji wartości renty położenia dla lokalizacji kapitału i przedsiębiorczości oraz usług publicznych następować będzie poprzez rozwój **europolii** tj. ośrodków o znaczeniu europejskim. W województwie pomorskim pośród nich wskazana została konurbacja Trójmiejska, a w niej Gdynia.

Obserwowane są silne tendencje do rozwoju kooperacji zwł. w regionie pd. wsch. Bałtyku, w sferze infrastruktury gospodarczej (tzw. otoczenia biznesu), wspólnych przedsięwzięć gospodarczych i rozwoju nowych technologii (joint venture i venture capital). Gdynia jest aktywnym uczestnikiem współpracy 11 krajów Regionu Morza Bałtyckiego, w których mieszka łącznie ponad 103 mln mieszkańców. W regionie leży 10 obszarów metropolitalnych, z których każdy ma co najmniej milion mieszkańców. Jednym z realizowanych planów współpracy w dziedzinie planowania i rozwoju przestrzennego w krajach nadbałtyckich jest inicjatywa VASAB 2010², oparta m.in. o współpracę regionów miejskich w dziedzinie zagadnień zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego rozwoju przestrzennego stref

¹ ESDP - cyklicznie przygotowywane studium perspektyw rozwoju i zagospodarowania terytorium Unii Europejskiej, sporządzane obecnie przy szerszym niż dotąd udziale krajów członkowskich. Obejmuje także obszar krajów stowarzyszonych. Dokument nie ma charakteru obligatoryjnego, jednakże jego kolejne edycje pełnią ważną rolę opiniotwórczą w sferach administracji publicznej i biznesu.

² VASAB 2010 - Wizja i strategię wokół Bałtyku 2010.

brzegowych itp. W związku z tym programem, w celu wzmocnienia spójności Polski północnej zaproponowano m.in.: hanzeatycki szlak rowerowy, rozwój sieciowej turystyki kwalifikowanej, edukację w zakresie Agendy 21 i in.

Zintegrowane planowanie przestrzenne powinno zakładać politykę rozwojową struktur miejskich opartą o ocenę możliwości istniejącego systemu, co powinno prowadzić do bardziej policentrycznych i zrównoważonych struktur miejskich, oszczędnie wykorzystujących nowe grunty. Należy też upowszechniać takie struktury, które pozwalają minimalizować zużycie energii.

Położenie Gdyni na osi tras komunikacyjnych północ-południe (TEM/TER) i wschód-zachód (Via Hanseatica) stwarza szanse utrzymania i rozwoju funkcji portowych miasta. Należy jednak podkreślić, że istnieją szybko rozwijające się, alternatywne trasy na tych kierunkach komunikacyjnych. Są to drogi wzdłuż zachodniego i wschodniego wybrzeża Bałtyku, stanowiące w większej części trasy lądowe z krótkimi regularnymi połączeniami promowymi lub mostowo-tunelowymi (Sztokholm – Malmö – Kopenhaga – Europa Zachodnia oraz Via Finlandia + Via Baltica: Umeå – Helsinki – Tallinn – Ryga – Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować na tych kierunkach transportowych konieczna jest obok rozwoju połączeń promowych radykalna modernizacja powiązań portów z obsługiwany zaplecem lądowym (kluczową inwestycją jest budowa autostrady A1).

2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE

Gdynia jest jednym z niewielu miast polskich, mających wyjątkowe, strategiczne znaczenie dla kraju. Jest ona jednym z czterech miast portowych (obok Gdańska, Szczecina i Świnoujścia), które prócz funkcji portu handlowego, ważnego węzła komunikacyjnego istotnego dla kraju i regionu, posiada też port wojenny.

Gdynia jest miastem o wysokich walorach turystycznych wynikających z jej nadmorskiego położenia, występowania unikatowych form przyrody oraz bogatej, rozbudowywanej infrastruktury związanej z turystyką morską. W najbliższej okolicy Gdyni znajduje się szereg regionów turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym: Pobrzeże Bałtyku z Mierzeją Helską, Pobrzeże Wiślane z Mierzeją Wiślaną, Pojezierze Kaszubskie, Bory Tucholskie oraz atrakcyjne ośrodki turystyczne: Sopot, Gdańsk, Ustka, Łeba, Hel, Krynica Morska, Malbork.

Gdynia z Gdańskiem i Sopotem stanowią najważniejszy ośrodek uniwersytecki Północnej Polski oraz znaczący ośrodek nauki i kultury. W bezpośrednim otoczeniu aglomeracji gdańskiej znajdują się aktywne ośrodki pielgrzymkowe: Kalwaria Wejherowska, Swarzewo, Puck, Św. Wojciech, Matemblewo, Pelplin.

Podstawowymi elementami układu transportowego w regionie są dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni z terminalami promowymi i kontenerowymi, system bałtyckich połączeń żeglugowych (kontenerowych, promowych i ro-ro). Zaspokajanie potrzeb w zakresie infrastruktury odbywać się będzie z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych. Przyszły układ transportowy kraju determinowany jest silnie położeniem paneuropejskich korytarzy transportowych. Jednym z nich jest Korytarz VI: Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Żilina. W korytarzu tym położone są linie kolejowe: E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-CKM-Katowice-Zebrzydowice i magistrala węglowa, linia nr 131 (CE 65) Gdańsk/Gdynia – Tczew - Bydgoszcz – Śląsk, międzynarodowa droga kołowa nr 1 (E 75) Gdańsk – Toruń – Łódź – Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 (E 77) Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne (granica państwa) oraz budowana Autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Gorzyce).

Połączenie samochodowe łączące porty z centralną i południową Polską (obecnie E75 ma parametry drogi III klasy technicznej, niedostosowane do wymogów szybkiego i bezpiecznego ruchu) objęte zostało programem budowy autostrad, łączących Polskę z Europą Południową i Zachodnią oraz łączących największe aglomeracje w Polsce jako Autostrada A-1. Autostrada A-1, będąca częścią Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe, otwiera korytarz lądowo-morski przez porty Gdańsk – Gdynia dla rozwoju przewozów promowych, ro-ro i kontenerowych w relacji kraje skandynawskie – Polska – kraje Europy Środkowej, kraje bałkańskie, Bliski Wschód.



Układu drogowy aglomeracji mają uzupełnić w przyszłości: Trasa Kaszubska (element drogi ekspresowej Via Hanseatica), obwodnica południowa, obwodnica północna, Droga Czerwona, nadmorska trasa turystyczna Reda-Władysławowo.

Dogodne połączenie kolejowe z wschodnioeuropejskim zapleczem portów Gdańsk – Gdynia zapewnia linia E 65 poprzez modernizowane połączenia o przebiegu wschód – zachód; w węźle warszawskim z liniami Warszawa – Mińsk Białoruski – Moskwa i Warszawa – Lublin – Kijów, a także linią Ława – Olsztyn – Korsze – Skandawa i linią Malbork – Elbląg – Braniewo – Kaliningrad.

Rozwój transportu lotniczego uwarunkowany jest odejściem od obecnej ochronnej polityki, stosowanej względem przewoźnika narodowego (LOT), bazującej na rozwijaniu połączeń międzynarodowych z portu lotniczego Warszawa – Okęcie. W wyniku większego otwarcia tej dziedziny transportu w Gdyni zainicjowano planowanie i budowę Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Z tymi zagadnieniami związany jest rozwój logistyki transportowej i budowa centrów logistycznych. W Polsce należałoby wybudować co najmniej 11 takich centrów, w tym 2-3 o znaczeniu europejskim. Jako miejsce lokalizacji jednego z nich wskazano Trójmiasto.

Głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych w tym północ-południe. Kolej ma konkurować z transportem kołowym m. in. poprzez wprowadzanie transportu multimodalnego.

Transport morski odgrywający istotną rolę w relacjach międzykrajowych i międzykontynentalnych, jest jednym szans rozwoju dla Gdyni. Radykalnemu usprawnieniu ulegać ma obsługa połączeń przez Bałtyk.

Transport rurociągowy: gazociąg wysokiego ciśnienia Ø 400 mm z Włocławka, w trakcie realizacji Ø 500 mm wraz ze zbiornikami solnymi Włocławek – Dębogórze oraz ropociąg Płock – Rafineria Gdańska – Port Północny w Gdańsku.

Podstawowym elementem systemu elektroenergetycznego jest linia elektroenergetyczna WN-400 kV, tzw. „szyna północna”, łącząca elektrownie Dolna Odra i Bełchatów – Żarnowiec – Gdańsk – Grudziądz – Warszawa.

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polska 2025¹, której podstawowym celem jest wzrost dobrobytu polskich rodzin, umocnienie ich samodzielności materialnej oraz poczucia bezpieczeństwa, zakłada równoważenie rozwoju i przestrzennego zagospodarowania umożliwiające aktywne i świadome kształtowanie procesu stopniowej likwidacji istniejących dysproporcji oraz konsolidacji priorytetowych celów strategicznych z globalnymi europejskimi megatrendami rozwoju. Jest to historyczna konieczność i szansa dynamizacji rozwoju i osiągnięcia na tej drodze europejskich standardów życia społeczeństwa poprzez stopniowe zwiększenie konkurencyjności gospodarki narodowej w otwartym systemie oświatowym.

Do realizacji celów strategicznych niezbędne jest kształtowanie struktur przestrzennych:

- nawiązujących do europejskiego systemu gospodarki przestrzennej;
- tworzących warunki efektywnego gospodarowania;
- umożliwiających poprawę jakości życia społeczeństwa.
- hamujących degradację środowiska przyrodniczego;
- umożliwiających ochronę krajobrazu kulturowego;
- charakteryzujących się wzrostem walorów obronnych;

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju, wskazuje na potrzebę promocji polityki modernizacji w oparciu o ogniwa restrukturalizowane oraz otwarcie na przestrzeń europejską. Najaktywniejszymi ogniwami dynamizacji miałyby być jednostki przygraniczne.

Istotnymi elementami rozwoju regionu jest kształtowanie pasma przyspieszonego rozwoju z europejskimi korytarzami komunikacyjnymi o kluczowym znaczeniu dla integracji obszaru bałtyckiego z Europą Środkowo-Wschodnią i Południową.

W planowaniu przestrzennym należy uwzględniać również istotne dla polityki ekologicznej obszary funkcjonalne, a w szczególności obszary wrażliwe na antropopresję jak i te intensywnie zurbanizowane, aglomeracje miejskie.

Warunki realizacji ochrony zasobów przyrody ożywionej określa Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz programem działań. Głównym celem jest tu zachowanie i wzbogacanie istniejących oraz odtwarzanie zanikłych elementów różnorodności biologicznej.

Jednymi z ważniejszych celów i zadań realizowanych w miastach będzie:

- wdrażanie systemów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych;
- ograniczanie uciążliwości życia na obszarach zurbanizowanych np. poprzez hamowanie tendencji do zabudowy terenów tworzących system ekologiczny miast;
- ochronę i wzmocnienie różnorodności biologicznej;
- racjonalne użytkowanie terenów leśnych;
- ochronę gleb przed ich degradacją;
- ochronę zasobów kopalin.

3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE

Najistotniejszą cechą struktury przestrzennej sieci osadniczej województwa to jej pasmowo-węzłowy układ i nierównomierność rozmieszczenia węzłów osadniczych i ludności. W *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002*² założono, że głównymi elementami sieci osadniczej są i będą jednostki miejskie o zróżnicowanej liczbie ludności, w tym Gdynia, dla której przewidziano znaczny wzrost liczby mieszkańców do 2030 r. (281,6 tys. mieszk.). Prognoza ta jest jednak zupełnie odmienna od przyjętej kilka lat później tj. w roku 2006, wskazująca raczej na spadek liczby ludności, niż jej wzrost (2030 r. – 219,2 tys.³).

Wśród głównych kształtowanych elementów funkcjonalnych sieci osadniczej województwa wyróżniono centrum usługowo-portowe oparte na dwóch kompleksach portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni oraz śródmieściu ukształtowanym pasmowo wzdłuż głównej osi komunikacyjnej Trójmiasta, gdzie założono koncentrację usług o znaczeniu europejskim, ogólnokrajowym, ponadregionalnym i regionalnym oraz stopniową eliminację usług niskostandardowych i działalności ekonomicznej, niezwiązanej z wyjątkowymi walorami lokalizacyjnymi centrum metropolii do ośrodków podregionalnych.

Gdynia jako miasto nadmorskie i o rozbudowanej funkcji turystycznej podlega też w istotny sposób planom rozwoju gospodarki turystycznej w pasie nadmorskim województwa. W większości miast tego obszaru pożądanym kierunkiem rozwoju jest rozwój gospodarki turystycznej bardziej pod względem jakościowym, niż ilościowym, wzbogacanie oferty turystycznej (rozwój turystyki morskiej - jachtingu i żeglugi przybrzeżnej), przedłużanie sezonu itp. Kierunkiem kształtowania osadnictwa przy okazji problemów turystyki jest respektowanie silnych uwarunkowań przyrodniczych z zachowaniem naturalnych powiązań ekologicznych, uzyskiwanie odpowiedniej jakości przestrzeni i przeciwdziałanie zawłaszczaniu najbardziej wartościowych przestrzeni pod zabudowę lotniskową, mieszkaniową i inną.

Pożądane kierunki przekształceń przestrzeni w zakresie osadnictwa przewidują tworzenie warunków dla lokalizacji wykorzystujące położenie przy głównych drogach krajowych tj. nr 6 i 22 oraz harmonizowanie rozwoju osadnictwa z uwarunkowaniami wynikającymi z potrzeby ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych głównie w gminach i powiatach graniczących z obszarem Trójmiasta, w tym Gdyni.

Porównanie przyszłych funkcji centrum z możliwością ich lokalizacji wskazuje, że:

- dla rozwoju centrum usługowego należałoby przewidzieć tereny obejmujące Gdańsk, Sopot i Gdynię i w tej przestrzeni rozpatrywać rozmieszczenie większości funkcji metropolitarnych (np. Górne Miasto, Wyspa Spichrzów, Polski Hak, tereny postoczniowe w Gdańsku oraz Śródmieście w Gdyni);

¹ *Polska 2025 – Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju*, oprac. RCSS przy współpracy Min. Środowiska, Rada Ministrów, Warszawa, czerwiec 2000.

² *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002.

³ Prognoza GUS z roku 2006.



- dla rozwoju kompleksów portowo – przemysłowych należałoby zarezerwować tereny portowo – przemysłowe Gdańska i Gdyni.

3.1. Uwarunkowania w skali aglomeracji gdańskiej

Gdynia jest drugim, co do wielkości i znaczenia, miastem rozwijającego się subregionalnego systemu osadniczego o cechach potencjalnego obszaru metropolitalnego w województwie pomorskim, którego stolicą jest Gdańsk. Rdzeniem obszaru, obejmującego rozległe powiązania funkcjonalno-przestrzenne, gospodarcze i demograficzno-społeczne jest Trójmiasto, oraz, szerzej Konurbacja Trójmiasta.

Dla harmonijnego rozwoju kształtującego się Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta zagrożeniem jest dezintegracja podmiotowa jednostek wchodzących w jej skład, określanych na 7 powiatów (m. Wejherowo, m. Reda, m. Rumia, m. Gdynia, m. Sopot, m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański) oraz 21 gmin sąsiadujących, w tym m. in. Tczew, Pruszcz Gdański, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Żukowo, Kosakowo, Luzino, Szemud, Przdokowo, Żukowo, Kolbudy, Pszczółki, Suchy Dąb, Cedry Wielkie i inne, łącznie zamieszkałych przez około milion mieszkańców¹.

Do najważniejszych kierunków działań dotyczących kształtowania metropolii i równoważenie jej struktury przestrzennej należą:

- ochrona i kształtowanie osnowy ekologicznej;
- kształtowanie zintegrowanego systemu transportowego;
- lokalizacja funkcji i obiektów szczególnych istotnych dla kształtowania rangi metropolitalnej (np. centrum targowo-wystawiennicze, obszary prestiżu, park naukowo-technologiczny itp.);
- kształtowanie policentrycznej struktury centrum metropolitalnego;
- zwiększanie wielofunkcyjności rejonów koncentracji miejsc pracy, wielkich osiedli mieszkaniowych, ograniczanie transportochłonności itp.;
- promocja dostępności portów, śródmieść i ogólnej drożności;
- strukturalizacja (krystalizacja) sieci osadniczej, tak aby nowe osiedla tworzyły skupione jednostki wyposażone w potrzebną infrastrukturę, respektując wszelkie uwarunkowania przestrzenne, krajobrazowe, kulturowe, ekonomiczne i funkcjonalne;
- kontrurbanizacja jako jeden z kierunków nowych ośrodków strefy podmiejskiej poprzez odpowiednie planowanie możliwych sytuacji co do typu i lokalizacji miejsc pracy w ich pobliżu lub w miastach metropolii.

Działania te, jako działania zintegrowane, powinny być realizowane poprzez tworzenie związków i porozumień międzygminnych, wspierane przez samorząd województwa itp.

Największa w strefie południowego Bałtyku konurbacja portowo-przemysłowo-miejska oraz jej region funkcjonalny może przekształcić się w bałtycką metropolię polską o znaczeniu europejskim przez wykorzystanie:

- infrastruktury technicznej lądowo-morskich węzłów transportowych
- korzystnych warunków rozwoju ważnego dla Europy Środkowo-Wschodniej ośrodka międzynarodowego handlu, którego podstawę stanowiłyby walory techniczne obu portów metropolii
- innowacyjności, przebojowości i przedsiębiorczości społeczności zurbanizowanej
- dobrze rozwiniętego i komplementarnego potencjału naukowo-badawczego
- relatywnie korzystniejszych (stosunku do innych polskich metropolii) warunków dalszego rozwoju nowoczesnych funkcjonalnie i atrakcyjnych ekologicznie struktur zurbanizowanych, odpowiadających wysokim standardom miast europejskich

- atrakcyjności osiedleńczej i turystycznej

- centralnego położenia Trójmiasta w policentrycznym systemie ośrodków nauki i kultury w północnej Polsce.

Dla wzmocnienia rangi Trójmiasta należy:

- stworzyć warunki organizacyjne umożliwiające:
- podwyższenie skuteczności rozwiązywania wspólnych dla jej funkcjonowania i rozwoju problemów
 - wzmacnianie potencjału społecznego i ekonomicznego
 - przeciwdziałanie tendencjom odśrodkowym
 - prezentowanie potencjału społeczno-gospodarczego całego Trójmiasta;
 - podjąć działania koordynacyjne
 - restrukturyzacji portów Gdańska i Gdyni, traktując oba porty jako układ komplementarny a nie konkurencyjny
 - modernizacji systemów transportu, ochrony środowiska przyrodniczego, wzmocnienia potencjału edukacyjnego itd.

3.2. Uwarunkowania lokalne Gdyni

Gdynia ma bardzo ograniczone i silnie uwarunkowane możliwości rozwoju struktur zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu lokalnym i subregionalnym przez wody Zatoki Gdańskiej ze strony wschodniej, intensywnie zabudowane tereny Gdańska i Sopotu od południa i Rumi od północy, a także szczególnie chronione lasy TPK, położone w centralnej i zachodniej części obszaru miasta. Jedyne możliwości stwarzają tereny gmin Kosakowo, Szemud, Wejherowo i Żukowo, przy czym te ostatnie są bardzo ograniczone przestrzennie (enklawy śródleśne w granicach TPK, krótka granica z Chwaszczynem).

Gminy sąsiadujące z Gdynią starają się prowadzić samodzielną politykę rozwoju. Związane jest to z możliwościami jakie stwarza ustawa samorządowa, chęć czerpania korzyści z położenia w aglomeracji, ale też dostrzegania licznych problemów związanych z sąsiedztwem z dużymi miastami, co wytworzyło postawy ostrożności i samodzielności. Brak wyraźnej, wspólnej polityki przestrzennej jednostek wchodzących w skład aglomeracji, głównie między dużymi miastami i małymi gminami, powoduje szereg niekorzystnych zjawisk, do których należy przede wszystkim suburbanizacja, tj. „rozlewanie miast”. Jest to proces bardzo niekorzystny dla miasta, często chaotyczny i mało przewidywalny.

W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie wymaga skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wielu gmin aglomeracji. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (w tym o znaczeniu ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.

W dużym stopniu niezależnie od polityki Gdyni, a także innych władz publicznych samorządowych, zachodzą w otoczeniu lokalnym miasta procesy przekształceń zagospodarowania przestrzennego i stopniowa koncentracja ludności.

¹ Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002, s. 174-177.