

Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020

z perspektywą 2050



Redakcja i opracowanie

Forum Kultury Sp. z o.o.
(dawniej Agencja Rozwoju Gdyni Sp. z o.o.)



Spis treści

STRESZCZENIE	4
CZĘŚĆ PIERWSZA	6
Diagnoza potencjałów rozwojowych obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA	6
I. PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA NOU NORDA	6
II. POTENCJAŁ ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I KULTUROWEGO	8
II.1. Struktura przestrzenna i zasoby przyrodniczo-krajobrazowe.....	8
II.2. Walory przyrodniczo-kulturowe	15
II. 3. Formy ochrony przyrody. Sieć obszarów NATURA 2000	16
II. 4. Zagrożenia dla ekosystemów nadmorskich	18
III. POTENCJAŁ DEMOGRAFICZNY.....	21
IV. POTENCJAŁ GOSPODARCZY	27
V. POTENCJAŁ SPOŁECZNY	45
VI. WYPOSAŻENIE INFRASTRUKTURALNE	51
VI 1. Układ sieci transportowej i obsługa komunikacyjna	51
VI 2. Dostęp do wybranej infrastruktury publicznej	62
VI 3. Baza noclegowa i obsługa ruchu turystycznego	66
VII. POTENCJAŁ KREOWANIA POLITYKI ROZWOJU PRZEZ GMINY NOU NORDA	72
VIII. POTENCJAŁ WSPÓŁPRACY MIĘDZYGMINNEJ	79
IX. SYTUACJA ROZWOJOWA GMIN NOU NORDA W OPINII MIESZKAŃCÓW I PODMIOTÓW SPOŁECZNO- GOSPODARCZYCH	84
IX 1. Postrzeganie jakości życia i najbliższego otoczenia przez mieszkańców	84
IX 2. Postrzeganie barier i czynników rozwoju przez podmioty społeczne i gospodarcze.....	86
X. SYNTEZA SWOT DLA NOU NORDA	89
CZĘŚĆ DRUGA.....	95
Uwarunkowania harmonijnego i zrównoważonego rozwoju NOU NORDA.....	95
I. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE.....	95
II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE	100
III. STRATEGICZNE WYZWANIA I DYLEMATY DLA ROZWOJU NOU NORDA.....	103
III.1 Procesy makroprzestrzenne: podporządkowanie się czy aktywna polityka sterująca	103
III.2 Homogeniczna polityka rozwoju NOU NORDA czy różnicowanie rozwoju w subregionach funkcjonalnych .	105
III.3 Przenikanie się atrybutów i barier: wybór optymalnej ścieżki rozwoju.....	105
III.4 Akceptacja społeczna dla lokalizacji produkcji i usług transportowo-logistycznych.....	110

III.5 Decyzja w sprawie budowy elektrowni jądrowej	111
III.6 Rywalizacja o zasoby a koordynowanie polityki rozwoju	112
III.7 Niespójność dokumentów strategicznych	112
III.8 Powiązania funkcjonalne NOU NORDA i obszaru Doliny Logistycznej.....	113
III.9 Perspektywa geriatryzacji społeczności NOU NORDA	113
CZĘŚĆ TRZECIA	115
Strategia zrównoważonego rozwoju NOU NORDA	115
I. SCENARIUSZE ROZWOJU NOU NORDA	115
Scenariusz 1	116
Scenariusz 2	118
Scenariusz 3	119
Scenariusz 4	121
Optymalna ścieżka rozwoju	122
II. WIZJA I CELE ROZWOJU NOU NORDA	124
III. KIERUNKI POLITYKI ROZWOJU NOU NORDA W OBSZARACH PRIORYTETOWYCH	125
III.1 Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej.....	125
III.2 Kreowanie i wspieranie branż wiodących.....	129
III.3 Tworzenie spójnego systemu transportowego.....	133
III.4 Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej.....	138
III.5 Kształtowanie potencjału agroturystycznego i rolno-spożywczego	142
III.6 Reorientacja szkolnictwa zawodowego	145
IV. WDRAŻANIE STRATEGII ROZWOJU NOU NORDA.....	148
IV.1 Formuła realizacji Strategii	148
IV.2 Operacjonalizacja Strategii	149
IV.3 Struktura wdrażania Strategii. Rola Forum NORDA.....	150
Spis rysunków.....	153
Spis tabel	154
Literatura.....	155
ZAŁĄCZNIK NR 1 - Raport z przygotowania strategii potwierdzający partycypację społeczną	158

STRESZCZENIE

Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050, obejmującego obszar 11 gmin (Gminy Miasta Gdyni, Gminy Kosakowo, Gminy Miasta Pucka, Gminy Puck, Gminy Miasta Władysławowa, Gminy Miasta Jastarni, Gminy Miasta Helu, Gminy Krokowa, Gminy Choczewo, Gminy Wicko i Gminy Miasta Łeby) powstała w celu realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych, wychodzących poza granice jednej gminy. Ma ona ułatwić samorządom lokalnym przygotowanie i realizację wspólnych przedsięwzięć, oraz zapewnić wsparcie w rozwiązywaniu problemów przekraczających granice administracyjne gmin w oparciu zarówno o potencjał własny, jak i pojawiające się szanse rozwojowe.

Niniejszy dokument powstał w wyniku realizacji Działanie nr 3 w projekcie "NORDA - Północny Biegun Wzrostu" współfinansowanego w ramach mechanizmu Finansowego EOG i Norweskiego Mechanizmu Finansowego 2009-2014 w ramach Programu "Rozwój miast poprzez wzmocnienie kompetencji jednostek samorządu terytorialnego, dialog społeczny oraz współpracę z przedstawicielami społeczeństwa obywatelskiego".

Nadmorskie położenie gmin tworzących NOU NORDA, unikatowe walory przyrodnicze i zasoby naturalne stwarzają dogodne warunki dla rozwoju, który uwzględnić powinien równowagę proporcji między sferą gospodarczą, społeczną i przestrzenną.

Głębokie zróżnicowanie NOU NORDA jest efektem nierównomiernego rozmieszczenia zasobów i koncentracji procesów społeczno-gospodarczych w Trójmieście i jego bezpośrednim otoczeniu. Zróżnicowanie to pogłębione jest specyficzną rolą i położeniem Półwyspu Helskiego oraz postępującymi procesami metropolizacji, suburbanizacji i depopulacji rdzenia metropolii. W Strategii zaproponowano podejście polegające na różnicowaniu celów i przedsięwzięć rozwojowych uwzględniających specyfikę mniejszych obszarów – subregionów funkcjonalnych, przy czym koordynacja rozwoju powinna uwzględniać płaszczyznę subregionalną i metropolitalną. Dla osiągnięcia założonych celów niezbędne jest zintegrowanie obu płaszczyzn zgodnie z zasadą hierarchizacji celów i polityk rozwojowych. Horyzontalnym elementem spajającym różne cele rozwojowe jest rozwój systemu transportowego przyczyniającego się do zwiększenia mobilności mieszkańców i innych zasobów zlokalizowanych w subregionach funkcjonalnych NOU NORDA.

Wizja rozwoju NOU NORDA została sformułowana następująco:

„W roku 2020 Nadmorski Obszar Usługowy NORDA będzie stanowić spójny, zintegrowany transportowo obszar o zróżnicowanej i innowacyjnej gospodarce, malejącej presji na środowisko naturalne, dobrym dostępem do rynku pracy oraz wysokiej jakości życia”.

Jej urzeczywistnienie wymagać będzie podjęcia przez gminy tego obszaru (we współpracy z innymi podmiotami administracji publicznej oraz partnerami społeczno-gospodarczymi) skoordynowanych działań wpisujących się w następujący cel strategiczny:

„Zwiększenie dostępności i spójności wewnętrznej terytorium NOU NORDA umożliwiające pobudzenie przewag konkurencyjnych wynikających z renty położenia i przyciąganie inwestorów w branżach wiodących.”

Analiza sytuacji rozwojowej NOU NORDA oraz ocena kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego zapisanych w lokalnych dokumentach strategicznych stanowiły podstawę dla identyfikacji sześciu dziedzin tematycznych, zbieżnych bądź dla całego obszaru, bądź dla mniejszego zbioru gmin, które wpisują się w nadrzędny cel rozwoju tego obszaru. Są nimi:

- Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej.
- Kreowanie i wspieranie branż wiodących.
- Tworzenie spójnego systemu komunikacyjnego.
- Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej.
- Kształtowanie potencjału agroturystycznego i rolno-spożywczego.
- Reorientacja szkolnictwa zawodowego.

Powyższym obszarom priorytetowym przypisano cele kierunkowe. Dla każdego z wyznaczonych obszarów priorytetowych przedstawiono kontekst rozwoju, oddziaływanie trendów i czynników o charakterze egzogenicznym, a także zdefiniowano działania i przedsięwzięcia rozwojowe i określono obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju.

CZĘŚĆ PIERWSZA

Diagnoza potencjałów rozwojowych obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA

I. PODSTAWOWA CHARAKTERYSTYKA NOU NORDA

Nadmorski Obszar Usługowy (NOU) NORDA tworzy jedenaście gmin województwa pomorskiego: Gmina Miasta Gdyni, Gmina Kosakowo, Gmina Miasta Pucka, Gmina Puck, Gmina Miasta Władysławowa, Gmina Miasta Jastarni, Gmina Miasta Helu, Gmina Krokowa, Gmina Choczewo, Gmina Miasta Łeby oraz Gmina Wicko (por. Rys. 1)

Rysunek 1: Gminy Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA



Źródło: opracowanie własne

Liczba ludności analizowanego obszaru stanowi 15% ogółu ludności województwa pomorskiego i 0,9% ogółu ludności Polski (Tab. 1).

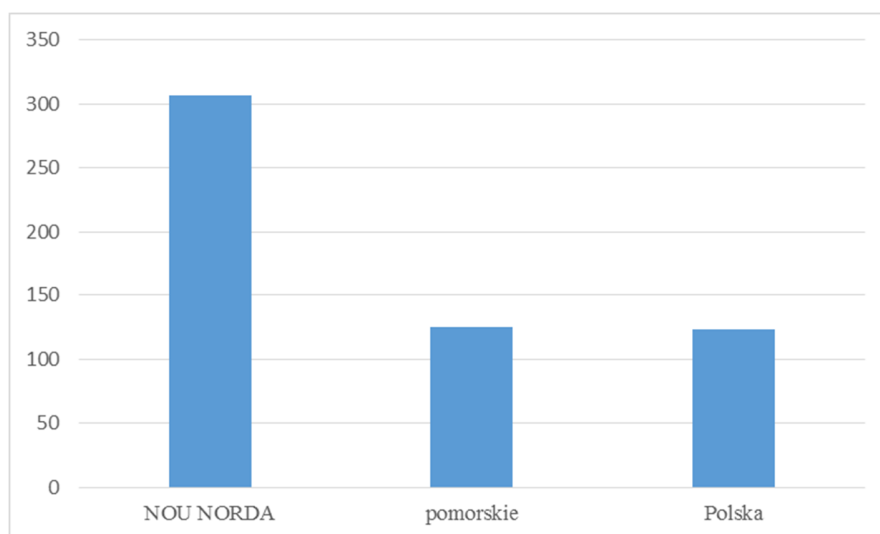
Tabela 1: Podstawowa charakterystyka gmin NOU NORDA

Gmina	Powierzchnia (km ²)	Liczba ludności	Gęstość zaludnienia (tys. mieszk. / km ²)
Miasto Gdynia	135,1	248 726	1841
Kosakowo	50,0	11 023	220
Miasto Puck	5,0	11 520	2304
Gmina Puck	244,0	24 575	101
Władysławowo	38,0	15 382	405
Jastarnia	8,0	3 886	486
Hel	21,3	3 737	176
Krokowa	212,0	10 596	50
Choczewo	183,2	5 685	31
Łeba	14,9	3 864	260
Wicko	216,1	6 013	28

Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika Demograficznego 2013, GUS, Warszawa 2014

Gęstość zaludnienia jest w przypadku NOU NORDA znacznie wyższa niż dla województwa pomorskiego i Polski, wynosząc odpowiednio 306 osób/km², 125 os./km² i 123 os./km² (Rys. 2).

Rysunek 2: Gęstość zaludnienia NOU NORDA, województwa pomorskiego i Polski w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika Demograficznego 2013, GUS, Warszawa 2014

II. POTENCJAŁ ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO I KULTUROWEGO

II.1. Struktura przestrzenna i zasoby przyrodniczo-krajobrazowe

Jednostki fizyczno-geograficzne i typy krajobrazu

Według podziału na jednostki fizyczno-geograficzne¹ Nadmorski Obszar Funkcjonalny (NOU) NORDA w zdecydowanej większości położony jest w obrębie dwóch makroregionów: Pobrzeże Koszalińskie i Pobrzeże Gdańskie, wchodzących w skład tzw. Podprowincji Pobrzeży Południobałtyckich. Obejmuje ona szeroki na kilka do kilkunastu kilometrów pas wzdłuż południowych wybrzeży Bałtyku, ze strefą wybrzeża (brzeg niski i wysoki) oraz pociętymi siecią pradolin równinami morenowymi. Niewielki fragment w południowo-wschodniej części NOU NORDA (tereny wysoczyznowe na zachód od centrum Gdyni) wchodzi w skład makroregionu Pojezierzy Południobałtyckich.

W niższej skali odniesienia Nadmorski Obszar Funkcjonalny należy do następujących makroregionów fizyczno-geograficznych:

- Wybrzeże Słowińskie,
- Pradolina Redy-Łeby,
- Wysoczyzna Żarnowiecka,
- Mierzeja Helska,
- Pobrzeże Kaszubskie,
- Pojezierze Kaszubskie.

Nadmorskie i młodoglacjalne krajobrazy NOU NORDA stanowią efekt działalności lądolodu (złodowacenie bałtyckie) oraz procesów erozyjno-denudacyjnych i akumulacyjnych zachodzących po jego ustąpieniu w ciągu ostatnich kilkunastu tysięcy lat. W geomorfologii obszaru wyróżnia się następujące struktury:

- Nadmorskie obszary wydymowe - specyficzne i unikatowe formy morfologiczne występujące w postaci mierzei i przybrzeżnych pól wydymowych. W niezwykle sposób wzbogacają krajobraz i stanowią specyficzny element bioróżnorodności przyrodniczej obszaru. Najwyższe wydmy, sięgające 45 m n.p.m., znajdują się w Słowińskim parku Narodowym w gminie Łeba.
- Wysoczyzny morenowe - tworzące rozległe wyniesienia ponad dna dolin rzecznych, rynien i pradolin. Na obszarze NOU NORDA dominują wysoczyzny morenowe równinne, jedynie w części Gdyni leżącej na terenie Pojezierza Kaszubskiego występują bardziej urozmaicone pod względem rzeźby wysoczyzny morenowe faliste. Na terenie Gdyni i gminy Puck w Pobrzeże klinami wcinają się wysoczyzny, tworzące tzw. kępy (Pucka, Oksywska, Redłowska, Swarzewska), które opadają stromymi urwiskami (klify wysokości do 40-50 m) ku Morzu Bałtykiemu.

¹ Jerzy Kondracki, *Geografia regionalna Polski*, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2002

- Dna dolin rzecznych i pradolin – rozpościerające się na terenie gmin Kosakowo, Puck, Krokowa i Wicko.
- Równiny sandrowe - występują w postaci rozległych, stosunkowo płaskich terenów pokrytych utworami fluwioglacjalnymi, które urozmaicają niewysokie wzniesienia i zagłębienia terenu z występującymi w nich torfowiskami i niewielkimi zbiornikami wodnymi. Można je znaleźć w gminie Władysławowo, Choczewo i Wicko.

Znajdująca się w granicach NOU NORDA linia brzegowa jest bardzo zróżnicowana i znacząco podnosi walory krajobrazowe obszaru. Występują tu wszystkie spotykane w Polsce typy brzegu morskiego, a więc płaski, wydmy i klifowy. Wysokie i strome fragmenty wybrzeża klifowego znajdują się m.in. na skraju Kępy Puckiej i Swarzewskiej, z największym w tym rejonie klifem chłapowskim o wysokości 40 metrów, usytuowanym pomiędzy Władysławowem i Rozewiem, a także w Gdyni (klif w Orłowie).

Surowce mineralne

Największym bogactwem NOU NORDA, podobnie jak całego województwa pomorskiego, są złoża gazu łupkowego. Od kilku lat trwają badania nad oceną wielkości złóż, a także odbywają się próbnе odwierty, m.in. w Lubocinie w gminie Krokowa, Strzeszewie w gminie Wicko i Lublewie w gminie Choczewo.

Z kopalni objętych własnością górnictwem na terenie NOU NORDA występują po 4 złoża gazu ziemnego i ropy naftowej ("Białogóra E", "Dębki", "Żarnowiec", "Żarnowiec W") położone na terenie gminy Krokowa. Są to jedyne tego typu złoża na terenie województwa pomorskiego. Ich znaczenie dla gospodarki krajowej jest jednak niewielkie. Łączne wydobycie ropy naftowej w 2013 r. z ww. złóż wyniosło 0,89 tys. ton, co stanowiło zaledwie 0,09% wydobycia krajowego, a w przypadku gazu ziemnego odpowiednio 0,94 mln m³, co stanowiło 0,02% wydobycia krajowego².

Na terenie gminy Władysławowo (Chłapowo) i gminy Puck (Mieroszyno, Swarzewo, Zdrada) występują jedyne (obok "Kłodawy 1" w woj. wielkopolskim) i największe w Polsce nieeksploatowane złoża soli potasowo-magnezowych typu siarczanowego (polihalit), stanowiące 89% zasobów krajowych. Od 2012 r. obserwuje się wzrost zainteresowania krajowych i zagranicznych przedsiębiorstw możliwością zagospodarowania ww. złóż., jako surowca w produkcji nawozów na potrzeby rolnictwa. Koncesję na rozpoznawanie złoża Swarzewo otrzymała firma Polski Potas, natomiast rozstrzygnięcie przyznania koncesji na pozostałe złoża nastąpi najprawdopodobniej niebawem. Po okresie rozpoznania i ewentualnym potwierdzeniu zasobów w przyszłości może powstać kopalnia podziemna. Kopalnia w zamierzeniach spółki Polski Potas ma być kopalnią typu „zero waste” (bez hałd kopalnianych). Złoża znajdują się na głębokości ok. 800-1000 m.

NOU NORDA jest także zasobny w sól kamienną (złoża "Łeba", "Mechelinki", "Zatoka Pucka"), z czego tylko złożo "Mechelinki" w gminie Kosakowo jest obecnie eksploatowane - wydobycie w 2013 r. wyniosło 649

² Państwowy Instytut Geologiczny, *Bilans zasobów złóż kopalni w Polsce wg stanu na 31.12.2013 r.*, Warszawa 2014

tys. t, co stanowiło 15,5% wydobycia krajowego³. Ponadto w rejonie Chłapowa rozpoznane są osady bursztynonośne, występujące na głębokości ok. 60-130 metrów (tzw. delta chłapowsko-sambijska).

Perspektywa zagospodarowania powyższych złóż surowców mineralnych dla potrzeb energetyki, przemysłu chemicznego, spożywczego, jubilerskiego oraz rolnictwa (w produkcji nawozów) w zasadniczy sposób może wpłynąć na rozwój gospodarczy tego obszaru oraz całego kraju. Może przy tym jednak kolidować z rozwojem innych funkcji oraz potrzebami ochrony środowiska.

Inne surowce występujące na terenie NOU NORDA to: piaski formierskie (złoże "Strzelno" w gminie Puck - jedyne złoże w woj. pomorskim), piasek szklarski ("Puck" - jedyne złoże w woj. pomorskim), piaski i żwiry, surowce ilaste ceramiki budowlanej (złoża "Starzyno Werblina" i "Werblinia") oraz torfy i kreda jeziorna ("Roszczyce" w gminie Wicko).

W tabeli 2 przedstawione zostało zestawienie surowców występujących w poszczególnych gminach obszaru NOU NORDA.

Tabela 2: Złoża surowcowe na obszarze gmin NOU NORDA

Krokowa	Choczewo	Władysławowo	Puck Miasto	Puck Gmina	Łeba	Kosakowo	Wicko	Gdynia
ropa naftowa, gaz ziemny, piaski i żwiry	piaski i żwiry	sole potasowo – magnezowe bursztyn	piasek szklarski	sole potasowo - magnezowe, piaski formierskie, piaski i żwiry, surowce ilaste ceramiki budowlanej	sól kamienna	sól kamienna, piaski i żwiry	kreda, piaski i żwiry, torfy	piaski i żwiry

Źródło: opracowanie własne na podstawie "Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31.12.2013 r.", Państwowy Instytut Geologiczny

Najbogatszymi w zasoby surowcowe gminami są gmina Puck oraz Krokowa, a najuboższymi gminy położone na Mierzei Helskiej - Jastarnia i Hel. Najpowszechniej występującym surowcem są złoża żwirowo-piaskowe wykorzystywane głównie w inwestycjach drogowych i budowlanych.

Zasoby morza w pasie przybrzeżnym

Zasoby Morza Bałtyckiego w pasie przybrzeżnym wymagają racjonalnej, zróżnicowanej i zrównoważonej eksploatacji, która będzie gwarantem ich odnawialności. Obecnie są one eksploatowane przede wszystkim

³ Tamże.

w formie połowów ryb morskich, choć badania wskazują na możliwość szerszego wykorzystania innych zasobów takich jak Błękitna Technologia⁴, uprawa i zbiór makroglonów, zrównoważona hodowla ryb, czy współwykorzystywanie przestrzeni morskich farm wiatrowych do innych celów i działań, takich jak np. hodowle morskie⁵. Ważną przesłanką rozwoju wspomnianych przedsięwzięć są dodatkowe korzyści dla środowiska w postaci np. zmniejszenia eutrofizacji poprzez usuwanie biogenów ze środowiska morskiego.

Wody powierzchniowe

Głównym ciekim wodnym przepływającym przez teren NOU NORDA jest rzeka Łeba o łącznej długości 117 km. Na ostatnim odcinku, aż do ujścia do morza w okolicy miasta Łeba, stanowi szlak popularnych spływów kajakowych. Do innych ważnych rzek obszaru należą również:

- Reda o długości 51 km, wpływająca do Zat. Puckiej między wsiami Osłonino (gmina Puck) i Rewa (gmina Kosakowo).
- Piaśnica (długość 28,6 km) uchodząca do Bałtyku na zachód od Dębek (obszar rezerwatu Piaśnickie Łąki), która w swym dolnym odcinku od elektrowni wodnej w Żarnowcu do ujścia jest wykorzystywana do spływów kajakowych
- Kacza (długość 14,8 km) przepływająca przez Gdynię i mające swe ujście w Zat. Gdańskiej.

Pod względem występowania jezior badany obszar cechuje się niską jeziornością. Znajduje się tu jednak m.in. Jezioro Łebsko - trzecie co do wielkości w Polsce, położone malowniczo na terenie Słowińskiego Parku Narodowego, Jezioro Sarbsko oraz Jezioro Żarnowieckie, którego dno znajduje się poniżej poziomu morza. Nad Jeziorem Żarnowieckim ulokowana jest największa w kraju elektrownia szczytowo-pompowa (mieści się we wsi Czymanowo, poza granicami NOU NORDA, w gminie Gniewino) oraz przystanie jachtowe.

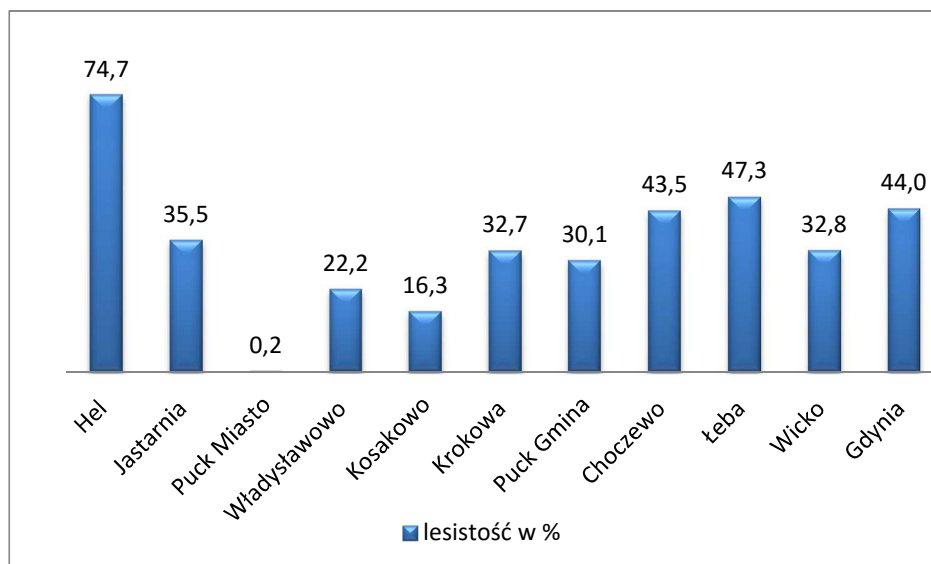
Lesistość

Wskaźnik lesistości w poszczególnych gminach NOU NORDA jest mocno zróżnicowany, od zaledwie 0,2% w gminie miejskiej Puck po rekordowe 74,7% w Helu. 4 gminy (Hel, Łeba, Gdynia, Choczewo) mają poziom zalesienia powyżej średniej dla województwa pomorskiego, która wynosi 36%, a kolejne 4 (Jastarnia, Wicko, Krokowa, Puck) przewyższają średnią krajową (29,4%).

⁴ Błękitna Biotechnologia wykorzystuje mikroorganizmy morskie (np. bakterie, grzyby i algi); lub makroorganizmy (np. makroglony i małże). Biorą one udział w produkcji biomasy lub cennych surowców takich jak aktywne związki biologiczne, pigmenty, przeciwutleniacze, witaminy, enzymy, kwasy tłuszczowe, polimery lub inne biomateriały. Produkty i technologie morskie wysokiej jakości mogą mieć szerokie zastosowanie w opiece zdrowotnej, produkcji żywności, pasz, kosmetyków, a także w akwakulturach, rolnictwie, przemyśle, ochronie środowiska, monitorowaniu środowiska naturalnego i w wielu narzędziach badawczych. Por. Kompendium - Ocena Innowacyjnych i Zrównoważonych Sposobów Wykorzystania Zasobów Morza Bałtyckiego. Opracowanie w ramach projektu SUBMARINER. Instytut Morski, Gdańsk 2013, s. 108

⁵ Ibidem.

Rysunek 3: Zróżnicowanie lesistości w gminach Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA



Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, 2013

Gleby i klimat

Obszar NOU NORDA w przeważającej części pokryty jest glebami powstałymi z utworów polodowcowych - glin i piasków. Dominują tu średniej jakości gleby brunatne (głównie wyługowane i kwaśne) oraz niskiej jakości bielice i pseudobielice. Jedynie część obszaru gmin Krokowa, Wicko i Puck pokryta jest bardzo dobrymi glebami torfowymi i murszowo-torfowymi. Niski stopień zanieczyszczeń gleb (np. metalami ciężkimi) umożliwia rozwój produkcji ekologicznej. Mała opłacalność produkcji rolnej na glebach o niskiej bonitacji, szczególnie w pasie nadmorskim, doprowadziła do stopniowego wyrugowania tej działalności na rzecz osadnictwa letniskowego, turystyki i rekreacji (głównie turystyka pobytowa, weekendowa i agroturystyka).

NOU NORDA znajduje się w strefie klimatu umiarkowanego morskiego. Wpływ bezpośredniego sąsiedztwa Bałtyku uwidacznia się łagodnymi zimami i niezbyt upalnymi latami. Średnia temperatura powietrza w pasie nadmorskim osiąga zimą wartości dodatnie (w granicach 0-0,5 st. C), z liczbą dni mroźnych należących do najniższych w Polsce (poniżej 30). W okresie letnim średnia temperatura powietrza wynosi około 17-17,5 st. C.

NOU NORDA należy do najbardziej nasłonecznionych miejsc w kraju, w tym zwłaszcza w pasie nad Zatoką Gdańską oraz w okolicach Łeby, gdzie rzeczywiste nasłonecznienie jest o ok. 50 godzin dłuższe niż w głębi województwa (ponad 1650 godzin w ciągu roku). Bliskość morza skutkuje silnym i bardzo silnym wiatrem (powyżej 15 m/sek.) występującym głównie zimą (nawet do 70 dni w roku), natomiast latem wzrasta udział ciszy i wiatrów słabych (w tym morskiej bryzy).

Roczna suma opadów na tym obszarze wynosi w granicach 500-750 mm, z najwyższymi wartościami w miesiącach letnich.

Temperatura wód przy polskim wybrzeżu jest uzależniona od kierunku wiatrów i latem waha się od 15 do 23 st. C. Przy wiatrach zachodnich następuje napływ nagranych powierzchniowych warstw wody ku brzegowi, zaś przy wiatrach wiejących ze wschodu często występuje zjawisko tzw. upwellingu (wynoszenie zimnych wód dennych ku powierzchni morza), które gwałtownie obniża temperaturę wody, zwłaszcza wzdłuż Półwyspu Helskiego (od strony otwartego morza).

Korzystny nadmorski bioklimat oraz duże stężenie olejków eterycznych predestynują NOU NORDA do rozwoju turystyki sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej czy typu spa & wellness. Oferta tego typu miejsc ma charakter całoroczny, co umożliwi ograniczenie głównego problemu miejscowości o charakterze turystycznym, jakim jest sezonowość ruchu turystycznego (por. Rozdział V).

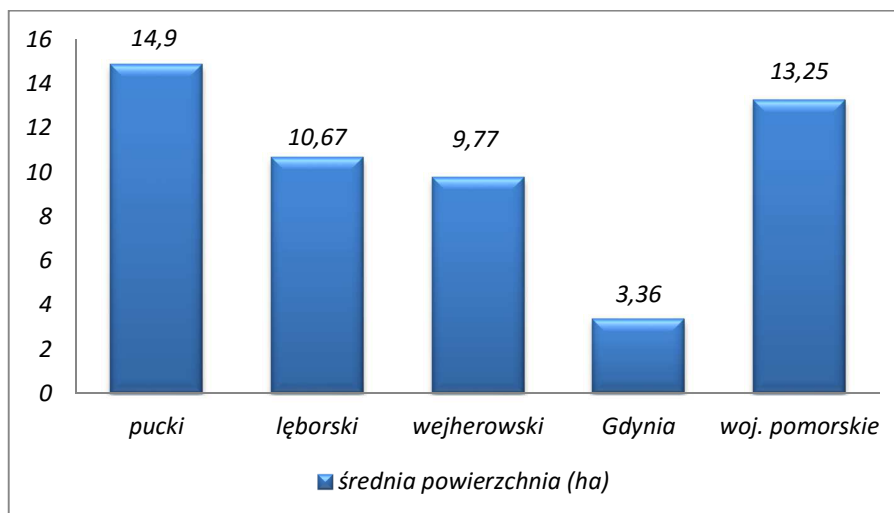
Rolnictwo

Produkcja rolnicza na obszarze NOU NORDA jest bardzo zróżnicowana i zależy przede wszystkim od dostępności i jakości gleby – w gminach leżących na Mierzei Helskiej nie ma terenów rolniczych.

Według wyników Powszechnego Spisu Rolnego 2010⁶ liczba gospodarstw rolnych ogółem w powiatach puckim, wejherowskim, lęborskim i Gdyni wyniosła 10,6 tys., co stanowiło 17,5% ogólnej liczby gospodarstw w województwie pomorskim. Przeważająca większość gospodarstw (99,7%) należała do właścicieli prywatnych. Łączna powierzchnia użytków rolnych w badanych powiatach wynosiła niemal 99 tys. ha, z czego najwięcej w powiecie lęborskim. Średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach rolnych była największa w powiecie puckim (14,9 ha wobec średniej dla województwa pomorskiego - 13,25 ha), a najniższa na terenie Gdyni - 3,36 ha. Pod względem grup obszarowych najwięcej było użytków rolnych bardzo małych - do 1 ha łącznie w powiecie Gdynia (1144), wejherowskim (1276) i lęborskim (709), natomiast w powiecie puckim największa liczba użytków (364) miała powierzchnię 5-10 ha. Użytki o największej powierzchni 100 ha i więcej najliczniejsze były w powiecie wejherowskim (48).

⁶ Z uwagi na brak danych dotyczących produkcji rolnej dla poszczególnych gmin posłużono się danymi na poziomie powiatów zebranych podczas Powszechnego Spisu Rolnego 2010, *Charakterystyka gospodarstw rolnych w województwie pomorskim, Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2012*

Rysunek 4: Średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach rolnych według powiatów w 2010 r.



Źródło: Powszechny Spis Rolny 2010. Charakterystyka gospodarstw rolnych w województwie pomorskim, Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2012

Działalność rolnicza prowadzona była w 7,1 tys. gospodarstw rolnych, co stanowiło 67% wszystkich gospodarstw badanych powiatów. Ponad połowa gospodarstw prowadzących działalność rolniczą znajdowała się na terenie powiatu wejherowskiego. W układzie obszarowym najwięcej gospodarstw w powiatach puckim, wejherowskim i lęborskim ma wielkość 5-10 ha.

W strukturze użytkowania gruntów dominowała powierzchnia zasiewów - stanowiąca 63,6% ogólnej powierzchni użytków rolnych. Powierzchnia ogrodów przydomowych wynosiła zaledwie 3,1% wszystkich użytków rolnych, z czego połowa przypadała na powiat wejherowski.

Na badanym obszarze zboża stanowiły 77% ogólnej powierzchni zasiewów, zaś rośliny przemysłowe - 9%. Kolejne miejsca zajęły rośliny pastewne i ziemniaki.

W strukturze zwierząt gospodarskich w badanych powiatach dominuje drób kurzy, którego hodowla jest specjalnością powiatu wejherowskiego - 15,9% chowu na terenie całego województwa pomorskiego. Chętnie hodowana jest także trzoda chlewna, w której znaczącą rolę dla NOU NORDA również odgrywa powiat wejherowski.

II.2. Walory przyrodniczo-kulturowe

Nadmorski Obszar Usługowy NORDA charakteryzuje się walorami przyrodniczymi i kulturowymi, których różnicowanie i unikatowość w skali kraju wpływają na wysoką atrakcyjność dla odwiedzających region turystów, ale również dla mieszkańców, którzy pozytywnie oceniają miejsce swojego zamieszkania.

Obok wysokiej jakości cech środowiska naturalnego (np. piaszczyste plaże nad Zatoką Gdańską, Zatoką Pucką i otwartym morzem, duże kompleksy leśne, Mierzeja Helska jako osobliwość krajobrazowa, ruchome wydmy Słowińskiego Parku Narodowego) i żywych zasobów morza do atrakcji NOU NORDA należą liczne obiekty zabytkowe. Zaliczają się do nich założenia pałacowe i dworsko-parkowe, budowle (zespoły klasztorne, kalwarie oraz kościoły) i tradycyjne domy mieszkalne. Dużym potencjałem turystycznym odznaczają się także XX-wieczne obiekty militarne, obiekty podwodnego dziedzictwa kulturowego (w rejonie Zatoki Puckiej planuje się utworzenie podwodnych parków kulturowych) oraz tematyczne parki rozrywki (por. Tabela 3).

Tabela 3: Przykładowe walory turystyczno-kulturowe gmin NOU NORDA

Gmina	Główne atrakcje turystyczne
Choczewo	Latarnia morska Stilo, plaże w Lubiatowie, Sasinie i Słajszewie, Kościół w Osiekach Lęborskich
Gdynia	Skwer Kościuszki i Molo Południowe, Akwarium Gdyńskie, Statek Muzeum Dar Pomorza, Bulwar Nadmorski, Kamienna Góra, Rezerwat Kępa Orłowska, Gdyński Szlak Modernizmu, Molo w Orłowie, "ORP "Błyskawica", Kościół Św. Michała na Oksywiu
Hel	Tradycyjne domy helskie przy ul. Wiejskiej, Muzeum Rybołówstwa, Fokarium, Muzeum Obrany Wybrzeża, marina, promenada nadmorska, latarnia morska
Jastarnia	Skansen Fortyfikacji Ośrodka Oporu "Jastarnia", Muzeum Chata Rybacka, marina, wycieczki lotnicze nad półwyspem, ośrodki sportów wodnych
Kosakowo	Plaża w Mechelinkach Cypel Rewski, Ogólnopolska Aleja Zasłużonych Ludzi Morza
Krokowa	Zespół kościelno-klasztorny w Żarnowcu, Zespół pałacowo-parkowy w Krokowej, Przystanie turystyczno-żeglarskie nad jez. Żarnowieckim, pole bitwy pod Świecinem
Łeba	Wydmy w Słowińskim Parku Narodowym, port jachtowy w Łebie, Aleja Prezydentów Rzeczypospolitej Polskiej
Puck Miasto	Zrewitalizowany stary rynek, molo spacerowe, kościół p. w. św. Apostołów Piotra i Pawła, Muzeum Ziemi Puckiej, miejsce zaślubin Polski z morzem, marina, Harcerski Ośrodek Żeglarski
Puck Gmina	Neogotycki pałac w Rzucewie, osada łowców fok, kurhan w Mieroszynie, Groty Mechowskie, Sanktuarium Matki Boskiej Swarzewskiej, rezerwat "Beka" w Ostonie, wraki okrętów

Wicko	Park Dinozaurów, Park rekreacyjno-edukacyjny Sea Park w Sarbsku
Władysławowo	Port rybacki, Aleja Gwiazd Sportu, wieża Domu Rybaka, Ocean Park, latarnia morska w Rozewiu, Gwiazda Północy, wieża widokowa, ośrodek windsurfingu

Źródło: opracowanie własne na podstawie ulotki promocyjnej *Atrakcje turystyczne Gdyni i Północnych Kaszub*, Urząd Miasta Gdyni, 2013

II. 3. Formy ochrony przyrody. Sieć obszarów NATURA 2000

Na obszarze NOU NORDA znajdują się liczne tereny wyróżniające się szczególnymi walorami przyrodniczymi, które objęto różnorodnymi formami ochrony. W Tabeli 4 przedstawiono poszczególne formy ochrony przyrody i ich udział w powierzchni gmin.

Tabela 4: Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona w gminach NOU NORDA

Gmina	Powierzchnia gminy (ha)	Parki narodowe (ha)	Udział w pow. gminy (%)	Rezerwy przyrody (ha)	Udział w pow. gminy (%)	Parki krajobrazowe (ha) razem	Udział w pow. gminy (%)	Obszary chronionego krajobrazu razem (ha)	Udział w pow. gminy (%)	Pomniki przyrody (szt)
Hel	2 180,0	0,0	0,0	108,5	5,0	2 127,0	97,6	0,0	0,0	2
Jastarnia	800,0	0,0	0,0	0,0	0,0	800,0	100,0	0,0	0,0	1
Puck Miasto	500,0	0,0	0,0	0,0	0,0	25,0	5,0	0,0	0,0	9
Władysławowo	3 800,0	0,0	0,0	131,1	3,5	890,0	23,4	1 175,0	30,9	8
Kosakowo	5 000,0	0,0	0,0	113,5	2,3	357,0	7,1	0,0	0,0	11
Krokowa	21 200,0	0,0	0,0	1 204,2	5,7	2 303,0	10,9	9 470,0	44,7	57
Puck Gmina	24 400,0	0,0	0,0	307,9	1,3	950,0	3,9	7 880,0	32,3	27
Choczewo	18 320,0	0,0	0,0	267,7	1,5	0,0	0,0	6 500,0	35,5	47
Łeba	1 490,0	361,2	24,2	299,7	20,1	0,0	0,0	0,0	0,0	1
Wicko	21 610,0	2 382,8	11,0	152,9	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	63
Gdynia	13 510,0	0,0	0,0	168,5	1,2	4 200,0	31,1	0,0	0,0	64
NOU NORDA	112 810,0	2 744,0	2,4	2 754,0	2,4	11 652,0	10,3	25 025,0	22,2	290

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, 2013

Słowiński Park Narodowy, obejmujący obszar gminy Łeba i Wicko, to jedyny park narodowy w granicach NOU NORDA i jeden z dwóch, obok Parku Narodowego Bory Tucholskie, w województwie pomorskim. Uznany jako Rezerwat Biosfery UNESCO charakteryzuje się przymorskimi jeziorami, bagnami, łąkami, torfowiskami, nadmorskimi borami i lasami, a przede wszystkim wydmowym pasem mierzei z ruchomymi wydmami.

Na badanym obszarze znajdują się dwa parki krajobrazowe: Nadmorski oraz Trójmiejski Park Krajobrazowy. Nadmorski Park Krajobrazowy pokrywa w 100% terytorium gmin na Półwyspie Helskim (Jastarnia i Hel), a także obejmuje gminę Krokowa, Władysławowo, miasto i gminę Puck, Kosakowo oraz wody Zatoki Puckiej. Powierzchnia lądowa parku stanowi 10% obszaru NOU NORDA. Występują tu wszystkie typy wybrzeża charakterystyczne dla południowego brzegu Bałtyku, torfowiska oraz lasy, głównie sosnowe. Oprócz wielu gatunków ptaków i ryb można tu spotkać również fokę szarą.

Jedyną gminą z badanego obszaru znajdującą się w granicach Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego jest Gdynia, na której terenie znajduje się 31% powierzchni parku. TPK stanowią w większości (90%) obszary leśne.

Na terenie NOU NORDA znajdują się 24 rezerваты przyrody, w tym m.in. takie jak Mierzeja Sarbska (stanowi aż 20% powierzchni Łeby), Mechelińskie łąki, Piaśnickie łąki, Beka, Przylądek Rozewski czy Kępa Redłowska.

Oprócz wymienionych wyżej form ochrony przyrody obszar NOU NORDA obejmuje także Europejska Sieć Ekologiczna Natura 2000, w której skład wchodzi obszary specjalnej ochrony ptaków (OSO) oraz specjalne obszary ochrony siedlisk (SOO). Do obszarów tych należą:

- Lasy Łęborskie - kod PLB220006 (Choczewo),
- Białogóra - kod PLH220003 (Choczewo, Krokowa),
- Mierzeja Sarbska - kod PLH220018 (Choczewo, Łeba, Wicko),
- Jeziora Choczewskie - kod PLH220096 (Choczewo),
- Zatoka Pucka - PLB220005 (Gdynia, Hel, Jastarnia, Kosakowo, Puck, Władysławowo),
- Zatoka Pucka i Półwysep Helski - kod PLH220032 (Hel, Jastarnia, Kosakowo, Puck, Władysławowo),
- Bielawskie Błota - kod PLB220010 (Krokowa, Puck, Władysławowo),
- Piaśnickie łąki - kod PLH220021 (Krokowa),
- Trzy Młyny PLH220029 (Krokowa), Widowo PLH220054 (Krokowa),
- Pobrzeże Słowińskie - kod PLB220003 (Łeba, Wicko),
- Ostoja Słowińska - kod PLH220023 (Łeba, Wicko), Bielawa i Bory Bażynowe - kod PLH220063 (Łeba, Puck, Władysławowo),
- Puszcza Darżłubska - kod PLB220007 (Puck),

- Górkowski Las - kod PLH220045 (Wicko),
- Kaszubskie Klify - kod PLH220072 (Władysławowo).

Sieć obszarów Natura 2000 obejmuje obszary ochrony ptaków oraz siedlisk, które mogą się nawzajem przenikać, pokrywać lub być całkiem rozłączne. Wiele z nich leży na terenach już objętych ochroną prawną, np. w granicach parków narodowych. Obszary Natura 2000 mają działać z założeniem zrównoważonego rozwoju na obszarach chronionych, co oznacza, że gospodarowanie musi uwzględniać potrzeby ochrony środowiska przyrodniczego (np. nie może wywierać negatywnego wpływu na stan siedlisk). Odnosi się to przede wszystkim do działań mogących w istotny sposób zagrozić bytowaniu ptaków bądź innych cennych gatunków zwierząt, jak również gatunkom roślin oraz zniszczyć ich naturalne środowisko życia. Niektóre przedsięwzięcia wymagają szczególnego uzasadnienia i wykazania, że nie istnieją żadne alternatywne opcje dla przeprowadzenia danej inwestycji. Jeżeli rzeczywiście inne wyjście z takiej sytuacji się nie znajdzie, często zezwala się na inwestycję, jednak z zastrzeżeniem, że inwestor zobowiązany jest do zrekomensowania w innych sposób swoich działań.

Reżim ochronny warunkuje lokowanie w przestrzeni i sposób użytkowania innych funkcji wprowadzając pewne ograniczenia w działalności gospodarczej.

II. 4. Zagrożenia dla ekosystemów nadmorskich⁷

Ochrona terenów nadmorskich wynika z tytułu licznych przepisów i ustaw. Kwestie zabudowy w strefie brzegowej regulowane są m.in. przez Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o ustanowieniu wieloletniego „Programu ochrony brzegów morskich”, a problemy dotyczące użytkowania lasów w strefie nadmorskiej poruszone zostały w Ustawie o lasach państwowych i Zasadach Hodowli Lasu. Proponowane ograniczenia w użytkowaniu obszarów nadmorskich mogą być postrzegane bardzo niekorzystnie przez mieszkańców gmin nadmorskich. Jednak należy przy tym nadmienić, iż nie dotyczą one całej strefy nadmorskiej, ale jedynie niewielkich fragmentów brzegu morskiego. Ponadto w wielu przypadkach zalecenia te, oprócz zakazów, zawierają propozycje takiego użytkowania terenów, by było ono jak najmniej niekorzystne dla środowiska naturalnego. Zastosowanie się do tych propozycji, jak chociażby propagowanie turystyki aktywnej, która w dzisiejszych czasach cieszy się coraz większym powodzeniem, mogłoby odbić się korzystnie na rozwoju turystyki w obszarach nadmorskich.

Masowy ruch turystyczny w rejonach nadmorskich powoduje szereg zjawisk stanowiących zagrożenia dla środowiska. Należą do nich m. in. odpady, ścieki komunalne, wydeptywanie m. in. rejonu plaż, ruch pojazdów mechanicznych, budowa infrastruktury, czy turystyka motorowodna, żeglarska i podwodna.

Wielkim problemem w rejonie Półwyspu Helskiego jest przewożenie piasku z plaż otwartego morza na kempingi od strony Zatoki przed otwarciem sezonu. Mechaniczne, masowe usuwanie piasku z plaży powoduje zaburzenie naturalnej struktury brzegu, szybszą erozję wydm i brzegu i fizyczne niszczenie chronionych siedlisk.

⁷ Rozdział opracowany na podstawie analizy dr L. Kotwickiego

Ruch turystyczny i budowa infrastruktury turystyczno-rekreacyjnej stanowią istotne zagrożenia dla naturalnych ekosystemów nadmorskich, przyspieszając procesy erozyjne i powodując dewastacje w krajobrazie naturalnym. Najistotniejsze jest fizyczne niszczenie siedlisk, przede wszystkim szuwarów, podmokłych słonych łąk i wąskich plaż z kizdżiną przez nasypywanie piasku i rozbudowywanie obszarów kempingów. Podobny efekt wywołują wszelkie prace melioracyjne i hydrotechniczne. Potencjalne efekty uboczne, w postaci wyższego zanieczyszczenia wód i powietrza, hałasu oraz degradacji krajobrazu, mogą przełożyć się na wymierne straty gospodarcze gmin nadmorskich.

Krótkie podsumowanie zagrożeń dla przyrody ekosystemów nadmorskich zostało zestawione poniżej w Tabeli 5.

Tabela 5: Podsumowanie zagrożeń dla przyrody ze strony turystyki i rozwoju gospodarczego dla ekosystemów nadmorskich

Rodzaj aktywności	Zagrożone walory	Mechanizm zagrożenia	Stopień zagrożenia przyrody dla ekosystemów nadmorskich
odpady	jakość wody	eutrofizacja, zanieczyszczenia chemiczne	nieznany
wydeptywanie	roślinność wydmowa, szuwary, kolonie zmieraczków	fizyczne niszczenie siedlisk	znaczny, w pobliżu zejść na plaże, strefa brzegowa kempingów
pojazdy mechaniczne	roślinność wydmowa, kolonie zmieraczków	fizyczne niszczenie siedlisk	nieznaczny, w strefie morskiej
infrastruktura turystyczna	szuwary, plaże z kizdżiną	fizyczne niszczenie siedlisk	bardzo znaczny, szczególnie w rejonie Chatup i Kuźnicy
sport motorowodny	roślinność podwodna, ptaki i ssaki	fizyczne niszczenie siedlisk, płoszenie	średnie zagrożenie do znacznego
sport żeglarski	ptaki i ssaki	płoszenie przy nadmiernym zagęszczeniu	obecnie nieznaczny
sport podwodny	ptaki i ssaki	płoszenie przy nadmiernym zagęszczeniu	obecnie nieznaczny

Źródło: opracowanie własne, projekt ECOSUPPORT

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

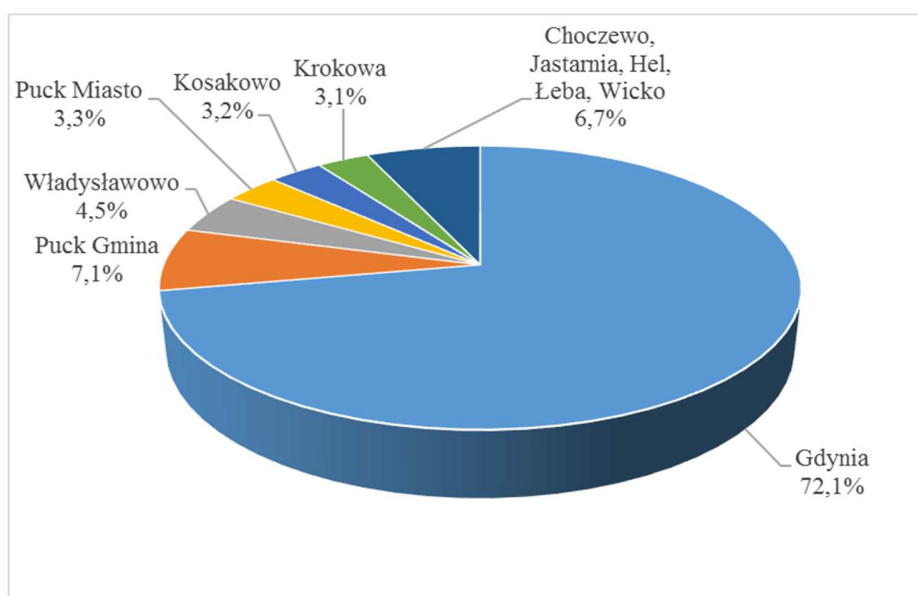
- Urozmaicony krajobraz naturalny oraz na ogół wysoka lesistość – o dużych walorach dla rozwoju turystyki i rekreacji
- Bardzo bogate złoża gazu łupkowego, soli potasowo-magnezowych, soli kamiennej oraz bursztynu – już eksploatowane oraz o perspektywie uruchomienia wydobycia w ciągu najbliższych lat
- Unikatowe warunki pasa nadmorskiego i pasa przybrzeżnego dla turystyki pobytowej oraz zdrowotnej i sanatoryjnej
- Zróżnicowane warunki produkcji rolnej, zależne od jakości i dostępności gleb
- Bogactwo żywych zasobów morza w pasie przybrzeżnym (litoralnym)
- Bogata i różnorodna sieć form ochrony przyrody, w tym Rezerwat Biosfery UNESCO, jednakże determinująca lokowanie w przestrzeni i sposób użytkowania innych funkcji (np. obszary NATURA 2000)
- Liczne walory przyrodnicze i kulturowe do rozwoju rozmaitych form aktywnej turystyki, dobrze rozwinięta infrastruktura dla sportów lądowych i wodnych
- Ograniczenia w prowadzeniu niektórych rodzajów działalności gospodarczej wynikające z istnienia sieci obszarów NATURA 2000
- Zagrożenia dla ekosystemów nadmorskich ze strony turystyki i rozwoju

III. POTENCJAŁ DEMOGRAFICZNY

Koncentracja ludności

W przestrzeni NOU NORDA zaznacza się znaczne zróżnicowanie rozmieszczenia ludności. Na Gdynię przypada 72% ogółu ludności obszaru, podczas gdy na pięć najmniejszych pod względem demograficznym gmin (Choczewo, Jastarnia, Hel, Łeba, Wicko) – niecałe 7% (Rys. 5).

Rysunek 5: Koncentracja ludności wg gmin tworzących NOU NORDA w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika Demograficznego 2013, GUS, Warszawa 2014

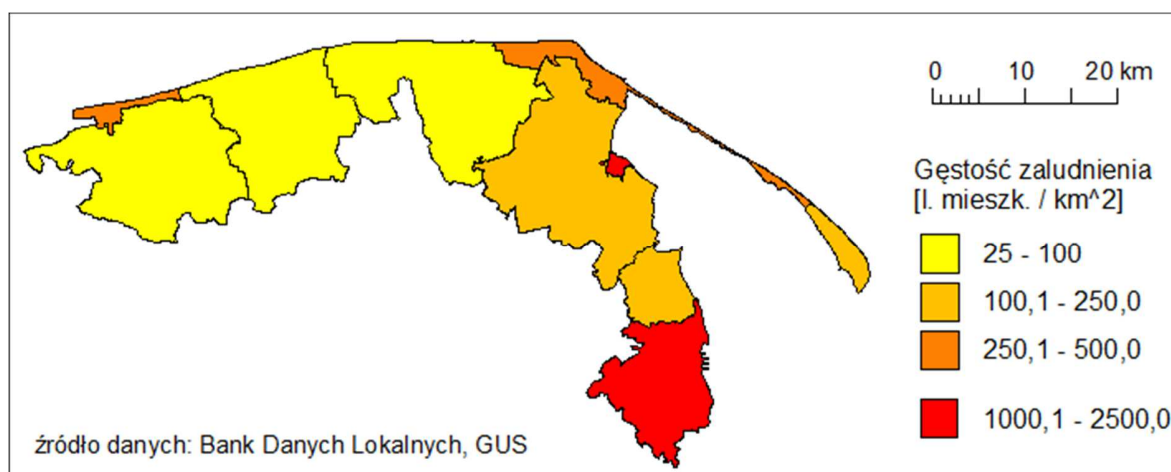
Koncentracja ludności przy dość różnej powierzchni gmin (por. Rozdział I) jest przyczyną wysokiego zróżnicowania poziomu gęstości zaludnienia NOU NORDA (Rys. 6). Najwyższa gęstość zaludnienia cechuje Miasto Puck (2304 mieszk./km²) i Gdynię (1841 mieszk./km²), choć należy pamiętać, że niemal połowę administracyjnego obszaru Gdyni stanowią tereny leśne, stąd też faktyczna koncentracja ludności mierzona gęstością zaludnienia jest w tym mieście znacznie wyższa. Niemniej jednak wykazuje ona ogromne zróżnicowanie międzydzielnicowe, przyjmując wartości od 206 os./km² (Chwarzno-Wiczlino, 2008) do 7434 os./km² w przypadku dzielnicy Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana.

Bardzo niska gęstość zaludnienia charakteryzuje gminy położone w północno-zachodniej części NOU NORDA, tj. Wicko (28 os./km²), Choczewo (31 os./km²) i Krokową (50 os./km²).

Procesy suburbanizacji są charakterystyczne dla przestrzeni polskich miast i zostały zdynamizowane rozwojem gospodarczym po wejściu Polski do UE. W ramach NOU NORDA najbardziej dynamicznie urbanizującymi się gminami są Kosakowo i gmina wiejska Puck, które na większą skalę uwalniają tereny

pod funkcje mieszkaniowe o niskiej intensywności zabudowy⁸. Na ich wysoką atrakcyjność osadniczą wpływają wysokie walory naturalne i bliskość Trójmiasta. Znacznie wyższa od średniej dla całego obszaru jest również gęstość zaludnienia Władysławowa i Jastarni, wynosząca odpowiednio: 405 os./km² i 486 os./km².

Rysunek 6: Gęstość zaludnienia w podziale na gminy NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Ruchy migracyjne

Na rozmieszczenie ludności istotny wpływ mają migracje, determinowane dwoma zasadniczymi trendami, tj. emigracją zagraniczną w związku z otwarciem rynków pracy w Unii Europejskiej i procesami suburbanizacji, polegającymi na rozwoju obszarów podmiejskich.

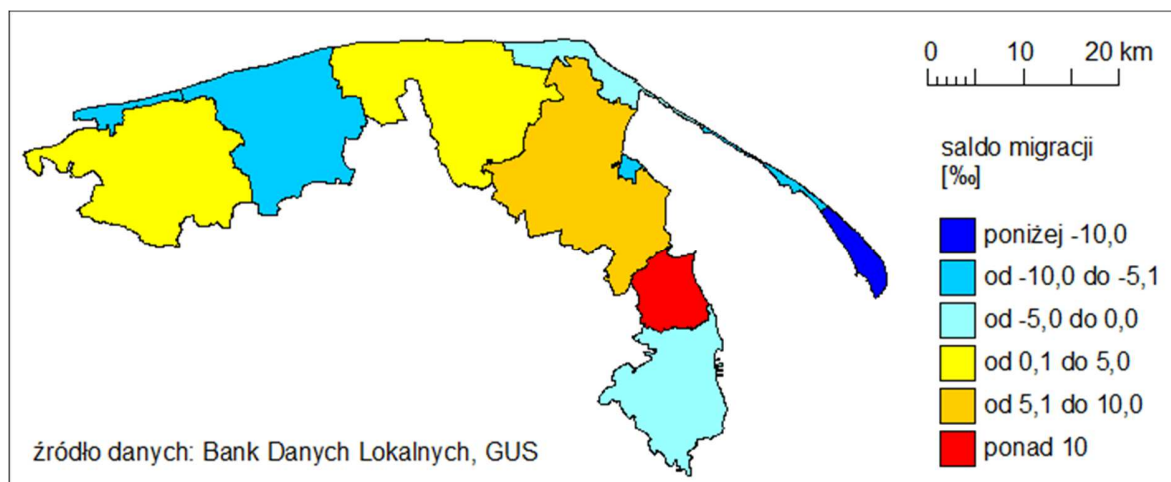
Cechą charakterystyczną NOU NORDA jest nierównomierna pod względem przestrzennym dynamika procesów migracyjnych. Wytwarza ona presję na rozbudowę infrastruktury technicznej i społecznej w urbanizujących się gminach, jest również źródłem erozji bazy podatkowej gmin, które notują odpływ mieszkańców. Suburbanizacja w NOU NORDA przyczynia się również do nierównomiernego rozkładu popytu na usługi publiczne, szczególnie w zakresie edukacji podstawowej i transportu publicznego.

Na terenie NOU NORDA najwyższym dodatnim saldem migracji cechowała się gmina Kosakowo (49 promili), która od lat stanowi kierunek rozwoju intensywnego osadnictwa jednorodzinnego. O atrakcyjności osiedleńczej Kosakowa decydują jego wysokie walory naturalne, ale również bliskość Trójmiasta. Silna baza podatkowa jest zaś przyczyną, dla której gmina ta cechuje się wysoką jakością infrastruktury technicznej i społecznej, co stanowi dodatkowy czynnik utrzymujący wzrost liczby ludności Kosakowa. Sąsiadująca z Kosakowem gmina wiejska Puck również charakteryzuje się dość wysokim dodatnim saldem migracji (6 promili). Ponadto, dodatnim saldem migracji odznaczają się gminy Wicko

⁸ Oddziaływanie Słupska w sferze demograficznej na pn-zach. część NOU NORDA jest ograniczone. Procesy suburbanizacji w Słupsku najmocniej oddziałują na obszary gminy wiejskiej Słupsk, Kobylnicy i Dębicy Kaszubskiej. Por. Szerzej: Projekt Strategii MOF Słupska (http://www.powiat.slupsk.pl/plik_1021_diagnoza-miejskiego-obszaru-funkcjonalnego-miasta-slupska-zalacznik-nr-1.pdf)

i Krokowa. Najwyższe ujemne saldo migracji mają gminy: Hel (-21 promili), następnie Choczewo, Łeba, Jastarnia i Puck (Rys. 7).

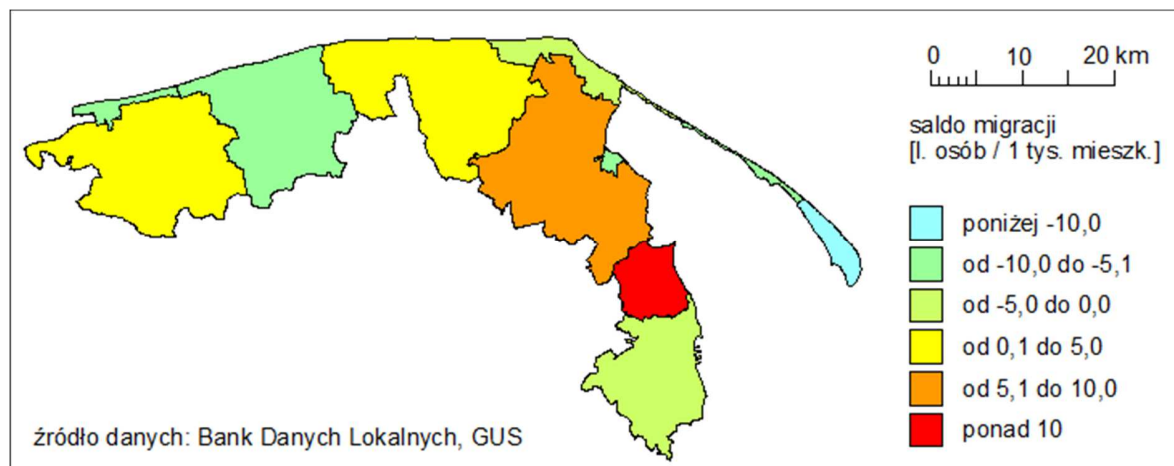
Rysunek 7: Saldo migracji w podziale na gminy NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Powyższe rozważania znajdują również potwierdzenie w analizie salda migracji odniesionej do liczby mieszkańców (Rys. 8).

Rysunek 8: Saldo migracji w odniesieniu do liczby mieszkańców gmin NOU NORDA

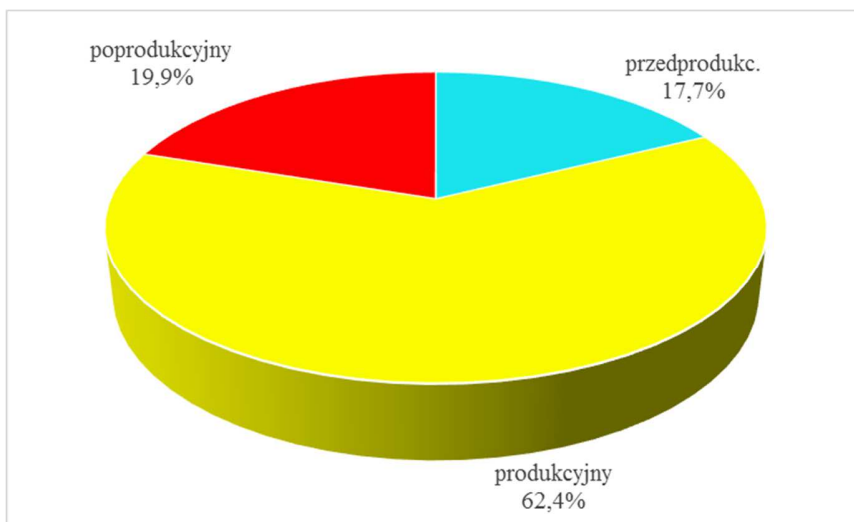


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Struktura wiekowa ludności

Struktura ludności NOU NORDA w podziale na wiek przedprodukcyjny, produkcyjny i poprodukcyjny została zaprezentowana na Rys. 9.

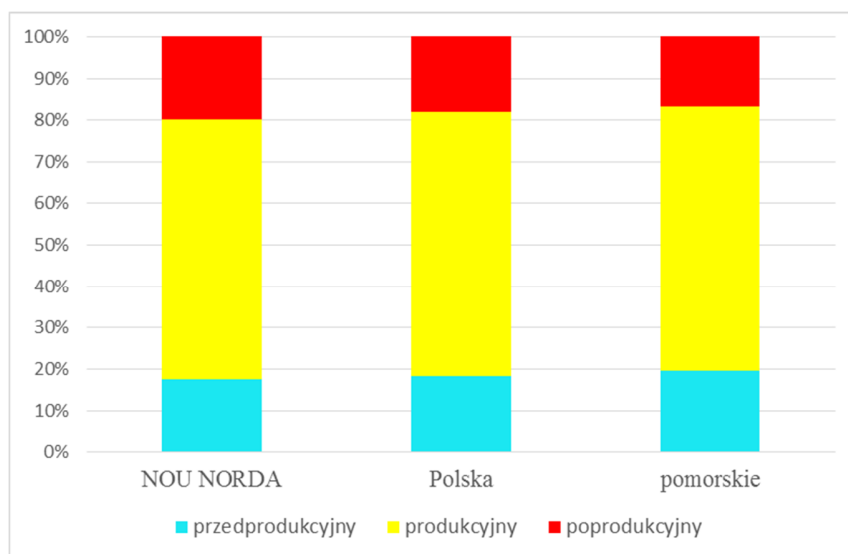
Rysunek 9: Struktura ludności NOU NORDA wg wiekowych grup ekonomicznych



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Co piąty mieszkaniec NOU NORDA jest w wieku poprodukcyjnym, co więcej - liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym jest niższa od liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. Porównanie struktury wiekowej NOU NORDA na tle Polski i województwa pomorskiego wskazuje na niższy udział ludności w wieku przedprodukcyjnym i wyższy (o ponad 2% w porównaniu do województwa pomorskiego) udział osób w wieku poprodukcyjnym. O ponad 1% niższy w porównaniu do Pomorza i Polski jest w strukturze wiekowej ludności NOU NORDA udział osób w wieku produkcyjnym (Rys. 10).

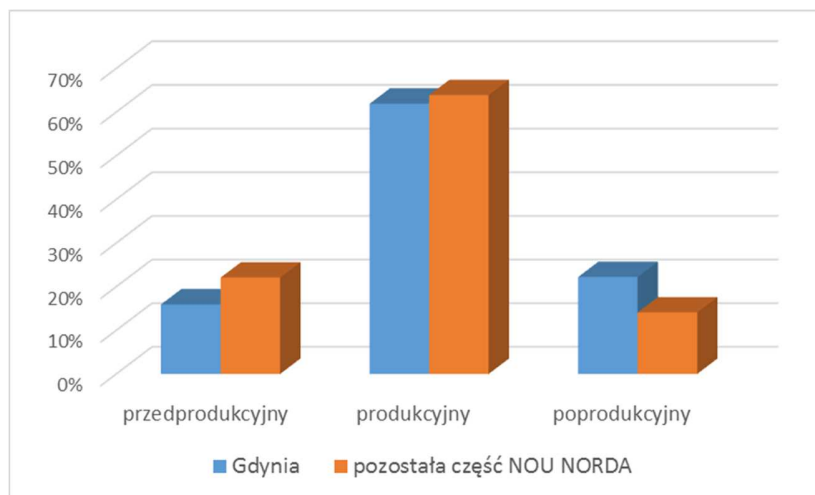
Rysunek 10: Struktura ludności wg ekonomicznych grup wiekowych dla NOU NORDA, Polski i województwa pomorskiego w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika Demograficznego 2013, GUS, Warszawa 2014

Struktura wiekowa mieszkańców NOU NORDA jest zróżnicowana i w dużym stopniu zdeterminowana charakterystyką największego ośrodka, jakim jest Gdynia. Na Rysunku 11 przedstawiono zróżnicowanie w podziale na Gdynię i pozostałe gminy NOU NORDA. W takim przekroju uwypukla się znacznie wyższy odsetek osób w wieku poprodukcyjnym i niższy w wieku przedprodukcyjnym w Gdyni na tle pozostałych jednostek tworzących NOU NORDA.

Rysunek 11: Struktura ludności wg ekonomicznych grup wiekowych w podziale na miasto Gdynię i pozostałe gminy NOU NORDA w 2013 r.

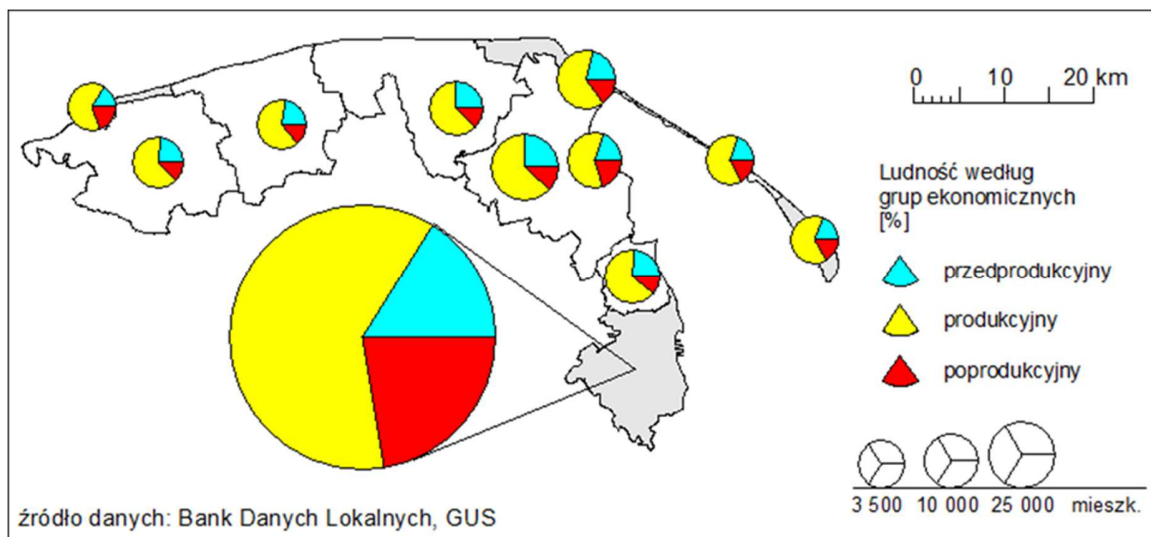


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Zasadnicze różnice między poszczególnymi jednostkami administracyjnymi dotyczą udziału osób w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym, w mniejszym zaś stopniu udziału osób w wieku produkcyjnym (od 61% dla miasta Puck do 66% w Kosakowie, przy 62% dla całego NOU NORDA) – por. Rysunek 12. Najniższy udział osób w wieku przedprodukcyjnym cechuje Gdynię i Łebę (po 16%), najwyższy zaś gminę wiejską Puck (25%), Krokową (24%), Kosakowo i Wicko (po 23%) przy 18% dla całego NOU NORDA.

Najwyższy udział osób w wieku poprodukcyjnym to cecha charakterystyczna Gdyni (22%) i miasta Puck (20%). W obu przypadkach, proces „starzenia się” społeczności miejskich jest dynamizowany przez migrację zagraniczną i do gmin ościennych, które z kolei charakteryzują się młodymi społecznościami lokalnymi o niskim udziale osób w wieku poprodukcyjnym (np. gmina wiejska Puck i Kosakowo).

Rysunek 12: Struktura ludności wg ekonomicznych grup wiekowych dla NOU NORDA w podziale na gminy w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Rosnący udział osób w wieku poprodukcyjnym jest już stałym trendem opisującym charakterystykę demograficzną NOU NORDA. Przekłada się on m.in. na potrzebę rozwoju sektora usług dla seniorów, modyfikację wielu polityk sektorowych (np. polityki transportowej). Wpływa również na zmianę struktury wydatków publicznych, zwiększając niektóre z nich. Może mieć również negatywny wpływ na kształtowanie się bazy podatkowej samorządów lokalnych.

Stopniowe starzenie się społeczeństwa NOU NORDA będzie w istotny sposób wpływać na rynek pracy, co oznacza, że sprawny system powiązań transportowych Trójmiasta i gmin sąsiednich będzie miał kluczowe znaczenie dla podtrzymania wysokiej dynamiki rozwoju w branżach o wysokim wkładzie pracy ludzkiej. Z drugiej jednak strony starzenie się społeczeństwa rdzenia metropolii i NOU NORDA może być stymulatorem rozwoju nowej sfery usług adresowanych do tej kategorii użytkowników. Czynnikiem wspierającym ten proces są rozwinięta baza turystyczna (szczególnie w gminach Półwyspu Helskiego i Łebie), stopniowy wzrost zamożności mieszkańców największych miast Polski oraz poprawa stanu infrastruktury transportowej na osi północ – południe.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Bardzo wysoka przestrzenna koncentracja ludności NOU NORDA (dominacja miasta Gdyni)
- Wysokie zróżnicowanie poziomu gęstości zaludnienia, z bardzo niskimi wskaźnikami w płn.-zach. części obszaru
- Dynamiczna urbanizacja północnych obrzeży Gdyni (Kosakowo i gmina wiejska Puck) przy odpływie ludności zamieszkującej północne obrzeże NOU NORDA (np. Hel)
- Wysoki udział ludności w wieku poprodukcyjnym przekładający się na potrzebę rozwoju sektora usług dla seniorów

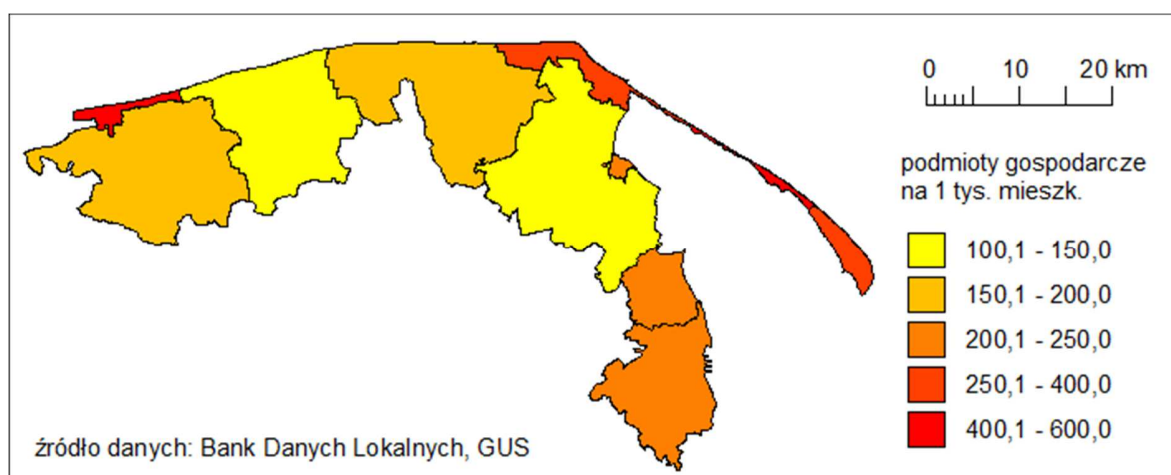
IV. POTENCJAŁ GOSPODARCZY

Rozkład przestrzenny działalności gospodarczej

NOU NORDA jest silnie zróżnicowany wewnątrz pod względem koncentracji działalności gospodarczej. Produkcja sprzedana przemysłu wg GUS na analizowanym obszarze wyniosła w 2012 roku 7 mld 930 mln PLN, z czego największy udział miało m. Gdynia (43,1%). Drugie miejsce ze sprzedażą na poziomie 2 mld 195 mln PLN zajął powiat wejherowski (27,7%). Produkcja sprzedana przemysłu w powiatach lęborskim oraz puckim była na zbliżonym poziomie i wyniosła odpowiednio 1 mld 125 mln PLN (14,2 %) oraz 1 mld 190 mln PLN (15,0 %).

Cechą charakterystyczną NOU NORDA jest silnie rozwinięta drobna przedsiębiorczość oparta w części obszaru o szeroko definiowane usługi turystyczne. Znajduje to odzwierciedlenie w koncentracji przedsiębiorstw mierzonej liczbą podmiotów gospodarczych przypadających na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym. Najwyższa koncentracja charakteryzuje gminy o silnym profilu turystycznym (pas Półwyspu Helskiego i Łeba). Dużą koncentrację przedsiębiorczości wykazują również Gdynia, Kosakowo i miasto Puck. Należy jednak podkreślić, że dane zaprezentowane na Rysunku 13 nie uwzględniają wielkości podmiotów gospodarczych.

Rysunek 13: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w podziale na gminy NOU NORDA

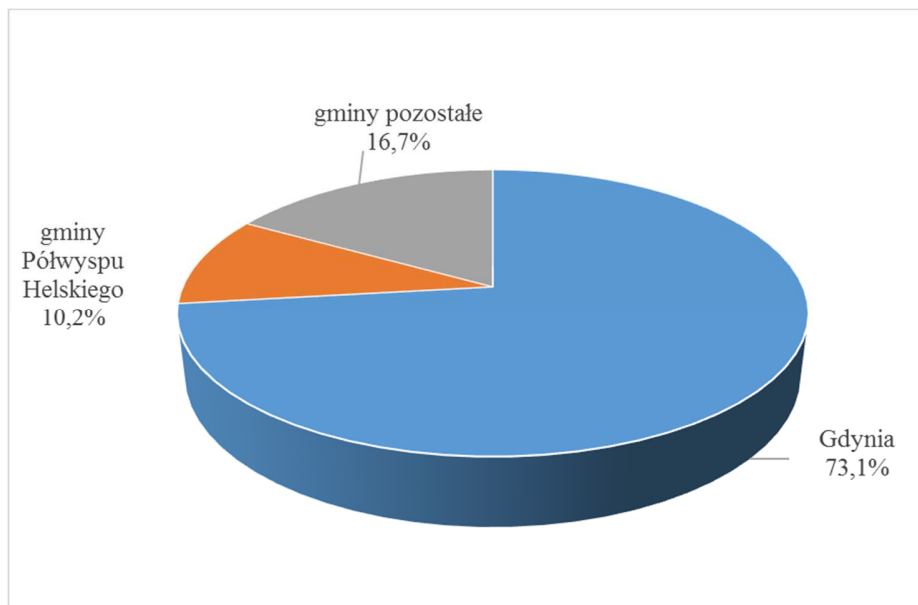


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Koncentracja podmiotów gospodarczych w podziale na gminy wskazuje na znaczną dominację Gdyni, na którą przypada niemal ¼ ogółu podmiotów zarejestrowanych w gminach NOU NORDA (Rys. 14).

Na trzy gminy pasa Półwyspu Helskiego (Władysławowo, Jastarnia i Hel) przypada co dziesiąty podmiot gospodarczy. Pozostałe siedem gmin posiada blisko 17% udział w liczbie podmiotów gospodarczych.

Rysunek 14: Koncentracja podmiotów gospodarczych w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 roku

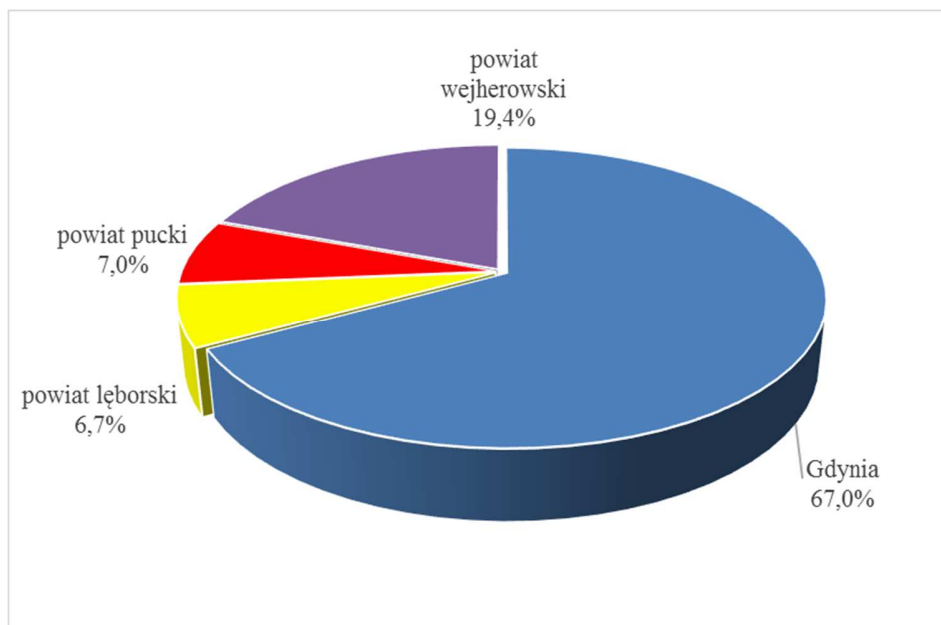


Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Koncentracja wg sekcji PKD za rok 2012 została przedstawiona na Rysunku 15. Obejmuje ona podmioty gospodarcze zatrudniające powyżej 9 zatrudnionych⁹ w podziale na powiaty, w skład których wchodzi gminy NOU NORDA. Ponad 2/3 miejsc pracy wg takiego systemu klasyfikacji przypadło w 2012 roku na Gdynię, niemal 20% na powiat wejherowski. Powiaty lęborski i pucki cechował zbliżony udział w ogólnej liczbie miejsc pracy na obszarze czterech powiatów.

⁹ Z tytułu ochrony tajemnicy statystycznej GUS nie udostępnia danych, gdy na terenie powiatu funkcjonują maksymalnie 2 podmioty należące do tej samej sekcji PKD

Rysunek 15: Rozkład miejsc pracy w podmiotach gospodarczych o zatrudnieniu pow. 9 osób w 2012 roku na terenie powiatów, w skład których wchodzi gminy NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne danych GUS, Warszawa 2014. Dane nie obejmują podmiotów poniżej 9 zatrudnionych oraz podmiotów wykluczonych z tytułu ochrony tajemnicy statystycznej

Struktura specjalizacyjna gospodarki

Ze względu na pewne ograniczenia formalno-prawne (np. tajemnica statystyczna, brak części danych dla przedsiębiorstw poniżej 9 zatrudnionych) nie jest możliwe dokonanie pełnej analizy struktury gospodarczej NOU NORDA. Analizy dokonano na podstawie szczegółowych danych pozyskanych z GUS na temat liczby podmiotów oraz liczby pracujących w powiatach NORDA zgodnie z klasyfikacją PKD2004. Dane te dotyczą okresu 2006-2009. Przeanalizowano również nowsze dane do 2012 roku wg PKD 2007 – ze względu na zmianę klasyfikacji oraz sposoby zbierania danych – bazujących obecnie wyłącznie na formularzach F01 (podmioty o liczbie zatrudnionych 9 i powyżej) oraz na rygorystyczne stosowanie ustawy o tajemnicy statystycznej nie są one porównywalne. Zarówno na poziomie sekcji jak i 3-cyfrowych grup PKD istnieją istotne luki danych (por. Tabela 6). Z tego względu w dalszych analizach wykorzystano jedynie dostępne pełne dane, możliwe do pozyskania na odpowiednim poziomie dezagregacji przestrzennej i sektorowej.

Pomimo tego należy stwierdzić, że w stosunku do roku 2009 nie doszło do zasadniczych zmian struktury gospodarczej bądź profilu specjalizacji mierzonych wskaźnikami LQ. Gospodarka analizowanego obszaru charakteryzuje się dużą inercyjnością i stabilnością, a zasadniczy profil gospodarczy bazujący na przewagach absolutnych i komparatywnych nie uległ przekształceniom.

W powiecie lęborskim (Tab. 7) wskaźniki specjalizacji przyjmują najwyższe wartości dla następujących sektorów PKD: przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa (LQ 29,9), rybołówstwo, wylęgarnie ryb, gospodarstwa rybackie oraz usługi związane z rybołówstwem (LQ 18,4), cięcie i heblowanie drewna, impregnacja drewna (LQ 14,1) oraz pola campingowe i inne miejsca krótkotrwałego zakwaterowania (LQ 13,26). Dalsze miejsca zajmują specjalizacje powiązane z produkcją wyrobów metalowych i drewnianych, w tym elementów konstrukcyjnych, przetwórstwem rolno-spożywczym oraz szeroko rozumianym sektorem turystycznym. Z perspektywy udziałów w ogólnej liczbie pracujących obok wskazanych powyżej sektorów dużą rolę odgrywają usługi budowlane oraz sprzedaż detaliczna i hurtowa.

Tabela 6: Struktura gospodarki powiatów NORDA w 2012 roku

PKD	Nazwa	Liczba pracujących				Liczba podmiotów			
		łęborski	pucki	wejherowski	m. Gdynia	łęborski	pucki	wejherowski	m. Gdynia
A	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo	46	40	63	0	4	3	4	0
B	Górnictwo i wydobywanie	*	*	*	*	*	*	*	*
C	Przetwórstwo przemysłowe	3039	2108	5832	8375	30	34	59	107
D	Wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, parę wodną, gorącą wodę i powietrze do układów klimatyzacyjnych	*	0	*	*	*	0	*	*
E	Dostawa wody; gospodarowanie ściekami i odpadami oraz działalność związana z rekultywacją	178	301	365	673	5	6	4	3
F	Budownictwo	44	518	1115	2067	3	9	37	45
G	Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle	426	569	2077	7756	18	20	56	133
H	Transport i gospodarka magazynowa	*	102	443	5954	*	4	7	95
I	Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi	*	209	203	371	*	3	5	8
J	Informacja i komunikacja	0	0	*	2271	0	0	*	28
K	Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	0	0	*	3024	0	0	*	5
L	Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości	*	*	217	1726	*	*	7	24

M	Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	*	72	81	1304	*	3	4	25
N	Działalność w zakresie usług administrowania i działalność wspierająca	*	*	241	1885	*	*	5	25
P	Edukacja	0	0	110	37	0	0	3	3
Q	Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	0	*	223	2185	0	*	8	27
R	Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	0	0	0	*	0	0	0	*
S	Pozostała działalność usługowa	0	0	0	*	0	0	0	*

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS. Liczba pracujących i liczba podmiotów w 2012 wg PKD 2007 na podstawie formularza F01 GUS dla sekcji F01 obejmuje podmioty pow. 9 zatrudnionych, * - brak danych ze względu na tajemnicę statystyczną - mniej niż 3 podmioty w danej sekcji w powiecie

Tabela 7: Powiat lęborski – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009)

PKD	Nazwa	Udział w l. prac.	PKD	Nazwa	LQ
201	Cięcie i heblowanie drewna, impregnacja drewna	5,000	152	Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	29,941
521	Sprzedaż detaliczna w nie wyspecjalizowanych sklepach	4,238	050	Rybołówstwo, wylęgarnie ryb, gospodarstwa rybackie; usługi związane z rybołówstwem	18,395
452	Wznoszenie kompletnych budowli lub ich części; inżynieria lądowa i wodna	4,187	201	Cięcie i heblowanie drewna, impregnacja drewna	14,138
552	Pola campingowe i inne miejsca krótkotrwałego zakwaterowania	4,137	552	Pola campingowe i inne miejsca krótkotrwałego zakwaterowania	13,258
524	Sprzedaż detaliczna towarów przemysłowych prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach	3,777	282	Produkcja cystern, zbiorników metalowych; produkcja grzejników i bojlerów centralnego ogrzewania	13,009
152	Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	3,058	275	Odlewnictwo metali	5,902
158	Produkcja artykułów spożywczych	2,876	203	Produkcja drewnianych elementów konstrukcyjnych i wyrobów stolarki budowlanej	5,579
703	Obsługa nieruchomości realizowana na zasadzie bezpośredniej płatności lub kontraktu	2,796	633	Agencje turystyczne, piloci i przewodnicy wycieczek; obsługa ruchu turystycznego	4,371
553	Restauracje	2,677	153	Przetwórstwo owoców i warzyw	3,950
203	Produkcja drewnianych elementów konstrukcyjnych i wyrobów stolarki budowlanej	2,610	285	Obróbka metali i nakładanie powłok na metale; ogólna inżynieria mechaniczna	3,247
602	Transport lądowy drogowy	2,293	553	Restauracje	2,955

526	Handel detaliczny prowadzony poza siecią sklepową	2,060	703	Obsługa nieruchomości realizowana na zasadzie bezpośredniej płatności lub kontraktu	2,265
515	Sprzedaż hurtowa półproduktów i odpadów pochodzenia nierolniczego oraz złomu	1,908	158	Produkcja artykułów spożywczych	2,071
741	Doradztwo księgowo, podatkowe, gospodarcze; badanie rynku i opinii publicznej; biura prawnicze	1,891	020	Leśnictwo, pozyskiwanie drewna i pokrewne usługi	1,768
285	Obróbka metali i nakładanie powłok na metale; ogólna inżynieria mechaniczna	1,667	515	Sprzedaż hurtowa półproduktów i odpadów pochodzenia nierolniczego oraz złomu	1,453

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

W powiecie puckim (Tab. 8) wskaźniki specjalizacji są najwyższe w stosunku do średniej dla kraju w przetwarzaniu i konserwowaniu ryb i produktów rybołówstwa (LQ 84,6) oraz rybołówstwie oraz usługach związanych z rybołówstwem (LQ 55,4), jak również w przypadku pól campingowych i innych miejsc krótkotrwałego zakwaterowania (LQ28,1). Profil specjalizacji wskazuje na dalszych miejscach branże związane z obsługą turystyki (restauracje, bary, hotele), transportem i logistyką, produkcją maszyn i wyrobów metalowych oraz z tworzyw sztucznych, w mniejszym stopniu z sektorem stoczniowym oraz produkcją rolno-spożywczą. Pod względem udziału w ogólnej liczbie pracujących dominują sektory związane z rolnictwem i rybołówstwem, przetwórstwem rybnym i spożywczym, usługami budowlanymi, sprzedażą, szeroko rozumianą turystyką i transportem lądowym.

W powiecie wejherowskim (Tab. 9) najwyższe wartości indeksy specjalizacji przyjmują artykułów jubilerskich i podobnych (LQ 9,8), budowy i naprawy statków i łodzi (LQ 5,2), przygotowania terenu pod budowę (LQ 4,9), cięcia i heblowania oraz impregnacji drewna (LQ3,6) i produkcji mebli (LQ 3,3) oraz produkcji drewnianych elementów konstrukcyjnych i wyrobów stolarki budowlanej (LQ 3,19). Przesunięcie w kierunku leśnictwa, przetwórstwa drewna oraz produkcji wyrobów z drewna ewidentnie wyróżnia ten powiat na tle pozostałych rozpatrywanych. Pozostałe specjalizacje na tle kraju związane są z usługami budowlanymi czy produkcją wyrobów z metalu. Z perspektywy rynku pracy - struktury liczby pracujących - szczególne znaczenie w powiecie odgrywają usługi budowlane, sprzedaż detaliczna i hurtowa oraz usługi transportu drogowego. Z sektorów przemysłu przetwórczego natomiast: produkcja artykułów spożywczych, produkcja odzieży, produkcja mebli oraz drewnianych elementów konstrukcyjnych i wyrobów stolarki budowlanej oraz sektor stoczniowy.

W powiecie m. Gdynia (Tab. 10) widać wyraźną specjalizację gospodarki w kierunku szeroko rozumianej gospodarki morskiej. Najwyższe wartości dla liczby pracujących na tle kraju indeks LQ przyjmuje w zakresie budowy i naprawy statków i łodzi (LQ 32,2), rybołówstwie i usługach związanych z rybołówstwem (LQ 12,3), morskim i przybrzeżnym transporcie wodnym (LQ 12,2) oraz dla przeładunku, magazynowania, składowania i przechowywania towarów (LQ 11,2). Kluczowe znaczenie dla gospodarki miasta wydaje się tym samym odgrywać Port Gdynia oraz sektor stoczniowy. W profilu specjalizacji widać również wyraźnie sektor transportu-spedycji i logistyki (TSL) w tym szeroko rozumianej logistyki morskiej, usługi informatyczne i finansowe, produkcje wyrobów z metalu i maszyn. Należy podkreślić, iż Gdynia ma dużo mniejszy potencjał przemysłowy w stosunku do położonego w pobliżu Gdańska.

Tabela 8: Powiat pucki – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009)

PKD	Nazwa	Udział w l. prac.	PKD	Nazwa	LQ
552	Pola campingowe i inne miejsca krótkotrwałego zakwaterowania	8,759	152	Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	84,664
152	Przetwarzanie i konserwowanie ryb i produktów rybołówstwa	8,647	050	Rybołówstwo, wylęgarnie ryb, gospodarstwa rybackie; usługi związane z rybołówstwem	55,373
521	Sprzedaż detaliczna w nie wyspecjalizowanych sklepach	6,009	552	Pola campingowe i inne miejsca krótkotrwałego zakwaterowania	28,073
553	Restauracje	4,432	553	Restauracje	4,891
452	Wznoszenie kompletnych budowli lub ich części; inżynieria lądowa i wodna	4,153	632	Usługi wspierające dla transportu: obsługa dróg, tras, terminali, dworców	3,025
524	Sprzedaż detaliczna towarów przemysłowych prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach	2,817	014	Usługi związane z uprawami rolnymi oraz z hodowlą zwierząt, z wyjątkiem usług weterynaryjnych	2,823
050	Rybołówstwo, wylęgarnie ryb, gospodarstwa rybackie; usługi związane z rybołówstwem	2,445	554	Bary	2,808
602	Transport lądowy drogowy	2,273	011	Uprawy rolne; warzywnictwo; ogrodnictwo	2,632
554	Bary	1,738	351	Budowa i naprawy statków i łodzi	2,604
453	Wykonywanie instalacji budowlanych	1,660	551	Hotele	2,407
158	Produkcja artykułów spożywczych	1,604	291	Produkcja urządzeń wytwarzających i wykorzystujących energię mechaniczną	2,263

526	Handel detaliczny prowadzony poza siecią sklepową	1,447	285	Obróbka metali i nakładanie powłok na metale	1,704
741	Doradztwo księgowe, podatkowe, gospodarcze; badanie rynku i opinii publicznej; biura prawnicze	1,392	292	Produkcja maszyn ogólnego przeznaczenia	1,686
011	Uprawy rolne; warzywnictwo; ogrodnictwo	1,157	410	Pobór, oczyszczanie i rozprowadzanie wody	1,682
513	Sprzedaż hurtowa żywności, napojów i tytoniu	1,101	287	Produkcja metalowych wyrobów gotowych (z wyj. narzędzi i artykułów ślusarskich)	1,274

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 9: Powiat wejherowski – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009)

PKD	Nazwa	Udział w l. prac.	PKD	Nazwa	LQ
452	Wznoszenie kompletnych budowli lub ich części; inżynieria lądowa i wodna	7,868	362	Produkcja artykułów jubilerskich i podobnych	9,841
521	Sprzedaż detaliczna w nie wyspecjalizowanych sklepach	6,116	351	Budowa i naprawy statków i łodzi	5,179
361	Produkcja mebli	4,149	451	Przygotowanie terenu pod budowę	4,903
524	Sprzedaż detaliczna towarów przemysłowych prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach	4,011	201	Cięcie i heblowanie drewna, impregnacja drewna	3,576
602	Transport lądowy drogowy	3,556	361	Produkcja mebli	3,293
453	Wykonywanie instalacji budowlanych	2,414	203	Produkcja drewnianych elementów konstrukcyjnych i wyrobów stolarstwa budowlanego	3,190
182	Produkcja odzieży (nie ze skóry i futra) i dodatków do odzieży	2,337	316	Produkcja sprzętu elektrycznego do pojazdów, sygnalizacji, złącz elektromagnetycznych i specjalistycznego sprzętu elektrycznego	2,662
519	Pozostała sprzedaż hurtowa	2,289	205	Produkcja drobnych wyrobów z drewna, korka, słomy i materiałów używanych do wyplatania	2,595
454	Budowlane prace wykończeniowe	2,205	454	Budowlane prace wykończeniowe	2,392
741	Doradztwo księgowo, podatkowe, gospodarcze; badanie rynku i opinii publicznej; biura prawnicze	2,055	285	Obróbka metali i nakładanie powłok na metale; ogólna inżynieria mechaniczna	2,330

158	Produkcja artykułów spożywczych	1,819	020	Leśnictwo, pozyskiwanie drewna i pokrewne usługi	1,832
526	Handel detaliczny prowadzony poza siecią sklepową	1,760	453	Wykonywanie instalacji budowlanych	1,702
515	Sprzedaż hurtowa półproduktów i odpadów pochodzenia nierolniczego oraz złomu	1,515	452	Wznoszenie kompletnych budowli lub ich części; inżynieria lądowa i wodna	1,626
203	Produkcja drewnianych elementów konstrukcyjnych i wyrobów stolarki budowlanej	1,492	551	Hotele	1,570
351	Budowa i naprawy statków i łodzi	1,480	182	Produkcja odzieży (nie ze skóry i futra) i dodatków do odzieży	1,430

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 10: Powiat m. Gdynia – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009)

PKD	Nazwa	Udział w l. prac.	PKD	Nazwa	LQ
351	Budowa i naprawy statków i łodzi	9,197	351	Budowa i naprawy statków i łodzi	32,186
602	Transport lądowy drogowy	4,472	050	Rybołówstwo, wylęgarnie ryb, gospodarstwa rybackie; usługi związane z rybołówstwem	12,294
452	Wznoszenie kompletnych budowli lub ich części; inżynieria lądowa i wodna	4,165	611	Morski i przybrzeżny transport wodny	12,177
521	Sprzedaż detaliczna w nie wyspecjalizowanych sklepach	3,873	631	Przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	11,208
519	Pozostała sprzedaż hurtowa	3,165	634	Inne agencje transportowe	7,099
524	Sprzedaż detaliczna towarów przemysłowych prowadzona w wyspecjalizowanych sklepach	3,111	403	Wytwarzanie i dystrybucja pary wodnej i gorącej wody	3,142
741	Doradztwo księgowo, podatkowe, gospodarcze; badanie rynku i opinii publicznej; biura prawnicze	2,737	632	Usługi wspierające dla transportu: obsługa dróg, tras, terminali, dworców	2,914
703	Obsługa nieruchomości realizowana na zasadzie bezpośredniej płatności lub kontraktu	1,776	642	Telekomunikacja	2,299
631	Przeładunek, magazynowanie, składowanie i przechowywanie towarów	1,726	671	Działalność pomocnicza związana z pośrednictwem finansowym, z wyjątkiem ubezpieczeń	2,211

453	Wykonywanie instalacji budowlanych	1,679	503	Sprzedaż części i akcesoriów do pojazdów mechanicznych	2,157
526	Handel detaliczny prowadzony poza siecią sklepową	1,593	722	Doradztwo w zakresie oprogramowania i dostarczanie oprogramowania	2,087
634	Inne agencje transportowe	1,573	281	Produkcja metalowych elementów konstrukcyjnych	1,840
651	Pośrednictwo walutowe	1,487	266	Produkcja wyrobów z cementu, betonu i gipsu	1,808
742	Architektura, inżynieria i pokrewne doradztwo techniczne	1,475	292	Produkcja maszyn ogólnego przeznaczenia	1,793
513	Sprzedaż hurtowa żywności, napojów i tytoniu	1,390	553	Restauracje	1,500

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Powiaty, w których skład wchodzi gminy NOU NORDA, specjalizują się przede wszystkim w sektorach tradycyjnych, bazujących na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych, takich jak bezpośredni dostęp do morza. Tym samym, następuje tu rozwój gospodarki morskiej (rybołówstwo i przetwórstwo rybne, sektor stoczniowy, porty morskie i logistyka morska) oraz sektorów powiązanych (np. sektor metalowy) i funkcji turystycznej. W niektórych powiatach dostęp do większych zasobów leśnych determinuje rozwój leśnictwa, przetwórstwa drzewnego i produkcji wyrobów czy konstrukcji z drewna. Relatywnie duże znaczenie mają również sektory usług wykorzystujące endogeniczny potencjał rynku aglomeracji trójmiejskiej – handel i sprzedaż, usługi budowlane czy finansowe. Występują jednak również branże nowocześniejsze związane np. z sektorem ICT (usługi jak i produkcja).

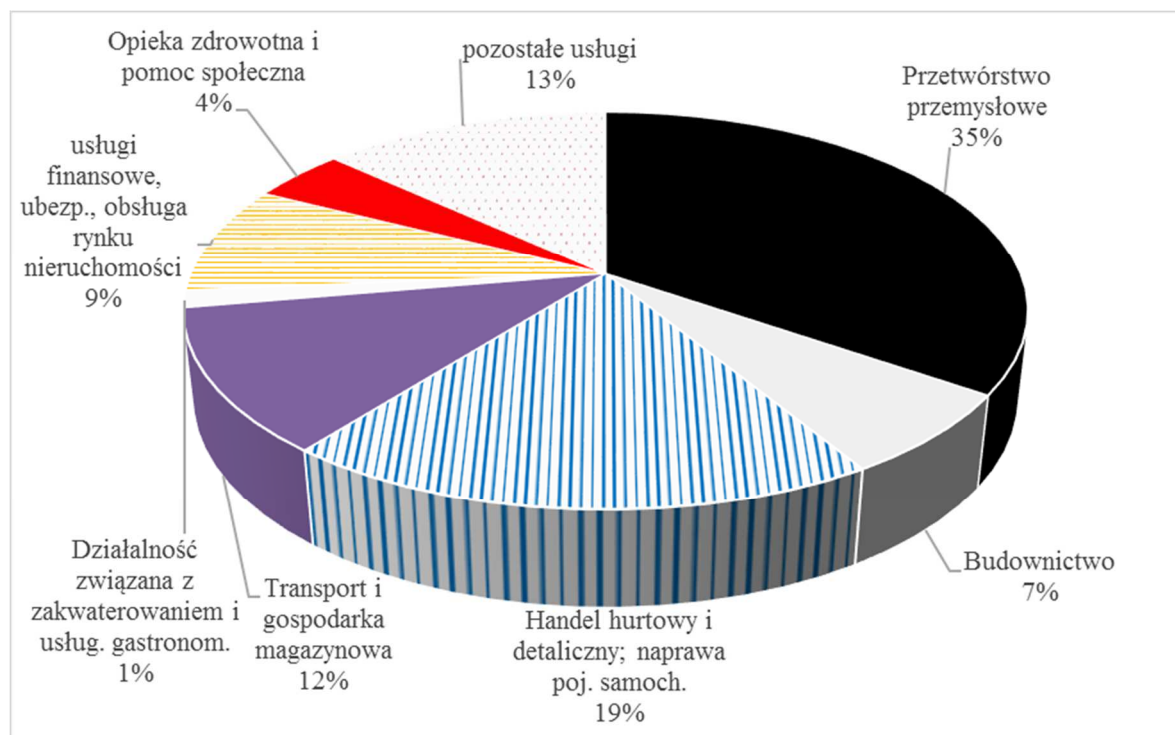
Z perspektywy zaawansowania technologicznego w ujęciu gałęziowym OECD dla przemysłu przetwórczego powiaty, w których skład wchodzi gminy NOU NORDA, specjalizują się przede wszystkim w gałęziach niskich technologii (łęborski oraz pucki). Powiat wejherowski ma profil nisko i średnio-nisko technologiczny. Natomiast w przypadku Gdyni profil specjalizacji jest wyraźny w zakresie średnio-niskich oraz wysokich technologii.

Z perspektywy wiedzochłonności usług wg klasyfikacji Komisji Europejskiej widać wyraźną dychotomię. Z jednej strony, powiaty: pucki, lęborski i wejherowski mają wyraźną specjalizację w kierunku usług o niskiej intensywności wiedzy; przy tym powiat lęborski i wejherowski mają zarysowany profil w zakresie tzw. pozostałych usług wiedzochłonnych (edukacyjne, zdrowotne, administracja publiczna). W Gdyni, z kolei, następuje specjalizacja w sferze usług wiedzochłonnych, w tym przede wszystkim usługi wysokich technologii, usług biznesowych (KIBS) oraz usług finansowych. W dużym stopniu powiązane jest to z wielkością ośrodka miejskiego i obszaru metropolitalnego, ale również z rozwojem Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego, zaplecza naukowo-badawczego dużych przedsiębiorstw, wyższych uczelni i instytutów naukowo-badawczych.

Struktura gałęziowa gospodarki

Analiza struktury podmiotów wg klasyfikacji PKD została przeprowadzona z zastrzeżeniem, że dotyczy jedynie podmiotów pow. 9 zatrudnionych, czego efektem jest niedoszacowanie mniejszych podmiotów gospodarczych z takich branż jak budownictwo czy usługi turystyczne. Gospodarka tak wyodrębnionego obszaru potwierdza jednak duże znaczenie przetwórstwa przemysłowego (ponad 1/3 miejsc pracy) oraz transportu i gospodarki magazynowej, na którą przypadło ok. 12% miejsc pracy (Rys. 16).

Rysunek 16: Struktura miejsc pracy w podmiotach gospodarczych o zatrudnieniu pow. 9 osób w 2012 roku na terenie powiatów, w skład których wchodzi gminy NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne danych GUS, Warszawa 2014. Dane nie obejmują podmiotów poniżej 9-ciu zatrudnionych oraz podmiotów wykluczonych z tytułu ochrony tajemnicy statystycznej

Należy jednak podkreślić, że nawet w odniesieniu do przetwórstwa przemysłowego obserwowana jest tendencja do samozatrudnienia w przemyśle stoczniowym i branżach pochodnych. Wynika to, że specyfiki rynku (elastyczność, w tym możliwość podjęcia pracy w krajach skandynawskich na atrakcyjnych warunkach) i produkcji podmiotów branży stoczniowej zlokalizowanych m.in. na terenach dawnej Stoczni Gdynia. Jest to często produkcja jednostkowa lub niskoseryjna, której rezultatem jest zmienne zapotrzebowanie pracodawcy na specjalistyczne usługi.

Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna

Na obszarze NOU NORDA zlokalizowane są dwie podstrefy PSSE: „Gdynia” oraz „Żarnowiec” (na obszarze gminy Gniewino oraz Krokowa). Oferują one uzbrojone tereny inwestycyjne, na których działalność gospodarcza może być prowadzona na preferencyjnych zasadach (pomoc publiczna w formie zwolnień podatkowych z tytułu kosztów nowej inwestycji lub tworzenia nowych miejsc pracy). PSSE zapewnia pomoc przy uzyskiwaniu zezwolenia na działalność w specjalnej strefie ekonomicznej, oraz wsparcie w procesie inwestycyjnym.

Ponadto PSSE prowadzi Bałtycki Port Nowych Technologii – innowacyjny projekt biznesowy, zmierzający do stworzenia ośrodka nowoczesnych technologii wspierającego przedsiębiorczość na rewitalizowanych terenach po dawnej Stoczni Gdynia SA.

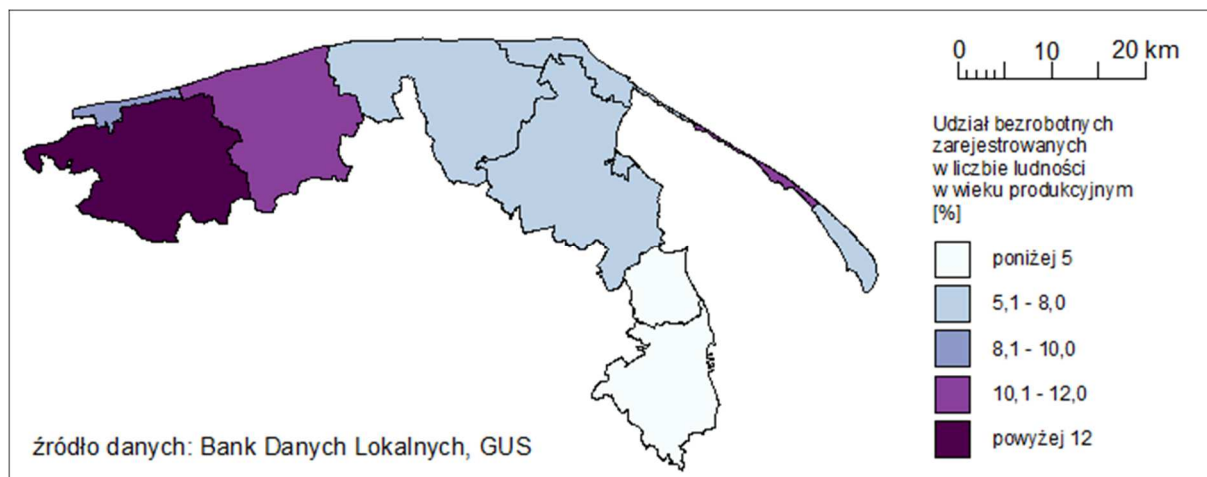
Bezrobocie

W sierpniu 2014 roku stopa bezrobocia w województwie pomorskim wyniosła 11,3% przy 11,7% w Polsce. Wahala się przy tym od 5,9% w Gdyni (6 173 zarejestrowanych bezrobotnych) i odpowiednio 10,6% w powiecie puckim (2 444 bezrobotnych), 14,2% w powiecie wejherowskim (8 092 bezrobotnych) oraz 17,5% w łęborskim (3 678 bezrobotnych). Analiza stopy bezrobocia na poziomie gmin wskazuje wyraźnie, iż rośnie ona wraz z odległością od Gdyni i jest niższa w większych ośrodkach miejskich. Jedną z barier decydujących o braku spójności rynku pracy analizowanego obszaru jest znacząco obniżona dostępność transportowa do głównego ośrodka miejskiego, jak i do ośrodków drugorzędnych - szczególnie w pow. łęborskim oraz wejherowskim.

Ograniczona dostępność komunikacyjna północno-zachodniej części NOU NORDA względem Trójmiasta jest przyczyną utrwalania się długotrwałego bezrobocia. Wysoka sezonowość popytu na usługi turystyczne nie sprzyja stabilizacji lokalnych rynków pracy w gminach o profilu turystycznym.

Na Rysunku 17 zaprezentowano udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w odniesieniu do liczby ludności w wieku produkcyjnym. Najniższy poziom bezrobocia charakteryzuje Gdynię i Kosakowo (poniżej 5%), następnie gminy miejską i wiejską Puck, Władystawowo, Krokową i Hel (poniżej 8%), a więc gminy (z wyjątkiem Helu), które posiadają dogodne lub co najmniej niezłe połączenie kolejowe i drogowe z Trójmiastem. Najwyższy poziom bezrobocia w odniesieniu do liczby osób w wieku produkcyjnym cechuje gminy położone w północno-zachodniej części NOU NORDA, tj. Choczewo i Wicko.

Rysunek 17: Poziom bezrobocia jako udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w odniesieniu do liczby ludności w wieku produkcyjnym wg gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

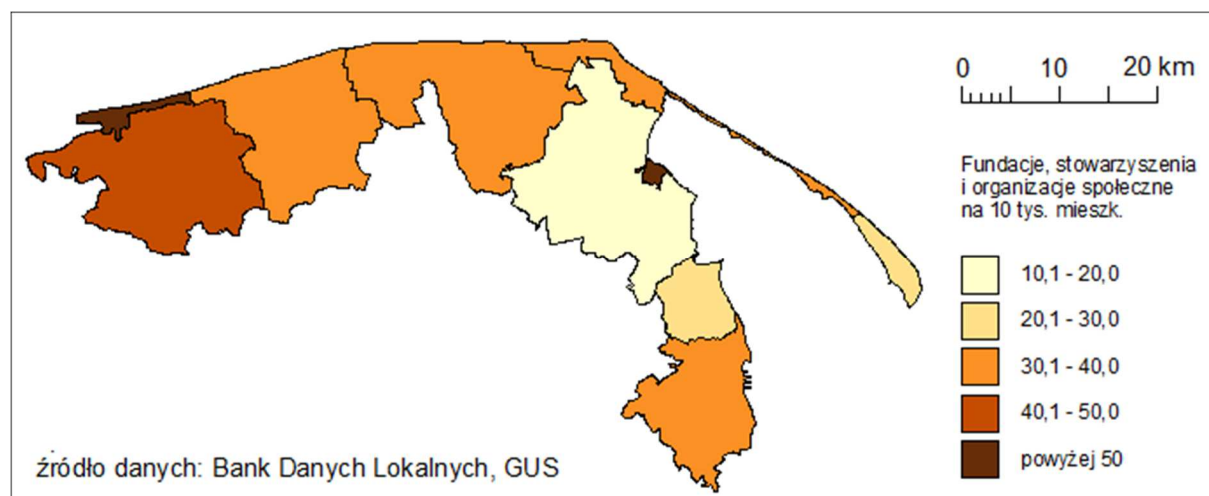
- Silne zróżnicowanie przestrzenne pod względem koncentracji działalności gospodarczej, z wyraźną dominacją Gdyni, gmin Półwyspu Helskiego oraz Łeby
- Dobrze rozwinięta drobna przedsiębiorczość, oparta w części obszaru na szeroko definiowanych usługach turystycznych
- Prymat sektorów tradycyjnych, bazujących na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych (dostęp do morza, żywych zasobów morza i zasobów leśnych)
- Dysproporcje rozwoju w sferze usług wiedzochłonnych (Gdynia vs. inne powiaty)
- Duże znaczenie przetwórstwa przemysłowego oraz transportu i gospodarki magazynowej w strukturze gospodarki
- Funkcjonowanie dwóch podstref Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej
- Duże zróżnicowanie przestrzenne wskaźników bezrobocia, pozostające w związku z dostępnością komunikacyjną do aglomeracji trójmiejskiej i mniejszych ośrodków miejskich

V. POTENCJAŁ SPOŁECZNY

Aktywność społeczna

Aktywność społeczna wspólnot lokalnych w NOU NORDA jest zróżnicowana i nierównomiernie rozlokowana (Rys. 18). Najwięcej fundacji, stowarzyszeń i organizacji społecznych w przeliczeniu na liczbę ludności przypada na Łebę i Puck (odpowiednio 63 i 53 organizacje na 10 tys. mieszkańców). Wysoką wartość dla tego wskaźnika prezentuje również gmina Wicko. Dość silną aktywność społeczną diagnozowaną tym wskaźnikiem zaobserwowano także w środkowym pasie NOU NORDA (gminy Choczewo, Krokowa) i na Półwyspie Helskim (Władysławowo i Jastarnia).

Rysunek 18: Organizacje pozarządowe na 10 tys. mieszkańców wg gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2014

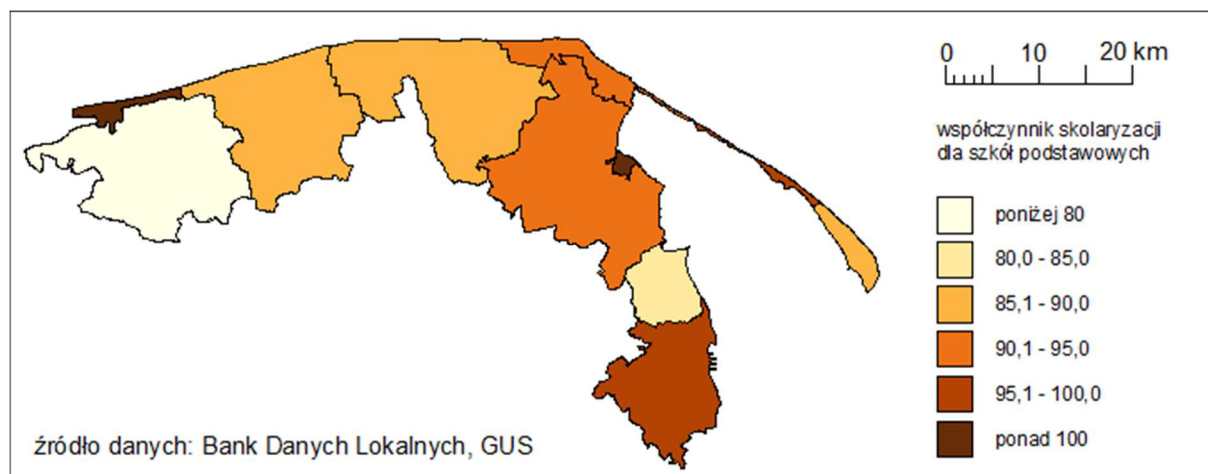
Rozkład przestrzenny aktywności społecznej może stanowić wypadkową dwóch zjawisk – tradycji i tożsamości lokalnej oraz postawy władz samorządowych szczebla gminnego i powiatowego w kształtowaniu partnerstwa lokalnego i realizacji programów współpracy z organizacjami pozarządowymi. Działania tego typu mają za zadanie m.in. wspieranie inicjatyw obywatelskich, zwiększanie wpływu sektora pozarządowego na kreowanie polityki rozwoju gminy oraz powierzanie organizacjom tego sektora zadań publicznych i środków na ich realizację. Co prawda wiele umów zawieranych z organizacjami pozarządowymi dotyczy zadań o charakterze krótkotrwałym (np. organizacja lokalnego festynu czy imprezy sportowej), ale z roku na rok wzmacnia się tendencja do powierzania III sektorowi dużych zadań publicznych o charakterze wieloletnim. Z reguły bardzo rzadko zawiera się umowy obejmujące dłuższy okres, co może wynikać z wzajemnej nieufności w relacjach organizacji pozarządowych i lokalnych władz samorządowych, a także brakiem wypracowanych standardów wzajemnych kontaktów oraz sprawnego przepływu informacji.

Istotnym wyróżnikiem sfery społecznej NOU NORDA jest niewielkie oddziaływanie tradycji i tożsamości lokalnej (kaszubskiej) na sferę aktywności społecznej mieszkańców, np. ograniczony udział w wolontariacie czy gotowość do współdziałania w realizacji celów publicznych.

Kapitał edukacyjny (jakość nauczania i przekazywania wiedzy)

Współczynnik skolaryzacji netto dla szkół podstawowych stanowi jedną z najważniejszych miar służących badaniu poziomu edukacji na poziomie podstawowym¹⁰. Najwyższe wartości współczynnika skolaryzacji dla szkół podstawowych w NOU NORDA zaobserwowano w łebie i mieście Puck, jak również w Gdyni i Jastarni (Rys. 19).

Rysunek 19: Współczynnik skolaryzacji netto dla szkół podstawowych w gminach NOU NORDA w roku 2013

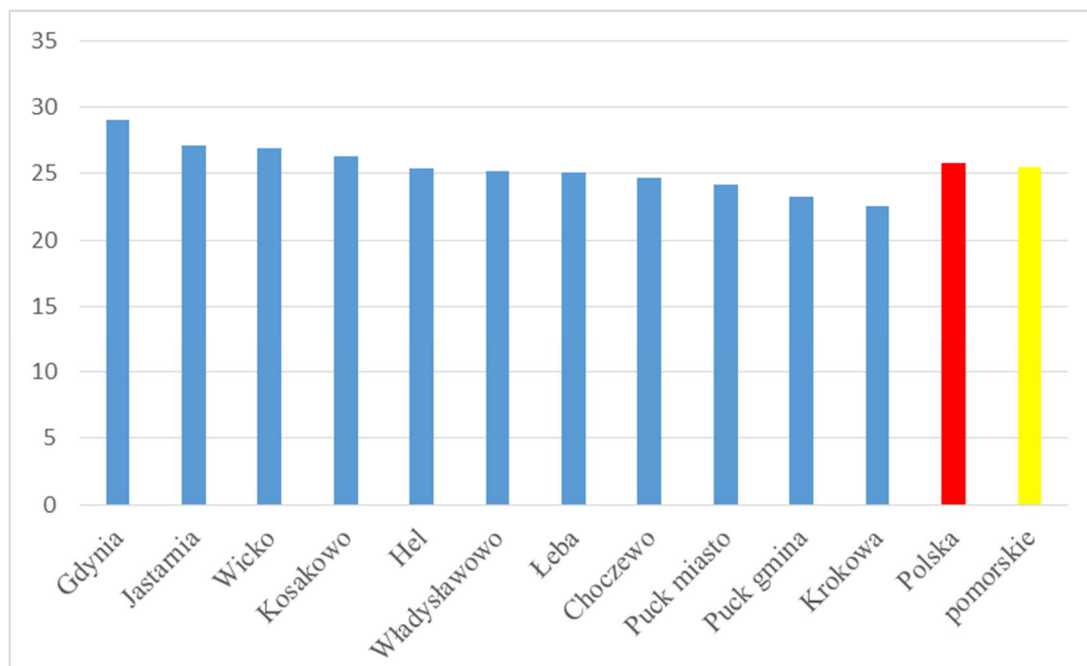


Źródło: opracowanie własne na podstawie banku Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2014

¹⁰ Współczynnik skolaryzacji netto np. dla poziomu szkoły podstawowej wylicza się dzieląc liczbę uczniów szkół podstawowych na początku danego roku szkolnego w wieku 7-12 lat (wiek przypisany do tego poziomu) przez liczbę ludności w wieku 7-12 lat według stanu w dniu 31 XII tego samego roku

Analiza wyników sprawdzianów szóstoklasisty wskazuje na dość znaczne rozbieżności między Gdynią a gminami wiejskimi, co potwierdza ogólną prawidłowość na poziomie krajowym o znacznych różnicach w tej kategorii między miastami powyżej 100 tys. mieszkańców a obszarami wiejskimi. Wyniki sprawdzianu szóstoklasisty w Gdyni były wyższe od przeciętnych wartości dla Polski i całego województwa pomorskiego. Podobnie było w przypadku Jastarni, Wicka i Kosakowa (Rys. 20).

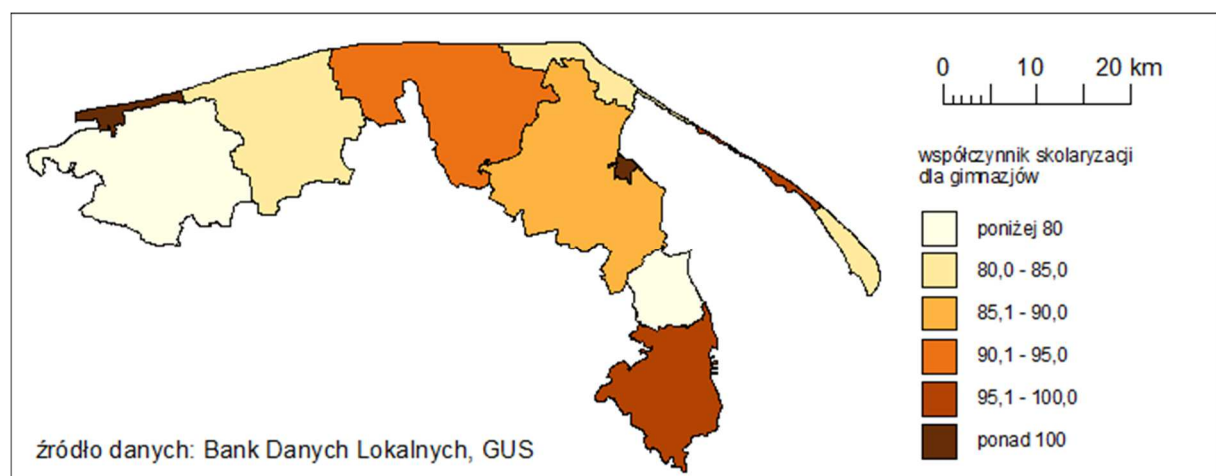
Rysunek 20: Wyniki sprawdzianu szóstoklasisty w gminach NOU NORDA w 2014 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie www.oke.gda.pl, wrzesień 2014

Najwyższe wartości współczynnika skolaryzacji dla szkół gimnazjalnych w NOU NORDA zaobserwowano w Łebie i mieście Puck, jak również w Gdyni i Jastarni (Rys. 21), co jest niemal tożsame z wynikami prezentowanymi dla szkół podstawowych (Rys. 19).

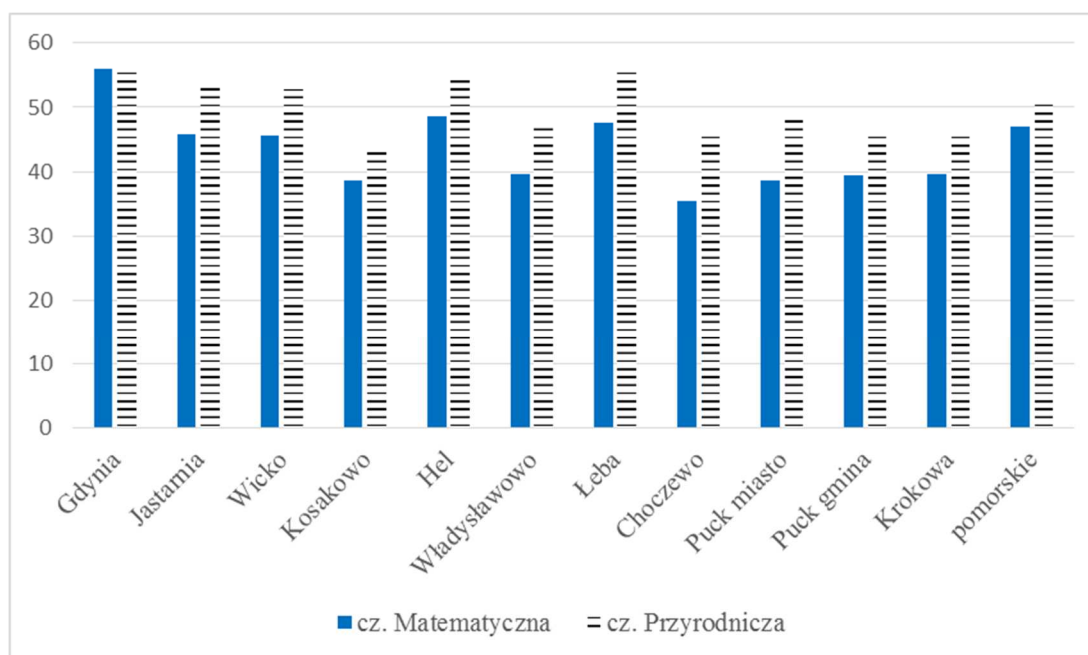
Rysunek 21: Współczynnik skolaryzacji netto dla szkół gimnazjalnych w NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie banku Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2014

W celu uzupełnienia obrazu edukacji gimnazjalnej NOU NORDA dokonano analizy wyników egzaminu gimnazjalnego z 2014 roku (tylko część matematyczna i przyrodnicza), zestawiając ze sobą poszczególne gminy i średni wynik dla województwa pomorskiego (Rys. 22). Oprócz wysokich wyników Gdyni, wyróżniają się Hel, Łeba, Jastarnia i Wicko. Poza Gdynią zaobserwowano znaczne zróżnicowanie wyników z części matematycznej i przyrodniczej na korzyść tej ostatniej.

Rysunek 22: Wyniki egzaminu gimnazjalnego w gminach NOU NORDA w roku 2014 (tylko część matematyczna i przyrodnicza)



Źródło: opracowanie własne na podstawie www.oke.gda.pl, wrzesień 2014

Szkolnictwo zawodowe a rynek pracy

Ocena relacji pomiędzy rynkiem pracy i szkolnictwem zawodowym utrudnia przede wszystkim brak dostępu do danych statystycznych dotyczących szkolnictwa zawodowego na poziomie gmin. Dlatego też posłużono się danymi dla całego województwa pomorskiego dotyczącymi szkolnictwa zawodowego realizowanego na poziomie zasadniczym oraz średnim (technika i licea specjalistyczne lub szkoły policealne)¹¹. Nie uwzględniono szkół specjalnych i prywatnych, które stanowią liczną grupę szczególnie w przypadku szkół policealnych. Warto nadmienić, iż od roku szkolnego 2012/13 zgodnie z ustawą likwidowane są stopniowo licea profilowane i technika uzupełniające.

W przypadku województwa pomorskiego największa grupa młodzieży decyduje się na naukę w liceach ogólnokształcących (40,7% ogółu uczniów szkół ponadgimnazjalnych) oraz technikach

¹¹ Dokonano również analizy programów kształcenia wszystkich średnich szkół zawodowych funkcjonujących na terenie NOU NORDA i gmin sąsiednich (Lębork, Rumia, Reda, Wejherowo).

(39,7%)¹². Zainteresowanie zasadniczymi szkołami zawodowymi systematycznie spada w związku ze wzrostem aspiracji edukacyjnych młodzieży. W roku szkolnym 2013/14 w 97 zasadniczych szkołach zawodowych na terenie całego województwa kształciło się 13,3 tys. uczniów (o 5,3% mniej niż w roku poprzednim)¹³. W przypadku szkół policealnych również mamy do czynienia ze spadkiem ich liczby (z 180 w roku szkolnym 2012/2013, do 161 w roku szkolnym 2013/2014) oraz uczniów (spadek o ponad 17%)¹⁴.

Dokonana analiza kierunków kształcenia oferowanych przez wszystkie szkoły zawodowe, policealne, technika i licea zawodowe zlokalizowane na terenie NOU NORDA wskazuje na rozdźwięk między specjalnościami a zapotrzebowaniem ze strony przedsiębiorców. Najbardziej popularne kierunki kształcenia to sprzedawca, fryzjer, technik budownictwa, technik hotelarstwa, technik mechanik, kucharz, elektryk oraz technik informatyk. Warto nadmienić, że niektóre szkoły zawodowe oferują kierunki kształcenia specyficzne dla charakterystyki gospodarczej danego powiatu, np. technik budownictwa okrętowego oraz monter kadłubów okrętowych w Gdyni, czy też technik agrobiznesu i technik hodowca koni w Lęborku. W ponad połowie ośrodków szkolnictwa zawodowego oferowany jest kierunek nauczania powiązany z sektorem transportu, spedycji i logistyki (przede wszystkim technik logistyk i technik drogownictwa). Szkoła policealna w Pucku kształci z kolei pracowników sektora usług opieki nad osobami starszymi. Pojawiają się pierwsze kierunki powiązane z mechatroniką (Wejherowo) i energetyką odnawialną (Gdynia), niemniej jednak dominują kierunki o niewielkim znaczeniu dla rozwoju branż wiedzochłonnych (np. technik ekonomista, technik handlowiec).

Brak dostosowania do potrzeb rynku pracy jest pochodną niskiego poziomu współpracy między sektorem szkolnictwa zawodowego a przedsiębiorstwami. Te ostatnie wskazują na konieczność przyuczania nowo zatrudnianych pracowników, co wymaga czasu i pewnych nakładów. Dodatkowym ryzykiem z punktu widzenia przedsiębiorców jest wysoka podatność na emigrację młodych i wykwalifikowanych osób (dotyczy to w szczególności branży stoczniowej i pokrewnych).

Potwierdza to obserwacje wynikające z raportu przygotowanego dla województwa pomorskiego¹⁵, w którym ujęto m.in. liczbę absolwentów zasadniczych szkół zawodowych w całym woj. pomorskim według zawodów w okresie 2008-2011. Najwięcej osób uzyskało zawód sprzedawcy (988 w 2011 r.), kucharza małej gastronomii (764); mechanika pojazdów samochodowych (675) i fryzjera (426). W przypadku techników najwięcej absolwentów zdobyło tytuł technika ekonomisty (1126 osób w 2011 r.), technika informatyka (848), technika hotelarstwa (790) oraz technika mechanika (528). Z kolei w przypadku wielu zawodów liczba uczniów kończących szkoły jest znikoma (np. betoniarz-zbrojarz - spadek z 7 osób w 2008 r. do 0 w 2011); cieśla - spadek z 16 do 8; blacharz - 7 osób w 2011 r.).

Autorzy powyższego raportu wskazują, że kluczowym problemem w procesie dopasowywania popytu i podaży jest brak doświadczenia zawodowego kandydatów na pracowników. Taką opinię prezentowali zarówno pracodawcy, jak też przedstawiciele agencji zatrudnienia. Ten czynnik jest przywoływany także w innych analizach i badaniach dotyczących rynku pracy (w tym pomorskiego).

¹² Urząd Statystyczny w Gdańsku, *Oświata i wychowanie w woj. pomorskim w roku szkolnym 2013/2014*, Gdańsk 2014, s. 23

¹³ Ibidem, s. 24

¹⁴ Ibidem, 25

¹⁵ G. Grotkowska, I. Wolińska, *Pomorski Barometr Zawodowy. Raport końcowy 2011*, WUP, Gdańsk, 2012

Negatywny obraz szkolnictwa zawodowego w Polsce potwierdzają również dane dotyczące czynników, które decydują o ofercie polskich szkół. Decydującym kryterium jest posiadanie wykwalifikowanej kadry oraz wyposażenie techniczno-dydaktyczne¹⁶.

Niedopasowanie oferty kształcenia zawodowego do zmieniającej się gospodarki uwidacznia się także w rozkładzie przestrzennym placówek. Szkoły zawodowe przygotowujące do tych samych zawodów znajdują się często w sąsiadujących ze sobą powiatach, mimo ogólnych tendencji powiększania się rynków pracy (które obecnie wykraczają poza granice jednego powiatu). Zarazem rzadko pojawiają się inicjatywy współdziałania instytucji powiatowych w tej dziedzinie oraz ponadlokalnej koordynacji oferty szkolnictwa zawodowego.

Problem związany z kształceniem zawodowym związany jest również z trudnością dotyczącą przewidywań dotyczących przyszłego popytu na pracę. W przypadku analizowanego obszaru szanse na stworzenie sporej liczby dobrze płatnych miejsc pracy wiąże się m.in. z planami budowy elektrowni jądrowej. Decyzja o realizacji takiej inwestycji mogłaby zmniejszyć jedną ze słabości Pomorza, którą jest mała liczba prężnych zakładów produkcyjnych, które stwarzałyby szanse zatrudnienia dla większej liczby absolwentów szkół zawodowych.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Nierównomierny rozkład przestrzenny aktywności społecznej (w formie lokalnych organizacji pozarządowych), z koncentracją wzdłuż pasa wybrzeża
- Niewielkie oddziaływanie tradycji i tożsamości lokalnej (kaszubskiej) na sferę aktywności społecznej mieszkańców
- Generalne dysproporcje między gminami miejskimi i wiejskimi we wskaźnikach skolaryzacji i wynikach szkolnych testów kompetencyjnych
- Dominacja kierunków kształcenia w szkolnictwie zawodowym o niewielkim znaczeniu dla rozwoju branż wiedzyochłonnych
- Rozdzźwięk między kierunkami kształcenia w ramach szkolnictwa zawodowego na terenie NOU NORDA a zapotrzebowaniem ze strony pracodawców, przy braku ścisłej współpracy między sektorem edukacji a przedsiębiorcami

¹⁶ Stan szkolnictwa zawodowego w Polsce. Raport, KOWEZIU, Warszawa 2013

VI. WYPOSAŻENIE INFRASTRUKTURALNE

VI 1. Układ sieci transportowej i obsługa komunikacyjna

Układ sieci transportowej NOU NORDA jest zdeterminowany procesami rozwoju całego obszaru metropolitalnego i funkcjami portowo-gospodarczymi Gdyni o wymiarze międzynarodowym.

Sieć drogowa i planowane inwestycje

Droga krajowa nr 6 łącząca Trójmiasto ze Szczecinem jest podstawowym elementem sieci drogowej analizowanego obszaru (por. Rys. 23), choć w zasadzie (poza Gdynią) przebiega poza NOU NORDA. Charakteryzuje się ona wysokim, choć zróżnicowanym w zależności od odcinka natężeniem ruchu. Najbardziej obciążone jej odcinki w NOU NORDA (Rys. 24) to: Gdynia Wielki Kack – Gdynia (51,5 tys. pojazdów silnikowych na dobę w 2010 r.) i Gdańsk Osowa – Gdynia Wielki Kack (46 tys. pojazdów na dobę w 2010 r.).

Droga krajowa nr 20 o długości ok. 318 km biegnie ze Stargardu Szczecińskiego do Gdyni. Natężenie ruchu na odcinku Chwaszczyno – Gdynia w 2010 r. wyniosło 17,8 tys. pojazdów/dobę.

Dla spójności NOU NORDA (jej centralnej części) zasadniczą rolę odgrywa droga wojewódzka 216, którą cechuje silne, sezonowe zróżnicowanie natężenia ruchu. Średniodobowe, średnioroczne natężenie ruchu na tej drodze jest również dość zróżnicowane i waha się od niemal 22,5 tys. pojazdów na dobę (Reda) do 2,5 tys. pojazdów (odcinek Jurata – Hel). Brak wystarczającej przepustowości tej drogi na odcinku Reda – Władysławowo jest jednym z poważnych hamulców rozwoju społeczno-gospodarczego tego obszaru.

Stosunkowo równomierne natężenie ruchu występuje na drodze wojewódzkiej nr 213 (Słupsk-Celbowo) na odcinku Celbowo – Wicko oraz nr 215 (Krokowa-Władysławowo).

Istotną barierą dla dalszego rozwoju funkcji portowo-logistycznych Gdyni stanowi odcinek Estakady Kwiatkowskiego łączący port morski z odcinkiem Trasy Kwiatkowskiego wybudowanym przy wsparciu funduszy unijnych. Stan techniczny i dopuszczalny nacisk na oś drogi na tym odcinku przy wysokim natężeniu ruchu kołowego są przesłanką podjęcia pilnych działań modernizacyjnych.

W poniższej tabeli (Tab. 11) zaprezentowano inwestycje drogowe uwzględnione w dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030). Zostały one w tym dokumencie zhierarchizowane w oparciu o dziewięć kryteriów mających różne wagi i udział w punktacji. W zdefiniowanych celach Strategii na okres 2014 – 2020 największe znaczenie (udział) ma kryterium kontynuacji ciągu¹⁷.

¹⁷ Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, *Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Warszawa 2013, s. 39 i nast.

Tabela 11: Projekty drogowe istotne dla NOU NORDA w rankingu Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020

Lp. w rankingu	Nazwa	Długość [km]	Wartość [mln ZłP]	Środki
2.	S7 Gdańsk - Warszawa	238,22	14351	Fundusz Spójności
7.	S6 Słupsk - Gdańsk	133,7	8734	Fundusz Spójności
19.	S6 Szczecin - Koszalin	116,9	3 225	Fundusz Spójności
20.	S6 Słupsk – Koszalin	66,1	1 926	Fundusz Spójności

Źródło: oprac. własne na podstawie: Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014, s. 91

Na liście rezerwowej projektów morskich Dokumentu Implementacyjnego (por Tabela 13) znalazła się również „Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T (wartość projektu ok. 220 mln PLN) oraz realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (wartość około 1100 mln PLN), których beneficjentem ma być Miasto Gdynia.

Sieć kolejowa i planowane inwestycje

Sieć kolejowa NOU NORDA stanowi wypadkową funkcji międzynarodowych związanych z obsługą terminali zlokalizowanych w porcie oraz roli Trójmiasta jako węzła kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych (Rys. 25). Układ przestrzenny rdzenia metropolii jest pochodną funkcjonowania jedyne w Polsce, wydzielonego na odcinku Gdańsk Gł. – Rumia (linia nr 250) podsystemu kolei aglomeracyjnej.

Podstawową ośią pasażerskiego transportu kolejowego jest dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa nr 250: Gdańsk Główny – Rumia o długości ok. 32 km, która dzierżawiona jest przez PKP SKM w Trójmieście. Podmiot ten pełni dla tej linii funkcję zarządcy infrastruktury kolejowej, realizując na niej zasadniczą część przewozów pasażerskich. Modernizacja ciągu E-65 przyczyniła się do poprawy dostępności kolejowej Gdyni względem Warszawy i Poznania, a w mniejszym zakresie również Krakowa i Górnego Śląska.

Linia kolejowa nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Gł.) jest niezelektryfikowana, na odcinku od Gdańska Osowej do Gdyni Główniej dwutorowa. Na tym odcinku planowana jest budowa trzech nowych przystanków pasażerskich, stanowiących element Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (Gdynia Karwiny, Gdynia Stadion oraz peron na wysokości przystanku osobowego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana).

Z punktu widzenia NOU NORDA, elementem infrastruktury kolejowej o podstawowym znaczeniu jest zmodernizowana linia nr 213 Reda - Hel, która obsługuje pasażerski ruch regionalny, a w sezonie letnim wzmożony ruch turystyczny obsługiwany pociągami dalekobieżnymi. Linia ta została zmodernizowana

z wykorzystaniem funduszy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013 (podobnie jak linia nr 201 na odcinku Gdynia – Kościerzyna).

Ważną, z punktu widzenia spójności kolejowej NOU NORDA (a w szczególności jego północno-zachodniej części) jest linia kolejowa nr 229 Pruszcz Gdański – Łeba na odcinku Lębork – Łeba. Jest ona niezelektryfikowana i jednotorowa. Obecnie ruch pasażerski odbywa się na tym odcinku jedynie w sezonie letnim. Pozostały odcinek tej linii jest nieczynny, za wyjątkiem odcinka Stara Piła – Kartuzy, wykorzystywanego sporadycznie w ruchu towarowym. W związku z trwającym działaniem inwestycyjnym na odcinku Gliniec – Kartuzy (związany z budową linii PKM w Trójmieście), rewitalizacją tej linii kolejowej na odcinku Kartuzy – Sierakowice – Lębork są zainteresowane samorządy lokalne, które podpisały list intencyjny z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Planowana jest modernizacja tej linii w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego w latach 2015-2020.

Linia nr 237 Lębork – Maszewo o długości 11,1 przeznaczona jest do przewozów towarowych. W latach 2012-2014 przeszła naprawę główną i służy głównie do wywozu drewna.

Przez centralną część NOU NORDA przebiega nieczynna linia kolejowa nr 230, która biegnie z Lęborka przez Choczewo, Gniewino do Wejherowa. Przywrócenie tej linii do ruchu i jej elektryfikacja byłaby naturalnym przedłużeniem trasy dla pociągów SKM w kierunku słabo skomunikowanej komunikacją publiczną północno-zachodniej części NOU NORDA. Możliwe to będzie jedynie w przypadku realizacji projektu budowy elektrowni jądrowej, dla której konieczne będzie stworzenie nowej infrastruktury kolejowej w celu dowozu materiałów do jej budowy.

Analiza natężenia ruchu kolejowego w analizowanym obszarze jest obciążona błędem wynikającym z szerokiego zakresu modernizacji infrastruktury kolejowej, co wpływa na czas jazdy i liczbę pociągów na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej. W najbliższych latach czynnikami wpływającymi na wzrost podaży transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w szeroko rozumianym Pomorskim Węźle Kolejowym będą:

- zakończenie modernizacji linii kolejowej nr 9 Gdańsk Gł. – Warszawa Wsch. (wzrost liczby pociągów dalekobieżnych, skrócenie czasu podróży - począwszy od grudnia br.);
- zakończenie budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, czego efektem będzie stworzenie bezpośrednich połączeń kolejowych z Gdańska i Gdyni do portu lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku, poprawa dostępności kolejowej dla dzielnic tzw. „górnego tarasu” w Gdyni, poprawa dostępności kolejowej Kartuz, Żukowa i Kościerzyny względem Gdańska i Gdyni;
- wprowadzenie do eksploatacji nowoczesnych pociągów dalekobieżnych PKP Intercity i zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych PKP SKM w Trójmieście;
- uzupełnienie przystanków kolejowych na terenie Gdyni (na linii 201).

W przewozach towarowych największe wyzwanie dotyczy obsługi gdyńskiego portu, ze względu na brak linii kolejowych przeznaczonych wyłącznie do obsługi ruchu towarowego (co jest generalnie dużym wyzwaniem większości europejskich portów morskich). Jednocześnie ocenia się, że rola transportu kolejowego w obsłudze przedsiębiorstw zlokalizowanych w NOU NORDA będzie rosła, co może uzasadniać rozwój publicznych terminali kolejowo-drogowych na zapleczu portu gdyńskiego.

Przygotowywana modernizacja stacji towarowej Gdynia Port powinna zostać dopełniona działaniami zwiększającymi zdolność przepustową linii kolejowej nr 201 i jej elektryfikacją na całym przebiegu.

Prognozy portu w Gdyni zakładające wzrost przeładunków i utrwalanie się wzrostowego trendu w zakresie przeładunku kontenerów stwarzają poważne wyzwanie dla infrastruktury kolejowej, przy rosnącym pasażerskim ruchu aglomeracyjnym i dalekobieżnym.

W poniższej tabeli (Tab. 12) zaprezentowano inwestycje kolejowe uwzględnione w dokumencie implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do roku 2030). Zostały one w tym dokumencie zhierarchizowane w oparciu o sześć kryteriów mających różne wagi i udział w punktacji. W zdefiniowanych celach Strategii na okres 2014 – 2020, największe znaczenie (udział) mają kryteria położenia i zwiększenia prędkości (po 27,5%)¹⁸.

Tabela 12: Projekty kolejowe istotne dla NOU NORDA w rankingu Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020

Lp. w rankingu	Nazwa	Długość [km]	Wartość [mln ZłP]	Środki
21.	Linia kolejowa CE-65 na odcinku Bydgoszcz – Tczew	127	700	FS, środki krajowe
23.	Linia kolejowa nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	105	1500	FS, środki krajowe
45.	Linia kolejowa nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin – Kościerzyna wraz z elektryfikacją	103,9	617	FS, środki krajowe

Źródło: oprac. Własne na podstawie: Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014.

Ponadto samorząd województwa planuje realizację kilku inwestycji w infrastrukturę kolejową, finansowanych ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego. Najważniejszą inwestycją dla omawianego obszaru będzie modernizacja i elektryfikacja linii 229 na odcinku Łębork – Łeba. Pozwoli to na kursowanie bezpośrednich pociągów regionalnych z Łeby do Gdyni, Sopotu i Gdańska. Planowane zakończenie ww. inwestycji ma mieć miejsce w 2020 roku.

Na liście podstawowej projektów morskich Dokumentu Implementacyjnego (por. Tabela 13) został umieszczony projekt o wartości szacunkowej ok. 650 mln PLN „Przebudowa infrastruktury dostępu kolejowego do Portu Gdynia”, którego beneficjentem będzie PKP PLK S.A.

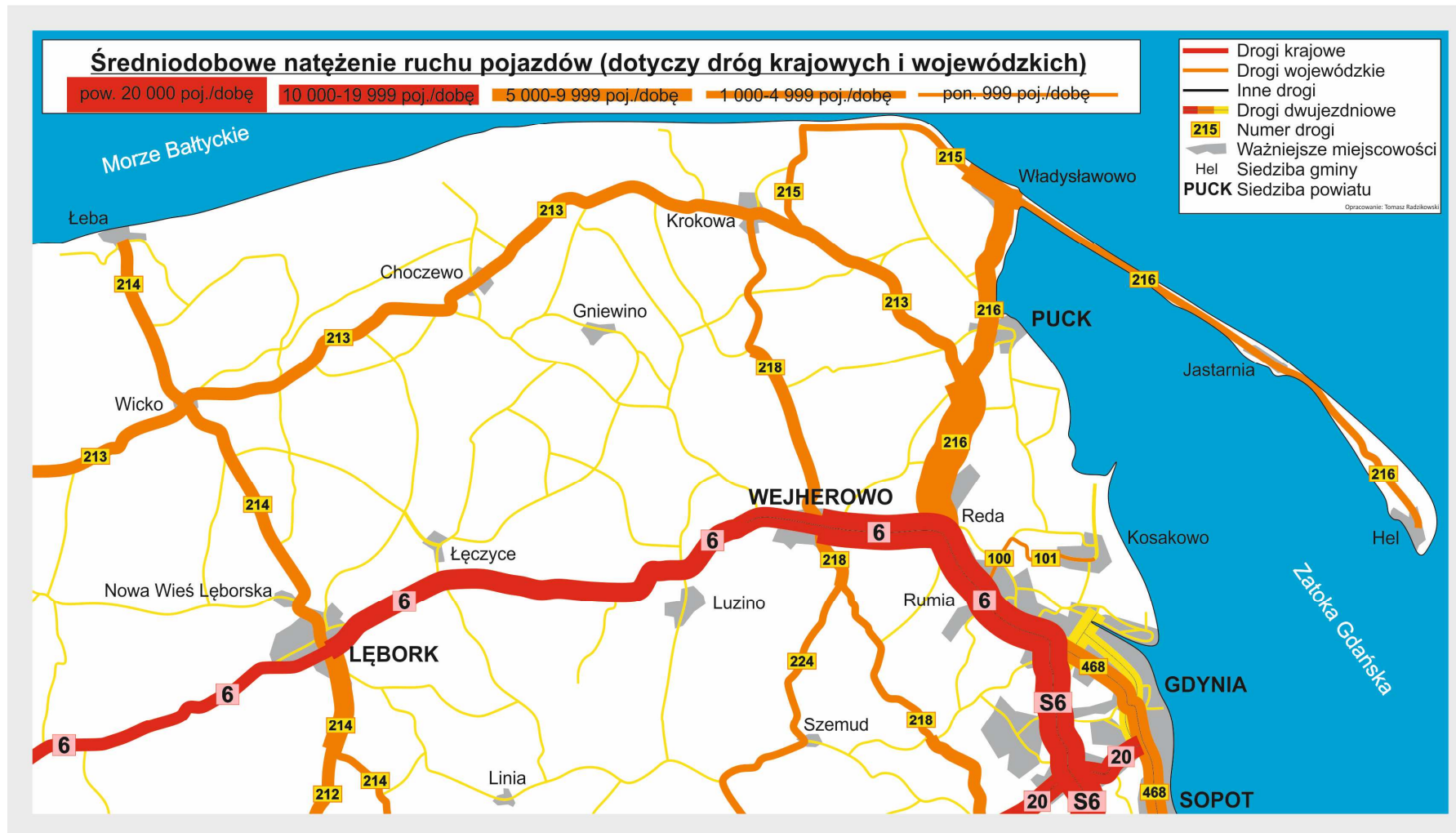
¹⁸ Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa 2013, s. 3 i nast.

Rysunek 23: Rozkład sieci dróg krajowych i wojewódzkich NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 24: Średniodobowe natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne

Rysunek 25: Rozkład sieci kolejowej NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne

Tabela 13: Projekty morskie istotne dla NOU NORDA w rankingu Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020

Lp. w rankingu	Nazwa	Podmiot odpowiedzialny	Wartość [mln ZŁP]	Środki
9.	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	PKP PLK S.A.	650	CEF
12.	Budowa publicznego terminalu promowego w porcie Gdynia	ZMP Gdynia	120	FS, środki krajowe
14.	Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia Etapy I-III	ZMP Gdynia, Urząd Morski	220	FS, środki krajowe
15.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I	PKP PLK S.A.	250	FS, środki krajowe
16.	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap II – wraz z elektryfikacją	PKP PLK S.A.	367	FS, środki krajowe
18.	Przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności TEN-T	Urząd Miasta Gdyni	200	CEF
21.	Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia - Etap II i III	ZMP Gdynia	220	FS, środki krajowe
27.	Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	ZMP Gdynia	28	FS, środki krajowe
33.	Rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia	ZMP Gdynia	50	FS, środki krajowe
38.	Budowa infrastr. portowej do odbioru ścieków sanit. oraz zasilania statków w en. elektr.	ZMP Gdynia	50	FS, środki krajowe
41.	Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej	Urząd Miasta Gdynia	1100	FS, środki krajowe

42.	Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni	Urząd Morski w Gdyni	600	FS, środki krajowe
-----	--	----------------------	-----	--------------------

Źródło: oprac. Własne na podstawie: Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.). Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014, s. 92-95.

Powiązania transportowe gmin NOU NORDA

Macierz gęstości połączeń transportu zbiorowego (pasażerski transport kolejowy, autobusowy, transport miejski) została opracowana dla dnia powszedniego poza sezonem letnim i zaprezentowana na Rys. 26.

Rysunek 26: Macierz połączeń między gminami NOU NORDA (transport zbiorowy)

	Gdynia	Kosakowo	Puck	Władysławowo	Jastarnia	Hel	Krokowa	Choczewo	Wicko	Łeba
Gdynia		70	47	47	15	15	0	0	0	0
Kosakowo	70		0	0	0	0	0	0	0	0
Puck	47	0		51	19	19	13	0	0	0
Władysławowo	47	0	51		19	19	0	0	0	0
Jastarnia	15	0	19	19		19	0	0	0	0
Hel	15	0	19	19	19		0	0	0	0
Krokowa	0	0	13	0	0	0		0	0	0
Choczewo	0	0	0	0	0	0	0		0	0
Wicko	0	0	0	0	0	0	0	0		0
Łeba	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy rozkładów jazdy, wrzesień 2014

Bardzo silne powiązania cechują Gdynię i Kosakowo. Są one wynikiem rozbudowanej podaży transportu miejskiego organizowanego przez ZKM Gdynia (m.in. linie autobusowe 105, 146 i 173). Zapewniają one bezpośredni dostęp do centrum Gdyni, a linia 173 dodatkowo do Rumii przy zachowaniu wysokiego poziomu dostępności do wielu dzielnic Gdyni na swej trasie i dość atrakcyjnym czasie podróży. Kursy te obsługiwane są pojazdami niskopodłogowymi, wyposażonymi w monitoring wewnętrzny. Część autobusów stanowią wielkopojemne autobusy przegubowe.

Równie silne powiązania wyrażone dzienną liczbą połączeń transportem zbiorowym są charakterystyczne dla relacji Puck – Władysławowo. W ciągu doby obejmuje ona 51 połączeń wykonywanych transportem kolejowym (10 pociągów przewoźnika Przewozy Regionalne), autobusami i busami (41 kursów w dzień powszedni).

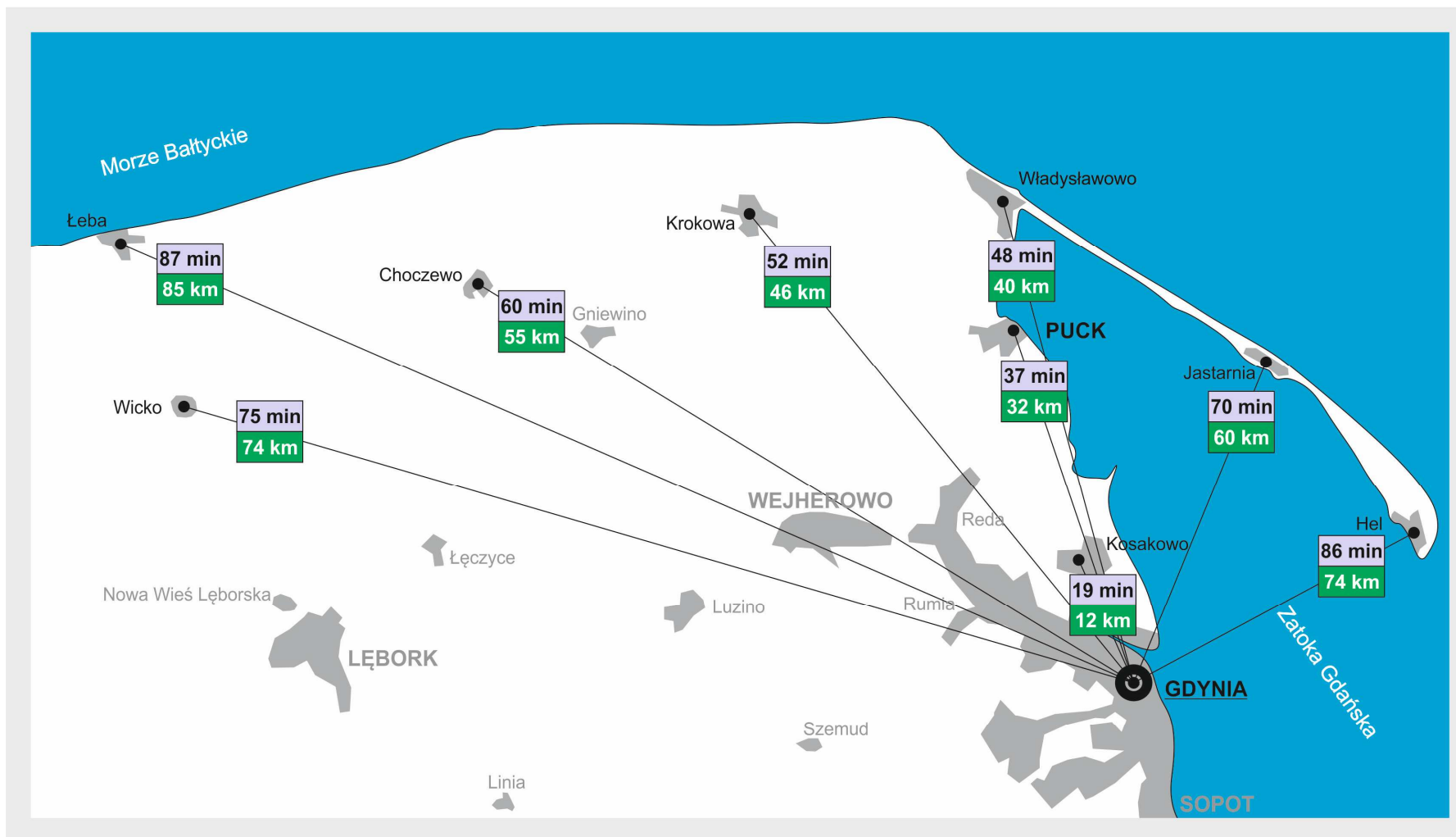
Siła powiązań mierzona liczbą kursów jest cechą charakterystyczną korytarza, którego kręgosłup stanowi droga wojewódzka nr 216 i linia kolejowa nr 213 Reda – Hel. Dobowa liczba połączeń między Gdynią a Puckiem i Władysławowem wynosi 47, i stopniowo maleje, wynosząc 15 dla Jastarni i Helu. Zmianie ulega jednak udział transportu kolejowego w liczbie połączeń z 21% dla relacji Gdynia – Puck/Władysławowo, do 60% dla relacji Gdynia – Jastarnia/Hel.

Wyraźne powiązanie zaobserwowano również dla relacji Krokowa – Puck (13 połączeń autobusowych/minibusowych na dobę).

Obszary północno-wschodnie i wschodnie NOU NORDA posiadają sprawną komunikację publiczną kolejową (linia 213) i autobusową. Część północno-zachodnia NOU NORDA jest poza sezonem letnim niemal pozbawiona komunikacji publicznej. Struktura osadnicza i aspekty gospodarcze sprawiają, że zachodnia część NOU NORDA ciąży mocniej do Łęborka, jako węzła komunikacyjnego na ważnym ciągu transportowym Trójmiasto – Słupsk – Koszalin – Szczecin. Podróż transportem zbiorowym wymaga w tym przypadku dokonania przesiadki w dobrze zorganizowanych węzłach integracyjnych w Wejherowie i Łęborku. Taka konieczność wpływa jednak negatywnie na czas przejazdu i mniejszy udział transportu zbiorowego w przewozach z tych gmin.

Na Rysunku 27 zaprezentowano czasy przejazdu transportem indywidualnym z poszczególnych gmin NOU NORDA do Gdyni. Czas podróży został obliczony dla popołudnia dnia powszedniego, a dystans wyznaczono między centrami analizowanych miejscowości. Doskonała dostępność Kosakowa wynika z bliskości względem Gdyni i dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej obejmującej m.in. Estakadę Kwiatkowskiego. Dobra dostępność względem Gdyni cechuje również Puck, choć w sezonie letnim relacja ta silnie dotknięta jest zjawiskiem kongestii transportowej (dotyczy to również Władysławowa, a w konsekwencji Jastarni i Helu). Najmniej atrakcyjne czasy dojazdu do Gdyni zaobserwowano w przypadku Łeby i Wicka, co związane jest ze znacznym oddaleniem tych jednostek terytorialnych od Gdyni.

Rysunek 27: Schemat czasu przejazdu i odległości poszczególnych gmin NOU NORDA do Gdyni



Źródło: opracowanie własne

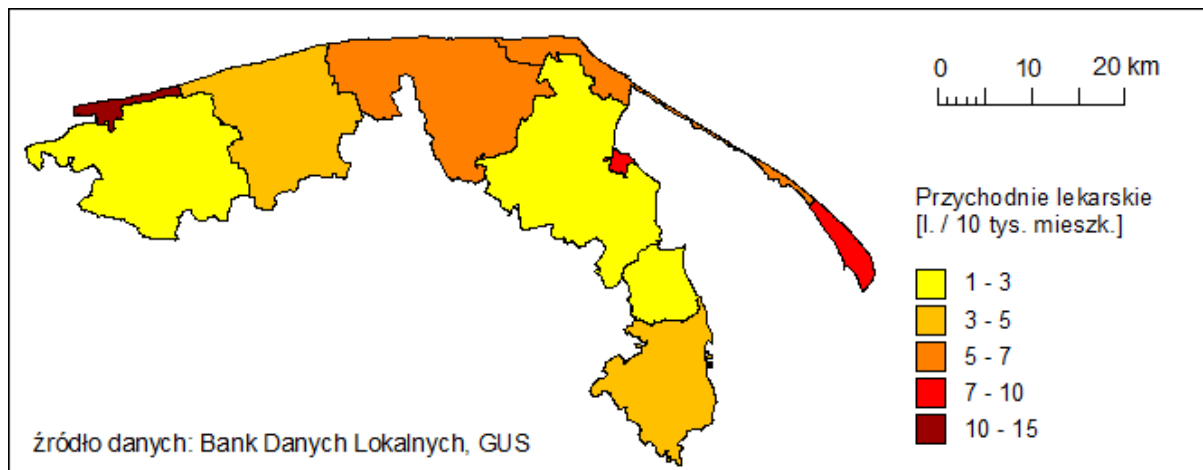
DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Układ sieci transportowej NOU NORDA zdeterminowany rozwojem obszaru metropolitalnego i funkcjami portowo-gospodarczymi Gdyni o wymiarze międzynarodowym
- Wysokie natężenie ruchu (kongestia) na odcinkach drogi krajowej nr 6 oraz wzdłuż drogi wojewódzkiej 216 (odcinek Reda-Władysławowo), skutkujące pogarszającą się dostępnością komunikacyjną północnej i północno-zachodniej części NOU NORDA
- Przewidywany wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich Pomorskiego Węzła Kolejowego w efekcie oddanych inwestycji w tabor i infrastrukturę
- Możliwość pojawienia się ograniczeń w przepustowości infrastruktury kolejowej służącej obsłudze podmiotów funkcjonujących na terenie portu morskiego w Gdyni
- Ujęcie wielu istotnych dla NOU NORDY projektów drogowych, kolejowych oraz portowych w krajowych dokumentach strategicznych i implementacyjnych w okresie 2014-2020
- Brak bezpośrednich połączeń komunikacyjnych między Gdynią a północno-zachodnią częścią NOU NORDA
- Szanse aktywizacji gospodarczej gmin Półwyspu Helskiego w oparciu o rozwój żeglugi przybrzeżnej, w tym połączenie promowe Gdynia-Hel

VI 2. Dostęp do wybranej infrastruktury publicznej

Najwyższą dostępnością podstawowych usług medycznych mierzoną liczbą przychodni lekarskich na 10 tys. mieszkańców odznaczają się miasta Łeba, Puck i Hel. Dość wysoka dostępność charakteryzuje również pozostałe gminy Półwyspu Helskiego i Krokową. Relatywnie niższe wskaźniki zaobserwowano dla Gdyni (ale rekompensuje to dostęp do leczenia specjalistycznego i zamkniętego). Najniższe parametry wskaźnik ten przyjmuje dla Kosakowa, gminy wiejskiej Puck (choć ich mieszkańcy korzystają z placówek zlokalizowanych w Gdyni i mieście Pucku) oraz Wicka (dostępność części usług w Lęborku) – por. Rys. 28.

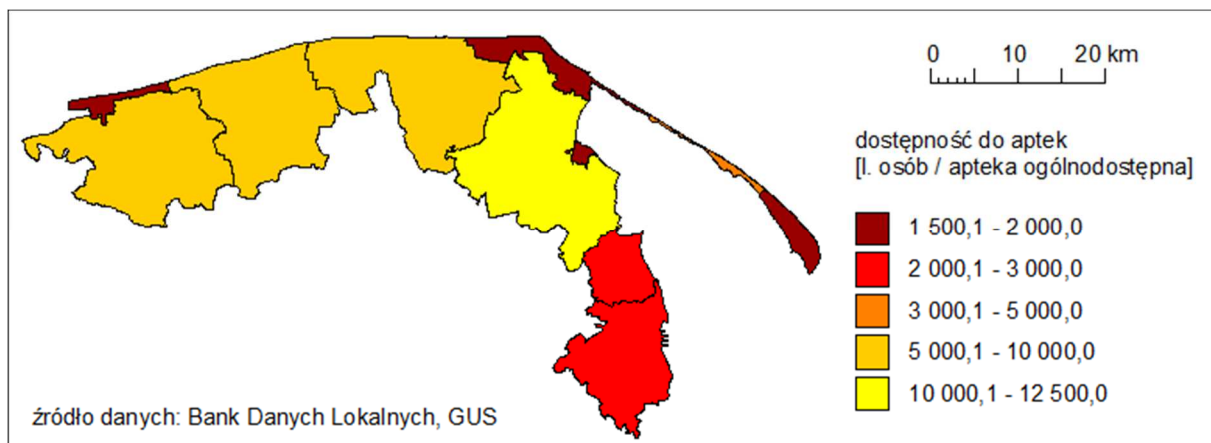
Rysunek 28: Liczba przychodni lekarskich na 10 tys. mieszkańców wg gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2014

Dostępność do aptek wykazuje znaczne zróżnicowanie przestrzenne w NOU NORDA. Najwyższe wartości wskaźnika liczby osób przypadających na aptekę odnotowano w gminach o silnym profilu turystycznym (Hel, Łeba, Władysławowo) i Pucku. Stosunkowo wysokie wartości wskaźnik ten przyjmuje również dla Gdyni i Kosakowa (Rys. 29).

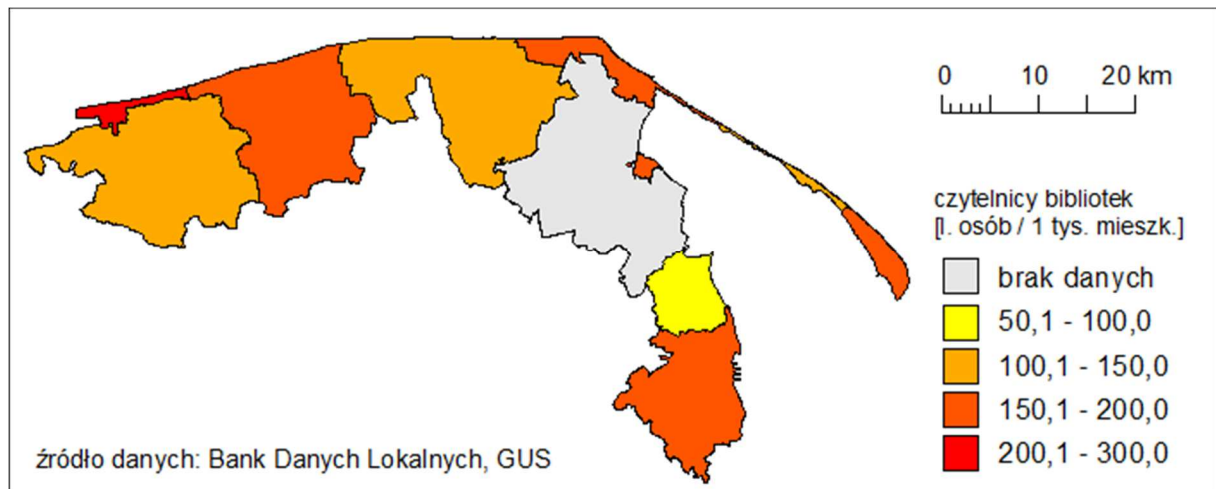
Rysunek 29: Dostępność do aptek wg gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2014

Wskaźnik dostępu do bibliotek ma charakter pomocniczy, dość czytelnie jednak wskazuje rolę tych instytucji na obszarach o niższym poziomie urbanizacji. Najwięcej czytelników korzystających z bibliotek w odniesieniu do liczby mieszkańców było w Łebie (Rys. 30). Wysoka wartość tego wskaźnika to cecha charakterystyczna wielu gmin NOU NORDY (m.in. Helu, Władysławowa, Pucka czy Gdyni).

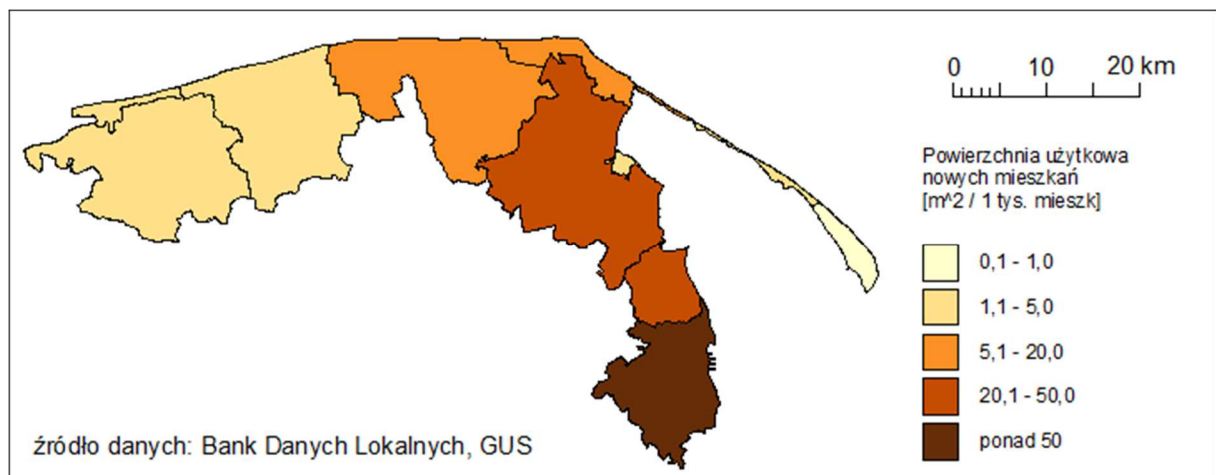
Rysunek 30: Czytelniczy bibliotek na tys. mieszkańców wg gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych, GUS, Warszawa 2014

Rozwój komunalnej infrastruktury technicznej i mieszkaniowej jest istotnym elementem kształtowania jakości życia. Powierzchnia użytkowa nowych mieszkań przypadająca na tysiąc mieszkańców była najwyższa w Gdyni, Kosakowie i gminie wiejskiej Puck, a więc na obszarach gdzie obecnie dynamicznie rozwija się budownictwo mieszkaniowe (Rys. 31).

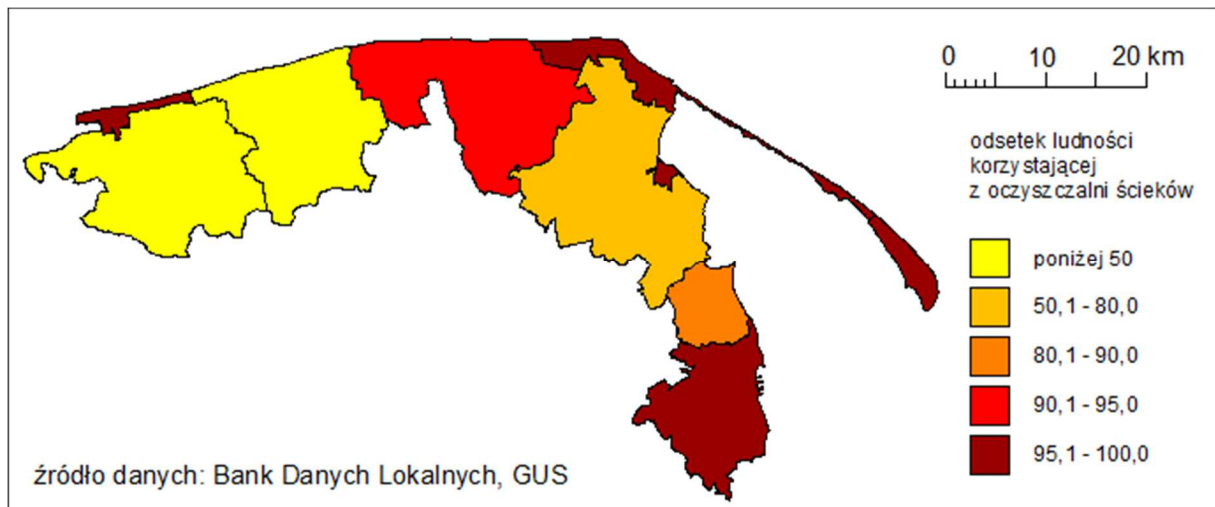
Rysunek 31: Powierzchnia użytkowa nowych mieszkań w gminach NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Dostęp do sieci wodno-kanalizacyjnych obrazuje udział mieszkańców korzystających z oczyszczalni ścieków. Najwyższa jego wartość charakteryzuje Gdynię, miasto Puck, gminy Półwyspu Helskiego oraz Łebę. Niższe wartości wskaźnik ten przyjmuje dla gmin o niższym poziomie urbanizacji (Rys. 32).

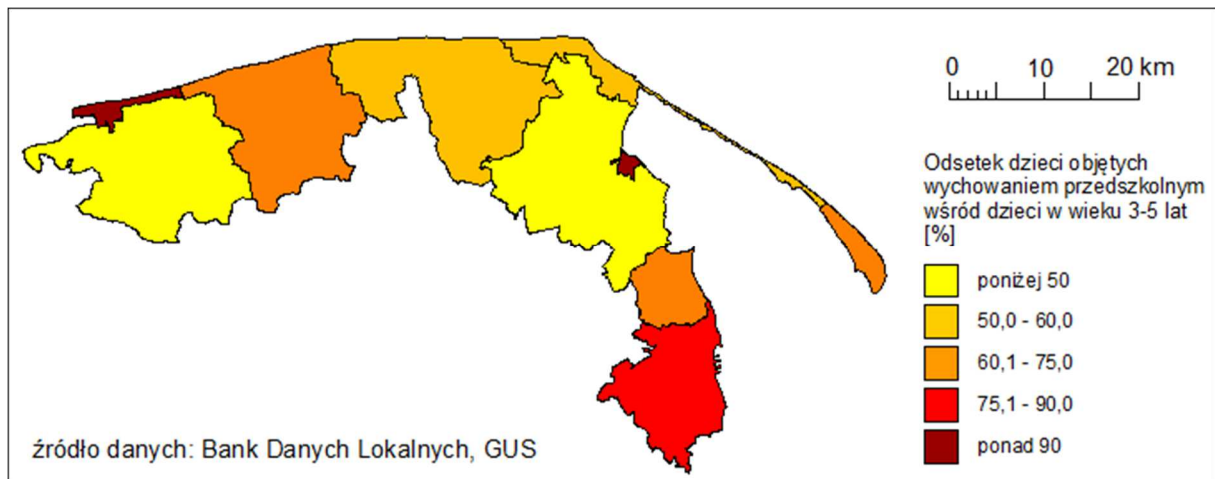
Rysunek 32: Mieszkańcy korzystający z oczyszczalni ścieków [jako % ogółu ludności gminy]



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

Opieka przedszkolna wykazuje znaczne zróżnicowanie w NOU NORDA. Najwyższy odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym wśród dzieci w wieku 3-5 lat cechował Łebę, miasto Puck (ponad 90% dzieci w tym przedziale wiekowym) i Gdynię (Rys. 33).

Rysunek 33: Odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym wśród dzieci w wieku 3-5 lat [%] w podziale na gminy NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS, Warszawa 2014

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Znaczne zróżnicowanie przestrzenne w dostępie do wybranej infrastruktury wpływającej na jakość życia w NOU NORDA (np. apteki, biblioteki itp.)
- Korelacja między poziomem urbanizacji a dostępem do sieci wodno-kanalizacyjnych; podobny związek w przypadku dostępu do opieki przedszkolnej

VI 3. Baza noclegowa i obsługa ruchu turystycznego

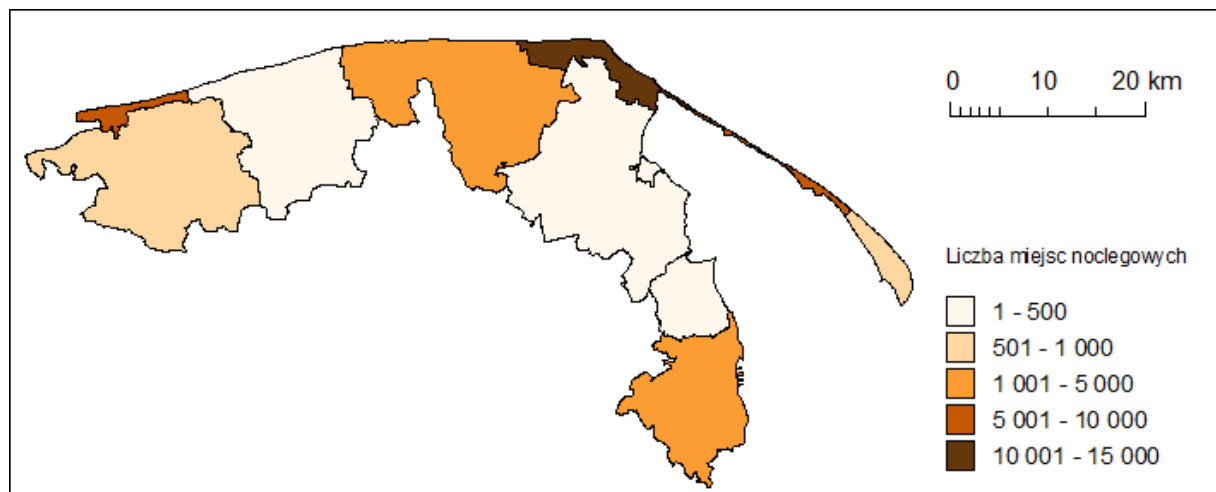
Struktura i rozkład przestrzenny bazy noclegowej

Rozbudowana i zróżnicowana baza noclegowa jest najważniejszym elementem infrastruktury turystycznej i wpływa bezpośrednio na ocenę atrakcyjności danego regionu. To m.in. dobrze rozwiniętej infrastrukturze turystycznej województwo pomorskie zawdzięcza miejsce w czołówce najatrakcyjniejszych turystycznie regionów w Polsce. Według danych z 2013 r. województwo zajmuje drugą pozycję w kraju pod względem liczby miejsc noclegowych - 94278 (po zachodniopomorskim) oraz pierwszą pozycję pod względem liczby turystycznych obiektów noclegowych - 1437¹⁹.

Rozmieszczenie turystycznej bazy noclegowej na terenie województwa nie jest równomierne. Ponad połowa jej zasobów zlokalizowana jest w pasie nadmorskim województwa, w tym najwięcej (456) w leżącym w Nadmorskim Obszarze Usługowym powiecie puckim, który obejmuje Jastarnię, Hel, Władysławowo, Puck Miasto i Gminę, Kosakowo oraz Krokową. Również pod względem miejsc noclegowych ogółem najwyższy udział ma powiat pucki (22,3% ogólnej ich liczby w województwie)²⁰.

Zróżnicowanie w rozmieszczeniu bazy noclegowej występuje także między gminami NOU NORDA (por. Rysunek 34). Absolutnymi liderami pod względem zarówno liczby miejsc noclegowych, jak i obiektów noclegowych są gminy Władysławowo (odpowiednio 12482 i 294) i Łeba (8437 i 113). Trzecią pozycję zajmuje Jastarnia (5374 i 61). Najślabiej rozwinięta infrastruktura noclegowa znajduje się natomiast w gminie Kosakowo (207 miejsc i 7 obiektów) i gminie Puck (228 i 8).

Rysunek 34: Miejsca noclegowe ogółem w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, 2013 r.

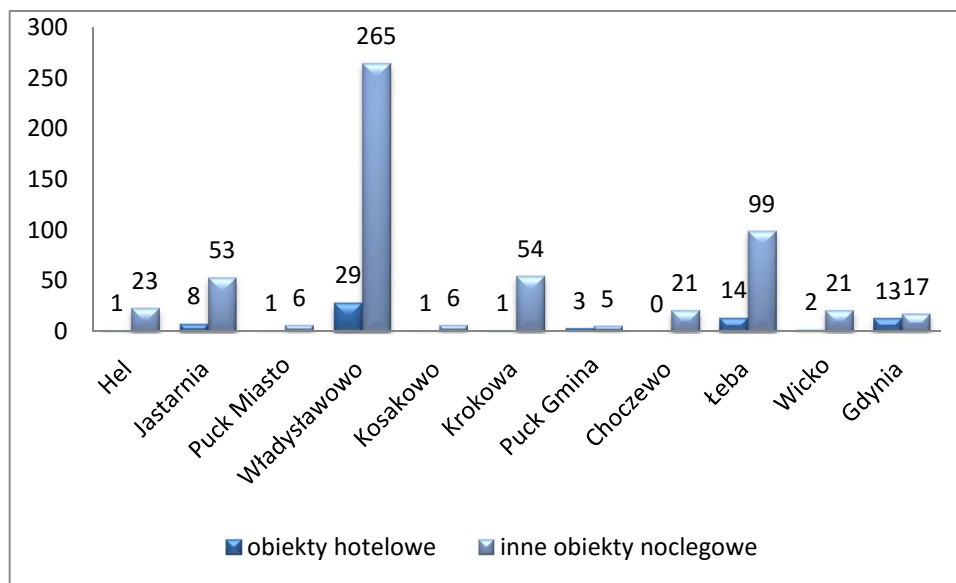
¹⁹ Bank Danych Lokalnych GUS, 2013

²⁰ tamże

W strukturze bazy noclegowej najczęściej hoteli znajduje się w gminie Władysławowo i mieście Gdyni, zaś ośrodków wczasowych i kwater prywatnych w gminach: Władysławowo, Łeba i Jastarnia (Rysunek 35 i Tabela 14).

Należy jednak zaznaczyć, że dane zawarte w GUS dotyczące bazy noclegowej nie są kompletne i są zaniżone w stosunku do stanu rzeczywistego, gdyż obejmują tylko obiekty oferujące 10 miejsc noclegowych i więcej, więc nie uwzględniają pokoi gościnnych i prywatnych kwater o mniejszej ilości miejsc, które są specyfiką nadmorskich miejscowości wypoczynkowych.

Rysunek 35: Obiekty hotelowe i inne obiekty noclegowe w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, 2013 r.

Tabela 14: Rodzaje obiektów noclegowych w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 r.

Gmina	ogółem	hotele	pensjonaty	inne obiekty noclegowe	schroniska szkolne i	ośrodki wczasowe	ośrodki letniskowe	ośrodki szkoleniowo-	zespoły domków turystycznych	kempingi i pola biwakowe	hostele	zakłady uzdrowiskowe	pokoje gościnne/kwater	kwatery agroturystyczne	poz. turystyczne obiekty noclegowe
Hel	24	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	20	0	1
Jastarnia	61	7	0	1	0	12	0	4	1	3	0	0	32	0	1
Puck Miasto	7	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	4	0	0
Władysławowo	294	13	11	5	0	36	5	4	9	9	0	0	196	0	6
Kosakowo	7	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	1

Krokowa	55	1	0	0	0	9	0	0	5	2	0	0	37	0	1
Puck Gmina	8	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	3	0
Choczewo	21	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	11	8	0
Łeba	113	5	2	7	0	27	4	3	12	1	1	1	42	0	2
Wicko	23	0	2	0	0	3	1	0	2	0	0	0	10	4	1
Gdynia	30	12	0	1	2	1	0	1	0	0	0	0	7	0	6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, 2013 r.

Oferta i popyt turystyczny

Najpopularniejszą formą turystyki w NOU NORDA jest turystyka wypoczynkowa, co wynika bezpośrednio z nadmorskiego położenia i walorów krajobrazowych tego obszaru. Według raportu przygotowanego w 2008 r. przez Instytut Turystyki "Krajowy ruch turystyczny w województwie pomorskim" jako główny cel przyjazdu do województwa pomorskiego wskazywało 53% respondentów, jednak np. Półwysep Helski charakteryzował się najwyższym udziałem wypoczynku jako głównego celu przyjazdu w całym województwie - 70%. Z przyczyn klimatycznych ten rodzaj turystyki ograniczony jest niemal wyłącznie do sezonu letniego, a ponadto w dużej mierze zależy od aktualnych warunków pogodowych. Stopień wykorzystania miejsc noclegowych dla całego województwa w 2013 r. w miesiącach letnich wyniósł ponad 50% przy średniej rocznej 35,6%, a w gminach nadmorskich był jeszcze wyższy.

Dużą popularnością cieszy się także turystyka aktywna, a zwłaszcza wodna. NOU NORDA oferuje znakomite warunki dla miłośników żeglarstwa. Jastarnia nazywana jest kolebką polskiego żeglarstwa morskiego, a Gdynia od lat, m.in. za sprawą organizacji wielkich imprez żeglarskich i budowie największej mariny w kraju, nazywana jest żeglarską stolicą Polski. Jednakże mimo tradycji, odpowiednich warunków przyrodniczych i infrastruktury (13 marin, przystani rybackich i jachtowych), brak jest wspólnej i zintegrowanej oferty całego regionu dla żeglarzy polskich i zagranicznych.

NOU NORDA oferuje doskonałe warunki dla amatorów windsurfingu, zwłaszcza na Półwyspie Helskim. Okolice Rewy i Jastarni cieszą się z kolei wielką popularnością wśród wielbicieli kitesurfingu. Wody Zatoki Puckiej i otwartego Bałtyku, gdzie znajduje się ok. 24 wraków, przyciągają amatorów nurkowania. Windsurfing czy kitesurfing dzięki odpowiednio przygotowanej ofercie i promocji może stać się specjalizacją turystyczną NOU NORDA, ale z uwagi na raczej niszowy charakter tych sportów i ich sezonowość powinien być specjalizacją uzupełniającą ofertę całoroczną. W Gminie Miejskiej Puck istnieją plany otwarcia szkoły mistrzostwa sportowego w żeglarstwie z klasą windsurfingu i żeglarską (obecnie takie szkoły istnieją w Mrągowie i Warszawie), co z pewnością przyczyniłoby się do rozwoju gminy i obszaru jako ośrodka tych sportów.

Rosnącym z roku na rok segmentem turystów są wędkarze odwiedzający region, np. gminę Władysławowo - "wyprawy na dorsza", także poza sezonem letnim. Przygotowanie specjalistycznej oferty dostosowanej do potrzeb wędkarstwa morskiego korzystnie wpłynęłoby na wydłużenie sezonu

turystycznego i mogłoby przyciągnąć także turystów zagranicznych, np. ze Skandynawii, gdzie taka aktywność jest bardzo popularna.

Ponadto NOU NORDA oferuje świetne warunki do rozwoju pozasezonowej turystyki biznesowej (szkolenia, konferencje itp.) oraz turystyki rowerowej, konnej i wędrownej (np. europejskie trasy EuroVelo, trasa "Okolice jeziora Sarbsko", "Rowerowy szlak Północnych Kaszub" czy "Pierścień Zatoki Puckiej".).

Ofertę turystyczną uzupełnia bogaty program imprez o charakterze kulturalnym i sportowym, odbywających się jednak głównie w sezonie letnim. Wyjątkiem jest Gdynia oferująca różnorodne wydarzenia na przestrzeni całego roku.

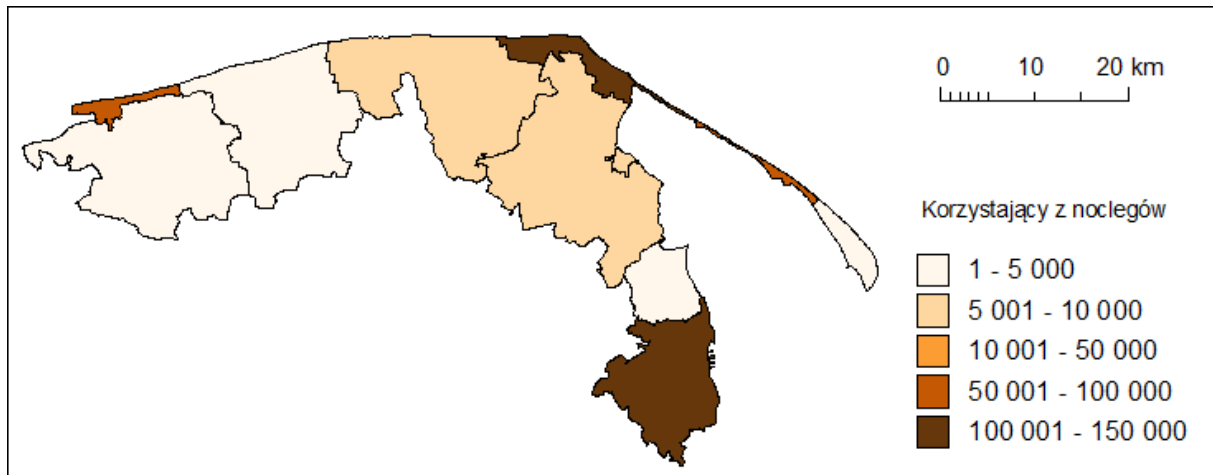
Według danych GUS z 2012 r. najczęściej turystów korzystało z obiektów zbiorowego zakwaterowania (obiekty z wyłączeniem kwater prywatnych i agroturystycznych) we Władysławowie, Gdyni, Łebie i Jastarni. Ponad 80% łącznej liczby turystów w gminie Puck i Gdyni korzystało z hoteli. O ile wynik ten nie zaskakuje w przypadku Gdyni, która jest odwiedzana przez cały rok nie tylko przez turystów w celach wypoczynkowych, ale również przez turystów biznesowych częściej korzystających z hoteli, to w przypadku gminy Puck może to wynikać ze słabo rozwiniętej bazy noclegowej innych kategorii. Najwięcej noclegów w obiektach zbiorowego zakwaterowania udzielono we Władysławowie, Łebie i Jastarni.

Tabela 15: Liczba turystów korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania, w tym hoteli, oraz liczba udzielonych noclegów w podziale na gminy NOU NORDA w 2012 r.

Gmina	Turyści	Turyści nocujący w hotelach	Udzielone noclegi
Hel	2 755		12 785
Jastarnia	66 175	31 384	335 367
Puck Miasto	5 934		27 223
Władysławowo	125 597	36 042	591 035
Kosakowo	3 737	2 387	10 626
Krokowa	6 231	1 841	41 756
Puck Gmina	5 037	4 531	20 838
Choczewo	2 958		9 569
Łeba	75 919	14 589	453 897
Wicko	3 019		22 530
Gdynia	106 858	89 708	231 262

Źródło: opracowanie własne na podstawie "Turystyki w woj. pomorskim w latach 2008-2012", Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2013 r.

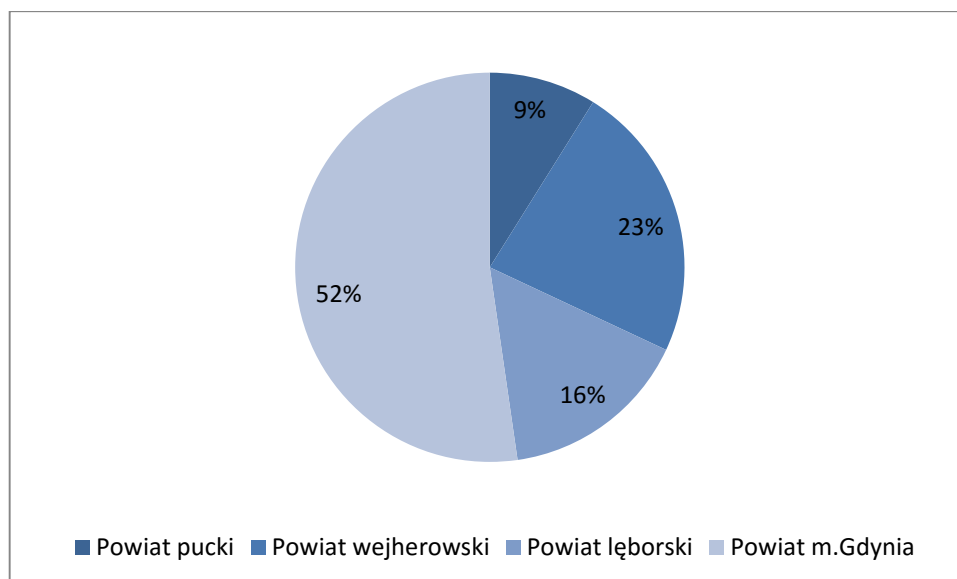
Rysunek 36: Liczba turystów korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania w podziale na gminy w 2012 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie "Turystyki w woj. pomorskim w latach 2008-2012", Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2013 r.

Województwo pomorskie z roku na rok staje się coraz popularniejszym kierunkiem wśród zagranicznych turystów, którzy oprócz Trójmiasta chętnie odwiedzają również miejscowości nadmorskie, zwłaszcza w okresie wakacyjnym. Według danych GUS w 2013 r. z powiatów mieszczących się w granicach NOU NORDA najwięcej, bo ponad połowa turystów zagranicznych korzystała z noclegów w Gdyni, a 23% w powiecie wejherowskim.

Rysunek 37: Turyści zagraniczni korzystający z obiektów zbiorowego zakwaterowania według powiatów w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, 2013 r.

Pod względem krajów pochodzenia z noclegów w obiektach zbiorowego zakwaterowania korzystało najwięcej turystów z Niemiec, krajów skandynawskich (wpływ na to mają dogodne połączenia promowe, jak i gęsta sieć połączeń lotniczych oferowana przez tanie linie) oraz turyści z Rosji, na co w dużej mierze wpływa ruch bezwizowy z Obwodem Kaliningradzkim.

Tabela 16: Turyści zagraniczni korzystający z noclegów w podziale na kraje (3. pierwsze kraje pod względem ilości turystów) według powiatów w 2013 r.

Powiat	ogółem	Niemcy	Kraje skandynawskie	Rosja
Powiat pucki	4 482	1 822	417	259
Powiat wejherowski	11 620	4 219	2 257	1 398
Powiat lęborski	7 933	5 706	401	92
Powiat m.Gdynia	26 317	3 592	4 951	7 012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Banku Danych Lokalnych, 2013 r.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Koncentracja bazy noclegowej w bezpośrednim pasie nadmorskim, na obszarach o dużych tradycjach turystycznych
- Dominacja turystyki wypoczynkowej przy szybkim rozwoju aktywnych form turystyki
- Rosnąca liczba turystów zagranicznych (Niemcy, kraje skandynawskie, Rosja)
- Możliwość rozwoju tzw. srebrnej turystyki w związku ze zmianami struktury wiekowej zarówno w Polsce, jak i krajach sąsiednich i wzrostem zapotrzebowania na usługi zdrowotne i opiekuńcze dla osób starszych
- Starania gminy Łeba o uzyskanie statusu uzdrowiska z uwagi na złoża wód solankowych o właściwościach leczniczych

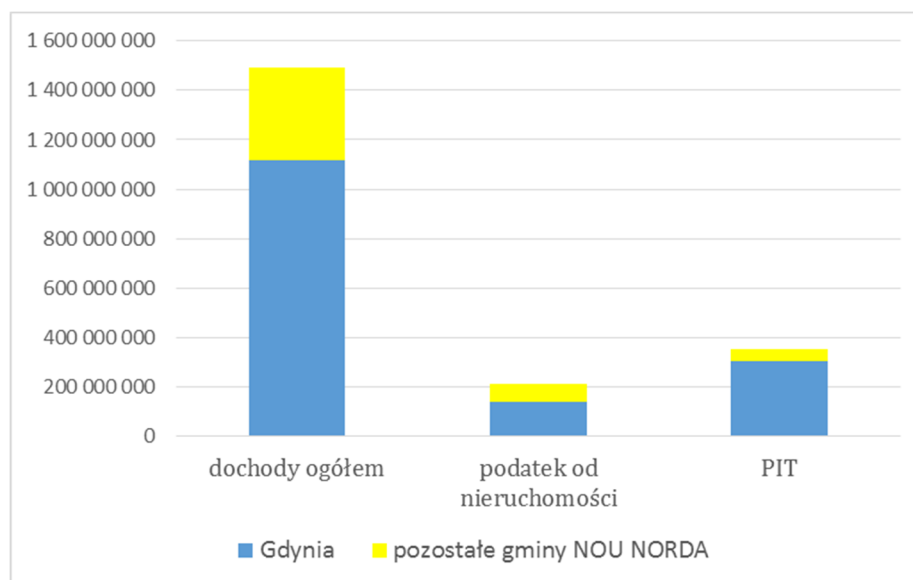
VII. POTENCJAŁ KREOWANIA POLITYKI ROZWOJU PRZEZ GMINY NOU NORDA

Możliwości rozwoju kreowane bezpośrednio przez jednostkę samorządu terytorialnego determinowane są przez mieszkańców i podmioty funkcjonujące na jej terenie. Relacja ta ma charakter dwojaki, tzn. bezpośredni wyrażony w konkretnych działaniach mieszkańców i przedsiębiorstw (wzrost zatrudnienia, nowe miejsca pracy, wdrażanie innowacyjnych rozwiązań gospodarczych i społecznych) oraz pośredni, tj. w postaci efektów podatkowych, które są skutkiem działań bezpośrednich. Te ostatnie kształtują bazę podatkową gmin, która ze względu na kategorie poszczególnych dochodów budżetowych wynika z obowiązujących uregulowań prawnych.

Struktura bazy dochodowej budżetów gmin

Ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego i ustawa o finansach publicznych określają źródła dochodów poszczególnych szczebli jednostek samorządu terytorialnego oraz wyznaczają progi ich zadłużenia. Oznacza to, że dochody budżetowe wszystkich gmin w Polsce są takie same, różnią się natomiast wielkością i udziałem w ogólnej strukturze dochodów budżetowych. Wydatki samorządów gminnych wynikają z ustaw, i w zasadniczej części są „sztywne”, co oznacza, że mimo teoretycznej samodzielności gmina nie ma możliwości by elastycznie nimi zarządzać – udział wydatków o charakterze obligatoryjnym jest bardzo wysoki (przede wszystkim oświata i wychowanie, opieka społeczna, gospodarka komunalna, transport).

Rysunek 38: Struktura wybranych dochodów gminnych NOU NORDA w podziale na Gdynię i pozostałe gminy tworzące w 2013 r.

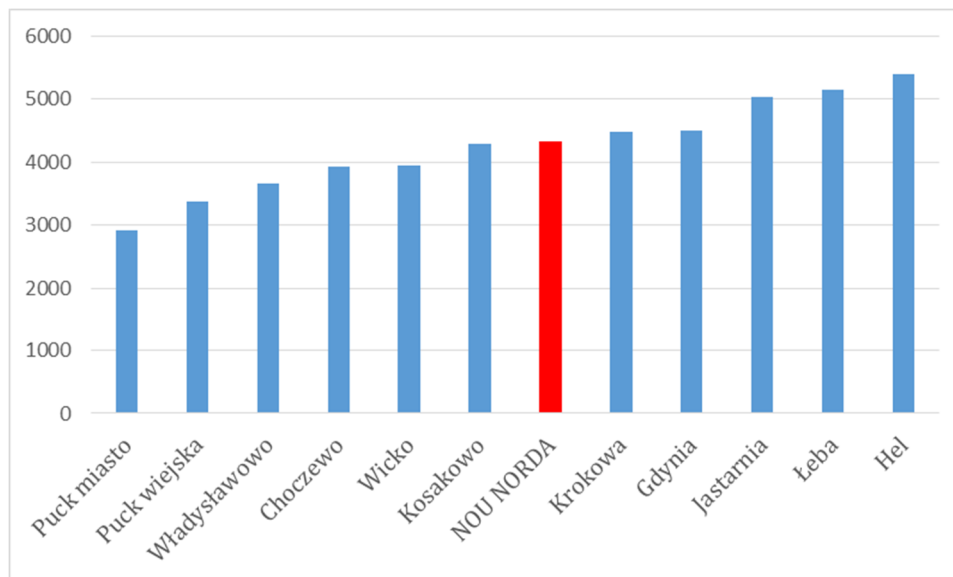


Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

Gminy tworzące NOU NORDA wykazują silne zróżnicowanie swej bazy dochodowej, zarówno w kategorii wartościowej jak i strukturalnej. Trzy czwarte dochodów budżetowych NOU NORDA przypada na Gdynię, a w przypadku udziałów w podatku od osób fizycznych (PIT) oraz prawnych (CIT) udział ten jest jeszcze wyższy (odpowiednio 87% i 93%).

Dochody gmin per capita wykazują silne zróżnicowanie i mieszczą się w przedziale 2913 PLN (miasto Puck) do 5395 PLN (Hel), przy średniej dla NOU NORDA wynoszącej 4324 PLN.

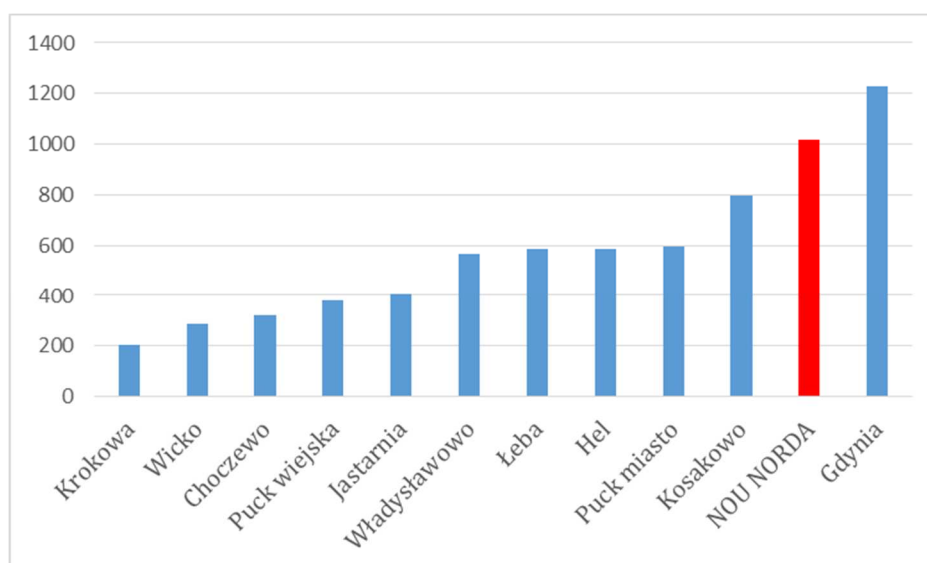
Rysunek 39: Dochody ogółem per capita dla gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

Baza podatkowa gmin NOU NORDA obejmująca udziały w podatku PIT wykazuje bardzo silne zróżnicowanie. Najniższe wartości przyjmuje dla gmin wiejskich, w których struktura zatrudnienia determinuje niski poziom dochodów w tej kategorii. Jedyną gminą, dla której PIT per capita jest wyższy niż średnia wartość dla NOU NORDA, jest Gdynia. Poza prężnym rynkiem pracy wpływ na taki stan rzeczy ma jej status (gmina na prawach powiatu), co oznacza, że kumuluje ona w sobie dochody z PIT przynależne dla gminy jak i powiatu.

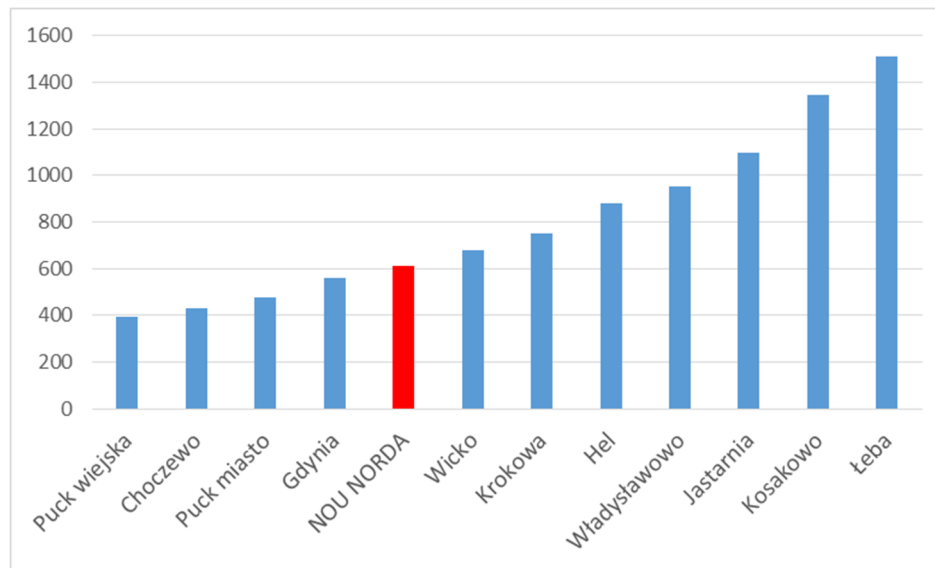
Rysunek 40: Dochody z udziału w podatku PIT per capita dla gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

Odmienne prezentuje się sytuacja gmin NOU NORDA w przypadku wpływów z tytułu podatku od nieruchomości per capita. Wartości wyższe od średniej dla całego obszaru zaobserwowano w gminach o profilu typowo turystycznym, co znajduje swe wytłumaczenie w konstrukcji tego podatku (znacznie wyższa wartość dla powierzchni przeznaczonej na działalność gospodarczą). Najwyższe wartości dla tej kategorii wpływów w przeliczeniu na mieszkańca wykazuje Łeba (1512 PLN), Kosakowo (1344 PLN), Jastarnia (1098 PLN) i Władysławowo (952 PLN).

Rysunek 41: Dochody z podatku od nieruchomości per capita dla gmin NOU NORDA w 2013 r.



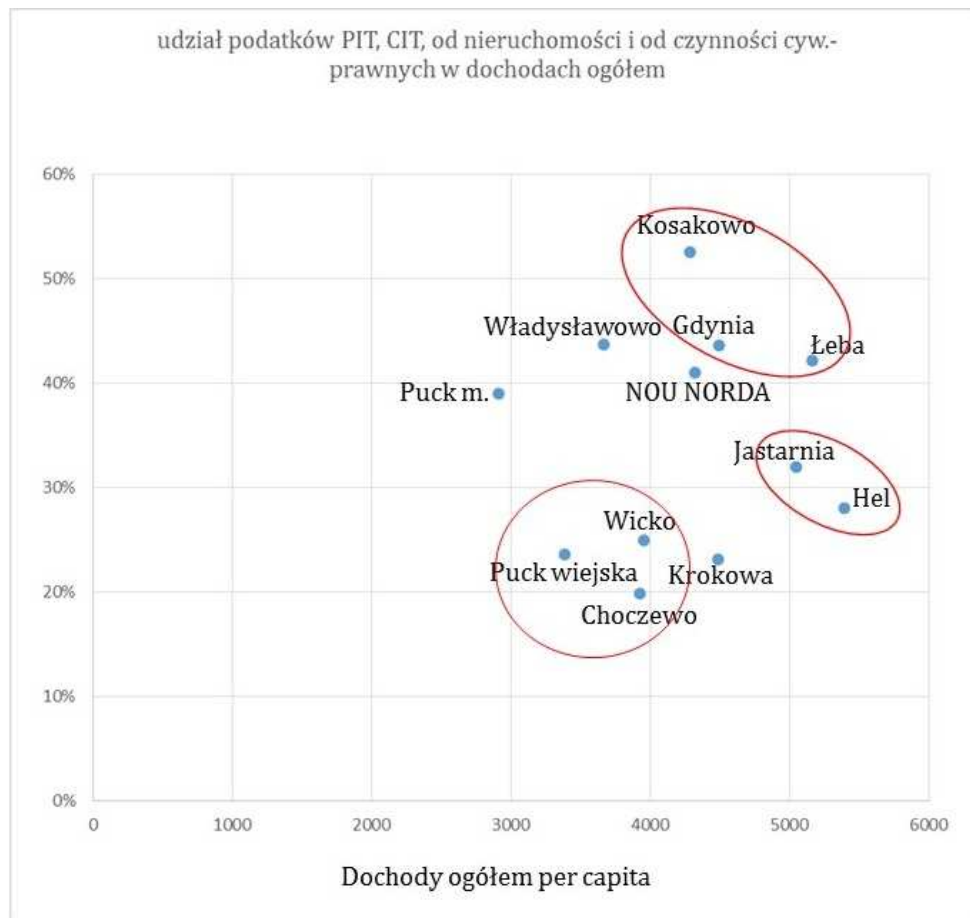
Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

Zróźnicowanie gmin NOU NORDA pod względem udziałów kategorii dochodów budżetowych

Zestawienie udziałów wybranych kategorii dochodów budżetowych w dochodach ogółem (podatki stanowiące dochód budżetu Państwa - PIT, CIT, podatek od nieruchomości i podatek od czynności cywilno-prawnych) i dochodów ogółem per capita pozwala na wyodrębnienie kilku grup gmin w NOU NORDA.

Pierwszą grupę stanowią gminy wiejskie (gmina wiejska Puck, Choczewo, Wicko), które posiadają niższy od średniej dla całego Obszaru dochód per capita i znacznie niższy udział wspomnianych kategorii dochodów własnych w dochodach budżetowych. Dwie gminy Półwyspu Helskiego, tj. Jastarnia i Hel, mają bardzo wysokie dochody budżetowe per capita, ale niższy udział wspomnianych dochodów własnych w dochodach budżetowych ogółem. Gdynia, Łeba i Kosakowo wykazują wyższe od przeciętnych wartości dla NOU NORDA w obu kategoriach.

Rysunek 42: Dochody per capita i udział wpływów z podatków PIT, CIT, nieruchomości i od czynności cywilno-prawnych w dochodach ogółem dla gmin NOU NORDA w 2013 r.

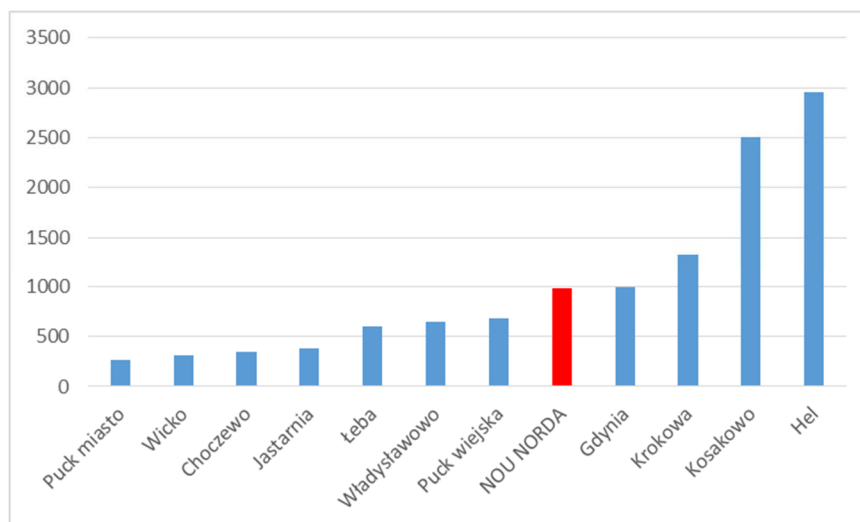


Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

Wydatki majątkowe gmin NOU NORDA

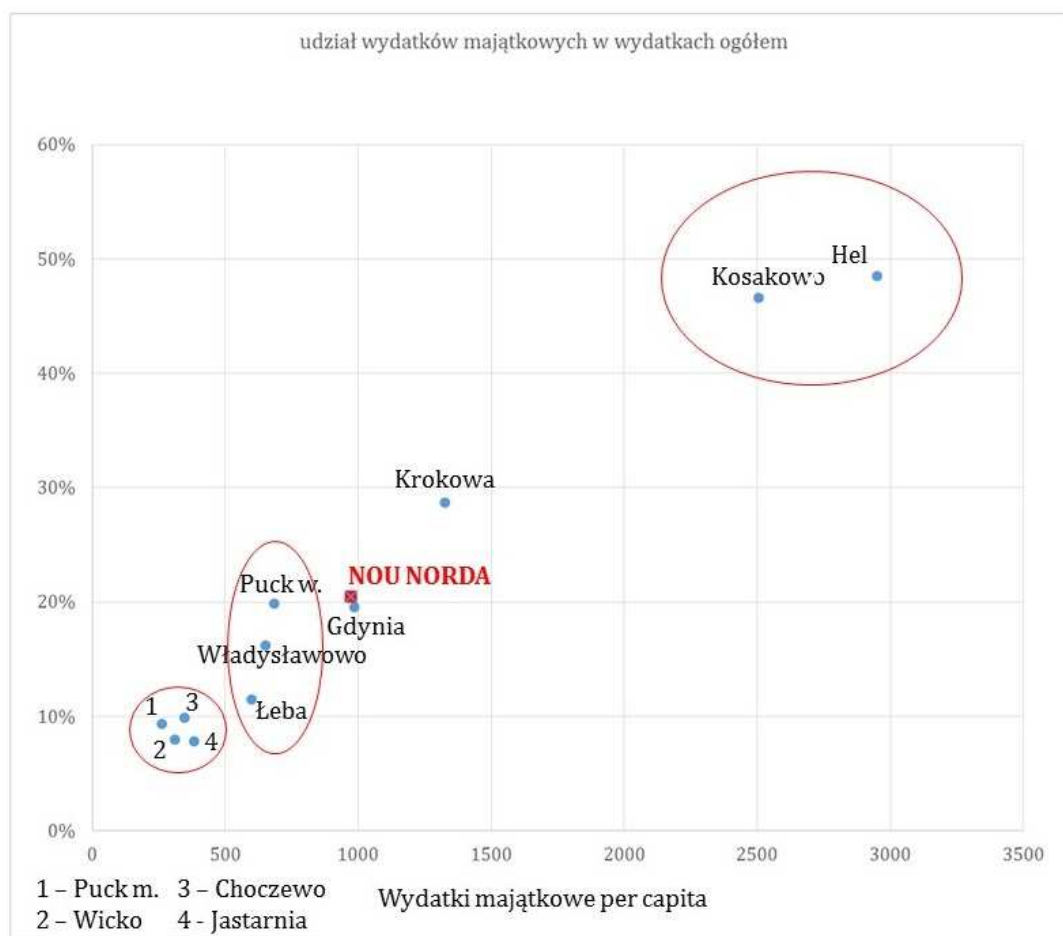
W 2013 roku co piąta złotówka w gminach NOU NORDA została przeznaczona na wydatki majątkowe (20,4%). Wydatki majątkowe per capita najwyższe były w Helu (2949 PLN), Kosakowie (2507 PLN), Krokowej (1325 PLN) i Gdyni (987 PLN). Tak wysokie wydatki w gminach o mniejszym potencjale demograficznym z reguły stymulowane są budową lub uzupełnieniem podstawowej infrastruktury technicznej, która ma jednak istotny wpływ na jakość życia i atrakcyjność turystyczną (vide kanalizacja sanitarna).

Rysunek 43: Wydatki majątkowe per capita z dla gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

Rysunek 44: Wydatki majątkowe per capita i udział wydatków majątkowych w wydatkach ogółem dla gmin NOU NORDA w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie sprawozdań z wykonania budżetów i opinii Regionalnej Izby Obrachunkowej za rok 2013

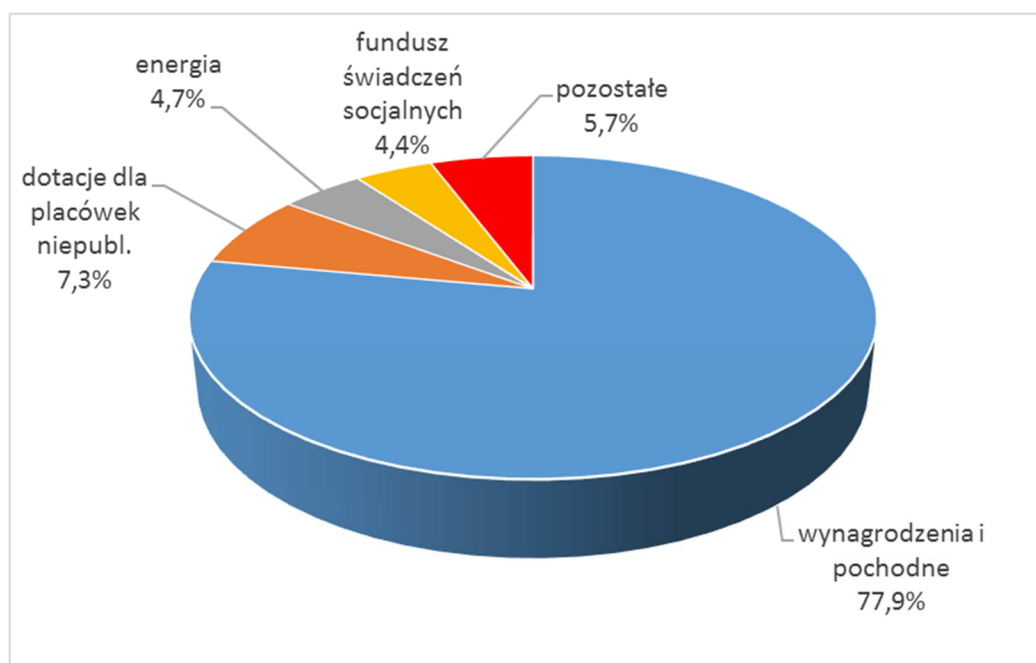
Zestawienie gmin NOU NORDA ze względu na udział wydatków majątkowych w wydatkach ogółem i wydatki majątkowe per capita wskazuje na silne zróżnicowanie analizowanych jednostek.

W grupie gmin o najwyższych wydatkach majątkowych per capita przy bardzo wysokim udziale wydatków majątkowych w strukturze wydatków ogółem znajduje się Hel i Kosakowo. Tę ostatnią gminę cechuje niezwykle wysoki udział wydatków majątkowych (blisko 47%). Wartość średnia dla NOU NORDA jest niemal identyczna jak dla Gdyni. Grupa, którą tworzą Władysławowo, Łeba i gmina wiejska Puck, charakteryzuje się niższymi od przeciętnej wielkościami w zakresie wydatków per capita i udziale wydatków majątkowych w strukturze wydatków ogółem. Ostatnią grupę tworzą Jastarnia, Choczewo, Wicko i gmina miejska Puck. W tych gminach udział wydatków majątkowych kształtował się w roku 2013 poniżej 10% wydatków ogółem (przy średniej wartości 20,4% dla NOU NORDA), podobnie wydatki majątkowe wyniosły mniej niż 500 PLN per capita (przy średniej wartości 976 PLN dla NOU NORDA).

Wydatki na zadania oświatowe

Oświata stanowi najpoważniejszy element w strukturze wydatków samorządów lokalnych w Polsce. Presja na wzrost jakości usług oświatowych, rosnące wynagrodzenia (uszytnione Kartą Nauczyciela), czy szereg działań inwestycyjnych podejmowanych przez gminy są przyczyną, dla której subwencja oświatowa z budżetu państwa nie wystarcza na pokrycie wszystkich niezbędnych wydatków w tym zakresie. Struktura wydatków bieżących na zadania oświatowe jest silnie zdeterminowana wynagrodzeniami i pochodnymi, co zilustrowane zostało przykładem Gdyni. Wynagrodzenia i pochodne stanowiły w Gdyni ponad ¾ wydatków bieżących w oświacie w 2013 roku.

Rysunek 45: Struktura wydatków bieżących na oświatę w Gdyni w 2013 r.



Źródło: opracowanie własne

W poniższej tabeli (Tabela 17) wskazano podstawowe parametry związane z finansowaniem oświaty w wybranych gminach NOU NORDA. W każdym z przypadków subwencja oświatowa jest uzupełniana środkami pochodzącymi z dochodów własnych. Udział subwencji w finansowaniu oświaty wynosi od zaledwie 36% w przypadku gminy Kosakowo (co jednak związane jest z wysokimi wydatkami majątkowymi na budowę gimnazjum w tej gminie) do 75% w gminie Wicko.

Tabela 17: Subwencja oświatowa w finansowaniu wydatków na oświatę w wybranych gminach NOU NORDA

Wyszczególnienie	Władysławowo	Krokowa	Gdynia	Wicko	m. Puck	Kosakowo
udział wydatków na oświatę w budżecie	32%	42%	31%	33%	33%	37%
udział subwencji oświatowej w wydatkach na oświatę	58%	66%	60%	75%	72%	36%
wydatki na oświatę per capita	1285	1937	1537	1291	929	2129

Źródło: opracowanie własne

Znaczenie oświaty przejawia się nie tylko w formowaniu trwałych podstaw pod rozwój oparty na innych przewagach niż koszty pracy. W systemie finansów publicznych jednostek samorządu terytorialnego oświata stanowi najpoważniejszy komponent wydatków bieżących, decydując o wysokim stopniu usztywnienia budżetu. Wydatki na oświatę stanowią ok. 1/3 ogółu wydatków budżetowych gmin NOU NORDA (Gdynia, Wicko, miasto Puck), niekiedy przekraczając nawet poziom 40% (Krokowa). Gminy chcące podnosić jakość oświaty muszą więcej dokładać z dochodów własnych, zatem "poświęcając" inne zadania na rzecz oświaty.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Silne zróżnicowanie bazy dochodowej oraz wydatków majątkowych gmin NOU NORDA, przy najniższych wartościach dla gmin wiejskich oddalonych od Gdyni
- Wysokie wpływy z podatku od nieruchomości w przypadku gmin turystycznych
- Wysokie wydatki w gminach o mniejszym potencjale demograficznym, stymulowane budową lub uzupełnieniem podstawowej infrastruktury technicznej
- Ograniczenia w kształtowaniu wydatków gmin spowodowane przeznaczaniem części dochodów własnych na działania podnoszenia jakości oświaty

VIII. POTENCJAŁ WSPÓŁPRACY MIĘDZYGMINNEJ²¹

Analiza zapisów lokalnych dokumentów strategicznych²² umożliwia określenie stopnia zbieżności kierunków rozwoju gmin NOU NORDA oraz identyfikacja ewentualnych elementów spornych – pod kątem formułowania oceny potencjału rozwojowego. Z uwagi na relacje funkcjonalno-przestrzenne łączące NOU NORDA z obszarem Doliny Logistycznej, analiza ta ma szerszy zasięg przestrzenny. Obejmuje tym samym: Gminę Miasta Rumia, Gminę Miasta Redy, Gminę Miasta Wejherowa, Gminę Wejherowo, a także pozostałych Partnerów w Projekcie (tj.: Gminę Cewice, Gminę Miasta Lęborka, Gminę Liniewo, Gminę Luzino, Gminę Łęczycze i Gminę Szemud oraz Gminę Gniewino – uczestniczącą w Projekcie w charakterze obserwatora.

Należy zaznaczyć, iż niektóre z obowiązujących strategii rozwoju lokalnego zostały opracowane w horyzoncie czasowym do roku 2015, zaś ich przyjęcie przez rady gmin nastąpiło przed akcesją Polski do Unii Europejskiej. Stąd zawierają one niekiedy nieaktualne informacje (np. rozszerzenie UE jako szansa rozwojowa). Ponadto niektóre z analizowanych dokumentów strategicznych obrazują stan rozwoju sprzed kilkunastu lat.

Powiązania z otoczeniem

Rys. 46 i 47 przedstawiają skalę odniesienia strategicznych powiązań gmin obu obszarów funkcjonalnych z otoczeniem (w tym z Trójmiastem) – wynikających z analizy SWOT zawartych w lokalnych dokumentach strategicznych. Zielone strzałki ilustrują relacje uznane za pozytywne (atut, szansa rozwoju). Strzałki czerwone wizualizują relacje postrzegane jako negatywne (słabość, zagrożenie rozwoju).

Bliskość Trójmiasta

Zarówno gminy położone w rdzeniu aglomeracji trójmiejskiej (obszar Doliny Logistycznej), jak i gminy w bezpośrednim i nieco dalszym jej sąsiedztwie uznają bliskość ośrodków aglomeracji za atut położenia i szansę stabilnego rozwoju. Wskazuje się na korzyści związane z:

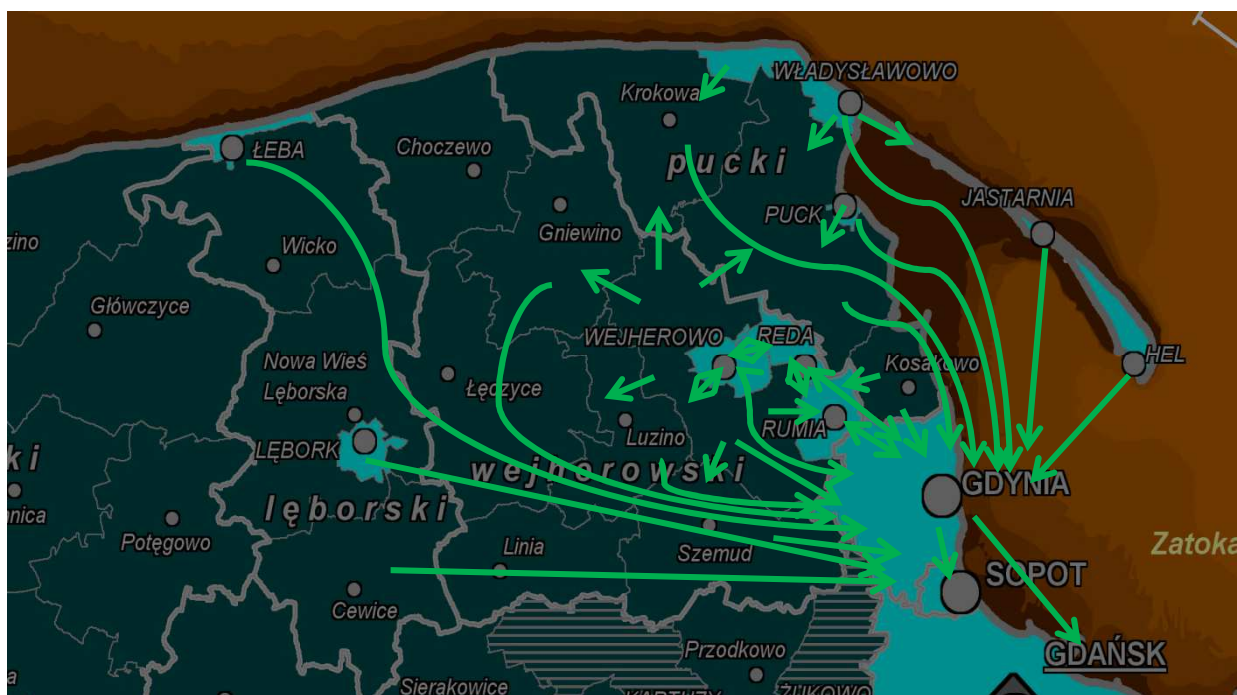
- Rangą aglomeracji trójmiejskiej jako jednego z centrów gospodarczych Polski i Regionu Morza Bałtyckiego oraz postępującą integracją transportową, wspólnym obszarem aktywności społecznej, gospodarczej i kulturowej oraz promocją (por. strategia dla gminy Kosakowo);
- Dostępem do uznanych i ważnych ośrodków kultury europejskiej, turystyki i rekreacji (por. Puck, Łeba)
- Dużym rynkiem zbytu, koncentracji usług okołobiznesowych, bliskością ośrodków akademickich (por. powiat lęborski),

²¹ Rozdział opracowany na podstawie raportu „Ocena spójności strategicznych kierunków rozwoju gmin obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna oraz obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA” autorstwa W.Szydarowskiego

²² Uchwalone bądź robocze wersje strategii rozwoju gmin, strategie rozwoju powiatów lub ugrupowań gmin, lokalne plany rozwoju, plany rozwoju marki turystycznej, lokalne plany rewitalizacji, gminne strategie rozwoju turystyki, lokalne programy ochrony środowiska itp.

- Dobrymi powiązaniem komunikacyjnymi, szczególnie z Gdynią, co stwarza łatwą dostępność do rynku pracy, usług wyższego rzędu dla mieszkańców gmin ościennych (edukacja, ochrona zdrowia, kultura, sport) oraz lądowych i morskich węzłów komunikacji krajowej i międzynarodowej (por. Rumia, miasto i gmina wiejska Wejherowo, Kosakowo, Jastarnia, Luzino);
- Włączeniem do scentralizowanych systemów medialnych aglomeracji – zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzanie ścieków (Rumia);
- Możliwością wykorzystania ośrodka trójmiejskiego dla rozwoju mieszkalnictwa, aktywizacji lokalnej gospodarki i usług dla ludności (por. Reda, Władysławowo);
- Ułatwionym rozwojem podmiejskich funkcji produkcyjnych i przemysłowych, sektora usługowego nakierowanego na obsługę mieszkańców trójmiejskiego zespołu metropolitalnego oraz osadnictwa podmiejskiego (por. Gniewino, Luzino). W tym kontekście intensywny napływ zamożnej, wykształconej ludności z obszaru metropolitalnego uznaje się za szansę rozwoju gminy (por. Gniewino).

Rysunek 46: Relacje między gminami obu obszarów funkcjonalnych postrzegane jako atuty i szanse rozwoju w analizach SWOT



Źródło: opracowanie własne

Sąsiedztwo ze stolicą regionu oraz innymi miastami aglomeracji zostało także uznane za atut rozwojowy Gdyni.

W kontekście związków funkcjonalnych z Trójmiastem szereg pobliskich gmin identyfikuje specyficzne słabości rozwojowe. W pierwszej kolejności wynikają one z uciążliwości komunikacyjnych –

np. z dużego natężenia ruchu (zatłoczenia) arterii transportowych wiodących do Gdyni przy braku połączeń tranzytowych (przypadek Kosakowa), czy też ogólnie złej komunikacji z Trójmiastem (Łębork²³). Oprócz tego wskazuje się na problem dynamicznego rozwoju mieszkalnictwa na granicy z Gdynią na terenach o wysokiej przydatności rolniczej (Kosakowo), a także uciążliwość sąsiedztwa grupowej oczyszczalni ścieków „Dębogórze”, obiektów przemysłowych i węzłów komunikacyjnych Gdyni (Rumia).

Niektóre gminy w bliskości Trójmiasta upatrują również zagrożeń dla własnego rozwoju. Gmina wiejska Wejherowo umieściła w swojej strategii zapis, iż jej przynależność do subregionu metropolitalnego może ograniczać lub zafałszowywać kwalifikację infrastrukturalną (np. w przypadku kanalizacji sanitarnej), bądź też marginalizować pozycję gminy w regionie. Jednocześnie, rywalizacja dwu wiodących miast, tj. Gdańska i Gdyni o kształt Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, może wciąć gminę w sferę walki o zachowanie odpowiedniego status quo na regionalnej mapie rozwoju. Z kolei gminy Krokowa i Luzino, a także współdziałające gminy Zatoki Puckiej (Kosakowo, gmina wiejska Puck, Jastarnia i Hel) w bliskości Trójmiasta widzą konkurencję w pozyskiwaniu inwestorów i środków finansowych.

Rysunek 47: Relacje między gminami obu obszarów funkcjonalnych postrzegane jako słabości i zagrożenia rozwoju w analizach SWOT



Źródło: opracowanie własne

Rozwój innych ośrodków

²³ Stan w roku 2004

W strategii gminy Cewice dynamiczny rozwój Lęborka uznano za szansę rozwoju, której wykorzystanie wymaga jednak sprostania konkurencji inwestycyjnej ze strony sąsiednich gmin. Ekspozycja stanu rozwoju ośrodków ościennych jako zagrożenia dla własnej sytuacji konkurencyjnej widoczne jest również w strategiach:

- Władysławowa (rosnąca konkurencja w dziedzinie turystyki i rekreacji ze strony sąsiednich gmin jako czynnik mogący wpłynąć na spadek zainteresowania ofertą gminy wśród turystów);
- Jastarni (konkurencja w turystyce, rybołówstwie i przetwórstwie; degradacja środowiska poza granicami gminy; port we Władysławowie);
- Krokowej (po stronie zagrożeń: bogatsze tradycje wypoczynku w innych gminach, rozwój infrastruktury i oferta turystyczna ze strony gmin Płw. Helskiego, zanieczyszczenie środowiska ze strony gminy Gniewino oraz związane z rozwojem produkcji i przemysłu w Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej, rozwój uciążliwego przemysłu w okolicznych gminach – np. przetwórstwo ryb);
- Gniewina (dynamiczny rozwój gospodarczy sąsiadujących gmin, a zwłaszcza Wejherowa, Luzina i Łęczyc);
- Luzina (dynamiczny rozwój sąsiednich gmin, zwłaszcza położonych przy głównych szlakach komunikacyjnych; obecność zbiorników wodnych w sąsiednich gminach; wzrost bezrobocia w sąsiednich gminach i powiatach);
- Szemudu (wzrost konkurencyjności innych gmin; duża konkurencja w pozyskiwaniu dodatkowych środków na rozwój, zarówno gmin, jak i podmiotów gospodarczych);
- Lęborka (tereny rozwojowe w sąsiednich gminach; wzrost znaczenia ośrodków sąsiednich; ekspansywny ośrodek miejski Słupsk – Łeba).

Z kolei gmina Luzino w niższym przyroście naturalnym w sąsiednich gminach dostrzega szansę pozyskania większej ilości miejsc pracy dla swoich mieszkańców.

Korzyści współpracy partnerskiej

Atut i szanse płynące z umiejętności współdziałania władz gminy z samorządami terenów ościennych znalazł odzwierciedlenie w strategiach rozwojowych wielu gmin obu obszarów funkcjonalnych. W przypadku Rumi akcentuje się nastawienie władz i innych podmiotów działających na terenie miasta na współpracę, np. porozumienie z władzami „dużego” i „małego” Trójmiasta (Rumia-Reda-Wejherowo). Dokumenty strategii rozwoju Redy, miasta Wejherowa, gminy wiejskiej Wejherowo, Władysławowa, Jastarni oraz Lęborka wskazują na korzyści aktywnej współpracy bilateralnej z sąsiadującymi gminami i miastami partnerskimi. Uznaje się ją za sposób zwiększenia szans na pozyskanie środków Unii Europejskiej (por. Luzino i Krokowa). Dostrzega się pozytywne strony współdziałania w ramach związków, stowarzyszeń, porozumień międzygminnych i umów partnerskich (np. Małe Trójmiasto Kaszubskie, KZG „Dolina Redy i Chylonki”; Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów „NORDA”, Obszar Funkcjonalny "Dolina Logistyczna", partnerstwo na rzecz budowy OPAT, członkostwo w Związku Miast i Gmin Morskich oraz Związku Gmin Bałtyckich, Euroregionie Bałtyk itp.), a także wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych w ramach Metropolitalnego Obszaru Funkcjonalnego.

Wśród szans rozwoju wymienia się również wspólną promocję Kaszub (por. Jastarnia), funkcjonowanie Pomorskiej Regionalnej Organizacji Turystycznej (por. Krokowa i Luzino), czy opracowywanie wspólnych dokumentów rozwojowych (por. Szemud - Strategia rozwoju turystyki i produktu turystycznego dla obszaru objętego działaniem Stowarzyszenia Lokalna Grupa Działania „Kaszubska Droga” na lata 2012-2017). W opinii władz Pucka i Łeby, istotne jest skoordynowanie planowania strategicznego i przestrzennego w ramach subregionu i regionu na rzecz wspólnego rozwiązywania problemów ponadlokalnych. Okolicznością temu służącą jest rozwijająca się współpraca podmiotów regionalnych i lokalnych w Polsce i w regionie Morza Bałtyckiego (por. Cewice). Z kolei strategia gminy Kosakowo poświęca uwagę konieczności budowania ładu przestrzennego w obszarze aglomeracji trójmiejskiej poprzez tworzenie harmonijnych struktur przestrzennych uwzględniających wszelkie wymagania funkcjonalne, społeczno-gospodarcze, środowiskowe, kulturowe i estetyczne.

Dokument Lokalnej Strategii Rozwoju dla Kaszubskich Gmin Wiejskich położonych nad Zatoką Pucką wśród mankamentów rozwoju wymienia słabą wymianę informacji dotyczących działań na całym obszarze pomiędzy podmiotami działającymi lokalnie. Trwała, partnerska współpraca gmin staje się więc w opinii gmin tego obszaru szansą na przezwyciężenie wielu problemów rozwojowych, a także na skuteczniejsze wykorzystywanie środków pomocowych.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Bliskość Trójmiasta, związki z innymi ośrodkami oraz współpraca partnerska jako trzy zasadnicze kwestie odniesienia w dokumentach strategicznych
- Atut sąsiedztwa Trójmiasta widziany również przez pryzmat zagrożeń konkurencyjnych
- Konkurencyjność inwestycyjna sąsiednich gmin jako zagrożenie rozwoju lokalnego
- Widoczna potrzeba skoordynowania planowania strategicznego i przestrzennego na rzecz wspólnego rozwiązywania problemów ponadlokalnych

IX. SYTUACJA ROZWOJOWA GMIN NOU NORDA W OPINII MIESZKAŃCÓW I PODMIOTÓW SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH

IX 1. Postrzeganie jakości życia i najbliższego otoczenia przez mieszkańców

W celu uzyskania oceny jakościowej elementów kształtujących jakość życia mieszkańców posłużono się wywiadem telefonicznym. Próbę stanowiło 1000 mieszkańców jedenastu gmin wchodzących w skład NOU NORDA, dobranych z uwzględnieniem miejsca zamieszkania, płci i statusu społeczno-zawodowego.

Respondentów cechuje dość wysoka **ocena miejsca swego zamieszkania**. Najwyższy odsetek osób deklarujących raczej pozytywną lub zdecydowanie pozytywną ocenę pod tym względem wyróżnia Gdynię i Kosakowo. Ponad połowa respondentów deklarująca ocenę „zdecydowanie negatywną” w tym względzie miała zaś wykształcenie podstawowe.

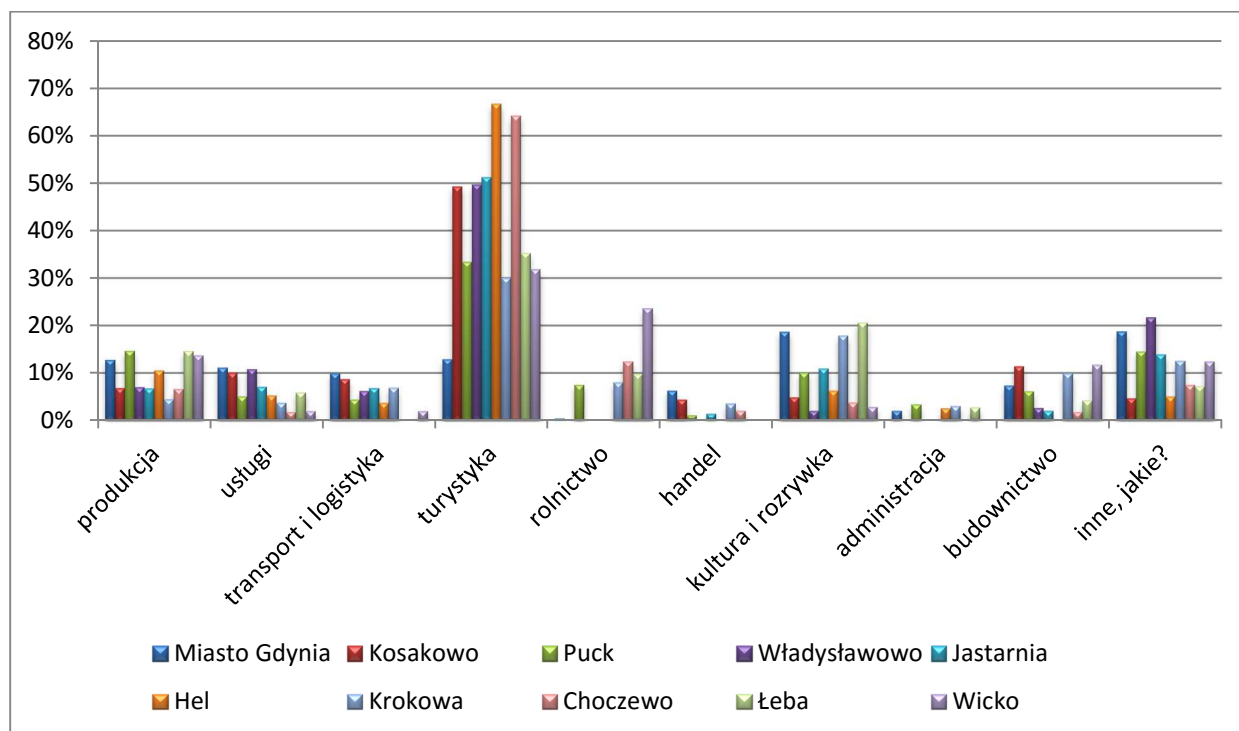
Ocena rynku pracy silnie jest zdeterminowana poziomem wykształcenia respondentów i ich statusem społeczno-zawodowym. Najwyższe oceny pod względem możliwości znalezienia dobrej pracy były przyznawane przez osoby aktywne zawodowo, tzn. prowadzących działalność gospodarczą i pracujących.

Ocena miejsca swego zamieszkania pod względem **łatwości dojazdów** dla ogółu badanej zbiorowości jest pozytywna. Fakt, iż Gdynia stanowi element rdzenia obszaru metropolitalnego i dysponuje wysokiej jakości systemem transportu publicznego i rozwiniętą infrastrukturą drogową zaważył na wysokim udziale akceptacji ze strony jej mieszkańców. Wysoki udział ocen pozytywnych oceniających tą kategorię cechował również Kosakowo, Puck (ujęcie łączne gmin wiejskiej i miejskiej) i Władysławowo, na co z pewnością wpływ ma relatywnie niewielka odległość od Trójmiasta. Ponad połowa pozytywnych ocen charakteryzowała również Łebę, co może wiązać się z faktem silnych powiązań tej gminy z Łęborkiem. Najniżej ocenili dostępność komunikacyjną respondenci z gmin Hel, Jastarnia, Choczewo i Wicko.

Jakości przestrzeni respondenci przyznali wysoką ocenę. Równie wysoko oceniona została **jakość usług publicznych** (np. dostęp do edukacji, usług zdrowotnych, itp.), dla których suma ocen pozytywnych sięgnęła niemal 75% ogółu ocen. Niemniej jednak uwidoczniły się znaczne różnice między poszczególnymi gminami, szczególnie między Gdynią a resztą badanej zbiorowości. Dość wysokie oceny przypisano również gminom Kosakowo i Puck, a więc obszarom poddanym w ostatnich latach silnym procesom urbanizacyjnym.

Priorytetowe gałęzie gospodarki, które powinny być rozwijane, to turystyka, kultura i rozrywka oraz szeroko rozumiana produkcja. O wysokiej pozycji turystyki zaważyli respondenci z gmin o silnym profilu turystycznym (Hel, Jastarnia, Łeba, Władysławowo, Choczewo, Łeba), podczas gdy gdyńscy respondenci prezentowali bardziej zbilansowany zestaw wskazań (port. Rysunek 48).

Rysunek 48: Priorytetowe dla dalszego rozwoju gałęzie gospodarki (pierwsze wskazanie) w podziale na gminy NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne Agencja Rozwoju Gdyni

Dwie trzecie respondentów odpowiedziało zdecydowanie przecząco na pytanie o **zmianę miejsca zamieszkania**. Dla ponad jednej trzeciej respondentów chcących zmiany miejsca zamieszkania przyczyną jest praca.

Największym problemem rozwojowym dla respondentów jest stan i przepustowość dróg (co piąty respondent), następnie bezrobocie. Cztery piąte badanych za zdecydowanie ważne uznało połączenia komunikacyjne z Trójmiastem. Nieco mniejszą wagę respondenci przypisali połączeniom komunikacyjnym z sąsiednimi gminami (poza Trójmiastem), co potwierdza tezę o silnym związku badanych gmin z rdzeniem Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Wysoką liczbę wskazań zyskał również parametr dostępności do ważnych szlaków komunikacyjnych (np. Autostrady A1). Nieco niższą wagę przypisano połączeniom międzynarodowym. Za zdecydowanie ważne uznało je 43% respondentów, za „raczej ważne” 36%.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Widoczne zróżnicowanie ocen odnośnie jakości życia między Gdynią a gminami o innym profilu społeczno-gospodarczym
- Ocena rynku pracy silnie zdeterminowana poziomem wykształcenia i statusem społeczno-zawodowym mieszkańców
- Turystyka, kultura i rozrywka oraz szeroko rozumiana produkcja zaliczane do preferowanych kierunków rozwoju NOU NORDA
- Stan i przepustowość dróg, powiązania komunikacyjne z Trójmiastem oraz bezrobocie najistotniejszymi wyzwaniami rozwoju dla mieszkańców NOU NORDA

IX 2. Postrzeganie barier i czynników rozwoju przez podmioty społeczne i gospodarcze

Badanie w formie wywiadu bezpośredniego zostało przeprowadzone wśród 70 podmiotów zlokalizowanych w NOU NORDA. Były nimi przedsiębiorstwa produkcyjno-usługowe, jednostki samorządu terytorialnego, organizacje zrzeszające przedsiębiorców, lokalne grupy działania i organizacje pozarządowe. Większość podmiotów gospodarczych miała swą siedzibę na terenie Gdyni, pozostałe na terenie gmin Władysławowo, miasta Puck i Hel.

Wielkość badanych podmiotów miała swe odzwierciedlenie w skali ich działania. Przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych od 49 do 250 osób cechował międzynarodowy, a nawet globalny zasięg działania (dotyczyło to w szczególności podmiotów z branży gospodarki morskiej). Niektóre z nich różnicują swe rynki zagraniczne, wskazując na szanse i zagrożenia (wynikające z niepewności politycznej) na rynku ukraińskim i rosyjskim. Dominująca część przedsiębiorstw w najbliższym roku planuje zwiększyć zatrudnienie, choć deklaracje dotyczyły niewielkiego wzrostu zatrudnienia. Większy wzrost zatrudnienia spodziewany jest w sektorze BPO (Business Process Offshoring), choć jedną z poważniejszych barier jest brak wystarczającej liczby programistów. W przypadku niektórych przedsiębiorstw produkcyjnych ewentualny wzrost zatrudnienia uzależniony jest od rozwoju sytuacji na Ukrainie i w Rosji.

Przedsiębiorstwa usługowe z racji swego profilu działalności nie korzystają z transportu, funkcjonuje on jedynie w kategorii dojazdów pracowników do pracy. Największe podmioty usługowe zlokalizowane na terenie Gdyni bardzo pozytywnie oceniły poziom rozwoju transportu miejskiego (komunalnego), podkreślając konieczność dalszej integracji w szczególności z transportem kolejowym, co ułatwiłoby dojazdy pracownikom z gmin położonych poza ścisłym rdzeniem Obszaru Metropolitalnego.

Dla wybranych przedsiębiorstw produkcyjnych z terenu Gdyni ważną rolę odgrywa transport morski, szczególnie w kontekście przekształceń zachodzących na terenach dawnej Stoczni Gdynia. Zmiana i dywersyfikacja profilu produkcyjnego na tym obszarze powoduje wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków wielkogabarytowych, co powinno być uwzględniane w kontekście rozwoju infrastruktury transportowej zaplecza Portu w Gdyni (w szczególności elektryfikacja i budowa drugiego toru na jednotorowym odcinku linii kolejowej nr 201 Gdańsk Osowa – Nowa Wieś Wielka).

Ocena poziomu rozwoju gospodarczego NOU NORDA jest w większości przypadków „raczej pozytywna”, z podkreśleniem wysokiego poziomu zróżnicowania wewnętrznego i zbyt dużej sezonowości w popycie na usługi turystyczne. Respondenci z Półwyspu Helskiego wskazywali na kategorię bogatych „rezydentów”, którzy powiększają dysproporcje społeczno-gospodarcze i ukierunkowują rynek nieruchomości.

Czynniki rozwoju

Do zasadniczych gałęzi stanowiących czynniki rozwoju gospodarczego zaliczono przede wszystkim **produkcję**, jako element stabilizujący zatrudnienie i tworzący więzi kooperacyjne w gospodarce lokalnej. Zauważono, że produkcja jest trudniej przenoszalna, co w kontekście niepewnej sytuacji

polityczno-gospodarczej w Europie i na świecie jest ważnym atutem. Ponadto, rozwojowi przemysłu towarzyszy silne zapotrzebowanie na rozwój (nowa i zmodernizowana) infrastruktury.

W zakresie **ładu przestrzennego** podkreślono konieczność koordynacji przestrzeni produkcyjnych z przestrzeniami o funkcjach mieszkalnych, tym bardziej, że obecny przemysł cechuje niski (maksymalnie średni) poziom uciążliwości. W tym obszarze powinna być jasno określona wizja rozwoju, gdyż w przeciwnym wypadku [...] „proces ten generować będzie konflikty, które na żadnym z etapów rozwoju nie sprzyjają budowaniu pozytywnych relacji w regionie”.

Cechą wyróżniającą omawiany obszar jest silny sektor stoczniowy skupiony w Gdyni, choć więzi kooperacyjne mają znacznie większy zasięg przestrzenny. Dla dalszego rozwoju wskazano poprawę umiejętności budowania gospodarki innowacyjnej. Każde z rozwijających się przedsiębiorstw z branży stoczniowej/offshore w różnym stopniu zaawansowania wdraża procesy innowacyjne, które przekładają się na ich rozwój, tworzenie nowych miejsc pracy i wynikające z tego inwestycje. Przyszłościowym trendem będzie wdrażanie nowych wyrobów i technologii, wytwarzanych siłami rodzimego przemysłu. W perspektywie następnych lat nieuniknione będzie stworzenie efektywnych i trwałych mechanizmów partnerstwa publiczno-prywatnego, co w efekcie oznaczałoby zmianę polityki władz i przyspieszyłoby rozwój przedsiębiorczości, szczególnie, że lata 2014-2020 to prawdopodobnie ostatni okres w którym Polska będzie miała dostęp do bezzwrotnych środków unijnych na tak wysokim poziomie.

Turystyka przez większość respondentów wskazywana była jako jedna z wiodących branż, konieczna jest jednak jej specjalizacja i wydłużenie sezonu poprzez działania inwestycyjne (np. aquaparki, rozwój usług uzdrowiskowych i rehabilitacyjnych) i organizacyjne (koordynacja imprez między wszystkimi gminami, której towarzyszyć powinna zintegrowana oferta usług transportu zbiorowego).

Bariery rozwoju

Zasadniczymi barierami identyfikowanymi przez badane podmioty są **czynniki zewnętrzne**, takie jak struktura i wahania popytu na ich usługi, konkurencja (często w wymiarze globalnym). Podmioty realizujące usługi (lub ich część) na rzecz sektora publicznego wskazują na szkodliwość stosowania kryterium najniższej ceny w postępowaniu przetargowym. Deficyt i koszt energii dla podmiotów w województwie pomorskim może stanowić poważną barierę ograniczającą wzrost gospodarczy. W porównaniu z południowymi regionami Polski energia elektryczna jest droższa zarówno dla przedsiębiorców jak i dla mieszkańców.

Za **czynniki wewnętrzne** uznano m.in. niski poziom rozwoju infrastruktury transportowej, pogłębiający peryferyzację NOU NORDA względem innych, konkurencyjnych metropolii w Polsce i Europie.

Dla podmiotów zlokalizowanych poza Gdynią w zakresie dostępności barierą jest **czas dojazdu pracowników** spowodowany niedorozwojem ilościowym i jakościowym infrastruktury drogowej. Zdaniem części podmiotów z Półwyspu Helskiego niezbędna jest realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, która przyczyni się do poprawy ich dostępności i uniezależni czas jazdy od sezonowych wahań popytu na drodze nr 216. Wskazywano na konflikt pomiędzy potrzebami transportu pasażerskiego i towarowego w Pomorskim Węźle Kolejowym przy ograniczonej przepustowości linii.

Niska dostępność transportowa Półwyspu Helskiego podnoszona była również w kontekście konkurencji o turystów z Kołobrzegiem i Międzyzdrojami. Brak odpowiedniej infrastruktury drogowej przesądza o wysokiej uciążliwości dojazdu i powrotu turystów z gmin położonych a Półwyspie Helskim w sezonie letnim.

W przypadku barier istotnych dla rozwoju turystyki podkreślono zbyt duży zakres wahań popytu zależnego od sezonu letniego przy zbyt małym zróżnicowaniu oferty dla turystów. Możliwym kierunkiem rozwoju mógłby być rozwój „przemysłu czasu wolnego”, który na Półwyspie Helskim i gminach powiatu lęborskiego poza sezonem mógłby bazować na potencjale demograficzno-ekonomicznym Trójmiasta.

Wspomniana **sezonowość** zapotrzebowania na usługi turystyczne utrudnia podmiotom zarządzanie zasobami ludzkimi i podnosi koszty. Brak wiodących specjalizacji sektora turystyki (np. żeglarstwo) utrudnia budowę wizerunku tego obszaru i jego efektywną promocję.

Deficyt kadr ujawnia się w odniesieniu do najbardziej „prostych” zawodów (szkoły zawodowe) niezbędnych dla obsługi ruchu turystycznego. Samorządy północno-zachodniej części NOU NORDA wskazywały również na dostępność wykwalifikowanych pracowników fizycznych (np. operatorów maszyn skrawających), podkreślając chętnych do nauki w tych zawodach. Zasadniczą barierą jest jakość szkolnictwa zawodowego. Wskazano na pozytywny przykład przedsiębiorstwa Solaris i klas patronackich jako doskonały przykład do naśladowania i kształcenia zgodnie z wymogami rynku pracy (województwo wielkopolskie).

W odniesieniu do szkół wyższych część respondentów wskazywała na **niedostosowanie programów** nauczania do wymogów rynku. Branża usług finansowych i informatycznych potrzebuje dużej liczby dwujęzycznych pracowników z wiedzą w zakresie programowania – pojawia się ograniczenie w zdolności do wykształcenia odpowiedniej liczby takich pracowników w trójmiejskich uczelniach i konieczność „importu” pracowników z innych regionów Polski, co może w dłuższej perspektywie prowadzić do zmniejszenia dynamiki rozwoju sektora BPO (Business Process Offshore).

„**Resortowość**” planowania strategicznego na szczeblu centralnym utrudnia działania integrujące różne obszary działalności gospodarczej (np. produkcja na obszarach okołoportowych) i społecznej (np. szkolnictwo zawodowe). Niezbędne jest wypracowanie wspólnej strategii działania w układzie międzyregionalnym, obejmującej obszar województw pomorskiego, zachodniopomorskiego, kujawsko-pomorskiego i warmińsko-mazurskiego.

Barierą o charakterze niezależnym od władz samorządowych jest **czas podejmowania decyzji strategicznych**, np. dotyczących lokalizacji elektrowni jądrowej, co wyklucza określone tereny pod alternatywne sposoby zagospodarowania. Brak takich decyzji utrudnia również planowanie średniookresowe w przedsiębiorstwach, które mogłyby pełnić rolę podwykonawców przy budowie wspomnianego przedsięwzięcia.

Perspektywy rozwoju

Perspektywicznym obszarem aktywności gospodarczej jest wśród respondentów **eksploatacja i przetwórstwo gazu ziemnego** i budowa na tej bazie rozwiniętego sektora energetycznego. Niektórzy z respondentów wskazywali na konieczność weryfikacji potencjału geotermicznego diskutowanego obszaru, wskazując na możliwe wykorzystanie dla rozwoju całorocznych usług turystycznych. **Sektor**

energetyczny przedstawia sobą duży potencjał dla dywersyfikacji produkcji energii (jądrowa, gaz ziemny, wiatrowa, ewentualnie geotermia). Przedstawiciel jednego z samorządów wskazywał na farmy wiatrowe jako istotny element różnicowania i rozwoju bazy podatkowej gmin wiejskich.

Przyszłościowym kierunkiem jest **geriatria i pochodne**, w związku z procesami demograficznymi Polski, Niemiec, Skandynawii, a z drugiej strony z wykształcającą się specjalizacją omawianego obszaru. „Srebrny przemysł” został wpisany m.in. do specjalizacji do MOF Lęborka. Obecnie branża ta jest na początkowym etapie rozwoju – należy jednak zdawać sobie sprawę z silnej konkurencji regionów bezpośrednio graniczących z Niemcami. Dla tego sektora kluczowymi wyzwaniami będzie dostępność komunikacyjna, dostępność wykwalifikowanych zasobów ludzkich i jakość opieki zdrowotnej wraz z rozwiniętą bazą hotelową i rehabilitacyjną.

Przedsiębiorstwa przemysłowe i instytucje otoczenia biznesu wiodącą rolę przypisują szeroko rozumianej **logistyce**, w związku z funkcjonowaniem portów i gospodarki morskiej. Niezwykle ważnym dla rozwoju i specjalizacji będzie kształtowanie funkcji przemysłowej w sąsiedztwie portu (produkcja wielkogabarytowa, elektronika, okrętownictwo, silniki, branża chemiczna i spożywcza). Dla tak skomplikowanej produkcji (charakteryzującej się długim łańcuchem logistycznym) bardzo istotne jest funkcjonowanie różnych gałęzi transportu.

DETERMINANTY POTENCJAŁU ROZWOJOWEGO

- Pozytywna ocena poziomu rozwoju gospodarczego NOU NORDA przez podmioty społeczne i gospodarcze
- Produkcja postrzegana jako zasadniczy czynnik wzrostu na obszarze NOU NORDA; konieczne działania wydłużające sezon i dywersyfikujące ofertę turystyczną
- Czynniki zewnętrzne i wewnętrzne składające się na bariery rozwoju gospodarczego
- Dostępność transportowa północnej części NOU NORDA oraz deficyt wykwalifikowanych kadr jako zasadnicze wyzwania dla podmiotów gospodarczych; jakość szkolnictwa zawodowego jako istotny czynnik ograniczający rozwój NOU NORDA
- Sektor energetyczny, usługi geriatryczne oraz logistyka związana z gospodarką morską uznane za branże perspektywiczne

X. SYNTEZA SWOT DLA NOU NORDA

Poniższe tabele prezentują analizy SWOT dla trzech wybranych obszarów tematycznych: gospodarka, rozwój przestrzenny oraz turystyka i promocja oraz syntetyczne zestawienie atutów, słabości, szans oraz zagrożeń rozwoju NOU NORDA wynikających z analizy charakterystycznych cech środowiska przyrodniczego i kulturowego, potencjału demograficznego, gospodarczego i społecznego oraz wyposażenia infrastrukturalnego tego obszaru. Zostały w niej także zawarte istotne aspekty

warunkujące możliwość kreowania polityki rozwoju przez gminy NOU NORDA (np. swoboda kształtowania bazy dochodowej i puli wydatków majątkowych), jak również współdziałania ponad granicami administracyjnymi dla potrzeb rozwiązywania wspólnych problemów rozwojowych.

Synteza SWOT – obok zestawienia uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych – stanowi punkt wyjścia do formułowania strategii rozwoju NOU NORDA.

ANALIZA SWOT DLA OBSZARU GOSPODARKA	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Atrakcyjne nadmorskie położenie • Zróżnicowany potencjał gospodarczy Trójmiasta • Silnie rozwinięta drobna przedsiębiorczość oparta w części obszaru na szeroko definiowanych usługach turystycznych • Elastyczny i zdolny do adaptacji rynkowej sektor stoczniowy o silnej orientacji eksportowej • Port morski jako stymulator rozwoju sektora TSL • Korzystne warunki naturalne dla rozwoju energetyki odnawialnej • Pozytywne oddziaływanie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na lokalizację branż wiodących 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedorozwój infrastruktury transportowej skutkujący niskim stopniem spójności wewnętrznej • Niski bądź średni poziom innowacyjności gospodarki lokalnej • Duża dysproporcja rozwoju w sferze usług wiodących • Duże zróżnicowanie przestrzenne bezrobocia • Brak zintegrowanej oferty turystycznej dla obszaru nadmorskiego • Niska skłonność do współpracy w zakresie tworzenia produktów turystycznych • Niski poziom współpracy między JST a przedsiębiorcami oraz między mieszkańcami
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Eksploatacja bogatych złóż gazu łupkowego, soli potasowo-magnezowych, soli kamiennej i bursztynu • Budowa elektrowni jądrowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną • Rozwój produkcji ekologicznej w oparciu o mało przekształcone zasoby naturalne • Rozwój infrastruktury transportowej w osi północ – południe i w kierunku zachodnim, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego • Rozwój zintegrowanej, specjalizowanej, całorocznej oferty turystycznej w oparciu o unikatowe zasoby naturalne 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak decyzji dotyczących realizacji strategicznych inwestycji (np. elektrownia jądrowa, OPAT) • Utrwalenie sezonowego, intensywnego modelu turystyki • Formy ochrony przyrody mogące utrudniać rozwój gospodarczy • Dynamiczne i niekontrolowane procesy suburbanizacyjne w otoczeniu rdzenia obszaru metropolitalnego • Niekorzystne trendy demograficzne w postaci starzenia się społeczeństwa i migracji • Duża inercyjność i stabilność lokalnej gospodarki bazującej na przewagach absolutnych i komparatywnych • Utrwalenie się bezrobocia strukturalnego w północno-zachodniej części NOU NORDA

ANALIZA SWOT DLA OBSZARU ROZWÓJ PRZESTRZENNY	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Atrakcyjne nadmorskie położenie • Zróżnicowane zasoby przyrodnicze • Dobrze rozwinięty system transportu publicznego rdzenia metropolii obsługujący również gminy sąsiednie • Wysoka ocena miejsca zamieszkania i najbliższego otoczenia (jakość przestrzeni i usług publicznych) przez mieszkańców NOU NORDA 	<ul style="list-style-type: none"> • Nierównomierna pod względem przestrzennym dynamika procesów migracyjnych, której przejawem jest m.in. suburbanizacji na styku Gdynia – gminy sąsiednie • Niedorozwój infrastruktury transportowej skutkujący niskim stopniem spójności wewnętrznej i ograniczoną dostępnością do rdzenia metropolii (szczególnie pn-zach. część NOU NORDA) • Duże zróżnicowanie przestrzenne bezrobocia • Zróżnicowana dostępność do infrastruktury społecznej
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Wdrożenie spójnego, zintegrowanego systemu planowania przestrzennego • Budowa elektrowni jądrowej wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną • Rozwój infrastruktury transportowej w osi północ – południe i w kierunku zachodnim, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego • Działania rewitalizacyjne przestrzeni miejskich 	<ul style="list-style-type: none"> • Brak decyzji dotyczących realizacji strategicznych inwestycji (np. elektrownia jądrowa, OPAT) • Utrwalenie sezonowego, intensywnego modelu turystyki opartego o eksploatację cennych, ale wrażliwych ekosystemów nadmorskich • Formy ochrony przyrody mogące utrudniać rozwój gospodarczy • Utrwalenie procesów suburbanizacji sprzyjających nieracjonalnemu wykorzystaniu przestrzeni i zasobów finansowych • Utrwalenie obecnego, niespójnego systemu planowania przestrzennego • Prymat konkurencji nad współpracą w relacjach strategicznych gmin NOU NORDA

ANALIZA SWOT DLA OBSZARU TURYSTYKA I PROMOCJA	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Atrakcyjne nadmorskie oraz związane z tym wysokie walory krajobrazowe • Warunki i bogactwa naturalne umożliwiające rozwój funkcji turystycznej i uzdrowiskowej: mikroklimat, morze, plaża, źródła solankowe • Bardzo wysoka atrakcyjność turystyczna i przyrodnicza - jeden z najatrakcyjniejszych regionów w Polsce 	<ul style="list-style-type: none"> • Niedostosowany do wzmożonego ruchu turystycznego układ i rozwiązania komunikacyjne, zwłaszcza w sezonie letnim • Krótki sezon turystyczny i nieskoordynowana oferta turystyczno-kulturalna poszczególnych gmin - brak wspólnego kalendarza imprez • Brak wspólnej polityki promocyjnej dla NOU NORDA • Niewystarczający poziom współpracy między samorządami i przedsiębiorcami z branży

<ul style="list-style-type: none"> Liczne i różnorodne atrakcje turystyczne, w tym m.in. unikatowe w skali Europy (Mierzeja Helska, Słowiński Park Narodowy) Bardzo bogata i zróżnicowana baza noclegowa Jedne z najlepszych w Polsce warunków do uprawiania żeglarstwa, windsurfingu, kitesurfingu czy wędkarstwa morskiego Bogaty program imprez sportowych i kulturalnych Wysoki poziom świadczonych usług turystycznych 	<p>turystycznej oraz brak wspólnych działań i kooperacji wewnątrz branży turystycznej</p> <ul style="list-style-type: none"> Negatywne oddziaływanie ze strony gospodarki turystycznej na ekosystemy nadmorskie
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> Wydłużenie sezonu turystycznego poprzez zróżnicowanie oferty turystycznej - turystyka aktywna, kwalifikowana (np. kulinarna) oraz orientacja na turystów weekendowych z Trójmiasta i okolic Możliwość rozwoju tzw. srebrnej turystyki związana ze starzeniem społeczeństwa i wzrostem zapotrzebowania na usługi zdrowotne i opiekuńcze dla osób starszych Rosnąca liczba turystów zagranicznych odwiedzających NOU NORDA, zwłaszcza z Niemiec i krajów skandynawskich Działania nakierowane na budowę parków rozrywki i tematycznych zapewniających całoroczną rozrywkę rodzinom z dziećmi Rozwój turystyki biznesowej i sportowej poprzez budowę ośrodków wypoczynkowo-konferencyjnych oraz bazy pobytowej dla profesjonalnych zespołów sportowych 	<ul style="list-style-type: none"> Krótki wakacyjny sezon turystyczny Duża wrażliwość ruchu turystycznego na warunki atmosferyczne Dynamiczny rozwój turystyki w konkurencyjnych gminach nadmorskich, zwłaszcza na obszarze województwa zachodniopomorskiego Nasilające się w sezonie letnim trudności w pozyskaniu wysoko wykwalifikowanego personelu do obsługi ruchu turystycznego Załamanie ruchu turystycznego w związku z budową elektrowni jądrowej

SYNTETYCZNA ANALIZA SWOT DLA NOU NORDA	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> Atrakcyjne nadmorskie położenie oraz związane z tym wysokie walory krajobrazowe Bogate złoża surowców mineralnych Bardzo wysoka atrakcyjność turystyczna i przyrodnicza (walory przyrodniczo-kulturowe) Prężność demograficzna obszaru wokół Trójmiasta 	<ul style="list-style-type: none"> Sieć obszarów NATURA 2000 determinująca kierunki wykorzystania gospodarczego Negatywne oddziaływanie ze strony gospodarki turystycznej na ekosystemy nadmorskie Znaczne dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego między rdzeniem obszaru metropolitalnego, obszarami przyległymi i obszarami oddalonymi

- Silny sektor małych i średnich przedsiębiorstw
 - Zrestrukturyzowany, silny i dynamiczny sektor stoczniowy i offshore, duże znaczenie przetwórstwa przemysłowego oraz transportu i gospodarki magazynowej
 - Pozytywne oddziaływanie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej na lokalizację branż wiedzochłonnych
 - Silna tożsamość lokalna (pozytywna mentalność mieszkańców gmin nadmorskich – gospodarność, tradycja kaszubska, więzi rodzinne)
 - Wysoka ocena miejsca zamieszkania i najbliższego otoczenia (jakość przestrzeni i usług publicznych) przez mieszkańców NOU NORDA
 - Raczej pozytywna ocena poziomu rozwoju gospodarczego NOU NORDA przez podmioty społeczno-gospodarcze
- (koncentracja ludności, potencjału produkcyjnego, usługowego, intelektualnego i majątku trwałego, możliwości kształtowania bazy dochodowej i wydatków majątkowych)
- Wyższy od średniej wojewódzkiej udział ludności w wieku poprodukcyjnym
 - Duży udział tradycyjnych sektorów gospodarki bazujących na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych (dostęp do morza i zasobów leśnych)
 - Wysoki poziom bezrobocia w pn.-zach. części NOU NORDA
 - Tożsamość lokalna nieprzekładająca się na gotowość do współdziałania
 - Kierunki kształcenia nieodpowiadające wymaganiom rynku pracy, deficyt wykwalifikowanych kadr
 - Niski poziom dostępności północno-zachodniej części NOU, pogłębiony zapaścią komunikacyjną podczas sezonu letniego; brak powiązań komunikacyjnych z Gdynią (bezpośredniego dojazdu)
 - Stan i przepustowość dróg jako zasadnicze problemy rozwoju upatrywane przez mieszkańców NOU NORDA
 - Nierównomierny dostęp mieszkańców gmin NOU NORDA do infrastruktury społecznej
 - Niski poziom współpracy między JST a przedsiębiorcami oraz między mieszkańcami (m.in. brak zintegrowanej promocji turystycznej)
 - Krótki sezon turystyczny i nieskoordynowana oferta turystyczno-kulturalna poszczególnych gmin
 - Deficyt i koszt energii jako bariera wzrostu gospodarczego w NOU NORDA

SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> • Znaczna liczba projektów infrastrukturalnych realizowanych obecnie i zapisanych w planach inwestycyjnych, które mogą przyczynić się do poprawy dostępności komunikacyjnej NOU NORDA • Rozwój szeroko pojmowanej gospodarki morskiej (powstawanie efektów synergii między branżami) • Przekształcenie funkcji portu morskiego w Gdyni z tranzytowej na portowo-przemysłowy przy współpracy ościennych gmin • Reindustrializacja w oparciu o zbilansowaną działalność branż tradycyjnych i innowacyjnych • Różnicowanie oferty turystycznej i wydłużenie sezonu turystycznego (przemysł czasu wolnego, „srebrny przemysł”, turystyka aktywna, orientacja na turystę z Trójmiasta i okolic) • Rosnące zainteresowaniem ofertą turystyczną gmin NOU NORDA ze strony gości zagranicznych • Rozwój zróżnicowanej produkcji energii (wiatrowa, biogaz, gaz łupkowy, gaz „tradycyjny”, ew. energetyka jądrowa) • Możliwość skoordynowania planowania strategicznego i przestrzennego na rzecz wspólnego rozwiązywania problemów ponadlokalnych 	<ul style="list-style-type: none"> • Dynamiczne i niekontrolowane procesu suburbanizacyjne w otoczeniu rdzenia obszaru metropolitalnego • Wyludnianie się północnej części NOU NORDA (negatywne saldo migracji) • Niekorzystne trendy demograficzne (emigracja i starzenie się społeczeństwa) • Utrwalanie się niskiego poziomu innowacyjności gospodarki NOU NORDA – poprzez lokalizację inwestycji zagranicznych opartych na przewadze kosztowej • Brak strategicznych decyzji odnośnie rozwoju energetyki w Polsce • Dynamiczny rozwój turystyki w konkurencyjnych gminach nadmorskich, zwłaszcza na obszarze województwa zachodniopomorskiego • Prymat konkurencji nad współpracą w relacjach strategicznych gmin NOU NORDA

CZĘŚĆ DRUGA

Uwarunkowania harmonijnego i zrównoważonego rozwoju NOU NORDA

Syntetyczne ujęcie wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwoju NOU NORDA umożliwia rozpoznanie perspektyw rozwoju tego obszaru do roku 2030 (z dalszą trajektorią rozwoju – do roku 2050). Uwarunkowania te są rozpatrywane w kontekście istnienia powiązań, wzajemnych relacji między podmiotami i jednostkami administracyjnymi oraz trendów i tendencji zmian w sytuacji społeczno-gospodarczej.

Typ uwarunkowań i sposób ich oddziaływania na walory i zasoby NOU NORDA determinować będą kształt i zakres polityk rozwojowych.

Zestawienie wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań – obok syntezy SWOT – stanowi punkt wyjścia do formułowania strategii rozwoju NOU NORDA.

I. UWARUNKOWANIA WEWNĘTRZNE

Typ uwarunkowań	Uwarunkowania	Sposób oddziaływania
Uwarunkowania wynikające z gminnych i międzygminnych polityk rozwoju	<p>Powiązania funkcjonalne z rdzeniem aglomeracji trójmiejskiej w kategoriach dostępu do:</p> <ul style="list-style-type: none"> węzłów transportowych oferty kulturalnej, turystycznej i rekreacyjnej obszaru koncentracji usług okołobiznesowych oraz edukacyjnych scentralizowanych systemów medialnych aglomeracji - zaopatrzenie w wodę, gaz, ciepło, odprowadzanie ścieków 	Zdecydowanie pozytywny: budowanie wspólnego obszaru aktywności społecznej, gospodarczej i kulturowej; wspólne kształtowanie marki obszaru metropolitalnego
	<p>Powiązania funkcjonalne z rdzeniem aglomeracji trójmiejskiej w kategoriach wykorzystania potencjału jej głównych ośrodków dla rozwoju lokalnego otoczenia, np.:</p>	Pozytywny, choć niepozbawiony zagrożeń (np. brak wystarczającej oferty usługowej dla zamożnej, wykształconej ludności z obszaru metropolitalnego, brak odpowiedniego zasobu

Typ uwarunkowań	Uwarunkowania	Sposób oddziaływania
	<ul style="list-style-type: none"> dla rozwoju mieszkalnictwa, aktywizacji lokalnej gospodarki i usług dla ludności dla rozwoju podmiejskich funkcji produkcyjnych i przemysłowych, sektora usługowego nakierowanego na obsługę mieszkańców trójmiejskiego zespołu metropolitalnego oraz osadnictwa podmiejskiego 	wyznaczonych i uzbrojonych terenów pod budownictwo mieszkaniowej, nieuporządkowana gospodarka wodno-ściekowa itp.)
	<p>Powiązania funkcjonalne z rdzeniem aglomeracji trójmiejskiej w kategoriach uciążliwości infrastrukturalnych i relacji konkurencyjnych, np.:</p> <ul style="list-style-type: none"> bliskości wielkokubaturowych obiektów produkcyjno-przemysłowych oraz infrastruktury technicznej <ul style="list-style-type: none"> przewodzenia ruchu transportowego do i z Trójmiasta niekontrolowanego rozwoju mieszkalnictwa walki o inwestorów i środki finansowe na rozwój rywalizacji wewnątrz rdzenia aglomeracji trójmiejskiej o prymat w prowadzeniu polityki rozwoju obszaru metropolitalnego 	Negatywny, zaklasyfikowany przez wiele gmin do słabości i zagrożeń rozwoju, mogący osłabiać konkurencyjną pozycję gmin otoczenia rdzenia aglomeracji
	<p>Powiązania funkcjonalne z sąsiednimi ośrodkami miejskimi oraz gminami o zbliżonym profilu rozwoju</p>	<p>Na ogół negatywny, rozpatrywany przez pryzmat konkurencji dla wiodących branż gospodarki danej gminy (np. w turystyce, rybołówstwie i przetwórstwie) czy też generowania zagrożeń ekologicznych przez otoczenie. Niekiedy sąsiedztwo innych gmin uznawane za atut rozwoju w sytuacji przewag konkurencyjnych (np. wyższy przyrost naturalny, lepsze położenie komunikacyjne, lepsza jakość walorów naturalnych itp.)</p>
	Instrument współpracy partnerskiej gmin	Na ogół pozytywny – powszechnie dostrzega się potrzebę współdziałania

Typ uwarunkowań	Uwarunkowania	Sposób oddziaływania
		<p>ponad granicami administracyjnymi w celu rozwiązywania wspólnych problemów rozwojowych oraz skuteczniejszego wykorzystywania środków pomocowych (poprzez współpracę bilateralną, udział w pracach związków, stowarzyszeń, porozumień międzygminnych i umów partnerskich itp.).</p> <p>Postuluje się również konieczność skoordynowanie planowania strategicznego i przestrzennego w ramach subregionu i regionu oraz budowania ładu przestrzennego w obszarze aglomeracji trójmiejskiej poprzez tworzenie harmonijnych struktur przestrzennych.</p> <p>Pojawiają się jednak opinie, iż przeszkodą we współpracy partnerskiej gmin jest słaba wymiana informacji dotyczących działań na całym obszarze pomiędzy lokalnymi podmiotami.</p>
	Korelacja między kierunkami rozwoju społeczno-gospodarczego gmin	<p>Pozytywny, wynikający ze zbieżności problemów rozwojowych zidentyfikowanych w dokumentach strategii rozwoju i pokrewnych opracowaniach uchwalonych przez władze gmin. Na tej podstawie możliwe jest sformułowanie kilku dziedzin tematycznych, wspólnych dla grup gmin, które mogą stać się przedmiotem współpracy partnerskiej w ramach realizacji strategii NORDA.</p> <p>Autorska analiza tychże dokumentów umożliwiła wyłonienie 7 obszarów tematycznych, w stosunku do których można określić wspólny cel rozwoju oraz ocenić potencjał współpracy wynikający z zapisów lokalnych strategii.</p>
Uwarunkowania wynikające z percepcji stanu i pożądanych kierunków rozwoju NOU	Dostępność transportowa w kategoriach dojazdów do miejsc pracy w ośrodkach rdzenia aglomeracji trójmiejskiej	Pozytywny, choć podkreśla się konieczność lepszego powiązania systemu komunikacji publicznej z transportem kolejowym,

Typ uwarunkowań	Uwarunkowania	Sposób oddziaływania
NORDA przez podmioty gospodarcze		co rozszerzyłoby zlewnię dojazdów do pracy o obszar położony poza ścisłym rdzeniem aglomeracji - przy deklarowanym przez większość podmiotów zamiarze zwiększenia zatrudnienia, niekiedy pozostającym w zależności od rozwoju sytuacji geopolitycznej poza granicami kraju.
	Dostępność transportowa w kategoriach dojazdów do miejsc pracy poza rdzeniem aglomeracji trójmiejskiej	Negatywny, spowodowany niedorozwojem infrastruktury drogowej oraz sezonowym zatłoczeniem szlaków komunikacyjnych wiodącym ku obszarom intensywnej eksploatacji turystycznej.
	Zmiany w profilu produkcyjnym oraz dywersyfikacja działalności przedsiębiorstw sektora gospodarki morskiej	Neutralny – tendencje rynkowe powodują wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków wielkogabarytowych przez obszar zaplecza portu w Gdyni, co powinno znaleźć odniesienie w planach rozwoju infrastruktury transportowej (gł. kolejowej) NOU NORDA. Dostrzegana przez przedsiębiorców jest jednak bariera niskiej jakości współpracy, porozumienia i godzenia interesów między podmiotami prywatnymi, a także publicznymi.
	Podaż wykwalifikowanych pracowników na rynku pracy	Negatywny – w sensie niedostosowania programów nauczania do wymogów runku pracy, skutkujący ograniczonym zasobem wykwalifikowanej siły roboczej w wybranych sektorach gospodarki NOU NORDA (np. programistów czy operatorów maszyn).
	Funkcjonowanie branż wiodących (motorów rozwoju), <u>obecnych</u> : <ul style="list-style-type: none"> • produkcji w przemyśle stoczniowym oraz działalności offshore – obecnie o relatywnie niskim poziomie uciążliwości, stabilizującej zatrudnienie i tworzącej więzi kooperacyjne w gospodarce lokalnej, 	Raczej pozytywny, przy konieczności określenia wizji rozwoju działalności produkcyjnej na obszarze NORDY (opinie o słabym uprzemysłowieniu regionu skutkujące dominacją tranzytu), lepszego generowania procesów innowacyjnych, promocji wiodących branż produkcyjnych przez samorządy lokalne oraz koordynacji lokowania funkcji produkcyjnej i mieszkaniowej.

Typ uwarunkowań	Uwarunkowania	Sposób oddziaływania
	<ul style="list-style-type: none"> • turystyki – obecnie o dużej sezonowości w popycie na usługi przy małym zróżnicowaniu oferty <u>perspektywicznych:</u> • działalności produkcyjno-logistycznej na zapleczu portu (produkcja wielkogabarytowa, elektronika, okrętownictwo, silniki, branża chemiczna i spożywcza) • przemysłu czasu wolnego – usług całorocznych, wykorzystujących potencjał demograficzno-ekonomiczny Trójmiasta, • przemysłu trzeciego wieku – kierującego ofertę usług zdrowotno-kuracyjnych do dobrze sytuowanych mieszkańców krajów ościennych, • przemysłu energetycznego – na bazie eksploatacji i przetwórstwa gazu ziemnego 	<p>Odczuwalna przez przedsiębiorców jest przy tym duża perspektywa wzrostu w branży transportowej i logistycznej, co przekłada się na konieczność zabezpieczenia terenów pod tę działalność na zapleczu portu.</p> <p>W przypadku turystyki wskazuje się na potrzebę specjalizacji ułatwiających promocję marki oraz wydłużenia sezonu poprzez działania inwestycyjne i organizacyjne (np. koordynacja kalendarza imprez).</p> <p>Percepcja branż wiodących przez podmioty gospodarcze pokrywa się z opiniami mieszkańców (turystyka, kultura, rozrywka oraz szeroko pojęta produkcja).</p>
<p>Uwarunkowania wynikające z percepcji stanu i pożądanego kierunków rozwoju NOU NORDA przez mieszkańców</p>	<p>Dostępność transportowa w kategoriach dojazdów do pracy</p>	<p>Mieszany, najgorzej oceniany przez osoby zamieszkałe w dużym oddaleniu od większych ośrodków miejskich, takich jak Trójmiasto czy Łębork – przykład Helu, Jastarni, Choczewa i Wicka. Najlepsze oceny zdobyły gminy położone na obszarze Doliny Logistycznej.</p> <p>Widoczna korelacja z oceną dostępności transportowej miejsc prac dokonanej przez podmioty gospodarcze. Stan i przepustowość dróg (zwłaszcza w relacjach z Trójmiastem) uznana za najistotniejszy problem rozwoju NOU NORDA przez jego mieszkańców.</p>

II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE²⁴

Trend/zjawisko	Wpływ pozytywny	Wpływ negatywny
O charakterze globalnym/europejskim/makroregionalnym		
Napięcia i zaburzenia w krajach o wiodącej roli w świecie	Szansa na zajęcie korzystnej pozycji w nowym układzie przez nowych liderów gospodarki światowej	Prawdopodobne zmniejszenie się roli Europy, w tym także Polski Ryzyko konfliktów (w tym także zbrojnych)
Malejąca konkurencyjność Europy (gospodarki europejskiej) w skali globalnej (m.in. na skutek rosnących kosztów pracy)	W krótszej perspektywie aktualna szansa rozwojowa dla Polski (i NOU NORDA), przy założeniu utrzymania niższych kosztów pracy	Przeniesienie punktu ciężkości gospodarczego zdecydowanie poza Europę i jej postępująca marginalizacja Osłabienie UE i spadek efektywności jej działań Osłabienie zagranicznych partnerów gospodarczych polskich przedsiębiorstw (m.in. firm niemieckich), a tym samym spadek liczby zamówień
Rosnące znaczenie gospodarcze i polityczne krajów rozwijających się	Możliwość pozyskania nowych partnerów handlowych oraz rozwoju usług turystycznych dla tych krajów	Załamanie się dotychczasowych rynków zbytu
Niekorzystne zmiany demograficzne i społeczne (np. starzenie się społeczeństwa, spadek liczby ludności, malejąca liczba osób w wieku produkcyjnym)	Szansa dla branż skupiających się na usługach/ produktach skierowanych do osób starszych (np. domy stałego pobytu nad morzem)	Zagrożenie dla stabilności systemu emerytalnego Ograniczenie szans rozwojowych w wielu branżach z powodu braku siły roboczej
Występujące ryzyko związane z bezpieczeństwem energetyczno-klimatycznym	Rozwój alternatywnych źródeł energii	Ograniczenie możliwości rozwoju wielu branż gospodarki

²⁴ Opracowane na podstawie analizy dokumentów strategicznych zatwierdzonych na szczeblu ponadlokalnym, a zwłaszcza: Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju (Polska 2030), Strategii Rozwoju Kraju 2020, Polityki Energetycznej Polski do 2030 roku, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 jako narzędzia realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 – 2020

Trend/zjawisko	Wpływ pozytywny	Wpływ negatywny
Postępująca rewolucja cyfrowa	Szanse dla podmiotów, które będą w stanie zaproponować nowe rozwiązania. Możliwość wykorzystania zaawansowanych technologii informatycznych, które stają się coraz bardziej dostępne	Słabe przygotowanie większości polskich przedsiębiorstw
Postępująca metropolizacja	Powstanie silnych ośrodków centralnych	Zwiększenie dysproporcji rozwojowych między ośrodkami wzrostu a peryferiami
Rosnący potencjał zawodowy kobiet	Wzrost liczby siły roboczej dostępnej na rynku Większa liczba przedsiębiorstw kierowanych przez kobiety	Brak
Rosnące wskaźniki motoryzacji	Wzrost mobilności	Wzrost zanieczyszczeń Większe ryzyko wypadków
Kreowanie nowych wzorów konsumpcji i stylów życia	Możliwość znalezienia nowych nisz rynkowych i ich eksplorowania rynkowego Większe wydatki na różnego typu produkty i usługi wyższego rzędu (np. wypoczynek, kultura, restauracje)	Brak miejsca na rynku dla części dotychczasowych producentów, którzy nie sprostają nowym wzorom Wzrost oczekiwań płacowych pracowników
Spadkowe tendencje zaangażowania społecznego	Brak	Utrzymanie niskiego poziomu zaufania społecznego i tym samym niekorzystne warunki dla rozwoju
Rosnąca biurokracja, nieskuteczność i niespójność prawa, spadek zaufania do demokracji	Brak	Utrudnienia działania przedsiębiorstw i instytucji Zagrożenie dla utrzymania dotychczasowego systemu
Utrzymujące się duże rozwarstwienie dobrobytu w obszarze Morza Bałtyckiego	Motywacja do aktywnych działań ukierunkowanych na „dogonienie” bogatszych krajów	Utrudnienia w potencjalnej współpracy Brak zrozumienia pomiędzy obywatelami poszczególnych krajów
Utrzymujące się zanieczyszczenie wód Bałtyku	Brak	Niekorzystne oddziaływania na turystykę i gospodarkę (m.in. rybołówstwo)

Trend/zjawisko	Wpływ pozytywny	Wpływ negatywny
Niska jakość połączeń (transportowych, energetycznych, handlowych) wewnątrz obszaru Morza Bałtyckiego	Brak	Utrudnienia w potencjalnej współpracy
O charakterze regionalnym		
Niski poziom przyciągania inwestycji (przede wszystkim zagranicznych)	Brak znaczącej konkurencji (przede wszystkim dotyczący zasobów – np. pracy). W niektórych branżach (np. IT) taka konkurencja ma jednak miejsce	Brak znaczących nowych podmiotów, które wnosząby nowe technologie i podnosiły jakość siły roboczej
Utrzymujący się niski poziom zatrudnienia powiązany z silnym zróżnicowaniem geograficznym popytu na pracę oraz niską mobilnością zawodową i przestrzenną mieszkańców	Przełamanie barier dotyczących np. mobilności zawodowej i przestrzennej, a tym samym wzrost zatrudnienia, czy też aktywności zawodowej	Zniechęcenie podmiotów działających na rynku do zwiększania skali działalności w oparciu o lokalną siłę roboczą. Przenoszenie np. działalności produkcyjnej poza region
Starzenie się populacji Pomorza	Szansa dla nowych usług i produktów	Ograniczenie możliwości rozwojowych wielu przedsiębiorstw Problemy ekonomiczne i społeczne związane z obsługą ludności w wieku poprodukcyjnym
Niedostateczna integracja systemu transportowego	brak	Spadające zainteresowanie korzystaniem ze środków transportu publicznego Wzrost zanieczyszczenia środowiska Utrudnienie w dostępie dla turystów Utrudniony dostęp do obszarów z rozwiniętym rynkiem pracy
Rosnący deficyt energetyczny przy rosnącym zapotrzebowaniu	Możliwość rozwoju energetyki jądrowej czy też OZE (energetyka słoneczna, wiatrowa) Impuls dla rozwoju nowych technologii	Import energii elektrycznej spoza regionu Ograniczenie możliwości rozwojowych niektórych przedsiębiorstw
Brak ukierunkowania sektora B+R na cele gospodarcze	Brak	Niski transfer wiedzy pomiędzy nauką i biznesem

Trend/zjawisko	Wpływ pozytywny	Wpływ negatywny
		Brak motywacji dla przedsiębiorstw MSP do wejścia w działalność badawczo-rozwojową
Brak systemu współpracy i koordynacji oferty szkolnictwa zawodowego uwzględniającej ponadlokalny wymiar rynków pracy	Brak	Niska jakość kształcenia zawodowego Niemożność przyciągnięcia inwestorów potrzebujących siły roboczej o odpowiednim poziomie kwalifikacji zawodowych

III. STRATEGICZNE WYZWANIA I DYLEMATY DLA ROZWOJU NOU NORDA

III.1 Procesy makroprzestrzenne: podporządkowanie się czy aktywna polityka sterująca

W NOU NORDA obserwuje się zjawiska makroprzestrzenne charakterystyczne dla relacji duże miasto-otoczenie. Zalicza się do nich²⁵:

- suburbanizację (w podziale na zorganizowaną i żywiolową);
- depopulację i „kurczenie się” miast;
- polaryzację w przestrzeni;
- rewitalizację miast (jako kierunek celowych działań polityki rozwoju) ;
- reurbanizację (j.w.).

W odróżnieniu od suburbanizacji zorganizowanej, gdy na podstawie uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania terenu powstają podmiejskie zespoły zabudowy o zróżnicowanych funkcjach i dobrej dostępności do transportu publicznego, w obszarze sąsiadującym z Gdynią występuje **żywiolowy proces suburbanizacji**. W rezultacie przenikania się sprzeczności między dobrem wspólnym a sumą indywidualnych korzyści inwestorów i właścicieli nieruchomości powstaje tzw. międzymiasto .

Procesy **depopulacji** i „**kurczenia się**” dużych ośrodków miejskich wiążą się z migracją młodszych i na ogół lepiej sytuowanych mieszkańców z terenów śródmiejskich na obrzeża, np. do gmin podmiejskich, co skutkuje starzeniem się społeczności ośrodków centralnych i nieraz drenażem bazy podatkowej miasta. Towarzyszącym zjawiskiem jest również emigracja zarobkowa za granicę. Wymiernym aspektem tego procesu jest wzrost liczby osób w wieku nieprodukcyjnym przypadającym

²⁵ Zob. J. Sepioł (red.), *Przestrzeń życia Polaków*, Raport opracowany przez zespół niezależnych ekspertów z inspiracji Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego, Warszawa 2014, http://www.sarp.org.pl/pliki/1908_53fdc64bb3140-pzp_spistresci_1.pdf

na 100 osób w wieku produkcyjnym. Depopulacja Gdyni i rdzenia metropolii ma w zasadniczej części charakter względny, tzn. jest ona efektem procesów suburbanizacyjnych, których beneficjentami są sąsiednie gminy wiejskie.

Odmienne wygląda morfologia procesów depopulacyjnych na terenach wiejskich, gdzie podstawowym czynnikiem jest nieatrakcyjny rynek pracy. Część osób zdecydowanych na emigrację zarobkową wybiera kierunki zagraniczne, część natomiast – większe polskie miasta, pozostając zameldowana w gminie, z której wyjechała.

Szeroko rozumiany proces **rewitalizacji** jest kombinacją działań o charakterze „miękkim” (społecznym) oraz inwestycyjnym. Uwzględnienie zasad partycypacji w procesie rewitalizacji gwarantuje wysoki poziom akceptacji społecznych dla przeprowadzanych zmian. Rewitalizacja obejmuje najczęściej przekształcenia terenów centralnych wraz z ich estetyzacją, terenów przemysłowych (np. tereny po Stoczni Gdynia, na których ponownie rozwinęły się funkcje produkcyjne w oparciu o mniejsze podmioty gospodarcze oraz Bałtycki Port Nowych Technologii). Interesującym przykładem rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej w Gdyni była zmiana lokalizacji Stoczni Nauta, która pozwoliła na uwolnienie cennych miastotwórczo terenów przy zachowaniu w mieście ważnej funkcji produkcyjnej. Specyfiką NOU NORDA jest potencjał rewitalizacyjny styku wody i lądu (Międzytorze w Gdyni, rozwój infrastruktury turystyczno-żeglarskiej w pozostałych gminach, w przypadku Choczewa w związku z możliwą budową elektrowni jądrowej). Odrębnym zagadnieniem jest rewitalizacja obszarów problemowych, na których przenikają się problemy techniczno-przestrzenne (zabudowa niskostandardowa, niska jakość otoczenia) i społeczne (patologie społeczne, trwałe bezrobocie). Wymagają one precyzyjnej delimitacji przestrzennej i zindywidualizowanego podejścia.

Polaryzacja rozwoju stanowi efekt rosnących dysproporcji w rozkładzie przestrzennym produkcji i usług, poziomu przedsiębiorczości, wyposażenia w infrastrukturę instytucjonalną, dostępu do wiedzy, technologii i kapitału inwestycyjnego oraz zdolności adaptacji (absorpcji) innowacji między obszarami rdzeniowymi (centrami, biegunami wzrostu, obszarami metropolizującymi się) a obszarami peryferii²⁶. Polaryzacja rozwoju w układzie metropolia-peryferia powoduje postępujący proces „wymywania” zasobów ludzkich i zasobów materialnych, obniżanie się dochodów osobistych ludności oraz spadek popytu konsumpcyjnego w obszarach peryferyjnych.

Wyróżnikiem obszarów peryferyjnych są m.in. wysokie koszty transportu i podróży, będące rezultatem oddalenia od głównych skupisk ludności i głównych obszarów aktywności ekonomicznej oraz niskiej jakości infrastruktury technicznej, wysokie koszty zaopatrzenia w usługi, słabo rozwinięty sektor B+R, niski poziom innowacyjności i przedsiębiorczości oraz słabo rozwinięta lokalna infrastruktura instytucjonalna i słabe powiązania z otoczeniem zewnętrznym.

Reurbanizacja polega na intensywniejszym wykorzystaniu przestrzeni miejskiej poprzez kompleksowe działania przywracające równowagę między miastem i jego otoczeniem, zaburzoną procesami suburbanizacji. Działania te powinny zmierzać do poprawy dostępności przestrzennej obszarów centralnych miasta (np. poprzez infrastrukturę parkingową i przesiadkową) i obsługi za pomocą transportu zbiorowego (np. z wykorzystaniem pojazdów o trakcji elektrycznej) i niskoemisyjnego transportu indywidualnego, czy też zwiększania zasobu mieszkaniowego będącego w dyspozycji gmin.

²⁶ Zob. np. <http://stary.wl.sggw.pl/units/zuolwrr/materialy/rozwój/Rozwojregionalny.pdf>

III.2 Homogeniczna polityka rozwoju NOU NORDA czy różnicowanie rozwoju w subregionach funkcjonalnych

Głębokie zróżnicowanie NOU NORDA jest efektem nierównomiernego rozmieszczenia zasobów i koncentracji procesów społeczno-gospodarczych w Trójmieście i jego bezpośrednim otoczeniu. Zróżnicowanie to pogłębione jest specyficzną rolą i położeniem Półwyspu Helskiego oraz postępującymi procesami metropolizacji, suburbanizacji i depopulacji rdzenia metropolii.

Oznacza to, że w odniesieniu do kształtowania polityki rozwoju NOU NORDA należy przyjąć tezę o konieczności różnicowania celów i przedsięwzięć rozwojowych uwzględniających specyfikę mniejszych obszarów – subregionów funkcjonalnych. Niemniej jednak NOU NORDA stanowi integralną północno-zachodnią część całego obszaru metropolitalnego, zatem koordynacja rozwoju powinna uwzględniać płaszczyznę subregionalną i metropolitalną. Dla osiągnięcia założonych celów niezbędne jest zintegrowanie obu płaszczyzn zgodnie z zasadą hierarchizacji celów i polityk rozwojowych.

Horyzontalnym elementem spajającym różne cele rozwojowe jest rozwój systemu transportowego przyczyniającego się do zwiększenia mobilności mieszkańców i innych zasobów zlokalizowanych w subregionach funkcjonalnych NOU NORDA. Ma to szczególne znaczenie w odniesieniu do kształtowania dostępu do rynku pracy (w kontekście wysokiego zróżnicowania poziomu bezrobocia między północno-zachodnią częścią NOU NORDA a Gdynią i Wejherowem. Wejherowo, choć zlokalizowane poza NOU NORDA, stanowi ważny cel podróży związanych z pracą i edukacją, szczególnie zawodową i wyższą.

III.3 Przenikanie się atrybutów i barier: wybór optymalnej ścieżki rozwoju

Atuty rozwoju NOU NORDA	Atrybuty	Barьеры
Nadmorskie położenie oraz związane z tym wysokie walory krajobrazowe	Rozwój turystyki zrównoważonej, obszary ochrony zasobów naturalnych jako walor turystyczny.	Rygorystyczne regulacje utrudniające zagospodarowanie najbardziej atrakcyjnych terenów. Ograniczenia dla rozwoju turystyki masowej.
Bogate złoża surowców mineralnych	Stymulanta rozwoju nowych branż przemysłowych. Pozytywny wpływ na rynek pracy i kształtowanie dochodów własnych samorządów terytorialnych.	Oslabienie atrakcyjności turystycznej bądź jej wykluczenie ze względu na wydobycie kopalin.
Prężność demograficzna obszaru wokół Trójmiasta	Rekompensowanie strat emigracyjnych, dopływ pracowników do chłonnego rynku pracy Trójmiasta	W przypadku rozwoju gospodarki lokalnej zmniejszenie atrakcyjności Trójmiasta jako rynku pracy

Silny sektor małych i średnich przedsiębiorstw	Wyższa elastyczność i niższa podatność na wahania o charakterze globalnym. Niższa skłonność do relokacji podmiotów gospodarczych.	Zbyt mała liczba dużych przedsiębiorstw tworzących efekty sieciowe i spin-off.
Zrestrukturyzowany, silny i dynamiczny sektor stoczniowy i offshore, duże znaczenie przetwórstwa przemysłowego oraz transportu i gospodarki magazynowej	Wiodąca gałąź gospodarki o wysokim udziale w eksporcie i rosnącym zaangażowaniu wysokich technologii.	Duża podatność na wahania o charakterze globalnym. Skłonność do "monokultury" przemysłowej związanej z branżą stoczniową.
Funkcjonowanie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w dwóch lokalizacjach (Gdynia i Żarnowiec)	Realne narzędzie przyciągania inwestorów zagranicznych. Wpływ na rynek pracy.	Silna konkurencja ze strony innych stref. Osłabianie bazy podatkowej gmin.
Tożsamość lokalna (pozytywna mentalność mieszkańców gmin nadmorskich – gospodarność, tradycja kaszubska, więzi rodzinne)	Kształtowanie postaw przedsiębiorczych. Duży potencjał dla rozwoju kapitału społecznego. Istotny element turystyki kulturowej. Czynniki potencjalnie osłabiający skłonność do trwałej emigracji zarobkowej - przy spełnieniu warunku dobrej dostępności prężnego i zróżnicowanego rynku pracy rdzenia metropolii.	Zbyt duże zamknięcie społeczności lokalnych. Niskie wskaźniki aktywności społecznej.
Wysoka ocena miejsca zamieszkania i najbliższego otoczenia (jakość przestrzeni i usług publicznych) przez mieszkańców NOU NORDA	Niższa skłonność do emigracji, przywiązanie do miejsca zamieszkania. Stabilność zasobów ludzkich z punktu widzenia pracodawcy.	Brak refleksji i podejmowania działań "wyprzedzających".
Raczej pozytywna ocena poziomu rozwoju gospodarczego NOU NORDA przez podmioty społeczno-gospodarcze	Stosunkowo wysoki poziom optymizmu deklarowanego przez przedsiębiorców jako punkt wyjścia dla działań rozwojowych.	Ryzyko niedostrzeżenia negatywnych trendów.

Mankamenty rozwoju NOU NORDA	Skutki utrwalenia się słabej strony	Możliwości przekształcenia słabej strony w szanse
Sieć obszarów NATURA 2000 determinująca kierunki wykorzystania gospodarczego	Poważne ograniczenia w rozwoju infrastruktury turystycznej. Przewlekłość postępowania zniechęcająca część potencjalnych inwestorów. Utrwalenie prymatu "krótkiego sezonu" w profilu turystycznym NOU NORDA.	Przewaga dzięki unikatowym walorom krajobrazowo-przyrodniczym, możliwym do wyzyskania w ciągu całego roku. Szansa na dywersyfikację pakietu usług turystycznych i podstawa dla rozwoju turystyki specjalizowanej (np. turystyki medycznej).
Negatywne oddziaływanie ze strony gospodarki turystycznej na ekosystemy nadmorskie	Utrata przewagi wynikającej z posiadania cennych walorów przyrodniczo-krajobrazowych dla rozwoju turystyki całorocznej i specjalizowanej.	Umiejętne zarządzanie gospodarką turystyczną. Narzędzia kontrolne po stronie gmin i innych służb publicznych.
Znaczne dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego między rdzeniem obszaru metropolitalnego, obszarami przyległymi i obszarami oddalonymi (koncentracja ludności, potencjału produkcyjnego, usługowego, intelektualnego i majątku trwałego, możliwości kształtowania bazy dochodowej i wydatków majątkowych)	Pogłębienie się różnic w układzie rdzeń metropolii - reszta gmin. Presja na układ transportowy. Deficyt w podaży zasobów ludzkich na rynku pracy w określonych branżach zlokalizowanych głównie w Trójmieście. Utrwalenie trendów emigracji zagranicznej. Pogłębienie negatywnych skutków procesów suburbanizacji.	Rozwój infrastruktury transportowej wraz z działaniami zmierzającymi do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Podniesienie jakości planowania przestrzennego w celu przeciwdziałania suburbanizacji żywiłowej.
Wyższy od średniej wojewódzkiej udział ludności w wieku poprodukcyjnym	Pogorszenie dostępności zasobów ludzkich na rynku pracy. Transfery budżetowe adresowane do osób starszych kosztem innych istotnych działań o charakterze rozwojowym (edukacja, inwestycje). Konieczność ponoszenia wyższych nakładów na dostosowanie przestrzeni publicznej dla seniorów.	Rozwój infrastruktury transportowej wraz z działaniami zmierzającymi do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych w celu korzystania z pracowników zamieszkałych poza NOU NORDA. Działania w kierunku tworzenia atrakcyjnych warunków życia dla przyciągania niektórych grup zawodowych i ich rodzin. Tworzenie atrakcyjnej oferty dla studentów na pomorskich uczelniach. Wykorzystanie potencjału najlepszych szkół

Mankamenty rozwoju NOU NORDA	Skutki utrwalenia się słabej strony	Możliwości przekształcenia słabej strony w szansę
		średnich dla przyciągania uczniów spoza NOU NORDA.
Duży udział tradycyjnych sektorów gospodarki bazujących na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych (dostęp do morza i zasobów leśnych)	Podatność na konkurencję ze strony gospodarek wschodzących. Dalsze utrudnienia w korzystaniu z zasobów naturalnych jako możliwy czynnik ograniczający rozwój tych branż.	Tradycyjne sektory jako podstawa do rozwoju nowych, specjalizowanych branż (np. konstrukcja i usługi dla offshore, elektronika, budowa maszyn i obrabiarek, serwis silników okrętowych, itp.).
Wysoki poziom bezrobocia w pn.-zach. części NOU NORDA	Utrwalenie negatywnych postaw społecznych. "Dziedziczenie" bezrobocia w rodzinach dotkniętych tym problemem. Wyższe wydatki budżetowe na przeciwdziałanie patologiom społecznym.	Poprawa dostępności komunikacyjnej jako podstawowy czynnik aktywizujący osoby bezrobotne w północno-zachodniej części NOU NORDA.
Tożsamość lokalna nieprzekładająca się na gotowość do współdziałania	Fragmentacja rozwoju. Działania o charakterze lokalnym bez wyraźnych efektów synergii, bariera dla tworzenia zintegrowanych programów turystycznych, kulturalno-rozrywkowych i gospodarczych.	Liderzy lokalni. Współpraca z organizacjami pozarządowymi i szkołami. Bardziej aktywna rola Forum NORDA.
Kierunki kształcenia nieodpowiadające wymaganiom rynku pracy, deficyt wykwalifikowanych kadr	Pogorszenie konkurencyjności przedsiębiorstw zlokalizowanych w NOU NORDA. Utrata mieszkańców i pracowników na rzecz obszarów metropolitalnych o bardziej atrakcyjnym rynku pracy i edukacji zawodowej. Utrwalenie postaw emigracyjnych wśród młodych mieszkańców NOU NORDA.	Zmiany w systemie kształcenia dokonywane we współpracy z przedsiębiorcami. Stały monitoring rynku pracy i edukacji prowadzony we współpracy JST, przedsiębiorców i sektora edukacyjnego.
Niski poziom dostępności północno-zachodniej części NOU, pogłębiony zapaścią komunikacyjną podczas sezonu letniego; brak powiązań komunikacyjnych z Gdynią (bezpośredniego dojazdu)	Utrwalenie zjawiska letniej kongestii transportowej przy braku działań inwestycyjnych skutkujące obniżeniem atrakcyjności gmin Półwyspu Helskiego. Dalsze różnicowanie poziomu życia między rdzeniem a peryferyjnie zlokalizowanymi	Rozwój infrastruktury transportowej wraz z działaniami zmierzającymi do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Konieczność uporządkowania organizacji ruchu drogowego na Półwyspie Helskim w sezonie

Mankamenty rozwoju NOU NORDA	Skutki utrwalenia się słabej strony	Możliwości przekształcenia słabej strony w szansę
	gminami NOU NORDA. Utrudnienia w podjęciu pracy i rozpoczęciu/kontynuacji edukacji związane z niską dostępnością północno-zachodniej części NOU NORDA.	letnim. Przywrócenie funkcjonowania tramwaju wodnego między Gdynią a Półwyspem Helskim.
Stan i przepustowość dróg jako zasadnicze problemy rozwoju upatrywane przez mieszkańców NOU NORDA	Pogłębianie różnic w układzie rdzeń metropolii - reszta gmin. Utrudniony dostęp do rynku pracy (pogorszenie konkurencyjności wiodących branż, gł. stoczniowej wskutek braku dostępu do wystarczających zasobów ludzkich), edukacji i kultury.	Rozwój infrastruktury transportowej wraz z działaniami zmierzającymi do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Tworzenie węzłów integracyjnych na wybranych stacjach i przystankach kolejowych zapewniających bardziej efektywne wykorzystanie samochodu osobowego i transportu zbiorowego.
Nierównomierny dostęp mieszkańców gmin NOU NORDA do infrastruktury społecznej	Pogłębianie różnic w układzie rdzeń metropolii - reszta gmin. Nadmierna presja na układ transportowy w związku z koniecznością przemieszczania się.	Rozwój infrastruktury transportowej wraz z działaniami zmierzającymi do wzrostu znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Tworzenie węzłów integracyjnych na wybranych stacjach i przystankach kolejowych zapewniających bardziej efektywne wykorzystanie samochodu osobowego i transportu zbiorowego.
Niski poziom współpracy między JST a przedsiębiorcami oraz między mieszkańcami (m.in. brak zintegrowanej promocji turystycznej)	Fragmentacja rozwoju, działania o charakterze lokalnym bez wyraźnych efektów synergii. Bariera dla tworzenia zintegrowanych programów turystycznych, kulturalno-rozrywkowych i gospodarczych. Pogorszenie jakości otoczenia biznesu.	Liderzy lokalni. Współpraca z samorządem gospodarczym, organizacjami pozarządowymi i szkołami. Bardziej aktywna rola Forum NORDA.

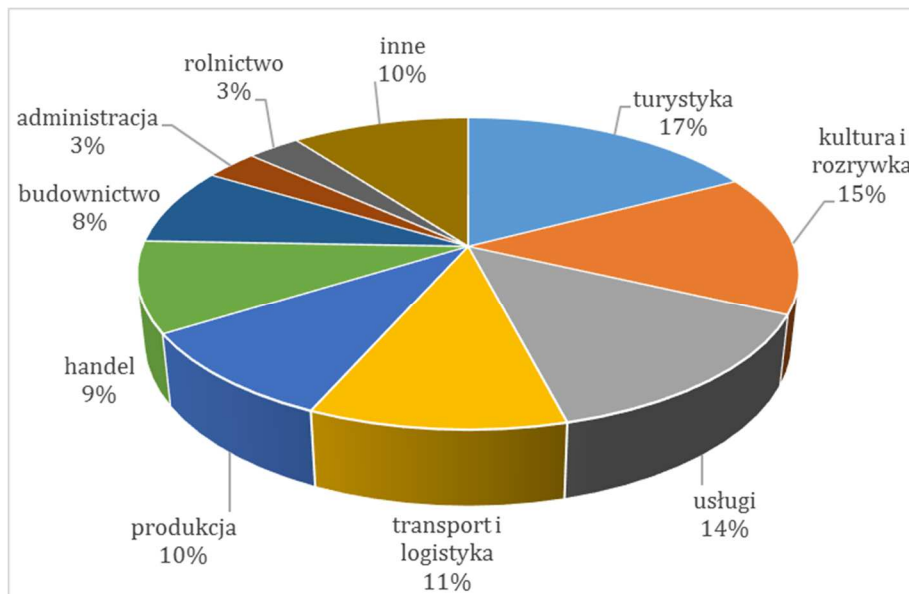
Mankamenty rozwoju NOU NORDA	Skutki utrwalenia się słabej strony	Możliwości przekształcenia słabej strony w szansę
Krótki sezon turystyczny i nieskoordynowana oferta turystyczno-kulturalna poszczególnych gmin	Chaotyczne działania w kierunku dywersyfikacji usług turystycznych. Niewielkie przełożenie na poprawę ich jakości. Obniżenie konkurencyjności względem kurortów Pomorza Zachodniego.	Krótki sezon turystyczny jako podstawa dla dywersyfikacji usług turystycznych w kierunku turystyki specjalizowanej i całorocznej (np. turystyka medyczna, usługi dla seniorów).
Deficyt i koszt energii jako bariera wzrostu gospodarczego w NOU NORDA	Pogorszenie konkurencyjności gospodarki NOU NORDA. Wzrost kosztów życia mieszkańców i niższa w porównaniu do innych obszarów (szczególnie południowej Polski) jakość życia.	Budowa elektrowni jądrowej jako podstawowa stymulanta rozwoju gospodarczego środkowej i północno-zachodniej części NOU NORDA przy rozwoju odnawialnych źródeł energii, wydobyciu gazu łupkowego i prosumenckim systemie produkcji energii w układzie rozproszonym.

III.4 Akceptacja społeczna dla lokalizacji produkcji i usług transportowo-logistycznych

W ogólnym odbiorze mieszkańców NOU NORDA branżą wiodącą (tzn. taką, która w odczuciu respondentów powinna rozwijać się w miejscu ich zamieszkania) jest turystyka. Stanowi ona pierwsze wskazanie dla około 20% osób poddanych badaniom. Kolejne branże w owym subiektywnym rankingu to: kultura i rozrywka (16%), szeroko rozumiana produkcja (12%) i usługi (10%) oraz transport i logistyka (8%). O wysokiej pozycji turystyki zważyli respondenci z gmin o silnym profilu turystycznym (Hel, Jastarnia, Łeba, Władysławowo, Choczewo, Łeba). Najniższe wartości branża ta uzyskała wśród mieszkańców Gdyni (wyżej oceniono kulturę i rozrywkę oraz produkcję). Stosunkowo dużą rolę w świadomości mieszkańców gminy Wicko pełni rolnictwo (około 25% pierwszych wskazań).

Uwzględnienie wszystkich wskazań prowadzi do bardziej zrównoważonego rozkładu branż, których rozwoju w swej gminie oczekują respondenci. Wciąż wysoki udział ma turystyka, za to na drugim miejscu pod względem skumulowanej liczby wskazań znalazła się kultura i rozrywka, następnie usługi oraz transport i logistyka. Szeroko pojmowana produkcja uzyskała 10% ogółu wskazań (Rys. 49). Na uwagę zasługuje bardzo niski udział rolnictwa (3%), która to funkcja może być postrzegana jako potencjalna bariera w rozwoju turystyki i budownictwa, szczególnie na obszarach gmin poddanych silnym procesom przekształceń osiedleńczych (Kosakowo oraz pas nadmorski gmin Wicko, Choczewo i Krokowa).

Rysunek 49: Branże, które powinny rozwinąć się w przyszłości na obszarze NOU NORDA według mieszkańców tego obszaru



Źródło: opracowanie własne na podstawie badań marketingowych (n=1000)

Strategicznym wyzwaniem w tej dziedzinie jest kształtowanie pozytywnego odbioru działalności produkcyjnej i transportowo-logistycznej wśród mieszkańców NOU NORDA – która może być postrzegana jako konfliktowa wobec dokonywanego przez indagowanych przedstawicieli społeczności wielu gmin (np. Kosakowo, Władysławowo, Jastarnia) wyboru branży turystycznej jako najbardziej pożądanego kierunku lokalnego rozwoju gospodarczego.

III.5 Decyzja w sprawie budowy elektrowni jądrowej

Ze względu na wysoki stopień wyeksploatowania dużej części aktywów wytwórczych, potrzeby inwestycyjne polskiego sektora energetycznego ocenia się na ok. 170-180 mld PLN. Brak spójnej wizji rozwoju polskiej energetyki jest przyczyną odkładania strategicznych decyzji dotyczącej źródeł wytwarzania energii, lokalizacji poszczególnych przedsięwzięć czy rozwoju energetyki rozproszonej.

Ma to szczególne znaczenie w odniesieniu do NOU NORDA, dla którego decyzja o lokalizacji elektrowni jądrowej jest najważniejszą determinantą rozwoju w perspektywie długookresowej. Jej znaczenie daleko wykracza poza zagadnienia rynku energii, oznacza bowiem radykalną transformację lokalnego i regionalnego rynku pracy, systemu infrastruktury transportowej (drogowej, kolejowej i morskiej) i energetycznej związanej z budową a następnie eksploatacją elektrowni.

Niektóre elementy infrastruktury niezbędne na etapie jej budowy mogą następnie służyć jako podstawa dla tworzenia atrakcyjnej oferty turystycznej (przystań morska przekształcona na port jachtowy). Powstanie elektrowni wpłynie również na większe zbilansowanie dobowych przepływów pasażerskich, które obecnie zdominowane są dojazdami do miejsc pracy i edukacji w Wejherowie i Trójmieście.

III.6 Rywalizacja o zasoby a koordynowanie polityki rozwoju

Dotychczasowy podział terytorialny i przypisane kompetencje na poziomie gmin stwarzały sytuację, w której koordynowanie polityki rozwoju napotykało na znaczne bariery. W zakresie współpracy służącej zaspokajaniu podstawowych potrzeb ludności współpracy była realizowana najczęściej poprzez tworzenie związków komunalnych, dopuszczonych ustawą o samorządzie gminnym z marca 1990 r.

Niedorozwój mechanizmów promujących współpracę, relatywnie niski poziom kapitału społecznego, sztywny podział kompetencji wraz z przypisanymi do nich kwestiami budżetowymi oraz inne ograniczenia (np. ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego) tworzą sytuację w której realne współdziałanie samorządów nie jest łatwe. Procesy suburbanizacji tworzą dodatkową presję konkurencyjną nakierowaną na „obronę” lub pozyskanie mieszkańców, szczególnie młodszych, aktywnych zawodowo i posiadających dzieci. System finansowania samorządu terytorialnego w Polsce nie jest przygotowany na takie zjawisko, zatem działania gmin należy uznać za racjonalne w skali lokalnej, choć niekoniecznie w skali subregionalnej, a zwłaszcza metropolitalnej. Brak odpowiednich uregulowań prawnych i finansowych w relacji miasto-otoczenie prowadzi do nieefektywnej alokacji zasobów finansowych i majątkowych między poszczególnymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Obszarem, w którym współpraca powinna zostać wzmocniona jest promocja gospodarcza adresowana do podmiotów zewnętrznych, szczególnie w zakresie tworzenia więzi współpracy i klastrów branż tradycyjnych na poziomie subregionalnym.

III.7 niespójność dokumentów strategicznych

Dotychczasowy system programowania rozwoju jednostek samorządu terytorialnego i utrwalone przez lata praktyki powodowały, że gminy przyjmowały szereg lokalnych dokumentów strategicznych bez pogłębionej koordynacji z sąsiednimi jednostkami. Część dokumentów opracowywana była pod kątem konkretnych przedsięwzięć współfinansowanych z bezzwrotnych środków zewnętrznych, część zaś nie wymagała uzgodnień międzygminnych. W efekcie samorządy dysponują szerokim wachlarzem dokumentów strategicznych (np. strategia rozwoju, lokalny plan rozwoju, programy rewitalizacji, polityki i programy sektorowe), z których część jest de facto nieaktualna, a część nie została powiązana z najważniejszymi, aktualnymi dokumentami szczebla regionalnego. Nie są one spójne w definiowaniu wspólnych barier i szans rozwoju, nawet jeśli dotyczą gmin sąsiednich.

Niektóre z tych dokumentów powstawały w innych realiach polityki budżetowej (większa swoboda w zaciąganiu zobowiązań) i uwarunkowaniach polityczno-gospodarczych (okres przedakcesyjny, bardzo dobra koniunktura gospodarcza sprzed kryzysu 2008/2009), co skutkowało przyjmowaniem nazbyt optymistycznych założeń i scenariuszy rozwoju. W większości przypadków nie uwzględniały w wystarczającym zakresie trendu metropolizacji rozumianego szerzej niż tylko rozbudowa systemu transportowego w relacji rdzeń metropolii – jego otoczenie. Szczególny „deficyt” w odniesieniu do spójnej strategii uwidocznił się w obszarze edukacji zawodowej i braku powiązań z dynamicznie zmieniającym się rynkiem pracy po przystąpieniu Polski do UE.

III.8 Powiązania funkcjonalne NOU NORDA i obszaru Doliny Logistycznej

Powiązania funkcjonalne NOU NORDA i Doliny Logistycznej wykraczają poza wymiar przestrzenny, który wynika z nakładania się obu obszarów (wspólny obszar gminy miasta Gdyni i gminy wiejskiej Kosakowa). Przejawiają się one m.in. w szerszym oddziaływaniu portu morskiego w Gdyni na układ transportowy, gospodarczy i społeczny. Transformacja branży stoczniowej, szczególnie widoczna na terenach dawnej Stoczni Gdynia, ma fundamentalne znaczenie zarówno dla NOU NORDA jak i Doliny Logistycznej.

Ryzyko rywalizacji o przestrzeń Gdyni i Kosakowa ze strony podmiotów branży okołoportowej (np. w sferze usług logistycznych i magazynowo-składowych) oraz podmiotów funkcjonujących w sferze produkcji stoczniowej i offshore może zostać zmniejszone dzięki działaniom zaprojektowanym w ramach Doliny Logistycznej. Powinny one określić zasady współpracy między podmiotami obu sfer na rzecz zrównoważonego rozwoju ośrodka subregionalnego oraz wskazać tereny lokalizacji przedsięwzięć pod funkcje logistyczne i przemysłowe zlokalizowane w gminach sąsiadujących z Gdynią. Istotny w tym kontekście jest proces partycypacji społecznej, który powinien zaowocować bardziej pozytywnym odbiorem działalności produkcyjnej i transportowo-logistycznej wśród mieszkańców NOU NORDA (por. rozdział III. 4 uwarunkowań).

Z drugiej strony, poprawa spójności wewnętrznej NOU NORDA wyrażona krótszym czasem i zwiększeniem zlewni dojazdów do pracy i placówek edukacyjnych stanowić może poważną stymulantę rozwoju dla tych branż produkcyjno-usługowych Doliny Logistycznej, które wymagają zaangażowania wykwalifikowanej siły roboczej (np. produkcja offshore, branża stoczniowa).

III.9 Perspektywa geriatryzacji społeczności NOU NORDA²⁷

Opisana w części diagnostycznej sytuacja dotycząca starzenia się społeczeństwa niesie ze sobą poważne wyzwania dla rozwoju NOU NORDA.

Polska wchodzi w tzw. trzecią fazę przejścia demograficznego, która charakteryzuje się przede wszystkim obniżeniem stopy urodzeń (spadkiem dzietności), a jednocześnie wydłużeniem przeciętnego trwania życia. Te dwa procesy wzmocnione przez migracje zewnętrzne powodują dynamiczne starzenie się społeczeństwa. Z prognoz GUS wynika, że osoby starsze (w wieku 65 lat i więcej) w 2035 r. będą stanowiły 23,2% ludności, co oznacza wzrost o około 10 punktów procentowych w stosunku do roku 2007. Co ważne, odsetek osób będących w tzw. *czwartym wieku*, tj. mających 80 lat i więcej wyniesie w 2035 r. 7,2%, podczas gdy w 2007 r. kształtował się na poziomie 3%²⁸.

²⁷ Rozdział opracowany na podstawie analizy dr A. Poszewieckiego

²⁸ „Prognoza ludności na lata 2008-2035”, str. 219, http://www.stat.gov.pl/gus/5840_8708_PLK_HTML.htm,

Owe naturalne procesy demograficzne prowadzą w konsekwencji do:

- wyższych kosztów obsługi sfery ochrony zdrowia (w sensie budowy nowych i przekształcania profilu istniejących placówek opieki zdrowotnej);
- mniejszej podaży siły roboczej;
- obciążeń systemu emerytalnego;
- wyludniania się małych miast i wsi w oddaleniu od obszarów metropolitalnych i większych ośrodków miejskich.

Należy jednak podkreślić, że geriatryzacja poza znaczącymi zagrożeniami stwarza również nowe szanse rozwojowe. Należy tu wymienić możliwość kreowania usługowych i produkcji ukierunkowanej na seniorów (*silver economy*), w tym:

- tworzenie nowej oferty turystycznej skierowanej do osób starszych;
- powstawanie nowych kierunków kształcenia (w zakresie opieki nad osobami starszymi);
- rozwój sieci placówek opiekuńczych i medycznych oraz usług telemedycznych.

Szanse rozwojowe NOU NORDA związane z geriatrią wiążą się również ze skierowaniem oferty do mieszkańców innych regionów Polski oraz pobliskich krajów o wysokim odsetku seniorów (np. Niemiec i Szwecji). Nadmorskie położenie może stanowić atut decydujący o wyborze miejsca pobytu po zakończeniu swojej aktywności zawodowej, pod warunkiem odpowiedniej jakości usług oraz wyposażenia infrastrukturalnego.

Obszar NOU NORDA, podobnie jak i reszta województwa i kraju, nie jest w chwili obecnej przygotowany do rozwijanie oferty skierowanej do osób starszych i do ich rodzin. W województwie pomorskim dostępny jest tylko jeden oddział geriatryczny, zlokalizowany w Gdańsku (w Klinice Chorób Wewnętrznych, Chorób Tkanki Łącznej i Geriatrii Uniwersyteckiego Centrum Klinicznego GUMed), który dysponuje 15 łózkami, nie posiada podstawowego sprzętu i zatrudnia dwóch lekarzy geriatrów (w całym województwie dostępnych jest 4 takich specjalistów).

CZĘŚĆ TRZECIA

Strategia zrównoważonego rozwoju NOU NORDA

I. SCENARIUSZE ROZWOJU NOU NORDA

Zestawienie potencjału rozwojowego NOU NORDA w powiązaniu z analizą wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań rozwoju tego obszaru pozwala na wyznaczenie kilku scenariuszy rozwoju. Scenariusze te stanowią wypadkową dwóch kluczowych aspektów stanowiących wyzwania (dylematy) rozwoju NOU NORDA:

- makroprzestrzennych procesów społeczno-gospodarczych wynikających z oddziaływania rdzenia obszaru metropolitalnego na jego otoczenie (koncentracja działalności produkcyjnej i usługowej, przyciąganie kapitału i zasobów siły roboczej; rozlewanie się zabudowy miejskiej, rozrastanie się powiązań funkcjonalnych i infrastrukturalnych, napływy migracyjne itp.);
- branżowych (sektorowych) procesów społeczno-gospodarczych wynikających z decyzji inwestycyjnych podmiotów gospodarczych, podmiotów rynku finansowego oraz podmiotów administracji publicznej.

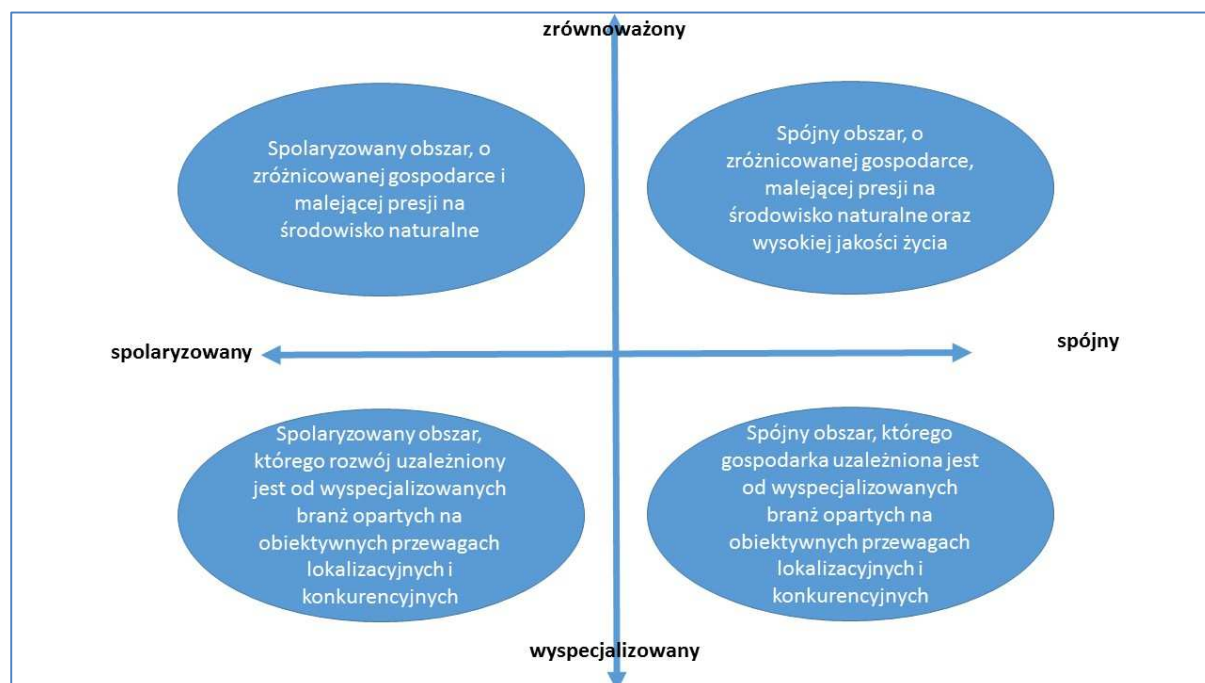
W odniesieniu do tychże aspektów można określić cztery stany (sytuacje) charakteryzujące rozwój NOU NORDA w perspektywie średnio- i długookresowej:

- rozwój **spolaryzowany**, z pogłębiającymi się dysproporcjami w poziomie życia i wzroście gospodarczego między rdzeniem obszaru metropolitalnego i jego bezpośrednim otoczeniem a bardziej oddalonymi częściami NOU NORDA;
- rozwój **spójny** w ramach obszaru metropolitalnego, w ramach którego zjawiska polaryzacyjne osłabiane są przez tendencje odśrodkowe (konwergencji) związane z rozprzestrzenianiem się bodźców wzrostu generowanych przez rdzeń obszaru metropolitalnego (np. w efekcie tworzenia się powiązań produkcyjno-usługowych oraz relacji kooperacyjnych);
- rozwój **wyspecjalizowany**, zakładający skoncentrowanie wysiłków na pobudzenie branż o decydującym znaczeniu i skali dla sytuacji rozwojowej całego NOU NORDA, które bazują na powszechnie dostępnych zasobach (np. siły roboczej) i walorach (np. środowiska przyrodniczego);
- rozwój **zrównoważony**, który zakłada różnicowanie działań rozwojowych na obszarze NOU NORDA z uwagi na specyficzny układ występowania zasobów i walorów, odmienną sytuację wyjściową oraz potrzeby rozwoju w jej poszczególnych częściach.

Cztery stany rozwoju tworzą matrycę, na której umieszczono scenariusze rozwoju NOU NORDA (por Rysunek 50). Są spójne z zapisami scenariuszy w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, które uwypuklają konieczność skupienia interwencji publicznej na przełamywaniu słabych stron - dla skutecznego wykorzystania stojących przed regionem szans. Odnosi się to w szczególności

do potrzeb poprawy dostępności transportowej obszaru województwa pomorskiego oraz pozostaje w związku ze skalą i strukturą dostępnych środków rozwojowych.

Rysunek 50: Układ scenariuszy rozwoju NOU NORDA



Źródło: opracowanie własne

Scenariusz 1

Spolaryzowany obszar, którego rozwój uzależniony jest od wyspecjalizowanych branż opartych na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych i konkurencyjnych

Na podstawie analiz zawartych w części diagnostycznej można stwierdzić, że scenariusz 1 przedstawia aktualny (wyjściowy) stan rozwoju NOU NORDA z dominantą wyraźnych dysproporcji przestrzennych w kształtowaniu się zjawisk społeczno-gospodarczych (np. wysoka koncentracja przestrzenna ludności, silne procesy suburbanizacyjne, znaczne zróżnicowanie profili gospodarczych powiatów wchodzących w skład NOU NORDA, rozkład bezrobocia itp.) i nasyceniu infrastrukturalnym. Sfera infrastrukturalna stanowi szczególną barierę w budowaniu spójnego obszaru o względnie łatwym dostępie do rynku pracy, edukacji i usług publicznych wyższego rzędu.

Według tego scenariusza następuje utrwalenie się obecnego modelu rozwoju przestrzennego, społecznego i gospodarczego w postaci spolaryzowanego obszaru, którego gospodarka uzależniona jest od wyspecjalizowanych branż opartych na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych i konkurencyjnych. W strukturze gospodarek lokalnych nadal będą dominować branże tradycyjne (np. zasoby morza, zasoby leśne). Dostępność rdzenia metropolii jest zróżnicowana; „dyktatura dystansu” w pełni uwidacznia się w przypadku północno-zachodniej części NOU NORDA.

Czynniki uprawdopodobniające scenariusz oraz jego konsekwencje:

- Możliwe pogorszenie konkurencyjności branż gospodarki morskiej (zwłaszcza branży stoczniowej) z uwagi na podatność na wahania koniunktury oraz ograniczenia w dostępie do wykwalifikowanej siły roboczej.
- Zbyt mała liczba dużych przedsiębiorstw tworzących efekty sieciowe i spin-off (bariera dla różnicowania profili lokalnych gospodarek).
- Brak decyzji i (lub) ich przewlekłość w podejmowaniu strategicznych inwestycji infrastrukturalnych (OPAT, elektrownia jądrowa itp.) skutkujące wstrzymaniem procesów inwestycyjnych w innych dziedzinach (np. wyposażanie obszarów zabudowy lotniskowej w infrastrukturę wodno-kanalizacyjną).
- Deficyt i wysoki koszt energii jako bariera wzrostu gospodarczego w NOU NORDA warunkująca jakość życia i konkurencyjność gospodarki NOU NORDA
- Utrwalenie prymatu "krótkiego sezonu" w profilu turystycznym NOU NORDA.
- Brak trwałych rozwiązań wprowadzających zrównoważone zasady gospodarowania na obszarach cennych przyrodniczo (np. NATURA 2000).
- Utrata przewagi wynikającej z posiadania cennych walorów przyrodniczo-krajobrazowych dla rozwoju turystyki całorocznej i specjalizowanej wskutek silnej antropopresji na wrażliwe (ale atrakcyjne biznesowo) ekosystemy nadmorskie.
- Narastające konflikty w użytkowaniu przestrzeni pomiędzy działalnością wydobywczą (kopaliny), produkcją energii (np. elektrownie wiatrowe) oraz turystyką. Możliwe zmniejszenie atrakcyjności obszaru dla turystów i odpływ inwestorów.
- Utrudnienia w korzystaniu z zasobów naturalnych jako możliwy czynnik ograniczający rozwój tradycyjnych branż gospodarki.
- Utrwalenie zjawiska letniej kongestii transportowej przy braku działań inwestycyjnych skutkujące obniżeniem atrakcyjności gmin Półwyspu Helskiego.
- Wzmagająca się presja na układ transportowy rdzenia obszaru metropolitalnego z uwagi na dojazdy do pracy z terenów przyległych (suburbanizacja) oraz dalszych miejscowości.
- Wysoka skłonność do emigracji zarobkowej. Niskie wskaźniki aktywności społecznej. Utrwalenie się negatywnych postaw społecznych oraz zjawisko dziedziczenia bezrobocia w rodzinach dotkniętych tym problemem.
- Pogorszenie dostępności zasobów ludzkich na rynku pracy ze względu na wyższy od średniej dla województwa udział osób w wieku poprodukcyjnym.
- Deficyt w podaży zasobów ludzkich na rynku pracy w określonych branżach zlokalizowanych głównie w Trójmieście.
- Fragmentacja polityk rozwoju. Działania o charakterze lokalnym bez wyraźnych efektów synergii, stanowiące barierę w tworzeniu zintegrowanych programów turystycznych, kulturalno-rozrywkowych i gospodarczych. Chaotyczne działania w kierunku dywersyfikacji usług turystycznych.

Scenariusz 2

Spolaryzowany obszar, o zróżnicowanej gospodarce i malejącej presji na środowisko naturalne

Obiektywne przewagi lokalizacyjne i konkurencyjne są punktem wyjścia do stymulowania zróżnicowanej gospodarki o większym udziale branż wiedzochłonnych i mniejszej presji środowiskowej. Lokalizacja nowych przedsięwzięć gospodarczych jest bardziej zrównoważona pod względem przestrzennym, a utrudnienia w dostępie do rynku pracy są częściowo niwelowane dzięki wspieraniu rozmaitych sektorów gospodarki, w której coraz większą rolę odgrywa szeroko rozumiany sektor energetyczny. Jednakże niedobór infrastruktury transportowej wciąż wpływa na wysoki stopień polaryzacji przestrzeni NOU NORDA.

Tym samym pozytywne efekty gospodarcze rozłożone są jednak nierównomiernie i koncentrują się przede wszystkim w rdzeniu obszaru metropolitalnego. Konsekwencje wynikające z konieczności ochrony cennych zasobów przyrodniczych są przyczyną ograniczeń dla branży turystycznej i barier w intensywnym zagospodarowaniu terenów wrażliwych przyrodniczo. Z jednej strony przyczynia się to do zabezpieczenia unikatowych przewag NOU NORDA, z drugiej może mieć negatywny wpływ na lokalne rynki pracy gmin turystycznych mocno uzależnionych od turystyki i rekreacji. Proces przechodzenia od niekontrolowanej turystyki masowej do turystyki opartej na zrównoważonym modelu korzystania z zasobów naturalnych może przyczynić się do pogorszenia lokalnej koniunktury gospodarczej. Zwiększy to presję na dojazdy do trójmiejskiego rynku pracy, dla części mieszkańców NOU NORDA barierą będzie jednak niedorozwój infrastruktury transportowej utrudniający im podjęcie pracy w Trójmieście bez zmiany miejsca zamieszkania. Powyższy proces może również negatywnie wpłynąć na bazę dochodową mniejszych gmin.

Czynniki uprawdopodobniające scenariusz oraz jego konsekwencje:

- Branże tradycyjne i silny sektor MSP jako punkt wyjścia dla kreowania nowych branż o bardziej innowacyjnym charakterze i przewagach wynikających z wiedzy i współpracy sieciowej.
- Zrestrukturyzowany, silny i dynamiczny sektor stoczniowy i offshore, przetwórstwo przemysłowe oraz transport i gospodarki magazynowa jako wiodące gałęzie gospodarki o wysokim udziale w eksporcie i rosnącym zaangażowaniu wysokich technologii.
- Bogate złoża surowców naturalnych jako stymulanta rozwoju nowych branż przemysłowych. W konsekwencji pozytywny wpływ na rynek pracy i kształtowanie dochodów własnych samorządów terytorialnych.
- Wyższa elastyczność i niższa podatność gospodarki NOU NORDA na wahania o charakterze globalnym. Niższa skłonność do relokacji podmiotów gospodarczych.
- PSSE jako aktywny interesariusz rozwoju regionalnego, mająca wpływ na przyciąganie zagranicznych inwestorów zmieniających stopniowo profil gospodarczy w skali lokalnej i regionalnej.
- Tożsamość lokalna jak czynnik kształtujące przedsiębiorczość i aktywność społeczną. Duży potencjał dla rozwoju kapitału społecznego. Istotny element turystyki kulturowej.

- Ograniczenia dla rozwoju turystyki masowej w strefach wrażliwych ekosystemów nadmorskich szansą rozwoju turystyki zrównoważonej. Obszary NATURA 2000 walorem turystycznym o kluczowym znaczeniu dla konkurencji NOU NORDA względem innych obszarów nadmorskich.
- Narastające konflikty w użytkowaniu przestrzeni pomiędzy działalnością wydobywczą (kopaliny), produkcją energii (np. elektrownie wiatrowe) oraz turystyką. Możliwe zmniejszenie atrakcyjności obszaru dla turystów i odpływ inwestorów.
- Słaba dostępność rynku pracy rdzenia obszaru metropolitalnego w wyniku braku decyzji o strategicznych inwestycjach infrastrukturalnych (np. OPAT) oraz ilościowego i jakościowego niedoboru infrastruktury transportowej NOU NORDA.
- Nieco mniejsza presja na układ transportowy rdzenia obszaru metropolitalnego z uwagi na rozwój rynków lokalnych i bilansowanie strumieni transportowych.
- Niestabilność zasobów ludzkich z punktu widzenia pracodawcy oraz zjawiska depopulacyjne w północnej i północno-zachodniej części NOU NORDA w wyniku utrudnień w dostępie (dojazdach) do rynku pracy Trójmiasta.
- Utrwalenie zjawiska letniej kongestii transportowej przy braku działań inwestycyjnych skutkujące obniżeniem atrakcyjności gmin Półwyspu Helskiego.
- Pogorszenie dostępności zasobów ludzkich na rynku pracy ze względu na wyższy od średniej dla województwa udział osób w wieku poprodukcyjnym.
- Fragmentacja polityk rozwoju. Działania o charakterze lokalnym bez wyraźnych efektów synergii, stanowiące barierę w tworzeniu zintegrowanych programów turystycznych, kulturalno-rozrywkowych i gospodarczych.

Scenariusz 3

Spójny obszar, którego gospodarka uzależniona jest od wyspecjalizowanych branż opartych na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych i konkurencyjnych

Obszar NOU NORDA jest spójny przestrzennie w ramach obszaru metropolitalnego dzięki realizacji szeregu inwestycji transportowych i stworzeniu zintegrowanego systemu transportu publicznego (kolej, regionalna komunikacja autobusowa, transport miejski, samochód osobowy i rower). Poprawie ulega dostępność trójmiejskiego rynku pracy i edukacji, choć pojawić się mogą również negatywne efekty wynikające ze wzrostu znaczenia funkcji tranzytowych tego obszaru dla innych części pasa wybrzeża (np. obsługa rynku rybnego Ustki za pomocą transportu kołowego)

W strukturze gospodarczej NOU NORDA dominują wyspecjalizowane branże oparte na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych i konkurencyjnych; są one również atrakcyjnym miejscem pracy dla mieszkańców północno-zachodniej części obszaru. Rozwój gospodarczy, szczególnie w odniesieniu do branży turystycznej, odbywa się kosztem unikatowych zasobów naturalnych i krajobrazowych.

W tym scenariuszu władze publiczne mają większy wpływ na kształtowanie systemu transportowego (infrastruktura i organizacja przewozów) niż na sferę gospodarczą.

Czynniki uprawdopodobniające scenariusz oraz jego konsekwencje:

- Zrestrukturyzowany, silny i dynamiczny sektor stoczniowy i offshore, przetwórstwo przemysłowe oraz transport i gospodarki magazynowa jako wiodące gałęzie gospodarki o wysokim udziale w eksporcie i rosnącym zaangażowaniu wysokich technologii.
- Zbyt mała liczba dużych przedsiębiorstw tworzących efekty sieciowe i spin-off (bariera dla różnicowania profili lokalnych gospodarek).
- Budowa elektrowni jądrowej jako podstawowa stymulanta rozwoju gospodarczego środkowej i północno-zachodniej części NOU NORDA. Rozwój odnawialnych źródeł energii, wydobywania gazu łupkowego i prosumenckiego systemu produkcji energii w układzie rozproszonym.
- Utrwalenie prymatu "krótkiego sezonu" w profilu turystycznym NOU NORDA.
- Brak trwałych rozwiązań wprowadzających zrównoważone zasady gospodarowania na obszarach cennych przyrodniczo (np. NATURA 2000).
- Utrata przewagi wynikającej z posiadania cennych walorów przyrodniczo-krajobrazowych dla rozwoju turystyki całorocznej i specjalizowanej wskutek silnej antropopresji na wrażliwe (ale atrakcyjne biznesowo) ekosystemy nadmorskie.
- Narastające konflikty w użytkowaniu przestrzeni pomiędzy działalnością wydobywczą (kopaliny), produkcją energii (np. elektrownie wiatrowe) oraz turystyką. Możliwe zmniejszenie atrakcyjności obszaru dla turystów i odpływ inwestorów.
- Utrudnienia w korzystaniu z zasobów naturalnych jako możliwy czynnik ograniczający rozwój tradycyjnych branż gospodarki.
- Rozwój systemu transportowego NOU NORDA dzięki podjętym działaniom inwestycyjnym, skutkujący m.in. wzrostem znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych (m. in. poprzez tworzenie węzłów integracyjnych na wybranych stacjach i przystankach kolejowych zapewniających bardziej efektywne wykorzystanie samochodu osobowego i transportu zbiorowego).
- Niższa skłonność do emigracji zarobkowej wskutek lepszej dostępności rynku pracy Trójmiasta.
- Niskie wskaźniki aktywności społecznej. Utrwalenie się negatywnych postaw społecznych oraz zjawisko dziedziczenia bezrobocia w rodzinach dotkniętych tym problemem.
- Pogorszenie dostępności zasobów ludzkich na rynku pracy ze względu na wyższy od średniej dla województwa udział osób w wieku poprodukcyjnym.
- Fragmentacja polityk rozwoju. Działania o charakterze lokalnym bez wyraźnych efektów synergii, stanowiące barierę w tworzeniu zintegrowanych programów turystycznych, kulturalno-rozrywkowych i gospodarczych. Chaotyczne działania w kierunku dywersyfikacji usług turystycznych.

Scenariusz 4

Spójny obszar, o zróżnicowanej gospodarce, malejącej presji na środowisko naturalne oraz wysokiej jakości życia

NOU NORDA jest spójny dzięki efektywnemu ekonomicznie i środowiskowo, zrównoważonemu systemowi transportu, który obejmuje multimodalną infrastrukturę liniową i punktową (węzły integracyjne, terminale towarowe) oraz system organizacji i zarządzania transportem publicznym. Deficyty ilościowe i jakościowe infrastruktury transportowej zlikwidowane lub znacząco zmniejszone dzięki realizacji szeregu inwestycji infrastrukturalnych i wdrożeniu rozwiązań organizacyjno-zarządczych.

Obiektywne przewagi lokalizacyjne i konkurencyjne są punktem wyjścia dla przechodzenia do zróżnicowanej gospodarki o większym udziale branż wiodących i mniejszej presji środowiskowej. Lokalizacja nowych przedsięwzięć gospodarczych jest bardziej zrównoważona pod względem przestrzennym, przyczyniając się do zmniejszenia transportochłonności systemu NOU NORDA i do większego równoważenia dobowych potoków pasażerskich.

Procesowi różnicowania się gospodarki towarzyszy wzrost roli szeroko rozumianego sektora energetycznego. Dzięki jego rozwojowi pozytywne efekty gospodarcze rozłożone są dość równomiernie, a spójny system transportowy zapewnia dogodny dostęp do trójmiejskiego rynku pracy i edukacji. Konsekwencje wynikające z konieczności ochrony cennych zasobów przyrodniczych są przyczyną ograniczeń dla branży turystycznej i ograniczenia intensywnego zagospodarowania terenów wrażliwych przyrodniczo. Ewentualne negatywne skutki przechodzenia od niekontrolowanej turystyki masowej do turystyki opartej na zrównoważonym modelu korzystania z zasobów naturalnych rekompensowane są poprawą dostępności transportowej i rozwojem innych branż gospodarki lokalnej. W efekcie znaczącej poprawie ulega jakość życia we wszystkich gminach NOU NORDA.

Czynniki uprawdopodobniające scenariusz oraz jego konsekwencje:

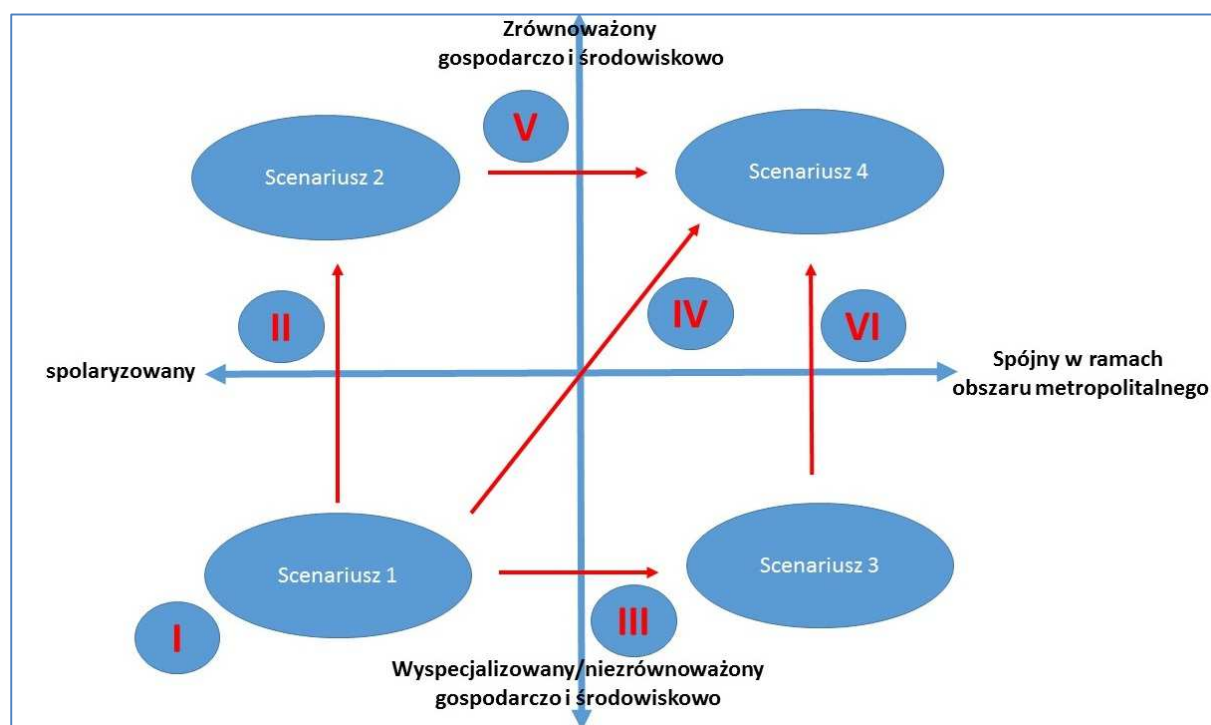
- Branże tradycyjne i silny sektor MSP jako punkt wyjścia dla kreowania nowych branż o bardziej innowacyjnym charakterze i przewagach wynikających z wiedzy i współpracy sieciowej.
- Zrestrukturyzowany, silny i dynamiczny sektor stoczniowy i offshore, przetwórstwo przemysłowe oraz transport i gospodarki magazynowa jako wiodące gałęzie gospodarki o wysokim udziale w eksporcie i rosnącym zaangażowaniu wysokich technologii.
- Bogate złoża surowców naturalnych jako czynnik rozwoju nowych branż przemysłowych. W konsekwencji pozytywny wpływ na rynek pracy i kształtowanie dochodów własnych samorządów terytorialnych.
- Budowa elektrowni jądrowej jako podstawowa stymulanta rozwoju gospodarczego środkowej i północno-zachodniej części NOU NORDA. Rozwój odnawialnych źródeł energii, wydobywania gazu łupkowego i prosumenckiego systemu produkcji energii w układzie rozproszonym.
- Wyższa elastyczność i niższa podatność gospodarki NOU NORDA na wahania o charakterze globalnym. Niższa skłonność do relokacji podmiotów gospodarczych.

- PSSE jako aktywny interesariusz rozwoju regionalnego, mająca wpływ na przyciąganie zagranicznych inwestorów zmieniających stopniowo profil gospodarczy w skali lokalnej i regionalnej.
- Tożsamość lokalna jak czynnik kształtujące przedsiębiorczość i aktywność społeczną. Duży potencjał dla rozwoju kapitału społecznego. Istotny element turystyki kulturowej.
- Ograniczenia dla rozwoju turystyki masowej w strefach wrażliwych ekosystemów nadmorskich szansą rozwoju turystyki zrównoważonej. Obszary NATURA 2000 walorem turystycznym o kluczowym znaczeniu dla konkurencji NOU NORDA względem innych obszarów nadmorskich.
- Rozwój zdywersyfikowanych, całorocznych usług turystycznych i turystyki specjalizowanej (np. turystyki medycznej i usług dla seniorów) przy wsparciu ze strony samorządów.
- Ograniczenie konfliktów w użytkowaniu przestrzeni pomiędzy działalnością wydobywczą (kopaliny), produkcją energii (np. elektrownie wiatrowe) oraz turystyką.
- Rozwój systemu transportowego NOU NORDA dzięki podjętym działaniom inwestycyjnym, skutkujący m.in. wzrostem znaczenia transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych (m. in. poprzez tworzenie węzłów integracyjnych na wybranych stacjach i przystankach kolejowych zapewniających bardziej efektywne wykorzystanie samochodu osobowego i transportu zbiorowego). Możliwe jest wykorzystanie portów morskich i przystani dla rozwoju żeglugi przybrzeżnej, której znaczenie wykracza poza obsługę ruchu turystycznego.
- Nieco mniejsza presja na układ transportowy rdzenia obszaru metropolitalnego z uwagi na rozwój rynków lokalnych i bilansowanie strumieni transportowych.
- Niższa skłonność do emigracji zarobkowej mieszkańców północnej i północno-zachodniej części NOU NORDA wskutek lepszej dostępności rynku pracy Trójmiasta.
- Narzędzia planowania przestrzennego służące przeciwdziałaniu żywiołowej suburbanizacji.
- Integracja polityk rozwoju. Działania o charakterze ponadlokalnym wypracowywane wspólnie z siecią liderów lokalnych i skierowane do wybranych grup zawodowych i wiekowych (w tym studentów i seniorów) w celu tworzenia atrakcyjnych warunków życia i pracy.

Optymalna ścieżka rozwoju

Rozwój NOU NORDA w ramach powyżej zdefiniowanych scenariuszy może przebiegać w kilku różniących się wariantach (por. Rys. 51). Warianty te zostały sformułowane w oparciu o wnioski ze spotkań dyskusyjnych z przedstawicielami podmiotów gospodarczych, samorządów terytorialnych, organizacji społeczno-gospodarczych i instytucji naukowo-badawczych. Na tej podstawie opracowano 4 scenariusze rozwoju, które zostały poddane dyskusji na spotkaniu z zespołem merytorycznym NOU NORDA. Następnie wspólnie z członkami zespołu wybrana została optymalna ścieżka rozwoju dla analizowanego obszaru funkcjonalnego i sformułowane zostały cele.

Rysunek 51: Alternatywne ścieżki rozwoju NOU NORDA (scenariusz 1 jako wyjściowy dla sytuacji rozwojowej)



Źródło: opracowanie własne

Najtrudniejsza w realizacji jest ścieżka IV, polegająca na bezpośrednim przejściu od sytuacji wyjściowej opisananej jako Scenariusz 1 do realizacji Scenariusza nr 4. Pociąga ona za sobą konieczność realizacji szeregu inwestycji infrastrukturalnych i wdrożenia złożonych rozwiązań w organizacji i zarządzaniu transportem publicznym przy założeniu, iż decyzje inwestorów prywatnych (przy wsparciu władz publicznych) doprowadzą do jednoczesnego różnicowania się wiodących branż gospodarki

w odpowiedzi na lokalnie występujące zasoby i walory. Zarazem miałyby nastąpić wzrost jej innowacyjności przy poszanowaniu unikatowych zasobów naturalnych.

Z uwagi na to, iż proces ten powinien zostać rozłożony w czasie, możliwe są dwie ścieżki rozwoju:

- Scenariusz 1 → Scenariusz 2 → Scenariusz 4, w której najpierw osiągnięty jest stan zróżnicowania gospodarki (Scenariusz nr 2), a dopiero później nadrabiane są zaległości w rozwoju infrastruktury transportowej NOU NORDA.
- Scenariusz 1 → Scenariusz 3 → Scenariusz 4, w której najpierw realizowane są przedsięwzięcia służące zmniejszeniu dysproporcji w dostępności transportowej, a następnie, w dużej mierze dzięki nim, następuje proces różnicowania gospodarki i bardziej równomiernego rozmieszczenia czynników produkcji.

Kluczowym czynnikiem rozwoju NOU NORDA jako elementu obszaru metropolitalnego jest jego spójność, determinowana dostępnością poszczególnych gmin względem swoich sąsiadów, Gdyni i pozostałej części rdzenia metropolii. Z uwagi na szanse pozyskania przez gminy NOU NORDA

znaczących środków finansowych UE na realizację inwestycji infrastrukturalnych w okresie 2014-2020, optymalną ścieżkę rozwoju stanowi wariant: **Scenariusz 1 → Scenariusz 3 → Scenariusz 4.**

II. WIZJA I CELE ROZWOJU NOU NORDA

Wizja rozwoju NOU NORDA odpowiada najbardziej pożądaney sytuacji rozwojowej tego obszaru w wyniku przyjęcia scenariusza nr 4. Brzmi ona następująco:

W roku 2020 Nadmorski Obszar Usługowy NORDA będzie stanowić spójny, zintegrowany transportowo obszar o zróżnicowanej i innowacyjnej gospodarce, malejącej presji na środowisko naturalne, dobrym dostępie do rynku pracy oraz wysokiej jakości życia.

Osiągnięcie opisanej powyżej wizji rozwoju NOU NORDA w roku 2030 (z perspektywą 2050) wymagać będzie podjęcia **przez gminy tego obszaru** (we współpracy z innymi podmiotami administracji publicznej oraz partnerami społeczno-gospodarczymi) skoordynowanych działań wpisujących się w następujący **cel nadrzędny**:

Zwiększenie dostępności i spójności wewnętrznej terytorium NOU NORDA umożliwiające pobudzanie przewag konkurencyjnych wynikających z renty położenia i przyciąganie inwestorów w branżach wiodących.

Analiza sytuacji rozwojowej NOU NORDA oraz ocena kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego zapisanych w lokalnych dokumentach strategicznych pozwalają na identyfikację sześciu **obszarów priorytetowych**, zbieżnych bądź dla całego obszaru, bądź dla mniejszego zbioru gmin, które wpisują się w strategiczny cel rozwoju tego obszaru. Są to:

- **Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej.**
- **Kreowanie i wspieranie branż wiodących.**
- **Tworzenie spójnego systemu transportowego.**
- **Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej.**
- **Kształtowanie potencjału agroturystycznego i rolno-spożywczego.**

- **Reorientacja szkolnictwa zawodowego.**

Każdemu z wyżej wymienionych obszarów priorytetowych odpowiada sześć **celów strategicznych**:

1. Stworzenie spójnych rozwiązań poprawiających jakość nadmorskiej przestrzeni publicznej i atrakcyjność oferty zamieszkania.
2. Stymulowanie powiązań kooperacyjnych i sieci współpracy podmiotów gospodarczych w branżach wiodących oraz wspieranie innowacyjności w gospodarce NOU NORDA.
3. Opracowanie zintegrowanych rozwiązań w sferze transportu drogowego, kolejowego, komunikacji publicznej i wodnej dla całego subregionu.
4. Wspólne wypracowanie całorocznej, zintegrowanej oferty rekreacyjno-turystycznej dla pasa nadmorskiego z poszanowaniem wymogów ochrony środowiska naturalnego.
5. Wypracowanie modelu rozwoju terenów wiejskich oddalonych od pasa wybrzeża w oparciu m.in. o rosnący popyt na agroturystykę, zdrową żywność i inne naturalne produkty.
6. Opracowanie i wdrożenie działań dopasowujących ofertę szkolnictwa zawodowego do potrzeb rynku pracy.

III. KIERUNKI POLITYKI ROZWOJU NOU NORDA W OBSZARACH PRIORYTETOWYCH

Dla każdego z wyznaczonych obszarów priorytetowych przedstawiono kontekst rozwoju (pod kątem wzajemnego przenikania się zjawisk i procesów reprezentujących sfery omówione w rozdziale 1), prześledzono oddziaływanie trendów i czynników o charakterze egzogenicznym (funkcjonujących w szerszej przestrzeni), zdefiniowano cele szczegółowe, działania i przedsięwzięcia rozwojowe, a także określono obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju, oczekiwane efekty realizacji i wskaźniki oceny postępu.

III.1 Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej

Kontekst rozwoju

W przestrzeni NOU NORDA obserwuje się silne procesy suburbanizacyjne (w najbliższym otoczeniu Gdyni) oraz urbanizacyjne (na obszarach nadmorskich o wysokiej atrakcyjności krajobrazu). Rezultatem procesów suburbanizacyjnych są tzw. deweloperskie osiedla mieszkaniowe, jedno- lub wielorodzinne, niekiedy o charakterze osiedli grodzonych, a także wielkopowierzchniowe obiekty nastawione na obsługę mieszkańców północnej części aglomeracji trójmiejskiej (np. galerie handlowe otoczone parkingami i mniejszymi punktami usługowymi). Presja urbanizacyjna na atrakcyjne tereny wiejskie, przy dominacji interesu prywatnego, prowadzi z kolei do nieładu przestrzennego, kurczenia się przestrzeni publicznej i degradacji walorów przyrodniczo-krajobrazowych terenów nadmorskich.

Procesy suburbanizacyjne stanowią szansę rozwoju gmin najbliższego i dalszego otoczenia aglomeracji trójmiejskiej, którą upatruje się w przyciągnięciu zamożnej, wykształconej ludności oraz wzmocnieniu funkcji usługowych (usługi dla ludności, usługi sportowo-rekreacyjne i turystyczne). Masowy napływ ludności i postępująca żywiolowo urbanizacja mogą jednakże doprowadzić do chaotycznego rozwoju funkcji mieszkaniowej na obszarach o wysokich wartościach przyrodniczych, nieuzbrojonych w infrastrukturę techniczną (por. Kosakowo i gmina wiejska Puck). Ocenia się, że w obrębie całego obszaru metropolitalnego występuje znaczna nadpodaż gruntów budowlanych, o szczególnym nasileniu w gminach otoczenia Trójmiasta²⁹.

Nowe obszary ekspansji mieszkaniowej są ponadto ubogie w infrastrukturę rekreacyjną (brak ciągów zorganizowanej zieleni publicznej, niewielka ilość zagospodarowanych terenów zielonych). Ze strony nowych mieszkańców pojawia się presja na wysokiej jakości usługi komunalne, które wymagają odpowiedniej infrastruktury i środków na jej utrzymanie.

Oddziaływanie trendów i czynników zewnętrznych

Zjawiska żywiolowej suburbanizacji i urbanizacji terenów wiejskich stanowią jedno z największych wyzwań rozwoju osadnictwa w Polsce³⁰. Wynikają one po części z przyczyn natury psychologicznej (indywidualizm jako przeciwieństwo PRL-owskiego wymuszonego kolektywizmu, poczucie wolności we władaniu terenem) oraz z postrzegania uciążliwości warunków życia w metropolii (hałas, sąsiedzi, zatłoczenie, zanieczyszczenie powietrza i wody).

Żywiolowe procesy urbanizacyjne w Polsce charakteryzują się ekstensywnością i spontanicznością w realizacji małych przedsięwzięć, głównie w rejonach podmiejskich dużych aglomeracji, w wyniku czego miasto centralne zostaje otoczone rozproszoną zabudową mieszkaniową i usługową. Nowe przestrzenie zurbanizowane powstają wskutek podziału terenów rolnych na działki inwestycyjne i uzyskiwaniu pozwoleń na budowę drogą decyzji o warunkach zabudowy. Są one przypadkowe, fragmentaryczne, niepowiązane w żaden logiczny system³¹.

Niekontrolowana, żywiolowa i rozproszona suburbanizacja przynosi wiele negatywnych skutków przestrzennych i społeczno-gospodarczych³²:

- Rozlewanie się zabudowy wzdłuż dróg, co powoduje utrudnienia komunikacyjne i podnosi zagrożenie wypadkowością.
- Wzrost natężenia ruchu drogowego (zwłaszcza w godzinach szczytu), co przekłada się na straty czasu dla wszystkich użytkowników drogi i jest przyczyną wydłużonych dojazdów/powrotów do miejsc pracy i nauki.
- Niedobór i wysokie koszty infrastruktury transportowej oraz nieekonomiczność organizacji i niższa od oczekiwań społecznych jakość transportu zbiorowego (np. linii autobusowych), co pogłębia uzależnienie od samochodu osobowego.

²⁹ P. Śleszyński i R. Wiśniewski, *Demograficzno-osadnicze uwarunkowania rozwoju Obszaru Metropolitalnego i migracje. Diagnoza sektorowa*, Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Warszawa Gdańsk, 2014

³⁰ J. Sepioł (red.), *Przestrzeń życia Polaków*, op. cit. oraz badania własne

³¹ Tamże, str. 6.

³² J. Sepioł, op. cit., str. 8-9 oraz P. Śleszyński i R. Wiśniewski, op. cit., str. 16.

- Załoczenie i niedrożność systemu komunikacyjnego łączącego metropolię z obszarami podmiejskimi, czemu towarzyszy rosnąca presja społeczno-polityczna na modernizację i/lub budowę infrastruktury drogowej. Biorąc pod uwagę wysokie usztywnienie budżetów jednostek samorządu terytorialnego oznacza to rezygnację z finansowania innych przedsięwzięć o charakterze edukacyjnym, kulturalnym czy społecznym.
- Konieczność rozbudowy infrastruktury technicznej niezbędnej dla funkcjonowania nowych obiektów mieszkalnych i usługowych, z których znaczna część ponoszona jest przez gminy poddane procesom urbanizacji.
- Narastanie różnicowań w poziomie dochodu i statusie mieszkańców gmin podmiejskich oraz brak identyfikacji ludności napływowej z obszarem zasiedlenia.
- Presja na obszary o cennych walorach krajobrazowo-przyrodniczych, które ulegają nieodwracalnym przeobrażeniom.
- Chaotyczna zabudowa, utrudniająca podejmowanie działań rozwojowych adresowanych do większej liczby mieszkańców.
- „Suburbanizacja podatkowa”, oznaczająca migracje osób o wyższym statusie społeczno-zawodowym z centralnych obszarów miast do szybko rozwijających się gmin podmiejskich. Płacąc podatki w gminach ościennych (m.in. podatek od nieruchomości, część podatku PIT, podatek od czynności cywilnoprawnych), a tym samym uszczuplając bazę dochodową miasta centralnego, korzystają oni z jego infrastruktury technicznej, usługowej i społecznej.

Podobne procesy związane z presją urbanizacyjną i komercyjnym inwestowaniem występują na obszarach wiejskich, w sposób żywiolowy i konfliktogenny transformując ich krajobraz. Na tle Europy współczesna polska wieś wyróżnia się manifestowaniem granic prywatnych gruntów i posesji oraz indywidualizmu ich właścicieli. Przestrzenna, strukturalna i wizerunkowa odmienność polskiej wsi wynika z braku zaangażowania gmin oraz mieszkańców w kształtowanie form zabudowy. Aktywna i prospołeczna postawa interesariuszy, na przykład w Niemczech i Austrii, sprawia, iż przestrzeń jest otwarta i spójna, kameralna i przyjazna wobec użytkowników oraz sprzyja dobremu sąsiedztwu³³.

Cel strategiczny wspólnej polityki rozwoju

Stworzenie spójnych rozwiązań poprawiających jakość nadmorskiej przestrzeni publicznej i atrakcyjność oferty zamieszkania.

Cele szczegółowe wspólnej polityki rozwoju

- Osiągnięcie wyższych kompetencji w korzystaniu z instrumentów planowania miejscowego w zapewnieniu satysfakcjonującej jakości nadmorskiej przestrzeni publicznej i atrakcyjności oferty zamieszkania.
- Poprawa estetyki krajobrazu i harmonii zabudowy w nadmorskich miejscowościach turystycznych.
- Zminimalizowanie konfliktów funkcjonalnych w użytkowaniu przestrzeni.

³³ J. Sepioł, op. cit., str. 42

- Wypromowanie atrakcyjnych krajobrazowo terenów nadmorskich NOU NORDA na forach krajowych i międzynarodowych.
- Podniesienie kultury kształtowania i użytkowania przestrzeni nadmorskiej wśród lokalnej społeczności NOU NORDA.

Proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe

- Koordynowanie planowania przestrzennego z planowaniem inwestycyjnym i gospodarczym (np. poprzez formułowanie i realizację spójnej wizji rozwoju oraz koncepcji urbanistycznych spójnych z prognozami demograficznymi, które ograniczyłyby nadpodaż gruntów budowlanych).
- Wdrażanie zasobooszczędnych rozwiązań w gospodarce komunalnej (ograniczenie marnotrawstwa atrakcyjnej przestrzeni nadmorskiej).
- Planowanie i realizacja inwestycji rewitalizacyjnych i rewaloryzacyjnych, poprawiających estetykę krajobrazu i harmonię zabudowy np. w miejscowościach wczasowych i letniskowych, w tym stworzenie systemu zachęt do partycypacji społecznej w tym procesie.
- Integracja różnych form transportu indywidualnego i zbiorowego w punktach i węzłach przesiadkowych.
- Opracowanie rozwiązań minimalizujących konflikty w użytkowaniu przestrzeni pomiędzy energetyką (np. wiatrową) a turystyką i rekreacją. Lepsze wykorzystanie potencjału energii geotermalnej.
- Tworzenie wspólnej marki atrakcyjnych krajobrazowo terenów nadmorskich.
- Tworzenie programów i kampanii informacyjnych promujących materialne dziedzictwo wsi nadmorskich i walorów kulturowych NOU NORDA.
- Tworzenie programów edukacyjnych podnoszących kulturę kształtowania i użytkowania przestrzeni nadmorskiej wśród lokalnej społeczności NOU NORDA (rozwój kapitału społecznego).

Obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju

Cały obszar NOU NORDA, Rumia, Reda, Wejherowo (miasto), Wejherowo (gmina wiejska), Szemud, Gniewino.

Oczekiwane efekty wspólnej polityki rozwoju

Wyższa jakość nadmorskiej przestrzeni publicznej i atrakcyjność oferty zamieszkania.

Wskaźniki oceny postępu realizacji polityki rozwoju (do weryfikacji i skwantyfikowania w programach operacyjnych)

- Liczba wypracowanych spójnych planów rozwoju (np. odnowy, rewitalizacji itp.) i koncepcji urbanistycznych.

- Wielkość arealów gruntów budowlanych uznanych za nadpodaż w stosunku do potrzeb inwestycyjnych.
- Liczba wdrożonych zasobooszczędnych rozwiązań w gospodarce komunalnej.
- Liczba i wartość inwestycji rewitalizacyjnych i rewaloryzacyjnych, poprawiających estetykę krajobrazu i harmonię zabudowy.
- Liczba inicjatyw rewitalizacyjnych i rewaloryzacyjnych z udziałem społeczności lokalnych.
- Liczba punktów i węzłów przesiadkowych integrujących różne formy transportu indywidualnego i zbiorowego.
- Liczba opracowanych i wdrożonych rozwiązań minimalizujących konflikty w użytkowaniu przestrzeni pomiędzy energetyką (np. wiatrową) a turystyką i rekreacją.
- Liczba podłączeń do rezerwuarów energii geotermalnej.
- Liczba kampanii promocyjnych oraz stopień oceny wspólnej marki atrakcyjnych krajobrazowo terenów nadmorskich.
- Liczba programów i kampanii informacyjnych promujących materialne dziedzictwo wsi nadmorskich i walorów kulturowych NOU NORDA.
- Liczba i stopień oceny programów edukacyjnych podnoszących kulturę kształtowania i użytkowania przestrzeni nadmorskiej wśród lokalnej społeczności NOU NORDA (rozwój kapitału społecznego).

III.2 Kreowanie i wspieranie branż wiodących

Kontekst rozwoju

W gminach NOU NORDA dominują małe i średnie przedsiębiorstwa, nieposiadające kapitału rozwojowego. Brakuje również wiodących przedsiębiorstw innowacyjnych, przy relatywnie niewielkiej i zmniejszającej się innowacyjności lokalnej gospodarki, niskim poziomie inwestycji i słabej współpracy ośrodków nauki z gospodarką oraz braku stref działalności gospodarczej generujących nowe miejsca pracy. Uruchamiane na tym obszarze inwestycje zagraniczne są przeważnie oparte na przewadze kosztowej.

Jednocześnie gminy NOU NORDA odznaczają się dużą przedsiębiorczością i aktywnością gospodarczą mieszkańców oraz wysokim potencjałem usług i drobnej wytwórczości. Korzystają również z renty położenia geograficznego - bliskości morza oraz międzynarodowych szlaków komunikacyjnych. Pozytywną stroną jest duża aktywność przedsiębiorców w realizacji projektów badawczo-rozwojowych współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych. Wzrostowi liczby przedsiębiorstw angażujących się w projekty B+R, w tym projektów współfinansowanych ze środków funduszy strukturalnych, nie towarzyszy jednak nawiązywanie intensywniejszej współpracy z podmiotami zewnętrznymi³⁴.

W ostatnich latach w obrębie obszaru metropolitalnego obserwuje się także tendencję do przesunięć przestrzennych w lokowaniu się nowych podmiotów reprezentujących średnie i wysokie technologie.

³⁴ M. Przybyłowski i P. Tamowicz, *Przedsiębiorczość, innowacyjność, B+R. Diagnoza sektorowa*, Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2014, str. 5.

Skutkuje to spadkiem udziału Gdańska na rzecz Gdyni oraz udziału powiatu gdańskiego na rzecz wejherowskiego³⁵. Tymczasem w gminach położonych dalej od rdzenia metropolii (np. pn.-zach. część NOU NORDA) notuje się odpływ młodych i przedsiębiorczych mieszkańców w związku z niemożnością zaspokojenia planów życiowych. Stopień wykorzystania obecności Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej „Żarnowiec” dla rozwoju funkcji gospodarczych okolicznych terenów (np. Gniewino, Krokowa) uznaje się za niewystarczający i wymaga podjęcia działań, np. lepiej wiążących znajdujące się tam podmioty z rdzeniem metropolii i jej bezpośrednim otoczeniem.

NOU NORDA odznacza się wyraźną dychotomią w układzie branż wiodących. W trzech powiatach ziemskich (łęborski, pucki i wejherowski) dominują sektory tradycyjne o niskiej i średniej technologii, bazujące na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych, takich jak bezpośredni dostęp do morza (**rybołówstwo, przetwórstwo ryb i produktów rybołówstwa**) czy zasobów leśnych (**leśnictwo, przetwórstwo drewna oraz produkcja mebli i wyrobów z drewna**). Pojawia się również specjalizacja związana z **obsługą turystyki**.

Z kolei w Gdyni uwidacznia się kluczowa rola Portu Gdynia, **sektora stoczniowego, sektora transportu, spedycji i logistyki** (TSL), w tym szeroko rozumianej logistyki morskiej, jak również **usług informatycznych, biznesowych i finansowych**. Wyraźny jest w tym przypadku profil średnich oraz wysokich technologii.

Ogólna ocena poziomu rozwoju gospodarczego NOU NORDA przez podmioty społeczno-gospodarcze jest dość pozytywna. Wskazuje się jednak na konieczność określenia wizji rozwoju działalności produkcyjnej na tym obszarze, lepszego generowania procesów innowacyjnych, promocji wiodących branż produkcyjnych przez samorządy lokalne oraz koordynacji lokowania funkcji produkcyjnej i mieszkaniowej.

Duże nadzieje w pobudzaniu zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego NOU NORDA pokłada się w rozbudowie portu w Gdyni oraz w związanych z tym funkcjach dystrybucyjno-logistycznych na jego zapleczu (Dolina Logistyczna). Odczuwalna przez przedsiębiorców jest przy tym duża perspektywa wzrostu w branży transportowej i logistycznej, co przekłada się na konieczność zabezpieczenia terenów pod tę działalność na zapleczu portu.

Działalność silnych, znanych w całym kraju przedsiębiorstw może stanowić element zachęty do kreowania innowacyjnej przedsiębiorczości i stymulowania branż wiodących. Wymaga to jednak koordynowania działań zmierzających do przekształcenia funkcji portu morskiego w Gdyni z tranzytowej na portowo-przemysłowy.

Perspektywiczną branżą wiodącą NOU NORDA może również stać się **energetyka** bazująca na bogatych złożach gazu łupkowego oraz innych zasobach środowiska przyrodniczego (np. w związku z budową podziemnych magazynów paliw ciekłych i ropy naftowej w złożu soli kamiennej w Mechelinkach). Pozytywna decyzja w sprawie elektrowni jądrowej na Pomorzu odblokuje wiele procesów decyzyjnych i inwestycyjnych na obszarze NOU NORDA, jednocześnie wzmagając presję na budowę wysokiej jakości infrastruktury transportowej do obsługi fazy budowy i eksploatacji.

Wyróżnikiem nowoczesnej gospodarki opartej na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych NOU NORDA może stać się również szeroko rozumiana „**uprawa morza**”, w ramach której duże znaczenie będą miały: nowoczesne rybołówstwo i przetwórstwo biologicznych zasobów morza (aquakultura),

³⁵ M. Przybyłowski i P. Tamowicz, *op. cit.*, str. 20.

budowanie i realizacja obiektów związanych z przemysłem wydobywczym na morzu, skutnictwo i remont jednostek pływających zlokalizowane w mniejszych ośrodkach a nastawione na obsługę turystyki (np. Hel, Puck) itp.

Oddziaływanie trendów i czynników zewnętrznych

Przyszła sytuacja gospodarcza NOU NORDA, podobnie jak całego obszaru metropolitalnego, jest w dużej mierze zależne od globalnych megatrendów, do których należy m.in. postępująca rewolucja cyfrowa i rozwój usług e-biznesu. Stanowi to szansę dla tych podmiotów gospodarczych, które będą w stanie wykorzystywać zaawansowane technologie informatyczne w działalności produkcyjno-usługowej, tym samym uniezależniając się od ilości i jakości połączeń transportowych z innymi centrami gospodarczymi.

Coraz większym wyzwaniem będzie również proces starzenia się społeczeństwa i niedostatek ludności w wieku produkcyjnym, który będzie trudny do zaadresowania poprzez import siły roboczej³⁶. Jednocześnie, zwiększający się udział seniorów w strukturze wiekowej obszaru NOU NORDA będzie generować popyt na nowe produkty i usługi.

W perspektywie rosnących kosztów pracy konkurencyjność polskiej gospodarki, w tym gospodarki NOU NORDA, będzie maleć, co ograniczy możliwości rozwojowe wielu przedsiębiorstw, wykorzystujących przewagę kosztowe. Utrzymujący się niski poziom zatrudnienia powiązany z silnym zróżnicowaniem geograficznym popytu na pracę oraz niską mobilnością zawodową i przestrzenną mieszkańców może zniechęcić podmioty gospodarcze do zwiększania skali działalności w oparciu o lokalną siłę roboczą i skutkować przeniesieniem produkcji i usług poza obszar NOU NORDA.

W tym kontekście sytuacja wyjściowa obszaru metropolitalnego, w tym NOU NORDA, jest jednak korzystna, gdyż nadmorskie położenie, obecność portów i działających przy nich stoczni oraz dostęp do szlaków żeglugowych stwarza naturalną ekspozycję na rynki zagraniczne i może oferować przewagą konkurencyjną w związku z niższymi kosztami jednostkowymi transportu³⁷.

Istotnym problemem rozwoju staje się zagospodarowanie terenów pod nowe inwestycje. Przeznaczanie wolnych terenów pod działalność produkcyjną, bez względu na stopień jej uciążliwości dla środowiska, rodzi sprzeciwy okolicznych mieszkańców i grup ekologicznych. Wymaga także zapewnienia infrastruktury (przede wszystkim drogowej) o odpowiedniej przepustowości oraz obsługi komunikacyjnej (dla pracowników). W przypadku gruntów położonych z dala od terenów portowych (na przykład na obrzeżach rdzenia metropolii) nakłada się na to konflikt z deweloperami zainteresowanymi realizacją inwestycji mieszkaniowych.

Cel strategiczny wspólnej polityki rozwoju

Stymulowanie powiązań kooperacyjnych i sieci współpracy podmiotów gospodarczych w branżach wiodących oraz wspieranie innowacyjności w gospodarce NOU NORDA.

³⁶ M. Przybyłowski i P. Tamowicz, *op. cit.*, str. 37.

³⁷ Tamże, str. 7.

Cele szczegółowe wspólnej polityki rozwoju

- Płynne przejście gospodarki NOU NORDA od branż wykorzystujących przewagi kosztowe do zdywersyfikowanych branż w większym stopniu czerpiących z renty położenia oraz lokalnych zasobów i walorów.
- Powstanie nowych obszarów aktywności gospodarczej i tłoczenia innowacji na obszarze NOU NORDA w oparciu o współdziałanie między samorządami gminnymi, przedsiębiorcami i sektorem otoczenia biznesu.
- Zmniejszenie percepcji uciążliwości działalności produkcyjnej powiązanej z funkcjonowaniem portu gdyńskiego w opinii społeczności lokalnej.
- Zwiększenie liczby przedsiębiorstw produkcyjnych lokujących się na zapleczu portu morskiego w Gdyni.
- Zapewnienie odpowiedniej podaży ofert opowiadających wzrastającemu popytowi na nowe produkty i usługi dla seniorów.

Proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe

- Opracowanie wspólnego dla NOU NORDA planu przechodzenia od branż wykorzystujących przewagi kosztowe (np. przetwórstwo rybne w oparciu o surowiec importowany, business process offshoring, letnia turystyka wypoczynkowa itp.) do zdywersyfikowanych branż w większym stopniu czerpiących z renty położenia oraz lokalnych zasobów i walorów (por. branże wiodące opisane w kontekście rozwoju).
- Tworzenie i wdrażanie modeli współdziałania między samorządami gminnymi a przedsiębiorcami w przyciąganiu działalności produkcyjnej – jako elementu stabilizującego zatrudnienie i tworzącego więzi kooperacyjne w gospodarce lokalnej. W działaniu tym powinny mieć miejsce preferencje dla branż nowoczesnej gospodarki opartej na obiektywnych przewagach lokalizacyjnych i inteligentnych specjalizacjach.
- Stymulowanie nowych obszarów aktywności gospodarczej we współpracy z Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną, z naciskiem na rozwój branż wiodących i powiązaniem funkcjonujących w podstrefach PSSE podmiotów gospodarczych z rdzeniem metropolii i jej bezpośrednim otoczeniem.
- Planowanie i zagospodarowanie terenów inwestycyjnych w koordynacji z lokowaniem funkcji mieszkaniowej w celu minimalizowania konfliktów społecznych.
- Poprawa umiejętności budowania gospodarki innowacyjnej na obszarze NOU NORDA poprzez lepszą współpracę władz samorządowych i podmiotów gospodarczych z instytucjami naukowymi, badawczo-rozwojowymi i otoczenia biznesu oraz propagowanie dobrych praktyk w tej sferze (przykład Bałtyckiego Portu Nowych Technologii w Gdyni).
- Opracowanie wspólnego dla NOU NORDA pakietu ofert odpowiadających perspektywnie wzrastającemu popytowi na nowe produkty i usługi dla seniorów (geriatria, przemysł wolnego czasu, „srebrna turystyka” itp.).
- Koordynowanie działań zmierzających do zmiany funkcji portu morskiego w Gdyni z tranzytowej na portowo-przemysłową.

- Wypracowanie wspólnej strategii działania w układzie międzyregionalnym umożliwiającym integrowanie różnych obszarów działalności gospodarczej (np. produkcji na obszarach okołoportowych) i społecznej (np. szkolnictwo zawodowe – por. obszar priorytetowy nr 6).

Obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju

Cały obszar NOU NORDA oraz: Rumia, Reda, Wejherowo (miasto), Wejherowo (gmina wiejska), Gniewino, Liniewo, Lębork.

Oczekiwane efekty wspólnej polityki rozwoju

Lepsze powiązania kooperacyjne i jakość sieciowej współpracy podmiotów gospodarczych w branżach wiodących oraz bardziej innowacyjna gospodarka NOU NORDA.

Wskaźniki oceny postępu realizacji polityki rozwoju (do weryfikacji i skwantyfikowania w programach operacyjnych)

- Stopień akceptacji opracowanego planu przechodzenia od branż wykorzystujących przewagi kosztowe do zdwersyfikowanych branż w większym stopniu czerpiących z renty położenia oraz lokalnych zasobów i walorów.
- Liczba i stopień akceptacji modeli współdziałania między samorządami gminnymi a przedsiębiorcami w przyciąganiu działalności produkcyjnej.
- Liczba i powierzchnia nowych obszarów aktywności gospodarczej oraz stopień ich powiązania z podmiotami rdzenia metropolii i jej bezpośredniego otoczenia.
- Liczba i powierzchnia zaplanowanych i zagospodarowanych terenów inwestycyjnych w koordynacji z lokowaniem funkcji mieszkaniowej.
- Liczba porozumień zawartych przez władze samorządowe i podmioty gospodarcze z instytucjami naukowymi, badawczo-rozwojowymi i otoczenia biznesu
- Liczba wypromowanych dobrych praktyk we współdziałaniu powyższych interesariuszy.
- Liczba wspólnie opracowanych ofert odpowiadających perspektywnie wzrastającemu popytowi na nowe produkty i usługi dla seniorów.
- Liczba przedsiębiorstw produkcyjnych lokujących się na zapleczu portu morskiego w Gdyni.
- Ocena wspólnie wypracowanych działań umożliwiających integrowanie różnych obszarów działalności gospodarczej i społecznej.

III.3 Tworzenie spójnego systemu transportowego

Kontekst rozwoju

Znaczące problemy rozwoju społeczno-gospodarczego NOU NORDA związane są z niewydolnością układów komunikacyjnych. Odnosi się to do takich zjawisk, jak: zwiększający się ruch tranzytowy przez centra miast, niewystarczająca przepustowość, pogarszający się stan infrastruktury drogowej, brak

alternatywnych połączeń drogowych w kierunku północ-południe z powiatu puckiego ku Obwodnicy Trójmiasta i autostradzie A1, sezonowe utrudnienia komunikacyjne spowodowane wzmożonym ruchem samochodowym w kierunku Półwyspu Helskiego, czy też niedostatecznie rozwinięta komunikacja publiczna (brak bezpośrednich połączeń między Gdynią a północno-zachodnią częścią NOU NORDA, konieczność wielu przesiadek, nieskoordynowane rozkłady jazdy itp.).

Niedostatki te wpływają na zmniejszenie jakości życia wielu mieszkańców, spadek atrakcyjności osiedleńczej i inwestycyjnej oraz problemy z dostępnością komunikacyjną północnej i północno-zachodniej części NOU NORDA (co skutkuje peryferyzacją tego obszaru i trudnościami w pozyskaniu siły roboczej przez wiele przedsiębiorstw trójmiejskich).

Dostępność transportowa w kategoriach dojazdów do pracy zyskała najgorsze oceny w oczach mieszkańców obszarów oddalonych od większych ośrodków miejskich, takich jak Trójmiasto czy Łębork (np. Helu, Jastarni, Choczewa i Wicka). Stan i przepustowość dróg (zwłaszcza w relacjach z Trójmiastem) uznana została za najistotniejszy problem rozwoju NOU NORDA przez jego mieszkańców.

W przekonaniu przedsiębiorców zachodzi konieczność lepszego powiązania systemu komunikacji publicznej z transportem kolejowym, co rozszerzyłoby zlewnię dojazdów do pracy o obszar położony poza ścisłym rdzeniem metropolii - przy deklarowanym przez większość podmiotów zamiarze zwiększenia zatrudnienia (choć ten zależy od rozwoju sytuacji geopolitycznej poza granicami kraju).

W dokumentach strategicznych gmin NOU NORDA oraz gmin Doliny Logistycznej znajduje się postulat realizacji kompleksowych projektów infrastrukturalnych, które umożliwiłyby lepszą spójność systemu komunikacyjnego całego obszaru (por. proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe). Realizacja tych inwestycji wymaga koordynacji wdrażania strategii rozwojowych gmin obu obszarów funkcjonalnych (NOU NORDA i Dolina Logistyczna) oraz wspólnego działania na rzecz umieszczenia inwestycji w programach krajowych i regionalnych. Współpraca w tej dziedzinie powinna również zmierzać do minimalizacji potencjalnie negatywnych efektów konkurencyjnych. Przykładowo, gmina wiejska Wejherowo uznaje budowę drogi ekspresowej S6 wraz z budową Trasy Kaszubskiej za zagrożenie dla jej rozwoju.

Oddziaływanie trendów i czynników zewnętrznych

Infrastruktura transportowa odgrywa szczególną rolę w rozwoju całego obszaru metropolitalnego. Wynika to z jego położenia względem elementów środowiska naturalnego, postępującej suburbanizacji i wzrostu mobilności mieszkańców oraz współwystępowania na tym obszarze wszystkich gałęzi transportu³⁸. Układ sieci transportowej NOU NORDA jest zdeterminowany rozwojem obszaru metropolitalnego i funkcjami portowo-gospodarczymi Gdyni o wymiarze międzynarodowym. Ponadto, sytuacja systemu komunikacyjnego NOU NORDA wynika z ukończonych i planowanych inwestycji infrastrukturalnych współfinansowanych z środków europejskich.

³⁸ T. Komornicki i P. Rosik, *Infrastruktura transportowa Obszaru Metropolitalnego na tle uwarunkowań przestrzennych. Diagnoza sektorowa*, Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2014, str. 4.

Po oddaniu do użytku północnego odcinka autostrady A1 i drogi krajowej nr 7 rdzeń obszaru metropolitalnego (Gdańsk, Sopot i Gdynia) stał się relatywnie dobrze dostępny w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Silne oddziaływanie nowej drogi kończy się jednak na Trójmieście, a dostępność wyraźnie maleje na północ od Gdyni w obszarze silnej penetracji turystycznej. Ukończenie wielkoskalowych inwestycji w latach 2014-2020 (np. droga ekspresowa S6 z Trasą Kaszubską, Pomorska Kolej Metropolitalna, linia kolejowa Gdynia Chylonia-Słupsk) będzie prawdopodobnie skutkowało dalszym procesem suburbanizacji w kierunku zachodnim, bez większego wpływu na poziom dostępności na północy³⁹. Sytuację może w pewnej mierze poprawić modernizacja linii kolejowej na odcinku Łębork – Łeba, planowanej przez samorząd wojewódzki, która pozwoli na kursowanie bezpośrednich pociągów regionalnych z Łeby do Gdyni, Sopotu i Gdańska po 2020 roku.

Na sytuację transportową obszaru metropolitalnego ogromny wpływ ma intensywny rozwój portów morskich Gdańska i Gdyni, w tym przede wszystkim rozbudowa terminali kontenerowych⁴⁰. Realizacja inwestycji z listy tzw. projektów morskich w ramach Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 ma poprawić dostęp do portu Gdyni i zwiększyć kolejowe przewozy towarowe. Prognozowany wzrost przeładunków w porcie oraz rosnący udział transportu kolejowego może napotkać problem, tzw. „wąskich gardeł”, czyli braku przepustowości infrastruktury kolejowej prowadzącej do Gdyni. Tym samym wysoce prawdopodobny jest konflikt w dostępie do ograniczonej podaży torów między przewoźnikami towarowymi a pasażerskimi w obrębie Pomorskiego Węzła Kolejowego. Rozwiązaniem tego problemu będzie aktywizacja drugorzędnych linii kolejowych jako alternatywnych ciągów transportu towarów do portu. Przygotowywana modernizacja stacji towarowej Gdynia Port powinna zostać dopełniona działaniami zwiększającymi zdolność przepustową linii kolejowej nr 201 i jej elektryfikacją na całym jej przebiegu.

Perspektywy rozwoju infrastruktury kolejowej będą bezpośrednio i pośrednio wpływały na dostępność gmin NOU NORDA poprzez skrócenie czasu podróży, podniesienie jej komfortu oraz możliwość zintegrowania różnych podsystemów transportu zbiorowego i indywidualnego w węzłach przesiadkowych. Jednym z efektów rozwoju podsystemu kolejowego w ramach Pomorskiego Węzła Kolejowego będzie wzrost udziału kolei w podziale zadań przewozowych w NOU NORDA, ze szczególnym uwzględnieniem jego najbardziej upośledzonej pod tym względem północno-zachodniej części.

Trendy suburbanizacyjne oraz procesy starzenia się społeczeństwa stanowią zasadnicze wyzwania dla kształtowania sieci transportowej oraz dla obsługi rozproszonych jednostek osadniczych za pomocą transportu zbiorowego w perspektywie średnio- i długookresowej. Jednocześnie prawdopodobne jest zwiększenie presji na sieć transportową północnej części NOU NORDA w wyniku podjęcia decyzji o budowie elektrowni jądrowej w Żarnowcu.

Cel strategiczny wspólnej polityki rozwoju

Opracowanie zintegrowanych rozwiązań w sferze transportu drogowego, kolejowego, komunikacji publicznej i wodnej dla całego subregionu.

³⁹ T. Komornicki i P. Rosik, *op. cit.*, str. 4-5.

⁴⁰ Tamże, str. 6.

Cele szczegółowe wspólnej polityki rozwoju

- Zapewnienie odpowiedniego poziomu synergii między strategiami rozwojowymi gmin obu obszarów funkcjonalnych (NOU NORDA i Dolina Logistyczna) w zakresie planowania i wdrażania infrastrukturalnych inwestycji transportowych.
- Zapewnienie realizacji inwestycji o kluczowym znaczeniu dla integracji transportowej NOU NORDA w ramach programów krajowych i regionalnych.
- Wprowadzenie do procesu decyzyjnego oraz ukończenie punktowych i linowych inwestycji wzmacniających spójność systemu transportowego NOU NORDA zwłaszcza w obsłudze komunikacyjnej terenów północnych (np. Półwysep Helski) i północno-zachodnich.
- Lepsze zintegrowanie i wykorzystanie potencjału żeglugi przybrzeżnej w systemie transportowym NOU NORDA.

Proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe

- Koordynacja wdrażania strategii rozwojowych gmin obu obszarów funkcjonalnych (NOU NORDA i Dolina Logistyczna) w zakresie planowania i wdrażania infrastrukturalnych inwestycji transportowych oraz opracowanie sposobów minimalizacji wynikających z tego potencjalnie negatywnych efektów konkurencyjnych w relacji pomiędzy gminami północnej części obszaru metropolitalnego.
- Wspólne działania na rzecz umieszczenia w programach krajowych i regionalnych oraz terminowej realizacji inwestycji o kluczowym znaczeniu dla integracji transportowej NOU NORDA:
 - Obwodnica Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT), wraz z Drogą Czerwoną (na odcinku od Trasy Kwiatkowskiego do planowanej OPAT), oraz alternatywnych połączeń drogowych w ramach Małego Trójmiasta Kaszubskiego (w tym dróg dojazdowych do Lotniska Gdynia- Oksywie),
 - budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Obwodnica Trójmiasta – Łębork (Trasa Kaszubska) oraz Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (od węzła ‘Chwaszczyno’ w kierunku południowym),
 - przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni do pełnej nośności zgodnej z wymogami korytarzy TEN-T (ze zmianą statusu Trasy Kwiatkowskiego z drogi powiatowej na drogę wojewódzką lub nawet krajową),
 - modernizacja i rozwój regionalnej infrastruktury drogowej: droga wojewódzka nr 215 (Władysławowo-Karwia-Krokowa), nr 216 (Reda-Władysławowo-Hel), nr 218 (Gdańsk Osowa-Krokowa) i nr 224 (Wejherowo-Szemud-Tczew),
 - modernizacja i rozwój infrastruktury kolejowej: linia kolejowa nr 201 (Gdynia-Kościerzyna) wraz z jej elektryfikacją, nr 202 (Gdynia-Łębork), nr 213 (Reda-Hel) oraz nr 229 na odcinku Łębork – Łeba.

- Rozwój zintegrowanego transportu publicznego w ramach MZKZG.
- Wprowadzenie wahadłowego połączenia kolejowego na odcinku Władysławowo-Hel o wysokiej częstotliwości i dostępności.
- Przedłużenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do północnych dzielnic Gdyni.
- Przedłużenie linii SKM do Zamostnego.
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 230 (Wejherowo – Garczegorze).
- Modernizacja stacji towarowej Gdynia Port do obsługi strefy portowej Gdyni (port, stocznie, centra dystrybucyjne) oraz gospodarki północnej części Pomorza (jako tzw. wyładownia publiczna).
- Budowa morskich terminali pasażerskich w Gdyni (promowe i żeglugi przybrzeżnej) oraz węzła integracyjnego (dworzec kolejowy, autobusowy).
- Wprowadzenie stałego połączenia promowego Gdynia-Hel oraz popularyzacja i długoterminowe planowanie żeglugi przybrzeżnej jako komponentu zintegrowanego systemu transportowego północnej części obszaru metropolitalnego.

Obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju

Obszar NOU NORDA, obszar Doliny Logistycznej oraz pozostałych gmin: Cewice, Lębork, Liniewo, Luzino, Łęczyce, Szemud, Gniewino

Oczekiwane efekty wspólnej polityki rozwoju

Bardziej zintegrowany i multimodalny system transportowy całego subregionu.

Wskaźniki oceny postępu realizacji polityki rozwoju (do weryfikacji i skwantyfikowania w programach operacyjnych)

- Liczba infrastrukturalnych inwestycji transportowych realizowanych wspólnie przez gminy obu obszarów funkcjonalnych (NOU NORDA i Dolina Logistyczna).
- Liczba wypracowanych rozwiązań minimalizujących negatywne efekty konkurencyjne w relacjach międzygminnych w wyniku zrealizowanych inwestycji transportowych.
- Liczba i termin ukończenia inwestycji o kluczowym znaczeniu dla integracji transportowej NOU NORDA.
- Liczba i zasięg połączeń w ramach zintegrowanego transportu publicznego.
- Liczba i ocena jakości funkcjonowania nowych połączeń transportu publicznego przez jego użytkowników.
- Liczba i długość zrewitalizowanych/zmodernizowanych dróg i linii kolejowych.
- Liczba i kubatura zrewitalizowanych/zmodernizowanych obiektów punktowych i węzłowych.

III.4 Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej

Kontekst rozwoju

Tradycyjne gminy turystyczne pobraża Bałtyku odznaczają się bogatą i urozmaiconą bazą infrastrukturalną i usługową, odpowiadającą potrzebom osób wypoczywających w sezonie letnim. Ich gospodarka jest jednak mało zdywersyfikowana, widoczna jest duża sezonowość rynku pracy związana z obsługą ruchu turystycznego, zaś koniunktura w dominującej branży turystycznej zależy od wahań pogodowych.

Wspólnym wyzwaniem dla ich rozwoju jest brak dostatecznej oferty turystycznej w sezonie jesienno-zimowym, niestabilność rynku pracy w obsłudze ruchu turystycznego, brak alternatywnych dla turystyki źródeł dochodu, a jednocześnie postępująca degradacja środowiska naturalnego związana z intensywnym ruchem turystycznym.

Na tym tle gminy: Kosakowo, Krokowa i Gniewino mają mniej rozwiniętą ofertę turystyczną. Ich tereny są predysponowane do rozwoju wybranych form turystyki (np. turystyka piesza i rowerowa), jednakże infrastruktura (np. baza hotelowo-motelowa i agroturystyczna, ścieżki rowerowe) jest oceniana jako niewystarczająca. Z kolei jedną z szans rozwoju Lęborka jest bliskość wybrzeża i Łeby jako atrakcyjnej destynacji turystycznej. Należy podkreślić również szansę rozwoju specjalizowanej turystyki adresowanej do profesjonalnych sportowców w oparciu o infrastrukturę turystyczną wybudowaną z myślą o mistrzostwach EURO 2012.

Samorządy lokalne NOU NORDA upatrują swojej szansy rozwojowej w uzupełnianiu potencjału gospodarczego o ofertę turystyczną charakteryzującą się wysokim standardem świadczonych usług. Warunki balneologiczne predestynują ten obszar do rozwoju turystyki sanatoryjnej, rehabilitacyjnej, prozdrowotnej czy typu spa & wellness. Bogate zasoby i walory przyrodniczo-krajobrazowe, w tym sieć różnorodnych form ochrony przyrody oraz organizowane imprezy masowe sprzyjają rozwojowi rozmaitych form turystyki poznawczej (np. ekoturystyki, obserwacji ptaków, krajoznawczej, kulturowej), kwalifikowanej (np. pieszej, rowerowej, jeździeckiej, żeglarskiej, nurkowej czy kajakowej) oraz konferencyjnej. Jednocześnie obszar NOU NORDA coraz częściej przyciąga gości zagranicznych, przede wszystkim z Niemiec i krajów skandynawskich, poszukujących wysokiej jakości usług turystycznych.

Potrzeba współdziałania ponad granicami administracyjnymi dostrzegana jest w strategiach lokalnych i innych dokumentach kierujących rozwój gmin NOU NORDA. Pojawia się również pomysł wspólnych inwestycji, np. budowy dróg pieszych i rowerowych łączących wszystkie miejscowości Półwyspu Helskiego. Tymczasem brakuje koordynacji w kształtowaniu oferty turystycznej, czego przejawem jest np. niesynchronizowany kalendarz imprez masowych w sezonie letnim.

W opinii badanych przedsiębiorców istnieje potrzeba specjalizacji ułatwiających promocję marki turystycznej oraz wydłużenia sezonu poprzez działania inwestycyjne i organizacyjne.

Oddziaływanie trendów i czynników zewnętrznych

Wraz ze zmianami demograficznymi w społecznościach krajów europejskich, w tym Polski, następuje wzrost zapotrzebowania na usługi zdrowotne i opiekuńcze dla osób starszych (tzw. *silver economy*). Jednym z jej elementów jest turystyka zdrowotno-wypoczynkowa, w której wysokiej jakości oferta kierowana jest do osób w wieku poprodukcyjnym. W powszechnym odbiorze adresatem tego typu oferty w miejscowościach turystycznych NOU NORDA mogą być mieszkańcy krajów ościennych (Niemcy, kraje skandynawskie).

Wraz ze wzrostem zamożności wybranych grup społecznych w Polsce należy się spodziewać rosnącej fali zainteresowania usługami medycznymi wykonywanymi na odległość (monitoring i diagnozowanie stanu zdrowia, konsultacje specjalistyczne, okresowe przeglądy, długotrwałe leczenie, medycyna powypadkowa itp.). Telemedycyna umożliwi oddzielenie miejsca pobytu (zamieszkania) od miejsca świadczenia podstawowych usług medycznych (np. lekarz rodzinny, przychodnia rejonowa). Tym samym, przed gminami NOU NORDA otwiera się możliwość pozyskania szerszej grupy dobrze sytuowanych mieszkańców Polski zainteresowanych dłuższym pobytem na tym obszarze.

Trend zmian wzorów konsumpcji i stylów życia przekłada się na większe wydatki na różnego typu produkty i usługi wyższego rzędu (np. wypoczynek, kultura, restauracje). Sprzyja to rozwojowi nowych form turystyki, dotąd w Polsce rzadko spotykanych (np. kulinarnej lub eventowej) oraz usług całorocznych, wykorzystujących potencjał demograficzno-ekonomiczny Trójmiasta.

Cel strategiczny wspólnej polityki rozwoju

Wspólne wypracowanie całorocznej, zintegrowanej oferty rekreacyjno-turystycznej dla pasa nadmorskiego z poszanowaniem wymogów ochrony środowiska naturalnego.

Cele szczegółowe wspólnej polityki rozwoju

- Wzrost znaczenia turystyki kwalifikowanej i specjalistycznej (w tym prozdrowotnej) w gospodarce turystycznej pasa nadmorskiego NOU NORDA.
- Zmniejszenie presji sezonowej aktywności turystycznej na środowisko naturalne pasa nadmorskiego NOU NORDA (w tym na wrażliwe ekosystemy nadmorskie).
- Zwiększenie spójności rozwiązań w zakresie liniowej infrastruktury turystycznej, obiektów turystycznych oraz ofert sposobu spędzania wolnego czasu ponad granicami gmin pasa nadmorskiego NOU NORDA.
- Wypromowanie marki turystycznej NOU NORDA na forum krajowym i europejskim.
- Poprawa współpracy między dostawcami usług turystycznych w pasie nadmorskim NOU NORDA.

Proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe

Realizacja inwestycji infrastrukturalnych podnoszących atrakcyjność turystyczną obszaru, np. budowa Cysterskiego Szlaku Żeglownego od Jeziora Żarnowieckiego do Bałtyku.

- Tworzenie wspólnego wizerunku oraz promocja marki turystycznej NOU NORDA na forum krajowym i europejskim. Wspólne promowanie produktów turystycznych, które nie powodują przekraczania dopuszczalnych norm hałasu.
- Integracja i wymiana informacji turystycznej pomiędzy podmiotami zajmującymi się promocją poszczególnych gmin NOU NORDA.
- Integracja liniowej infrastruktury turystycznej (np. szlaki piesze, rowerowe, kajakowe itp.) ponad granicami gmin oraz współpraca w rozwoju zaplecza dla żeglarstwa morskiego i innych sportów wodnych dla mieszkańców NOU NORDA oraz turystów krajowych i zagranicznych.
- Zharmonizowanie planowania i realizacji obiektów i wyposażenia infrastrukturalnego w sferze turystyki zdrowotnej oraz rozmaitych form turystyki poznawczej, kwalifikowanej, sportowej, konferencyjnej, kulinarnej i eventowej.
- Koordynacja kalendarzy imprez sportowych i kulturalnych Gdyni oraz mniejszych gmin nadmorskich wraz z wypracowaniem oferty przewozu uczestników między miejscami organizacji imprez i festynów. Wprowadzenie cyklicznych imprez kulturalnych i sportowych o zasięgu ponadregionalnym i międzynarodowym.
- Dostosowywanie zakresu i poziomu zagospodarowania turystycznego gmin NOU NORDA do oczekiwań rynku krajowego i zagranicznego (w tym kwestie estetyzacji przestrzeni publicznej, por. obszar priorytetowy nr 1).
- Wypracowanie oferty zdrowotno-wypoczynkowej dla osób w wieku poprodukcyjnym, umożliwiającej ich dłuższy pobyt na tym obszarze (pobyty rezydencyjne).
- Organizowanie sieci liderów lokalnych animujących współpracę między dostawcami usług turystycznych (np. wspólne wypożyczalnie sprzętu turystycznego). Lepsze zintegrowanie lokalnego środowiska biznesu turystycznego.
- Wsparcie działań sektora prywatnego w zakresie szkoleń dotyczących tworzenia i rozwoju lokalnych produktów turystycznych.
- Opracowanie i wdrożenie spójnego systemu zielonych tras (trasy wycieczkowe na obszarach wiejskich wzdłuż dróg drugorzędnych) na obszarze NOU NORDA stanowiących atrakcję dla turystów tranzytowych, w tym współpraca i wsparcie miejscowych przedsiębiorców w uruchamianiu bazy i usług hotelowo-gastronomicznych.
- Stworzenie warunków do rozwoju turystyki i rekreacji weekendowej mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej na obszarze pasa wybrzeża NOU NORDA.
- Koordynacja działań planistycznych i kontrolnych gmin oraz właściwych służb publicznych zabezpieczających obszary cenne przyrodniczo przed skutkami żywiołowej penetracji turystycznej w sezonie letnim.

Obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju

Obszar pasa wybrzeża NOU NORDA oraz północnej części gminy Gniewino.

Oczekiwane efekty wspólnej polityki rozwoju

Wspólna, całoroczna i zintegrowana oferta rekreacyjno-turystyczna dla pasa nadmorskiego, respektująca wymogi ochrony środowiska naturalnego.

Wskaźniki oceny postępu realizacji polityki rozwoju (do weryfikacji i skwantyfikowania w programach operacyjnych)

- Koszt nowych inwestycji infrastrukturalnych podnoszących atrakcyjność turystyczną obszaru.
- Liczba wydarzeń promocyjnych i stopień odbioru wspólnego wizerunku oraz marki turystycznej NOU NORDA na forum krajowym i europejskim.
- Liczba wspólnie wypromowanych produktów turystycznych, respektujących wymogi ochrony środowiska.
- Ocena intensywności i jakości wymiany informacji turystycznej pomiędzy podmiotami zajmującymi się promocją poszczególnych gmin NOU NORDA.
- Liczba i długość liniowych obiektów infrastruktury turystycznej przebiegających ponad granicami gmin.
- Liczba zawartych porozumień międzygminnych na rzecz rozwoju żeglarstwa morskiego i innych sportów wodnych.
- Liczba wspólnie przygotowanych planów dla obiektów i wyposażenia infrastrukturalnego w sferze turystyki specjalistycznej.
- Liczba wspólnie opracowanych kalendarzy imprez sportowych i kulturalnych w obrębie NOU NORDA oraz ofert przewozu uczestników.
- Liczba zorganizowanych i/lub zaplanowanych imprez kulturalnych i sportowych o zasięgu ponadregionalnym i międzynarodowym.
- Stopień oceny estetyki zagospodarowania turystycznego gmin NOU NORDA przez gości i turystów krajowych i zagranicznych.
- Liczba opracowanych i wdrożonych ofert zdrowotno-wypoczynkowych dla osób w wieku poprodukcyjnym.
- Liczba liderów lokalnych animujących współpracę między dostawcami usług turystycznych.
- Liczba szkoleń dla sektora prywatnego w zakresie tworzenia i rozwoju lokalnych produktów turystycznych.
- Liczba opracowanych i wdrożonych zielonych tras na obszarze NOU NORDA .
- Liczba ofert i imprez weekendowych zorganizowanych dla mieszkańców aglomeracji trójmiejskiej na obszarze pasa wybrzeża NOU NORDA.
- Stopień oceny koordynacji działań planistycznych i kontrolnych gmin oraz właściwych służb publicznych.

III.5 Kształtowanie potencjału agroturystycznego i rolno-spożywczego

Kontekst rozwoju

Gminy wiejskie położone pomiędzy aglomeracją trójmiejską a Lęborkiem odznaczają się wysoką atrakcyjnością krajobrazu i walorami środowiska przyrodniczego. Predestynują one te obszary do rozwoju kwalifikowanej turystyki, rolnictwa ekologicznego, specjalistycznej produkcji nasiennej i hodowlanej, a także rybackiej. Gminy te charakteryzują: niezłe położenie komunikacyjne, dostępność zasobów siły roboczej oraz tradycje gospodarowania wykorzystujące tożsamość regionalną. Liczne rezerваты przyrody i inne obszary prawnie chronione oraz walory kulturowe (w tym obiekty zabytkowe, kultywowane tradycje i zwyczaje itp.) stanowią dodatkowy atut w pobudzaniu agroturystyki oraz produkcji i przetwórstwa rolno-spożywczego.

Do wspólnych mankamentów utrudniających wykorzystanie tego potencjału należą jednak:

- Słabo rozwinięty sektor małych i średnich przedsiębiorstw,
- Niewielki zasób środków finansowych i uzbrojonych terenów przeznaczonych pod inwestycje gospodarcze o charakterze usługowo-produkcyjnym,
- Brak inwestorów zewnętrznych,
- Niewykorzystana aktywność mieszkańców,
- Słaby rozwój bazy turystycznej i brak koordynacji działań zmierzających do stworzenia atrakcyjnej oferty turystycznej.

Oddziaływanie trendów i czynników zewnętrznych

Wzrost popytu na produkty ekologiczne i regionalne, moda na turystykę wiejską, widoczna dynamika przyjazdów turystów zagranicznych oraz położenie blisko miast - umożliwiające rozwój konkurencyjnego sektora różnych usług, w tym turystycznych – stanowią uwarunkowania, które przemawiają za wspólnym podjęciem działań na rzecz pobudzenia lokalnej przedsiębiorczości w branży turystycznej i rolno-spożywczej.

Cel strategiczny wspólnej polityki rozwoju

Wypracowanie modelu rozwoju terenów wiejskich oddalonych od pasa wybrzeża w oparciu m.in. o rosnący popyt na agroturystykę, zdrową żywność i inne naturalne produkty.

Cele szczegółowe wspólnej polityki rozwoju

- Poprawa jakości współdziałania lokalnych zakładów przetwórstwa rolno – spożywczego i rybnego z otoczeniem.

- Polepszenie warunków dla rozpoczynania działalności gospodarczej oraz dla inwestorów w preferowanych branżach.
- Podniesienie jakości i stopnia nasycenia terenów wiejskich oddalonych od pasa wybrzeża w infrastrukturę rekreacyjno-turystyczną czerpiącą z lokalnych zasobów i walorów.
- Zwiększenie stopnia uczestnictwa społeczności lokalnych oraz jakości usług w działalności agroturystycznej.
- Zwiększenie zainteresowania wybranych grup wiekowych oraz zawodowych z obszaru NOU NORDA oraz innych rejonów kraju, jak i z zagranicy, ofertą turystyczno-wypoczynkową terenów wiejskich oddalonych od pasa wybrzeża.
- Lepsze powiązanie form turystyki wodnej z siecią szlaków pieszych i rowerowych.

Proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe

- Koordynacja działań wspierających powstawanie lokalnych zakładów przetwórstwa rolno – spożywczego i rybnego oraz ich więzi kooperacyjnych z otoczeniem (np. poprzez współpracę z instytucjami otoczenia biznesu, wsparcie tworzenia grup producenckich rolników i rybaków, rynków lokalnych, uruchamianie ponadlokalnych centrów obsługi gospodarczej oraz tworzenie banku informacji o możliwościach zbytu produktów i usług na rynkach większych ośrodków miejskich).
- Wypracowanie oferty terenów inwestycyjnych pod nieuciążliwą dla środowiska i otoczenia działalność gospodarczą (np. przetwórstwo płodów rolnych i leśnych) oraz stworzenie systemu zachęt i preferencji dla gospodarstw produkujących zdrową żywność.
- Wsparcie finansowe, szkoleniowe i doradcze dla gospodarstw rolnych w celu specjalizacji (np. w produkcji ziemniaka, truskawki, usług agroturystycznych, gastronomi kaszubskiej), rozwoju rzemiosła, oraz wspólnego oferowania produktów (np. poprzez lokalne jarmarki).
- Tworzenie wspólnej oferty produktów markowych na bazie tradycji regionalnych dla potrzeb agroturystyki, turystyki weekendowej, turystyki krajoznawczej i kwalifikowanej oraz oferty wypoczynkowej dla seniorów.
- Rozbudowa i modernizacja infrastruktury rekreacyjno-turystycznej czerpiącej z lokalnych zasobów i walorów. Pełniejsze wykorzystanie sieci osadniczej do funkcji noclegowej, w tym wykorzystanie obiektów pełniących obecnie inne funkcje na cele rekreacyjne i bazę noclegową (np. wioski wakacyjne z polami golfowymi).
- Wypracowanie pakietu usług zdrowotno-wypoczynkowych, rekreacyjnych, rezydencyjnych i transportowych dla wybranych grup wiekowych (np. seniorów) i zawodowych (np. sportowców), umożliwiającej ich dłuższy pobyt na terenach NOU NORDA w sąsiedztwie pasa wybrzeża.
- Organizowanie działań aktywizujących współpracę społeczność lokalnych w agroturystyce, w tym integracja i koordynowanie informacji o obiektach noclegowych i usługach, szkolenia w zakresie standardów obsługi ruchu turystycznego, małej gastronomii itp.)

- Współdziałanie z zarządcami terenów leśnych, wodnych i chronionych w celu wypracowania optymalnego modelu turystyki oraz powiązania form turystyki wodnej z siecią szlaków pieszych i rowerowych.
- Promocja nowego wizerunku gmin rolniczych dla pozyskania inwestorów, turystów i gości weekendowych z miast, innych rejonów kraju oraz z zagranicy (np. poprzez touroperatorów i podmioty funkcjonujące na rynku turystyki objazdowej).

Obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju

Południowa część gmin: Wicko, Choczewo, Krokowa i Gniewino oraz gminy: Cewice, Luzino, Łęczyce, Szemud.

Oczekiwane efekty wspólnej polityki rozwoju

Pobudzenie rozwoju terenów wiejskich oddalonych od pasa wybrzeża w oparciu m.in. o rosnący popyt na agroturystykę, zdrową żywność i inne naturalne produkty.

Wskaźniki oceny postępu realizacji polityki rozwoju (do weryfikacji i skwantyfikowania w programach operacyjnych)

- Liczba powstających lokalnych zakładów przetwórstwa rolno – spożywczego i rybnego oraz ich sieci współpracy z innymi podmiotami.
- Liczba stworzonych zachęt dla przedsiębiorców i inwestorów.
- Powierzchnia terenów inwestycyjnych oddanych pod nieuciążliwą dla środowiska i otoczenia działalność gospodarczą.
- Liczba wspólnie opracowanych ofert lokalnych produktów markowych oraz pakietów usług dla wybranych grup wiekowych i zawodowych.
- Koszt i kubatura rozbudowanej i zmodernizowanej infrastruktury rekreacyjno-turystycznej.
- Liczba działań aktywizujących współpracę społeczność lokalnych w agroturystyce.
- Liczba porozumień z zarządcami terenów leśnych, wodnych i chronionych w celu wypracowania optymalnego modelu turystyki oraz powiązania form turystyki wodnej z siecią szlaków pieszych i rowerowych.
- Liczba wydarzeń promocyjnych i stopień odbioru nowego wizerunku gmin rolniczych przez inwestorów, turystów i gości weekendowych z miast, innych rejonów kraju oraz z zagranicy.

III.6 Reorientacja szkolnictwa zawodowego

Kontekst rozwoju

Problem niedopasowania oferty szkolnictwa zawodowego do potrzeb rynku pracy rzadko znajduje odzwierciedlenie w dokumentach rozwojowych gmin NOU NORDA. Wynika to przede wszystkim z postrzegania sfery edukacji ponadgimnazjalnej przez pryzmat uregulowań prawnych i kompetencyjnych, które zadania w tym zakresie nakładają na samorzady powiatowe.

Tymczasem zidentyfikowane mankamenty w tej dziedzinie (np. nieefektywna lokalizacja i pokrywająca się oferta edukacyjna szkół zawodowych, sporadyczna koordynacja inicjatyw na szczeblu powiatów, niewielka współpraca szkół zawodowych i organów ich prowadzących z przedsiębiorcami) przekładają się na wiele innych zjawisk społeczno-gospodarczych stanowiących bariery rozwoju lokalnego. Należy tu wymienić:

- Trudności w przyciągnięciu inwestorów zainteresowanych pozyskaniem lokalnej siły roboczej o odpowiednim poziomie kwalifikacji zawodowych (np. programistów czy operatorów maszyn) – często pomimo oferty uzbrojonych terenów pod działalność produkcyjno-usługową;
- Słabo rozwinięty sektor małych i średnich przedsiębiorstw w niektórych gminach, z uwagi m. in. na rozbieżności pomiędzy oczekiwaniami pracodawców a kompetencjami nabytymi w trakcie procesu kształcenia;
- Niesatysfakcjonujący poziom zatrudnienia i aktywności zawodowej;
- Negatywny (stereotypowy) wizerunek szkół zawodowych wśród potencjalnych uczniów i ich rodziców;
- Niską aktywność społeczną i obywatelską we współzarządzaniu rozwojem lokalnym;
- Nasilające się zjawisko wykluczenia społecznego i patologii społecznej, zwłaszcza u osób bezrobotnych i z obszarów wiejskich;
- Odływ bardziej aktywnych mieszkańców w wieku produkcyjnym, co skutkuje utratą bazy podatkowej oraz wyludnianiem się gmin położonych w oddaleniu od chłonnych rynków pracy (przy niskiej dostępności transportowej umożliwiającej codzienne dojazdy)
- Rozproszenie i niewystarczającą współpracę samorządów gospodarczych.

Oddziaływanie trendów i czynników zewnętrznych

Niska jakość kształcenia zawodowego oraz brak systemu współpracy i koordynacji oferty szkolnictwa zawodowego uwzględniającej ponadlokalny wymiar rynków pracy stanowią wyzwanie dla całego województwa pomorskiego. Niepokojącym zjawiskiem na Pomorzu jest stosunkowo niewielki odsetek absolwentów szkół zawodowych (nieco ponad 60% dla absolwentów techników i szkół policealnych oraz poniżej 80% dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych), którzy otrzymują dyplom

potwierdzający kwalifikacje zawodowe, co świadczy o niskiej i odbiegającej od średniej krajowej efektywności kształcenia⁴¹.

Problemy szkolnictwa zawodowego w kontekście kształtowania rynku pracy, charakteryzujące NOU NORDA, są tożsame dla całego regionu i dodatkowo potęgowane niską mobilnością przestrzenną i zawodową Pomorzan.

Mieszkańcy województwa pomorskiego rzadko zmieniają miejsce zamieszkania w ślad za silnie zróżnicowanym przestrzennie popycie na pracę. 30% mieszkańców dojeżdża do pracy średnio około 20 kilometrów (najczęściej w ramach jednego powiatu), pozostali przemieszczają się średnio 4 kilometry. Niską mobilnością przestrzenną charakteryzują się w szczególności mieszkańcy obszarów wiejskich i mniejszych miast⁴².

W tym samym dokumencie dostrzega się problem niezadawalającej mobilności zawodowej, przejawiającej się głównie brakiem kompetencji pozwalających na zmianę zawodu i niechęcią do podnoszenia posiadanych kwalifikacji oraz dostosowania umiejętności do oczekiwań pracodawców. Jednocześnie w województwie pomorskim maleje liczba osób wchodzących na rynek pracy, co może doprowadzić do deficytu zasobów kadrowych w niektórych branżach. Nakłada się na to niewielkie zainteresowanie pracodawców umożliwieniem osobom młodym zdobycia pierwszego doświadczenia zawodowego poprzez np. organizowanie praktyk i staży jeszcze w trakcie trwania nauki, z uwagi m.in. na mało efektywne rozwiązania prawne związane z organizacją praktyk i staży zawodowych⁴³.

Kształtowanie oferty szkolnictwa zawodowego napotyka także na problem przewidywań dotyczących przyszłego popytu na pracę. W przypadku analizowanego obszaru szanse na stworzenie sporej liczby dobrze płatnych miejsc pracy wiąże się m.in. z planami budowy elektrowni atomowej. Decyzja o realizacji takiej inwestycji mogłaby stworzyć szanse zatrudnienia dla większej liczby absolwentów szkół zawodowych.

Cel strategiczny wspólnej polityki rozwoju

Opracowanie i wdrożenie działań dopasowujących ofertę szkolnictwa zawodowego do potrzeb rynku pracy.

Cele szczegółowe wspólnej polityki rozwoju

- Poprawa stopnia i jakości współdziałania współpracy oraz koordynacji oferty ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego ponad granicami gmin i powiatów NOU NORDA oraz obszarów przyległych.
- Zwiększenie stopnia uczestnictwa przedsiębiorców w kształtowaniu systemu ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego.
- Poprawa kwalifikacji zawodowych uczniów ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego.

⁴¹ Zarząd Województwa Pomorskiego, *Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej „Aktywni Pomorzanie”*, Gdańsk 2013, str. 22.

⁴² Tamże, str. 7.

⁴³ Także, str. 23.

- Poprawa wizerunku ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego w ocenie społeczności lokalnych.

Proponowane działania i przedsięwzięcia rozwojowe

- Stworzenie modelu ponadlokalnej współpracy oraz regionalnej koordynacji oferty ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego, uwzględniającej ponadlokalny wymiar rynków pracy i zwiększającej przez to potencjał mobilności zawodowej absolwentów.
- Wypracowanie systemu zachęt dla pracodawców podejmujących współpracę ze szkołami zawodowymi i ich organami prowadzącymi.
- Wypracowanie systemu wsparcia dla nauczycieli kształcenia zawodowego dla potrzeb kształtowania kluczowych kompetencji uczniów.
- Współpraca w realizacji projektów zmierzających do wzrostu poziomu kwalifikacji zawodowych uczniów, w szczególności wpisujące się w realizację porozumień na rzecz inteligentnych specjalizacji województwa pomorskiego.
- Promowanie uczestnictwa uczniów i personelu placówek ponadgimnazjalnych szkół zawodowych w międzynarodowych sieciach współpracy i programach edukacyjnych.
- Wspieranie wyposażenia ponadgimnazjalnych szkół zawodowych, w szczególności w pomoce dydaktyczne pracowni kształcenia praktycznego.
- Podjęcie współpracy z samorządem województwa pomorskiego w realizacji przedsięwzięcia strategicznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego WP 2014-2020 o nazwie: *„Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych, uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnych rynków pracy”*
- Promowanie dobrych praktyk w tworzeniu klas patronackich oraz ukierunkowanych programów motywacyjnych dla uczniów ponadgimnazjalnych szkół zawodowych.
- Realizacja działań we współpracy z przedsiębiorcami, samorządem terytorialnym i gospodarczym w celu poprawy wizerunku ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego

Obszar realizacji wspólnej polityki rozwoju

Cały obszar metropolitalny (działania dla NOU NORDA wymagają kompatybilności z działaniami w ramach Strategii Obszaru Metropolitalnego).

Oczekiwane efekty wspólnej polityki rozwoju

Lepsze dopasowanie oferty szkolnictwa zawodowego NOU NORDA do potrzeb rynku pracy.

Wskaźniki oceny postępu realizacji polityki rozwoju (do weryfikacji i skwantyfikowania w programach operacyjnych)

- Liczba inicjatyw umożliwiających lepszą koordynację oferty szkolnictwa zawodowego na poziomie ponad powiatowym.
- Liczba dobrych praktyk w tworzeniu klas patronackich oraz ukierunkowanych programów motywacyjnych dla uczniów ponadgimnazjalnych szkół zawodowych.
- Liczba uczniów i pracowników ponadgimnazjalnych szkół zawodowych uczestniczących w międzynarodowych sieciach współpracy i programach edukacyjnych.
- Odsetek absolwentów szkół zawodowych z dyplomem potwierdzającym kwalifikacje zawodowe.
- Ocena jakości funkcjonowania przedsięwzięcia strategicznego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego WP 2014-2020 o nazwie: „Kształtowanie sieci ponadgimnazjalnych szkół zawodowych, uwzględniającej potrzeby subregionalnych i regionalnego rynków pracy”.
- Zmiana w wizerunku szkolnictwa zawodowego w oczach społeczności lokalnej.

IV. WDRAŻANIE STRATEGII ROZWOJU NOU NORDA

IV.1 Formuła realizacji Strategii

Strategia rozwoju NOU NORDA określa optymalny kierunek rozwoju tego obszaru w perspektywie długofalowej poprzez działania zawarte w sześciu obszarach priorytetowych. Są one wspólne bądź dla całego obszaru, bądź dla mniejszego zbioru jednostek samorządu terytorialnego, i niekoniecznie ograniczają się do gmin wchodzących w skład tego obszaru.

Otwarta formuła realizacji strategii rozwoju NOU NORDA wynika z czterech zasadniczych powodów. Są to:

- Funkcjonalny charakter tego obszaru, charakteryzującego się nadmorskim położeniem, wysoką atrakcyjnością turystyczną, stanowiącego przestrzeń dynamicznych procesów społeczno-gospodarczych niedelimitowanych granicami gmin (suburbanizacja, presja urbanistyczna i turystyczna na terenach wiejskich, polaryzacja rozwoju gospodarczego, przemiany społeczne itp.).
- Konieczność rozwiązywania problemów rozwoju i prowadzenia polityki międzygminnej w układzie ponadlokalnym, nieograniczonym jedynie do gmin NOU NORDA, co zostało wskazane przy specyfikacji obszaru realizacji wspólnej polityki rozwoju w przypadku wybranych obszarach priorytetowych (por. Rozdział III części strategicznej).
- Potrzeba udziału w realizacji strategii tych podmiotów administracyjnych oraz gospodarczych i społecznych, których kompetencje bądź uprawnienia wykraczają poza obszar NOU NORDA

(np. samorządy powiatowe, samorząd województwa pomorskiego, jednostki administracji morskiej, agencje, fundacje, stowarzyszenia, spółki itp.).

- Możliwość popularyzacji sposobu podejścia do rozwiązywania problemów rozwoju obszarów nadmorskich zaprezentowanego w strategii rozwoju NOU NORDA w innych gminach nadmorskich kraju.

Otwarta formuła wdrażania strategii rozwoju NOU NORDA powinna być w związku z tym nakłaniać do rozszerzenia współpracy o kolejne gminy w ramach porozumienia Doliny Logistycznej oraz Metropolitalnego Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA. Istotne jest również precyzyjne określenie relacji strategii rozwoju NOU NORDA ze strategią dla całego obszaru metropolitalnego.

IV.2 Operacjonalizacja Strategii

Realizacja działań i przedsięwzięć rozwojowych należących do wyznaczonych obszarów priorytetowych strategii rozwoju NOU NORDA nastąpi poprzez programy operacyjne.

W odniesieniu do przeprowadzonej diagnozy, oceny potencjału rozwojowego oraz struktury strategicznych celów rozwoju tego obszaru planowane jest podjęcie trzech konkretnych programów operacyjnych:

1. Rozwój przestrzenny i gospodarowanie gruntami.
2. Rozwój gospodarczy.
3. Promocja.

Program operacyjny „**Rozwój przestrzenny i gospodarowanie gruntami**” będzie ujmował planowe i przyjazne dla mieszkańców oraz turystów kształtowanie przestrzeni NOU NORDA oraz gospodarkę mieniem komunalnym zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, adresując zagadnienia zapisane w priorytecie nr 1 (Poprawa atrakcyjności przestrzeni publicznej). W programie tym będą również uwzględnione kwestie strefowania (strefowego podejścia) do zagospodarowania NOU NORDA w konsekwencji zmieniającej się wrażliwości środowiska naturalnego w miarę oddalania się od brzegu morskiego i różnicowania się walorów i zasobów.

Program operacyjny „**Rozwój gospodarczy**” będzie miał za zadanie wskazać konkretne sposoby wspierania wiodących branż NOU NORDA w kontekście ścieżki przejścia od budowania lepszej dostępności transportowej i rynku pracy w pierwszym okresie realizacji strategii (por. Rozdział III części strategicznej) do stymulowania zróżnicowanej gospodarki o malejącej presji na środowisko przyrodnicze w okresie drugim. Program ten będzie odnosił się do zagadnień uwzględnionych w priorytecie nr 2 (Kreowanie i wspieranie branż wiodących), a także w kilku innych obszarach priorytetowych przez pryzmat oddziaływań na gospodarkę NOU NORDA (nr 3 - Tworzenie spójnego systemu transportowego; nr 4 - Rozwój związanej z morzem gospodarki turystycznej; nr 5 - Kształtowanie potencjału agroturystycznego i rolno-spożywczego; nr 6 - Reorientacja szkolnictwa zawodowego).

Program operacyjny „**Promocja**” będzie miał charakter horyzontalny, adresując kwestie tworzenia wizerunku i percepcji marki całego obszaru nadmorskiego ze strony mieszkańców, gości

weekendowych oraz turystów (turystyka pobytowa, kwalifikowana i specjalistyczna). Program ten będzie w związku z tym zawierał zagadnienia ujęte we wszystkich obszarach priorytetowych strategii w przypadku, gdy dotyczą one działań promocyjnych, marketingowych i popularyzacyjnych.

W przypadku, gdy zakres tematyczny trzech programów operacyjnych nie będzie w pełni odpowiadał treści działań i przedsięwzięć rozwojowych zapisanych w strategii, postuluje się zdefiniowanie osobnego bądź osobnych programów operacyjnych, pod warunkiem zabezpieczenia środków na jego/ich realizację.

Dokumenty programów operacyjnych będą prezentować lokalizację i szczegółowy zakres rzeczowy kluczowych przedsięwzięć (w nawiązaniu do zapisów działań i przedsięwzięć w obszarach priorytetowych strategii), ich orientacyjną wartość i możliwe źródła finansowania, podmioty właściwe do ich realizacji włącznie z mechanizmami koordynacji, harmonogram procesu realizacji, a także system monitorowania postępów w realizacji. Płaszczyzną odniesienia w tym ostatnim przypadku będą wskaźniki postępu realizacji wspólnej polityki rozwoju ujęte w opisie obszarów priorytetowych strategii oraz generalne zasady monitoringu i ewaluacji zapisane w niniejszym dokumencie.

Z uwagi na fakt, że programy operacyjne są kontynuacją i uszczegółowieniem strategii, wskaźniki monitoringu wdrażania i realizacji poszczególnych zadań zostaną wskazane na etapie opracowywania poszczególnych programów operacyjnych operacjonalizujących niniejszy dokument strategiczny.

IV.3 Struktura wdrażania Strategii. Rola Forum NORDA

Odpowiedzialność za wdrażanie strategii rozwoju NOU NORDA leży po stronie samorządów gminnych. Z uwagi na otwartą formułę procesu strategicznego i sposobu wdrażania zapisów dokumentu (por. Rozdział IV.1 części strategicznej), postuluje się połączenie dwóch podejść metodycznych:

- Oddolnego procesu współpracy gmin NOU NORDA i gmin przyległych oraz ich partnerów administracyjnych i społeczno-gospodarczych,
- Odgórnego systemu nadzoru nad całościową realizacją strategii i oceny postępów w urzeczywistnieniu wizji, celu strategicznego i celów szczegółowych.

Współdziałanie gmin NOU NORDA mające na celu wsparcie rozwoju oparte jest na podstawowej regule, wypływającej z zasady subsydiarności, że wszelkie działania podejmowane wspólnie są jedynie uzupełnieniem działań samodzielnych gmin. Żadne partnerstwo, formalne ani nieformalne organizacja nie powinny ujmować, zastępować ani ograniczać kompetencji gmin członkowskich, lecz koordynować i stymulować przedsięwzięcia cechujące się strategicznym znaczeniem dla obszaru.

Biorąc pod uwagę, że NOU NORDA jest częścią, względnie przylega (w zależności od tego, jakie kryteria delimitacji przyjmą) do aglomeracji o ambicjach metropolitalnych, w planowaniu i realizacji takich przedsięwzięć należy brać pod uwagę występowanie w rozwoju pewnej synergii, która powoduje, że siła metropolii może mieć działanie wzmacniające dla obszaru funkcjonalnego i odwrotnie. Z tego powodu należy brać pod uwagę możliwość takiego formułowania partnerstw i współpracujących zespołów, by uwzględniały one te czynniki o szerszej skali odniesienia, niż wynikałoby to ze składu gmin tworzących NOU NORDA.

Organizacją predystynowaną do objęcia nadzoru nad całością realizacji strategii jest **Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA**. Forum NORDA nie stanowi formalnej struktury współpracy, oferując w to miejsce płaszczyznę dobrowolnego współdziałania gmin, wzajemnych konsultacji i wymiany doświadczeń na rzecz zintegrowanego rozwoju północnej części obszaru metropolitalnego. Działalność Forum NORDA dotyczy takich kwestii jak: realizacja kluczowych inwestycji transportowych (Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej), wspólna gospodarka komunalna, promocja gospodarcza, polityka edukacyjna, polityka turystyczna oraz bezpieczeństwo.

Tym samym, zespoły robocze funkcjonujące w ramach Forum NORDA stanowiłyby naturalną bazę współdziałania gmin w realizacji strategii (poprzez programy operacyjne), zaś władze współpracujących samorządów gminnych przyjęłyby rolę nieformalnego (miękkiego) koordynowania i sterowania rozwojem tego obszaru.

Współpraca powinna przebiegać przede wszystkim w zespołach roboczych, do których organy wykonawcze gmin będą delegować pracowników biegłych w tematyce danego zespołu. Wskazane jest, by gminy, które ze względu na swój potencjał finansowy, organizacyjny lub kadrowy w danej tematyce miały większe możliwości od gmin pozostałych, zwiększały swój wkład w prace tego zespołu. Pożądane jest również, by zespoły korzystały z porad ekspertów i usług specjalistycznych tam, gdzie jest to niezbędne dla zachowania wysokiej jakości. Ewentualne koszty zewnętrzne, powinny być dzielone pomiędzy współpracujące gminy.

W tym kontekście do **zadań zespołów roboczych** Forum NORDA należałoby:

- Określenie sposobu realizacji konkretnych kluczowych działań i przedsięwzięć rozwojowych zapisanych w dokumentach trzech programów operacyjnych - w formule współpracy międzygminnej oraz partnerstwa z podmiotami zewnętrznymi. Możliwe jest w tym kontekście skorygowanie tematycznego zakresu działania zespołów roboczych Forum, tak aby ściśle odpowiadał on układowi programów operacyjnych strategii.
- Określenie zasad współdziałania w wydatkowaniu środków własnych oraz pozyskiwaniu środków zewnętrznych na realizację kluczowych działań i przedsięwzięć rozwojowych.
- Zdefiniowanie liczbowych wartości wskaźników monitorowania postępów w realizacji programów operacyjnych (w oparciu o wskaźniki postępu realizacji wspólnej polityki rozwoju ujęte w opisie obszarów priorytetowych strategii) – przy możliwym wsparciu ekspertów zewnętrznych.
- Przedstawianie propozycji działań i przedsięwzięć rozwojowych do uwzględnienia w dokumentach strategicznych współpracujących gmin (strategie rozwoju, studia uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego, sektorowe plany rozwoju, plany odnowy itp.), samorządów powiatowych oraz samorządu wojewódzkiego (np. plan zagospodarowania przestrzennego województwa, regionalny program operacyjny itp.).
- Proponowanie zmian i aktualizacji treści dokumentów programów operacyjnych oraz dokumentu strategii.

Miękka koordynacja i sterowanie rozwojem ze strony władz wykonawczych gmin partnerskich Forum NORDA oznaczałoby:

- Przyjmowanie raportów zespołów roboczych z realizacji programów operacyjnych strategii rozwoju NOU NORDA (uwzględniających obszar gmin przyległych) w oparciu m.in. o zestaw wskaźników monitoringu.
- Akceptowanie propozycji działań i przedsięwzięć rozwojowych do uwzględnienia w dokumentach strategicznych współpracujących gmin.
- Przedstawianie właściwym władzom rekomendacji działań i przedsięwzięć rozwojowych do uwzględnienia w dokumentach rozwojowych szczebla powiatowego (gdy zasadne, np. w sferze ponadgimnazjalnego szkolnictwa zawodowego) i wojewódzkiego.
- Zabezpieczanie środków własnych na realizację kluczowych działań i przedsięwzięć rozwojowych w budżetach gmin oraz podejmowanie decyzji o sięganie po środki zewnętrzne.
- Przyjmowanie zmian i aktualizacji treści dokumentów programów operacyjnych oraz dokumentu strategii.

W ramach działań koordynacyjnych władz gmin partnerskich Forum NORDA istotnym polem aktywności byłoby także aktualizowanie i harmonizowanie treści lokalnych dokumentów strategicznych. Należy rozważyć możliwość cyklicznego raportowania postępów w realizacji strategii rozwoju gmin partnerskich na płaszczyźnie Forum NORDA oraz formułowanie propozycji zmierzających do **zwiększenia spójności** zapisanych w nich kierunków rozwoju (por. Rozdział III.7 części strategicznej).

Forum NORDA powinno zmierzać do identyfikacji jak największej ilości obszarów, na których intensywna wymiana doświadczeń i/lub bliska współpraca przełożą się na istotne podniesienie jakości zarządzania w zrzeszonych samorządach.

Istotną rolą Forum powinna być również **funkcja integratora** - w sensie formalnym, np. w przypadku aplikowania o środki pochodzące z zewnętrznych funduszy. Odrębnym aspektem współdziałania powinno być podejmowanie ściśle skoordynowanych działań o charakterze lobbingu w celu wywierania nacisku na rozwiązanie problemów, względnie wykorzystanie szans w sprawach, w których decyzje zapadają poza obszarem kompetencji gmin.

Do zadań Forum powinno także należeć uczestnictwo w **tworzeniu marki całego obszaru metropolitalnego** (po ustaleniu jego wiążącej nazwy), a następnie w jej propagowaniu w skali krajowej i międzynarodowej.

Otwartość jako jedna z kluczowych cech charakteryzujących sposób wdrażania Strategii jest również istotna ze względu na fakt, że strategiczne zagadnienia opisane w części III przynależą pod względem kompetencyjnym do powiatów (m.in. rynek pracy, szkolnictwo średnie, w tym zawodowe). W związku z tym należy stworzyć możliwość uczestniczenia powiatów w pracach Forum NORDA, co przyczyni się do poprawy zarządzania i określenia właściwego sposobu wdrażania konkretnych rozwiązań.

Spis rysunków

Rysunek 1: Gminy Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA	6
Rysunek 2: Gęstość zaludnienia NOU NORDA, województwa pomorskiego i Polski w 2012 r.....	7
Rysunek 3: Zróżnicowanie lesistości w gminach Nadmorskiego Obszaru Usługowego NORDA	12
Rysunek 4: Średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwach rolnych według powiatów w 2010 r.	14
Rysunek 5: Koncentracja ludności wg gmin tworzących NOU NORDA w 2012 r.....	21
Rysunek 6: Gęstość zaludnienia w podziale na gminy NOU NORDA	22
Rysunek 7: Saldo migracji w podziale na gminy NOU NORDA.....	23
Rysunek 8: Saldo migracji w odniesieniu do liczby mieszkańców gmin NOU NORDA.....	23
Rysunek 9: Struktura ludności NOU NORDA wg wiekowych grup ekonomicznych.....	24
Rysunek 10: Struktura ludności wg ekonomicznych grup wiekowych dla NOU NORDA, Polski i województwa pomorskiego w 2013 r.....	24
Rysunek 11: Struktura ludności wg ekonomicznych grup wiekowych w podziale na miasto Gdynię i pozostałe gminy NOU NORDA w 2013 r.	25
Rysunek 12: Struktura ludności wg ekonomicznych grup wiekowych dla NOU NORDA w podziale na gminy w 2013 r.....	26
Rysunek 13: Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w wieku produkcyjnym w podziale na gminy NOU NORDA	27
Rysunek 14: Koncentracja podmiotów gospodarczych w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 roku	28
Rysunek 15: Rozkład miejsc pracy w podmiotach gospodarczych o zatrudnieniu pow. 9 osób w 2012 roku na terenie powiatów, w skład których wchodzi gminy NOU NORDA.....	29
Rysunek 16: Struktura miejsc pracy w podmiotach gospodarczych o zatrudnieniu pow. 9 osób w 2012 roku na terenie powiatów, w skład których wchodzi gminy NOU NORDA.....	43
Rysunek 17: Poziom bezrobocie jako udział osób bezrobotnych zarejestrowanych w odniesieniu do liczby ludności w wieku produkcyjnym wg gmin NOU NORDA w 2013 r.	44
Rysunek 18: Organizacje pozarządowe na 10 tys. mieszkańców wg gmin NOU NORDA w 2013 r.	45
Rysunek 19: Współczynnik skolaryzacji netto dla szkół podstawowych w gminach NOU NORDA w roku 2013	46
Rysunek 20: Wyniki sprawdzianu szóstoklasisty w gminach NOU NORDA w 2014 r.....	47
Rysunek 21: Współczynnik skolaryzacji netto dla szkół gimnazjalnych w NOU NORDA w 2013 r.	47
Rysunek 22: Wyniki egzaminu gimnazjalnego w gminach NOU NORDA w roku 2014 (tylko część matematyczna i przyrodnicza)	48
Rysunek 23: Rozkład sieci dróg krajowych i wojewódzkich NOU NORDA	55
Rysunek 24: Średniodobowe natężenie ruchu na drogach krajowych i wojewódzkich NOU NORDA.	56
Rysunek 25: Rozkład sieci kolejowej NOU NORDA	57
Rysunek 26: Macierz połączeń między gminami NOU NORDA (transport zbiorowy)	59
Rysunek 27: Schemat czasu przejazdu i odległości poszczególnych gmin NOU NORDA do Gdyni.....	61
Rysunek 28: Liczba przychodni lekarskich na 10 tys. mieszkańców wg gmin NOU NORDA w 2013 r.	63
Rysunek 29: Dostępność do aptek wg gmin NOU NORDA w 2013 r.....	63
Rysunek 30: Czytelnicy bibliotek na tys. mieszkańców wg gmin NOU NORDA w 2013 r.	64
Rysunek 31: Powierzchnia użytkowa nowych mieszkań w gminach NOU NORDA.....	64
Rysunek 32: Mieszkańcy korzystający z oczyszczalni ścieków [jako % ogółu ludności gminy]	65

Rysunek 33: Odsetek dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym wśród dzieci w wieku 3-5 lat [%] w podziale na gminy NOU NORDA.....	65
Rysunek 34: Miejsca noclegowe ogółem w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 r.	66
Rysunek 35: Obiekty hotelowe i inne obiekty noclegowe w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 r.	67
Rysunek 36: Liczba turystów korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania w podziale na gminy w 2012 r.....	70
Rysunek 37: Turyści zagraniczni korzystający z obiektów zbiorowego zakwaterowania według powiatów w 2013 r.	70
Rysunek 38: Struktura wybranych dochodów gminnych NOU NORDA w podziale na Gdynię i pozostałe gminy tworzące w 2013 r.	72
Rysunek 39: Dochody ogółem per capita dla gmin NOU NORDA w 2013 r.	73
Rysunek 40: Dochody z udziału w podatku PIT per capita dla gmin NOU NORDA w 2013 r.	73
Rysunek 41: Dochody z podatku od nieruchomości per capita dla gmin NOU NORDA w 2013 r.	74
Rysunek 42: Dochody per capita i udział wpływów z podatków PIT, CIT, nieruchomości i od czynności cywilno-prawnych w dochodach ogółem dla gmin NOU NORDA w 2013 r.	75
Rysunek 43: Wydatki majątkowe per capita z dla gmin NOU NORDA w 2013 r.....	76
Rysunek 44: Wydatki majątkowe per capita i udział wydatków majątkowych w wydatkach ogółem dla gmin NOU NORDA w 2013 r.....	76
Rysunek 45: Struktura wydatków bieżących na oświatę w Gdyni w 2013 r.	77
Rysunek 46: Relacje między gminami obu obszarów funkcjonalnych postrzegane jako atuty i szanse rozwoju w analizach SWOT.....	80
Rysunek 47: Relacje między gminami obu obszarów funkcjonalnych postrzegane jako słabości i zagrożenia rozwoju w analizach SWOT.....	81
Rysunek 48: Priorytetowe dla dalszego rozwoju gałęzie gospodarki (pierwsze wskazanie) w podziale na gminy NOU NORDA.....	85
Rysunek 49: Branże, które powinny rozwinąć się w przyszłości na obszarze NOU NORDA według mieszkańców tego obszaru.....	111
Rysunek 50: Układ scenariuszy rozwoju NOU NORDA.....	116
Rysunek 51: Alternatywne ścieżki rozwoju NOU NORDA (scenariusz 1 jako wyjściowy dla sytuacji rozwojowej)	123

Spis tabel

Tabela 1: Podstawowa charakterystyka gmin NOU NORDA.....	7
Tabela 2: Złoża surowcowe na obszarze gmin NOU NORDA	10
Tabela 3: Przykładowe walory turystyczno-kulturowe gmin NOU NORDA	15
Tabela 4: Powierzchnia o szczególnych walorach przyrodniczych prawnie chroniona w gminach NOU NORDA	16
Tabela 5: Podsumowanie zagrożeń dla przyrody ze strony turystyki i rozwoju gospodarczego dla ekosystemów nadmorskich	19
Tabela 6: Struktura gospodarki powiatów NORDA w 2012 roku.....	31

Tabela 7: Powiat lęborski – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009).....	33
Tabela 8: Powiat pucki – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009).....	36
Tabela 9: Powiat wejherowski – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009)	38
Tabela 10: Powiat m. Gdynia – udział w ogólnej liczbie pracujących oraz wartość wskaźnika LQ (wg PKD 2004, dane z okresu 2006-2009)	40
Tabela 11: Projekty drogowe istotne dla NOU NORDA w rankingu Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020	52
Tabela 12: Projekty kolejowe istotne dla NOU NORDA w rankingu Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020	54
Tabela 13: Projekty morskie istotne dla NOU NORDA w rankingu Dokumentu Implementacyjnego Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020	58
Tabela 14: Rodzaje obiektów noclegowych w podziale na gminy NOU NORDA w 2013 r.	67
Tabela 15: Liczba turystów korzystających z obiektów zbiorowego zakwaterowania, w tym hoteli, oraz liczba udzielonych noclegów w podziale na gminy NOU NORDA w 2012 r.	69
Tabela 16: Turystyci zagraniczni korzystający z noclegów w podziale na kraje (3. pierwsze kraje pod względem ilości turystów) według powiatów w 2013 r.....	71
Tabela 17: Subwencja oświatowa w finansowaniu wydatków na oświatę w wybranych gminach NOU NORDA	78

Literatura

- Bank Danych Lokalnych GUS, 2013
- Grotkowska G., Wolińska I.; Pomorski Barometr Zawodowy. Raport końcowy 2011, WUP, Gdańsk, 2012
- GUS, Liczba pracujących i liczba podmiotów w 2012 wg PKD 2007 na podstawie formularza F01 GUS dla sekcji F01
- Komornicki T. i Rosik P., Infrastruktura transportowa Obszaru Metropolitalnego na tle uwarunkowań przestrzennych. Diagnoza sektorowa, Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2014, str. 4.
- Kondracki J., Geografia regionalna Polski, Wydawnictwo Naukowe PWN, 2002
- Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 R. (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa 2014, s. 91
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), Warszawa 2013, s.3, 39 i nast.

- Państwowy Instytut Geologiczny, Bilans zasobów złóż kopalin w Polsce wg stanu na 31.12.2013 r., , Warszawa 2014
- Przybyłowski M. i Tamowicz P., Przedsiębiorczość, innowacyjność, B+R. Diagnoza sektorowa, Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Gdańsk, 2014, str. 5.
- Rocznik Demograficzny 2013, GUS, Warszawa 2014
- Sepioł J., Przestrzeń życia Polaków, Raport opracowany przez zespół niezależnych ekspertów z inspiracji Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego, Warszawa 2014,
- Śleszyński P.; Wiśniewski R., Demograficzno-osadnicze uwarunkowania rozwoju Obszaru Metropolitalnego i migracje. Diagnoza sektorowa, Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, Warszawa-Gdańsk, 2014
- Urząd Statystyczny w Gdańsku, Oświata i wychowanie w woj. pomorskim w roku szkolnym 2013/2014, Gdańsk 2014, s. 23-25
- Urząd Statystyczny w Gdańsku, Turystyka w woj. pomorskim w latach 2008-2012 , Gdańsk 2013 r.
- Zarząd Województwa Pomorskiego, Regionalny Program Strategiczny w zakresie aktywności zawodowej i społecznej „Aktywni Pomorzanie”, Gdańsk 2013, str. 22.
- Zarząd Województwa Pomorskiego, Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”, Gdańsk 2013
- Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju (Polska 2030),
- Polityka Energetyczna Polski do 2030 roku,
- Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 jako narzędzie realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Strategia Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego,
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 – 2020
- Strategia Rozwoju Kraju 2020
- Lokalna Strategia Rozwoju gminy Choczewo,
- Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Jastarni
- Aktualizacja Strategii Zrównoważonego Rozwoju Gminy Kosakowo do 2020 roku
- Strategia Rozwoju Gminy Krokowa do 2015 Roku
- Projekt Strategii Rozwoju Gminy Miejskiej Łeba na lata 2014-2025
- Plan Rozwoju Lokalnego Miasta Pucka
- Projekt Strategii Rozwoju Gminy Miasta Władysławowa do 2020 roku

- Strategia Rozwoju Gdyni, Urząd Miasta Gdynia 2003
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Wejherowo na lata 2014-2021
- Plan odnowy miejscowości Hel na lata 2010-2017
- Miasto Hel – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Jastarni
- Zmiana studium kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Łeby
- Lokalna strategia rozwoju kaszubskich gmin wiejskich położonych nad Zatoką Pucką na lata 2009-2015
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Pucka
- Strategia rozwoju Wejherowa na lata 2012-2022
- Lokalny program rewitalizacji obszarów miejskich miasta Pucka na lata 2006-2013
- Plan rozwoju lokalnego gminy Wicko na lata 2004-2013
- Program ochrony środowiska dla gminy Puck na lata 2013-2016 z perspektywą na lata 2017-2020
- Lokalna strategia rozwoju gminy Choczewo
- Strategia rozwoju gminy Łęczyce na lata 2014-2020
- Strategia rozwoju gminy Luzino do roku 2015
- Strategia rozwoju powiatu lęborskiego. Aktualizacja na lata 2007-2013
- Strategia rozwoju gminy Krokowa do 2015 roku
- Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego gminy Szemud
- Strategia rozwoju turystyki gminy Krokowa
- Strategia rozwoju gminy Cewice do 2015 roku
- Strategia rozwoju Ziemi Puckiej
- Strategia rozwoju gminy Gniewino do 2015 roku
- Strategia rozwoju gminy Liniewo
- Strategia rozwoju miasta Lęborka 2004-2012
- Strategia rozwoju miasta Rumi. Aktualizacja 2014 rok
- Strategia rozwoju turystyki i budowy marki Miasta Łeba
- Strategia rozwoju miasta Reda do 2020 roku
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Krokowa
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy miasta Władysławowo
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Puck

ZAŁĄCZNIK NR 1 - Raport z przygotowania strategii potwierdzający partycypację społeczną

Partycypacja społeczna w opracowaniu dokumentów strategicznych powinna zostać zapewniona już w początkowej fazie pracy nad nimi. W przypadku Strategii Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050 partycypacja społeczna została zapewniona na etapie początkowym, tj. przygotowania diagnozy poprzez badanie preferencji i potrzeb mieszkańców oraz partnerów społeczno-gospodarczych na etapie tworzenia części diagnostyczno-analitycznych tego dokumentu. W tym celu w sierpniu 2014 r. przeprowadzono badania marketingowe wśród mieszkańców gmin wchodzących w skład NOU NORDA z uwzględnieniem miejsca zamieszkania, płci oraz struktury wiekowej. Próba liczyła 1000 mieszkańców, z którymi został przeprowadzony wywiad telefoniczny stanowiący punkt wyjścia do dalszych prac analitycznych. Badania marketingowe zostały więc wykorzystane jako forma uspołecznienia procesu budowy strategii.

W celu zbilansowania reprezentacji mniejszych jednostek terytorialnych przyjęto świadome założenie o „nadreprezentatywności” najmniejszych gmin (Tab. 1).

Tab. 1. Liczebność populacji gmin NOU NORDA a teoretyczna i rzeczywista liczebność prób

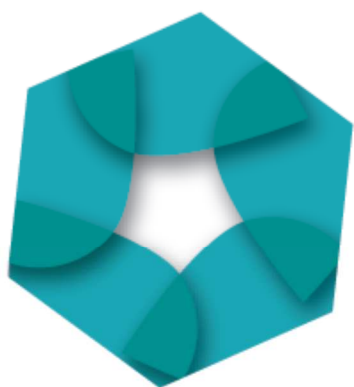
	liczebność populacji	% w populacji badania	próba teoretycznie	liczebności realizacyjne
Miasto Gdynia	248 726	72%	720	480
Kosakowo	11 353	3%	33	50
Puck Miasto	11 480	3%	33	50
Puck Gmina	24 721	7%	72	70
Władysławowo	15 346	4%	44	50
Jastarnia	3 886	1%	11	50
Hel	3 707	1%	11	50
Krokowa	10 639	3%	31	50
Choczewo	5 647	2%	16	50
Łeba	3 855	1%	11	50
Wicko	6 037	2%	17	50
	345 397	1000		1000

Źródło: opracowanie własne

Kolejnym elementem uspołecznienia na etapie tworzenia diagnozy były wywiady pogłębione (w formie bezpośredniej lub telefonicznej) przeprowadzone z 70 podmiotami gospodarczymi, społecznymi i samorządowymi, również w sierpniu 2014 r. Przedsiębiorstwa reprezentowały przede wszystkim branżę produkcyjną i usługową. Część przedsiębiorstw o profilu przemysłowym posiadała w swej ofercie wysokospecjalizowane usługi na rzecz innych podmiotów gospodarczych, przede wszystkim z branży morskiej. Zdecydowana większość z badanych podmiotów gospodarczych miała swą siedzibę na terenie Gdyni, pozostałe wywodziły się z poszczególnych gmin NOU NORDA. Istotną częścią badania były wywiady przeprowadzone z przedstawicielami jednostek samorządu

terytorialnego, organizacjami pozarządowymi, naukowymi i organizacjami otoczenia biznesu (np. Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna). Informacje pozyskane w ten sposób stanowiły istotny wkład do opracowanej diagnozy.

W dalszych etapach prac nad częścią strategiczną dokumentu przeprowadzono spotkania konsultacyjne, podczas których zaprezentowano wyniki diagnozy oraz dyskutowano nad zawartością kolejnej części dokumentu - strukturą celów strategicznych oraz identyfikacji polityk i przedsięwzięć rozwojowych (zadań strategicznych). Spotkania odbywały się kolejno w Choczewie (17 października 2014 r.), Pucku (17 października 2014 r.) i Gdyni (20 października 2014 r.). W każdej z tych lokalizacji spotkano się z przedstawicielami trzech grup docelowych odbiorców: segment biznesowo-kreatywny, segment nowy biznes - nowi przedsiębiorcy oraz segment gospodarki społecznej oraz prospołecznej. W spotkaniach wzięli więc udział przedstawiciele jednostek samorządów terytorialnych, przedsiębiorcy, członkowie lokalnych grup działania oraz instytucji naukowo-badawczych (m.in. Instytut Rozwoju, Morski Instytut Rybacki, Akademia Morska). Przeprowadzone dyskusje i zebrane uwagi pozwoliły na wypracowanie ostatecznej wersji dokumentu.



NORDA

PÓŁNOCNY BIEGUN WZROSTU

Gdynia 2015