



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 Obszaru 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. Tędy 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, 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 funkcjonalnych obszarów miejskich (FUAs) o znaczeniu europejskim. Pośród nich w województwie pomorskim wskazana została Metropolia Trójmiejska, do której należy Gdynia, jako jeden z tzw. Metropolitalnych Europejskich Obszarów Wzrostu (Metropolitan European Growth Areas - MEGAs).

Obserwowane są silne tendencje do rozwoju współpracy bałtyckiej, zwłaszcza po przyjęciu Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, w tym w obszarach: południowego Bałtyku (South Baltic Programme) i południowo-wschodniego Bałtyku (South-East Baltic Area). 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

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.

przestrzennego stref 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 skrzyżowaniu korytarza transportowego w sieci bazowej TEN-T (Bałtyk-Adriatyk) oraz Korytarza Północnego (wschód-zachód) stwarza szansę rozwoju infrastruktury multimodalnego węzła transportowego o znaczeniu europejskim i odpowiadającego standardom europejskim. 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 – Tallin – Ryga – Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować na tych kierunkach transportowych konieczna jest obok rozwoju połączeń promowych radykalna modernizacja powiązań portów z obsługiwany zapleczem 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 Trójmiasta 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 w sieci bazowej TEN-T. Jednym z nich jest Korytarz I Bałtyk-Adriatyk: porty morskie Gdyni i Gdańska – porty morskie północnego Adriatyku. 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 91 (E 75) Gdańsk – Toruń – Łódź – Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 (E 77) Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne (granica państwa) oraz Autostrada A-1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki (granica państwa)). Połączenie samochodowe łączące porty z centralną i południową Polską 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. Autostrada A-1 jest w trakcie zaawansowanej realizacji, do użytku oddany został m.in. odcinek łączący Trójmiasto z Autostradą A-2.



Układ drogowy aglomeracji uzupełniają: Obwodowa Trójmiasta, Południowa Obwodnica Gdańska nadmorska trasa turystyczna Reda-Władysławowo oraz planowane: Trasa Kaszubska, Obwodnica Metropolitalna, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (OPAT), Droga Czerwona.

Głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych w tym północ-południe. Kolej ma konkurować z transportem kołowym m. in. poprzez przystosowanie linii E 65 do parametrów linii dużych prędkości i wprowadzanie transportu multimodalnego. Dogodne połączenie kolejowe z wschodnioeuropejskim zapleczem portów Gdańsk – Gdynia zapewnia linia E 65 poprzez połączenia o przebiegu wschód – zachód; w węźle warszawskim z liniami Warszawa – Mińsk Białoruski – Moskwa i Warszawa – Lublin – Kijów, a także linią Łąwa – 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.

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

Transport rurociągowy: gazociąg wysokiego ciśnienia DN300 z kierunku Włocławka, DN500 z kierunku Włocławka współpracujący Podziemnym Magazynem Gazu (PMG) Kosakowo 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 Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030³, określa zasady polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Najważniejszą z nich jest **ustrojowa zasada zrównoważonego rozwoju** – oznaczająca taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności oraz obywateli zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń. Z tej zasady wynikają następujące zasady planowania publicznego:

- **zasada racjonalności ekonomicznej** – oznacza, że w ramach polityki przestrzennej uwzględniana jest ocena korzyści społecznych, gospodarczych i przestrzennych w długim okresie; zasada preferencji regeneracji (odnowy) nad zajmowaniem nowych obszarów pod zabudowę – oznacza intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, tak aby minimalizować ekspansję zabudowy na nowe tereny;
- **zasada przezorności ekologicznej** – oznacza, że rozwiązywanie pojawiających się problemów powinno następować we właściwym czasie, tj. odpowiednie działania powinny być podejmowane już wtedy, gdy pojawia się uzasadnione przypuszczenie, że problem wymaga rozwiązania, a nie dopiero wtedy, gdy istnieje pełne tego naukowe potwierdzenie;
- **zasada kompensacji ekologicznej** – polega na takim zarządzaniu przestrzenią, planowaniu i realizacji działań polityki rozwojowej, w tym przestrzennej, aby zachować równowagę przyrodniczą i wyrównywać szkody w środowisku wynikające z rozwoju przestrzennego, wzrostu poziomu urbanizacji i inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, a pozbawionych alternatywy neutralnej przyrodniczo;

Funkcjonowanie zintegrowanego systemu rozwoju zapewniają natomiast:

- **zasada hierarchiczności celów** zapewniająca koordynację działalności wszystkich podmiotów podejmujących decyzje z poszanowaniem subsydiarności organizacji władz samorządowych – definiuje kluczowe elementy planowania przestrzennego, które powinny być formułowane na najwyższym poziomie planowania w celu ustalenia niezbędnych standardów i nadania pierwszeństwa realizacji inwestycji celu publicznego, dla ograniczenia szkodliwych zjawisk przestrzennych, m.in. konfliktów przestrzennych;

- **zasada dynamicznego strefowania i wyznaczania obszarów planistycznych** jako podstawa do planowania funkcjonalnego w celu wykorzystania lokalnych i regionalnych potencjałów oraz minimalizacji sytuacji konfliktowych (realizowana w KPZK 2030 przez obszary funkcjonalne);
- **zasada partycypacji społecznej (szerokiej i aktywnej)** stanowiącej gwarant praworządności i transparentności gospodarowania przestrzenią i procedur planistycznych. Aktywność społeczna jest niezbędna przy formułowaniu w pierwszej kolejności lokalnych strategii, polityk i prawa miejscowego.

Poza wyżej wymienionymi istotne znaczenie mają zasady odnoszące się do wdrażania polityk publicznych, takie jak: koncentracja geograficzna i tematyczna, partnerstwo i współpraca, warunkowość, gospodarka oparta na wiedzy, zintegrowane podejście terytorialne i koordynacja z innymi politykami, subsydiarność i wieloszczebelowość.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego Polski w roku 2030 opierającą się na pięciu pożądanym cechach przestrzeni: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz ładzie przestrzennym. KPZK 2030 określa cel strategiczny (ponadczasowy) polityki przestrzennego zagospodarowania kraju następująco:

Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągnięcia ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.

W odniesieniu do diagnozy sytuacji, uwarunkowań oraz trendów rozwojowych KPZK formułuje sześć wzajemnie powiązanych celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030:

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

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

Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Cel 4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Cel 5. Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Cel 6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

KPZK 2030 wskazuje na rolę w systemie osadniczym, oraz znaczenie społeczno-gospodarcze w procesach rozwojowych całego kraju największych ośrodków wojewódzkich, które uzyskują status ośrodków metropolitalnych (Warszawa, Aglomeracja Górnośląska, Kraków, Łódź, Trójmiasto, Poznań, Wrocław, bipol Bydgoszczy z Toruniem, Szczecin i Lublin). Jednym z podstawowych działań jakie należy podjąć dla zwiększenia sprawności systemu planowania przestrzennego jest wprowadzenie do aktów prawnych zasady pierwszeństwa wykorzystania obszarów już zagospodarowanych (brown fields) przed zagospodarowaniem nowych obszarów (green fields), które będzie dopuszczane jedynie gdy wyczerpią się zasoby obszarów możliwych do ponownego zagospodarowania.

W sferze wdrożeniowej KPZK 2030 proponuje:

- sukcesywne dokonanie w ciągu kilku najbliższych lat wprowadzenie szeregu nowych rozwiązań prawnych i instytucjonalnych pozwalających na budowę spójnego, hierarchicznego układu planowania i zarządzania przestrzennego;
- wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych i podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację;
- nadanie polityce przestrzennej bardziej europejskiego wymiaru;
- zwiększenie roli koordynacyjnej polityki przestrzennej w stosunku do polityk sektorowych.

³ *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z 13 grudnia 2011 r.



3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE

Najistotniejszą cechą struktury przestrzennej sieci osadniczej województwa to jej pasmowo-węzłowy układ i nierównomierność rozmieszczenia węzłów osadniczych i ludności. **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego**⁴ formułuje preferowany kierunek rozwoju struktury przestrzennej województwa - politykę równoważenia rozwoju, przejawiającą 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.

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 55, 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) zagęszczeniu osadnictwa, który zawiera ciąg miast, zaczynający się od linii Tczew – Starogard Gdański – Malbork, poprzez Pelplin, Gniew i Kwidzyn;
 - **równoleżnikowe:** północne wzdłuż dróg krajowych DK nr 7, S6 i 6 (Elbląg – Nowy Dwór Gdański – Trójmiasto – Łębork – Słupsk i dalej Koszalin); południowe wzdłuż drogi krajowej DK nr 22 (Elbląg – Malbork – Tczew – Starogard Gdański – Czernikowo – 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 odgrywające 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 – Łębork – 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.

1.1. Uwarunkowania w skali aglomeracji Trójmiasta

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego jako szczególny obszar problemowy wskazuje obszar aglomeracji Trójmiasta. Powierzchnia aglomeracji Trójmiasta (bez zaplecza) wynosi 3072 km², a liczba mieszkańców ponad 1,216 mln, co stanowi odpowiednio 16,7% powierzchni i 54,9% ludności województwa pomorskiego. Elementami składowymi obszaru aglomeracji Trójmiasta są:

1) Centrum aglomeracji (jądro): Gdańsk, Gdynia, Sopot, zamieszkałe łącznie przez ok. 742 tys. osób, zajmujące 418 km²; charakteryzują je: intensyfikacja zainwestowania wzdłuż głównych ciągów

komunikacji, nagromadzenie funkcji metropolitalnych, utrzymywanie słabo zagospodarowanych terenów w atrakcyjnych miejscach centralnych (np. Młode Miasto w Gdańsku, Międzytorze 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.

Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu

PZPW w zakresie ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu aglomeracji formułuje 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.

Niezbędne jest wzmocnienie i utworzenie przestrzennej spójności systemu obszarów chronionych, wraz z systemem NATURA 2000, w powiązaniu z zachowaniem i kształtowaniem układu płatów i korytarzy ekologicznych oraz obszarów aktywnych biologicznie - w tym na terenie Gdyni ochronę i kształtowanie:

- a) korytarza ekologicznego przymorskiego o randze ponadregionalnej oraz korytarza subregionalnych łączących strefę brzegową Zatoki Gdańskiej z Lasami Oliwsko-Darżlubskimi, opartych o potok Sweliny oraz rzekę Kaczę;
- b) obszarów wydmowych otaczających Zatokę Gdańską,
- c) pokrytej lasami strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego;
- d) Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – szczególnie cennych siedlisk, pozostałości naturalnych ekosystemów lub stanowisk unikalnych gatunków (rezerваты, użytki ekologiczne) i ukierunkowanie działań na ich obszarze oraz w najbliższym otoczeniu na zachowanie walorów przyrodniczych;
- e) osnowy przyrodniczej w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej (tereny zieleni, zieleńce, parki itp.), jako ostoji różnorodności biologicznej dla podtrzymania jakości i warunków życia.

Do podstawowych kierunków działań w zakresie środowiska kulturowego w Gdyni należą:

- a) kształtowanie i rozwój spójnego systemu przestrzeni publicznej w oparciu o obszar w ciągu ulic Świętojańskiej, 10 Lutego i Skweru Kościuszki, powiązanych ze strefą nadmorską, terenami parkowymi i rekreacyjnymi;
- b) ochrona, rewaloryzacja i uwidocznienie w strukturze obszaru aglomeracji historycznie ukształtowanych i stanowiących o jej tożsamości cennych kulturowo elementów: zespołu urbanistycznego Śródmieścia Gdyni z zabudową Kamiennej Góry oraz układów ruralistycznych: osady rzemieślniczej w Małym Kacku, dawnej wsi Wielki Kack, dawnej wsi Oksywie, zespołu ruralistyczno-kuracyjnego w Orłowie.

⁴ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

**System osadniczy aglomeracji**

PZPW w zakresie kształtowania struktury sieci osadniczej formułuje 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.*

PZPW formułuje następujące kierunki kształtowania struktury osadniczej:

- 1) Kształtowanie atrakcyjnej i konkurencyjnej struktury osadniczej aglomeracji uwzględniającej różnicowanie struktury przestrzennej:
 - 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;
 - pobudzanie różnorodności wyrażającej się wielofunkcyjnością struktur nadwodnych;
 - skupianie celów podróży pozwalające zredukować ilość podróży;
 - wyznaczanie i kształtowanie w strukturze przestrzennej obszaru aglomeracji terenów 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, rozwój funkcji metropolitalnych;
 - 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;
 - 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 terenochłonności poza strefę zwartej urbanizacji;
 - rewitalizację dzielnic zdegradowanych (m. in. przemysłowych, portowych) podnoszącą atrakcyjność i konkurencyjność zdegradowanych obszarów miejskich położonych na obszarach strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych lub w ich bezpośrednim otoczeniu;
 - kształtowanie systemu ogólnomiejskich i osiedlowych terenów zielonych z dążeniem do uzyskania ich ciągłości przestrzennej;
 - dalszą koncentrację ośrodków akademickich w ramach dzielnic wiedzy;
 - c) w aglomeracyjnej strefie parkowo-rekreacyjnej oprócz działań ochronnych (parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu) należy kształtować warunki dla rozwoju przestrzeni publicznej terenów otwartych,
 - d) w strefie suburbanizacji:
 - należy ograniczać rozrost amorficznych struktur mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych, rozwijać i krystalizować jednostki osadnicze w oparciu o dostępność terenów inwestycyjnych i opłacalność obsługi transportem zbiorowym wzdłuż kształtujących się stref/pasm osadniczych;
 - tworzyć podstawy strukturalizacji poprzez wprowadzanie lub zachowanie rozdzielczych korytarzy osnowy ekologicznej, spójnej z osnową ekologiczną całej aglomeracji;
 - e) w strefie rolniczo-leśnej należy:
 - chronić aglomeracyjną osnowę ekologiczną poprzez wzmocnienie restrykcyjnej polityki zapobiegania naruszania struktur przyrodniczych inwestycjami mieszkaniowymi i gospodarczymi;
 - chronić zasoby kulturowe i krajobrazowe ze szczególnym uwzględnieniem układów ruralistycznych i krajobrazu rolniczego.

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 społeczność 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;
- 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.

Kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych

Kierunki zagospodarowania przestrzennego służące rozwojowi funkcji metropolitalnych zostały zaproponowane w postaci programów dedykowanych wybranym obszarom strategicznym:

Program 1 - WIELOFUNKCYJNA, WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZEŃ PUBLICZNA CENTRALNEGO PASMA USŁUGOWEGO ORAZ W WĘZŁACH TRANSPORTOWYCH I ICH OTOCZENIU

Program 2 - METROPOLIA KULTURY

Program 3 - METROPOLIA WIEDZY

Program 4 - METROPOLIA BIZNESU

Program 5 - METROPOLIA UZDROWISKIEM – Rozwój funkcji uzdrowiskowych w Sopocie

Program 6 - METROPOLIA SPORTU I REKREACJI

Program 7 - METROPOLITALNE ŚRÓDMIEŚCIA – Rozwój stref śródmiejskich poza Trójmiastem

Program 8 - FUNKCJE METROPOLITALNE KOMPLEMENTARNE – Rozwój funkcji metropolitalnych w miastach aglomeracji poza Trójmiastem

W PZPW do obszarów strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych zaliczono w Gdyni:

- a) Nadmorską Strefę Prestiżu Miejskiego – łączącą obszar śródmieścia z otwartym morzem, obejmującą rejon Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru, ulice Świętojańską oraz 10 Lutego w kierunku Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry, Bulwar Nadmorski wzdłuż plaży do Polanki Redłowskiej i łączący się z aleją Marszałka Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Świętojańską – Program 2, 4 i 6;
- b) tereny Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej GUM – Program 3;
- c) rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego z terenami rozwojowymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na pld. od ul. Stryjskiej – Program 3;
- d) tereny z dominacją funkcji sportowych ograniczone od południa ulicą Małokacką, od północy Wołyńską i od wschodu Górskiego i linią kolejową – Program 6;
- e) tereny istniejących uczelni wyższych: campusy Akademii Morskiej oraz Akademii Marynarki Wojennej – Program 3;
- f) część tzw. Międzytorza wyłączoną z granic administracyjnych Portu Gdynia – Program 4;
- g) rejon Chwarzna stanowiący rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – campus uniwersytecki – Program 3;
- h) transportowe węzły integracyjne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, terminal promowy Gdynia oraz dworzec kolejowy Gdynia Główna; punkty przesiadkowe o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym – Program 1.



Rozwój systemu transportowego aglomeracji

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.

PZPW wskazuje inwestycje na terenie i w otoczeniu Gdyni niezbędne w zakresie rozwoju systemu transportowego:

- a) poprawa dostępności zewnętrznej aglomeracji: budowa drogi ekspresowej S6 (Trasa Kaszubska) i nowego połączenia dróg ekspresowych S6 i S7 jako obwodnicy „metropolitalnej”;
- b) poprawa dostępności kolejowej: modernizacja linii kolejowych E-65 Gdynia – Warszawa – Katowice – Zebrydowice; nr 201 Gdynia Główna – Kościerzyna; nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Słupsk – Stargard Szczeciński;
- c) rozwój Trójmiejskiego Węzła Lotniczego: w tym przystosowanie wojskowych obiektów lotniskowych Gdynia Oksywie do obsługi lotów cywilnych, w tym budowa Portu Lotniczego Gdynia – Kosakowo;
- d) rozwój portów morskich Gdańsk i Gdynia jako węzłów bałtyckich autostrad morskich;
- e) rozwój portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych jako węzłów intermodalnych tworzących Pomorskie Centrum Logistyczne;
- f) 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 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);
- g) budowa/przebudowa głównych powiązań do Trasy Średnicowej, w tym przebudowa ul. Wielkopolskiej;
- h) wyposażenie sieci ulicznej w urządzenia Inteligentnego Systemu Transportu - budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR;
- i) rozwój infrastruktury kolejowej poprawiającej obsługę ruchu pasażerskiego w aglomeracji, w tym:
 - odbudowa/modernizacja linii Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki – Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia Kosakowo;
 - budowa nowych przystanków (Gdańsk Śródmieście, Gdynia Śródmieście);
 - rewitalizacja istniejących stacji i przystanków kolejowych.
- j) rozwój węzłów przesiadkowych o randze krajowej i międzynarodowej:
 - Port Lotniczy Gdynia Kosakowo;
 - Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni;
 - dworzec kolejowy Gdynia Główna;
- k) rozwój węzłów przesiadkowych o randze aglomeracyjnej przy stacjach i przystankach kolejowych:
 - Gdynia Kack (Karwiny);
 - Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana;
- l) rozwój infrastruktury transportu wodnego o funkcjach turystycznych i rekreacyjnych;
- m) budowa aglomeracyjnej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym, łączącego główne źródła i cele ruchu ludności: 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.

Rozwój wybranych systemów infrastruktury technicznej aglomeracji

Zadania polityki przestrzennej:

- 1) Zapewnienie ochrony przed skutkami powodzi ze strony morza oraz rzek i kanałów, szczególnie rzeki Wisły oraz Gdańskiego Węzła Wodnego.
- 2) Zmniejszanie ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych do wód, w tym morskich oraz do gruntu, zwłaszcza na obszarach cennych przyrodniczo i ważnych dla turystyki.
- 3) Zmniejszenie strat energii w istniejących sieciach i urządzeniach, wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, poprawiających ich niezawodność i ciągłość zasilania oraz minimalizujących koszty eksploatacji.

PZPW wskazuje inwestycje na terenie i w otoczeniu Gdyni niezbędne w zakresie rozwoju wybranych systemów infrastruktury technicznej:

- a) rozbudowa i modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków na terenie działania Komunalnego Związku Gmin, w tym m.in.: rozbudowa i przebudowa Grupowej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze”, budowa kolektora odprowadzającego ścieki z oczyszczalni w głąb Zatoki Puckiej, modernizacja i budowa instalacji do termicznego spalania osadów ściekowych w tej oczyszczalni;
- b) budowa i modernizacja systemów odprowadzania wód opadowych, służących ochronie wód Zatoki Gdańskiej (wody należy w możliwie najwyższym stopniu zagospodarować na miejscu, zorganizowane odprowadzanie wód opadowych do cieków i zbiorników należy stosować tylko w przypadkach absolutnie koniecznych z uwzględnieniem opóźnienia i spowalniania ich odpływu oraz oczyszczania).

3.1. 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.

Gminy sąsiadujące z Gdynią starają się prowadzić samodzielną politykę rozwoju. Związane jest to z możliwościami jakie stwarza ustawa samorządowa, chęcią czerpania korzyści z położenia w aglomeracji, ale też dostrzeganiem 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, spowodował szereg niekorzystnych zjawisk, do których należy przede wszystkim suburbanizacja, tj. „rozlewanie miast”. 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.

Od 2011 r. prowadzona jest systematyczna współpraca samorządów Północnego Pomorza w oparciu o udział w **Metropolitalnym Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA**. Forum zrzesza obecnie 23 samorządy: Gminę Cewice, Gminę Choczewo, Miasto Gdynię, Miasto Hel, Gminę Jastarnia, Gminę Karsin, Gminę Kosakowo, Gminę Krokowa, Miasto Lębork, Powiat Lęborski, Gminę Liniewo, Gminę Luzino, Miasto i Gminę Łeba, Gminę Łęczyce, Gminę Przywidz, Gminę Puck, Miasto Puck, Miasto Reda, Miasto Rumia, Gminę Szemud, Gminę Wejherowo, Miasto Wejherowo, Miasto i Gminę Władysławowo.

Forum NORDA podejmuje inicjatywy i przedsięwzięcia, służące zacieśnianiu metropolitalnych więzi wspólnot samorządowych Województwa Pomorskiego, ze szczególnym wskazaniem na:

- realizację strategicznie ważnej inwestycji: Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,
- zintegrowaną gospodarkę komunalną (w tym zwłaszcza odpady, energia elektryczna i komunikacja),
- zintegrowaną politykę rozwoju – głównie poprzez Subregionalny Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna”, Małe Trójmiasto Kaszubskie, wspólną promocję gospodarczą,
- zintegrowaną politykę edukacyjną,
- zintegrowaną politykę turystyczną,
- bezpieczeństwo.