



Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego

KONCEPCJA ZRÓWNOWAŻONEJ POLITYKI MIEJSKIEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, marzec 2013 r.

| | | |
|-----------|--|-----------|
| | WPROWADZENIE | 2 |
| 1. | PODSTAWY PRAWNE | 4 |
| 2. | PRZEBIEG I SYNTEZA PRAC NAD POLITYKĄ MIEJSKĄ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO | 4 |
| 3. | OCENA WSPÓŁCZESNYCH PRZEKSZTAŁCEŃ SIECI OSADNICZEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO | 15 |
| 3.1. | Regionalny system osadniczy w świetle powiązań i dostępności komunikacyjnej | 16 |
| 3.2. | Delimitacje obszarów obsługi miast województwa pomorskiego (Wnioski z badania „Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej”, Centrum Studiów Regionalnych UniRegio, 2011) | 18 |
| 3.3. | Zaplecze usługowe miast (Propozycja hierarchizacji ośrodków w świetle ich potencjału usługowego) | 28 |
| 4. | IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO | 34 |
| 5. | WARUNKI DYFUZJI PROCESÓW ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO – WNIOSKI | 34 |
| 6. | PODSTAWOWE ZASADY I PRIORYTETY ORAZ REKOMENDOWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ POLITYKI MIEJSKIEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO | 36 |
| 6.1. | Zasady prowadzenia polityki miejskiej przez samorząd województwa pomorskiego | 36 |
| 6.2. | Priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej województwa pomorskiego | 38 |
| 6.3. | Opis priorytetów z wyróżnieniem poziomów (lokalny, wojewódzki, krajowy) właściwych dla realizacji rekomendowanych celów | 39 |

WPROWADZENIE

W ostatnich latach wyraźnie wzrasta znaczenie miast jako obszarów cechujących się największą zdolnością do kreowania wzrostu gospodarczego, a w związku z tym wymagających szczególnych działań ze strony polityki rozwoju. Dostrzeżenie tej roli miast znajduje odzwierciedlenie w konkretnych działaniach prowadzonych zarówno na szczeblu europejskim (zwłaszcza w *Agencji Terytorialnej UE, Karcie Lipskiej na rzecz Zrównoważonych Miast Europejskich, Deklaracji z Toledo* oraz *Strategii na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu EUROPA 2020*) jak i krajowym (zwłaszcza w *Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (KSRR)* oraz w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)*).

Miasta odgrywają podstawową rolę w systemie gospodarczym i społecznym regionu. Stanowią miejsce zamieszkania znaczącej części ludności województwa (w 2010 r. 66,0%) oraz koncentracji aktywności gospodarczej, tj. wytwarzania znacznej części wartości dodanej oraz miejsc pracy. Pełnią wreszcie rolę ośrodków usługowych zapewniających obsługę mieszkańców samych miast i otaczających je obszarów. Obie role są mocno powiązane. Warto podkreślić, że siła i potencjał miasta tkwi w nim samym oraz w synergii tworzonej przez powiązania z innymi miastami oraz powiązań miasta z jego bezpośrednim zapleczem¹. Dlatego wzmacnianie miast jako biegunów wzrostu wymaga umacniania i budowania powiązań miast między sobą, a także miast z ich najbliższym otoczeniem. Działania takie mogą być wzmacniane w jednakowym stopniu poprzez narrację prorozwojową (wzmacnianie potencjału) jak i realizację polityki spójności wewnętrznej, gdzie budowa powiązań służy lepszej dostępności do podstawowych usług publicznych - i jako taka jest elementem poprawy lub zapewnienia odpowiedniego poziomu życia oraz przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu.

Koncepcja zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego jest wyrazem świadomości samorządu województwa co do, wskazanego powyżej, szczególnego znaczenia obszarów miejskich w rozwoju całego regionu i stanowi próbę określenia roli, jaką samorząd województwa może odgrywać we wspieraniu ich zrównoważonego rozwoju. **Zrównoważona polityka miejska z poziomu regionu** to polityka ukierunkowana na miasta, jako elementy pewnego spójnego systemu – miejskiej sieci osadniczej. Systemu, w którym istotną rolę powinien odgrywać zarówno obszar metropolitalny, jak i pozostałe ośrodki wraz ze swoimi obszarami funkcjonalnymi. Pierwszym priorytetem zdefiniowanym w części rekomendacyjnej *Koncepcji* jest: „policentryczny, zrównoważony system osadniczy”. Aby priorytet ten mógł zostać urzeczywistniony potrzebne jest podjęcie szeregu działań służących poprawie spójności systemu osadniczego oraz wzrostowi poziomu dostępności transportowej pomiędzy ośrodkami i w ramach ich obszarów funkcjonalnych. **W świetle przeprowadzonych analiz odpowiedni poziom dostępności jest zasadniczą determinantą rozwoju wszelkich potencjałów obszarów miejskich oraz sposobem na przełamanie barier hamujących rozwój tych obszarów.** Dlatego w najbliższym czasie szczególny nacisk powinien zostać położony właśnie na te kwestie.

Koncepcja nie ma w chwili obecnej dedykowanej konkretnie jej podstawy prawnej, która wskazywałaby obowiązek i sposób jej sporządzania. Nie zawiera zatem konkretnych zobowiązań i nie ma swojego bezpośredniego odzwierciedlenia w odrębnym programie. Specyfika problematyki miejskiej, jej złożoność sprawia, że realizacja rekomendowanych w *Koncepcji* kierunków działań dokonywać się może za pośrednictwem różnych instrumentów dostępnych z poziomu samorządu województwa i wynikających z jego obowiązków kompetencyjnych. *Koncepcja*, oparta na szerokiej analizie bieżącej sytuacji pomorskich miast, formułuje podstawowe zasady oraz priorytety polityki wobec miast i ich obszarów funkcjonalnych, które powinny być brane pod uwagę w prowadzeniu polityki rozwoju województwa. Pozwala również wyodrębnić problemy, które powinny i

¹ W hipotetycznej sytuacji, jeśli miasto liczy 50 tys. mieszkańców i nie posiada żadnej łączności ze swoim zapleczem (lub nie posiada zaplecza, co jest możliwe w układach konurbacyjnych) to jego potencjał zamyka się w jego granicach i odpowiada jego liczbie ludności. Inne miasto mające 40 tys. mieszkańców, ale bardzo dobre powiązanie z sąsiadującymi gminami zamieszkanymi przez kolejne 40 tys. mieszkańców będzie mieć potencjał odpowiadający izolowanemu miastu o liczbie mieszkańców 80 tys.

mogą być rozwiązywane na różnych poziomach zarządzania - od problemów właściwych dla poziomu lokalnego, poprzez te, dla których istotne jest spojrzenie z perspektywy regionu i podjęcie interwencji w kontekście całej sieci osadniczej, kończąc na tych, których rozwiązanie wymaga zmian systemowych i prawnych z poziomu krajowego.

Zaproponowana formuła *Koncepcji* posiada pionierski, otwarty charakter. Wiele kwestii pozostało niedopowiedzianych w związku z brakiem konkretnych przesądzeń, które dopiero zostaną określone w ramach Krajowej polityki miejskiej lub Planie działań KPZK 2030 (np. w stosunku do kryteriów wyznaczania funkcjonalnych obszarów miejskich). Po raz pierwszy przygotowany został tak obszerny materiał analityczny dedykowany obszarom miejskim, obejmujący wieloaspektową diagnozę stanu poszczególnych ośrodków oraz szczegółową analizę powiązań funkcjonalno - przestrzennych pomiędzy nimi i w stosunku do całej struktury osadniczej województwa. *Koncepcja* stała się również przyczynkiem do podjęcia szerokiej dyskusji na temat aktualnej sytuacji pomorskich miast i nawiązania dialogu pomiędzy samorządem wojewódzkim a samorządami miejskimi w szczególnym momencie trwających przygotowań do nowej perspektywy finansowej UE.

1. PODSTAWY PRAWNE

Podstawą prawną do podjęcia prac nad sporządzeniem *Koncepcji* jest art. 38 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, stanowiący, że: *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.*

2. PRZEBIEG I SYNTEZA PRAC NAD POLITYKĄ MIEJSKĄ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

2.1. Uchwała w sprawie przystąpienia do sporządzenia *Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego*

W konsekwencji działań w zakresie polityki miejskiej na szczeblu europejskim i krajowym, a także w związku z rekomendacjami zawartymi w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego*, mając na uwadze prace nad aktualizacją *Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2020* oraz dalsze działania związane z programowaniem regionalnym w zakresie przygotowania Regionalnego Programu Operacyjnego 2014 - 2020, Zarząd Województwa Pomorskiego uchwałą Nr 80/16/11 z dnia 27 stycznia 2011 r. przystąpił do sporządzenia *Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego*. Zgodnie z treścią uzasadnienia przyjęcia ww. uchwały *Koncepcja* służyć ma przede wszystkim sformułowaniu zasad i priorytetów prowadzenia polityki miejskiej na poziomie regionalnym. Określony został merytoryczny zakres *Koncepcji*, obejmujący:

- diagnozę sytuacji społeczno-gospodarczej i przestrzennej miast województwa pomorskiego uwzględniającą, w uzasadnionych przypadkach ich otoczenie funkcjonalne;
- cele rozwojowe miast wraz z wytycznymi i rekomendacjami do wojewódzkich i krajowych dokumentów strategicznych;
- propozycje zasad, priorytetów i kierunków interwencji w układzie terytorialnym.

2.2. Raport: Uwarunkowania zewnętrzne – wspólnotowe oraz krajowe podstawy polityki miejskiej

Przystępując do prac nad *Koncepcją* konieczne było rozpoznanie uwarunkowań związanych z założeniami polityki miejskiej, zarówno na poziomie europejskim jak i krajowym. Szersza analiza na ten temat zawarta jest w osobnym raporcie przygotowanym na potrzeby *Koncepcji*.

Europejskie wytyczne polityki miejskiej

Kierunek rozwoju miast i obszarów miejskich wskazywany na poziomie europejskim w dużym uproszczeniu można określić jako konsekwentne wdrażanie podstawowych zasad zrównoważonego rozwoju. Wzmacnianie atrakcyjności miast jest nierozzerwalnie związane z troską o poprawę jakości życia ich mieszkańców, świadomością zmian klimatycznych i ograniczeń dostępności zasobów. Wszelkie działania związane z poprawą warunków społeczno-gospodarczych muszą jednak uwzględniać konsekwencje środowiskowo-przestrzenne, w duchu odpowiedzialności za szeroko rozumianą jakość życia dziś, jak i w przyszłości. Środkami do osiągnięcia założonych celów jest szereg działań, które można pogrupować w trzy pakiety. Należą do nich:

ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONY I ZINTEGROWANY:

- rozwój w poszanowaniu bogactwa historii, łączący harmonijnie środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym, zapewniający odpowiednie warunki życia obecnym, jak i przyszłym pokoleniom;
- podejście zintegrowane (holistyczne) angażujące wszystkie dziedziny oraz wszystkie sektory i poziomy administracyjne;
- poszanowanie zasobów i usług ekosystemów;
- zapewnienie bezpieczeństwa energetyczno-klimatycznego (w tym osiągnięcie celu „20/20/20” - redukcja emisji dwutlenku węgla, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności wykorzystania energii);
- racjonalna gospodarka odpadami i zasobami wody;
- regeneracja obszarów miejskich;
- wsparcie dla miast tracących dotychczasowe funkcje;
- zapobieganie niekontrolowanemu „rozlewaniu” się miast, kształtowanie struktury przestrzennej miast bardziej zwartej, a jednocześnie nie pogarszającej warunków życia i możliwości funkcjonowania środowiska przyrodniczego;
- wzmacnianie struktur ekologicznych i kulturowych.

ROZWÓJ INTELIGENTNY I SPRZYJAJĄCY WŁĄCZENIU SPOŁECZNEMU

- gospodarka oparta na wiedzy;
- budowanie i rozwijanie bazy badawczo-naukowej;
- wzrost poziomu wykształcenia;
- wzrost poziomu zatrudnienia;
- wspieranie lokalnej przedsiębiorczości;
- koncentracja działań w dzielnicach problemowych;
- kompleksowe działania rewitalizacyjne. Zmniejszanie nierówności pomiędzy poszczególnymi obszarami miast i grupami społecznymi (lokalny rynek pracy, edukacja, transport publiczny,...);
- tworzenie przestrzeni publicznych wysokiej jakości;
- budowanie i wzmacnianie partnerstwa lokalnego.

ROZWÓJ W OPARCIU O SIECI WSPÓŁPRACY I PARTNERSTWA

- powiązanie miast i miejskich obszarów funkcjonalnych w sieci o wielorakim znaczeniu i funkcji - konkurencyjność, przy jednoczesnej współpracy i wzajemnym uzupełnianiu się;
- wzmacnianie infrastruktury transportowej – zwiększanie dostępności zarówno w skali ogólnoeuropejskiej, krajowej, regionalnej jak i lokalnej;
- tworzenie miejskiej współpracy subregionalnej – polityka miejska w ramach funkcjonalnych obszarów miejskich;
- partnerstwa miasto – wieś;
- regionalne klastry innowacyjności i konkurencyjności;
- wymiana doświadczeń w zakresie zarządzania miejskiego;
- zarządzanie ryzykiem związanym ze zmianami klimatycznymi.

Krajowe wytyczne polityki miejskiej

Zasadniczym dokumentem definiującym wytyczne krajowe dla rozwoju miast jest obecnie Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR)².

Polityka miejska, w rozumieniu tego dokumentu, powinna być traktowana jako polityka wobec miast i ich obszarów funkcjonalnych oraz sposób ich oddziaływania na obszary otaczające (dyfuzja). W ten sposób staje się ona równoprawnym i równorzędnym elementem polityki rozwoju (w szczególności polityki przestrzennej i regionalnej), a jej cele i instrumenty są koordynowane z innymi politykami horyzontalnymi i sektorowymi. Służyć temu mają określone mechanizmy i instrumenty. Tak definiowana polityka miejska łączy zagadnienia rozwoju społeczno-gospodarczego z podejściem urbanistycznym i przestrzennym oraz aspektami instytucjonalnymi. Te ostatnie są szczególnie ważne, gdyż polityka miejska powinna być rozumiana szeroko – nie tylko jako działania rządu wobec miast, ale także powinna posłużyć do wypracowania modelu zarządzania i współpracy wszystkich szczebli administracji zajmujących się rozwojem miast (poszczególne jednostki mając różne zadania i instrumenty powinny tworzyć wieloszczeblowy system zarządzania). Ze względu na horyzontalny charakter polityki miejskiej, powinna być ona realizowana na wszystkich poziomach zarządzania: krajowym, regionalnym oraz lokalnym.

Do najważniejszych wytycznych rozwoju miejskiej sieci osadniczej należą:

- utrzymanie i wzmocnienie policentrycznej struktury sieci osadniczej na poziomie kraju i regionów,
- wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych głównych węzłów sieci osadniczej kraju,
- wspieranie rozwoju ośrodków subregionalnych i lokalnych,
- restrukturyzacja i rewitalizacja miast tracących dotychczasowe funkcje społeczno-gospodarcze,
- rozwój układu transportowego pomiędzy węzłami sieci osadniczej kraju w układzie krajowym i międzynarodowym,
- kształtowanie obszarów funkcjonalnych ośrodków regionalnych i subregionalnych,
- wspieranie tworzenia i intensyfikacji powiązań pomiędzy rdzeniem metropolii sieciowej a miastami regionalnymi, wojewódzkimi oraz subregionalnymi i lokalnymi,
- zapewnienie regularnej, o odpowiedniej częstotliwości, komfortowej, nowoczesnej konkurencyjnej cenowo, dobrze rozwiniętej sieci transportu publicznego,
- redukcja emisji dwutlenku węgla, zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii, zwiększenie efektywności wykorzystania energii,
- rozwój wysokiej jakości przestrzeni publicznych,
- racjonalne wykorzystanie obszarów miast,
- dywersyfikacja lokalnych rynków pracy,
- zapobieganie niekontrolowanemu „rozlewaniu” się miast,
- dokończenie modernizacji systemów gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadami,
- modernizacja miejskich systemów ciepłowniczych,
- kształtowanie spójności terenów zieleni i innych terenów otwartych, w tym wyznaczanie korytarzy.

² Włączenie do głównego tytułu Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR) słów „regiony, miasta, obszary wiejskie” wynika ze sposobu postrzegania miast i zagadnień związanych z ich oddziaływaniem pomiędzy sobą oraz pozostałymi obszarami (podmiejskimi, wiejskimi, peryferyjnymi) w skali regionalnej, ponadregionalnej i krajowej. Takie podejście stanowi fundament nowego sposobu myślenia o zagadnieniach rozwojowych w Polsce.

2.3. Spotkania z przedstawicielami miast województwa pomorskiego (lipiec - sierpień 2011 r.)

Mając na uwadze potrzebę współpracy przy sporządzaniu dokumentu do udziału w pracach zostali zaproszeni burmistrzowie i prezydenci wszystkich miast województwa pomorskiego. Zarówno inicjatywa przystąpienia do sporządzania takiego opracowania, jak również idea indywidualnych spotkań z przedstawicielami poszczególnych miast spotkały się z bardzo pozytywnym przyjęciem z ich strony. 41 (na 42 miasta województwa) spotkań³ było okazją do otwarcia współpracy przy sporządzaniu *Koncepcji*, prowokując jednocześnie szerszą dyskusję na temat obecnej i przyszłej sytuacji poszczególnych pomorskich miast, ich potencjałów i barier rozwojowych. Spotkania te wpisały się w przebieg rozpoczętych prac nad aktualizacją Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, a tym samym w I etap prac nad przygotowaniem do zbliżającej się kolejnej perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020.

Podsumowanie spotkań

W trakcie spotkań w swobodnej wypowiedzi przedstawiciele miast proszeni byli o przedstawienie głównych kierunków, czynników i barier rozwojowych oraz oczekiwań w stosunku do samorządu województwa i administracji centralnej.

Jednym z najczęściej wskazywanych kierunków rozwojowych była turystyka. Za główne czynniki jej rozwoju wskazywano duży i zróżnicowany potencjał wynikający z atrakcyjnego nadmorskiego położenia, lesistości, jeziorności, licznych szlaków wodnych, a także obiektów i obszarów związanych z dziedzictwem kulturowym kraju i regionu. Jednocześnie podkreślano, że czynniki przyrodnicze związane z położeniem w umiarkowanej strefie klimatycznej stanowią barierę turystyki, przejawiającą się w krótkim sezonie. Wpływa to na potrzebę tworzenia unikatowej oferty, która przyciągnie turystów poza sezonem (np. wyspecjalizowana oferta sportowo - rekreacyjna, interdyscyplinarny ośrodek koncentrujący się na tematyce morskiej, wyspecjalizowana oferta rehabilitacyjna i uzdrowiskowa). Część miast poszukuje swojej unikalnej i silnej „marki” (decydując się nawet, niekiedy, na profesjonalne zabiegi marketingowe w tym zakresie), która z jednej strony może przyczynić się do ugruntowania poczucia tożsamości, identyfikacji z miejscem mieszkańców miasta (co jest ważne z punktu widzenia rozwoju postaw obywatelskich, budowania wspólnotowości i aktywizacji społecznej) z drugiej zaś może stać się elementem świadczącym o konkurencyjności danego ośrodka, na zewnątrz, na rynku oferty turystycznej. Z drugiej strony poszukiwane i rozwijane są alternatywy rozwojowe (np. w przypadku miast nadmorskich - rybołówstwo i przetwórstwo rybne, w przypadku miast położonych w otoczeniu lasów - rozwój przemysłu drzewnego i przetwórstwa spożywczego w oparciu o produkty runa leśnego, itd.).

Aby potencjał turystyczny mógł być efektywnie wykorzystywany, miasta muszą pokonać szereg występujących obecnie barier, które go ograniczają lub wręcz blokują. W kontekście rozwoju potencjału turystycznego oczywistym ograniczeniem jest słabo rozwinięte zaplecze bazy turystycznej (wąska oferta, niski standard, itd.). Do istotnych barier, które hamują wszelkie procesy rozwojowe w miastach (w tym również rozwój turystyki), należą przede wszystkim szeroko pojęte zagadnienia infrastrukturalne, związane z niedostatkami infrastruktury technicznej i drogowej (zły stan techniczny, czasem wręcz jej brak). Istotnymi ograniczeniami są: słaba dostępność komunikacyjna, niewydolna sieć dróg o niskim standardzie (wydłużających czas podróży

³ Odbłyły się w dniach 18.07.-09.08.2011 r. w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego. W spotkaniach, oddzielnych dla poszczególnych miast, łącznie wzięło udział 101 osób. Miasta reprezentowane były głównie przez burmistrzów, wice burmistrzów i wice prezydentów, jak również dyrektorów i naczelników wydziałów zajmujących się głównie problematyką zagospodarowania przestrzennego i rozwoju miast. Z każdego spotkania sporządzona została notatka, zawierająca podstawowe informacje o przebiegu spotkania, poruszane problemy rozwoju miasta i wnioski. Notatki wraz z posumowaniem zestawione zostały w raporcie: „Spotkania z przedstawicielami miast województwa pomorskiego (lipiec - sierpień 2011 r.)”.

i ograniczających bezpieczeństwo), sukcesywnie ograniczana ilość połączeń kolejowych (o niskim standardzie), likwidowane połączenia autobusowe pomiędzy ośrodkami oraz w obrębie ich obszarów funkcjonalnych, a także niedostatecznie wykorzystane potencjały związane z komunikacją drogą wodną i lotniczą. Zagadnienia szeroko pojętej dostępności komunikacyjnej poruszane były na każdym spotkaniu, w powiązaniu z różnymi aspektami funkcjonowania pomorskich miast (codzienne dojazdy do szkół i do pracy, dostępność usług, możliwość rozwijania potencjału ekonomicznego, turystycznego, itd.). Można stwierdzić, że inwestycje w tym zakresie są kluczowe dla poprawy stanu i tworzenia perspektyw rozwojowych dla całego województwa, a działania te, podejmowane w kontekście miast, jako głównych elementów sieci powiązań funkcjonujących w regionie, muszą przynieść wymierne korzyści. Dla mieszkańców pomorskich miast poprawa stanu technicznego dróg krajowych i wojewódzkich, wpływająca na zwiększenie dostępności do aglomeracji Trójmiejskiej jest równie ważna jak modernizacja dróg oraz rozwój komunikacji publicznej zapewniające dogodne połączenia z ośrodkami powiatowymi i innymi ośrodkami miejskimi.

Wśród oczekiwań wobec samorządu województwa, w zakresie poprawy dostępności komunikacyjnej, powtarzał się, obok konieczności modernizacji dróg, postulat budowy obwodnic miast, bowiem jednym z powtarzających się problemów jest silne natężenie ruchu tranzytowego w ich centrach (głównie w ciągu dróg wojewódzkich i krajowych przebiegających przez miasto). Budowa obwodnic przyniesie poprawę bezpieczeństwa w mieście, rozładuje tworzące się w rejonach ulic tranzytowych korki (kumulacja ruchu tranzytowego i wewnątrzmięjskiego), ułatwi integrację przestrzenną centrum (często „przeciętego” tranzytem), a także wpłynie korzystnie na rozwój terenów inwestycyjnych zlokalizowanych poza centrum. Dla miejscowości turystycznych (przede wszystkim na Półwyspie Helskim, Pobrzeżu Kaszubskim, Mierzei Wiślanej oraz Wybrzeżu Słowińskim) szczególnym problemem jest uciążliwość ruchu sezonowego, jak również związany z nim niedobór powierzchni parkingowych. Problem ten dotyczy również wielu innych miast, skutkując niekontrolowanym parkowaniem pojazdów w miejscach niedozwolonych.

Szansy na poprawę dostępności, przedstawiciele lokalnych samorządów upatrują również w rozwoju transportu kolejowego, zarówno w zakresie infrastruktury (w tym wykorzystanie istniejących, nieczynnych połączeń), jakości świadczonych usług jak i częstotliwości połączeń. Realizacja Pomorskiej Kolei Metropolitalnej jest inwestycją szczególnie oczekiwaną ze strony miast, które miałyby zostać objęte jej zasięgiem, dla których dostęp do świadczonych przez Aglomerację Trójmiejską usług jest w tej chwili ograniczony. Transport kolejowy stanowi również alternatywę dla uciążliwego sezonowego ruchu kołowego, a jego rozwój znacząco przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego oraz jakości powietrza. W zakresie działań zmierzających do poprawy dostępności komunikacyjnej wiele miast dostrzega również potrzebę budowy lub modernizacji istniejących węzłów integracyjnych i przesiadkowych.

Rozwój połączeń morską drogą wodną i związany z nimi rozwój infrastruktury portowej stanowią jeden z ważniejszych celów rozwojowych turystycznych miast nadmorskich (położonych na Półwyspie Helskim, Mierzei Wiślanej oraz Pobrzeżu Słowińskim). Liczą na wsparcie budowy przystani pasażerskich oraz marin jachtowych, a także wsparcie inicjatyw ustawodawczych zmierzających do zmiany zasad i możliwości finansowania małych portów.

Przedstawiciele miast często wskazywali na istotną rolę przestrzeni publicznych w mieście, zarówno w kontekście podnoszenia jakości życia mieszkańców, jak i poprawy wizerunku miasta, przyczyniającego się do wzrostu jego atrakcyjności turystycznej. Przywoływane były przykłady pozytywnego wpływu realizacji nowych lub estetyzacji istniejących przestrzeni publicznych (nawet tych zaspokajających podstawowe potrzeby, np. „Orlik” czy plac zabaw) i ich wpływu na zmiany zachowań mieszkańców: integrację, poczucie odpowiedzialności za wspólną przestrzeń, rozwój postaw obywatelskich itd. Inwestycje te cieszą się dużym zainteresowaniem ze strony mieszkańców, władze samorządowe doceniają ich znaczenie, jednak wobec wieloletnich zaniedbań dotyczących modernizacji i rozwoju podstawowej infrastruktury technicznej funkcjonującej w mieście często przestrzeń

publiczna ustępuje jeszcze pierwszeństwa w realizacji wspomnianej wyżej infrastruktury. Realizacja przestrzeni publicznej wysokiej jakości, w kontekście miast dysponujących historycznymi układami przestrzennymi, związana jest nierozdzielnie z kompleksowymi działaniami rewitalizacyjnymi. Powszechne jest przekonanie o konieczności podejmowania takich działań i ich istotnej roli w rozwoju miasta (zwłaszcza rozwijającego się w oparciu o potencjał turystyczny związany z dziedzictwem kulturowym). Mimo złożoności i trudności towarzyszących tym działaniom są one podejmowane przez kolejne miasta. W województwie pomorskim możemy obserwować różny stopień zaawansowania tych działań w różnych miastach (są miasta które realizują kolejne etapy rewitalizacji, korzystając już z jej efektów, są takie, które dopiero się do nich przygotowują). Działania z tego zakresu znalazły się również wśród obszarów problemowych oczekiwanego wsparcia. Rewitalizacji poddawane są historyczne centra miast. Duży potencjał rozwojowy tkwi również w różnego rodzaju obszarach zdegradowanych, które utraciły dotychczasowe funkcje, takich jak tereny poprzemysłowe, powojkowe, pokolejowe i inne. Tereny te, niejednokrotnie wraz z cennymi kulturowo obiektami, często znajdują się w centrum miasta lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie, stając się idealnym obszarem rozwojowym dla funkcji śródmiejskich. Dużym problemem, sygnalizowanym przez wielu uczestników spotkań, są trudności w wypracowaniu wspólnego stanowiska samorządu miasta i właścicieli tych terenów. Często następuje fragmentaryzacja własnościowa i funkcjonalno - przestrzenna tych obszarów, zamykająca szansę zagospodarowania ich w sposób kompleksowy w powiązaniu z układem funkcjonalno - przestrzennym miasta. Szczególnie trudna jest współpraca z PKP, w kontekście przejmowania przez miasto terenów pokolejowych, jak również budynków dworców, w celu ich modernizacji i zagospodarowania w dostosowaniu do aktualnych potrzeb miasta. Wśród obszarów zdegradowanych lub zaniedbanych, wymagających interwencji, przedstawiciele miast zwracali uwagę również na otwarte tereny zieleni, często położone nad wodą (rzeki, jeziora), które odpowiednio zagospodarowane (niekiedy uprzednio zrehabilitowane) mogłyby stać się atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi, rekreacyjnymi, wpływającymi na polepszenie jakości życia mieszkańców, a także wizerunku i atrakcyjności turystycznej miasta. Istotnymi działaniami, mającymi bezpośrednie przełożenie na jakość życia mieszkańców (w tym: aktywizację, integrację, sposób na rozwiązywanie problemów patologii społecznych itd.) przy jednoczesnym wzroście atrakcyjności ośrodka na zewnątrz, są również wszelkiego rodzaju (i o zróżnicowanej skali) inwestycje związane z modernizacją i rozwojem infrastruktury sportowo-rekreacyjnej (od przyszkolnych boisk do aquaparków) i kulturalnej (od świetlic i domów kultury po multikina, teatry, muzea, centra wystawiennicze). Pomorskie miasta wciąż mają ogromne braki i proporcjonalnie do nich ogromne oczekiwania społeczne w tym zakresie.

W ostatnich latach, dzięki możliwościom finansowym jakie otworzyły się w związku z członkostwem Polski w UE wiele samorządów, w tym miast, mogło przystąpić do procesu zmian, który często rozpoczynał się od likwidowania braków i „zapóźnień” w zakresie podstawowej infrastruktury. W dalszej kolejności podejmowane są inne, opisane powyżej działania, często etapowane, coraz bardziej widoczne w otaczającej nas przestrzeni. Kompensując dotychczasowe braki i stwarzając warunki do dalszego rozwoju samorządy dokonują koniecznych, ale niejednokrotnie bardzo obciążających finansowo zmian. Goszczący na spotkaniach samorządowcy, wśród barier rozwojowych, mogących pojawić się już w najbliższej przyszłości, niejednokrotnie wskazywali granicę zadłużenia budżetów miast. Zadłużenie i brak bieżących środków w oczywisty sposób hamować (lub wręcz uniemożliwiać) będzie dokończenie inwestycji już rozpoczętych oraz podjęcie tych, które miasto założyło sobie jako kluczowe dla jego funkcjonowania i dalszego rozwoju. W tym kontekście szczególnie istotna staje się rola samorządu miasta w kreowaniu polityki sprzyjającej rozwojowi lokalnej przedsiębiorczości, a także przyciąganiu inwestorów zewnętrznych. Miasta liczą na wsparcie ze strony samorządu województwa w kreowaniu takiej polityki, poprzez wspomaganie konkretnych działań systemowych (np. tworzenie i promowanie atrakcyjnej oferty inwestycyjnej, systemu ulg i zachęt inwestycyjnych, doradztwo w zakresie rozwiązań finansowych, takich jak: przedsięwzięcia realizowane w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego, Jessica, itd.) i infrastrukturalnych (uzbrojenie terenów inwestycyjnych, zwiększanie dostępności komunikacyjnej w regionie poprzez modernizację

i budowę dróg, połączeń kolejowych i innych, budowę parków technologicznych i inkubatorów przedsiębiorczości, itd.).

Wielu potencjałów nie będzie można uruchomić ani wykorzystać, bez zdecydowanej interwencji w sferę zagadnień społecznych. Duża grupa miast (zwłaszcza małych i średnich) boryka się z ogólną stagnacją lokalnych społeczności, poczuciem braku perspektyw, marazmem i brakiem chęci podejmowania jakichkolwiek inicjatyw. Sytuacja taka związana jest z wysokim poziomem bezrobocia, zwłaszcza w ośrodkach, w których w ostatnich dziesięcioleciach upadły duże zakłady produkcyjne, zatrudniające większość mieszkańców danego obszaru. Obserwowane jest zjawisko tzw. „dziedzicznej bezrobotności” - bierna postawa starszego pokolenia, nie potrafiącego odnaleźć się w nowej rzeczywistości, po utracie stałego miejsca pracy, staje się przykładem i wzorem postaw dla młodych, którzy nie podejmują żadnych działań w celu zdobywania wiedzy oraz doświadczenia zawodowego, zdając się na pomoc socjalną i żyjąc „z dnia na dzień”. Przedstawiciele miast diagnozujących u siebie takie zjawisko liczą na pomoc ze strony samorządu województwa w zakresie odpowiednich programów stymulujących świadomość i aktywność społeczną, a także wspierających rozwój drobnej przedsiębiorczości. Remedium na brak możliwości znalezienia pracy na lokalnym rynku, może być stworzenie lepszych warunków w zakresie mobilności - poprawa dostępności komunikacyjnej pomiędzy ośrodkami i w ramach obszarów funkcjonalnych, a także zapewnienie powszechnego dostępu do szerokopasmowego Internetu.

Istotnym problemem, związanym bezpośrednio z bezrobociem, powtarzającym się w wypowiedziach przedstawicieli miast, jest brak dopasowania programu szkolnictwa zawodowego do aktualnych potrzeb rynku pracy. Programy nauczania, przygotowanie nauczycieli, warsztaty, w których odbywają się ćwiczenia rzadko uwzględniają współcześnie stosowane technologie, absolwenci w efekcie nie zdobywają odpowiedniego zasobu umiejętności wymaganego przez pracodawców.

W zakresie szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego wskazywano potrzebę reorganizacji sieci szkół w poszczególnych gminach w dostosowaniu do obecnych trendów demograficznych - szkół jest za dużo, przy małej liczebności dzieci w poszczególnych szkołach. Dodatkowo wiele z tych placówek wymaga modernizacji i doposażenia. W przypadku redukcji ilości szkół, część obiektów będzie musiała zostać rozbudowana. W opinii przedstawicieli miast, w których potrzebne są ww. działania, inwestycje takie przekraczają możliwości budżetowe lokalnych samorządów. Jednocześnie, zwrócili oni uwagę na fakt, że do wielu szkół zlokalizowanych w miastach uczęszczają dzieci z okolicznych obszarów wiejskich. Być może zasadnym byłoby dokonanie diagnozy stanu obecnego i wypracowania kierunków działania pod kątem efektywnej reorganizacji sieci szkół w skali regionalnej.

Takiego „ponadlokalnego podejścia”, obok szkolnictwa i innych usług publicznych (np. specjalistyczna opieka zdrowotna) wymagają również inne zagadnienia, wśród których wymieniane były przede wszystkim: połączenia komunikacyjne (pomiędzy ośrodkami i w ich otoczeniu funkcjonalnym), gospodarka odpadami, ochrona przeciwpowodziowa, a także wspólne produkty turystyczne i działania promocyjne. Na dzień dzisiejszy funkcjonuje wiele form współpracy, w poszczególnych dziedzinach pomiędzy lokalnymi samorządami, wymagających kontynuacji i rozwoju; jest ich jednak wciąż zbyt mało i duże są bariery „mentalne” (być może również proceduralne) w podejmowaniu takiej współpracy. Samorządy lokalne oczekiwałyby wsparcia w zakresie tworzenia otoczenia systemowego dla tego typu działań.

Wiele, zwłaszcza mniejszych ośrodków, wyraziło silną potrzebę stworzenia swego rodzaju platformy wymiany wiedzy i doświadczeń w zakresie złożonej problematyki miejskiej, upatrując szczególnej roli samorządu województwa w jej tworzeniu i koordynacji (takie regionalne Pomorskie „Opendays”). Miasta, chcąc się rozwijać, uruchamiać drzemiące w nich potencjały, pokonywać progi i ograniczenia zainteresowane są dostępem do fachowej wiedzy eksperckiej, a także do przykładów dobrych praktyk. Jest też pewna grupa zagadnień, w związku z którymi pojawiła się potrzeba zebrania wniosków i przekazania ich na poziom krajowy (np. ustawa o przystaniach i portach morskich, przejmowanie terenów od PKP).

W trakcie spotkań ze strony przedstawicieli niektórych samorządów (zwłaszcza gmin miejsko- wiejskich i miast poniżej 35 tys. mieszkańców) zgłaszane były sugestie dotyczące konieczności weryfikacji kryteriów przyjmowanych przy formułowaniu warunków konkursowych w ramach RPO, PROW, tak aby w przyszłości nie zamykać możliwości aplikacyjnych niektórym ośrodkom, które do RPO są za małe, a do PROW zbyt duże.

Główne zagadnienia - kluczowe dla rozwoju miast poruszane podczas spotkań:

- dostępność pomiędzy ośrodkami i w obrębie obszarów funkcjonalnych,
- infrastruktura techniczna,
- wykorzystanie istniejących potencjałów rozwojowych,
- kapitał ludzki i społeczny,
- atrakcyjność inwestycyjna/baza ekonomiczna,
- struktura przestrzenna miasta,
- rewitalizacja obszarów zdegradowanych,
- przestrzenie publiczne wysokiej jakości,
- zadłużenie budżetów miast/możliwości finansowania inwestycji,
- współpraca międzygminna, współfinansowanie przedsięwzięć i wymiana doświadczeń.

2.4. Diagnoza stanu pomorskich miast

Zgodnie z przyjętymi założeniami pierwszym etapem prac nad *Koncepcją* było przeprowadzenie wieloaspektowej diagnozy sytuacji społeczno - gospodarczej i przestrzennej miast województwa pomorskiego. Wszystkie opracowania przygotowane w ramach diagnozy stały się podstawą do formułowania wniosków i rekomendacji przewidzianych w drugim etapie prac nad *Koncepcją*. Stanowią one jednocześnie bogaty materiał analityczny obrazujący sytuację pomorskich miast w różnych aspektach związanych z ich funkcjonowaniem i możliwościami rozwojowymi.

Analiza sytuacji społeczno - gospodarczej i przestrzennej miast województwa pomorskiego

Opracowanie powstało na podstawie wiedzy uzyskanej ze spotkań z przedstawicielami miast, wypełnionych formularzy ankiet⁴, a także ogólnodostępnych źródeł danych. Składa się ono z czterech zasadniczych części,

⁴ Wszystkie miasta poproszone zostały o wypełnienie formularza ankiety, w której ujęty został katalog zagadnień istotnych dla rozwoju każdego miasta. Ankieta podzielona została na pięć części:

- I. Dokumenty strategiczne/programowe obowiązujące w mieście.
- II. Zarządzanie rozwojem miasta i współpraca z sąsiednimi jednostkami samorządowymi.
- III. Demografia i rozwój społeczny.
- IV. Ekonomiczne i techniczne podstawy funkcjonowania miasta
 - Gospodarka
 - Energetyka
 - Infrastruktura transportowa
- V. Ochrona i gospodarowanie środowiskiem
 - Stan środowiska
 - Środowisko kulturowe
 - Ład przestrzenny

Każda z ww. części ankiety zawierała szereg pytań diagnozujących stan obecny oraz perspektywę i bariery rozwoju w konkretnych obszarach tematycznych. Zestaw uzupełnionych ankiet stanowi interesujący materiał obrazujący to, jak poszczególne miasta odnajdują swoją obecną sytuację, jakie są ich wyzwania i problemy rozwojowe. Sposób udzielania odpowiedzi na poszczególne pytania, kładzenie większego nacisku w ramach jednego obszaru tematycznego, jednocześnie brak sprecyzowanych odpowiedzi w innym, daje także pojęcie na temat zróżnicowanego podejścia poszczególnych miast do zasygnalizowanych w ankiecie zagadnień. Pokazuje, które z tych zagadnień są przedmiotem szczególnego zainteresowania, a w kontekście których miasta nie mają lub nie dostrzegają, na dzień dzisiejszy ani szans ani problemów.

poprzedzonych szerokim wprowadzeniem dotyczącym procesów urbanizacyjnych zachodzących w województwie pomorskim i ich źródeł historycznych.

Pierwsza część – *Potencjał ludzki i społeczny* - opisuje, w ujęciu dynamicznym sytuację demograficzną pomorskich miast, a także kondycję ich mieszkańców w zakresie poziomu wykształcenia, przedsiębiorczości, aktywności społecznej i obywatelskiej oraz stopnia zagrożenia m.in. bezrobociem. Analizie poddane zostało również podstawowe zaplecze usługowe pomorskich miast (edukacja, ochrona zdrowia, instytucje kultury) jako istotne uwarunkowanie rozwoju kapitału ludzkiego.

W części drugiej opisany został *Potencjał gospodarczy i infrastrukturalny*. Autorzy skupili się na kluczowych zagadnieniach opisujących poziom rozwoju gospodarczego poszczególnych ośrodków, a także ich rangę w świetle wyposażenia w instytucje i usługi. Przeanalizowana została sytuacja rynku mieszkaniowego, a także stan i poziom rozwoju poszczególnych systemów infrastruktury technicznej.

Część trzecia – *Potencjał środowiskowy* – dotyczy zarówno zagadnień związanych ze stanem środowiska miejskiego (w tym m.in. stanu ochrony przyrody i różnorodności biologicznej, stanu powietrza i wód, zagrożenia hałasem), jak i oceny struktur przestrzennych miast i ich przekształceń w kontekście ładu przestrzennego. Szczególną uwagę zwrócono na politykę planistyczną samorządów miejskich, a także na szerokie spektrum problemów dotyczących śródmieść i przestrzeni publicznych pomorskich miast.

Ostatnia, czwarta część, zatytułowana – *Potencjał tożsamości i wizerunku* – poświęcona została przede wszystkim kwestiom związanym z dziedzictwem kulturowym (zabytki i dobra kultury współczesnej) oraz stanem, zapleczem infrastrukturalnym i możliwościami rozwojowymi funkcji turystycznych w pomorskich miastach. Odniesiono się również do coraz częściej dostrzeganej roli świadomego kreowania i wzmacniania wizerunku miasta, jako rozpoznawalnej marki, poddając analizie różne działania prowadzone w tym celu przez miasta.

Opracowaniu towarzyszy załącznik w postaci kilkudziesięciu map syntetycznych obrazujących analizowane zjawiska w poszczególnych obszarach tematycznych, a także liczne zestawienia tabelaryczne i wykresy pozwalające na dokonywanie obiektywnych porównań (na podstawie jednolitych kryteriów) dotyczących skali opisywanych zjawisk i problemów w poszczególnych miastach.

Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego - badanie ciężarów, powiązań, migracji i dostępności komunikacyjnej

Opracowanie wykonane zostało na zlecenie UMWP przez UNIREGIO Centrum Studiów Regionalnych. Założeniem towarzyszącym decyzji o potrzebie powstania takiego opracowania w toku prac nad *Koncepcją* było głębokie przekonanie, że siła i potencjał rozwojowy miast tkwi w nich samych, w ich bezpośrednim zapleczu a także w synergii jaką tworzą z innymi miastami w odpowiednio spójnej i policentrycznej sieci miast. Pełne zrozumienie rozwoju miast i ich roli w regionie wymaga analizy relacji i powiązań między miastem a jego bliższym i dalszym otoczeniem.

Głównym celem opracowania była identyfikacja i delimitacja funkcjonalnych obszarów miejskich (FOM) oparta na szczegółowych badaniach powiązań w zakresie migracji, dojazdów do pracy i szkół, połączeń w systemie komunikacji publicznej oraz określeniu dostępności w systemie drogowym województwa. Celowi głównemu towarzyszyła lista czterech celów szczegółowych:

- rozpoznanie skali i kierunków powiązań miast (pomiędzy miastami a także między miastami a ich zapleczem) w zakresie codziennych dojazdów do szkół i dojazdów do pracy,

Ostatecznie wpłynęło 36 wypełnionych ankiet, nierzadko wzbogaconych o dodatkowe opracowania np. charakterystyki czynników i barier rozwojowych, opracowania w zakresie gospodarki, prezentacje multimedialne obrazujące sytuację obecną i założone perspektywy rozwojowe, mapki i foldery promocyjne.

Wyniki ankiet zostały zestawione i podsumowane w poszczególnych obszarach tematycznych, następnie wykorzystane w trakcie przygotowywania poszczególnych opracowań, które powstały w ramach *Diagnozy stanu pomorskich miast*

- ocena dostępności komunikacyjnej i powiązań miast w transporcie publicznym,
- określenie poziomu dostępności miast w układzie drogowym,
- rozpoznanie skali zjawiska suburbanizacji rezydencjonalnej.

Autorzy opracowania przygotowując odpowiedzi na pytania badawcze wynikające z nakreślonych celów szczegółowych określili m.in.: zróżnicowanie skali zjawiska suburbanizacji rezydencjonalnej, zasięgi oddziaływania ośrodków miejskich województwa pomorskiego w zakresie dojazdów do pracy, zasięgi oddziaływania ośrodków miejskich województwa pomorskiego w zakresie dojazdów do ponadgimnazjalnych szkół ogólnokształcących, dostępność przestrzenną miast w układzie drogowym z perspektywy mieszkańców i z perspektywy prowadzenia działalności gospodarczej, siłę i kierunki powiązań miast w systemie komunikacji publicznej, dostępność miast komunikacją publiczną z ich zaplecza i zasięg tego zaplecza, zasięgi FOM w odniesieniu do granic administracyjnych oraz stopień dopasowania powiązań komunikacją publiczną do powiązań funkcjonalnych (szkoły, rynek pracy, dostępność usług publicznych i administracji).

Identyfikacja potrzeb rozwojowych infrastruktury transportu w miastach województwa pomorskiego w aspekcie kształtowania polityki miejskiej

Opracowanie wykonane zostało na zlecenie UMWP przez Fundację Rozwoju Inżynierii Lądowej. Autorzy przeprowadzonych analiz i płynących z nich wniosków, poza szerokim zakresem źródeł danych w obrębie tematyki transportowej, wykorzystali również informacje uzyskane ze spotkań z przedstawicielami miast oraz z ankiet. Ponadto uwzględnili uwarunkowania wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Pod względem analizowanych zagadnień opracowanie objęło: transport drogowy (przedstawione zagadnienia to m.in. sieć drogowa, prognozowane natężenie ruchu tranzytowego, poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, uciążliwości wynikające z transportu drogowego), transport kolejowy (przedstawione zagadnienia to m.in. linie kolejowe, stan techniczny przystanków kolejowych, wypadki), zbiorowy transport miejski (przedstawione zagadnienia to m.in. popyt na przewozy, odległości międzyrejonowe, rodzaj usług innego niż miejski transportu zbiorowego), trasy/drogi rowerowe.

Każde z ww. zagadnień obejmowało analizę obsługi miasta oraz jego obszaru funkcjonalnego.

Celem opracowania było: zidentyfikowanie potrzeb rozwoju infrastruktury transportowej w miastach województwa pomorskiego, zdefiniowanie możliwości i ograniczeń rozwoju analizowanych miast, ocena zaspokojenia potrzeb transportowych oraz zaproponowanie priorytetów w realizacji inwestycji transportowych. Wnioski wynikające z przeprowadzonej analizy w przyszłości mogą służyć jako informacje, warunkujące określanie celów czy rekomendowanych działań przy sporządzaniu dokumentów na szczeblu regionalnym (np. plan transportowy).

Pod względem obszaru analiza objęła 34 miasta województwa pomorskiego wraz z ich otoczeniem funkcjonalnym (analizą nie zostały objęte miasta aglomeracji Trójmiasta w paśmie Pruszcz Gdański - Wejherowo).

2.4. Konsultacje projektu diagnozy

Konferencja konsultacyjna

Kontynuując współpracę przy sporządzaniu *Koncepcji* z przedstawicielami poszczególnych miast, zapoczątkowaną serią spotkań (a wynikającą z założeń przyjętych w uchwale o przystąpieniu do sporządzania *Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego* założeń) – w dniu 7 grudnia 2011 r. odbyła się konferencja konsultacyjna: „*Metropolia, miasta, miejskie obszary funkcjonalne - diagnoza stanu i wyzwania rozwoju*” dotycząca efektów pierwszego etapu prac.

W trakcie konferencji zaprezentowane zostały wszystkie opracowania wykonane w ramach diagnozy pomorskich miast wraz z raportem dotyczącym uwarunkowań unijnych i krajowych polityki miejskiej oraz podsumowaniem spotkań z przedstawicielami miast. Opracowaniom tym nadano charakter projektów otwierając w trakcie konferencji dyskusję i proces konsultacyjny dotyczący proponowanych zapisów, tak aby ich treść mogła zostać uzupełniona lub zmodyfikowana jeszcze przed przystąpieniem do formułowania wniosków i rekomendacji.

Konsultacje – uwagi i propozycje rekomendacji

Cały materiał diagnostyczny zaprezentowany podczas konferencji umieszczony został na początku stycznia 2012 r. na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, w ramach specjalnie utworzonej „zakładki” dedykowanej polityce miejskiej województwa pomorskiego, wraz z formularzem konsultacyjnym. W formularzu tym wskazano możliwość odniesienia się do konkretnych zapisów poszczególnych opracowań, jak również złożenia propozycji rekomendacji w zakresie polityki miejskiej, z uwzględnieniem poziomu ich adresowania (poziom wojewódzki i krajowy). Z możliwości udziału w konsultacjach skorzystało 6 miast (Gdańsk, Kartuzy, Lębork, Słupsk, Tczew i Ustka) – niemal wszystkie uwagi zostały uwzględnione i wprowadzone do treści opracowań. Propozycje rekomendacji dla poziomu wojewódzkiego koncentrowały się przede wszystkim na: promowaniu dobrych praktyk i stymulowaniu współpracy (np. w obszarze wspólnej polityki morskiej oraz marketingu miast pomorskich) oraz uwzględnieniu uproszczeń wymogów formalnych dotyczących aplikowania o dofinansowanie ze środków UE. Rekomendacje odnoszące się do poziomu krajowego dotyczyły przede wszystkim: dążenia do prawnego usankcjonowania obszarów metropolitalnych (stosowna ustawa), wprowadzenia uproszczeń w procedurach inwestycyjnych dla inwestorów i dla organów administracji, wprowadzenia zachęt, w tym finansowych, w obszarach istotnych polityk rozwoju miast (np. rewitalizacja obszarów zdegradowanych, promowanie ruchu rowerowego, wsparcie mśp, rozwój transportu publicznego) oraz poprawy dostępności w ramach głównych szlaków komunikacyjnych (drogi krajowe).

2.5. Posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej

25 stycznia 2012 r. odbyło się posiedzenie Wojewódzkiej Komisji Urbanistyczno – Architektonicznej poświęcone ocenie prac wykonanych w ramach etapu I Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego (Diagnoza stanu pomorskich miast), a także dyskusji nad metodologią prac w etapie II (Rekomendacje).

W toku dyskusji, podczas posiedzenia WKU-A, w stosunku do wykonanej diagnozy wskazano na bogactwo i interdyscyplinarność przygotowanego materiału badawczego dedykowanego pomorskim miastom i jego pionierski charakter. Jednocześnie wyrażono obawę dotyczącą trudności jakie mogą towarzyszyć przełożeniu wykonanych studiów na konkretne działania. Szansą na osiągnięcie realnych, wymiernych rezultatów może być zawężenie ilości zagadnień, które miałyby podlegać interwencji na poziomie samorządu województwa.

W kontekście przyszłości polityki miejskiej województwa pomorskiego podkreślona została istotna rola budowania platformy współpracy i wymiany doświadczeń pomiędzy pomorskimi miastami.

2.6. Wnioski z diagnozy stanu pomorskich miast. Rekomendacje

Po zamknięciu procesu konsultacyjnego materiału diagnostycznego, przystąpiono do prac związanych z syntezą. Zidentyfikowane zostały główne wyzwania wynikające z istniejących potencjałów i zagrożeń rozwojowych pomorskich miast. Następnie przystąpiono do formułowania zasad i priorytetów prowadzenia polityki miejskiej województwa pomorskiego oraz rekomendowanych celów i kierunków działań służących realizacji tej polityki.

3. OCENA WSPÓŁCZESNYCH PRZEKSZTAŁCENÍ SIECI OSADNICZEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

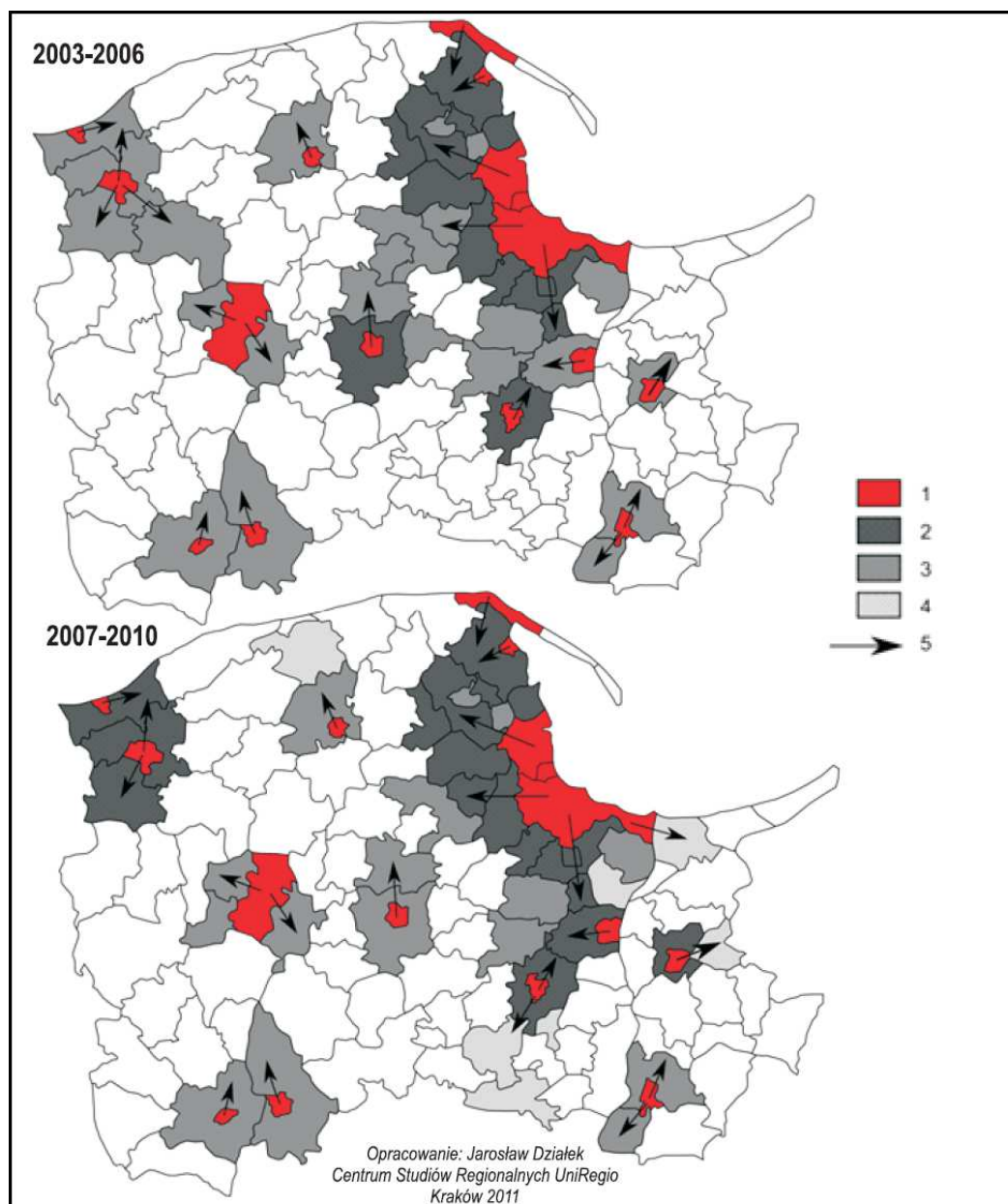
Konfrontacja zmian przestrzennej struktury gospodarki, występujących w Polsce od 1989 roku, z trendami migracyjnymi wskazuje na swoisty paradoks. Działalność gospodarczą – inwestycje, zatrudnienie, dochody, obejmuje proces koncentracji, natomiast układ rozmieszczenia ludności ulega w zasadzie zamrożeniu, wykazując cechy dekoncentracji w wyniku narastania zjawiska rozlewania się miast i migracji jego mieszkańców na tereny podmiejskie. O ile zróżnicowanie procesu transformacji gospodarczej jest na ogół zgodne z oczekiwaniami z początku lat 90., a zatem rozwój występuje zwłaszcza w dużych miastach i na obszarach bezpośrednio je otaczających, to nie sprawdzają się przewidywania dotyczące intensyfikacji przepływów migracyjnych i przyspieszenia procesów urbanizacji⁵. Sytuacja taka widoczna jest także w procesach przekształceń osadnictwa i sieci osadniczej w województwie pomorskim. Przejawia się ona z jednej strony w pogłębianiu się zjawisk metropolizacji przestrzeni, a także suburbanizacji, z drugiej na pogłębianiu lub utrwalaniu zjawiska polaryzacji przestrzennej rozwoju społeczno-gospodarczego.

Przekształcenia, jakie zaszły w gospodarce światowej w ciągu ostatnich 30 lat, w coraz większym stopniu znajdują swoje odzwierciedlenie w przestrzeni społeczno – gospodarczej kraju i województwa. Inercja struktur przestrzennych powoduje, że zmieniają się one z pewnym opóźnieniem, toteż dopiero teraz zaczynają być w pełni uwidaczniane w krajobrazie dużych miast i ich strukturze społeczno-przestrzennej. Zmiany te są określane mianem *metropolizacji*. W sposób szczególnie uwidaczniają się one w obszarze aglomeracji Trójmiasta. Istotnym czynnikiem, który przyspieszył proces metropolizacji było przesunięcie ciężaru gospodarki z wytwórczości przemysłowej do sfery usług. W aglomeracji Trójmiasta zmiany te bez większych problemów związanych z przekształceniami na rynku pracy zaszły stosunkowo szybko, doprowadzając do stabilizacji rozwoju gospodarczego w aglomeracji w trudnym dla Polski okresie pierwszych 5 lat transformacji gospodarczej i ustrojowej.

Drugim istotnym motorem przemian struktury osadniczej stało się zjawisko suburbanizacji. Zjawisko to zapoczątkowało nową fazę rozwoju polskich miast. Odmienne niż w przeszłości, miasta stały się trudniejsze do wyodrębnienia, ponieważ strefy zamieszkania ludzi związanych pracą, usługami z miastem rozprzestrzeniają się na otaczające je obszary, zajmując tereny wiejskie i kompleksy przyrodnicze. W województwie pomorskim da się zidentyfikować dwie główne strefy intensywnej suburbanizacji (Rys. 1). Pierwszą, którą tworzą zwarte obszary ciągnące się z północy na południe wzdłuż aglomeracji trójmiejskiej, łączące się z mniejszymi strefami suburbanizacji Tczewa i Starogardu Gdańskiego. Do strefy tej zaliczyć można gminy (idąc od północy): Puck (wiejska), Kosakowo, Wejherowo (wiejska), Luzino, Szemud, Przodkowo, Żukowo, Kolbudy, Pruszcz Gdański (miejska i wiejska), Pszczółki, Tczew (wiejska) i Starogard Gdański (wiejska). Strefa ta ma tendencje do powolnego poszerzania się i intensyfikacji suburbanizacji. Widoczny jest zwłaszcza jej rozwój w kierunku południowym, w związku z poprawą dostępności wzdłuż autostrady A1.

Drugą zwartą, jednak znacznie mniejszą, strefę suburbanizacji tworzą gminy otaczające Słupsk: Ustka (wiejska), Słupsk (wiejska) i Kobylnica. Intensywną suburbanizację odnotowano również wokół mniejszych miast: Kościerzyny i Malborka, Lęborka, Bytów, Człuchowa, Chojnic i Kwidzyna.

⁵ Korcelli P., Zmiany systemu osadniczego Polski na tle przemian demograficznych, Ekspertyza do koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, 2004.



Rys. 1. Suburbanizacja w województwie pomorskim w latach 2003-2006 i 2007-2010

Objaśnienia: 1 – duże i średnie ośrodki miejskie, 2 – strefy intensywnej suburbanizacji, 3 – pozostałe obszary sąsiadujące z dużymi i średnimi ośrodkami o dodatnich trendach migracyjnych w obu okresach analizy 4 - pozostałe obszary sąsiadujące z dużymi i średnimi ośrodkami o dodatnich trendach migracyjnych w okresie 2007-2010, 5 – przykładowe kierunki migracji z obszarów miejskich.

3.1. Regionalny system osadniczy w świetle powiązań i dostępności komunikacyjnej

Oceniając sieć osadniczą województwa pomorskiego poprzez pryzmat powiązań oraz dostępności transportowej należy wskazać na brak zrównoważenia. Przyczyną braku równowagi jest nie tyle nadmierny rozwój aglomeracji Trójmiasta co niedorozwój powiązań (a także funkcji) ośrodków regionalnych, subregionalnych i lokalnych.

Ukształtowany ośrodek metropolitalny, koncentrujący większość funkcji gospodarczych, kulturowych, edukacyjnych, politycznych i administracyjnych jest uznawany za czynnik pozytywny. Umożliwia on podejmowanie współpracy w zglobalizowanym świecie, jednocześnie pozwala na konkurowanie całego regionu z innymi. Warunkiem korzystania przez cały region z siły ośrodka metropolitalnego jest silna dyfuzja, rozumiana

jako rozprzestrzenianie procesów rozwojowych z obszarów rdzeniowych na teren województwa. Wymaga to zatem odpowiednio ukształtowanych powiązań oraz rozwiniętych ośrodków regionalnych i lokalnych (ponadgminnych).

Aglomeracja Trójmiasta wraz z ośrodkami położonymi w pobliżu stanowi przykład obszaru o silnych wewnętrznych związkach oraz rozwiniętych powiązaniach międzymiastowych sięgających daleko w głąb regionu oraz poza obszar województwa. Poza obszarem aglomeracji, w województwie pomorskim jest zaledwie jeden ukształtowany ośrodek regionalny I rzędu (pod względem siły powiązań) – Słupsk, który jest jednak zbyt słabo powiązany z centrum województwa. Wzmocnienie powiązań Słupska z Trójmiastem, zarówno w aspekcie drogowym jak i transportem publicznym powinno być priorytetem polityki regionalnej.

Patrząc na układ sieci miejskiej województwa dostrzegalny jest brak w południowo-zachodniej części województwa ośrodka o randze regionalnej, co należy uznać za sytuację problemową. Wskazaniem w PZPWP do takiej roli jest układ bipolarny Chojnice – Człuchów mogący także oddziaływać na województwa sąsiednie (zwłaszcza na powiaty sępoleński, tucholski i złotowski). Zaletami tego układu jest jego wielkość oraz położenie na skrzyżowaniu szlaków drogowych i kolejowych.

Dla wschodniej części województwa ośrodkiem regionalnym, dopełniającym strukturę osadniczą w tej części regionu, był i nadal pozostaje Elbląg – oddzielony wskutek reformy administracyjnej, od 1999 roku granicą województwa. Uznanie jego roli i znaczenia dla istniejących i kształtujących się powiązań równoważy system we wschodniej części regionu, wzmacniając jednocześnie potencjał obszaru metropolitalnego i całego województwa. Współpraca i wzmacnianie roli Elbląga ma także strategiczne znaczenie dla pozycjonowania i wzrostu konkurencyjności regionu pomorskiego w Regionie Morza Bałtyckiego. Kierunek powiązań międzynarodowych systemu osadniczego regionu winien być zorientowany na współpracę bałtycką. Przynależność miast strefy wokół-zatokowej regionu pomorskiego i Elbląga do wspólnego obszaru objętego Małym Ruchem Granicznym z Obwodem Kaliningradzkim jest wyrazem realizacji tego kierunku polityki, a tym samym istniejącego potencjału współpracy między ośrodkami ponad granicami administracyjnymi.

Integracja Elbląga z pomorskim systemem osadniczym dowodzi też racjonalizacji procesu kształtowania i rozwoju systemów osadniczych na bazie powiązań funkcjonalnych. Nie zawsze bowiem, jak to ma miejsce w przypadku Elbląga, zostały one uwzględnione w podziale administracyjnym kraju.

Analizując uwarunkowania sieci osadniczej wschodniej części województwa jedynym miastem w tym rejonie, które mogłoby być miastem regionalnym (ze względu na skalę i jakość powiązań) jest Tczew. Jednakże jego zbyt silne związanie z Gdańskiem oraz bliskie położenie w stosunku do Elbląga nie uzasadniają takiego rozwiązania.

Również Kwidzyn (ze względu na siłę i jakość powiązań) niezbyt nadaje się do roli ośrodka regionalnego I rzędu. Dodatkowym czynnikiem przeciwko zasadności kreowania Kwidzyna do roli ośrodka regionalnego jest bliskość ponad dwukrotnie większego Grudziądza (zaledwie 30 km), istniejące na tym obszarze transgraniczne powiązania funkcjonalne, a także dokonywana poprawa dostępności do Trójmiasta, Tczewa i Starogardu Gdańskiego w wyniku oddania do użytku przeprawy mostowej pod Kwidzynem.

Powiązania większych miast regionalnych II rzędu są nieco mniej zróżnicowane. W żadnym z pięciu miast wskazanych w PZPWP (Starogard Gdański, Malbork, Łębork oraz potencjalne: Kościerzyna i Bytów) nie stwierdza się odpowiedniego poziomu powiązań. Oprócz ogólnie słabej siły i jakości powiązań, brak jest szczególnie powiązań międzymiastowych pomiędzy ośrodkami regionalnymi. Oczywiście skala koniecznych zmian i uzupełnień (np. w układzie transportu publicznego) jest zróżnicowana. Najlepsze powiązania mają niewątpliwie Malbork i Łębork (zaleta położenia przy magistralnej linii kolejowej). Najsłabsze powiązania zanotowano w Kościerzynie i Bytowie.

Miasta o charakterze ośrodków ponadgminnych również cechują się zbyt słabymi powiązaniem. W przypadku większości pozostałych miast nie notuje się powiązań ponadgminnych. W grupie tej znajdują się trzy miasta powiatowe (Nowy Dwór Gdański, Puck i Sztum) – również cechujące się słabymi powiązaniem i niską

dostępnością. Gwoli sprawiedliwości należy wskazać, że podobnie słabe powiązania posiadają Bytów, Kartuzy czy Kościerzyna. Należy jeszcze odnotować bardzo słabe powiązania (zwłaszcza w zakresie transportu publicznego) części ośrodków nadmorskich.

Ogólnie, należy stwierdzić, że istniejąca struktura osadnictwa miejskiego jest korzystna. Rozmieszczenie ośrodków daje możliwości wypełniania funkcji sektora publicznego. Niewystarczająca jest jednak spójność funkcjonowania systemu osadniczego, mierzona poziomem przestrzennej dostępności miast usytuowanych na różnych szczeblach układu hierarchicznego.

System osadniczy województwa pomorskiego cechuje się niedostatkiem powiązań i słabą dostępnością poza obszarem aglomeracji Trójmiasta. Szczególnie słabe powiązania lokalne ale i regionalne – z Trójmiastem, cechują zachodnie powiaty. Jest to zapewne skutek procesów rozwojowych oraz odmiennej przynależności administracyjnej w latach 1945 – 1999. Generalnie słabe powiązania cechują miasta powiatowe. Wydaje się, że jest to fragment szerszej tendencji „wymywającej” funkcje z poziomu powiatowego do miast regionalnych lub ośrodków gminnych. Czynnikiem są zapewne zmiany w dostępie do samochodu i relatywna poprawa dostępności miast regionalnych, a z drugiej strony rozwój funkcji w niektórych ośrodkach gminnych.

3.2. Delimitacje obszarów obsługi miast województwa pomorskiego⁶

Ranga i znaczenie miast województwa pomorskiego

W założonym modelu ranga miasta wynikała nie tylko z istniejących powiązań, ale także z położenia miast konkurencyjnych. Ciężenie do danego miasta wynika bowiem nie tylko z siły jego oddziaływania, lecz także z braku innych oddziaływań. Zatem opracowane na podstawie ciężarów (przy zastosowaniu modelu grawitacji i potencjału) rangi ośrodków miejskich Pomorza wskazują nie tylko realną pozycję miast lecz także potrzeby w tym zakresie.

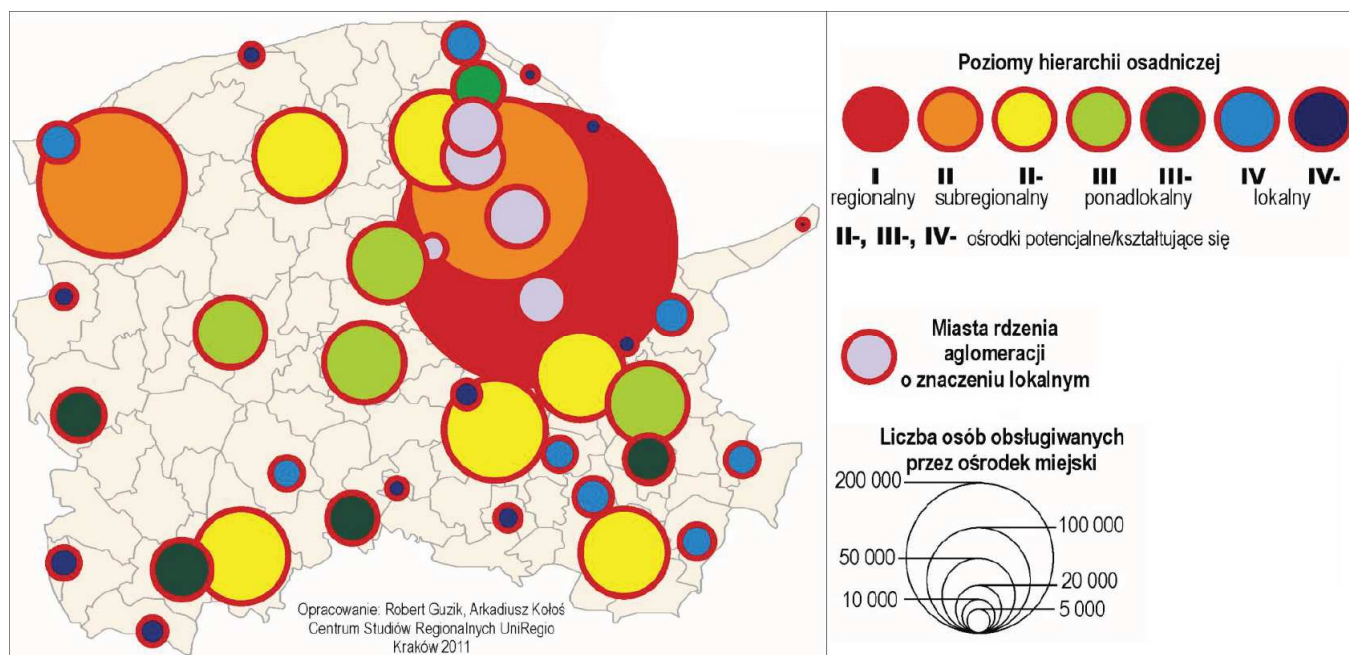
Tabl.1. Ranga i znaczenie miast województwa pomorskiego i ich potencjał według liczby osób ciężających (model potencjału i grawitacji).

| miasto | ranga | wielkość ciężenia do miast w osobach | |
|-------------------|-------------|--------------------------------------|--|
| | | ogółem | liczba osób ciężających do danego miasta z miejscowości, z których jest dobra dostępność |
| Gdańsk | I | 714 258 | 692 697 |
| Gdynia | II | 306 288 | 296 001 |
| Słupsk | II | 193 312 | 167 648 |
| Starogard Gdański | II- | 94 976 | 77 227 |
| Wejherowo | II- | 86 060 | 65 820 |
| Chojnice | II- | 80 155 | 59 574 |
| Lębork | II- | 75 961 | 55 571 |
| Tczew | II- | 73 409 | 64 415 |
| Kwidzyn | II- | 69 350 | 58 247 |
| Kościerzyna | III | 59 118 | 38 594 |
| Malbork | III | 58 550 | 50 912 |
| Kartuzy | III | 55 656 | 30 725 |
| Bytów | III | 45 319 | 27 751 |
| Rumia | AGLOMERACJA | 34 260 | 32 966 |
| Sopot | AGLOMERACJA | 32 774 | 32 289 |
| Człuchów | III- | 32 234 | 17 348 |

⁶ Wnioski z badania „Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej”, Centrum Studiów Regionalnych UNIREGIO, 2011

| | | | |
|-------------------|-------------|--------|--------|
| Reda | AGLOMERACJA | 27 390 | 25 725 |
| Puck | III- | 23 848 | 18 498 |
| Miastko | III- | 23 393 | 12 875 |
| Czersk | III- | 23 246 | 10 616 |
| Pruszcz Gdański | AGLOMERACJA | 23 196 | 20 578 |
| Sztum | III- | 20 419 | 14 369 |
| Władysławowo | IV | 13 568 | 11 323 |
| Nowy Dwór Gdański | IV | 13 432 | 8 681 |
| Ustka | IV | 13 206 | 12 500 |
| Gniew | IV | 12 922 | 10 220 |
| Prabuty | IV | 10 715 | 9 723 |
| Dzierżgoń | IV | 9 969 | 6 567 |
| Pelplin | IV | 9 822 | 8 090 |
| Brusy | IV | 9 634 | 5 551 |
| Czarne | IV- | 8 756 | 6 157 |
| Debrzno | IV- | 7 056 | 5 022 |
| Skarszewy | IV- | 6 793 | 4 790 |
| Żukowo | AGLOMERACJA | 6 719 | 3 021 |
| Skórcz | IV- | 5 847 | 3 660 |
| Kępnice | IV- | 4 786 | 3 737 |
| Łeba | IV- | 4 406 | 3 254 |
| Czarna Woda | IV- | 3 658 | 2 537 |
| Nowy Staw | IV- | 3 634 | 2 983 |
| Hel | IV- | 2 925 | 2 545 |
| Jastarnia | IV- | 2 162 | 1 672 |
| Krynica Morska | IV- | 793 | 707 |

AGLOMERACJA – miasta aglomeracji Trójmiejskiej o znaczeniu lokalnym



Rys. 2. Zaplecze usługowe miast i poziomy hierarchii osadniczej

WNIOSKI:

- wyraźnie widoczna silna pozycja Trójmiasta, zwłaszcza **Gdańska i Gdyni w województwie**
- silna rola subregionalna Słupska (duża liczba osób ciężących: ponad 100 tys. oprócz mieszkańców Słupska)
- wysoka pozycja Starogardu Gdańskiego (z wszystkich miast poza Trójmiastem i Słupskiem ma największy potencjał usługowy mierzony zastosowanym modelem, przy czym przewaga nad kolejnym pod względem wielkości zaplecza Wejherowem jest jeszcze większa, jeżeli uwzględnione zostaną tylko silne powiązania)
- duże zróżnicowanie wewnątrz zbioru miast powiatowych (poza powiatami grodzkimi): aż do trzech poziomów rang
 - niska pozycja **Sztumu i Człuchowa** (słabe zaplecze ludnościowe, wynikające z bliskości odpowiednio Malborka i Chojnic; funkcjonowanie ich jako ośrodków usługowych będzie warunkowane integracją w ramach układów aglomeracyjnych Człuchów-Chojnice i Sztum-Malbork, z których drugi ma mniejsze szanse na dynamiczny rozwój z uwagi na bliskość konkurencyjnych ośrodków (Elbląg, Tczew, Kwidzyn)
 - najniższa pozycja wśród miast powiatowych: **Nowy Dwór Gdański** (potencjał usługowy – tylko 13,5 tys. osób, erodowany przez bliskość Gdańska i Elbląga a także słaby poziom obsługi własnego powiatu, o czym świadczy niska liczba osób ciężących z miejscowości dobrze powiązanych (8,7 tys.)
 - **Miastko i Czersk** porównywalny poziom z podobnej wielkości zapleczem usługowym (mimo, że nie są miastami powiatowymi uzyskały porównywalną z nimi pozycję)

Delimitacja obszarów obsługi na poziomie lokalnym

Celem delimitacji obszarów obsługi na poziomie lokalnym było rozłączne podzielenie obszaru województwa pomiędzy wszystkie miasta. Obszary gmin rzadko kiedy całkowicie ciężą tylko do jednego ośrodka miejskiego. Dzieje się tak tylko w pobliżu największych miast, których przyciąganie jest na tyle silne, że ciężenia do innych miast są tam bardzo słabe (Słupsk, Gdańsk) oraz w obszarach, gdzie słaba komunikacja lub duża odległość do innych miast skazuje niejako na silne ciężenie tylko do jednego miasta (na przykład okolice Kwidzyna, Bytowa). Odwrotna sytuacja zachodzi w obszarach styku oddziaływań kilku ośrodków, co jest widoczne na styku granic powiatów, kiedy gminy w podobnym stopniu ciężą do dwóch a nawet do trzech ośrodków usługowych.

Przedstawione kierunki ciężień (Rys.3), zbadane w oparciu o połączenia komunikacyjne, pokrywają się z faktycznie występującymi ciężeniami w zakresie dojazdów do pracy i dojazdów szkolnych.

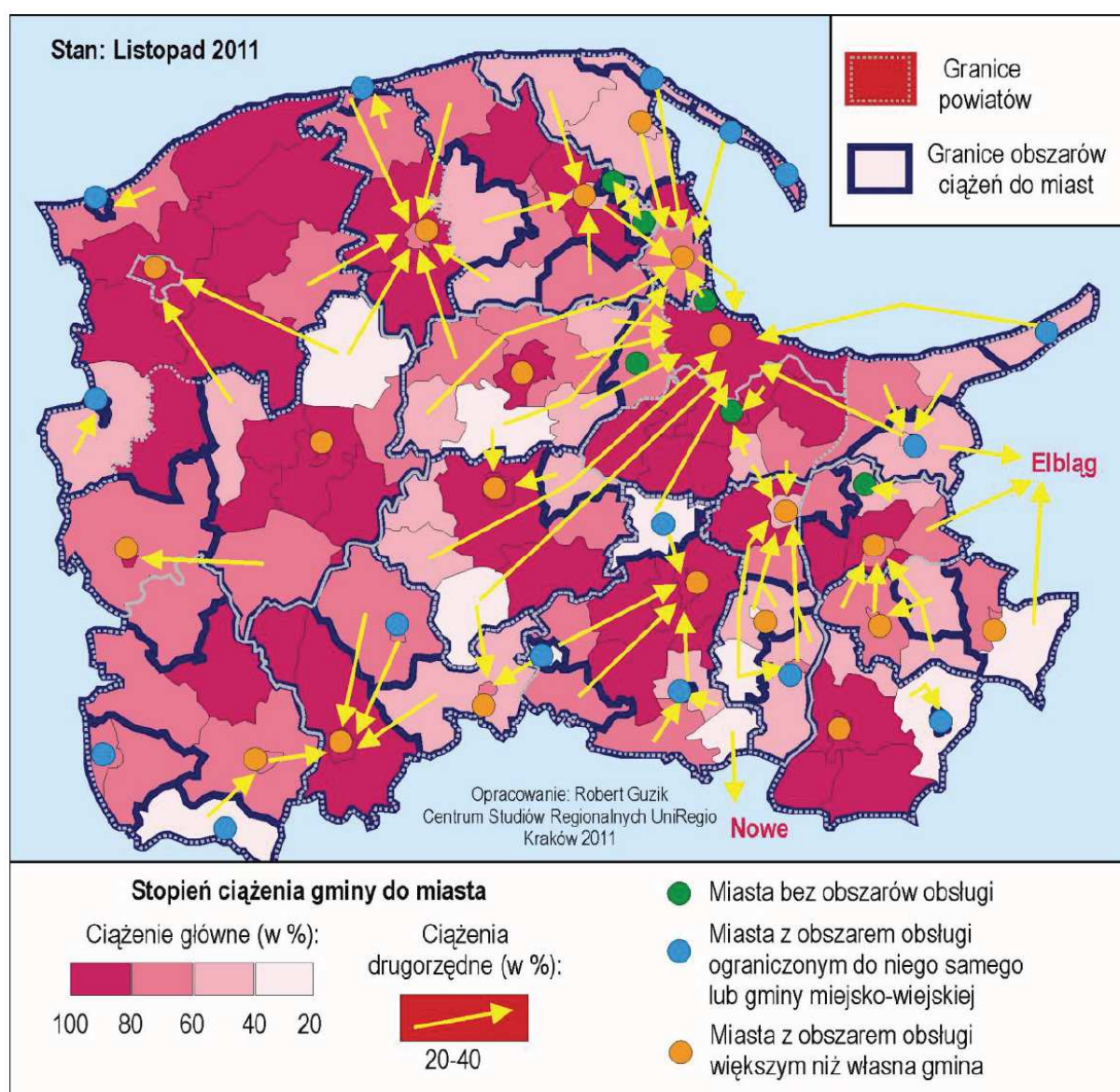
WNIOSKI:

- miasta bez obszaru obsługi - w przypadku 6 miast nie wyznaczono obszarów obsługi, gdyż według przyjętego modelu ciężą one mocniej do swoich większych sąsiadów, co należy interpretować jako bardzo wysoki stopień integracji funkcjonalnej i przestrzennej, należą do nich:
 - **Sopot** (w nieco większym stopniu z Gdańskiem niż z Gdynią) oraz **Pruszcz Gdański** zintegrowane z Gdańskiem
 - **Sopot i Pruszcz Gdański** zintegrowane z Gdańskiem
 - **Reda** zintegrowana z Wejherowem i Gdynią
 - **Rumia** zintegrowana z Gdynią
 - **Żukowo** zintegrowane z Kartuzami
 - **Nowy Staw** zaliczony do obszaru obsługi Malborka
- miasta z obszarem obsługi ograniczonym do niego samego lub gminy miejsko-wiejskiej - obszar obsługi ogranicza się do własnych granic, co nie oznacza, że gminy te nie pełnią funkcji usługowych na zewnątrz a

jedynie, że mieszkańcy sąsiadujących gmin potrzeby usługowe realizują w większym stopniu w innych miastach (np. Kępice – otoczone obszarem obsługi Słupska czy Prabuty, gdzie część wiejska gminy Prabuty bardziej ciąży usługowo do Kwidzyna niż do Prabuty), należą do nich: **Hel, Jastarnia, Władysławowo, Łeba, Ustka, Kępice, Czarne, Debrzno, Brusy, Czarna Woda, Skarszewy, Skórcz, Gniew, Prabuty, Nowy Dwór Gdański, Krynica Morska**

→ miasta z obszarem obsługi większym niż własna gmina:

- **Gdańsk, Gdynia, Lębork, Słupsk, Miastko, Czersk, Malbork, Tczew** (obszary obsługi przekraczające granice powiatów)
- **Wejherowo, Puck, Bytów, Kartuzy, Kościerzyna, Człuchów, Chojnice, Starogard Gdański, Kwidzyn, Pelplin, Sztum, Dzierżoń** – pozostałe miasta o obszarze obsługi przekraczającym granice własnej gminy



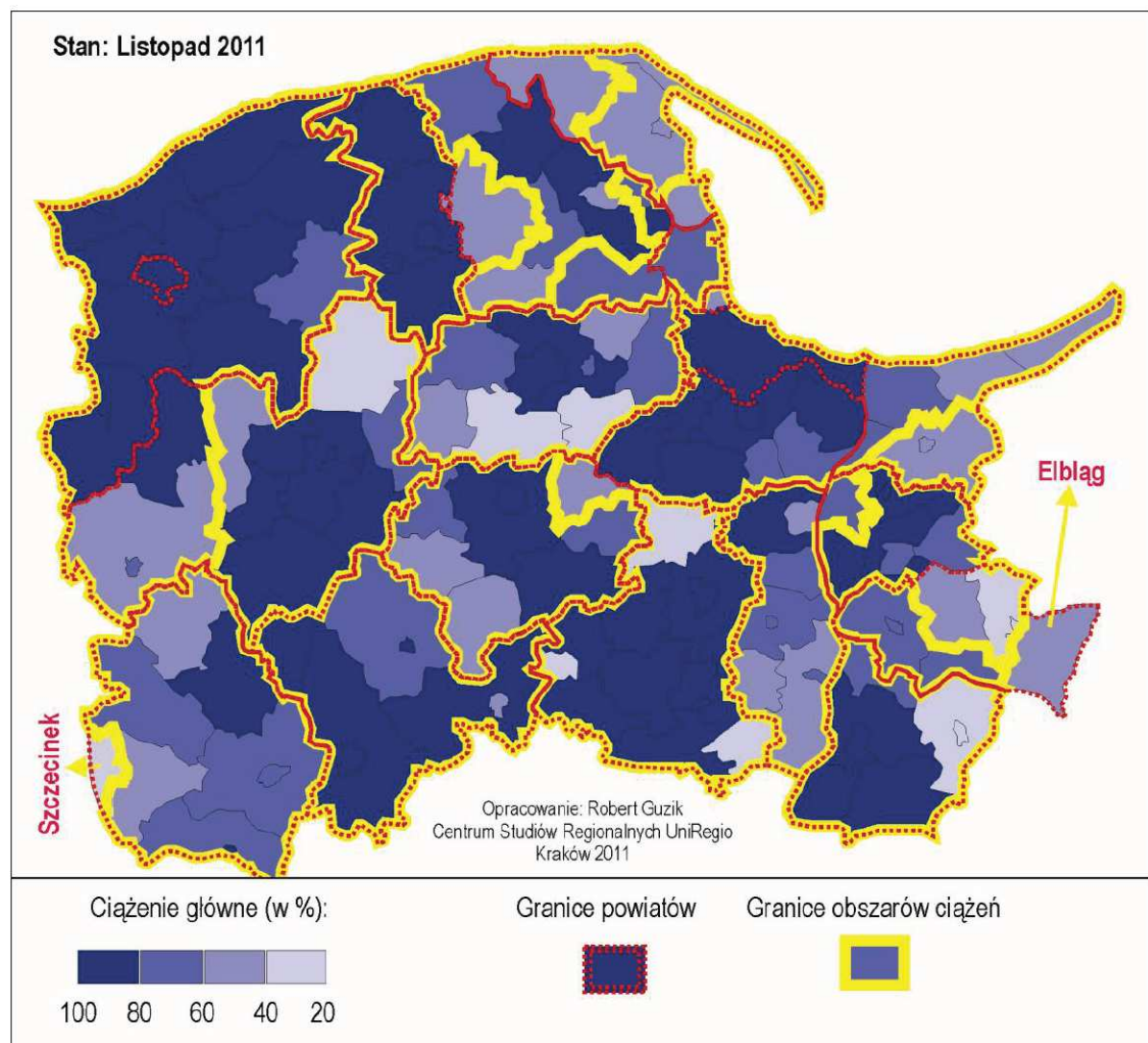
Rys. 3. Obszary obsługi miast na poziomie lokalnym

Delimitacja obszarów obsługi na poziomie ponadlokalnym

Celem delimitacji na poziomie ponadlokalnym (powiatowym) było zdefiniowanie zasięgu obsługi miast pełniących funkcje powiatowe. (Rys.4).

WNIOSKI:

- niepokrywanie się granic obszarów ciężarów z granicami powiatów świadczy o niedostosowanej lub zbyt wolno dostosowującej się strukturze stosunkowo nowego podziału administracyjnego do faktycznych ciężarów; zjawisko takie w granicach obszaru metropolitalnego jest trudne do uniknięcia, a zarazem łatwe do wytłumaczenia, natomiast w innych częściach województwa wymaga podjęcia odpowiednich działań polegających albo na zmianach administracyjnych (korekta granic) albo na dostosowaniu połączeń komunikacyjnych i modelowaniu ciężarów funkcjonalnych, przykłady:
 - zachodnia część powiatu bytowskiego (ciężąca do Słupska)
 - północna i wschodnia część powiatu sztumskiego ciężąca do Malborka lub Elbląga
- bardzo duży (powierzchniowo) obszar obsługi wokół Słupska – (jeden z największych w Polsce) - wskazuje to na potencjał rozwoju funkcji ponadlokalnych (powiatowych) **Miastka**, które mogłyby pełnić takie funkcje dla południowej części obecnego obszaru Słupska



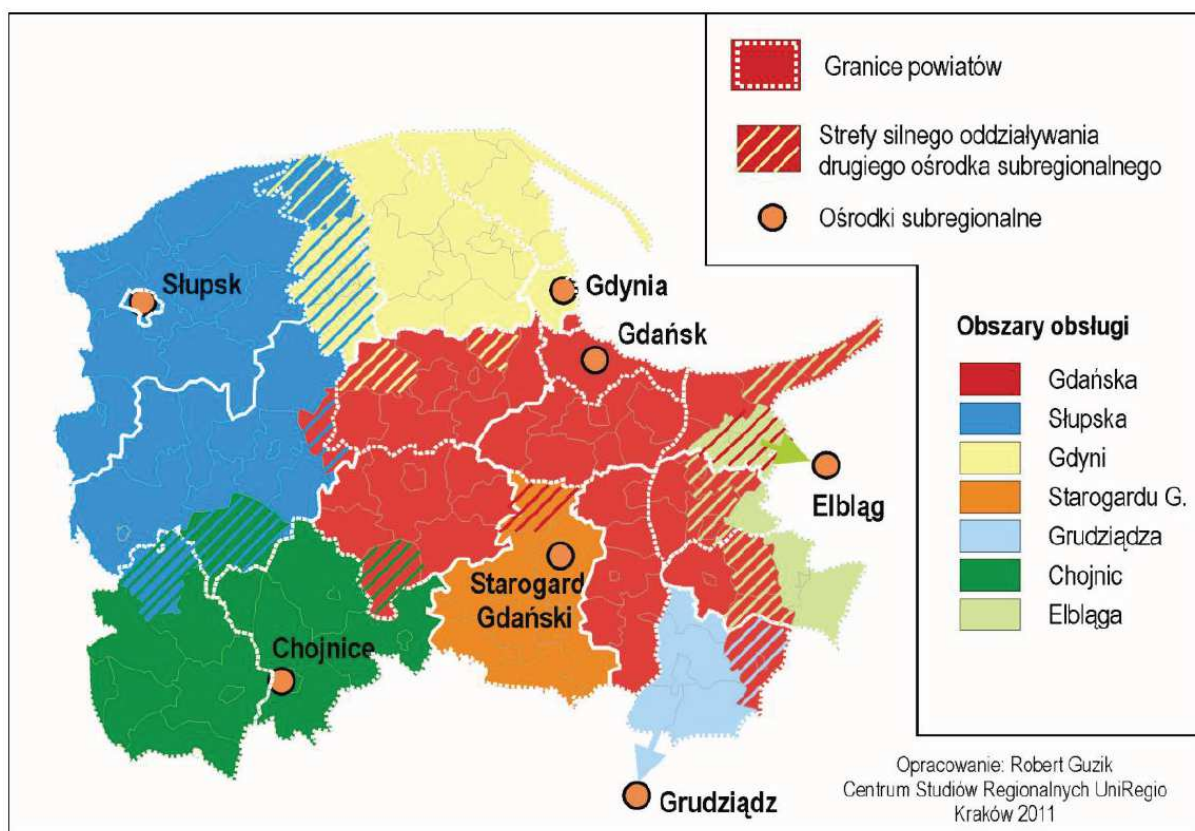
Rys. 4. Obszary obsługi miast na poziomie ponadlokalnym (powiatowym)

Delimitacja obszarów obsługi na poziomie subregionalnym i regionalnym

Poziom subregionalny, któremu nie odpowiada poziom w hierarchii administracyjnej, wymagał arbitralnego przyjęcia listy miast wokół, których będą wyznaczone obszary obsługi. Na potrzeby opracowania za miasta pełniące funkcję subregionalną przyjęto w obrębie województwa pomorskiego: Gdańsk, Gdynię, Słupsk, Chojnice oraz Starogard Gdański (kierując się jego zapleczem usługowym). Spoza województwa wzięto pod uwagę Koszalin, Bydgoszcz, Grudziądz, Olsztyn oraz Elbląg. Na kolejnych mapach (Rys.5, Rys.6) pokazano podział obszaru województwa według ciężarów do miast wojewódzkich (Gdańsk, Bydgoszcz, Olsztyn).

WNIOSKI:

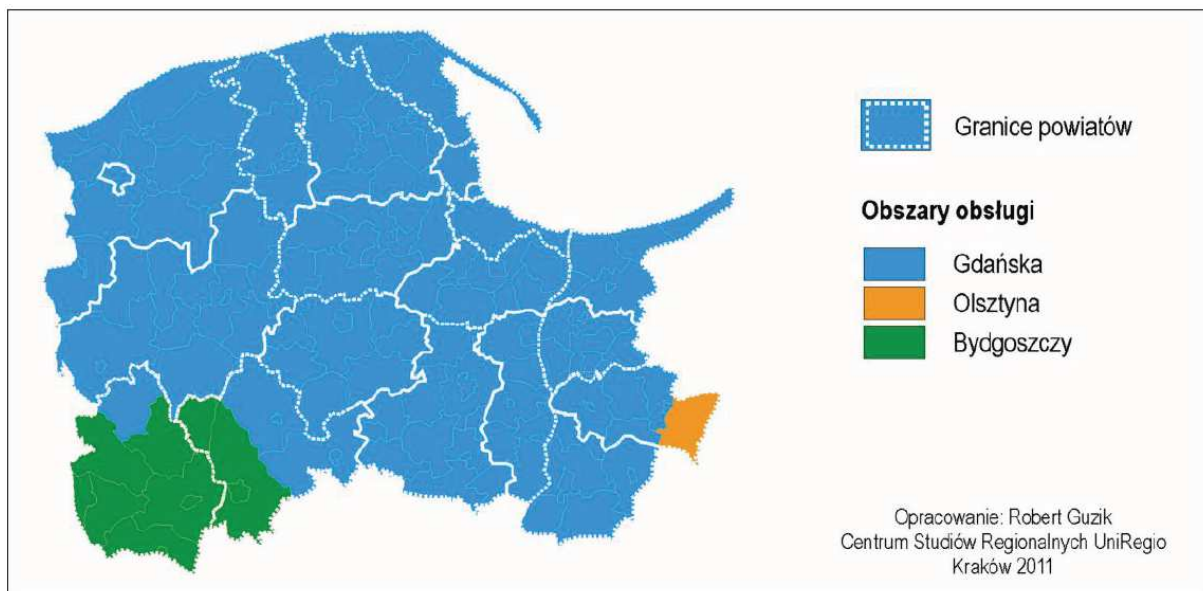
- strefa obsługi subregionalnej **Gdańska**: ograniczona od północy przez strefę obsługi Gdyni, w kierunku południowym rozciąga się bardzo daleko wzdłuż linii kolejowych zapewniających dobrą dostępność do Gdańska (dlatego do obszaru obsługi włączone zostały Prabuty, z których o wiele łatwiej dojechać do Gdańska niż znajdujących się znacznie bliżej Elbląga, czy Grudziądza a także cały powiat tczewski mimo bliskości Starogardu Gdańskiego czy w południowej części – Grudziądza)
- bardzo duży obszar obsługi **Słupska** oraz słabe powiązanie powiatu **człuchowskiego** (zwłaszcza północnej części ciężającej do Słupska) z **Chojnicami**
- ograniczony (de facto do obszaru powiatu) obszar obsługi **Starogardu Gdańskiego** pokazuje trudność kształtowania w tym obszarze (Malbork, Kwidzyn, Sztum) ośrodków subregionalnych - są to silne miasta ponadlokalne, natomiast największy potencjał subregionalny ma na tym obszarze **Elbląg**, pełniący istotne funkcje z perspektywy układu osadniczego województwa pomorskiego



Rys. 5. Obszary obsługi miast na poziomie subregionalnym

WNIOSKI:

- na poziomie miast regionalnych (Rys.6) praktycznie cały obszar województwa znajduje się w strefie najlepszej dostępności do **Gdańska** (z wyjątkiem gmin południowo zachodniej części województwa, wraz z Chojnicami, posiadających lepsze połączenia komunikacyjne do Bydgoszczy oraz gmina Stary Dzierżoń powiązana lepiej z Olsztynem)
- relacje transwojewódzkie - ciążenie obszarów innych województw do województwa pomorskiego:
 - do **Gdańska** ciążą obszary: wschodniej części województwa zachodniopomorskiego, północnej części województwa kujawsko-pomorskiego oraz większości województwa warmińsko-mazurskiego
 - na poziomie subregionalnym, ponadlokalnym i lokalnym występuje ciążenie z obszarów innych województw do: **Słupska i Chojnic**
- na każdym z analizowanych poziomów, poza powiatowym, miasta województwa pomorskiego są częściej ośrodkami usługowymi dla zewnętrznych gmin niż to ma miejsce w odwrotnym kierunku; przenikanie się wpływów ośrodków usługowych ponad granicami województw winno być przedmiotem troski polityki regionalnej i planowania przestrzennego:
 - **wzmacnianie ponadregionalnej roli Gdańska** wiąże się z działaniami mającymi na celu podnoszenie dostępności tego miasta także z obszarów położonych poza województwem.
 - **kształtowanie sieci miast subregionalnych** wymaga otoczenia szczególną troską **Chojnic**, dla których rozwój funkcji subregionalnych musi uwzględniać powiązania w kierunku powiatów tucholskiego i sępoleńskiego a więc wymaga współpracy z województwem kujawsko-pomorskim, odwrotna sytuacja występuje we wschodniej części województwa, gdzie wpierany powinien być **Elbląg jako miasto subregionalne** (przede wszystkim w kontekście organizacji transportu publicznego, przekraczającego obecne granice administracyjne)



Rys. 6. Obszary obsługi miast na poziomie regionalnym

Funkcjonalne obszary miejskie województwa pomorskiego

W trakcie delimitowania Funkcjonalnych Obszarów Miejskich przyjęto założenie, że miasta wyróżnione w Tabl. 1 jako IV i IV- poziom rang są zbyt słabo powiązane komunikacyjnie z otoczeniem (np. Debrzno) lub nie mają z racji położenia żadnego bezpośredniego zaplecza, które mogłoby formować FOM (np. Hel, Jastarnia, Krynica Morska), albo że wchodzi w skład FOM większego miasta, co tłumaczy ich niski potencjał (np. Żukowo, Nowy Staw). Dlatego wokół tych miast nie delimitowano FOM-ów.

Procedurę delimitacji FOM oparto na wcześniej przedstawionej delimitacji obszarów obsługi a także na analizie dojazdów szkolnych, dojazdów do pracy oraz wielkości strumieni migracji. Przyjęto, że FOM musi zawierać się w obrębie wyznaczonych wcześniej obszarów obsługi i że będą do nich wchodzić tylko te gminy, dla których wszystkie badane relacje przestrzenne (suburbanizacja, dojazdy do pracy, dojazdy do szkół, połączenia komunikacyjne) były silne lub bardzo silne. Jeśli w jakimś zakresie jeden aspekt lub więcej odznaczał się średnim natężeniem, gminy takie delimitowano jako potencjalnie wchodzące w skład FOM lub jako strefę zewnętrzną w przypadku Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Wynik badania przedstawia mapa (Rys. 7).

WNIOSKI:

→ w województwie pomorskim wydzielono 9 Funkcjonalnych Obszarów Miejskich:

- **Trójmiejski Obszar Metropolitalny**
- obszar funkcjonalny **Słupska**
- obszar funkcjonalny **Lęborka**
- obszar funkcjonalny **Bytowa**
- obszar funkcjonalny **Kościerzyny**
- obszar funkcjonalny **Starogardu Gdańskiego**
- obszar funkcjonalny **Malborka**
- obszar funkcjonalny **Kwidzyna**
- obszar funkcjonalny **Chojnicko-Człuchowski**

→ wyznaczone zostały również 3 FOM-y kształtujące się wokół miast lokalnych:

- obszar funkcjonalny **Miastka**
- obszar funkcjonalny **Sztumu**
- obszar funkcjonalny **Nowego Dworu Gdańskiego**

→ największy i najbardziej złożony obszar funkcjonalny to: **Trójmiejski Obszar Metropolitalny**

- obejmuje obszar między Władysławowem, Kartuzami i Tczewem
- jego strefa zewnętrzna obejmuje wszystkie sąsiadujące gminy oraz korytarz autostrady A1 aż do granicy z województwem kujawsko-pomorskim
- złożoność tego obszaru wynika z dwubiegowości układu metropolitalnego (Gdańsk i Gdynia), który w wielu aspektach jest układem trójbiegunowym, uwzględniającym pozycję Sopotu, jak i z faktu włączenia w ten układ trzech wyraźnych i silnych, niegdyś odrębnych regionów miejskich a w ich obrębie funkcjonalnych obszarów miejskich (Tczewa, Kartuz i Wejherowa) oraz wielu ośrodków o znaczeniu lokalnym (np. Władysławowo, Żukowo, Rumia, Reda)
- problematyczne jest określenie pozycji Pucka, który niewątpliwie jest ośrodkiem ponadlokalnym ale też hierarchicznie jest on mniej znaczący niż wspomniane wcześniej ośrodki węzłowe FOM II rzędu (Wejherowo, Tczew, Kartuzy).

- drugi funkcjonalny obszar miejski o charakterze aglomeracji to bipolarny układ **Chojnic i Człuchowa** (na razie nie będący aglomeracją): bardzo słabe powiązania między tymi miastami wykazane w zakresie dojazdów do pracy świadczą o potencjalnym charakterze tej aglomeracji a nie o jej faktycznym istnieniu
- największy obszar funkcjonalny poza obszarem metropolitalnym skupia się wokół **Słupska**
- FOM obejmujący więcej niż jedną gminę posiadają także: **Bytów, Starogard Gdański** oraz **Kwidzyn**
- **Sztum i Nowy Dwór Gdański**: miasta powiatowe posiadające bardzo słaby lub dopiero kształtujący się funkcjonalny obszar miejski; istnieje prawdopodobieństwo, że ośrodki te (a zwłaszcza Sztum) nie wykształcą swojego FOMU-u, a zostaną włączone do obszaru funkcjonalnego **Malborka**
- **Miastko**: to jedyne miasto niepowiatowe z bardzo wyraźnie formującą się strefą FOM
- wątpliwości i trudności rodzi odpowiednie zaklasyfikowanie **Czerska**; w chwili obecnej jego obszar obsługi nie odznacza się na tyle silnymi relacjami przestrzennymi aby zaklasyfikować go jako FOM, z drugiej strony są one na tyle mocne, aby móc wskazać go jako kształtujący się FOM z Czerskiem jako ośrodkiem centralnym - nie przyjęto takiego rozwiązania kierując się przeświadczeniem, że udane wzmocnienie i kształtowanie **Chojnic jako silnego ośrodka subregionalnego** spowoduje, że cały obszar wejdzie w skład FOMu Chojnic (lub Chojnic-Człuchowa) i wtedy Czersk będzie jednym z trzech biegunów tego układu (oczywiście niższego rzędu); należy również pamiętać o Tucholi, która wraz z obszarem swojego powiatu jest mocno związana komunikacyjnie i funkcjonalnie z Chojnicami, a także w mniejszym stopniu z Czerskiem (gmina Śliwice), stając się jeszcze jednym biegunem tego układu
- ośrodki wskazane na mapie jako nie formujące FOM *de facto* go mają, ale obejmuje on tylko sąsiadujące z miastem wsie, co przy przyjęciu gminnego poziomu analizy skutkuje jego brakiem w układzie gmin



Rys. 7. Funkcjonalne obszary miejskie (FOM) województwa pomorskiego

3.3. Zaplecze usługowe miast

(Propozycja hierarchizacji ośrodków w świetle ich potencjału usługowego)

Każde miasto, bez względu na jego rangę i wielkość powinno zapewnić podstawowy program usług towarzyszących funkcji mieszkaniowej. Usługi podstawowe (lokalne) stanowią rodzaje działalności, z których społeczeństwo korzysta codziennie (placówki handlowe z artykułami codziennego użytku, żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, podstawowa opieka zdrowotna, itd.)⁷. Ponadto, w miarę podnoszenia się rangi i znaczenia poszczególnych ośrodków powinny one również zapewniać odpowiedni program usług ponadpodstawowych (średniego i wyższego rzędu), o mniej powszechnym charakterze, obejmujących swym oddziaływaniem większy obszar, niż najbliższe otoczenie, skupionych w głównych miastach regionu. Obszar obsługi może odnosić się do rejonów, rozumianych jako dzielnice dużych miast, czy wydzielone części większych obszarów (szkolnictwo średnie, domy kultury, poradnie zawodowe, biblioteki, itd.) oraz regionów rozumianych jako obszary województw (szkoły średnie techniczne szpitale i przychodnie specjalistyczne, biblioteki naukowe, w tym specjalistyczne, archiwa, filharmonie, teatry, szkoły specjalne, uczelnie wyższe, itd.)⁸.

Dostarczanie usług publicznych ponadlokalnych oraz planowanie ich rozwoju, z racji skali ich oddziaływania, powinno dokonywać się we współpracy pomiędzy poszczególnymi ośrodkami, a także pomiędzy różnymi szczeblami zarządzania. Przy czym należy pamiętać, że często granice istniejących obszarów funkcjonalnych nie pokrywają się z granicami administracyjnymi, wykraczając nawet poza obszar województwa. Przykładowo część wschodnia województwa pomorskiego wyraźnie ciąży do ośrodków poza jego granicami i korzysta z oferty usługowej Elbląga i Grudziądza, a północno – zachodnia korzysta z bliskości Koszalina. Natomiast na południowym zachodzie, w zasięgu oddziaływania Chojnic znajdują się obszary województw ościennych. Istotna jest zatem, w kontekście przenikania się wpływów ośrodków usługowych, potrzeba uwzględnienia w polityce regionalnej i planowaniu przestrzennym szerokiej, niekiedy wykraczającej poza granice województwa, współpracy w tym zakresie. Takie podejście sprzyja możliwości realizacji wspólnych inwestycji i świadczenia wspólnych usług, docelowo zapewniając ich większą efektywność, a także możliwość kształtowania bardziej zróżnicowanej oferty.

Na podstawie badań w zakresie istniejących ciężarów i powiązań funkcjonalno-przestrzennych miast województwa pomorskiego i ich otoczenia, wykonanych przez Centrum Studiów Regionalnych UNIREGIO⁹, potwierdza się silna pozycja Trójmiasta, zwłaszcza Gdańska i Gdyni w sieci osadniczej województwa pomorskiego. To przede wszystkim miasta rdzenia Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego (TOM) predestynowane są do rozwoju usług wyższego rzędu w województwie, w tym do rozwoju funkcji metropolitalnych. Poza Trójmiastem, jedynie Słupsk, wokół którego skupia się jeden z największych powierzchniowo obszarów obsługi w skali kraju, jest ośrodkiem, którego ranga (regionalna), w chwili obecnej, wskazuje na możliwości rozwoju usług wyższego rzędu. Do rangi ośrodka regionalnego, równoważącego układ funkcjonalno - przestrzenny województwa w zakresie usług ponadpodstawowych o znaczeniu regionalnym mógłby aspirować również układ bipolarny Chojnic i Człuchowa. W chwili obecnej jednak układ ten cechują bardzo słabe powiązania, (wynikające być może z istniejącej przez cały XX wiek granicy wojewódzkiej pomiędzy powiatami chojnickim i człuchowskim), których aktywizacja musiałaby wiązać się ze zdecydowanym ukierunkowaniem strategii rozwojowych obu miast na stworzenie spójnego funkcjonalnego obszaru miejskiego o charakterze aglomeracji.

Ośrodki subregionalne, właściwe dla rozwoju usług ponadpodstawowych średniego rzędu, zgodnie z zaproponowaną systematyką (Tabl.2. i Rys.8.), stanowią miasta powiatowe średniej wielkości. Wśród nich

⁷ Dariusz Ilnicki, *Przestrzenne zróżnicowanie poziomu rozwoju usług w Polsce: teoretyczne i praktyczne uwarunkowania badań* (Tom 11 z Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Wrocławskiego, 2009).

⁸ jak wyżej

⁹ *Czynniki i ograniczenia rozwoju miast województwa pomorskiego w świetle relacji przestrzennych i dostępności komunikacyjnej* (Gdańsk, 2012).

szczególnie wysoką pozycję w zakresie potencjału usługowego (mierzonego modelem grawitacji i potencjału) posiada Starogard Gdański. Odpowiednim poziomem nasycenia programu usługowego dla tej grupy miast wydaje się być dobrze rozwinięty zestaw usług przypisanych miastom powiatowym, o charakterze i stopniu specjalizacji odpowiadających na potrzeby mieszkańców w skali podregionu.

Zaplecze i ranga usługowa miast, poza ich wielkością i pozycją administracyjną, silnie uwarunkowane są położeniem względem innych ośrodków osadniczych i stopniem ich dostępności. W pobliżu większych jednostek, których oferta jest najbardziej konkurencyjna, przyciąganie jest silniejsze, czego naturalną konsekwencją jest słabszeciążenie do mniejszych miast na tym obszarze i osłabienie ich znaczenia. Uwarunkowania te są szczególnie ważne i widoczne w przypadku miast powiatowych, w konsekwencji których, przypisana im ranga jest bardzo zróżnicowana (od lokalnej do subregionalnej), a i w ramach tych samych rang istnieją znaczne różnice. Charakter funkcji usługowych Tczewa i Wejherowa, z racji tego, że znajdują się w zasięgu TOM, jest inny niż np. Lęborka czy Chojnic stanowiących faktyczne ośrodki centralne obsługiwanych przez nie podregionów. Wyraźnie zróżnicowane są również miasta wskazane jako ośrodki ponadgminne, w ramach których można wyodrębnić zarówno grupę ośrodków węzłowych obszaru metropolitalnego, jak i miasta powiatowe, oraz miasta gmin miejsko - wiejskich, będące jedynymi ośrodkami obsługi dla otaczających je obszarów wiejskich (zachodnia część województwa). W ramach rangi ponadgminnej wskazano przede wszystkim miasta z kilkunastoma tysiącami mieszkańców, wyjątek stanowi Malbork, pozycję którego znacznie osłabia bezpośrednie sąsiedztwo większych ośrodków.

Do nadania miastom roli ośrodków o randze ponadlokalnej przyczynia się w dużej mierze ich pozycja administracyjna – stanowią one przeważnie stolice powiatów i z tego tytułu obligatoryjnie posiadają pewne minimum wyposażenia w funkcje publiczne z zakresu np. oświaty czy opieki zdrowotnej. Jednocześnie to właśnie w grupie miast powiatowych województwa pomorskiego (poza powiatami grodzkimi) występuje najbardziej wyraźne zróżnicowanie potencjału usługowego. Słabe zaplecze ludnościowe, wynikające z bliskości większych ośrodków wpływa np. na obniżoną pozycję Sztumu i wspomnianego wcześniej Człuchowa, których dalszy rozwój jako ośrodków usługowych uwarunkowany może być właśnie integracją w ramach układów aglomeracyjnych (zapewniających m.in. komplementarność usług): cytowanego już Chojnice-Człuchów oraz Malbork-Sztum. W przypadku tego drugiego układu integracja może okazać się znacznie trudniejsza z uwagi na wskazaną powyżej bezpośrednią bliskość konkurencyjnych ośrodków (Elbląg, Tczew, Kwidzyn). Zdecydowanie najniższą pozycję wśród miast powiatowych posiada Nowy Dwór Gdański, który jako jedyne miasto powiatowe (poza pozostającym w zasięgu TOM Pruszczem Gdańskim) w proponowanej hierarchii ośrodków usługowych otrzymał rangę lokalną. Spośród ośrodków o randze ponadgminnej jedynie dwa miasta nie są stolicami powiatów: Miastko i Czersk. Posiadają wyraźnie kształtujące się strefy obsługi, a wobec niedoboru ośrodków subregionalnych w zachodniej części województwa i istniejącego bardzo dużego obszaru obsługi wokół Słupska, zasadnym wydaje się rozwijanie ponadlokalnego potencjału usługowego tych miast, mających szansę zrównoważyć dzisiejszy układ i docelowo stanowić ośrodki obsługujące tę część województwa. Wysoką pozycję Miastka (która wynika po części z faktu, że było ono kiedyś miastem powiatowym) potwierdza jego stosunkowo wysokie miejsce (21 na 40) w zestawieniu przygotowanym w ramach „Analizy społeczno – gospodarczej i przestrzennej miast województwa pomorskiego”, określającym rangę poszczególnych miast w świetle wyposażenia w instytucje i usługi, gdzie analizie poddane zostało ponad 90 różnego rodzaju instytucji i placówek świadczących usługi publiczne (m.in. siedziby władz różnego szczebla, urzędy skarbowe, urzędy pracy, sady, inspektoraty, itp.).

Najliczniejszą grupę stanowią miasta małe i bardzo małe, których zadaniem jest zapewnienie podstawowego programu usług na poziomie lokalnym. W części z nich, obok usług podstawowych rozwijają się również różne usługi wyspecjalizowane, charakterystyczne dla funkcji turystycznych determinujących charakter tych ośrodków.

Przypisanie rangi lokalnej miastom położonym najbliżej miast rdzenia metropolii (Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Żukowo) wynika z bardzo wysokiego stopnia ich integracji funkcjonalno - przestrzennej z Trójmiastem i ciężeniem do niego ich potencjalnych obszarów obsługi. Praktycznie, wiąże się to z istotnym ograniczeniem obszaru obsługi wokół nich, właściwym dla poziomu lokalnego. Co nie zmienia faktu, że charakter oferowanych przez nie usług będzie wyróżniał się na tle innych ośrodków tej rangi.

Podjmując próbę przypisania rangi poszczególnym miastom województwa pomorskiego, w świetle ich zróżnicowanej roli i skali oddziaływania jako ośrodków usługowych, podjęto również próbę określenia minimalnego programu usług, jaki powinny one oferować (Tabl. nr 3). Poziom lokalny, z uwagi na charakter usług podstawowych, niezbędnych dla zapewnienia absolutnego minimum codziennych potrzeb mieszkańców – co jest oczywiste - powinien być realizowany w ośrodkach wszystkich rang. Oferta usługowa ponadlokalna, w miarę wzrostu rangi ośrodka powinna zapewniać zaspakajanie potrzeb na coraz wyższym poziomie i o coraz większym przekroju i stopniu wyspecjalizowania. Poglębiona analiza w tym zakresie będzie możliwa do wykonania po określeniu standardów dostępności usług na poziomie krajowym. Tabela nr 3 stanowić może przyczynek do dyskusji na ten temat na poziomie regionu.

Tabl. 2. Propozycja hierarchizacji ośrodków w świetle ich rangi i zaplecza usługowego

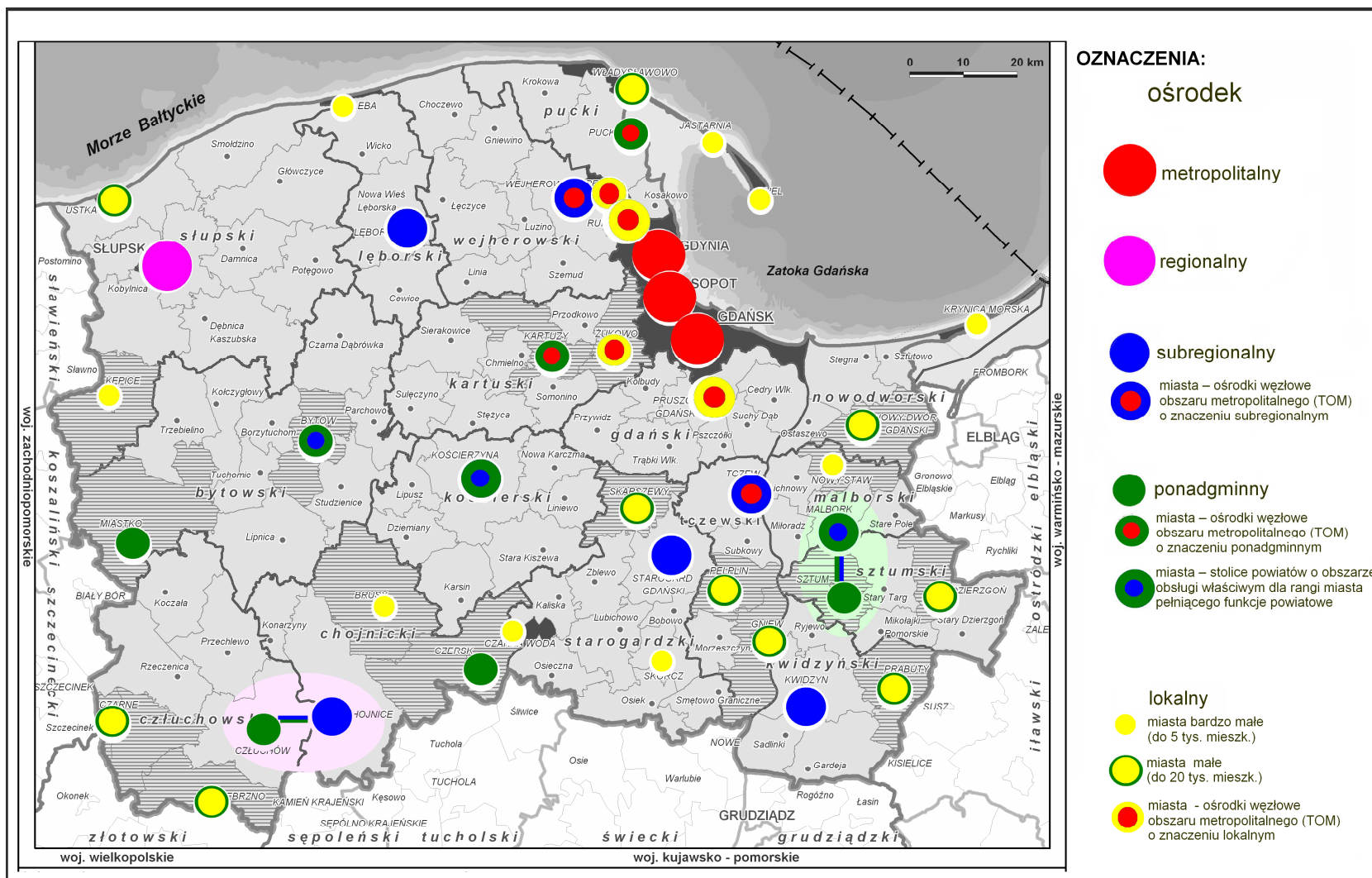
| RANGA OŚRODKA | MIASTO (liczba ludności) | | PROGRAM USŁUG |
|----------------|--|---|--|
| lokalny | miasta bardzo małe (do 5 tys. mieszk.) ¹⁰ | <ul style="list-style-type: none"> – <i>Krynica Morska</i> (1.364) – <i>Czarna Woda</i> (3.312) – <i>Skórcz</i> (3.589) – <i>Kępnice</i> (3.847) – <i>Łeba</i> (3.903) – <i>Hel</i> (3.916) – <i>Jastarnia</i> (3.970) – <i>Nowy Staw</i> (4.486) – <i>Brusy</i> (4.973) | program usług podstawowych obsługujących miasto i jego bezpośrednie otoczenie |
| | miasta małe (do 20 tys. mieszk.) | <ul style="list-style-type: none"> – <i>Debrzno</i> (5.265) – <i>Dzierzgoń</i> (5.654) – <i>Czarne</i> (6.089) – <i>Gniew</i> (6.899) – <i>Skarszewy</i> (7.185) – <i>Pelplin</i> (8.286) – <i>Prabuty</i> (8.873) – <i>NOWY DWÓR GDAŃSKI</i> (10.197) – <i>Władysławowo</i> (15.296) – <i>Ustka</i> (16.560) | |
| | miasta - ośrodki węzłowe obszaru metropolitalnego (TOM) o znaczeniu lokalnym, nie posiadające obszaru obsługi, ciężące do swoich większych sąsiadów (bardzo wysoki stopień integracji funkcjonalnej i przestrzennej) | <ul style="list-style-type: none"> – <i>Rumia</i> (46.714) – <i>PRUSZCZ GDAŃSKI</i> (27.787) – <i>Reda</i> (21.579) – <i>Żukowo</i> (6.452) | program usług podstawowych obsługujących miasto i jego bezpośrednie otoczenie możliwość lokalizacji usług ponadpodstawowych komplementarnych z ofertą usługową obszaru metropolitalnego |

¹⁰ podział miast ze wzgl. na liczbę mieszkańców (M. Czornik).

| | | | |
|-----------------------------------|--|--|---|
| ponadgminny | <p>miasta małe (10-15 tys. mieszk.)</p> <ul style="list-style-type: none"> – miasta – stolice powiatów, cechujące się ograniczonym obszarem obsługi (niski poziom ciążen uwarunkowany głównie bliskością większych ośrodków oraz słabą konkurencyjnością w zakresie oferty usługowej właściwej dla tej rangi administracyjnej miasta – miasta „niepowiatowe” z wyraźnie formującymi się obszarami funkcjonalnymi | <ul style="list-style-type: none"> – CZŁUCHÓW (14.628) – Miastko (11.127) – SZTUM (10.427) – Czersk (10.023) | program usług ponadpodstawowych średniego rzędu, właściwych dla poziomu powiatowego |
| | <ul style="list-style-type: none"> – miasta - ośrodki węzłowe o znaczeniu ponadlokalnym – miasta – stolice powiatów o obszarze obsługi właściwym dla rangi miasta pełniącego funkcje powiatowe | <ul style="list-style-type: none"> – MALBORK (39.387) – KOŚCIERZYNA (23.756) – BYTÓW (17.121) – KARTUZY (15.190) – PUCK (11.549) | |
| subregionalny¹¹ | <p>miasta średnie</p> <ul style="list-style-type: none"> – miasta – ośrodki węzłowe obszaru metropolitalnego (TOM) o znaczeniu subregionalnym – miasta – ośrodki węzłowe innych obszarów funkcjonalnych poziomu subregionalnego | <ul style="list-style-type: none"> – TCZEW (60.889) – WEJHEROWO (49.922) – STAROGARD GDAŃSKI (49.191) – CHOJNICE (40.447) – KWIDZYN (38.632) – LĘBORK (35.789) | program usług ponadpodstawowych średniego rzędu, właściwych dla poziomu podregionu |
| regionalny | <p>miasta duże</p> <ul style="list-style-type: none"> – ewentualny układ aglomeracyjny | <ul style="list-style-type: none"> – SŁUPSK (95.882) – CHOJNICE (40.447) i CZŁUCHÓW (14 628) | program usług ponadpodstawowych średniego i wyższego rzędu |
| metropolitalny | <p>miasta rdzenia obszaru metropolitalnego (TOM)</p> | <ul style="list-style-type: none"> – GDAŃSK (460.276) + GDYNIA (249.139) + SOPOT (38.690) = (748.105) | program usług ponadpodstawowych wyższego rzędu |

STOLICE POWIATÓW; miasta położone w granicach Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego

¹¹ ranga subregionalna została przypisana w odniesieniu do systemu osadniczego i skali województwa (zgodnie z KPZK o. subregionalny w systemie osadniczym kraju > 50 tys.).



Rys. 8. Propozycja hierarchizacji ośrodków w świetle ich rangi i zaplecza usługowego

| OŚRODEK | | | | | program usług | USŁUGI PUBLICZNE (społeczne) | | | | inne | |
|----------------|------------|---------------|-------------|--|--|---|---|---|---|--|---|
| M | R | S | P | L | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | | | | | | OCHRONA ZDROWIA | EDUKACJA NAUKA | KULTURA | SPORT REKREACJA | USŁUGI RYNKOWE | TRANSPORT |
| metropolitalny | regionalny | subregionalny | ponadgminny | lokalny | minimalny program dla wszystkich ośrodków (bez względu na rangę) w zakresie podstawowych potrzeb ich mieszkańców | podstawowa opieka zdrowotna | opieka nad dzieckiem do lat 3 i opieka przedszkolna oraz szkoły podstawowe i gimnazja | podstawowe instytucje kultury | podstawowe urzędnia i obiekty sportowe oraz tereny codziennej rekreacji | oferta handlowo – usługowa w zakresie podstawowych, codziennych potrzeb | dostępność komunikacyjna a miasta (oraz terenów w jego bezpośrednim otoczeniu) – przynajmniej drogowa |
| | | | | | zespoły podstawowej opieki zdrowotnej apteki | żłobki wychowanie przedszkolne, szkoła podstawowa gimnazjum | biblioteki, ośrodki kultury, ... | place zabaw, urządzone tereny zieleni, boiska i stadiony sale sportowe, | obiekty handlowe usługi bankowe | drogowy komunikacja publiczna | |
| | | | | program rozszerzony, o zasięgu ponadlokalnym, uwzględniający minimum charakterystyczne dla poszczególnych rang | szpitale i specjalistyczna opieka zdrowotna | edukacja powyżej poziomu gimnazjalnego (szkoły średnie, policealne i wyższe) | instytucje kultury o zasięgu ponadlokalnym | urządzenia i obiekty sportowe oraz tereny rekreacji (centra sportu i rekreacji) o zasięgu ponadlokalnym | rozbudowana oferta handlowo - usługowa | ponadlokalna dostępność komunikacyjna zapewniona odpowiednio na poszczególnych poziomach | |
| | | | | | poradnie specjalistyczne | licea ogólnokształcące, zasadnicze szkoły zawodowe, technika, szkoły policealne | kina, muzea, ... | hale sportowe, pływalnie, korty tenisowe, skateparki, ... | obiekty handlowe usługi bankowe | drogowy kolejowy | |
| | | | | | szpitale specjalistyczne i wielospecialistyczne | szkoły policealne, uczelnie wyższe ukierunkowane na kształcenie zawodowe | teatry, ... | aquaparki, parki rekreacyjne, ... | obiekty handlowe usługi bankowe | drogowy kolejowy | |
| | | | | | szpitale specjalistyczne i wielospecialistyczne | uczelnie wyższe ukierunkowane na kształcenie zawodowe | teatry, ... | aquaparki, parki rekreacyjne, ... | obiekty handlowe usługi bankowe | lotniczy | |
| | | | | | wyspecjalizowane placówki medyczne, szpitale kliniczne | uczelnie wyższe, instytuty naukowo-badawcze | prestiżowe instytucje kultury i sztuki np. filharmonie | aquaparki, parki rekreacyjne, ... | centra targowe i konferencyjne | lotniczy | |

4. IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

W drugim, syntetycznym, etapie prac nad *Koncepcją*, określenie podstawowych zasad i priorytetów polityki miejskiej, którymi powinien kierować się samorząd województwa, poprzedzone zostało zestawieniem wyzwań stojących przed obszarami miejskimi województwa pomorskiego, wynikających bezpośrednio z analiz przeprowadzonych w pierwszym etapie. W wyniku prac warsztatowych¹² wskazane zostały grupy potencjałów i zagrożeń w konkretnych obszarach tematycznych oraz związane z nimi wyzwania wraz z próbą wskazania wymiaru terytorialnego sugerowanej interwencji (na poziomie konkretnych ośrodków). Wykonana została również synteza dotycząca wyzwań w zakresie infrastruktury transportu.

Identyfikacja wyzwań na podstawie istniejących potencjałów i zagrożeń rozwojowych miast województwa pomorskiego oraz Identyfikacja wyzwań w zakresie infrastruktury transportu stanowią Załączniki do *Koncepcji*.

Informacje zawarte w Załącznikach, stanowiąc mogą bazę dla uszczegółowienia Obszarów Strategicznej Interwencji, przy formułowaniu zapisów Regionalnych Programów Strategicznych, o których mowa w Strategii rozwoju województwa pomorskiego.

5. WARUNKI DYFUZJI (ROZPRZESTRZENIANIA) PROCESÓW ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO – WNIOSKI

Wskazywane w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego* dysproporcje w poziomie rozwoju między różnymi obszarami województwa, mogą wynikać z nierównomiernej gęstości powiązań i zróżnicowanej dostępności przestrzennej. Zróżnicowana dostępność i gęstość powiązań przestrzennych oznaczająca niską spójność terytorialną ma i będzie mieć negatywne konsekwencje dla ogólnego poziomu rozwoju.

W skali województwa dają się wyróżnić strefy o różnej sile powiązań funkcjonalnych i różnej dostępności przestrzennej. Bardzo silnie powiązane i odznaczające się dużą spójnością wewnętrzną, wynikającą z dobrej dostępności i silnych powiązań komunikacyjnych są obszary aglomeracji Trójmiasta. Ze strefą tą dość dobrze powiązany jest korytarz transportowy nadwiślański (wzdłuż autostrady A1 oraz linii kolejowych nr 9 i 131) oraz fragment korytarza północnego (wzdłuż DK nr 6 i linii kolejowej nr 202 Wejherowo – Lębork).

Inne zwarte obszary odznaczające się wysokim potencjałem powiązań to Słupsk wraz z otaczającymi gminami, a także kształtująca się aglomeracja Chojnice-Człuchów. Różnica między aglomeracją Trójmiejską a resztą województwa w zakresie dostępności, gęstości sieci powiązań i relacji przestrzennych jest tak duża, że wręcz można mówić o różnych prędkościach i modelach rozwojowych. Należy także zauważyć wyraźny podział województwa na część wschodnią (dawne województwo gdańskie z przed reformy 1974 r.) oraz zachodnią. W skład tej ostatniej wchodzi powiaty bytowski, człuchowski i słupski (należące do roku 1975 do województwa koszalińskiego, następnie słupskiego) oraz chojnicki (byłe województwo bydgoskie). Wszystkie miasta tego obszaru ciężar wyrażniej do swoich „dawnych” stolic niż do Gdańska. Konsekwencją pogłębiania niskiej spójności terytorialnej w obrębie województwa może być w najbliższych latach zamykanie efektów rozwojowych – brak ich rozprzestrzeniania w wyróżnionych obszarach, przy jednoczesnym pogarszaniu się sytuacji w tzw. peryferiach układu. W obszarach peryferyjnych postępować będą, już obserwowane, procesy emigracji, które obejmują selektywnie osoby lepiej wykształcone i bardziej aktywne, co dodatkowo będzie pogarszać sytuację i perspektywy rozwoju tych terenów.

¹² w warsztatach uczestniczyli członkowie zespołu zaangażowanego w przygotowywanie *Koncepcji* (Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego UMWP)

Odwracanie przedstawionego powyżej mechanizmu wymywania (emigracja) i katalizowanie przenikania efektów i bodźców rozwojowych wiąże się z szeregiem działań w obrębie różnych sfer, do których należeć powinny:

- budowanie i kształtowanie policentrycznego, zrównoważonego systemu osadniczego;
- poprawa dostępności miast w układzie drogowym;
- poprawa obsługi regionu systemem komunikacji publicznej wraz z rozwojem intermodalnych systemów transportu publicznego;
- dostosowanie i kształtowanie sieci usług publicznych w odniesieniu do ciężarów komunikacyjnych;
- ograniczanie i kontrola procesów suburbanizacji;
- poprawa jakości struktur miejskich przez kształtowanie systemu przestrzeni publicznych, rewitalizację i poprawę stanu środowiska.

6. PODSTAWOWE ZASADY I PRIORYTETY ORAZ REKOMENDOWANE KIERUNKI DZIAŁAŃ POLITYKI MIEJSKIEJ WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

6.1. Zasady prowadzenia polityki miejskiej przez samorząd województwa pomorskiego

Polityka miejska, jako integralna część polityki rozwoju kreowanej przez samorząd województwa, realizowana musi być przede wszystkim zgodnie z ogólnymi zasadami prowadzenia polityki rozwoju regionu. Jedną z nich, umocowaną konstytucyjnie, szczególnie istotną z uwagi na specyfikę środowiska zurbanizowanego jest **zasada zrównoważonego rozwoju** (przywołana w tytule *Koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego*). Zgodnie z nią, rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych to rozwój w poszanowaniu bogactwa historii, harmonijnie łączący środowisko zurbanizowane ze środowiskiem przyrodniczym, zapewniający odpowiednie warunki życia obecnym, jak i przyszłym pokoleniom. Wzmacnianie atrakcyjności miast powinno być nierozdzielnie związane z troską o poprawę jakości życia ich mieszkańców oraz świadomością ograniczonej dostępności zasobów i zagrożeń związanych ze zmianami klimatycznymi. Wszelkie działania związane z poprawą warunków społeczno-gospodarczych muszą zatem uwzględniać konsekwencje środowiskowo-przestrzenne, w duchu odpowiedzialności za szeroko rozumianą jakość życia dziś, jak i w przyszłości. Środkami do osiągnięcia założonych celów rozwojowych miast jest szereg działań w różnych dziedzinach życia, które dla osiągnięcia wymiernych efektów muszą być silnie ze sobą powiązane, rozpatrywane jako całość, a decyzje, które w związku z tymi działaniami są podejmowane nie mogą zapadać bez udziału społeczności, których one dotyczą.

Poniżej opisane zostały trzy zasady, ściśle powiązane z ogólnymi zasadami prowadzenia polityki rozwoju (w tym z zasadą zrównoważonego rozwoju), a odnoszące się do specyfiki działań podejmowanych aktualnie w stosunku do obszarów zurbanizowanych.

Zasada racjonalnego gospodarowania przestrzenią w stosunku do miast i ich obszarów funkcjonalnych oznacza przede wszystkim podejmowanie i wspieranie działań uwzględniających:

- *integralność planowania przestrzennego i planowania rozwoju, zarówno w odniesieniu do sieci osadniczej, jak i w odniesieniu do wewnętrznej struktury przestrzennej poszczególnych ośrodków miejskich;*
- *kompleksowe i całościowe planowanie rozwoju struktur miejskich;*
- *zapobieganie rozpraszaniu zadań inwestycyjnych i rozprzestrzeniania zabudowy poza zwarte struktury osadnicze oraz hamowanie presji inwestycyjnej na tereny cenne przyrodniczo i krajobrazowo;*
- *prymat inwestowania na terenach do tego przygotowanych, tj. posiadających uregulowaną sytuację planistyczną oraz wyposażonych w infrastrukturę techniczną (czyli drogi i podstawowe uzbrojenie terenu);*
- *węzłowy model stref rozwojowych, w opozycji do kształtowania pasm i stref rozwojowych wzdłuż tranzytowych układów komunikacyjnych;*
- *koordynację procesów urbanizacji z rozbudową infrastruktury technicznej i systemów transportowych;*
- *poszanowanie tożsamości struktur miejskich z zachowaniem ciągłości historycznych układów;*
- *regenerację struktur miejskich poprzez kompleksowe procesy rewitalizacyjne z silnie zaakcentowanym wymiarem społecznym przewidzianych zmian oraz spójnym zagospodarowaniem całości poddanego rewitalizacji obszaru w powiązaniu z resztą funkcjonalno-przestrzennego układu miasta.*

Zasada partnerstwa i współpracy w stosunku do miast i ich obszarów funkcjonalnych oznacza przede wszystkim podejmowanie i wspieranie działań:

- *prowadzonych w ramach funkcjonalnych obszarów miejskich, stanowiących odzwierciedlenie wymiaru terytorialnego polityki regionalnej w zakresie miast;*
- *wykorzystujących wspólnie wypracowane ramy strategiczne (strategie, plany działań, projekty itp., przyjmowane w ramach podejmowanych partnerstw);*
- *zapewniających maksymalną efektywność, a także upowszechniających współdecydowanie i współodpowiedzialność;*
- *prowadzonych w ramach szerokiej współpracy*
 - *międzysamorządowej (w tym współpracy transgranicznej),*
 - *międzysektorowej (pomiędzy interesariuszami poszczególnych sektorów),*
 - *pomiędzy podmiotami publicznymi, prywatnymi i społecznymi (w tym w formule PPP),*
 - *realizowanej poprzez sieci (wsparcie sieciowania miast w ramach różnych sieci tematycznych o zróżnicowanym zasięgu terytorialnym).*

Zasada podejścia zintegrowanego w stosunku do miast i ich obszarów funkcjonalnych oznacza przede wszystkim uwzględnienie wyjątkowej złożoności problematyki miejskiej poprzez prowadzenie i wspieranie działań:

- *kompleksowych i zintegrowanych, łączących poszczególne polityki sektorowe, przyczyniających się do efektywniejszej realizacji polityki rozwoju na danym obszarze oraz lepszego wykorzystania środków;*
- *realizowanych przez różne instytucje publiczne, w tym ich komórki odpowiedzialne za poszczególne obszary tematyczne, w sposób skoordynowany, komplementarny i synergiczny, sprzyjający osiągnięciu celów formułowanych w odniesieniu do danego obszaru;*
- *ukierunkowanych na wykorzystanie wewnętrznych potencjałów obszarów miejskich ponad podziałami instytucjonalnymi, w tym niezależnie od granic administracyjnych.*

6.2. Priorytety w prowadzeniu polityki miejskiej województwa pomorskiego

W nawiązaniu do wyzwań rozwojowych pomorskich miast oraz zasad polityki miejskiej województwa pomorskiego zdefiniowany został PRIORYTET NADRZĘDNY prowadzenia tej polityki:

WZROST KONKURENCYJNOŚCI I SPÓJNOŚCI SPOŁECZNEJ, GOSPODARCZEJ ORAZ TERYTORIALNEJ REGIONU PRZEZ ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ MIAST I ICH OBSZARÓW FUNKCJONALNYCH

Rozwinięciem priorytetu nadrzędnego są 3 priorytety wraz zarekomendowanymi w ich ramach celami, dla których zaproponowano określone kierunki działań wraz z rozróżnieniem poziomów zarządzania (lokalny, wojewódzki, krajowy) właściwych dla ich realizacji. Dla każdego priorytetu wskazane zostały dodatkowo kryteria realizacji lub wsparcia tych działań z poziomu wojewódzkiego.

PRIORYTET 1

POLICENTRYCZNY I ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM OSADNICZY

rekomendowane cele:

- 1.1. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI MIAST ORAZ WZROST EFEKTYWNOŚCI SYSTEMÓW TRANSPORTU DROGOWEGO W MIASTACH ORAZ W ICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH
- 1.2. ROZWÓJ EFEKTYWNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 1.3. ROZWÓJ FUNKCJI OŚRODKÓW, STOSOWNIE DO ICH ZNACZENIA, POTRZEB I SKALI ODDZIAŁYWANIA

PRIORYTET 2

WYSOKA JAKOŚĆ ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO ORAZ STRUKTUR MIEJSKICH

rekomendowane cele:

- 2.1. POPRAWA JAKOŚCI ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO
- 2.2. REWITALIZACJA OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH ORAZ WYSOKA JAKOŚĆ PRZESTRZENI PUBLICZNYCH
- 2.3. OGRANICZANIE I KONTROLA PROCESÓW SUBURBANIZACYJNYCH

PRIORYTET 3

WSZECHSTRONNE WYKORZYSTANIE POTENCJAŁÓW MIAST

rekomendowane cele:

- 3.1. ROZWÓJ KAPITAŁU LUDZKIEGO I KAPITAŁU SPOŁECZNEGO MIAST
- 3.2. ROZWÓJ GOSPODARCZEGO POTENCJAŁU MIAST ORAZ WZMACNIANIE PROCESU JEGO ODBUDOWY
- 3.3. OCHRONA, ZACHOWANIE I PROMOCJA WALORÓW KULTUROWYCH I PRZYRODNICZYCH MIAST I ICH OTOCZENIA

6.3. Opis priorytetów z wyróżnieniem poziomów (lokalny, wojewódzki, krajowy) właściwych dla realizacji rekomendowanych celów

PRIORYTET 1

POLICENTRYCZNY I ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM OSADNICZY

opis priorytetu:

Poprawa dostępności wraz z odpowiednimi wymogami dotyczącymi współpracy ponadgminnej umożliwi rozwój komplementarnych funkcji/usług w systemach miejskich oraz wzrost poziomu współpracy sieciowej pomiędzy poszczególnymi ośrodkami (w miejsce nieefektywnej i źle pojętej konkurencji)

rekomendowane cele:

- 1.1. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI MIAST ORAZ WZROST EFEKTYWNOŚCI SYSTEMÓW TRANSPORTU DROGOWEGO W MIASTACH ORAZ W ICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH
- 1.2. ROZWÓJ EFEKTYWNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO
- 1.3. ROZWÓJ FUNKCJI OŚRODKÓW, STOSOWNIE DO ICH ZNACZENIA, POTRZEB I SKALI ODZIAŁYWANIA

zamierzony efekt:

Struktura przestrzenna sieci osadniczej bardziej zrównoważona, z efektywnie, pod względem dostępności transportowej rozmieszczonym systemem usług publicznych

Cel 1.1. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI MIAST ORAZ WZROST EFEKTYWNOŚCI SYSTEMÓW TRANSPORTU DROGOWEGO W MIASTACH ORAZ W ICH OBSZARACH FUNKCJONALNYCH

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Rozwój lokalnej infrastruktury drogowej wiążącej miasta z ich obszarami funkcjonalnymi, w szczególności miasta powiatowe z siedzibami gmin.*
- *Poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa układu komunikacyjnego (segregacja, zmiana organizacji, wyciszenie ruchu, zakładanie ścieżek rowerowych) miejskich obszarów funkcjonalnych.*
- *Poprawa estetyki (wprowadzanie nowych materiałów, elementów małej architektury, systemów informacyjnych, pasów zieleni, itp.) w sąsiedztwie układów komunikacyjnych.*
- *Zakładanie nowych ścieżek rowerowych i szlaków spacerowych.*

poziom wojewódzki:

- *Budowa, przebudowa i modernizacja dróg wojewódzkich dojazdowych do węzłów na projektowanych do budowy drogach ekspresowych.*
- *Modernizacja infrastruktury drogowej pomiędzy miastami, w szczególności powiązań:*
 - *Słupska z Trójmiastem;*
 - *układu bipolarnego Chojnice-Człuchów z Trójmiastem i Słupskiem;*
 - *Kwidzyna z Trójmiastem;*
- *Budowa obwodnic w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasta:*

- *Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214;*
- *Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 224;*
- *Żukowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 – po zbudowaniu obwodnicy metropolitalnej.*
- *Poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa wojewódzkiej sieci drogowej w miastach:*
 - *wprowadzenie środków brd na drogach wojewódzkich: 100 (Rumia), 188 (Człuchów, Debrzno), 202 (Czarne), 203 (Ustka), 208 (Kępice), 209 (Bytów), 210 (Słupsk), 211 (Żukowo), 212 (Bytów, Chojnice), 214 (Kościerzyna, Lębork, Łeba), 216 (Puck, Reda, Władysławowo), 218 (Wejherowo), 221 (Kościerzyna), 222 (Starogard Gdański), 224 (Kartuzy, Skarszewy, Tczew), 226 (Pruszcz Gdański), 227 (Pruszcz Gdański), 228 (Bytów, Kartuzy), 229 (Pelplin), 231 (Skórcz), 234 (Gniew, Skórcz), 235 (Brusy, Chojnice), 501 (Krynica Morska), 502 (Nowy Dwór Gdański), 515 (Dzierżgoń), 517 (Sztum), 518 (Gniew), 520 (Prabuty), 521 (Kwidzyn, Prabuty), 532 (Kwidzyn), 603 (Sztum);*
 - *modernizacje dróg wojewódzkich: 188 (Człuchów, Debrzno), 201 (Czarne), 203 (Ustka), 206 (Miastko), 208 (Kępice), 209 (Bytów), 212 (Chojnice), 213 (Słupsk), 214 (Lębork, Łeba, Skórcz), 216 (Hel), 221 (Kościerzyna), 224 (Kartuzy, Skarszewy), 227 (Pruszcz Gdański), 228 (Kartuzy), 230 (Pelplin), 234 (Skórcz), 235 (Chojnice), 240 (Chojnice), 501 (Krynica Morska), 517 (Sztum), 520 (Prabuty), 521 (Kwidzyn, Prabuty), 532 (Kwidzyn), 603 (Sztum).*
- *Modernizacja sieci dróg wojewódzkich wiążącej miasta z ich obszarami funkcjonalnymi, w szczególności miasta powiatowe z siedzibami gmin o dostępności do miasta powiatowego powyższej 30 minut:*
 - *Bytów: DW nr 209 na odcinku skrzyżowanie z DK nr 21 - Kołczygłowy - Borzytuchom – Bytów, DW nr 212 na odcinku Lipnica – Bytów oraz Czarna Dąbrówka – Bytów;*
 - *Człuchów: DW nr 201 na odcinku Czarne – skrzyżowanie z DK nr 22;*
 - *Chojnice: DW nr 235 na odcinku Brusy – Chojnice;*
 - *Kartuzy: DW nr 228 na odcinku Sulęcyno – Kartuzy, DW nr 214 na odcinku Stężycza – skrzyżowanie z DW nr 228;*
 - *Nowy Dwór Gdański: DW nr 501 na odcinku Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański,*
 - *Pruszcz Gdański: DW nr 233 na odcinku Przywidz – skrzyżowanie z DW nr 226, DW nr 226 na odcinku skrzyżowanie z DW nr 233 – Pruszcz Gdański;*
 - *Słupsk: DW nr 213 na odcinku Głowczyce – Słupsk, DW nr 208 na odcinku Kępice - skrzyżowanie z DW nr 209;*
 - *Sztum: DW nr 515 na odcinku Stary Dzierżgoń – Dzierżgoń - skrzyżowanie z DW nr 517, DW nr 517 na odcinku skrzyżowanie z DW nr 515 – Sztum.*
- *Poprawa dostępności do Trójmiasta poprzez modernizację głównych powiązań do Trasy Średnicowej Trójmiasta np. Droga Zielona (Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachołkiem do węzła Chwaszczyno na Obwodnicy Metropolitalnej).*

poziom krajowy:

- *Realizacja kluczowych przedsięwzięć rządowych drogowych:*
 - *budowa S-6 (Gdańsk-Szczecin);*
 - *budowa S-7 (Gdańsk-Warszawa) wraz z obwodnicą metropolitalną.*
- *Budowa obwodnic w celu wyprowadzenia ruchu tranzytowego poza miasta:*

- Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta, której proponowany przebieg powinien wpisać się w ciąg dróg krajowych;
- Kościerzyny w ciągu drogi krajowej nr 20;
- Czerna, Człuchowa, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22.
- *Poprawa funkcjonalności i bezpieczeństwa krajowej sieci drogowej w miastach:*
 - wprowadzenie środków brd na drogach krajowych: 6 (Reda, Rumia, Lębork, Słupsk, Wejherowo), 7 (Żukowo), 20 (Bytów, Kościerzyna, Miastko, Żukowo), 21 (Miastko), 22 (Czarna Woda, Czernik, Człuchów, Malbork, Starogard Gdański), 25 (Człuchów), 55 (Kwidzyn, Sztum), 91 (Gniew, Tczew, Pruszcz Gdański);
 - modernizacje dróg: 21 (Miastko), 22 (Czarna Woda), 25 (Człuchów), 91 (Tczew).
- *Modernizacja sieci dróg krajowych wiążącej miasta z ich obszarami funkcjonalnymi, w szczególności miasta powiatowe z siedzibami gmin o dostępności do miasta powiatowego powyżej 30 minut:*
 - Bytów: DK nr 21 na odcinku Trzebielino – skrzyżowanie z DW nr 209, DK nr 20 na odcinku Miastko – Bytów.
- *Poprawa warunków obsługi transportowej centrów logistycznych (np. Zajęczkowo Tczewskie).*

Cel 1.2. ROZWÓJ EFEKTYWNYCH SYSTEMÓW TRANSPORTU ZBIOROWEGO

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Rozwój i integracja transportu zbiorowego w oparciu o związki komunikacyjne działające w ramach obszarów funkcjonalnych miast:*
 - Bytowa: reaktywowanie linii transportu publicznego autobusowego obejmującego co najmniej obszar: miasta i gminy Bytów oraz gminy Borzytuchom, Czarna Dąbrówka, Parchowo i Studzienice;
 - Miastko: rozwój linii transportu publicznego autobusowego obejmującego co najmniej obszar miasta i gminy Miastko z ewentualnym rozwinięciem w kierunku miasta i gminy Biały Bór;
 - Chojnice – Człuchów: integracja zarządów transportu miejskiego w Chojnicach i Człuchowie oraz rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący: miasto Chojnice, gminę Chojnice, miasto Człuchów, gminę Człuchów, miasto i gminę Czernik, miasto i gminę Brusy, miasto i gminę Czarne, miasto i gminę Debrzno;
 - Kartuzy: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący: miasto i gminę Kartuzy, Sierakowice, Chmielno, miasto i gminę Żukowo oraz włączenie obszaru w strukturę Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej;
 - Kościerzyna: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący: miasto Kościerzyna, gminy Kościerzyna, Nowa Karczma, Stara Kiszewa, Lipusz i Dziemiany;
 - Kwidzyn: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący: miasto Kwidzyn oraz gminy Kwidzyn, Sadlinki, miasto i gminę Prabuty, Gardeja, Ryjewo;
 - Lębork: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący: miasto Lębork oraz gminy Nowa Wieś Lęborska, Cewice, Wicko, Łęczyce, Sierakowice, Linia;
 - Łeba: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar obejmujący: miasto Łeba i gminę Wicko;

- *Malbork – Sztum: rozszerzenie obsługi miejskim transportem autobusowym na obszar obejmujący: miasto Malbork, gminę Malbork, miasto i gminę Sztum, miasto i gminę Nowy Staw oraz gminy Stare Pole, Stary Targ i Miłoradz;*
- *Nowy Dwór Gdański: rozwój komunikacji publicznej transportem autobusowym na obszar obejmujący: miasto i gminę Nowy Dwór Gdański oraz gminę Stegna;*
- *Puck: organizacja zintegrowanego transportu zbiorowego autobusowego na obszarze: miasta Puck, miasta Władysławowa, miasta Jastarni i miasta Hel oraz gminy Puck oraz włączenie obszaru w strukturę Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej;*
- *Starogard Gdański: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar: miasta Starogard Gdański, gminę Starogard Gdański, Zblewo, Lubichowo, Bobowo, Kaliska, miasto i gminę Skarszewy, miasto Skórcz oraz gminę Skórcz;*
- *Tczew: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar: miasta Tczew, miasta Malbork, miasta Starogard Gdański, miasta i gminy Pelplin, miasta i gminy Gniew oraz gminy Subkowy;*
- *Słupsk: rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar: miasta Słupska i miasta Ustki oraz gmin Kobylnica, Dębica Kaszubska, Ustka, Smołdzino, Główny, Damnica, Trzebielino, Potęgowo oraz miasto i gminę Kępsice.*
- *Dalsza integracja i rozwój publicznego transportu zbiorowego w ramach Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej, w tym rozszerzenie związku na obszar funkcjonalny aglomeracji Trójmiasta wg PZPWP.*
- *Wprowadzanie nowoczesnych i ekologicznych środków publicznego transportu zbiorowego (tramwaje, autobusy, trolejbusy).*
- *Rozbudowa zaplecza obsługi komunikacji zbiorowej (przystanki, dworce itp.) oraz infrastruktury towarzyszącej (parkingi przy dworcach i przystankach węzłowych, obiekty obsługi komunikacyjnej, systemy zarządzania i monitorowania ruchem).*
- *Integracja podsystemów publicznego transportu zbiorowego umożliwiająca łatwe i efektywne korzystanie z jego różnych form.*

poziom wojewódzki:

- *Rozwój transportu zbiorowego poprzez modernizację infrastruktury kolejowej liniowej, w szczególności:*
 - *w pierwszej kolejności: realizacja projektu Pomorska Kolej Metropolitalna, elektryfikacja linii kolejowej nr 201 (Gdynia - Kościerzyna), modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew-Kostrzyn), modernizacja linii kolejowej nr 207 (Malbork – Sztum – Kwidzyn), przebudowa mostu nad Martwą Wisłą i budowa dwutorowej linii kolejowej nr 226, rewitalizacja linii kolejowej nr 229 (Gliniec – Kartuzy), rewitalizacja linii kolejowej nr 229 (Lębork – Łeba), budowa dodatkowych torów – wydłużenie linii kolejowej nr 250 (SKM) na odcinku Rumia – Wejherowo;*
 - *w drugiej kolejności: modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice) oraz modernizacja linii kolejowej nr 405 (Szczecinek – Miastko – Słupsk – Ustka);*
 - *w trzeciej kolejności: modernizacja linii kolejowej nr 210 (Chojnice – Człuchów - Szczecinek), rewitalizacja linii kolejowej nr 211 (Lipusz – Chojnice) oraz linii kolejowej nr 212 (Lipusz – Bytów).*
- *Budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych w oparciu o dworce kolejowe w: Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Gdańsku, Gdyni, Kartuzach, Kościerzynie, Kwidzynie, Lęborku, Malborku, Nowym Dworze*

Gdańskim, Pucku, Pruszczu Gdańskim, Słupsku, Sopocie, Starogardzie Gdańskim, Sztumie, Tczewie i Wejherowie.

- *Rozwój zintegrowanych węzłów przesiadkowych aglomeracyjnych w oparciu o wybrane przystanki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.*
- *Rozwój pasażerskich przewozów kolejowych:*
 - *uruchomienie przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 212, w ramach etapu rozwoju Pomorskiej Kolei Metropolitalnej;*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 211 (kierunek Chojnice, Kościerzyna);*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 405 (kierunek Słupsk, Szczecinek);*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na liniach nr 203 (kierunek Tczew, Chojnice), 210 (kierunek Szczecinek, Chojnice);*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 201 – w ramach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej;*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Łeba;*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 207 (kierunek Malbork – Grudziądz);*
 - *zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii kolejowej nr 213 (kierunek Reda).*

poziom krajowy:

- *Realizacja kluczowych przedsięwzięć rządowych kolejowych:*
 - *dokończenie modernizacji linii kolejowej nr 9 (Gdynia-Warszawa);*
 - *modernizacja linii kolejowej nr 131 (Tczew-Chorzów);*
 - *modernizacja linii kolejowej nr 202 (Gdańsk-Stargard Szczeciński).*
- *Wsparcie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w zakresie przygotowania projektów pod modernizację i rewitalizację linii kolejowych służących powiązaniom wewnątrzregionalnym.*

Cel 1.3. ROZWÓJ FUNKCJI OŚRODKÓW, STOSOWNIE DO ICH ZNACZENIA, POTRZEB I SKALI ODDZIAŁYWANIA

rekomentowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Modernizacja i rozbudowa podstawowej bazy usług: edukacji, kultury, zdrowia, kultury fizycznej i sportu oraz rekreacji i turystyki właściwych dla danego ośrodka, w tym w szczególności racjonalizacja sieci szkolnictwa podstawowego i gimnazjalnego w dostosowaniu do istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych oraz rozmieszczenia jednostek mieszkaniowych.*
- *Rozwijanie komplementarnych funkcji w obszarach funkcjonalnych, dostosowanych do potrzeb i możliwości danego obszaru.*
- *Przeznaczanie terenów wokół transportowych węzłów integracyjnych na lokalizację lokalnych centrów i funkcji usługowych.*

- *Obligatoryjne uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym terenów mieszkaniowych programów zawierających minimalne parametry dostępu do placówek służby zdrowia, przedszkoli, szkół, obiektów sportowych, transportu publicznego, przestrzeni otwartych i terenów zielonych, jako podstawy ładu przestrzennego i kształtowania zrównoważonej struktury funkcjonalno-przestrzennej.*
- *Przygotowywanie i wdrażanie wspólnych strategii i planów działania w celu racjonalizacji i zwiększenia efektywności świadczenia usług publicznych w ramach funkcjonalnych obszarów miejskich.*

poziom wojewódzki:

- *Wspieranie rozwoju usług właściwych dla rangi danego ośrodka (Tabl.3, str.33), w tym:*
 - *wsparcie rozwoju funkcji metropolitalnych Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego, jako głównego ośrodka rozwoju (wsparcie modernizacji i rozbudowy bazy usług ponadpodstawowych wyższego rzędu), w tym m.in. rozwoju wysokospecjalistycznej opieki zdrowotnej, szkolnictwa wyższego, powiązań sfery nauki i gospodarki, funkcji gospodarczych, funkcji symbolicznych, prestiżowych wydarzeń kulturalnych, sportowych i konferencyjno-targowych wraz zapleczem infrastrukturalnym);*
 - *wsparcie rozwoju funkcji właściwych dla ośrodków regionalnych (Słupsk i układ Chojnice-Człuchów) i subregionalnych (Tczew, Wejherowo, Starogard Gdański, Chojnice, Kwidzyn, Lębork) oraz wybranych ponadgminnych (Kościerzyna, Bytów, Malbork) w tym wsparcie modernizacji i rozbudowy bazy usług ponadpodstawowych średniego i wyższego rzędu m.in. rozwoju szkolnictwa zawodowego elastycznego w stosunku do potrzeb lokalnego rynku pracy oraz bazy ekonomicznej miast;*
 - *wsparcie rozwoju funkcji właściwych dla pozostałych ośrodków ponadgminnych (Miastko, Sztum, Czersk, Kartuzy, Puck), w tym wsparcie modernizacji i rozbudowy bazy usług ponadpodstawowych średniego rzędu, właściwych dla poziomu powiatowego;*
 - *wsparcie rozwoju funkcji właściwych dla lokalnych ośrodków obsługi (miasta małe: Krynica Morska, Czarna Woda, Skórcz, Kępice, Łeba, Hel, Jastarnia, Nowy Staw, Brusy, Debrzno, Dzierżoń, Czarne, Gniew, Skarszewy, Pelplin, Prabuty, Nowy Dwór Gdański, Władysławowo, Ustka i ośrodki węzłowe Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego o znaczeniu lokalnym: Rumia, Pruszcz Gdański, Reda, Żukowo), w tym wsparcie modernizacji i rozbudowy bazy usług podstawowych obsługujących miasto i jego bezpośrednie otoczenie oraz usług ponadpodstawowych komplementarnych z ofertą usługową obszaru metropolitalnego (ośrodki węzłowe TOM).*
- *Koordinacja polityki przestrzennej i inwestycyjnej między partnerami samorządowymi i instytucjami, w tym m.in. w zakresie kształtowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych oraz funkcji ponadlokalnych w innych ośrodkach.*
- *Przygotowanie wytycznych dotyczących standardów w zakresie dostępności do usług publicznych w województwie (realizowanych na różnych poziomach i przez ośrodki różnych rang), uwzględniających krajowe standardy w tym zakresie.*
- *Przygotowanie, koordynacja i współpraca w sporządzaniu studiów strategicznych rozwoju i zagospodarowania przestrzennego miejskich obszarów funkcjonalnych (Trójmiejski Obszar Metropolitalny, Słupsk-Ustka, Chojnice-Człuchów) z uwzględnieniem współpracy z województwami ościennymi.*

poziom krajowy:

- *Określenie i wdrożenie instrumentów planistycznych (w tym doprecyzowanie kryteriów wyznaczania funkcjonalnych obszarów miejskich), ekonomicznych i prawnych, umożliwiających przygotowanie i*

realizację wspólnej polityki rozwoju dla jednostek samorządowych tworzących funkcjonalny obszar miejski (w tym obszar metropolitalny).

- Określenie standardów usług publicznych (wraz z ogólnokrajowym zestawem wskaźników dostępności, jakości i efektywności najważniejszych usług publicznych świadczonych w JST) z uwzględnieniem uwarunkowań finansowych i kompetencyjnych.
- Finansowanie inwestycji istotnych dla rozwoju funkcji metropolitalnych i usług wyższego rzędu, w tym m.in.:
 - w zakresie usług zdrowia i szkolnictwa wyższego: Centrum Medycyny Małoinwazyjnej, jako kolejnej wysokospecjalistycznej placówki leczniczej i uniwersyteckiej w ramach Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego;
 - w zakresie szkolnictwa wyższego: Uniwersyteckiego Centrum Sportu i Rekreacji przy Uniwersytecie Gdańskim, jako placówki ogólnouczelnianej dla uczelni i studentów Trójmiasta;
 - w zakresie symbolicznych funkcji metropolitalnych: Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku;
 - w zakresie wyspecjalizowanych funkcji uzdrowiskowych (w tym opieki nad osobami starszymi).

kryteria realizacji lub wsparcia działań w ramach PRIORYTETU 1 (poziom wojewódzki):

- ❖ Kompleksowe rozwiązania, wpływające na poprawę funkcjonowania całej struktury transportu w województwie (odejście od wspierania jednostkowych, fragmentarycznych inwestycji).
- ❖ Komplementarny rozwój usług (z uwzględnieniem obszarów sąsiednich województw i istniejących ciężarów i powiązań funkcjonalno – przestrzennych).
- ❖ Poprawa zewnętrznej dostępności obszaru metropolitalnego.
- ❖ Poprawa sprawności funkcjonowania i spójności układu transportowego w rdzeniu obszaru metropolii.
- ❖ Poprawa spójności i konkurencyjności peryferyjnych części województwa (jednoczesne wspieranie rozwoju powiązań i funkcji ośrodków).

PRIORYTET 2

WYSOKA JAKOŚĆ ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO ORAZ STRUKTUR MIEJSKICH

opis priorytetu:

Poszanowanie przestrzeni i środowiska miejskiego, poprzez podejmowanie odpowiednich decyzji strategicznych, przyjmowanie odpowiednich rozwiązań planistycznych, następnie realizację efektywnych inwestycji infrastrukturalnych, umożliwi rozwój struktur miejskich dostosowanych do potrzeb społecznych i funkcjonalno - przestrzennych ich mieszkańców, przy jednoczesnym zachowaniu trwałej równowagi środowiskowej

rekomendowane cele:

2.1. POPRAWA STANU ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO

2.2. REWITALIZACJA OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH I KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

2.3. OGRANICZANIE I KONTROLA PROCESÓW SUBURBANIZACYJNYCH

zamierzony efekt:

Miasta jako atrakcyjne lokalizacje mieszkaniowe i inwestycyjne, generujące jak najmniejsze koszty względem środowiska i jego zasobów (w tym przestrzeni)

Cel 2.1. POPRAWA STANU ŚRODOWISKA MIEJSKIEGO

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Rozwój badań i stałego monitoringu stanu środowiska w miastach, w tym:*
 - *uzyskanie ciągłości danych poprzez wprowadzenie jednolitego systemu monitorowania;*
 - *zwiększenie zakresu badań monitoringu środowiskowego w zakresie stanu wód powierzchniowych w miastach;*
 - *zwiększenie ilości punktów badań akustycznych i zanieczyszczeń powietrza.*
- *Zwiększenie konkurencyjności środowiska miejskiego, wynikającej z jakości i stanu środowiska oraz dostępności przestrzeni o wysokich parametrach ekologicznych/rekreacyjnych poprzez m.in.:*
 - *eliminację zagrożeń hałasem, emisjami do atmosfery i wód powierzchniowych,*
 - *utrzymanie jak największej powierzchni terenów aktywnych biologicznie, szczególnie w miastach średniej wielkości, o stosunkowo wysokim stopniu zainwestowania terenami komunikacyjnymi oraz zabudowanymi i położonymi w strefach o relatywnie małym udziale terenów o wysokim potencjale przyrodniczym np. miasta rejonu Doliny Dolnej Wisły – Tczew, Pruszcz Gdański, Malbork, Nowy Dwór Gdański, ale również Chojnice, Brusy, Puck i Żukowo).¹³*
- *Zachowanie i ochrona walorów naturalnych miast w celu zapewnienia stanu trwałej równowagi pomiędzy zagospodarowaniem i użytkowaniem a jakością i dostępnością zasobów środowiskowych, w tym:*
 - *ograniczenie presji inwestycyjnej i intensywności użytkowania na istniejących terenach zieleni w miastach (lasy, obszary bagienno-torfowiskowe, łąki, zakrzewienia oraz tereny urządzonej zieleni miejskiej), jako obszarów kształtujących warunki środowiskowe i zachowujących różnorodność biologiczną w obrębie terenów zurbanizowanych (np. poprzez odpowiednie ustalenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego);*
 - *utrzymanie powierzchni i rozkładu przestrzennego zespołów leśnych (eliminowanie fragmentaryzacji przestrzennej);*
 - *zwiększenie udziału terenów zieleni publicznie dostępnej w centrach miast i w dzielnicach mieszkaniowych;*
 - *poprawa stanu wód powierzchniowych w granicach miast, szczególnie w zakresie jezior i odcinków rzek o stanie złym:*
 - *jeziora: Człuchowskie i Rychnowskie (Człuchów); Osowskie, Wysockie, Pusty Staw (Gdańsk); Klasztorne (Kartuzy); Wierzysko (Kościerzyna); Łebsko, Sarbsko (Łeba); Liwiniec (Prabuty); Sztumskie (Sztum),*
 - *odcinki rzek: Studnia, Bytowa (Bytów); Strzyża, Martwa Wisła (Gdańsk); Kacza, Chylonka (Gdynia); Wieżyca (Gniew); Cyganka, Kanał Pale-mona (Kwidzyn); Okalica, Łeba (Łębork);*

¹³ Ocena bonitacyjna walorów naturalnych miast (Analiza sytuacji społeczno - gospodarczej i przestrzennej miast woj. pom; Gdańsk 2012)

Łeba (Łeba), Nogat (Malbork); Płutnica (Puck); Reda (Reda); Słupia (Słupsk); Wierzyca (Starogard Gdański); Drybok (Tczew).

- Dostosowanie nowego zainwestowania (w tym rozwiązań architektonicznych i urbanistycznych) do istniejących uwarunkowań przyrodniczych i krajobrazowych.
- Uwzględnienie w prowadzeniu polityki planistycznej ryzyka związanego z zagrożeniem ekstremalnymi zjawiskami pogodowymi, w tym weryfikacja miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniająca mapy zagrożenia i mapy ryzyka powodziowego oraz plany zarządzania ryzykiem powodziowym.
- Adaptacja obszarów miejskich do zmian klimatycznych, w tym: złagodzenia skutków gwałtownych opadów i zagrożenia powodziowego, niedoboru wody i zjawiska suszy (zwiększenie retencji wody), przez opracowanie i wdrożenie miejskich programów reagowania.
- Tworzenie kompleksowych strategii niskoemisyjnych miast.
- Wdrażanie środków poprawy klimatu akustycznego w miastach oraz nielokowanie zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych.
- Modernizacja i rozbudowa sieci infrastruktury technicznej mająca na celu poprawę efektywności energetycznej, jakości powietrza i wód w miastach, w tym:
 - w zakresie gospodarki energetycznej i zaopatrzenia w ciepło:
 - aktywna polityka energetyczna miast ukierunkowana na poprawę efektywności energetycznej (w tym termomodernizacja) i wykorzystanie odnawialnych źródeł energii (w tym aktualizacja „Założeń do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe” i dostosowanie ich do ustaleń aktualnej polityki energetycznej państwa, dokumentów regionalnych i gminnych),
 - ograniczenie tzw. „niskiej emisji” i poprawa klimatu aerosanitarnego poprzez rozbudowę systemów scentralizowanego zaopatrzenia w ciepło oraz upowszechnianie stosowania paliw niskoemisyjnych w lokalnych i indywidualnych źródłach ciepła, w szczególności w miastach, gdzie (dane za 2011 r.) zanotowano przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczenia powietrza dla pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu (Gdańsk, Gdynia, Kościerzyna, Kwidzyn, Starogard Gdański, Słupsk, Wejherowo),
 - upowszechnienie biomasy do produkcji energii cieplnej,
 - upowszechnienie wykorzystania OZE w produkcji energii cieplnej i elektrycznej w budownictwie publicznym i indywidualnym,
 - zwiększenie efektywności energetycznej zabudowy (kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej, wdrażanie programów wspierających kompleksową termomodernizację w budownictwie mieszkaniowym oraz programów wspierających szczególnie przypadek budynków historycznych, dla których zwiększenie efektywności energetycznej musi uwzględniać poszanowanie wartości dziedzictwa kulturowego),
 - zwiększenie efektywności energetycznej oświetlenia ulicznego oraz oświetlenia w obiektach użyteczności publicznej,
 - rozwój dystrybucyjnych sieci gazowych;
 - w zakresie gospodarki wodno-ściekowej:

- *zapewnienie standardów, wynikających z przepisów prawa, w zakresie stanu wody dostarczanej do spożycia, w szczególności w miastach gdzie poziom tych standardów był niezadawalający (Gdańsk- Osowa, Krynica Morska, Pelplin, Gniew, Prabuty),¹⁴*
 - *budowa, rozbudowa i modernizacja systemów odprowadzania ścieków oraz zwiększenie udziału mieszkańców korzystających z kanalizacji sanitarnej, w szczególności w miastach, w których udział ten kształtował się poniżej 90% ogółu mieszkańców (Czarna Woda, Skórcz, Pelplin, Żukowo, Reda, Brusy, Prabuty, Starogard Gdański, Miastko),*
 - *budowa, rozbudowa i modernizacja oczyszczalni ścieków oraz zwiększenie udziału mieszkańców korzystających z oczyszczalni ścieków, w szczególności w miastach, w którym udział ten kształtował się poniżej 90% ogółu mieszkańców (Krynica Morska, Czarna Woda, Czernik i Skórcz) a także zapewnienie wymaganych parametrów jakościowych oczyszczanych ścieków komunalnych w istniejących oczyszczalniach,(w szczególności w miastach gdzie parametry te nie były dotrzymywane (Gdańsk, Puck, Chojnice, Łeba, Skórcz i Brusy),*
 - *niezależnie od powyższego, wypełnienie zobowiązań wynikających z zapisów Krajowego Programu Oczyszczania Ścieków Komunalnych, w tym pilne podjęcie działań w zakresie systemów odprowadzania ścieków i/lub oczyszczalni ścieków, przede wszystkim w aglomeracjach: Czernik, Dzierżoń, Gdańsk, Gdynia, Malbork, Łębork, Prabuty i Puck;*
 - *zapewnienie odpowiedniego poziomu odprowadzania i oczyszczania wód opadowych, w szczególności w miastach: Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo, Gdańsk, Człuchów (część kanalizacji ogólnospławna), Gniew, Jastarnia, Kwidzyn, Pelplin, Reda, Rumia, Żukowo, Miastko, Puck (część kanalizacji ogólnospławna) i Kartuzy;*
 - *zapewnienie bezpieczeństwa powodziowego, w szczególności w miastach, w których zgodnie z wieloletnimi obserwacjami hydrologiczno-meteorologicznymi, występują obszary zagrożone wszystkimi możliwymi rodzajami powodzi (Gdańsk, Pruszcz Gdański, Tczew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Malbork, Gniew, Kwidzyn, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Reda, Puck, Wejherowo, Łeba, Ustka i Słupsk);*
- *w zakresie gospodarki odpadami:*
- *upowszechnienie segregacji odpadów komunalnych oraz zwiększenie poziomu odzysku odpadów (w tym wdrożenie systemowych rozwiązań w zakresie organizacji zbiórki odpadów segregowanych).*
- *Poprawa jakości środowiska miejskiego poprzez ograniczanie udziału indywidualnego transportu samochodowego w ruchu miejskim na rzecz wysokiej jakości transportu zbiorowego oraz ruchu rowerowego i pieszego (m.in. ograniczanie i uspakajanie ruchu samochodowego w centrach miast).*
 - *Poprawa jakości środowiska mieszkaniowego (m.in. poprzez kształtowanie harmonijnych zespołów urbanistycznych, wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę społeczną, i techniczną i rekreacyjną).*
 - *Realne włączenie społeczeństwa obywatelskiego w procesy planistyczne i inwestycyjne ingerujące w środowisko miejskie.*
 - *Proekologiczne akcje instytucjonalne i społeczne promujące ochronę środowiska (np. w zakresie ochrony bioróżnorodności, segregacji odpadów, itp.).*

poziom wojewódzki

- *Wspieranie rozwiązań w zakresie poprawy stanu środowiska miejskiego oraz jego stałego monitoringu.*

¹⁴ Raport o stanie sanitarnym województwa pomorskiego za lata 2007-2010

- *Koordinacja działań miast w zakresie adaptacji do zmian klimatycznych.*
- *Zrównoważone wykorzystanie walorów krajobrazowych i rekreacyjnych na obszarach miast w zasięgu parków krajobrazowych oraz obszarów NATURA 2000 (m.in. poprzez odpowiednie ustalenia w planach ochrony tych obszarów).*
- *Przygotowanie i realizacja Programów ochrony środowiska przed hałasem.*
- *Koordinacja polityki przestrzennej gmin z kształtowaniem granic aglomeracji ściekowych.*
- *Poprawa klimatu aerosanitarnego miast poprzez kształtowanie powiązań ekologicznych miast z systemem regionalnym (m.in. w ramach prac nad wyznaczeniem regionalnej struktury powiązań ekologicznych).*
- *Realizacja zobowiązań wynikających z pakietu klimatyczno-energetycznego przyjętego przez Unię Europejską w 2008 r. określanego jako „3x20” na poziomie regionalnym, w tym nadanie problemom energetycznym na poziomie miast wysokiego priorytetu w budżecie samorządowym, jak i w formułowaniu priorytetów RPO.*
- *Działania edukacyjne podnoszące świadomość w zakresie specyfiki środowiska miejskiego i konieczności czynnej jego ochrony .*

poziom krajowy

- *Rozwój sieci Państwowego Monitoringu Środowiska.*
- *Implementacja Europejskiej Konwencji Krajobrazowej w celu stworzenia prawnego instrumentu ochrony zasobów i walorów krajobrazów zurbanizowanych i otwartych w funkcjonalnych obszarach miejskich.*
- *Realizacja zobowiązań wynikających z pakietu klimatyczno-energetycznego przyjętego przez Unię Europejską w 2008 r. określanego jako „3x20”, w tym nadanie problemom energetycznym na poziomie miast wysokiego priorytetu w nowej perspektywie finansowej wsparcia unijnego na lata 2014 – 2020.*
- *Wprowadzenie standardów urbanistycznych (parametry określające przestrzenne minima zdrowotne i społeczne struktur mieszkaniowych).*

Cel 2.2. REWITALIZACJA OBSZARÓW ZDEGRADOWANYCH I KSZTAŁTOWANIE WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny

- *Identyfikacja terenów zdegradowanych w strukturze miasta i określenie ich roli w dokumentach strategicznych i planistycznych miasta (strategia i studium).*
- *Solidne przygotowanie (na podstawie szczegółowej analizy obszaru) i konsekwentna realizacja spójnych koncepcji nowego zagospodarowania na terenach rewitalizowanych, powiązanych z układem funkcjonalno-przestrzennym miasta oraz odpowiadających na lokalne potrzeby społeczno-gospodarcze.*
- *Rewitalizacja zdegradowanych terenów śródmiejskich i mieszkaniowych (w tym: historyczne centra miast, kwartały zabudowy mieszkaniowo-usługowej, zdegradowane osiedla mieszkaniowe).*
- *Rewitalizacja terenów poprodukcyjnych oraz takich, które utraciły dotychczasowe funkcje: przemysłowe, kolejowe, wojskowe, produkcji rolnej, obsługi techn. itd. (w tym rekultywacja tych terenów).*

- Rewitalizacja zdegradowanych obszarów cennych przyrodniczo (w tym: tereny zbiorników wodnych, tereny nadbrzeżne, obszary lasów i innych terenów zieleni o wysokich walorach przyrodniczo-krajobrazowych).
- Zapewnienie profesjonalnej kadry odpowiedzialnej za procesy rewitalizacyjne w mieście.
- Zapewnienie przestrzeni publicznych o wysokim standardzie (funkcjonalnych, bezpiecznych, estetycznych, dostosowanych do potrzeb wszystkich użytkowników), m.in. poprzez wprowadzanie odpowiednich ustaleń w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz przejęcie przez gminę odpowiedzialności (wykonawczej bądź koordynacyjnej) za ich realizację, w tym zagwarantowanie montażu finansowego w wieloletniej prognozie finansowej.
- Tworzenie i realizacja kompleksowych rozwiązań zmierzających do budowania spójnych systemów przestrzeni publicznych, powiązanych ciągami pieszymi o odpowiednim standardzie – spajających strukturę przestrzenną w centrach miast i wpływających na zmianę filozofii funkcjonowania miast - miasto przyjazne dla człowieka (w tym eliminacja ruchu tranzytowego w centrach miast).
- Poprawa kondycji stref śródmiejskich oraz działania zmierzające do wykształcenia takich stref w miastach bez wyraźnie wyodrębnionego w swej strukturze centrum (Czarna Woda, Rumia, Reda, Władysławowo, Żukowo).
- Wykorzystanie potencjału realizowanych prestiżowych inwestycji w zakresie rozwoju funkcji metropolitalnych do podniesienia jakości przestrzeni miasta – wpisanie ich w strukturę przestrzenną miasta i wzajemne powiązanie spójnym, czytelnym systemem przestrzeni publicznych .
- Wykorzystanie formuły konkursów studialnych i warsztatów przy szerokim udziale lokalnych społeczności, jako działań poprzedzających kolejne etapy realizacji inwestycji w przestrzeni publicznej.
- Wykorzystanie formuły konkursów urbanistycznych i architektonicznych oraz współpracy z uczelniami wyższymi w poszukiwaniu najlepszych rozwiązań koncepcyjnych i projektowych (w szczególności) dla najważniejszych elementów struktury przestrzennej miast.
- Dbłość o wysoki poziom projektów i wykonawstwa inwestycji realizowanych w przestrzeni publicznej oraz zapewnienie odpowiedniego poziomu partycypacji społecznej w procesie planowania i realizacji tych inwestycji.
- Zachowanie równowagi pomiędzy tradycją i współczesnością przestrzeni miasta, poprzez m.in.:
 - świadome odniesienia do tradycji architektonicznych i urbanistycznych miejsca, uwzględniające współczesne rozwiązania, w opozycji do realizowania obiektów i przestrzeni będących pastiszem substancji zabytkowej;
 - uznanie historycznej przestrzeni miejskiej, w pierwszej kolejności, za istotną przestrzeń życiową jej mieszkańców.
- Mobilizacja do działania oraz wspieranie oddolnych inicjatyw lokalnych społeczności na rzecz poprawy wizerunku i funkcjonowania przestrzeni miejskiej w ich najbliższym otoczeniu m.in. przez wdrażanie formuły budżetu partycypacyjnego.
- Wspieranie prywatnych właścicieli w działaniach renowacyjnych dotyczących substancji zabytkowej, w tym substancji mieszkaniowej, w miastach (np. konkursy dla wspólnot mieszkaniowych w zabudowie historycznej).
- Podnoszenie poziomu świadomości społecznej na temat przestrzeni (w tym edukacja przestrzenna dzieci i młodzieży).

poziom wojewódzki

- *Inwentaryzacja terenów zdegradowanych na obszarach miast oraz aktualnych potrzeb i stanu zaawansowania prac rewitalizacyjnych w poszczególnych ośrodkach (zebranie informacji i stworzenie bazy danych).*
- *Stworzenie internetowej platformy rewitalizacji pomorskich miast, zawierającej przede wszystkim:*
 - *bazę danych zestawionych w sposób jednolity dla każdego z miast, dobrowolnie zgłaszającego chęć uczestnictwa w platformie, (w tym wykaz terenów zdegradowanych w poszczególnych ośrodkach, z rozróżnieniem terenów, których odnowa związana jest z koniecznością angażowania środków publicznych oraz tych, które mogą stanowić ciekawą ofertę inwestycyjną);*
 - *praktyczne informacje wspierające procesy rewitalizacyjne (w tym stworzenie warunków współpracy pomiędzy środowiskiem naukowym a samorządami w celu wykorzystania wiedzy eksperckiej);*
 - *forum wymiany wiedzy i doświadczeń.*
- *Wspieranie kompleksowych programów rewitalizacyjnych nakierowanych na kluczowe dla rozwoju miasta obszary, w tym w szczególności:*
 - *historyczne centra miast (wzbogacenie oferty turystyczno-kulturalnej, poprawa wizerunku i atrakcyjności miast, regeneracja tkanki mieszkaniowej);*
 - *obszary przemysłowe, pokolejowe i powojkowe o wysokim potencjale związanym z ich lokalizacją w strukturze miasta (rekultywacja terenów, następnie wprowadzanie nowych funkcji właściwych dla stref śródmiejskich: zabudowa usługowo-handlowa, administracyjno-biurowa, kulturalno-oświatowa i mieszkaniowa, przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja);*
 - *zdegradowane dzielnice mieszkaniowe, w tym „blokowiska” (poprawa jakości życia mieszkańców i wizerunku miast - zachęta do osiedlania się w dzielnicach centralnych);*
 - *zdegradowane obszary cenne przyrodniczo (poprawa stanu środowiska miejskiego i poprawa jakości życia mieszkańców).*
- *Wsparcie merytoryczne dotyczące metod rewitalizacyjnych (np. w ramach platformy rewitalizacyjnej pomorskich miast).*
- *Wspieranie działań wpływających na polepszenie kondycji stref śródmiejskich oraz zmierzających do wykształcenia takich stref w miastach bez wyraźnie wyodrębnionego w swej strukturze centrum.*
- *Działania popularyzujące znaczenie jakości przestrzeni publicznych (w tym promocja dobrych praktyk oraz kontynuacja Konkursu na Najlepszą Przestrzeń Województwa Pomorskiego)*
- *Działania edukacyjne dotyczące przestrzeni i krajobrazu zurbanizowanego (w tym akcje popularyzatorskie oraz edukacja przestrzenna dzieci i młodzieży).*

poziom krajowy:

- *Stabilizacja systemu prawnego gospodarki przestrzennej, w tym m.in. wdrożenie:*
 - *efektywnych instrumentów krajowej polityki miejskiej (m.in. instrumentów prawnych umożliwiających uzyskanie stanu równowagi pomiędzy sferą interesu publicznego i prywatnego oraz innych oczekiwanych zmian legislacyjnych proponowanych w projektach ustawy o rozwoju miast i rewitalizacji);*
 - *ułatwień proceduralnych dla inwestycji na terenach zdegradowanych w miastach (np. regulacji stanu formalno-prawnego terenów pokolejowych i powojkowych);*

- regulacji umożliwiających wsparcie przez podmioty publiczne (np. samorząd gminy) prywatnych właścicieli obiektów (w szczególności mieszkalnych) w zakresie odnowy elewacji i bezpośredniego otoczenia budynków, stanowiących integralną część przestrzeni publicznych wskazanych do kompleksowej rewitalizacji (współfinansowanie, dotacja, udział w spłacie kredytu itp.);
- regulacji prawnych ułatwiających zarządzanie operacyjne w śródmieściach i na terenach rewitalizowanych.
- Zmiana regulacji prawnych w zakresie rozszerzenia pojęcia „celu publicznego” o elementy składające się na spójne systemy przestrzeni publicznych (np. place, ciągi piesze, tereny zieleni miejskiej) oraz doprecyzowanie w tym kontekście pojęcia „interesu publicznego”.
- Włączenie polityki mieszkaniowej do problematyki krajowej polityki miejskiej.

Cel 2.3. OGRANICZANIE I KONTROLA PROCESÓW SUBURBANIZACYJNYCH

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- Restrykcyjne planowanie przestrzenne zapobiegające rozlewaniu się zabudowy i zajmowaniu terenów atrakcyjnych krajobrazowo i przyrodniczo, w szczególności poprzez:
 - otwieranie nowych terenów rozwojowych (przeznaczanych pod zabudowę) z uwzględnieniem realnej możliwości wypełnienia struktur, w odniesieniu do prognoz demograficznych i migracyjnych oraz w poszanowaniu zasobów i ciągłości przestrzennej terenów cennych przyrodniczo w miastach i w ich bezpośrednim sąsiedztwie;
 - wyznaczanie obszarów rozwojowych, tak aby ekspansja zainwestowania na każdym etapie kształtowała wyraźną granicę pomiędzy terenami zainwestowanymi a terenami otwartymi;
 - rozwijanie i ogniskowe krystalizowanie jednostek osadniczych w oparciu o dostępność terenów inwestycyjnych i opłacalność obsługi transportem zbiorowym;
 - hamowanie presji na tereny otwarte oraz powrót do starych struktur śródmiejskich (rewitalizacja).
- Kontrola procesów suburbanizacyjnych, w szczególności poprzez:
 - wykorzystanie zasobów i walorów kulturowych istniejących układów ruralistycznych jako czynnika strukturalizacji stref suburbanalnych w zakresie tożsamości przestrzennej;
 - strukturalizację stref suburbanalnych i wprowadzanie lub zachowanie rozdzielczych korytarzy osnowy ekologicznej, spójnej z osnową ekologiczną regionu.
- Rozwój transportu publicznego wewnątrzmijskiego – „miasto krótkich dystansów”, ograniczającego konieczność korzystania z indywidualnego transportu i przyczyniającego się do wzrostu jakości życia w mieście.
- Działania zmierzające do wprowadzania w dzielnicach centralnych zabudowy mieszkaniowej dostosowanej do potrzeb i możliwości finansowych różnych grup społecznych ze zróżnicowanym programem funkcjonalno – przestrzennym, stanowiących alternatywę dla podmiejskiej zabudowy mieszkaniowej, w tym zwiększenie podaży uzbrojonych i strukturalnie korzystnych terenów budownictwa mieszkaniowego w istniejącej tkance miejskiej.

poziom wojewódzki:

- *Wspieranie, w pierwszej kolejności inwestycji miejskich, sprzyjających racjonalizacji przestrzeni oraz hamowaniu procesów suburbanizacyjnych, czyli lokalizowanych na terenach:*
 - *rewitalizowanych;*
 - *położonych wewnątrz istniejącej tkanki miejskiej;*
 - *objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego.*
- *Wspieranie działań rewitalizacyjnych implikujących wzrost jakości życia w dzielnicach centralnych.*
- *Identyfikacja nowych obszarów otwieranych z przeznaczeniem pod rozwój struktur mieszkaniowych i produkcyjno – usługowych na podstawie obowiązujących dokumentów planistycznych gmin (sporządzenie opracowania). Zwrócenie uwagi na dostosowanie planowania przestrzennego w gminach i przeznaczania nowych obszarów pod zabudowę w dostosowaniu do realnych potrzeb demograficznych i możliwości finansowych gmin.*

poziom krajowy:

- *Zmiany regulacji prawnych w zakresie poszanowania ładu przestrzennego i hamowania procesów suburbanizacji – ekonomiczne instrumenty gospodarowania przestrzenią (w tym wdrożenie efektywnych instrumentów krajowej polityki miejskiej).*
- *Kierowanie pomocy państwa w nabywaniu mieszkań (w tym ustawowej pomocy dedykowanej ludziom młodym) zgodnie z zasadami racjonalnego gospodarowania przestrzenią (np. poprzez udzielanie wsparcia finansowego na mieszkania realizowane w lokalizacjach spełniających określone kryteria, tj. o uregulowanej sytuacji planistycznej z dostępem do podstawowej infrastruktury, w szczególności w ramach istniejących struktur osadniczych).*

kryteria realizacji lub wsparcia działań w ramach PRIORYTETU 2 (poziom wojewódzki):

- ❖ *Niskoemisyjność i efektywność energetyczna.*
- ❖ *Odejście od maksymalizacji efektów finansowych realizowanych przedsięwzięć kosztem środowiska, krajobrazu oraz jakości życia mieszkańców.*
- ❖ *Zachowanie zasobów i stanu środowiska oraz walorów przestrzennych, w tym wzmocnienie i utrzymywanie powiązań przestrzennych terenów cennych przyrodniczo, objętych ochroną prawną.*
- ❖ *Inwestycje sprzyjające rozwojowi miasta kompaktowego – rozwijającego się „do wewnątrz”.*
- ❖ *Inwestycje sprzyjające regeneracji tkanki miejskiej (rozwiązania całościowe – przedsięwzięcia realizowane w powiązaniu z resztą układu funkcjonalno-przestrzennego miasta).*
- ❖ *Dostosowanie nowego zainwestowania do istniejących uwarunkowań przyrodniczych i krajobrazowych.*
- ❖ *Kompleksowość programów rewitalizacyjnych.*
- ❖ *Wysoki stopień włączenia lokalnych społeczności, jako współautorów lokalnych strategii rewitalizacyjnych i aktywnych partnerów procesów rewitalizacyjnych.*
- ❖ *Racjonalne gospodarowanie przestrzenią miast (m.in. prymat dla wspierania inwestycji miejskich lokalizowanych na terenach rewitalizowanych, w istniejącej tkance miejskiej, objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego).*

PRIORYTET 3

WSZECHSTRONNE WYKORZYSTANIE POTENCJAŁÓW MIAST

opis priorytetu:

Wykorzystanie istniejących potencjałów miast oraz likwidacja barier hamujących ich rozwój umożliwi wzmocnienie kondycji i konkurencyjnej pozycji ośrodków miejskich, ich obszarów funkcjonalnych, wreszcie całego województwa

rekomendowane cele:

- 3.1. ROZWÓJ KAPITAŁU LUDZKIEGO I KAPITAŁU SPOŁECZNEGO MIAST
- 3.2. ROZWÓJ GOSPODARCZEGO POTENCJAŁU MIAST ORAZ WZMACNIANIE PROCESU JEGO ODBUDOWY
- 3.3. OCHRONA, ZACHOWANIE I PROMOCJA WALORÓW KULTUROWYCH I PRZYRODNICZYCH MIAST I ICH OTOCZENIA

zamierzony efekt:

Miasta budujące swą konkurencyjną pozycję w oparciu o silny kapitał społeczny i potencjał ekonomiczny, a także świadome wykorzystanie bogactwa dziedzictwa kulturowego i zasobu przyrodniczego

Cel 3.1. ROZWÓJ KAPITAŁU LUDZKIEGO I KAPITAŁU SPOŁECZNEGO MIAST

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Pełniejsze wykorzystanie infrastruktury edukacji (w szczególności na poziomie średnim i wyższym), zdolności instytucjonalnych i kadrowych, skoncentrowanych w miastach do podnoszenia jakości kapitału ludzkiego w całym regionie.*
- *Przeciwdziałanie negatywnym tendencjom demograficznym oraz wdrażanie systemowych rozwiązań wobec ich skutków, w tym:*
 - *wprowadzanie rozwiązań o charakterze prorodzinym (np. zniżek na korzystanie z usług publicznych dla rodzin wielodzietnych, ułatwienia dla młodych rodzin w dostępie do własnego mieszkania);*
 - *rozwój usług opieki zdrowotnej, rehabilitacji, opieki społecznej (domy seniora);*
 - *aktywizacja osób starszych poprzez m.in. rozwój kierowanej do nich oferty czasu wolnego oraz pełniejsze włączenie ich w życie społeczno-kulturalne miasta.*
- *Przeciwdziałanie wykluczeniom i segregacji społecznej, poprzez:*
 - *pobudzanie lokalnych rynków pracy oraz aktywizację osób bezrobotnych (w szczególności młodych i trwale bezrobotnych, zwłaszcza osób o tzw. syndromie dziedziczenia bezrobocia);*
 - *działania wyrównujące szanse w dostępie do infrastruktury mieszkaniowej, wspierające procesy wychodzenia z bezdomności (np. streetworking) oraz zwiększające dostępność mieszkań komunalnych (np. programy wychodzenia z długów czynszowych, obniżki czynszu ze względu na wysokość dochodów);*
 - *zapewnienie funkcjonalnych, bezpiecznych i estetycznych przestrzeni publicznych dostosowanych do potrzeb wszystkich użytkowników (uwzględniających zasady projektowania uniwersalnego);*

- *prowadzenie polityki społecznej miast ukierunkowanej na budowanie wspólnotowości i solidarności obywatelskiej (w tym integracji międzypokoleniowej).*
- *Utrwalanie więzi lokalnych społeczności, bazujących na wspólnym dziedzictwie kulturowym i lokalnej tożsamości, w tym:*
 - *modernizacja i rozwój infrastruktury integracji społecznej (centra życia społecznego i kulturalnego);*
 - *tworzenie warunków integracji poprzez zapewnienie przestrzeni publicznych o wysokim standardzie;*
 - *inicjowanie i promowanie akcji popularyzujących przestrzeń historyczną i współczesną miasta (np. gry miejskie).*
- *Promowanie dialogu międzykulturowego, będącego jednocześnie wyrazem poszanowania odrębności jak i działaniem wzbogacającym życie społeczno-kulturalne miasta.*
- *Kreowanie atrakcyjnej oferty miejskiej, sprzyjającej przyciąganiu i zatrzymywaniu mobilnych społeczności międzynarodowych (pracowników międzynarodowych przedsiębiorstw).*
- *Zwiększenie udziału społeczeństwa obywatelskiego w tworzeniu i realizacji polityki rozwoju miasta, w tym:*
 - *aktywizacja i wspieranie inicjatyw obywatelskich;*
 - *szeroka współpraca samorządów z lokalnymi społecznościami i organizacjami pozarządowymi;*
 - *tworzenie warunków realnej partycypacji społecznej (wdrażanie partycypacyjnych modeli tworzenia lokalnych polityk publicznych) w opozycji do często fasadowej partycypacji wynikającej z obowiązków ustawowych;*
 - *wprowadzenie formuły budżetu partycypacyjnego;*
 - *zwiększenie zainteresowania i zaangażowania młodych ludzi sprawami publicznymi na poziomie lokalnym (np. Młodzieżowe Rady Miejskie – jako systematyczne działania obywatelskie młodzieży, kształtujące kompetencje obywatelskie młodych ludzi i uświadamiające istotną rolę współdecydowania).*

poziom wojewódzki:

- *Wspieranie działań (zarówno „miękkich” jak i infrastrukturalnych) sprzyjających lokalnej integracji społecznej, związanych m.in. z animacją środowiskową, kulturą, sportem, turystyką, itp.*
- *Prowadzenie i wspieranie działań zmierzających do dostosowania szkolnictwa średniego do potrzeb lokalnych rynków pracy, w tym w szczególności:*
 - *poprawa jakości ponadgimnazjalnego kształcenia zawodowego i kształcenia ustawicznego;*
 - *wdrożenie regionalnego systemu poradnictwa zawodowego;*
 - *integracja systemu edukacji zawodowej, pomocy w zakresie wychodzenia z bierności zawodowej i instytucji związanych z lokalnymi rynkami pracy*
- *Promocja dobrych praktyk związanych z partycypacją społeczną w procesach rozwojowych miast oraz tworzenie warunków dla wymiany doświadczeń w tym zakresie.*

poziom krajowy:

- *Przekazanie na poziom regionalny zadań z zakresu kształtowania wojewódzkiej sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych.*

- Pełniejsze włączenie organizacji pozarządowych skupiających swe działania na problemach społeczności miejskich w formułowanie zapisów krajowej polityki miejskiej.

Cel 3.2. ROZWÓJ GOSPODARCZEGO POTENCJAŁU MIAST ORAZ WZMACNIANIE PROCESU JEGO ODBUDOWY

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Rozwój infrastruktury wspomagającej prowadzenie działalności gospodarczej (inkubatory przedsiębiorczości, instytucje otoczenia biznesu, sieć bankowa, itp.), w tym:*
 - *urządzanie parków i stref rozwoju przedsiębiorczości;*
 - *wspieranie restrukturyzacji obiektów i dzielnic przemysłowo – składowych.*
- *Rozwój lokalnej przedsiębiorczości (w tym przedsiębiorczości bazującej na lokalnych zasobach naturalnych i gospodarczych np. przetwórstwo drewna i meblarstwo, przetwórstwo runa leśnego i owoców, rybactwo, rzemiosło tradycyjne, ale również turystyka uzdrowiskowa) i lokalnego rynku pracy.*
- *Wzmacnianie atrakcyjności inwestycyjnej związanej z portami i gospodarką morską, w tym:*
 - *wzmocnienie zależności pomiędzy gospodarką miast a potencjałem portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej (Gdańsk, Gdynia);*
 - *rozwój potencjału małych portów w oparciu o zróżnicowaną strukturę funkcjonalną z określeniem funkcji wiodącej (Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Łeba, Puck, Ustka, Władysławowo);*
 - *rozwój zaplecza badawczo - rozwojowego związanego z gospodarką morską (m. in. innowacyjne technologie wykorzystujące zasoby Morza Bałtyckiego).*
- *Działania sprzyjające dywersyfikacji bazy ekonomicznej miast, w tym inteligentne specjalizacje (uwzględniające uwarunkowania danego ośrodka i obszaru go otaczającego).*
- *Zwiększenie aktywności miast w budowaniu i rozwijaniu gospodarki klastrowej - miasta jako obszary skupiające podmioty (przedsiębiorstwa, administracja, jednostki edukacyjne i badawczo-rozwojowe), których komunikacja i współpraca warunkuje tworzenie i efektywne wykorzystanie formuły klastrów.*
- *Wzrost wykorzystania potencjału naukowo-badawczego w rozwoju gospodarczym miast (w szczególności miast akademickich).*
- *Zwiększenie konkurencyjności (krajowej i międzynarodowej) oferty szkolnictwa wyższego i nauki (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Słupsk).*
- *Aktywne działania marketingowe mające na celu wypromowanie oferty inwestycyjnej miast..*
- *Zapewnienie stabilnej sytuacji planistycznej terenów stanowiących ofertę inwestycyjną miast.*
- *Przyciąganie kapitału zewnętrznego (w tym kreowanie atrakcyjnej oferty miejskiej, sprzyjającej przyciąganiu i zatrzymywaniu pracowników).*
- *Wzrost powiązania zagospodarowania przestrzennego i realizacji inwestycji miejskich z sektorem finansowym, w tym:*
 - *wzrost finansowania inwestycji miejskich z wykorzystaniem mechanizmów zwrotnych;*
 - *współpraca pomiędzy samorządami miejskimi i developerami mająca na celu kompleksowe zagospodarowanie nowych struktur mieszkaniowych w powiązaniu z istniejącym układem komunikacyjnym i zapewnieniem infrastruktury technicznej i społecznej.*

poziom wojewódzki:

- *Wspieranie infrastruktury otoczenia biznesu dostosowanej do skali danego ośrodka (np. parki naukowo-technologiczne, inkubatory przedsiębiorczości, centra transferu technologii, centra doskonałości, centra innowacji, centra konferencyjne i targowo – wystawiennicze, itd.).*
- *Promocja oferty inwestycyjnej miast (w tym terenów inwestycyjnych) oraz wsparcie w zakresie pozyskiwania inwestorów zewnętrznych.*
- *Koordinacja/wspieranie działań w ramach klastrów (tworzenie warunków organizacyjnych, administracyjnych, prawnych i finansowych dla powstawania skupisk współpracujących przedsiębiorstw, w tym grup branżowych i klastrów)*
- *Wspieranie rozwoju transportu multimodalnego, w tym warunków rozwoju centrów logistycznych (np. Zajączkowo Tczewskie).*
- *Wspieranie absorpcji i transferu nowych technologii w gospodarce miast m.in. poprzez tworzenie optymalnych warunków współpracy pomiędzy sektorem naukowym (potencjał innowacyjny) i gospodarczym.*
- *Wspieranie działań służących zwiększeniu konkurencyjności ośrodków szkolnictwa wyższego, w tym przede wszystkim:*
 - *tworzenie warunków współpracy międzyuczelnianej w regionie;*
 - *promowanie oferty szkolnictwa wyższego województwa pomorskiego poza granicami kraju;*
 - *realizacja (we współpracy z istniejącymi instytucjami edukacyjnymi, lokalnymi samorządami i przedsiębiorcami) subregionalnych centr kształcenia zawodowego na poziomie wyższym.*

poziom krajowy:

- *Dokończenie istotnych inwestycji transportowych wiążących Trójmiasto i Słupsk z zewnętrzną siecią transportową, warunkujących rozwój gospodarczy regionu.*
- *Dokończenie inwestycji tworzących podstawowy układ drogowy obszaru metropolitalnego.*
- *Wdrożenie reform podnoszących konkurencyjność szkolnictwa wyższego.*

Cel 3.3. OCHRONA, ZACHOWANIE I PROMOCJA WALORÓW KULTUROWYCH I PRZYRODNICZYCH MIAST I ICH OTOCZENIA

rekomendowane kierunki działań:

poziom lokalny:

- *Pełniejsze wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego i zachowanie lokalnej tożsamości w procesach rozwojowych miast, w tym:*
 - *kreowanie charakterystycznych produktów turystycznych;*
 - *kreowanie charakterystycznej oferty kulturalno-rozrywkowej kierowanej zarówno do mieszkańców jak i turystów;*
 - *rozwój usług i produktów związanych z lokalną specyfiką i tradycją, odpowiadających współczesnym potrzebom (np. wzornictwo),*
 - *wykorzystanie zabytkowej substancji do kreowania życia społeczno-kulturalnego miasta (np. zamki).*

- *Tworzenie parków kulturowych, stanowiących jednocześnie:*
 - *formę ochrony krajobrazu (zachowanie wyróżniających się krajobrazów, stanowiących wartościową kompozycję elementów naturalnych i antropogenicznych),*
 - *sposób na aktywizację społeczno – gospodarczą obszaru w granicach parku, z zachowaniem zasad i ograniczeń określonych w planie jego ochrony.*
- *Działania edukacyjne i promocyjne dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego.*
- *Dostrzeżenie i odpowiednie zaakcentowanie dóbr kultury współczesnej w miastach, poprzez:*
 - *działania edukacyjne (rozpowszechniające wiedzę na ich temat wśród mieszkańców);*
 - *działania promocyjne (wykorzystujące je w kreowaniu wizerunku i marki miasta);*
 - *poszukiwanie sposobów na działania ochronne (w stosunku do miejsc/obiektów integralnie związanych z krajobrazem i tożsamością miasta, których dalsze istnienie, z przyczyn finansowych i formalno-prawnych jest zagrożone np. dźwigi stoczniove w Gdańsku).*
- *Rozwój kultury wodniackiej oraz turystyki wodnej w oparciu o brzeg morski, jeziora oraz sieć rzeczną poprzez:*
 - *rozwój infrastruktury (w tym przystani jachtowych) oraz zwiększenie dostępności rekreacji wodnej w miastach;*
 - *działania „miękkie” – edukacyjne i promocyjne, w tym:*
 - *upowszechnienie kultury wodniackiej wśród mieszkańców (np. nauka żeglarstwa w ramach lekcji wychowani fizycznego);*
 - *upowszechnianie tradycji morskich jako charakterystycznych dla województwa.*
- *Rozwój, lepsze wykorzystanie i promocja istniejącej infrastruktury kultury, sportu i rekreacji.*
- *Poszerzenie (dywersyfikacja produktów) i podniesienie poziomu oferty w zakresie kultury i turystyki.*
- *Prowadzenie polityki planistycznej ograniczającej antropopresję związaną z rozwojem turystyki, szczególnie na obszarach wrażliwych przyrodniczo i w zasięgu korytarzy ekologicznych.*
- *Rozwój „pozasezonowej” (oraz niezależnej od warunków pogodowych) oferty turystycznej, w tym:*
 - *rozwój funkcji sektora usług wysoko wyspecjalizowanych (ochrona zdrowia, odnowa biologiczna, rehabilitacja, funkcje sanatoryjno-uzdrowiskowe, usługi zorientowane na potrzeby osób starszych) w ośrodkach naturalnie predysponowanych;*
 - *rozwój i lepsze wykorzystanie zróżnicowanej infrastruktury kongresowej (głównie w Trójmieście oraz w Słupsku);*
 - *kreowanie lub rozwijanie w ofercie miasta atrakcji stanowiących o jego wyjątkowości.*
- *Rozwój funkcji metropolitalnych kultury, w tym:*
 - *wzmocnienie funkcji symbolicznych (tradycje wolnościowe i solidarnościowe Gdańska, tradycje morskie Gdyni, itp.);*
 - *wykorzystanie potencjału oferty kulturalnej, stymulowanej kandydaturą Gdańska do Europejskiej Stolicy Kultury i kontynuacja zainicjowanych przedsięwzięć.*
- *Kreowanie i wzmacnianie „marki” miasta jako czytelnej identyfikacji miejsc z ich indywidualną ofertą (bazującą na specyfice zasobów kulturowych - również tych niematerialnych i zasobów przyrodniczych oraz kapitale społecznym), wyróżniającej poszczególne ośrodki na tle innych.*

poziom wojewódzki:

- *Wspieranie i realizowanie działań związanych z rozwojem infrastruktury oraz z promocją wysokiej jakości ponadlokalnej oferty kulturalnej i turystycznej pomorskich miast, w tym:*
 - *produktów wzmacniających pozycję pomorskich miast jako popularnej destynacji turystyki weekendowej i kulturalnej;*
 - *produktów „sieciowych” (np. związanych z turystyką wodną morską i śródlądową, turystyką uzdrowską, itp.);*
 - *produktów atrakcyjnych niezależnie od sezonu i od pogody;*
 - *wzmacnianie regionalnych i subregionalnych ośrodków kultury (np. nowoczesna siedziba Polskiej Filharmonii Sinfonia Baltica w Słupsku).*
- *Wspieranie rozwoju funkcji metropolitalnych w zakresie kultury i sztuki (w tym symbolicznych) wpływających na wzmacnianie międzynarodowej pozycji Trójmiasta.*

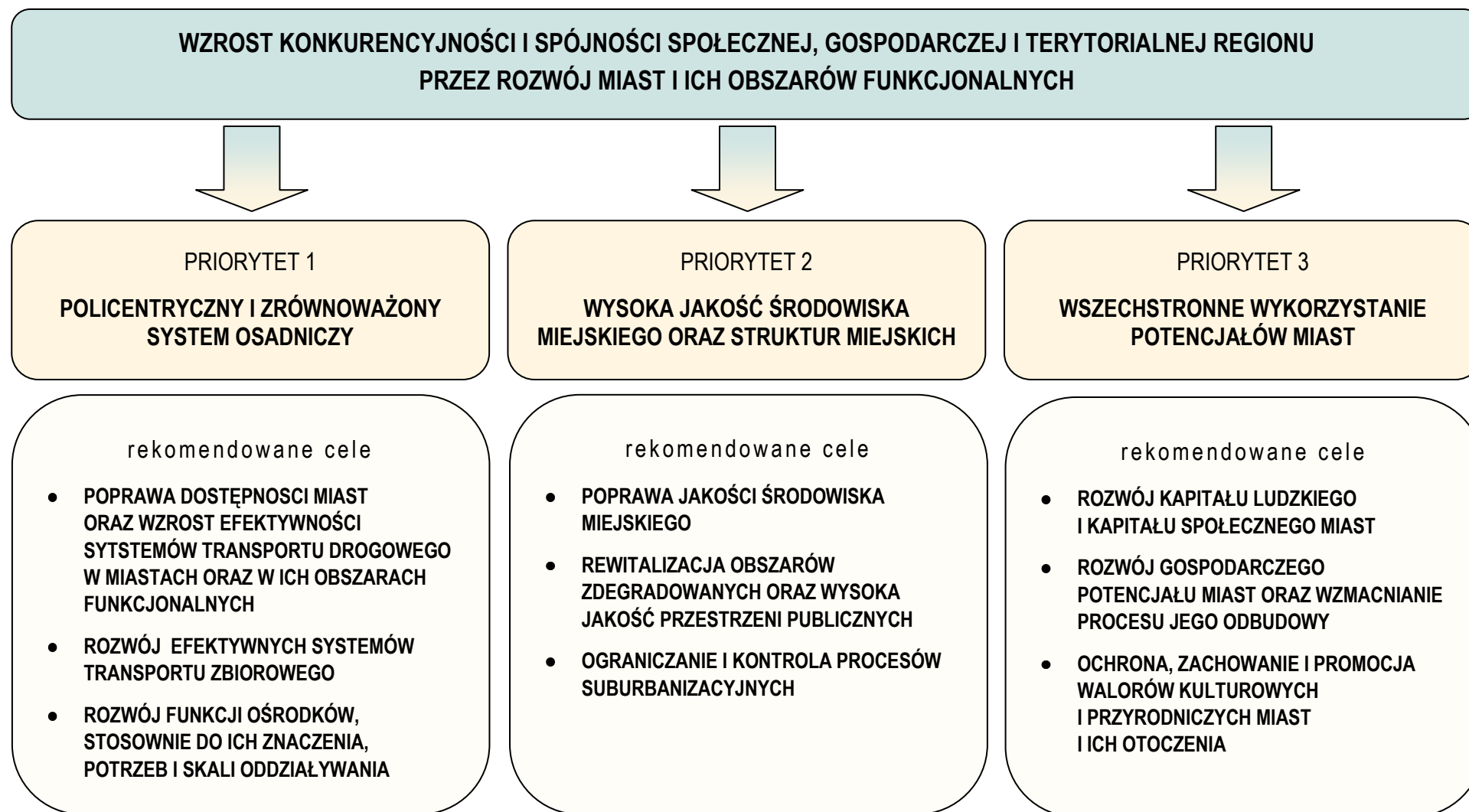
poziom krajowy:

- *Nowelizacja zapisów ustawy o przystaniach i portach morskich (w kierunku możliwości pozyskiwania środków na utrzymanie i rozwój małych portów).*
- *Przyjęcie „Krajowego programu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami” ustalającego mechanizmy organizacyjne i finansowe determinujące ochronę dziedzictwa kulturowego.*
- *Finansowanie inwestycji istotnych dla rozwoju symbolicznych (związanych z tożsamością) i kulturalnych funkcji metropolitalnych (np. Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku).*
- *Wzmocnienie współpracy państwowych instytucji kultury z miastami, na terenie których są one zlokalizowane w celu osiągnięcia wysokiej jakości oferty kulturalnej.*

kryteria realizacji lub wsparcia działań w ramach PRIORYTETU 3 (poziom wojewódzki):

- ❖ *Działania sprzyjające aktywizacji społecznej mieszkańców.*
- ❖ *Działania sprzyjające wzrostowi kompetencji obywatelskich i zawodowych mieszkańców oraz wzrostowi zatrudnienia.*
- ❖ *Korelacja działań w zakresie szkolnictwa zawodowego i rozwoju lokalnych rynków pracy.*
- ❖ *Współpraca sektorów naukowego i gospodarczego.*
- ❖ *Działania wpływające na wzrost konkurencyjności regionu poprzez wzmacnianie międzynarodowej pozycji gospodarczej jego największych ośrodków.*
- ❖ *Równoważenie polityki nastawionej na zwiększanie atrakcyjności turystycznej i polityki ukierunkowanej na poprawę jakości życia mieszkańców.*
- ❖ *Spójność realizowanych przedsięwzięć oraz działań promocyjnych w zakresie kultury i turystyki, składających się na rozpoznawalną markę, charakterystyczną dla województwa pomorskiego.*

Rys. 9. Schemat priorytetów prowadzenia polityki miejskiej województwa pomorskiego



Wszystkie opracowania wykonane na potrzeby koncepcji zrównoważonej polityki miejskiej województwa pomorskiego oraz bieżące informacje na ten temat dostępne są na stronie internetowej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, w zakładce *Polityka miejska województwa pomorskiego*:

http://www.urzad.pomorskie.eu/pl/dokumenty_strategiczne/polityka_miejska_województwa_pomorskiego



IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

ZESTAW ZAGADNIENI WZIĘTYCH POD UWAGĘ PRZY IDENTYFIKACJI WYZWAŃ:

1. POŁOŻENIE W WOJEWÓDZTWIE I OBSZARZE FUNKCJONALNYM
POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE - UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA NATURALNEGO
POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE - UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA KULTUROWEGO
POŁOŻENIE W STOSUNKU DO INNYCH OŚRODKÓW - SĄSIEDZTWO, POWIĄZANIA, KORYTARZE KOMUNIKACYJNE
2. SPOŁECZEŃSTWO
DEMOGRAFIA - DEPOPULACJA MIAST I ICH OTOCZENIA
DEMOGRAFIA - STARZEJĄCE SIĘ SPOŁECZEŃSTWO
3. GOSPODARKA
METROPOLIZACJA
TURYSTYKA I MARKETING
4. ŚRODOWISKO MIEJSKIE
CECHY PRZYRODNICZE I STAN ŚRODOWISKA
DZIEDZICTWO KULTUROWE
5. INFRASTRUKTURA
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA - GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA, ENERGETYKA
INFRASTRUKTURA USŁUG – EDUKACJA, OCHRONA ZDROWIA, KULTURA
6. GOSPODARKA PRZESTRZENNA
STRUKTURA PRZESTRZENNA MIAST
PRZESTRZEŃ PUBLICZNA - SYSTEMOWE ROZWIĄZANIA DOTYCZĄCE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W MIASTACH
PRZESTRZEŃ PUBLICZNA - REWITALIZACJA I PODNOSZENIE JAKOŚCI PRZESTRZENI MIEJSKIEJ
OBSZARY ZDEGRADOWANE
SUBURBANIZACJA
ORGANIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | |
|---|---|--|---|--|--|--|---|
| 1. POŁOŻENIE W WOJEWÓDZTWIE I OBSZARZE FUNKCJONALNYM | | | | | | | |
| POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE - ISTNIEJĄCE UWARUNKOWANIA ŚRODOWISKA NATURALNEGO | <ul style="list-style-type: none"> położenie nadmorskie i nadwodne śródlądowe; | <ul style="list-style-type: none"> rozwój turystyki wodnej w oparciu o brzeg morski i drogę wodną E-60 (mariny i przystanie wraz z infrastrukturą – powiązane w sieci, promowane jako spójny produkt); rozwój sieci dróg wodnych i turystyki wodnej w oparciu o wody śródlądowe (mariny i przystanie wraz z infrastrukturą – powiązane w sieci, promowane jako spójny produkt); rozwój i promocja turystyki w oparciu o walory krajobrazowe i zasoby przyrodnicze (w tym rozwój turystyki uzdrowiskowej); wzmacnianie atrakcyjności osiedleńczej poprzez m.in. rozwój oferty oraz wzrost jakości usług, przestrzeni publicznych, środowiska miejskiego a także zwiększenie dostępności komunikacyjnej; wspieranie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości bazującej na lokalnych zasobach naturalnych (np. rybactwo); | <p>strefa nadmorska: Ustka, Łeba, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Krynica Morska</p> <p>miasta strefy pojeziernej: Kartuzy, Żukowo, Kościerzyna, Bytów, Miastko, Skarszewy, Starogard Gdański;</p> <p>miasta Doliny i Delt Wisły: Pruszcz Gdański, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Tczew, Malbork, Sztum, Pelplin, Gniew, Dzierzgoń, Kwidzyn, Prabuty;</p> | <ul style="list-style-type: none"> ustawa o przystaniach i portach morskich w obecnym brzmieniu (znaczne ograniczenie możliwości uzyskania środków na utrzymanie i rozwój małych portów); konflikt pomiędzy funkcjami (tereny otwarte – czy ekspansja zagospodarowania, zabudowy); liczne silne ograniczenia przestrzenno-środowiskowe (obszary prawnie chronione, tereny zagrożone powodzią, tereny podmokłe...); krótki sezon turystyczny; | <ul style="list-style-type: none"> nowelizacja zapisów ustawy o przystaniach i portach morskich; polityka planistyczna ograniczająca antropopresję (zwłaszcza na obszarach szczególnie wrażliwych przyrodniczo i w zasięgu korytarzy ekologicznych); ukierunkowanie rozwoju gospodarczego na rozwój zrównoważony; ochrona przeciwpowodziowa; | <p>strefa nadmorska: Ustka, Łeba, Gdańsk, Sopot, Gdynia, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Krynica Morska</p> <p>miasta strefy pojeziernej: Kartuzy, Żukowo, Kościerzyna, Bytów, Miastko, Skarszewy, Starogard Gdański;</p> <p>miasta Doliny i Delt Wisły: Pruszcz Gdański, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Tczew, Malbork, Sztum, Pelplin, Gniew, Dzierzgoń, Kwidzyn, Prabuty;</p> | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> położenie w obrębie stref wysokiej lesistości; | <ul style="list-style-type: none"> zachowanie powierzchni i rozkładu przestrzennego zespołów leśnych (eliminowanie fragmentacji obszarów); rozwój i promocja turystyki w oparciu o walory krajobrazowe i zasoby przyrodnicze; wspieranie rozwoju lokalnej przedsiębiorczości bazującej na lokalnych zasobach naturalnych (np. zakłady przetwórstwa runa leśnego i owoców); | <p>Gdańsk, Gdynia, Ustka, Władysławowo,</p> <p>Kępice, Miastko, Czarne, Brusy, Czersk, Czarna Woda</p> | <ul style="list-style-type: none"> brak zintegrowanych działań miast nadmorskich; konflikt pomiędzy funkcjami (tereny otwarte – czy ekspansja zagospodarowania, zabudowy); | <ul style="list-style-type: none"> „wspólna polityka morska na szczeblu województwa” (propozycje rekomendacji - Ustka); polityka planistyczna ograniczająca antropopresję (zwłaszcza na obszarach szczególnie wrażliwych przyrodniczo i w zasięgu korytarzy ekologicznych); | <p>Gdańsk, Gdynia, Ustka, Władysławowo</p> <p>Kępice, Miastko, Czarne, Brusy, Czersk, Czarna Woda</p> |
| | | <ul style="list-style-type: none"> znaczne zróżnicowanie krajobrazowe, stanowiące o atrakcyjności środowiska i przestrzeni; | <ul style="list-style-type: none"> wzmacnianie atrakcyjności osiedleńczej; | <p>Hel, Jastarnia, Władysławowo, Gdynia, Sopot, Gdańsk, Krynica Morska, Kartuzy</p> | <ul style="list-style-type: none"> ograniczenie powierzchni terenów zielonych jako sąsiedztwa terenów zabudowanych; liczne silne ograniczenia przestrzenno-środowiskowe (obszary prawnie chronione, tereny zagrożone powodzią, tereny podmokłe...); | <ul style="list-style-type: none"> przygotowanie planów ochrony parków krajobrazowych oraz obszarów Natura 2000; stopniowa weryfikacja planów zagospodarowania przestrzennego uwzględniająca mapy zagrożenia i mapy ryzyka powodziowego oraz plany zarządzania ryzykiem powodziowym; | <p>Hel, Jastarnia, Władysławowo, Gdynia, Sopot, Gdańsk, Krynica Morska, Kartuzy</p> |
| POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE - ŚRODOWISKO SPOŁECZNO - KULTUROWE | <ul style="list-style-type: none"> silne „zakorzenie” w lokalnej tradycji – poczucie tożsamości, wspólnotowość, aktywność społeczna; | <ul style="list-style-type: none"> rozwój usług i produktów związanych z lokalną specyfiką i tradycją, odpowiadających współczesnym potrzebom (np. wzornictwo); zachowanie wyrazu i tożsamości w procesie rozwoju miast; wsparcie rozwoju oferty kulturalno-rozrywkowej, kierowanej zarówno dla mieszkańców jak i turystów; | <p>Gdańsk, Sopot, Gdynia, Wejherowo, Kartuzy, Kościerzyna, Żukowo, Bytów; Słupsk</p> | <ul style="list-style-type: none"> brak lub niedostatek miejsc sprzyjających integracji międzysąsiedzkiej; | | <p>wszystkie miasta;</p> | |
| | <ul style="list-style-type: none"> poszukiwanie nowej, często wielokulturowej tożsamości; | <ul style="list-style-type: none"> zwiększenie nacisku na wspieranie lokalnych inicjatyw społecznych (również dotyczących przestrzeni miejskiej) – dofinansowanie programów realizowanych przez „partnerstwa obywatelskie”; | <p>Gdańsk, Sopot, Gdynia, Starogard Gdański, Tczew, Nowy Dwór Gdański, Bytów; Słupsk</p> | | | | |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | |
|---|---|---|--|---|---|--|--|
| POŁOŻENIE W STOSUNKU DO INNYCH OŚRODKÓW - SASIEDZTWO, POWIĄZANIA, KORYTARZE KOMUNIKACYJNE | <ul style="list-style-type: none"> równomiernie rozmieszczone ośrodki miejskie w strukturze województwa; | <ul style="list-style-type: none"> możliwość wykreowania struktury przestrzennej bardziej zrównoważonej z efektywnie, pod względem dostępności transportowej, rozmieszczonym systemem usług publicznych; poprawa spójności i konkurencyjności peryferyjnych części województwa; | struktura przestrzenna miejskiej sieci osadniczej; | <ul style="list-style-type: none"> brak zrównoważenia sieci osadniczej województwa pomorskiego wynikający nie tyle z nadmiernego rozwoju aglomeracji trójmiejskiej co z niedorozwoju powiązań (a także funkcji) ośrodków regionalnych i lokalnych; brak konsekwentnych działań związanych z wspieraniem ośrodków zgodnie z przyjętą w PZPWP hierarchią sieci osadniczej; brak woli i akceptacji ze strony poszczególnych ośrodków do komplementarnego rozwoju usług (konkurencyjność ponad współpracą); problem wschodniej części województwa polegający na tym, że naturalnym ośrodkiem regionalnym Powiśla był i jest Elbląg – oddzielony wskutek reformy administracyjnej 1999 roku granicą województwa warmińsko-mazurskiego; marnotrawienie wielu potencjałów rozwojowych przez rozpraszanie efektów skali działań; | <ul style="list-style-type: none"> wzmacnianie miast jako biegunów wzrostu wymaga umacniania i budowania powiązań miast między sobą ale także miast z ich najbliższym zapleczem; wzmocnienie powiązań Słupska z Trójmiastem, zarówno w aspekcie infrastruktury drogowej jak i połączeń transportu zbiorowego; wskazanie układu Chojnice-Człuchów, jako naturalnego ośrodka regionalnego południowo-zachodniej części województwa, mogącego także oddziaływać na województwa sąsiednie, w tym celu należy znacząco wzmocnić powiązania transportowe ze Słupskiem i Gdańskiem; dylemat: czy kreować nowy ośrodek regionalny we wschodniej części województwa, czy uznać rolę Elbląga, a nawet spróbować ją wzmocnić. Jest to rozwiązanie o tyle korzystne, że Elbląg (jak całe województwo warmińsko-mazurskie) ciąży do Trójmiasta. Elbląg pełniący funkcje regionalne dla miast województwa pomorskiego mógłby być wręcz rozwiązaniem wzmacniającym rolę Gdańska i pośrednio całego obszaru północnej Polski; | struktura przestrzenna miejskiej sieci osadniczej; | |
| | <ul style="list-style-type: none"> położenie ośrodków w zasięgu oddziaływania regionalnych korytarzy transportowych; | <ul style="list-style-type: none"> rozwój terenów inwestycyjnych rozwój i modernizacja połączeń komunikacyjnych (infrastruktura drogowa, transport zbiorowy) w ramach korytarzy implikujące większą spójność przestrzenną sieci ośrodków | korytarz nadwiślański (jako element VI korytarza pan-europejskiego): miasta Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, Skórcz, Kwidzyn, Malbork, Nowy Staw, Sztum korytarz północny: miasta TOM, Lębork, Słupsk, korytarz żuławski: Nowy Dwór Gdański, korytarz południowy: Debrzno, Człuchów, Chojnice, Czarna Woda, Starogard Gdański, Malbork korytarz pojezierny: miasta TOM, Kościerzyna, Bytów Miastko korytarz kaszubski: Chojnice, Brusy, Kościerzyna, Lębork, Łeba korytarz zachodni: Człuchów, Miastko, Słupsk, Ustka | | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> dostępność ośrodków do transportu kolejowego | <ul style="list-style-type: none"> modernizacje i rewitalizacje istniejących linii kolejowych; realizacja projektu Pomorska Kolej Metropolitalna, elektryfikacja linii kolejowej nr 201 (Gdynia - Kościerzyna), | Brusy, Bytów, Chojnice, Czarna Woda, Czarne, Czersk, Człuchów, Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kępice, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Malbork, Miastko, Pelplin, Prabuty, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Słupsk, Sopot, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo Gdynia, Gdańsk, Żukowo, Kościerzyna, | <ul style="list-style-type: none"> brak dostępu ośrodków do transportu kolejowego | <ul style="list-style-type: none"> rewitalizacje istniejących, nieczynnych linii kolejowych | Bytów, Gniew, Debrzno, Dzierżgoń, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Skarszewy, Skórcz | |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|---|-----------------------|--|----------------------------------|--|--|--|
| 2. SPOŁECZEŃSTWO | | | | | | |
| DEMOGRAFIA - DEPOPULACJA MIAST I ICH OTOCZENIA | | | | <ul style="list-style-type: none"> • postępujący proces wyludniania się miast i ich funkcjonalnego otoczenia; • „drenaż mózgow” powiązany z kurczeniem się lokalnej gospodarki oraz mniejszą aktywnością gospodarczą mieszkańców; • kurczenie potrzeb z zakresu wybranych usług publicznych (infrastruktura społeczna) – np. zamykanie szkół; • zwiększone koszty jednostkowe utrzymania istniejącej infrastruktury społecznej i technicznej; • spadek dochodów miast i otoczenia zarówno z tytułu PIT i CIT; | <ul style="list-style-type: none"> • budowa powiązań transportowych, służąca poprawie dostępności do podstawowych usług publicznych jako element poprawy lub zapewnienia odpowiedniego poziomu życia oraz walki z wykluczeniem społecznym; | <p>miasta wyludniające się, w tym te, w których wzrost generowany dodatnim przyrostem naturalnym jest coraz mniejszy, w związku z tym zagrożone są wyludnieniem: Czarne, Debrzno, Dzierzgoń, Gniew, Hel, Jastarnia, Kępice, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Miastko, Pelplin, Prabuty, Skórcz, Sztum;</p> |
| DEMOGRAFIA - STARZEJĄCE SIĘ SPOŁECZEŃSTWO | | | | <ul style="list-style-type: none"> • postępujący proces starzenia się ludności miast (w 2005 roku 35 a już w 2010 roku 40 miast znajdowało się w stadium starzenia się); • zmniejszanie się dochodów własnych miast przy jednoczesnym wzroście wydatków na pomoc społeczną i opiekę zdrowotną; • brak siły roboczej, a w konsekwencji problemy rozwoju bazy ekonomicznej miasta; | <ul style="list-style-type: none"> • rozwój usług opieki zdrowotnej, rehabilitacji, opieki społecznej (domy seniora); • aktywizacja osób w wieku poprodukcyjnym (np. Uniwersytety III wieku); • powołanie Rady ds. Seniorów – organu doradczego władz miejskich uczestniczącego w ewaluacji działań na rzecz seniorów; • wprowadzanie działań o charakterze „prorodzinnym” np. „Karty Dużej Rodziny”, dającej zniżki na korzystanie z usług publicznych; | <p>całe województwo, przy czym szczególnie w miastach, w których wskaźnik starzenia podwójnego (liczba osób w wieku powyżej 85 lat w liczbie ludności w wieku poprodukcyjnym) wyniósł ponad 9%: aglomeracja Trójmiasta (Sopot, Gdańsk, Gdynia, Rumia, Kartuzy); subregion nadwiślański (Kwidzyn, Skarszewy, Pelplin, Skórcz, Malbork, Nowy Staw); subregion południowy (Chojnice, Czersk, Czarne, Debrzno); subregion słupski (Słupsk, Lębork, Kępice, Łeba, Miastko);</p> |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|------------------------------|---|--|---|---|---|---|
| 3. GOSPODARKA | | | | | | |
| METROPOLIZACJA | <ul style="list-style-type: none"> układ osadniczy o znaczącym potencjale ludnościowym, społecznym i gospodarczym; funkcje ponadlokalne (edukacja, nauka, kultura, zdrowie, gospodarka); porty morskie; poprawiająca się dostępność aglomeracji Trójmiasta, rozbudowywana infrastruktura transportowa; dziedzictwo kulturowe oraz tradycje morskie i solidarnościowe; bliskie sąsiedztwo obszarów o wysokich walorach przyrodniczych i rekreacyjnych; | <ul style="list-style-type: none"> wykreowanie aglomeracji Trójmiasta na najważniejsze ogniwo osadnicze Południowego Bałtyku – Metropolia Południowego Bałtyku; rozwój funkcji metropolitalnych: instytucji naukowo-badawczych, zdrowia, kultury i sztuki oraz sportowo-rekreacyjnych itp.; ukształtowanie intermodalnych węzłów transportowych; wykreowanie silnej i rozpoznawalnej marki aglomeracji Trójmiasta; w modelu polaryzacyjno-dyfuzyjnym ukształtowany ośrodek metropolitalny, koncentrujący większość funkcji gospodarczych, kulturowych, edukacyjnych, politycznych i administracyjnych jest zjawiskiem pozytywnym. Umożliwia on podejmowanie współpracy w zglobalizowanym świecie a jednocześnie pozwala na konkurowanie całego regionu z innymi. Warunkiem korzystania przez cały region z siły ośrodka metropolitalnego jest silna dyfuzja, rozumiana jako rozprzestrzenianie procesów rozwojowych z obszarów rdzeniowych na teren województwa. Realizacja rozwoju w oparciu o taki model rozwoju wymaga zatem odpowiednio ukształtowanych powiązań oraz rozwiniętych ośrodków regionalnych i subregionalnych; | aglomeracja Trójmiasta | <ul style="list-style-type: none"> brak woli koordynacji działań po stronie głównych graczy w celu ukształtowania mechanizmów współpracy w ramach kształtującego się obszaru metropolitalnego; narastająca wewnętrzna konkurencja między miastami i gminami obszaru metropolitalnego, która nie sprzyja budowaniu silnej pozycji metropolii; | <ul style="list-style-type: none"> wypracowanie prawnej formuły współpracy i koordynacji rozwoju metropolii; koordynacja polityki przestrzennej i inwestycyjnej między partnerami samorządowymi i instytucjami (np. uczelnie) w zakresie kształtowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych; szeroka dyskusja publiczna nt. szans i oczekiwań wynikających z rozwoju funkcji ponadlokalnych, a w konsekwencji akceptacji dla procesu metropolizacji; | aglomeracja Trójmiasta; |
| TURYSTYKA I MARKETING | <ul style="list-style-type: none"> walory stanowiące o wyjątkowości miast (przyrodnicze, krajobrazowe, kulturowe – w tym związane z kulturą współczesną); różnorodność atrakcji niezależnych od pogody (zabytki, muzea, kina, galerie handlowe); | <ul style="list-style-type: none"> wykorzystanie istniejących zasobów i walorów krajobrazowych i kulturowych do wykreowania lub wzmocnienia marki miasta (w tym jego charakterystycznych produktów turystycznych); tworzenie przeciwwagi dla sezonowej oferty turystycznej na bazie atrakcji niezależnych od pogody; | większość miast; | <ul style="list-style-type: none"> dobro turystów stawiane ponad dobrem mieszkańców (oferta turystyczna miasta często powstaje bez uwzględnienia potrzeb lokalnych społeczności); niebezpieczeństwo kreowania marketingowego produktu marki miasta w oderwaniu od polityki społecznej miasta; brak odpowiedniej dostępności komunikacyjnej do miast posiadających potencjał turystyczny; | <ul style="list-style-type: none"> równoważenie polityki nastawionej na zwiększanie atrakcyjności turystycznej i polityki ukierunkowanej na mieszkańców; budowanie marki miasta w oparciu o kapitał społeczny tworzony przez zwykłych mieszkańców, a nie markę budowaną przez firmy reklamowe, dla których nie ma większej różnicy, jaki sprzedają produkt: miasto czy proszek do prania wsparcie dla działań promocyjnych miast; wsparcie dla działań zwiększających dostępność komunikacyjną do miast (w tym do miast o wysokim potencjale turystycznym); | np. miasta pasa nadmorskiego |
| | | | w różnym stopniu – wszystkie miasta pomorskiego; | | | np. Dzierżgoń, Chojnice, Człuchów, Bytów |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|--|--|--|--|--|---|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> wzmacniająca się pozycja destynacji turystycznej na rynku europejskim; | <ul style="list-style-type: none"> poprawa dostępności i stałe podnoszenie jakości oferty, podążanie za najlepszymi światowymi trendami; | Gdańsk, Malbork; | <ul style="list-style-type: none"> braki w infrastrukturze zw. z obsługą turystyki i słabo rozwinięte zaplecze bazy turystycznej (wąska oferta, niski standard, itd.); krótki sezon; | <ul style="list-style-type: none"> wsparcie dla budowy i rozwoju oraz podnoszenia standardu infrastruktury turystycznej (w tym bazy noclegowej); wsparcie dla wykreowania lub rozwijania w ofercie miasta czegoś, co będzie stanowiło o jego wyjątkowości, na tle innych ośrodków, jednocześnie będzie potencjałem efektywnie przyciągającym również poza regularnym sezonem (np. wyspecjalizowana oferta sportowo - rekreacyjna, interdyscyplinarny ośrodek koncentrujący się na tematyce morskiej, wyspecjalizowana oferta rehabilitacyjna i uzdrowskowa, itd); | pas nadmorski, strefa pojezierna; |
| | <ul style="list-style-type: none"> ugruntowana pozycja destylacji turystycznej na rynku polskim; | <ul style="list-style-type: none"> podniesienie jakości i dywersyfikacja usług turystycznych w celu przyciągnięcia nowych grup klientów i zapewnienia bardziej zrównoważonego rozwoju turystyki; | miasta pasa nadmorskiego z wyłączeniem Pucka; | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> walory położenia predysponujące do uzyskania pozycji destylacji turystycznej na rynku polskim; | <ul style="list-style-type: none"> rozwój infrastruktury turystycznej oraz atrakcji umożliwiających lepsze wykorzystanie potencjału położenia miasta na rzecz rozwoju turystyki; | Puck; | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> duża liczba i różnorodność produktów turystycznych; | <ul style="list-style-type: none"> utrzymanie trendu oraz zapewnienie odpowiedniej jakości umożliwiającej ugruntowanie pozycji jako europejskiej destynacji wyjazdów weekendowych i kulturowych; | Gdańsk, Sopot, Gdynia; Słupsk | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> obecność jednej (faktycznej lub potencjalnej) atrakcji turystycznej; | <ul style="list-style-type: none"> dywersyfikacja produktów turystycznych pod kątem zatrzymania turystów na więcej niż jeden dzień oraz ponownego przyciągnięcia turystów, którzy poznali już miasto; | Malbork, Pelplin, Kwidzyn, Lębork, Gniew; | | | |
| | <ul style="list-style-type: none"> obecność ruchu turystycznego w sezonie letnim obecność tranzytowego ruchu turystycznego | <ul style="list-style-type: none"> dywersyfikacja produktów turystycznych pod kątem zapewnienia oferty na niepogodę; | Puck, Ustka, Łeba, Hel, Jastarnia, Władysławowo, Krynica Morska, Bytów, Kartuzy, Kościerzyna; | | | |
| | | <ul style="list-style-type: none"> zapewnienie programu usługowego oraz odpowiednio powiązania przestrzennego z głównymi węzłami komunikacyjnymi, który zwiększy zainteresowanie turystów lokalną ofertą; | Chojnice, Człuchów, Brusy, Czersk, Żukowo, Rumia, Reda, Wejherowo, Tczew, Starogard Gdański, Nowy Dwór Gdański, Słupsk; | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> częściowo wyeksponowane zasoby kulturowe (w tym niematerialne) i krajobrazowe; | <ul style="list-style-type: none"> podtrzymanie dotychczasowych strategii (formalnych i nieformalnych) rozwoju turystyki; | Chojnice, Człuchów, Czersk, Wejherowo, Tczew, Nowy Dwór Gdański; | | | | |

4. ŚRODOWISKO MIEJSKIE

| | | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|--------------------------|
| CECHY PRZYRODNICZE I STAN ŚRODOWISKA | <ul style="list-style-type: none"> zasoby środowiska m.in. obecność enklaw cennych przyrodniczo w obrębie obszarów zurbanizowanych; wysoki potencjał rekreacyjny – w tym balneologiczny strefy nadmorskiej; możliwość utrzymania (kształtowania) korzystnych warunków ekologicznych życia mieszkańców dzięki bliskości i oddziaływaniu terenów wodnych, leśnych i zieleni miejskiej; | <ul style="list-style-type: none"> zachowanie, ochrona i udostępnienie jako miejsc o funkcjach rekreacyjnych i dydaktycznych enklaw cennych przyrodniczo, położonych w obrębie obszarów zurbanizowanych; zachowanie terenów zieleni, torfowiskowo-bagiennych i enklaw zadrzewień – jako obszarów kształtujących warunki środowiskowe i zachowujących różnorodność biologiczną (nieprzeznaczanie ich na cele inwestycyjne); | <p>szczególnie: Ustka, Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Gdynia, Sopot, Gdańsk, Krynica Morska, Kartuzy, Człuchów, Czarne;</p> | <ul style="list-style-type: none"> niedostateczne poszanowanie środowiska miejskiego przez jego użytkowników, zmiany funkcji terenów i przekształcanie terenów zieleni w zabudowane; niewystarczający stan badań i rozpoznania zagrożeń środowiskowych – bardzo ograniczony monitoring; | <ul style="list-style-type: none"> zachowanie i ochrona prawna w postaci ustaleń planów miejscowych wszelkich form wód powierzchniowych – jako obszarów cennych przyrodniczo i kształtujących warunki ekologiczne życia w mieście poprzez m.in. budowę systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków i wód opadowych; rozwój badań i stałego monitoringu stanu środowiska w miastach (więcej punktów pomiaru, systematyczny spójny system,...); | wszystkie miasta; |
|---|---|--|---|---|---|--------------------------|

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|--|--|---|----------------------------------|---|--|---|
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> • pogarszający się klimat akustyczny - zagrożenie hałasem w wyniku braku racjonalnego gospodarowania przestrzenią (np. lokowanie zabudowy mieszkaniowej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych); • obszary zagrożenia powodzią i podtopieniami, znajdujące się w granicach administracyjnych miast; • przekroczenie standardów jakości powietrza w zakresie PM10; • przekroczenie standardów jakości powietrza w zakresie benzo(a)piranu; | <ul style="list-style-type: none"> • wdrażanie środków poprawy klimatu akustycznego w mieście, w tym ograniczanie powierzchni terenów zabudowy mieszkaniowej w obszarach o złym i pogarszającym się stanie klimatu akustycznego; • zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego na obszarach zagrożenia powodzią; • wprowadzenie mechanizmów ograniczania zabudowy na obszarach zagrożenia powodzią; • zwiększenie zasięgu obsługi scentralizowanych systemów zaopatrzenia w ciepło; • upowszechnienie stosowania niskoemisyjnych paliw w indywidualnych źródłach ciepła (gaz, OZE); • rozwój dystrybucyjnych sieci gazowych; • kompleksowa termomodernizacja budynków w celu zmniejszenia zapotrzebowania na ciepło; | <p>Gdańsk, Gdynia, Reda, Rumia, Wejherowo, Słupsk;</p> <p>Gniew, Łeba, Tczew, Ustka, Wejherowo, Gdańsk, Słupsk, Skarszewy, Kościerzyna, Żukowo, Pelplin, Pruszcz Gdański, Kwidzyn, Lębork, Starogard Gdański, Reda, Dzierżoń, Prabuty, Czarna Woda, Kępice;</p> <p>Gdańsk, Gdynia, Kościerzyna, Wejherowo, Starogard Gdański, Tczew, Słupsk, Władysławowo <i>Niezależnie od jakości powietrza budowa dystrybucyjnych sieci gazowych dotyczy:</i> Kartuzy, Krynica Morska, Debrno, Łeba, Kępice, Kościerzyna, Czarna Woda, Skórcz, Skarszewy</p> |
| DZIEDZICTWO KULTUROWE | <ul style="list-style-type: none"> • duże zróżnicowanie elementów dziedzictwa kulturowego w miastach; | <ul style="list-style-type: none"> • kształtowanie zindywidualizowanej „oferty”, „wizytówki miasta”, odróżniającej je na tle innych; | większość miast; | <ul style="list-style-type: none"> • brak wizji zarządzania i wykorzystania zasobu dziedzictwa kulturowego w miastach (np. niewykorzystany potencjał zamków); • postępująca degradacja przestrzeni małych miast, jako charakterystycznych elementów historycznej „drobnoziarnistej” i wielokulturowej struktury przestrzennej; • zanikanie charakterystycznych elementów krajobrazu miejskiego; • błędna interpretacja dziedzictwa kulturowego – realizacja obiektów i przestrzeni będących pastiszem substancji zabytkowej; • podlegająca systematycznej degradacji zabytkowa substancja (przede wszystkim mieszkaniowa); | <ul style="list-style-type: none"> • działania edukacyjne i promocyjne dotyczące ochrony dziedzictwa kulturowego (pozwalające dostrzec, zrozumieć - wykształcić umiejętność oceny estetycznej i chronić to co jest cenne); • zachowanie równowagi pomiędzy tradycją i współczesnością – dyskurs z istniejącym otoczeniem i świadome odniesienie do przeszłości; • systemy zachęt i pomocy dla właścicieli obiektów zabytkowych; | większość miast; |
| 5. INFRASTRUKTURA | | | | | | |
| INFRASTRUKTURA TECHNICZNA GOSPODARKA WODNO-ŚCIEKOWA, ENERGETYKA | | | | <ul style="list-style-type: none"> • niedostatecznie rozwinięty system odprowadzania i oczyszczania ścieków; • efektywność oczyszczania ścieków niespełniająca wymogów przepisów prawa (w ramach funkcjonującej aglomeracji) – niezgodność uzyskiwanych parametrów oczyszczania z przepisami prawa; | <ul style="list-style-type: none"> • budowa (rozbudowa, modernizacja) systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków; • budowa/rozbudowa/modernizacja oczyszczalni ścieków; | <p>Żukowo, Reda (w zakresie odprowadzania ścieków), Brusy, Prabuty, Czarna Woda, Skórcz, Pelplin;</p> <p>Gdańsk, Puck, Chojnice, Łeba, Skórcz, Brusy;</p> |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|--|--|--|--|--|---|--|
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> • brak systemów odprowadzania ścieków na obszarach wiejskich znajdujących się w granicach aglomeracji ściekowych; • niedostatecznie rozwinięta infrastruktura odprowadzania i oczyszczania wód opadowych; | <ul style="list-style-type: none"> • budowa (rozbudowa, modernizacja) systemów odprowadzania ścieków; • rozbudowa i modernizacja systemu odprowadzania i oczyszczania wód opadowych; | <p><i>Wg odrębnego wykazu (dot. obszarów wiejskich)</i></p> <p>Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo, Gdańsk, Człuchów, Gniew, Jastarnia, Kwidzyn, Pelplin, Reda, Rumia, Żukowo, Miastko, Puck, Kartuzy</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> • znaczący udział biomasy w bilansie cieplnym miasta; | <ul style="list-style-type: none"> • dalszy wzrost wykorzystania biomasy w bilansie cieplnym miasta; | <p>Gdańsk, Gdynia, Kępice, Kościerzyna, Reda;</p> | <ul style="list-style-type: none"> • brak lub niewielki udział biomasy wykorzystywanej w systemach zaopatrzenia w ciepło; | <ul style="list-style-type: none"> • budowa nowych lub modernizacja istniejących lokalnych źródeł ciepła w celu wykorzystania biomasy; • upowszechnienie biomasy do produkcji energii cieplnej w źródłach indywidualnych; • rozwój scentralizowanych systemów zaopatrzenia w ciepło; | <p>Brusy, Bytów, Chojnice, Czarna Woda, Czarne, Czersk, Człuchów, Debrzno, Dzierzgoń, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Malbork, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Prabuty, Pruszcz Gdański, Puck, Rumia, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Sopot, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo;</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> • kompleksowe wykorzystanie innych OZE w zaopatrzeniu w energię, w szczególności w ciepło; | <ul style="list-style-type: none"> • wsparcie dalszych działań służących wykorzystaniu innych OZE • upowszechnienie dotychczasowych działań – rola wzorcowa dla innych miast | <p>Dzierzgoń, Miastko</p> | <ul style="list-style-type: none"> • brak bądź niewielkie zainteresowanie i wykorzystanie OZE w bilansie energetycznym miasta; | <ul style="list-style-type: none"> • upowszechnienie wykorzystania OZE w produkcji energii cieplnej i elektrycznej w budownictwie publicznym i indywidualnym | <p>Brusy, Bytów, Chojnice, Czarna Woda, Czarne, Czersk, Człuchów, Debrzno, Gdańsk, Gdynia, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kępice, Kościerzyna, Krynica Morska, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Prabuty, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Skarszewy, Skórcz, Słupsk, Sopot, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Władysławowo, Żukowo</p> |
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> • brak kompleksowej polityki miasta w zakresie zwiększania efektywności energetycznej budynków użyteczności publicznej oraz budownictwa mieszkaniowego (termomodernizacja) bądź jej ograniczony zasięg; | <ul style="list-style-type: none"> • kompleksowa termomodernizacja budynków użyteczności publicznej; • wdrażanie programów wspierających kompleksową termomodernizację w budownictwie mieszkaniowym; | <p>wszystkie miasta</p> |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|-------------------------------------|-----------------------|--|----------------------------------|---|--|---|
| | | | | <ul style="list-style-type: none"> • brak kompleksowej polityki miasta w zakresie zwiększania efektywności energetycznej oświetlenia ulicznego oraz oświetlenia w obiektach użyteczności publicznej; | <ul style="list-style-type: none"> • modernizacja oświetlenia ulicznego – wymiana źródeł światła/opraw oświetleniowych; • modernizacja wewnętrznego w obiektach użyteczności publicznej – wykorzystanie energooszczędnych źródeł światła (żarówek) | wszystkie miasta |
| INFRASTRUKTURA - USŁUGI EDUKACJA | | | | <ul style="list-style-type: none"> • nieadekwatna do potrzeb struktura przestrzenna edukacji i szkolnictwa wyższego; • niewykorzystany potencjał ośrodków miejskich w zakresie oferty edukacyjnej; • niska na tle kraju jakość kształcenia przejawiająca się wynikami sprawdzianów i egzaminów uczniów szkół podstawowych i gimnazjów; • brak możliwości rozwoju fizycznego dzieci szkolnych ze względu na brak sal gimnastycznych, boisk sportowych; • zróżnicowane warunki kształcenia i wyposażenia szkół w aparaturę informatyczną; • zła polityka przestrzenna w zakresie rozwoju terenów mieszkaniowych powodująca konieczność zamykania budynków oświaty w centrach dużych miast i konieczność ich budowy na nowych osiedlach; • kształcenie zawodowe wykazuje częściową rozbieżność z zapotrzebowaniem lokalnego rynku pracy co wpływa na wysoką stopę bezrobocia wśród ludzi młodych; • niepokojącym zjawiskiem jest znaczny spadek liczby uczniów zasadniczych szkół zawodowych w ośrodkach, w których oferta rynku pracy jest stosunkowo słaba i raczej skierowana do osób z wykształceniem zawodowym; | <ul style="list-style-type: none"> • określenie rangi ośrodków w zakresie szkolnictwa średniego i wyższego na podstawie rozmiarów ciężarów do poszczególnych ośrodków; • określenie optymalnego poziomu rozwoju funkcji edukacyjnych na podstawie rangi i rozmieszczenia ośrodków odniesionej do dostępności transportowej; • uzupełnienie infrastruktury szkół o nowoczesne sale gimnastyczne, boiska, baseny i place zabaw; • doposażenia placówek w nowoczesny sprzęt multimedialny i specjalistyczny umożliwiający nabywanie kompetencji określanych jako kluczowe; • poprawa stanu technicznego bazy oświatowej, w tym przeprowadzanie termomodernizacji budynków; • rozwój szkolnictwa zawodowego elastycznego i ukierunkowanego na potrzeby w bazy ekonomicznej ośrodków średniej wielkości i mniejszych miast; | <p><i>ranga edukacyjna ośrodków</i></p> <p>I: Gdańsk, Gdynia, Sopot – ośrodki o najbardziej wyspecjalizowanym zakresie usług edukacji w Polsce Północnej;</p> <p>II: Słupsk, Chojnice-Człuchów – ośrodki szkolnictwa wyższego dające wykształcenie I, II i III stopnia;</p> <p>III: Wejherowo, Tczew, Pruszcz Gdański, Kwidzyn, Starogard Gdański, Malbork, Łębork – ośrodki szkolnictwa wyższego I stopnia;</p> <p>IV: Brusy, Bytów, Czersk, Dzierżoń, Gniew, Kartuzy, Kościerzyna, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Puck, Reda, Rumia, Sztum, Ustka, Władysławowo, Żukowo – ośrodki rozwoju szkolnictwa średniego, w tym przede wszystkim zawodowego;</p> |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|--|--|--|----------------------------------|---|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • silny ośrodek akademicki Trójmiasta; • ośrodek szkolnictwa wyższego w północno-zachodniej części regionu; • szkolnictwo wyższe w Elblągu i Grudziądzu oddziałujące na wschodnią część regionu; | <ul style="list-style-type: none"> • ukształtowanie na bazie uczelni wyższych Trójmiasta silnych funkcji metropolitalnych; • potencjał do utworzenia uniwersytetu w Słupsku; • brak potrzeb ukształtowania pełnego ośrodka akademickiego (studia I, II i III stopnia) we wschodniej części regionu; | Trójmiasto, Słupsk | <ul style="list-style-type: none"> • brak wyższej uczelni oferującej kształcenie na kierunkach technicznych w Słupsku wpływająca na niską pozycję miasta w zakresie nowych technologii i innowacyjności; • niewykorzystanie potencjału Chojnic do ukształtowania silnej wyższej szkoły zawodowej powiązanej z lokalną gospodarką; • niska dostępność do szkół wyższych publicznych przede wszystkim ograniczona do Trójmiasta i częściowo Słupska; • brak zdecydowanych działań i poparcia dla utworzenia ośrodków akademickich poza Trójmiastem; • niska jakość nauczania w ośrodkach posiadających szkoły wyższe poza Trójmiastem i Słupskiem; • niedostateczny poziom współpracy pomiędzy światem nauki i biznesu; | <ul style="list-style-type: none"> • rozwój tzw. dzielnic wiedzy, jako struktur szerokiej współpracy nauki i gospodarki; • tworzenie konsorcjów dzielnic wiedzy, jako struktur współpracy uczelni wyższych samorządów i podmiotów gospodarczych; • utworzenie w Słupsku uniwersytetu przyrodniczo-humanistycznego na bazie Akademii Pomorskiej; • utworzenie w Chojnicach Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej ukierunkowanej na potencjał gospodarczy subregionu; | |
| INFRASTRUKTURA - USŁUGI OCHRONA ZDROWIA | | | | <ul style="list-style-type: none"> • nieadekwatna do potrzeb struktura przestrzenna ochrony zdrowia; | <ul style="list-style-type: none"> • określenie optymalnego poziomu rozwoju funkcji ochrony zdrowia na podstawie rangi i rozmieszczenia ośrodków odniesionej do dostępności transportowej; | <p><u>ranga ośrodków w ochronie zdrowia:</u></p> <p>I: Gdańsk, Gdynia – ośrodki o najbardziej wyspecjalizowanym zakresie usług ochrony zdrowia w Polsce Północnej;</p> <p>II: Chojnice - Człuchów, Kościerzyna, Słupsk – ośrodki zapewniające specjalistyczną opiekę medyczną w zakresie chorób nowotworowych, chorób układu sercowo-naczyniowego, cukrzycy, chorób psychicznych, opieki długoterminowej, rehabilitacji i opieki nad matką i dzieckiem;</p> <p>III: Bytów, Kartuzy, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Nowy Dwór Gdański, Puck, Sopot, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo – pozostałe ośrodki specjalistycznej opieki medycznej;</p> |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|--|--|--|----------------------------------|--|--|----------------------------------|
| | <ul style="list-style-type: none"> funkcjonowanie w regionie Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego; 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; poradnie onkologiczne I poziomu referencyjnego funkcjonują w: Sopocie, Lęborku, Malborku, Nowym Dworze Gdańskim, Tczewie i Wejherowie, zaś w Bytowie, Sztumie i Kwidzynie istnieją poradnie konsultacyjne; poradnie onkologiczne II poziomu referencyjnego funkcjonują w: Gdańsku, Gdyni, Słupsku, Kościerzynie, Chojnicach, Starogardzie Gdańskim, funkcjonowanie sieci oddziałów udarowych (zgodnie z wytycznymi Ekspertów Narodowego Programu Profilaktyki i Leczenia Udaru Mózgu): 4 w Gdańsku, 1 w Gdyni, Wejherowie, Kościerzynie, Słupsku, Starogardzie Gdańskim, Chojnicach, Sztumie; funkcjonowanie 31 poradni diabetologicznych dla dorosłych w: Kartuzach, Wejherowie, Lęborku, Bytowie, Chojnicach, Człuchowie, Starogardzie Gdańskim, Malborku, Tczewie, Kwidzynie, Kościerzynie, Nowym Dworze Gdańskim, Sztumie, Pruszczu Gdańskim (2) Słupsku (3), Gdańsku (8), Sopocie, Gdyni (3); | <ul style="list-style-type: none"> stworzenie Pomorskiego Centrum Sercowo-Naczyniowego, które zapewni najwyższej jakości opiekę medyczną w zakresie chorób serca i naczyń, wykorzystując najnowocześniejsze metody leczenia będącego jednym z wiodących ośrodków kardiologicznych w basenie Morza Bałtyckiego. Poza pełnieniem roli centralnego ośrodka kardiologicznego wyspospecjalistycznego w regionie powinno być innowacyjnym ośrodkiem naukowo-badawczym i dydaktycznym oraz istotnym elementem stymulacji rozwoju najnowocześniejszych technologii przemysłowych; | <p>Gdańsk, Gdynia,</p> | <ul style="list-style-type: none"> słaba dostępność do usług podstawowej opieki zdrowotnej; ważnym problemem, zwłaszcza w kontekście wysokiej w porównaniu z innymi regionami zachorowalności na choroby nowotworowe, choroby układu sercowo-naczyniowego i cukrzycę, są wewnątrzregionalne dysproporcje w dostępie do wyspecjalizowanych usług medycznych, które skupiają się w Gdańsku, Gdyni i Słupsku; zły stan techniczny budynków i przestarzałe wyposażenie małych szpitali, niestabilna sytuacja finansowa wpływają na znaczne ograniczenie zakresu świadczeń medycznych; proces skomasowania specjalistycznych świadczeń medycznych (ambulatoryjnych i stacjonarnych) w ramach kontraktów z NFZ w obrębie Trójmiasta; | <ul style="list-style-type: none"> poprawa dostępności do podstawowej opieki medycznej - miasta pow. 3 tys. mieszk./1 ZOZ - Kępice (brak ZOZ-u) oraz Czersk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Rumia, Reda, Skarszewy, Starogard Gdański, Władysławowo; zmniejszenie różnic w dostępie do lekarza-onkologa na terenie całego województwa poprzez utworzenie sieci przychodni onkologicznych we wszystkich miastach powiatowych; konieczność utworzenia poradni onkologicznych (I poziom referencyjności) w Kartuzach, Pucku i Człuchowie oraz potrzeba podniesienia poziomu referencyjności pozostałych poradni; należy utworzyć sieć wyspospecjalistycznych poradni kardiologicznych przy Centrach Zawałowych Gdańsk (2) po jednym w Gdyni, Kościerzynie i Słupsku, a w przyszłości w Chojnicach; należy zlokalizować po jednej specjalistycznej poradni kardiologicznej w każdym mieście powiatowym; konieczność poprawy dostępu dzieci do lekarza diabetologa poprzez utworzenie przychodni diabetologicznych dla dzieci w miejscowościach znacznie oddalonych od Gdańska - Sztum, Słupsk, Lębork, Kwidzyn, Chojnice, Kościerzyna i Kartuzy; istnieje konieczność utworzenia Poradni Zdrowia Psychicznego dla dzieci i młodzieży w Słupsku, Wejherowie, Kościerzynie, Starogardzie Gdańskim, Malborku, Kwidzynie; utworzenie zespołów leczenia środowiskowego w: Gdyni, Gdańsku, Pucku, Wejherowie, Słupsku, Lęborku, Tczewie, Chojnicach, Kościerzynie, Starogardzie Gdańskim, Malborku, Kwidzynie, Sztumie, Bytowie, Człuchowie, dla których bazę mogłyby stanowić Poradnie Zdrowia Psychicznego lub Oddziały Dienne; zapewnienie dziecku opieki lekarskiej przez specjalistę z zakresu pediatrii w ramach oddziału pediatrycznego i poradni konsultacyjnych w: Kościerzynie, Chojnicach, Lęborku, Słupsku, Sztumie, Starogardzie Gdańskim, Tczewie; | |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|------------------------------------|---|--|----------------------------------|--|---|---|
| INFRASTRUKTURA - USŁUGI KULTURA | <ul style="list-style-type: none"> zakres usług z kultury wyższej jest wyraźnie związany z jego pozycją w hierarchii osadniczej; potencjał dziedzictwa kulturowego materialnego i niematerialnego oraz silna tożsamość regionalna przede wszystkim Kaszub kształtuje potencjał do rozwoju funkcji kultury w wielu ośrodkach; Zamek w Malborku wpisany na listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO; | <ul style="list-style-type: none"> nowo powstające ponadlokalne instytucje kultury: Teatr Elżbietański w Gdańsku, Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku, czy Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku wpłyną na wzrost rangi Trójmiasta na mapie kulturalnej kraju i Regionu Morza Bałtyckiego, wymagają jednak one wspólnej promocji jako produkt turystyczny np. Historia XX wieku i ukształtowania na ich bazie metropolitalnej przestrzeni publicznej; wykorzystanie potencjału zamku w Malborku, jako generatora ruchu turystycznego, do rozwoju komplementarnej oferty kulturalnej miasta i usług turystycznych; | Gdańsk, Malbork | | | <p><i>ranga ośrodków w zakresie kultury:</i></p> <p>I: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Malbork, Słupsk – główne ośrodki animacji wydarzeń kulturalnych o znaczeniu europejskim, krajowym;</p> <p>II: Bytów, Brusy, Chojnice, Człuchów, Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Łeba, Malbork, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Puck, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Ustka, Wejherowo, Władysławowo – ośrodki kultury upowszechniające i prezentujące kulturę i dziedzictwo kulturowe Pomorza o znaczeniu krajowym i regionalnym;</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> większość ponadlokalnych instytucji kultury np. teatry, filharmonie zlokalizowanych jest przede wszystkim na terenie Trójmiasta oraz Słupska; adaptacja obiektów na potrzeby kultury często wiąże się z odbudową lub generalnym remontem obiektów zabytków przystosowywanych do celów wystawienniczych, scenicznych i innych służących upowszechnianiu kultury; nowe formy uczestnictwa w kulturze (pozainstytucjonalne); | <ul style="list-style-type: none"> obiekty adaptowane na potrzeby instytucji kultury np. postindustrialne, są pomysłowo zaaranżowane i funkcjonalne, a jednocześnie mogą stać się bodźcem do rozpoczęcia rewitalizacji obszarów zdegradowanych; | wszystkie miasta, | <ul style="list-style-type: none"> istnieje duże zróżnicowanie standardu obiektów, w których zlokalizowane są instytucje kultury - znaczna część instytucji kultury funkcjonuje w obiektach, które nie są w stanie sprostać współczesnym funkcjom i standardom, co ma pośredni, a czasami bezpośredni wpływ na satysfakcję odbiorcy; Trójmiasto, a przede wszystkim Gdańsk koncentrują prawie 96% widowni kin w województwie przy 14 tego typu placówkach w regionie; instytucji kultury w stosunku do rzeczywistych potrzeb jest zbyt dużo i nie zawsze odpowiadają potrzebom odbiorców. Często konkurują one między sobą, skupiają zainteresowania na tych samych grupach docelowych, dublują nakłady na sprzęt i wyposażenie, które w jednym ośrodku miejskim i przy jednym organizatorze mogłoby służyć z powodzeniem wielu z nich; | <ul style="list-style-type: none"> budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej (np. opery), uzupełnianie i rozbudowę sieci placówek kultury oraz poprawa warunków lokalowych istniejących obiektów kultury powszechnej; konieczne wzmocnienie infrastruktury służącej kulturze i edukacji kulturalnej; | |
| 6. GOSPODARKA PRZESTRZENNNA | | | | | | |
| STRUKTURA PRZESTRZENNA | <ul style="list-style-type: none"> przenikanie się terenów zielonych i wód ze zurbanizowaną tkanką miejską; | <ul style="list-style-type: none"> utrzymanie równowagi pomiędzy otwartymi terenami zieleni i wodami a obszarami poddanymi przekształceniom i intensywnemu zagospodarowaniu; | większość miast; | | | |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|--|--|---|--|---|--|---|
| ŚRÓDMIEŚCIE | <ul style="list-style-type: none"> • historycznie wykształcone układy centralne, na bazie których funkcjonują i rozwijają się strefy śródmiejskie; ○ miasta ukształtowane na bazie historycznych układów urbanistycznych – miejskich(miasta lokacyjne, historyczne grody, w tym obronne): Bytów, Chojnice, Czarne, Człuchów, Debrno, Dziergoń, Gdańsk, Hel, Kościerzyna, Kwidzyn, Lębork, Malbork, Nowy Staw, Prabuty, Skarszewy, Słupsk, Starogard Gdański, Sztum, Tczew, Wejherowo, ○ miasta ukształtowane na bazie innych historycznych układów urbanistycznych (wsie, osady, fundacje klasztorne, kąpieliska): Brusy, Czersk, Gdynia, Jastarnia, Kartuzy, Kępice, Krynica Morska, Łeba, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Pelplin, Pruszcz Gdański, Skórcz, Sopot, Ustka; | <ul style="list-style-type: none"> • wszelkie działania wpływające na polepszenie kondycji stref śródmiejskich; | wszystkie miasta posiadające wyraźnie wyodrębnione w swej strukturze strefy śródmiejskie; | <ul style="list-style-type: none"> • miasta bez wyraźnie wyodrębnionego w swej strukturze centrum; | <ul style="list-style-type: none"> • działania zmierzające do wykształcenia stref śródmiejskich; | Rumia, Reda, Władysławowo, Żukowo, Czarna Woda |
| | <ul style="list-style-type: none"> • przykłady działań podejmowanych w miastach, zmierzających do polepszenia kondycji stref śródmiejskich; | <ul style="list-style-type: none"> • kontynuacja i wsparcie prowadzonych działań wpływających na polepszenie kondycji stref śródmiejskich; | wszystkie miasta; | <ul style="list-style-type: none"> • liczne problemy stref śródmiejskich dotyczące większości miast (odpływ mieszkańców, odpływ podmiotów gospodarczych, degradacja budynków i przestrzeni publicznych, niewydolność komunikacyjna,...); • „odpływające” i ulegające rozproszeniu funkcje centrotwórcze; wysysanie tych funkcji ze śródmieść (np. do galerii handlowych); • śródmiejskie przestrzenie publiczne nie odpowiadające standardom i potrzebom właściwym dla centrum miasta; | <ul style="list-style-type: none"> • operacyjne zarządzanie terenami śródmiejskimi (urbanistyka operacyjna); • dbałość o wysoki poziom projektów i wykonawstwa inwestycji realizowanych w przestrzeni publicznej i dostosowanie ich do potrzeb mieszkańców; | większość miast |
| PRZESTRZEN PUBLICZNA SYSTEMOWE ROZWIĄZANIA DOTYCZĄCE PRZESTRZENI PUBLICZNYCH W MIASTACH | <ul style="list-style-type: none"> • organizacja konkursów urbanistycznych i architektonicznych na koncepcje zagospodarowania ważnych elementów struktury przestrzennej miast; • współpraca pomiędzy samorządami miast a uczelniami wyższymi (głównie Wydz. Arch. PG) dotycząca poszukiwań rozwiązań koncepcyjnych i projektowych ważnych elementów struktury przestrzennej miast; | <ul style="list-style-type: none"> • promocja konkursów jako najlepszej formy pozyskiwania wykonawców zamówień na projekty urbanistyczne i architektoniczne; • promocja konkursów studialnych i warsztatów przy szerokim udziale lokalnych społeczności – jako działań poprzedzających kolejne etapy realizacji inwestycji w przestrzeni publicznej; • wykorzystanie dostępnych koncepcji – konsekwencja w realizacji przyjętych założeń koncepcyjnych i projektowych; | większość miast; | <ul style="list-style-type: none"> • niski standard przyjmowanych rozwiązań urbanistycznych i architektonicznych (działania rewitalizacyjne i estetyzacyjne); • brak spójnych systemów przestrzeni publicznych powiązanych ciągami pieszymi o odpowiednim standardzie; • degradacja przestrzeni publicznych reklamami; | <ul style="list-style-type: none"> • dbałość o wysoki poziom projektów i wykonawstwa inwestycji realizowanych w przestrzeni publicznej i dostosowanie ich do potrzeb mieszkańców; • odejście od hierarchii kryteriów przyjmowanych przy ocenie i wyborze koncepcji i projektów do realizacji, gdzie cena jest głównym i decydującym kryterium (niska cena skutkuje często niską jakością realizowanych rozwiązań); • tworzenie i realizacja koncepcji kompleksowych rozwiązań, zmierzających do budowania spójnych systemów przestrzeni publicznych, powiązanych ciągami pieszymi o odpowiednim standardzie – spajających strukturę przestrzenną w centrach miast i wpływających na zmianę filozofii funkcjonowania miasta; • działania podnoszące poziom świadomości społecznej na temat przestrzeni (w tym edukacja przestrzenna dzieci i młodzieży), • mobilizacja do działania lokalnych wspólnot na rzecz poprawy wizerunku i funkcjonowania przestrzeni miejskiej w ich bezpośrednim otoczeniu; | większość miast; |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|---|--|--|---|---|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> przykłady propagowania ruchu rowerowego w niektórych miastach, budowanie i rozbudowywanie sieci ścieżek rowerowych rekreacyjnych, a także służących codziennym dojazdom w obrębie miasta (łączyjących poszczególne dzielnice) oraz ograniczanie ruchu samochodowego w wybranych strefach miasta (m.in. poprzez stosowne ustalenia w dokumentach planistycznych miast); | <ul style="list-style-type: none"> realizacja przyjętych założeń dot. ograniczania ruchu samochodowego w wybranych strefach miasta, rozwoju ścieżek rowerowych i pedestrianizacji głównych przestrzeni publicznych, | | <ul style="list-style-type: none"> prymat ruchu samochodowego nad pieszym (zwłaszcza w centrach miast); brak lub niedostatek spójnych sieci dróg rowerowych, a także związanej z nimi infrastruktury (np. parkingi/stojaki rowerowe); brak lub niedostatek miejsc parkingowych (zarówno w centrach miast, jak i w ramach osiedli mieszkaniowych oraz węzłów komunikacyjnych); | <ul style="list-style-type: none"> przyjmowanie rozwiązań ograniczających udział samochodów w ruchu miejskim na rzecz wysokiej jakości transportu zbiorowego oraz ruchu rowerowego (sieci ścieżek wraz z infrastrukturą, „rower miejski”); eliminowanie ruchu tranzytowego w centrach miast; | |
| PRZESTRZEŃ PUBLICZNA REWITALIZACJA I PODNOSZENIE JAKOŚCI PRZESTRZENI MIEJSKIEJ | <ul style="list-style-type: none"> zrewitalizowane strefy śródmiejskie wpływające na zmianę jakości życia mieszkańców: dostosowane do ich potrzeb, jednocześnie wpływające na „ożywienie” śródmieść, a także poprawę wizerunku miasta; | <ul style="list-style-type: none"> promocja przykładów dobrych praktyk w zakresie rewitalizacji i poprawy jakości przestrzeni publicznych; platforma współpracy i wymiany doświadczeń w zakresie działań rewitalizacyjnych oraz wszelkich działań sprzyjających tworzeniu wysokiej jakości przestrzeni publicznych prowadzonych w pomorskich miastach; | miasta, które podjęły działania rewitalizacyjne np. Chojnice, Malbork, Kwidzyn, Czernik, Kościerzyna, Lębork, Słupsk, Sopot, Gdańsk; | <ul style="list-style-type: none"> „wrywkowe i incydentalne” działania rewitalizacyjne i estetyzacyjne w przestrzeni miast; 23 miasta na 42 nie posiadają aktualnych programów rewitalizacji: Brusy, Czarna Woda, Czarne, Czernik, Człuchów, Debrzno, Dzierzgoń, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Kościerzyna, Krynica Morska, Miastko, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Prabuty, Reda, Skarszewy, Skórcz, Sztum, Władysławowo, Żukowo; programy rewitalizacyjne są często przygotowywane pod kątem możliwości uzyskania dofinansowania konkretnych przedsięwzięć, ich zapisy tworzone są bez kompleksowego ujęcia tego zagadnienia; | <ul style="list-style-type: none"> kompleksowe podejście do podnoszenia jakości przestrzeni miast w stosunku do całej struktury miasta (przy jednoczesnym uwzględnieniu wymiaru estetycznego i funkcjonalnego podejmowanych działań); | |
| | <ul style="list-style-type: none"> wzrost świadomości i aktywności w zakresie działań dot. poprawy jakości przestrzeni publicznych wśród mieszkańców i władz samorządowych; „oddolne” inicjatywy rewitalizacyjne i estetyzacyjne, wpływające na poprawę jakości przestrzeni oraz integrujące lokalne społeczności; | <ul style="list-style-type: none"> wsparcie współpracy między samorządem a prywatnymi właścicielami w ramach rewitalizacji i poprawy jakości substancji mieszkaniowej (inicjatywy „oddolne”); wsparcie inicjatyw obywatelskich, mających na celu podnoszenie jakości życia w przestrzeni miejskiej; | większość miast; | <ul style="list-style-type: none"> ograniczenia możliwości uzyskania dofinansowania w ramach RPO – kryteria konkursowe eliminujące część miast z uczestnictwa w konkursie np. na kompleksowe działania rewitalizacyjne; | <ul style="list-style-type: none"> optymalizacja kryteriów konkursowych RPO dotyczących działań rewitalizacyjnych i podnoszących jakość przestrzeni miast; | miasta małe i średnie (poniżej 35 tys. mieszkańców); |
| | <ul style="list-style-type: none"> podjęcie realizacji prestiżowych inwestycji, istotnych dla rozwoju funkcji metropolitalnych (kultura); | <ul style="list-style-type: none"> wykorzystanie potencjału realizowanych inwestycji dla podniesienia jakości przestrzeni miasta – wpisanie ich w strukturę przestrzenną i wzajemne powiązanie spójnym i czytelnym systemem przestrzeni publicznych; | Gdańsk (ECS, Muzeum IIWŚ, Teatr Szekspirowski) Gdynia (Forum Kultury); | | <ul style="list-style-type: none"> wzrost świadomości i aktywności w zakresie działań dot. poprawy jakości przestrzeni publicznych wśród mieszkańców i władz samorządowych; „oddolne” inicjatywy rewitalizacyjne i estetyzacyjne, wpływające na poprawę jakości przestrzeni oraz integrujące lokalne społeczności; | <ul style="list-style-type: none"> wsparcie współpracy między samorządem a prywatnymi właścicielami w ramach rewitalizacji i poprawy jakości substancji mieszkaniowej (inicjatywy „oddolne”); wsparcie inicjatyw obywatelskich, mających na celu podnoszenie jakości życia w przestrzeni miejskiej; |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|----------------------|---|---|---|--|--|---|
| OBSZARY ZDEGRADOWANE | <ul style="list-style-type: none"> obecność w przestrzeni miast terenów, które utraciły swoje dotychczasowe funkcje (poprodukcyjne, pokolejowe, powojenne) niejednokrotnie położonych w atrakcyjnych lokalizacjach, w bliskim lub bezpośrednim sąsiedztwie centrum, o znacznej powierzchni (zazwyczaj powyżej 5 ha); | <ul style="list-style-type: none"> kompleksowe zagospodarowanie terenów, które utraciły swoje dotychczasowe funkcje, położonych w atrakcyjnych lokalizacjach, pod kątem funkcji właściwych dla stref śródmiejskich (zabudowa handlowo-usługowa, administracyjno-biurowa, kulturalno-oświatowa i mieszkaniowa, przestrzenie publiczne, zieleni i rekreacja) - poprzez realizację spójnych koncepcji nowego zagospodarowania, powiązanych z układem funkcjonalno - przestrzennym miasta; | <p><u>tereny poprodukcyjne:</u> tereny i obiekty postoczniowe: Gdańsk, Gdynia, Ustka, Tczew, fabryki i przetwórnice - Czarne, Czernik, Gdańsk, Malbork, Nowy Staw, Kępice, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Tczew, Żukowo; cukrownie - Pelplin, Pruszcz Gdański; tartaki - Czernik, magazyny (bazy paliwowe) - Gdańsk, Ustka</p> <p><u>tereny pokolejowe:</u></p> <p>dworce kolejowe wraz z najbliższym otoczeniem (np. Chojnice, Czernik, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Tczew), tereny bocznic kolejowych i inne tereny kolejowe wyłączone z użytkowania (np. Czarne, Gdańsk, Ustka, Dzierżoń),</p> <p><u>tereny powojenne</u></p> <p>tereny po zlikwidowanych lub zrestrukturyzowanych jednostkach wojskowych (np. tereny po jednostce i po poligonie - Tczew; dawne składy amunicji, były kompleksy koszarowe - Gdańsk), tereny byłych baz paliwowych - Czarne, baseny portowe wraz z nabrzeżem - Hel i inne - Słupsk, Władysławowo).</p> | <ul style="list-style-type: none"> konieczność rekultywacji terenu i wysokie koszty z nią związane; skomplikowana sytuacja formalno-prawna terenów; wysokie koszty realizacji dużych, kompleksowych inwestycji; niebezpieczeństwo fragmentaryzacji funkcjonalno - przestrzennej; | <ul style="list-style-type: none"> wprowadzenie „usprawnień” w zakresie regulacji stanu formalno-prawnego i przejmowania tych terenów (od PKP, AMW,...) przygotowywanie i konsekwentna realizacja spójnych koncepcji nowego zagospodarowania, powiązanych z układem funkcjonalno - przestrzennych miast; | <p><u>tereny poprodukcyjne:</u> tereny i obiekty postoczniowe: Gdańsk, Gdynia, Ustka, Tczew, fabryki i przetwórnice - Czarne, Czernik, Gdańsk, Malbork, Nowy Staw, Kępice, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Tczew, Żukowo; cukrownie - Pelplin, Pruszcz Gdański; tartaki - Czernik, magazyny (bazy paliwowe) - Gdańsk, Ustka</p> <p><u>tereny pokolejowe:</u></p> <p>dworce kolejowe wraz z najbliższym otoczeniem (np. Chojnice, Czernik, Kartuzy, Kościerzyna, Kwidzyn, Puck, Słupsk, Starogard Gdański, Tczew), tereny bocznic kolejowych i inne tereny kolejowe wyłączone z użytkowania (np. Czarne, Gdańsk, Ustka, Dzierżoń),</p> <p><u>tereny powojenne</u></p> <p>tereny po zlikwidowanych lub zrestrukturyzowanych jednostkach wojskowych (np. tereny po jednostce i po poligonie - Tczew; dawne składy amunicji, były kompleksy koszarowe - Gdańsk), tereny byłych baz paliwowych - Czarne, baseny portowe wraz z nabrzeżem - Hel i inne - Słupsk, Władysławowo).</p> |
| SUBURBANIZACJA | | | | <ul style="list-style-type: none"> upadek dzielnic centralnych jako miejsc koncentracji ludności i funkcji; beładna ekspansja zagospodarowania stref peryferyjnych i podmiejskich; spadek dochodów miasta centralnego z tytułu PIT na skutek odpływu mieszkańców do strefy podmiejskiej; konieczność utrzymania i dalszej rozbudowy istniejącej infrastruktury mimo rzeczywistego spadku liczby ludności; wzrastające natężenie ruchu samochodowego na drogach wlotowych i wylotowych do miast; | <ul style="list-style-type: none"> wsparcie dla rozwiązań sprzyjających rozwojowi „miasta kompaktowego” (rozwoj miasta „do wewnątrz”) - działania obejmujące m.in. kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni publicznych w dzielnicach centralnych, kształtowanie harmonijnych zespołów urbanistycznych, wyposażonych w odpowiednią infrastrukturę społeczną i techniczną, hamowanie presji na tereny otwarte oraz powrót do starych struktur śródmiejskich i ich adaptację do nowych potrzeb i funkcji (handlowo-usługowych, rekreacyjnych, kulturalno-oświatowych, mieszkaniowych, administracyjno-biurowych) - rewitalizacja; wypracowanie sposobów na hamowanie i kontrolowanie procesów suburbanizacyjnych - kluczowa rola polityki planistycznej miasta, wsparta odpowiednimi regulacjami ustawowymi (w tym standardy urbanistyczne); restrykcyjne planowanie przestrzenne zapobiegające rozlewaniu się zabudowy i zajmowaniu atrakcyjnych krajobrazowo i przyrodniczo terenów; rozwoj, promocja i upowszechnianie transportu zbiorowego; | <p>w szczególności miasta obszaru funkcjonalnego aglomeracji Trójmiasta, obszary funkcjonalne Słupsk - Ustka, Tczewa, Starogardu Gdańskiego, układu Chojnice - Człuchów, Malborka, Lęborka, Kwidzyna, Bytowa, Kościerzyna;</p> |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

| | ISTNIEJĄCE POTENCJAŁY | WYZWANIA DOTYCZĄCE ROZWOJU POTENCJAŁÓW | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI | ISTNIEJĄCE ZAGROŻENIA, OGRANICZENIA I BARIERY | WYZWANIA DOTYCZĄCE POKONYWANIA OGRANICZEŃ I BARIER | OBSZAR STRATEGICZNEJ INTERWENCJI |
|------------------------------------|-----------------------|--|---|---|--|----------------------------------|
| ORGANIZACJA TRANSPORTU PUBLICZNEGO | | <ul style="list-style-type: none"> • rozwój komunikacji publicznej uwzględniający systemowe rozwiązania multimodalne; • rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar sąsiednich gmin; • zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych; | <p>miasta objęte regionalnym systemem transportu publicznego: wszystkie miasta;</p> <p>miasta obsługiwane wewnętrznym transportem miejskim: Gdańsk, Gdynia, Kościerzyna, Lębork, Malbork, Słupsk, Sopot, Starogard Gdański, Tczew</p> | | | |

IDENTYFIKACJA WYZWAŃ NA PODSTAWIE ISTNIEJĄCYCH POTENCJAŁÓW I ZAGROŻEŃ ROZWOJOWYCH MIAST WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Identyfikacja wyzwań w zakresie systemu transportu – działania infrastrukturalne – transport drogowy

1. Założenia

W celu określenia działań niezbędnych do realizacji w zakresie infrastruktury drogowej w odniesieniu do miast województwa pomorskiego przeanalizowano poniższe czynniki. Ich kolejność jest zgodna z ważnością przyjętą w analizie.

- bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- stan techniczny nawierzchni,
- natężenie ruchu drogowego,
- realizację przewozów transportem zbiorowym,
- znaczenie w układzie drogowym oraz położenie względem korytarza transportowego.

Wykaz pilności realizacji inwestycji zaproponowany został w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego w związku z czym kolejność działań przedstawiona w pkt. 4 sklasyfikowana jest według tego czynnika. Znaczy to, że w pierwszej kolejności przeznaczono do modernizacji, budowy obwodnic czy zastosowania środków bezpieczeństwa ruchu drogowego odcinki dróg o największym ryzyku indywidualnym. Odcinki pogrupowane w odniesieniu do brd sklasyfikowano wg stanu technicznego a następnie natężenia ruchu drogowego oraz realizacji przewozów transportem zbiorowym. Końcowym elementem jest uwzględnienie rangi w układzie regionalnym oraz położenie w korytarzu transportowym.

2. Punktacja

Bezpieczeństwo ruchu drogowego:

| | |
|------------------------------|-------|
| ryzyko małe oraz bardzo małe | 0 pkt |
| ryzyko średnie | 1 pkt |
| ryzyko duże oraz bardzo duże | 2 pkt |

Stan techniczny nawierzchni:

| | |
|----------------------------------|-------|
| dobry | 0 pkt |
| zadowalający | 1 pkt |
| niezadowalający, zły, bardzo zły | 2 pkt |

Natężenie ruchu drogowego:

| | |
|-----------------------|-------|
| poniżej 5000 poj/dobę | 0 pkt |
|-----------------------|-------|

| | |
|--------------------------------|-------|
| 5000 poj/dobę – 10000 poj/dobę | 1 pkt |
| powyżej 10000 poj/dobę | 2 pkt |

Realizacja przewozów transportem zbiorowym:

| | |
|--|-------|
| nie realizowanie przewozów analizowaną drogą | 0 pkt |
| realizowanie przewozów analizowaną drogą | 1 pkt |

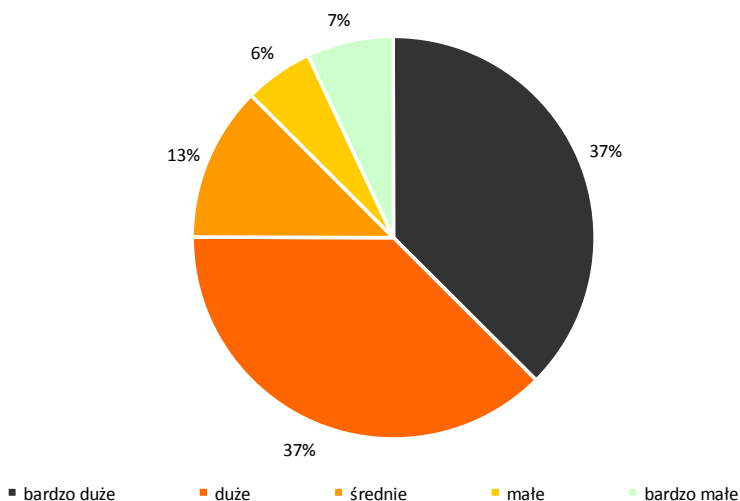
Znaczenie w układzie drogowym:

| | |
|--|-------|
| znaczenie lokalne i położenie poza korytarzem transportowym | 0 pkt |
| znaczenie lokalne i położenie w korytarzu transportowym lub | 1 pkt |
| znaczenie regionalne i położenie poza korytarzem transportowym | |
| znaczenie regionalne i położenie w korytarzu transportowym | 2 pkt |

3. Informacje dodatkowe

Analiza stopnia bezpieczeństwa ruchu drogowego oparta została na informacjach zawartych w Europejskim Programie Oceny Ryzyka na Drogach – EuroRAP. Uwzględniono w niej takie wskaźniki jak ryzyko indywidualne na drogach krajowych i wojewódzkich, ryzyko indywidualne – najechanie na pieszego oraz wypadki z rowerzystami. Na podstawie przeprowadzonej analizy można zauważyć, że ryzyko indywidualne na drogach krajowych i wojewódzkich na terenie miast i na odcinkach stanowiących do nich dojazd jest w przeważającym stopniu duże i bardzo duże (74% odcinków). Aż 42% analizowanych odcinków dróg wojewódzkich charakteryzuje się bardzo dużym ryzykiem a jedynie 8% bardzo małym. W przypadku dróg krajowych na 28% odcinków ryzyko jest bardzo duże a na 48% duże, ponownie jedynie 7% stanowi ryzyko małe i bardzo małe.

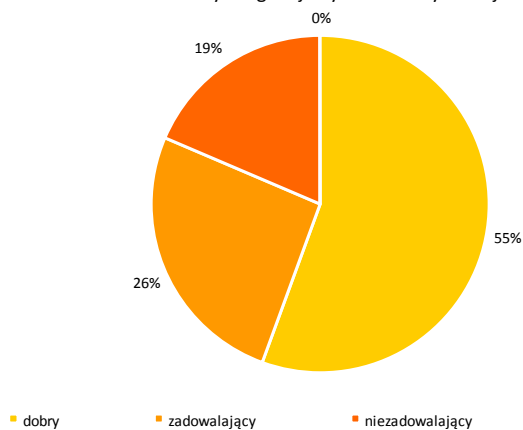
Ryzyko indywidualne na drogach wojewódzkich i krajowych



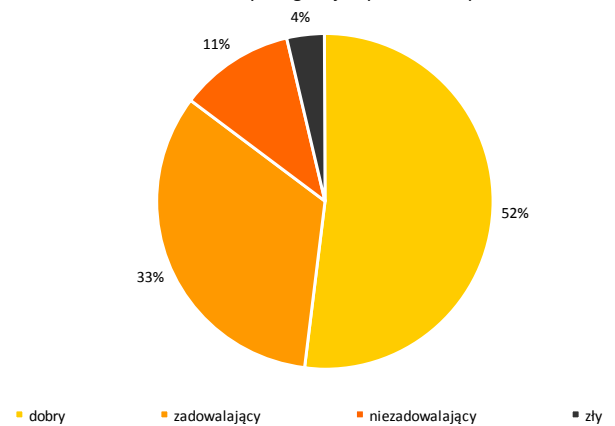
Stan techniczny dróg na terenie województwa został oceniony w oparciu o dane GDDKiA oraz ZDW. Uwzględnione parametry to m.in.: spękania, równość podłużna, głębokość kolein, stan powierzchni, szorstkość.

Stan techniczny dróg krajowych zarówno na terenie miast województwa pomorskiego jak i na odcinkach stanowiących do nich dojazd jest w większości dobry lub zadowalający. Jedynie 4 odcinki dróg krajowych na terenie miast i 5 odcinków na terenie obszarów funkcjonalnych są w przeważającej części w złym lub niezadowalającym stanie technicznym. Drogi wojewódzkie na terenie miast w 36% a w obszarze funkcjonalnym w 67% są w złym lub bardzo złym stanie technicznym.

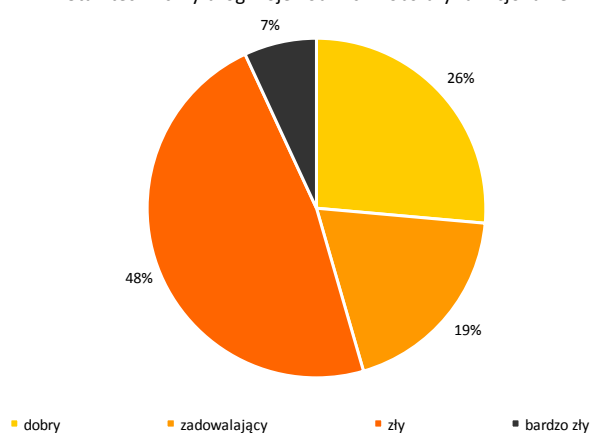
Stan techniczny dróg krajowych - obszary funkcjonalne



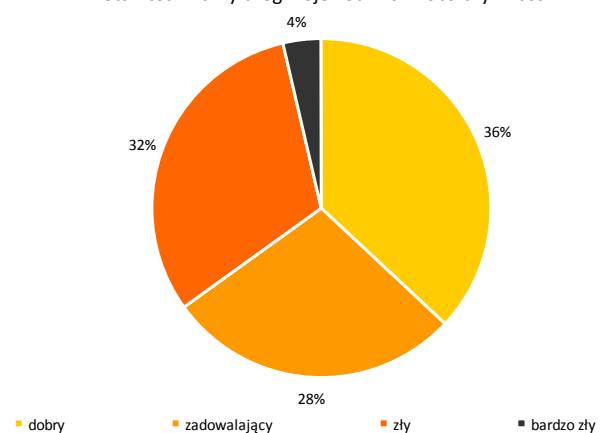
Stan techniczny dróg krajowych - obszary miast



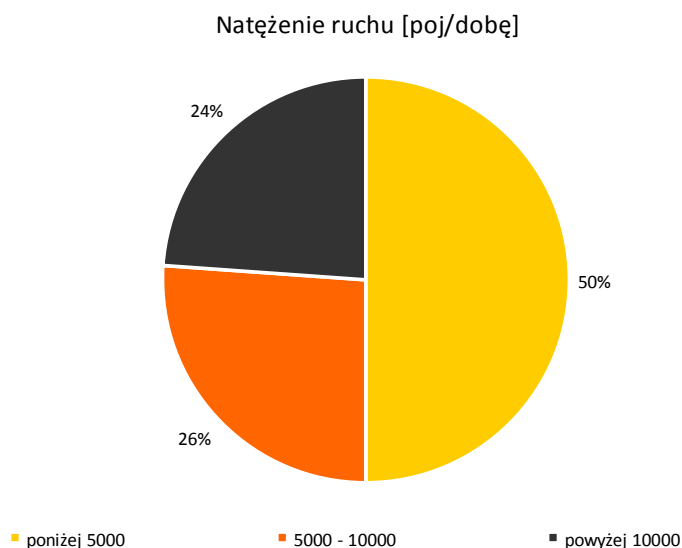
Stan techniczny dróg wojewódzkich - obszary funkcjonalne



Stan techniczny dróg wojewódzkich - obszary miast



Natężenie ruchu na drogach wojewódzkich na odcinkach stanowiących dojazd do miast województwa pomorskiego w 38% jest mniejsze od 5000 pojazdów na dobę a jedynie 6% przewyższa 10000 pojazdów/dobę. W odniesieniu do dróg krajowych natężenie ruchu powyżej 10000 pojazdów na dobę zanotowano na ponad połowie analizowanych odcinków.



4. Wykaz dróg krajowych według pilności realizacji

| Miasto | Nr drogi | Propozycje działań |
|-------------|----------|---|
| Tczew | 91 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Czarna Woda | 22 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Miastko | 21 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Człuchów | 25 | wprowadzenie środków brd; modernizacja |
| Reda | 6 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa OPAT |
| Rumia | 6 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa OPAT |
| Czersk | 22 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Gniew | 91 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Bytów | 20 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Człuchów | 22 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa obwodnicy |

| | | |
|-------------------|----|---|
| Żukowo | 7 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej |
| Żukowo | 20 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej |
| Lębork | 6 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa drogi S6 |
| Malbork | 22 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa obwodnicy |
| Pruszcz Gdański | 91 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Starogard Gdański | 22 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); budowa obwodnicy |
| Wejherowo | 6 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Słupsk | 6 | wprowadzenie środków brd |
| Kościerzyna | 20 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów) |
| Kwidzyn | 55 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów) |
| Sztum | 55 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów) |
| Miastko | 20 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Nowy Dwór Gdański | 55 | |
| Słupsk | 21 | |
| Chojnice | 22 | |
| Nowy Dwór Gdański | 7 | |
| Malbork | 55 | |
| Kwidzyn | 90 | modernizacja |
| Ustka | 21 | |

5. Wykaz dróg wojewódzkich według pilności realizacji

| Miasto | Nr drogi | Propozycje działań |
|-----------------|----------|--|
| Lębork | 214 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów); modernizacja; budowa obwodnicy |
| Kartuzy | 224 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja; budowa obwodnicy |
| Łeba | 214 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Kartuzy | 228 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Kościerzyna | 221 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów); modernizacja |
| Chojnice | 235 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Pruszcz Gdański | 227 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Chojnice | 212 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Kwidzyn | 532 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Krynica Morska | 501 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Ustka | 203 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Sztum | 603 | wprowadzenie środków brd (m.in. rowerzystów); modernizacja |
| Bytów | 209 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Debrno | 188 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Kwidzyn | 521 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów); modernizacja |
| Prabuty | 521 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów); modernizacja |
| Prabuty | 522 | wprowadzenie środków brd; modernizacja |
| Kępice | 208 | wprowadzenie środków brd; modernizacja |
| Skarszewy | 224 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów); modernizacja |
| Skórcz | 234 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Człuchów | 188 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |

| | | |
|-------------------|-----|---|
| Prabuty | 520 | poprawa brd; modernizacja |
| Sztum | 517 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych); modernizacja |
| Kościerzyna | 214 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Nowy Dwór Gdański | 502 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Słupsk | 210 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Wejherowo | 218 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Czarne | 202 | wprowadzenie środków brd (pieszych) |
| Starogard Gdański | 222 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Dzierżgoń | 515 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Gniew | 234 | wprowadzenie środków brd (m.in. rowerzystów) |
| Puck | 216 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Władysławowo | 216 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Reda | 216 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Bytów | 212 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Żukowo | 211 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Pruszcz Gdański | 226 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Tczew | 224 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów) |
| Brusy | 235 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Skórcz | 231 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów) |
| Pelplin | 229 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Rumia | 100 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych) |
| Bytów | 228 | wprowadzenie środków brd (m.in. pieszych, rowerzystów) |
| Gniew | 518 | wprowadzenie środków brd |
| Kartuzy | 211 | modernizacja; budowa obwodnicy |

| | | |
|--------------|-----|--------------|
| Słupsk | 213 | modernizacja |
| Skórcz | 214 | modernizacja |
| Czarne | 201 | modernizacja |
| Malbork | 515 | |
| Skórcz | 222 | |
| Chojnice | 240 | modernizacja |
| Pelplin | 230 | modernizacja |
| Miastko | 206 | modernizacja |
| Hel | 216 | modernizacja |
| Dzierżgoń | 527 | |
| Brusy | 236 | |
| Władysławowo | 215 | |
| Czersk | 237 | |
| Jastarnia | 216 | |

6. Materiały źródłowe:

- Identyfikacja potrzeb rozwojowych infrastruktury transportu w miastach woj. pomorskiego w aspekcie kształtowania polityki miejskiej, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk, 2011
- Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych dróg wojewódzkich na koniec kwietnia 2011, Zarząd Dróg Wojewódzkich
- Raport o stanie technicznym dróg krajowych na koniec 2011, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- Atlas ryzyka na drogach województwa pomorskiego 2007 – 2009, EuroRAP, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
- Wyniki pomiaru ruchu na drogach wojewódzkich i krajowych w 2010, GPR 2012
- Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, Gdańsk, 2010

Identyfikacja wyzwań w zakresie systemu transportu – działania infrastrukturalne – transport kolejowy

Hierarchia inwestycji realizowanych w ramach infrastruktury drogowej określona została za pomocą rang (I, II, III, gdzie I oznacza inwestycję najbardziej pilną do realizacji a III najmniej pilną).

| L.p. | miasto | linia kolejowa | działania | hierarchia w regionie |
|------|--|----------------|--|-----------------------|
| 1 | Prabuty, Malbork, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk | nr 9 | Modernizacja linii na odcinku Gdynia - Warszawa | W TRAKCIE |
| 2 | Tczew, Pelplin, | nr 131 | modernizacja przewidziana zgodnie z Master Planem w latach | I |
| 3 | Gdynia, Gdańsk, Żukowo, Kościerzyna, | nr 201 | realizacja projektu Pomorska Kolej Metropolitalna, elektryfikacja linii kolejowej nr 201 (Gdynia - Kościerzyna), | I |
| 4 | Gdańsk, Sopot, Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, Lębork, Słupsk, | nr 202 | modernizacja przewidziana zgodnie z Master Planem w latach | I |
| 5 | Chojnice, Czersk, Czarna Woda, Starogard Gdański, Tczew, | nr 203 | modernizacja linii kolejowej nr 203 (Tczew – Chojnice), | II |
| 6 | Malbork, | nr 204 | | |
| 7 | Malbork, Kwidzyn, Sztum, | nr 207 | modernizacja linii kolejowej nr 207 (Malbork – Grudziądz), | I |
| 8 | Chojnice | nr 208 | | |
| 9 | Chojnice, Człuchów, Czarne | nr 210 | modernizacja linii kolejowej nr 210 (Chojnice – Człuchów – Czarne – Szczecinek), | III |
| 10 | Chojnice, Brusy, Kościerzyna | nr 211 | rewitalizacja linii kolejowej nr 211 | III |
| 11 | Bytów | nr 212 | rewitalizacja linii kolejowej nr linii kolejowej nr 212 (Lipusz – Bytów), | III |
| 12 | Puck, Reda, Hel, Jastarnia, Władysławowo | nr 213 | modernizacja Helskiego Korytarza Kolejowego | W TRAKCIE |
| 13 | Czersk | nr 215 | | |
| 14 | Kwidzyn, | nr 218 | | |

| | | | | |
|----|--|--------|--|--------|
| | Prabuty, Dzierzgoń | | | |
| 15 | Pruszcz Gdański | nr 226 | przebudowa mostu nad Martwą Wisłą i budowa dwutorowej linii kolejowej | I |
| 16 | Kartuzy, Żukowo, Lębork, Łeba, Pruszcz Gdański | nr 229 | rewitalizacja linii kolejowej nr 229 (Glinicz – Kartuzy), rewitalizacja linii kolejowej nr 229 (Lębork – Łeba), | I, III |
| 17 | Rumia, Gdynia, Sopot, Gdańsk, | nr 250 | budowa dodatkowych torów linii SKM na odcinku Rumia - Wejherowo | I |
| 18 | Malbork, Nowy Staw, Nowy Dwór Gdański | nr 256 | | |
| 19 | Chojnice | nr 281 | | |
| 20 | Miastko, Kępice, Ustka, Słupsk | nr 405 | modernizacja linii kolejowej nr 405 (Szczecinek – Miastko – Słupsk – Ustka), | II |

Identyfikacja wyzwań w zakresie systemu transportu – działania w zakresie przewozów transportem zbiorowym

Rekomendacje do rozwoju transportu publicznego w miastach

| L.p. | miasto | rekomendacje | |
|------|---------------------|---|--|
| | | przewozy autobusowe | przewozy kolejowe |
| 1 | Bytów | reaktywowanie linii transportu publicznego w ramach związku komunikacyjnego obejmującego obszar gmin: Bytów, Borzytuchom, Parchowo, Studzienice, Czarna Dąbrówka | uruchomienie przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 212– Pomorska Kolej Metropolitalna |
| 2 | Miastko | rozwój komunikacji publicznej na obszarze obejmującym gminę Miastko | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii nr 405(kierunek Słupsk, Szczecinek) |
| 3 | Chojnice - Człuchów | integracja zarządów transportu miejskiego w Chojnicach i Człuchowie; rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Chojnice, gminę Chojnice, Człuchów, gminę Człuchów, miasto i gminę Czersk, miasto i gminę Brusy, | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na liniach nr 203 (kierunek Tczew), 210 (kierunek Szczecinek) i 211 (kierunek Kościerzyna) |

| | | | |
|---|-------------|--|---|
| | | miasto i gminę Czarne, miasto i gminę Debrzno, | |
| 4 | Kartuzy | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: miasto i gminę Kartuzy, Sierakowice, Chmielno, miasto i gminę Żukowo oraz włączenie go w strukturę Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej | uruchomienie przewozów pasażerskich na liniach 201 i 229 – Pomorska Kolej Metropolitalna |
| 5 | Kościerzyna | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Kościerzyna, gminę Kościerzyna, Nowa Karczma, Stara Kiszewa, Lipusz, Dziemiany | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii 201– Pomorska Kolej Metropolitalna |
| 6 | Kwidzyn | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Kwidzyn, gminę Kwidzyn, Sadlinki, miasto i gminę Prabuty, Gardeja, Ryjewo, | |
| 7 | Lębork | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Lębork, Nowa Wieś Lęborska, Cewice, Wicko, Łęczyce, Sierakowice, Linia, | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii 229 |

| | | | |
|----|-------------------|--|---|
| 8 | Łeba | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Łeba i Wicko | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii 229 |
| 9 | Malbork - Sztum | rozszerzenie obsługi miejskim transportem autobusowym na obszar gmin: Malbork, miasto i gminę Nowy Staw, Stare Pole, Stary Targ, Miłoradz, gminę Malbork, miasto i gminę Sztum | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii 207(kierunek Malbork, Kwidzyn) |
| 10 | Nowy Dwór Gdański | rozwój komunikacji publicznej na obszarze gmin: Stegna, miasto i gmina Nowy Dwór Gdański | |
| 11 | Pruszcz Gdański | rozwój komunikacji publicznej na obszarze gmin: Tczew, gminęTczew, Trąbki Wielkie, Pruszcz Gdański, gmina Pruszcz Gdański | |
| 12 | Puck | organizacja zintegrowanego transportu autobusowego w obszarze gmin: Puck, gmina Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel oraz włączenie go w strukturę Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii 213 |

| | | | |
|----|-------------------|--|--|
| 13 | Starogard Gdański | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Starogard Gdański, gminę Starogard Gdański, Zblewo, Lubichowo, Bobowo, Kaliska, miasto i gminę Skarszewy, miasto Skórcz, gminę Skórcz | |
| 14 | Tczew | rozwój komunikacji publicznej obejmującej obszar gmin: Tczew, Malbork, Starogard Gdański, Pelplin, gmina Pelplin, Gniew, gmina Gniew, Subkowy. | |
| 16 | Wejherowo | rozwój komunikacji publicznej na obszarze gmin: Wejherowo, Gdynia, Reda, Rumia, Luzino, Łęczyce | |
| 17 | Słupsk | rozszerzenie obsługi miejskiego transportu autobusowego na obszar gmin: Słupsk, Kobylnica, Dębica Kaszubska, Ustka, gmina Ustka, Smołdzino, Głównicyce, Damnica, Trzebielino, miasto i gminę Kępice, Potęgowo, | zwiększenie częstotliwości i liczby połączeń kolejowych na linii nr 405(kierunek Słupsk) |