

## XI. POLITYKI SEKTOROWE

### 1. MIESZKALNICTWO

#### 1.1. Założenia rozwoju funkcji

- Przyszła liczba mieszkań zależy od czynników ekonomicznych (które warunkują zdolność nowych gospodarstw domowych do niezależnego funkcjonowania, w tym do niezależnego zamieszkania) oraz od czynników natury społecznej (liczba dzieci, stopień samodzielności dzieci i osób starszych itp.). Liczba nowych mieszkań, które będą potrzebne w przyszłości zależy też od kondycji mieszkań obecnie istniejących, od akceptowania ich standardu, standardu otoczenia, od swobody obrotu mieszkaniami na rynku.
- Realne potrzeby mieszkaniowe, szacowane w oparciu o faktyczne możliwości ekonomiczne, uzależnione będą od czynników nie w pełni zależnych od samych mieszkańców i wahać się będą w zależności od tempa rozwoju gospodarczego w skali kraju i skutków jego ożywienia wyrażających się możliwościami finansowymi realizacji własnych potrzeb przez mieszkańców.
- Program mieszkaniowy Gdyni uwzględniać powinien także ofertę mieszkaniową dla mieszkańców innych gmin aglomeracji trójmiejskiej, występuje zainteresowanie możliwościami osiedlania się w Gdyni.
- Liczba gospodarstw domowych w przeciwieństwie do liczby mieszkańców Gdyni będzie podlegała znacznemu wzrostowi. Jest to efektem przemian w strukturze wieku ludności i wzrostem liczby osób powyżej 18 lat, czyli w wieku zdolności do samodzielnego zakładania gospodarstwa domowego. Obserwowany jest także stały wzrost liczby gospodarstw jednoosobowych. Zasadniczy przyrost liczby gospodarstw domowych trwać będzie do 2020 roku - wyniesie około 9 tys. nowych gospodarstw. W następnym dziesięcioleciu liczba gospodarstw domowych może ulec spadkowi<sup>1</sup>. Wraz ze zmianami liczby gospodarstw domowych będzie następował proces spadku średniej liczby osób w gospodarstwie domowym. Przeciętna liczba osób w 1 gospodarstwie domowym może spaść z 2,48 w 2002 r. do 2,18 i mniej po 2020 r.  
Dla zapewnienia pełnej samodzielności zamieszkiwania, wyrażonej wskaźnikami 100 mieszkań na 100 gospodarstw domowych należałoby wybudować w Gdyni do 2020 roku około 16,5 tys. nowych mieszkań, zakładając że do tego roku przetrwa 95 % istniejącej substancji mieszkaniowej. Zachowanie tempa realizacji nowych mieszkań na średnim poziomie z lat 2000-2006 wynoszącym 1260 mieszkań rocznie, umożliwiłoby zrealizowanie tego celu.
- Przy optymistycznym założeniu zachowania dotychczasowego trendu – systematycznego wzrostu wielkości powierzchni mieszkaniowej oddawanej corocznie do użytku (w latach 1992-2006 oddawano średnio 101 tys. m<sup>2</sup> powierzchni mieszkaniowej i z każdym rokiem oddawano średnio o 5500 m<sup>2</sup> więcej niż w roku poprzednim) oraz zakładając, że do 2020 r. przetrwa 95% istniejącej substancji mieszkaniowej, w roku tym nastąpiłoby powiększenie zasobów mieszkaniowych Gdyni do ok. 7,7 mln m<sup>2</sup>. Pozwoliłoby to, w warunkach stabilizacji liczby ludności, osiągnąć już w 2020 r. wskaźnik zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych na poziomie 32 m<sup>2</sup>/Mk, tj. zbliżony do poziomu notowanego w rozwiniętych krajach europejskich. Średnia standardów zamieszkiwania w krajach UE wg badań Eurostatu w programie „Urban Audit” z 2001 r. wyniosła 30 m<sup>2</sup>/Mk. Miasta wysoko rozwinięte o podobnej wielkości do Gdyni osiągały wskaźniki 35-40 m<sup>2</sup>/Mk.  
Natomiast zachowanie dotychczasowego poziomu realizacji budownictwa mieszkaniowego (średnia z lat 2000-2006), zakładając, że do 2020 r. przetrwa 90% istniejącej substancji mieszkaniowej, spowodowałoby powiększenie zasobów mieszkaniowych do ok. 7 mln m<sup>2</sup> w 2020 r. i pozwoliłoby uzyskać wskaźnik ok. 28 m<sup>2</sup>/Mk.

<sup>1</sup> Szacunki na podstawie *Prognozy demograficznej na lata 2003-2030, Informacje i opracowania statystyczne*, GUS, Warszawa Warszawa 2004.



## 1.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

### CELE

- Racjonalne wykorzystanie istniejących terenów i zasobów mieszkaniowych, których udział w strukturze zagospodarowania miasta będzie dominujący także w najbliższych dwudziestu latach.
- Doskonalenie istniejących osiedli mieszkaniowych poprzez dopełnianie przestrzeni mieszkaniowej usługami, zielenią i urządzeniami służącymi rekreacji codziennej, parkingami (w formach zorganizowanych).
- Oszczędne gospodarowanie terenami mieszkaniowymi poprzez wdrażanie standardu intensywnej zabudowy jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych.
- Tworzenie dogodnych warunków dla realizacji preferowanych przez politykę mieszkaniową państwa form zabudowy czynszowej oraz form realizowanych przez gminę (budownictwo socjalne).
- Zapewnienie pożądanego standardów przestrzennych i środowiskowych, gwarantujących dobrą jakość życia w miejscu zamieszkania.
- Ochrona zasobów mieszkaniowych i terenów stanowiących istotne wartości kulturowe.

### KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Podaż terenów mieszkaniowych Gdyni w granicach obecnego zainwestowania miejskiego jest silnie ograniczona z uwagi na:
  - silne zainwestowanie budownictwem wielorodzinnym – zbudowanym po 1965 roku, niepodatnym na przekształcenia, zwłaszcza w Chyloni, Grabówku, Obłuzu i Witominie;
  - ograniczone możliwości przekształceń w zabudowie przedwojennej: Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Kamiennej Góry, Działek Leśnych objętych strefami ochrony konserwatorskiej;
  - wyczerpanie chłonności terenów mieszkaniowych w jednostkach Karwiny, Dąbrowa, Witomino, Pustki Cisowskie, Pogórze;
  - trwający proces przekształceń zabudowy w Śródmieściu, polegający na wypieraniu funkcji mieszkaniowej przez funkcje usługowe;
  - konieczność ograniczenia rozwoju mieszkalnictwa w obrębie Gdyni-Północ (Pogórze, Obłuże, Oksywie), z uwagi na potencjalną uciążliwość lotniska Gdynia-Kosakowo, zwłaszcza w kontekście wykorzystania lotniska dla celów cywilnych.
  - konieczność likwidacji lub ograniczenia ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi, zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej w sąsiedztwie funkcji uciążliwych, zwłaszcza w dzielnicy portowo-przemysłowej, ale także na terenie między al. Zwycięstwa a terenami PKP, aż po ul. Stryjską w Redłowie.
  - konieczność likwidacji niewielkich fragmentów zabudowy w wypadku realizacji programu rozbudowy głównych tras komunikacyjnych.
- Głównym kierunkiem rozwojowym dla funkcji mieszkaniowej pozostaje obszar tzw. Gdyni-Zachód tj. Chwarzna-Wiczlino i zachodnich części dzielnic: Dąbrowa i Wielki Kack. Na obszarze tym wyznaczono łącznie 750 ha terenów mieszkaniowych (brutto), obecnie niezainwestowanych lub zabudowanych w niewielkim stopniu. Chłonność nowych terenów, przy założonych w Studium wskaźnikach intensywności zabudowy wynosi ok. 3 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej nowych mieszkań. Przy założeniu wykorzystania ok. 60 % chłonności obszaru przewiduje się, że do 2030 r. na Gdyni-Zachód przybędzie 35-40 tys. mieszkańców.
- Jako generalną zasadę przyjmuje się, że realizacja zabudowy mieszkalnictwa wielorodzinnego o wysokości powyżej 4,5 kondygnacji nie jest wskazana na:

- kierunku Chwarzno-Wiczlino
- kierunku Chwaszczyno z wyjątkiem wschodniej części dzielnicy Dąbrowa
- kierunku północnym (Obłużu, Pogórze, Oksywie).
- Rejon Wielkiego Kacka Osiedla Fikakowo oraz wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej - wskazany jest jako obszar realizacji intensywnej zabudowy wielorodzinnnej. Pozostały obszar Wielkiego Kacka wskazany jest do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkaniowych domach mieszkalnych.
- Na kierunku Chwarzno-Wiczlino zabudowa mieszkaniowa winna być realizowana w formach zorganizowanych przedsięwzięć inwestycyjnych.
- Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnego o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach.
- Rejon ogrodów działkowych i terenów niezainwestowanych pomiędzy ul. Wrocławską a Spokojną, za wyjątkiem terenu cmentarza i niezbędnego jego poszerzenia, uznaje się za strategiczny do realizacji zabudowy wielorodzinnnej o wyższym niż przeciętnym standardzie (zabudowa apartamentowa).
- Zakłada się ograniczony rozwój funkcji mieszkaniowej o niższej intensywności (głównie zabudowy jednorodzinnej, rezydencjalnej na dużych działkach) na terenach o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności położonych w obrębie lub w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub korytarzy ekologicznych. W Studium wskazano konieczność zachowania na takich terenach minimalnej powierzchni czynnej biologicznie.
- Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.
- W stosunku do istniejących struktur mieszkaniowych zakłada się polityki przekształcania i dopełniania na następujących warunkach:

#### TYP 1 – POLITYKA OCHRONY

Na obszarze zabudowy o wysokich wartościach kulturowych obowiązywać będzie priorytet zachowania i ochrony tych wartości, a wszelkie zmiany nie będą dopuszczone o ile wywoływałyby zmianę w charakterze zabudowy lub charakterze funkcjonalnym dzielnicy. Dominować winny działania doskonalące i porządkujące strukturę funkcjonalną i przestrzenną. Ten typ polityki dotyczyć będzie zespołów Orłowa Morskiego, Kamiennej Góry, Małego Kacka – rejon ulicy Wrocławskiej, rejon Placu Górnośląskiego oraz rejon ul. Kościelnej, Oksywia – rejon ul. Kępa Oksywska, zespołu d. wsi Wielki Kack, międzywojennych zespołów mieszkaniowych na Wzg. Św. Maksymiliana, domów przy ul. Okrzei, d. osady „Na Piaskach”, d. zespołu dworsko-folwarcznego Nowe Obłuże.

Należy wprowadzić ograniczenia w stosunku do zmian sposobu użytkowania obszarów zabudowy jednorodzinnej położonych w rejonach objętych polityką ochrony, o ile zmiany te wywoływałyby: zmianę charakteru przestrzenno-kulturowego obszaru, zmiany form zabudowy, znaczący wzrost ruchu samochodowego lub inne negatywne skutki dla mieszkańców.

#### TYP 2 – POLITYKA OCHRONY I REWALORYZACJI /W TYM: NOWE ROZWIĄZANIA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNE/

Polityka podporządkowana ochronie istniejącej struktury funkcjonalnej i przestrzennej. Rewaloryzacja tej struktury obejmuje wprowadzenie nowych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych niedominujących nad strukturami objętymi ochroną. Ten typ polityki dotyczyć będzie części Orłowa, Małego i Wielkiego Kacka, Starego Obłuzu i innych zespołów proponowanych do objęcia ochroną konserwatorską w strefie II - opisanej w rozdziale XIV *Ochrona i kształtowanie przestrzeni o walorach kulturowych*.

**TYP 3 – RESTRUKTURYZACJA DOSTOSOWAWCZA MIESZKALNICTWA DO ŚRÓDMIEJSKIEGO CHARAKTERU OBSZARU**

Ten typ polityki dotyczy tylko obszaru Śródmieścia. Chodzi o przekształcenie struktur mieszkaniowych w dostosowaniu do śródmiejskiego charakteru obszaru, z położeniem nacisku na rozwój funkcji usługowych. Pożądane jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu mieszkalnictwa dostosowanych do śródmiejskiego charakteru obszaru (np. mieszkania typu apartamentowego).

Obszaru Śródmieścia wpisanego do rejestru zabytków dotyczy również polityka ochrony (typ 1), a pozostałego obszaru Śródmieścia polityka ochrony i rewaloryzacji z dopuszczeniem nowych rozwiązań programowo-przestrzennych (typ 2).

**TYP 4 – SANACJA POPRZEZ WZBOGACANIE PROGRAMU**

Wzbogacanie istniejących struktur mieszkaniowych zbudowanych w technologii „wielkiej płyty” programem usług: rekreacji, kultury, sportu, zdrowia, zieleni itp. celem zrekompensowania mieszkańcom dyskomfortu wynikającego z niekorzystnych warunków mieszkaniowych. Ewentualna sanacja substancji mieszkaniowej w ramach dopuszczalnych przez nowe rozwiązania techniczne.

Ten typ polityki dotyczyć będzie tzw. blokowisk na: Pogórze, Obłuzu, w Cisowej, Chyloni, Leszczynkach, Grabówku, Pustkach Cisowskich - Demptowie, Witominie, Redłowie (rejon Płyty Redłowskiej), Karwinach.

**TYP 5 – REWALORYZACJA PRZY ZACHOWANIU PRIORYTETU DLA MIESZKALNICTWA**

Dotyczy obszarów o ukształtowanej strukturze. Zachowanie priorytetu funkcji mieszkaniowej oraz działania porządkujące i doskonaląco-dopełniające – podporządkowane polepszaniu warunków zamieszkania. Ten typ polityki dotyczyć będzie licznych drobnych struktur mieszkaniowych, które nie podlegają innym typom polityk.

Na części obszarów podlegających tej polityce obowiązują ograniczenia rozwoju funkcji mieszkaniowej wynikające z konieczności zachowania terenów niezabudowanych – w ramach wymaganej powierzchni biologicznie czynnej.

**TYP 6 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z USŁUGAMI PONADLOKALNYMI**

Równouprawnienie w obszarze zarówno struktur mieszkaniowych jak i niezwiązanego z nimi szerokiego spektrum usług ponadlokalnych lub ogólnomiejskich. Objęcie mieszkalnictwa działaniami ochronnymi przed uciążliwościami wywoływanymi przez równouprawnione formy aktywności bez redukcji lub powstrzymywania rozwoju tych ostatnich. Ten typ polityki dotyczy substancji mieszkaniowej wzdłuż głównych tras komunikacyjnych (drogowych i kolejowych).

**TYP 7 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU CZASOWEJ KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z PRODUKCJĄ, SKŁADAMI, ZAPLECZEM INFRASTRUKTURALNYM MIASTA**

Dopuszcza się wprowadzenie w obszar: rzemiosła, produkcji, składów itp. – nieskutkujących dalszym zwiększaniem uciążliwości dla mieszkalnictwa. Docelowo – wyparcie mieszkalnictwa przez wprowadzone w obszar funkcje. Działania restrukturyzacyjne, długofalowe dotyczyć będą obszaru Pogorza jednorodzinnego: rejonu ulic Miedziana, Pucka, Potasowa, tzw. „Meksyk” tj. rejon ulic Przemysłowa, Brzoskwiniowa, rejon ulicy Św. Mikołaja.

**TYP 8 - PRZEKSZTAŁCENIA W KIERUNKU PODNIESIENIA EFEKTYWNOŚCI WYKORZYSTANIA PRZESTRZENI I WYKORZYSTANIA WALORÓW POŁOŻENIA DLA FUNKCJI KOMERCYJNYCH**

**REJONY A i B** – działania programowo zmierzające do eliminacji mieszkalnictwa z obszarów położonych w dzielnicy portowo-przemysłowej: rejon ulic Chrzanowskiego, Wendy, Węglowej oraz rejon ulicy Żarnowieckiej, także w związku z przewidywaną budową węzła komunikacyjnego.

**REJON C** - działania programowo zmierzające do docelowej eliminacji mieszkalnictwa z obszarów tzw. ogródków działkowych wzdłuż al. Zwycięstwa począwszy od Śródmieścia aż po ul. Stryjską w Redłowie i przeznaczenie terenu na rzecz usług.

**TYP 9 - POLITYKI INDYWIDUALNE DLA OBSZARÓW**

Dotyczy obszarów: Obłuz - rejon ul. Admirała Unruga, Czeladnicza, Bednarska; Grabówka - rejon ulic: Gen. Orlicz- Dreszera, Ks. A. Kordeckiego, Kalksztajnow; Redłowa/Małego Kacka rejon ulicy Halickiej i Nowej Łużyckiej.

Obszary wymagające szczegółowego rozpoznania głównie dla wyznaczenia struktury urbanistycznej, stabilizacji układu uzbrojenia, obszary w wielu miejscach ze względu na sposób zagospodarowania niespełniające niezbędnych standardów zamieszkania.

W przypadku dwóch pierwszych obszarów możliwe są dwa kierunki przekształceń:

- polityka restrukturyzacji przy zaangażowaniu organizacyjnym i finansowym ze strony Miasta lub
- polityka niezbędnego minimum - doprowadzenie do wyłagodzenia konfliktów i niezbędnej minimalnej ingerencji w przekształcaniu obszarów.

W przypadku rejonu Redłowa konieczne jest uwzględnienie przekształceń w związku z przeprowadzeniem nowej drogi – Nowej Łużyckiej. Polityka dla tego obszaru zmierza do ujawnienia i wykorzystania nowych szans związanych z przebiegiem drogi następnie do dopuszczenia przekształceń w kierunku wypierania funkcji mieszkaniowej przez inne funkcje.

**TYP 10 - NOWE TERENY ROZWOJOWE**

Tereny, które mogą być przeznaczone pod zabudowę z przewagą funkcji mieszkaniowej.

Polityka racjonalnego zagospodarowania terenów rozwojowych miasta polegająca na:

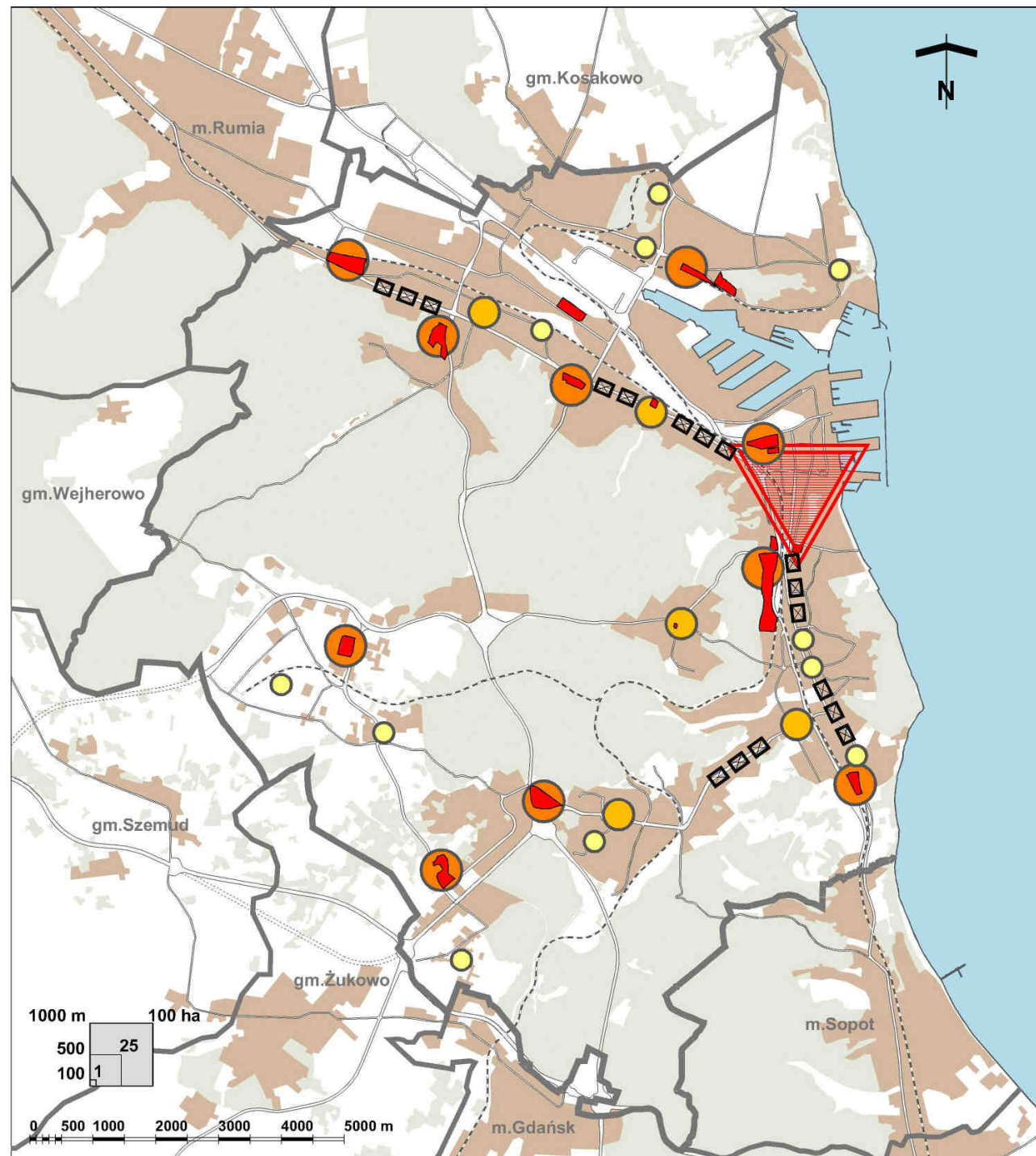
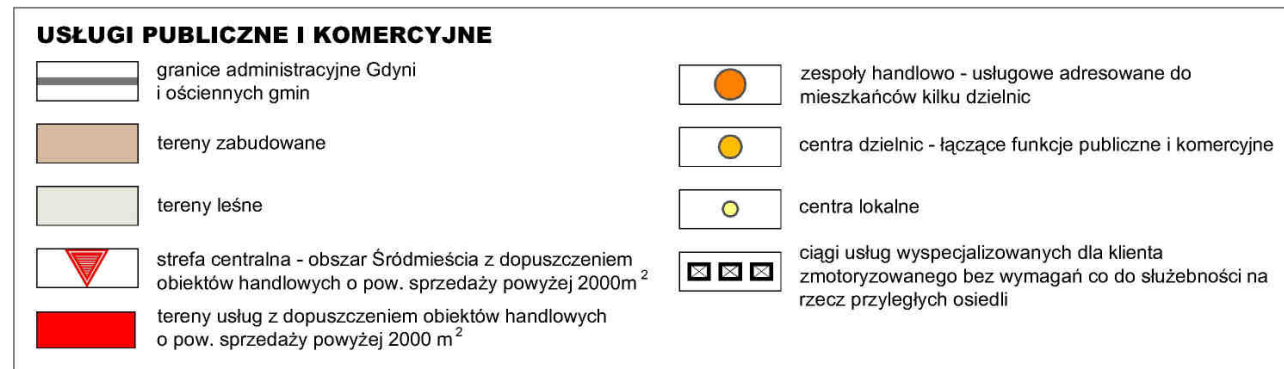
- zdecydowanym priorytecie (na zasadach szczegółowo określonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego) dla przedsięwzięć zintegrowanych - powiązanych z równoległą realizacją infrastruktury technicznej i społecznej,
- dopuszczeniu innych niż mieszkaniowe funkcje:
  - funkcji usługowych i rekreacyjnych jako uzupełnienia funkcji mieszkaniowej,
  - na wskazanych terenach – usług komercyjnych i funkcji produkcyjnych jako funkcji koncentrujących miejsca pracy,
  - na terenach wskazanych jako rezerwy na funkcje publiczne – do przeznaczenia na funkcje publiczne w ramach dzielnicy,
- respektowaniu terenów ekologicznie ważnych jako terenów niezabudowanych z dopuszczeniem zabudowy związanej z obsługą projektowanych tam elementów infrastruktury,
- respektowaniu układu drogowego (projektowanego) z dopuszczeniem korekt poszczególnych odcinków w planach miejscowych bez naruszania zasady układu podstawowego.

Na części obszarów podlegających tej polityce obowiązują ograniczenia rozwoju funkcji mieszkaniowej wynikające z konieczności zachowania terenów niezabudowanych – w ramach wymaganej powierzchni biologicznie czynnej.

- Pozostałe ustalenia w zakresie polityki mieszkaniowej odnoszące się do całego miasta:

Miasto prowadzić powinno stały monitoring sfery budownictwa mieszkaniowego w celu:

- określenia faktycznego tempa realizacji zabudowy wielo- i jednorodzinnej oraz porównywania z przyjętymi założeniami;
- identyfikacji przestrzennego rozmieszczenia realizowanych i przygotowywanych działań inwestycyjnych w kontekście wybranej opcji rozwojowej;
- zidentyfikowania symptomów „nowych” procesów, których kontynuacja rzutować może na realizację zamierzonych celów;
- identyfikowania migracji wewnętrznych w ramach Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.



## 2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE

Gdynia jest ośrodkiem skupiającym usługi adresowane do swoich mieszkańców, ale także usługi, z których korzystają mieszkańcy północnej części województwa pomorskiego.

Obiekty poziomu I (podstawowe) i II (typu osiedlowego), adresowane do okolicznych mieszkańców nie mają znaczenia strategicznego. Polityka przestrzenna w tym zakresie znajduje odniesienie w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego.

W zakresie usług poziomu ponadgminnego i ponaddzielnicowego tzw. poziomu III (powiatowego) zasięg obsługi Gdyni obejmuje Rumie, gm. Kosakowo, Sopot, fragmenty gmin Szemud i Żukowo (w konkurencji z Gdańskiem) oraz częściowo Redę (w konkurencji z Wejherowem). W pewnym zakresie Gdynia może obsługiwać rejon Pucka i częściowo Kartuz (w konkurencji z Gdańskiem), gdyż Puck i Kartuzy są słabszymi (niepełnymi) ośrodkami tego poziomu.

Duże szanse ma Gdynia w rozwoju usług poziomu IV (wojewódzkiego) – takich usług, które racjonalne są przy zaludnieniu obszaru obsługiwanego w przedziale 500-1500 tys., a które nie muszą być unikatowymi w województwie. Dublowanie takich usług poza Gdańskiem, także w Gdyni, jest uzasadnione gorszą dostępnością Gdańska dla mieszkańców północnej części regionu (średnie wydłużenie przejazdu koleją o ok. 40 min.) oraz ich liczbą - obecnie ok. 500 tys. mieszkańców na obszarze woj. pomorskiego zamieszkuje w strefie zdecydowanie lepszej dostępności do Gdyni niż do Gdańska (na pn. od linii Sopot - Sierakowice). Gdynia może konkurować też z Gdańskiem o obsługę ok. 115-130 tys. mieszkańców rejonu Kartuz i Kościerzyny – o zbliżonej dostępności komunikacją zbiorową do Gdańska i Gdyni.

Gdynia może obsługiwać rejon Lęborka (ok. 50-60 tys. mieszkańców). W konkurencji ze Słupskiem Gdynia ma więcej atutów. Położenie tego obszaru w sąsiedztwie tworzącego się Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego wiąże potencjalnie ten obszar z Gdynią.

Znacznie ważniejszy, z punktu widzenia rozwoju miasta jest udział Gdyni w obsłudze ponadregionalnej (poziom V) z racji już wykształconych funkcji związanych: z obronnością kraju (administracja wojskowa), ochroną wybrzeża morskiego i morskiej granicy państwa (administracja morska, celna), ratownictwa morskiego, sądownictwem morskim, specjalistyczną obsługą węzłowych dziedzin gospodarki morskiej i handlu międzynarodowego, przedstawicielstw handlowych i dyplomatycznych instytutów naukowo-badawczych i szkolnictwa wyższego, ukierunkowanych na problematykę morską, lecznictwa specjalistycznego (Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej), kultury i ochrony dziedzictwa kulturowego o profilu morskim. W zakresie tego typu obsługi Gdynia konkuruje nie tylko z Gdańskiem, ale i ze Szczecinem.

### 2.1. Założenia rozwoju funkcji

- Potrzeby usługowe miasta w zakresie usług powszechnych realizowanych w osiedlach mieszkaniowych będą występowały wszędzie tam, gdzie przewidziany jest intensywny rozwój funkcji mieszkaniowych, tj. w głównym obszarze rozwojowym miasta, czyli Gdyni – Zachód.
- Potrzeby usługowe w zakresie usług osiedlowych winny być bilansowane z liczbą obsługiwanych mieszkańców. Trwające aktualnie reformy, dotyczące węzłowych dziedzin życia społecznego np. nowy model oświaty, ochrony zdrowia oznaczają konieczność opracowania i wdrożenia nowej organizacji przestrzennej urządzeń i obiektów usługowych w mieście.
- Załączkiem nowej sieci ośrodków usług kulturalno-społecznych mogą stać się istniejące dzielnicowe obiekty kultury lub szkoły publiczne, kojarzone z klubami osiedlowymi, instytucjami i organizacjami społecznymi i politycznymi - z wykorzystaniem istniejących sal widowiskowych, urządzeń i terenów sportowych – w ramach tzw. „civic centers”.
- Konieczne jest dostosowanie do rozrastającej się struktury przestrzennej miasta sieci usług ponadosiedlowych (poziom III) tj. usług finansowych, bankowych, pocztowych, telekomunikacyjnych,



urzędów skarbowych, usług ubezpieczeniowych, w tym komisariatów Policji. Szczególnie ważna jest tu dostępność tego typu usług środkami komunikacji zbiorowej.

- W odniesieniu do dalszego rozwoju hipermarketów należy prowadzić monitoring obrotów i powierzchni usługowych w poszczególnych rejonach miasta oraz prowadzić studia konsekwencji transportowych dla ew. dalszych lokalizacji hipermarketów. Duże wielofunkcyjne centra handlowo-usługowe powinny być lokalizowane w obrębie Śródmieścia - w powiązaniu z węzłami komunikacyjnymi integrującymi różne formy komunikacji zbiorowej i parkingami strategicznymi.

- Istnieje zauważalna potrzeba i uzasadnienie dla realizacji dużego zespołu handlowo-usługowego w obszarze Gdyni Północ (jednostki Pogórze, Obłuże, Oksywie).

- W związku z rozwojem Gdyni – Zachód należy przewidywać lokalizację w tym rejonie ośrodka handlowo-usługowego gwarantującego zaspokojenie potrzeb w tym zakresie dla przyszłych mieszkańców tego rejonu miasta.

- Szczególnie pożądane jest zrealizowanie idei sieci parków wypoczynku i rozrywki (Park Kolibki, Polanka Redłowska, Park Donas, parki dzielnicowe), dla których lokalizacje wskazano w Studium. Wobec upowszechniania się form rozrywki masowej, organizowanej w postaci festynów ludowych, jarmarków, obrzędów okazjonalnych świeckich i religijnych konieczne jest zapewnienie stałych terenów imprez masowych - obok lokalizacji wspomnianych parków wypoczynku i rozrywki.

- Miasto winno wspierać wszelkie inicjatywy, zmierzające do uzupełnienia niedoboru usług publicznych formami komercyjnymi tak, aby spójna oferta usługowa dostosowana była do różnej zamożności społeczeństwa.

- W zakresie usług ponadpodstawowych szczególnie pożądane są wszelkie przedsięwzięcia umacniające rolę Gdyni jako węzła obsługi północnego regionu województwa, grupującego usługi poziomu IV i V w zakresie szkolnictwa średniego, pomaturalnego i wyższego, nauki, kultury, usług w zakresie ochrony zdrowia i pomocy społecznej, finansów i bankowości, rozrywki, sportu kwalifikowanego oraz administracji gospodarczej, morskiej i specjalnej.

- Należy wskazać na realną możliwość rozwoju wyspecjalizowanych usług ochrony zdrowia i pomocy społecznej. Uzupełnieniem dla istniejących szpitali może być kilka mniejszych terenów dla małych szpitali, prywatnych klinik, ośrodków diagnostyki medycznej, ośrodków rehabilitacji, domów dla przewlekle chorych, prywatnych domów pomocy społecznej itp.

- Pożądana jest rozbudowa sieci hoteli w mieście ze zróżnicowanym standardem oferowanych usług.

- Należy oczekiwać dalszego rozwoju sektora small biznesu w mieście i związanego z tym zapotrzebowania na pomieszczenia biurowe, przede wszystkim w Śródmieściu, ale także wzdłuż głównych tras komunikacyjnych i w węzłach integracyjnych.

## 2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

### CELE

- Zapewnienie dogodnych warunków realizacji potrzeb usługowych mieszkańców pod względem powszechnej dostępności i należytego asortymentu i standardu usług, zwłaszcza usług publicznych podstawowych i ponadpodstawowych.

- Wzmocnienie roli Gdyni jako ośrodka usług IV i V poziomu o zasięgu ponadlokalnym i regionalnym skupiającego szereg usług specjalistycznych w skali aglomeracji i województwa.

- Stymulowanie rozwoju śródmieścia jako jedynego miejsca skupiającego na tym samym obszarze szeroki asortyment usług obsługi biznesu, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, funkcji prestiżowych niewymagających dodatkowego ruchu samochodowego.

- Wykształcenie nowych dzielnicowych centrów usługowych, koncentrujących usługi publiczne i komercyjne, wzbogacających strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, co przyczyni się do poprawy ogólnej sprawności funkcjonowania organizmu miejskiego i zrationalizuje przemieszczenia ludności w układzie wewnątrzmięjskim oraz rozmieszczenie miejsc pracy.

### KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

#### ROZWÓJ ŚRÓDMIEŚCIA

- Śródmieście pozostanie najważniejszym miejscem skupiającym na tym samym obszarze szeroki asortyment usług, obsługi biznesu, finansów, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, administracji.

- Na terenie Śródmieścia następować będzie poszerzanie oferty usługowej usług wyspecjalizowanych o znaczeniu ponadmiejskim, krajowym i międzynarodowym.

- Będzie następować ekspansja Śródmieścia w kierunku północnym, przy równoczesnych zmianach sposobu użytkowania szeregu terenów śródmiejskich na rzecz funkcji usług i mieszkalnictwa (zwłaszcza o wysokim standardzie). Istnieją możliwości rozwoju przestrzennego funkcji śródmiejskich w rejonach:

- na północ od ul. Jana z Kolna do granic administracyjnych Portu Gdynia – zagospodarowanie tego obszaru powinno objąć również uporządkowanie funkcjonalne i kompozycyjne komunikacyjnego węzła integracyjnego przy stacji Gdynia Główna;

- Basenu Prezydenta z pirssem Dalmoru – centrum kongresowe, funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe;

- Mola Południowego z terenami na południe od Skweru Kościuszki - zespół usług nauki i kultury, funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające.

- Drugim kierunkiem rozwoju funkcji śródmiejskich lub usług ogólnomiejskich będzie kierunek południowy, to znaczy:

- teren przy Wzgórzu Św. Maksymiliana - na obszarze tym oprócz funkcji usług śródmiejskich konieczne jest zrealizowanie parkingów strategicznych dla Śródmieścia oraz udział funkcji sportu i rekreacji;

- tereny pomiędzy al. Zwycięstwa i linią kolejową na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana w kierunku Orłowa (zwłaszcza w zakresie usług niewymagających koncentracji i jednocześnie tworzących znaczną ilość miejsc pracy – tereny dobrze obsługiwane przez SKM). Ze względu na żywiołowe procesy obudowywania głównej arterii komunikacyjnej konieczne jest sporządzenie studium programowo-przestrzennego tego obszaru ze wskazaniem miejsc dopuszczalnej lokalizacji nowych funkcji w kontekście zasad obsługi komunikacyjnych i parametrów drogi.

Miasto zainteresowane winno być umiarkowanym, kontrolowanym rozwojem funkcji śródmiejskiego centrum w celu zapanowania nad procesem wzrostu miejsc pracy ze względu na niekorzystne skutki dla obsługi transportowej, nie tylko tego obszaru, ale i całego miasta.

#### ISTNIEJĄCE LUB ROZWIJANE USŁUGI O CHARAKTERZE POWSZECHNYM ADRESOWANE DO MIESZKAŃCÓW KILKU DZIELNIC - ŁĄCZĄCE FUNKCJE PUBLICZNE I KOMERCYJNE

- **Rejon ul. Morskiej przy granicy administracyjnej z Rumią.** Koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców jak i użytkowników samochodów jadących obwodnicą oraz jadących z kierunku zachodniego /Rumia, Reda/.

- **Rejon wylotu z Obwodnicy Trójmiasta do ul. Morskiej.** Koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców /Pustki Cisowskie-Demptowo, Cisowa, Chylonia/ jak i użytkowników samochodów jadących obwodnicą oraz jadących z kierunku zachodniego /OPAT/..



- **Rejon ul. Unruga.** Koncentracja usług dla obsługi dzielnic północnych, jej rola polegałaby m. in. na stworzeniu oferty usługowej ograniczającej liczbę podróży do Śródmieścia mieszkańców Kępy Oksywiej. Miałoby to na celu również zmniejszenie obciążenia ul. J. Wiśniewskiego.
- **Rejon skrzyżowania Trasy Kwiatkowskiego z ul. Morską.** Obszar w sąsiedztwie węzła integracyjnego Grabówek, który obsługiwałby mieszkańców dzielnic zachodnich i północnych.
- **Rejon węzła integracyjnego Gdynia Główna.** Zespół usługowo-handlowy o znaczeniu ogólnomiejskim, dostępny z dzielnic północnych i zachodnich bez konieczności przejazdu przez Śródmieście (dojazd Trasą Kwiatkowskiego i ul. J. Wiśniewskiego), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym.
- **Rejon węzła integracyjnego Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana.** Zespół usługowo-administracyjny o znaczeniu ogólnomiejskim, położony po obu stronach przystanku SKM, dostępny z dzielnic południowych i zachodnich bez konieczności przejazdu przez Śródmieście (dojazd al. Zwycięstwa), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym i centrum miasta (część wschodnia).
- **Rejon węzła integracyjnego Gdynia Orłowo.** Koncentracja usług dla obsługi dzielnic południowych i zachodnich oraz przyjezdnych z kierunku Sopotu, parkingi mogą być wykorzystywane jako parking związany z węzłem integracyjnym oraz nieodległym Parkiem Kolibki.
- **Rejon skrzyżowania ul. Wielkopolskiej-Chwaszczyńskiej z Obwodnicą Trójmiasta.** Koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Karwin, Wielkiego Kacka, Chwaszczyzna jak i do podróżujących Obwodnicą.
- **Rejon skrzyżowania ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego i ul. Rdestowej.** Koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Wielkiego Kacka (Kacze Buki), Chwaszczyzna jak i do podróżujących ul. Chwaszczyńską.
- **Rejon Chwarzna-Wiczlina** przy większej skali rozwoju kierunku Chwarzno-Wiczlino – jako centrum handlowo-usługowe północnej części Gdyni Zachód.

#### ROZWÓJ USŁUG W REJONACH WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH

Celem stworzenia atrakcyjnej oferty usługowej w miejscach dobrze skomunikowanych poprzez transport publiczny oraz celem zachęcenia do korzystania z SKM w przejazdach do i z pracy, jak również dla tworzenia dodatkowych miejsc pracy w rejonach dobrze obsługiwanych komunikacją masową wskazuje się rejon lokalizacji węzłów integracyjnych /powiązanie komunikacji autobusowej i SKM/. W miejscach tych zakłada się potrzebę stworzenia bogatej oferty usług oraz zapewnienia komfortu korzystania z nich jak również zapewnienia komfortu samych przesiadek.

Miejscami takimi będą:

- **Rejon przystanku SKM Grabówek** dla podróżnych z Obłuża, Oksywie i Cisowej, Pogórza, Leszczynek, częściowo Grabówka /SKM↔AUTOBUS/;
- **Rejon przystanku SKM Gdynia Redłowo** dla podróżujących z pd. i pd. zach. części miasta /Redłowa, Karwin, Chwaszczyzna/ /SKM↔AUTOBUS/
- **Rejon przystanku SKM Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana** dla podróżnych z kierunku zach. /Witomino, Chwarzno/ oraz częściowo pd. /SKM↔AUTOBUS oraz SAMOCHODY OSOBOWE-parking/.

Pozostałymi węzłami integracyjnymi, gdzie należy zaplanować lokalizację usług w powiązaniu z rozwiązaniem układu drogowego są:

- **Rejon przystanku SKM Gdynia Chylonia** /SKM↔AUTOBUS/
- **Rejon przystanku SKM Leszczyński** - obsługa w systemie Park & Ride;

- **Rejon przystanku SKM Orłowo** - obsługa w systemie Park & Ride;
- **Rejon przystanku Kolei Metropolitalnej Wielki Kack-Wielkopolska** - przystanek projektowany.

#### INNE USŁUGI KOMERCYJNE – CIĄGI USŁUG WYSPECJALIZOWANYCH DLA KLIENTA ZMOTORYZOWANEGO BEZ WYMAGAŃ CO DO SŁUŻEBNOŚCI NA RZECZ PRZYLEGLYCH OSIEDLI

Inne usługi komercyjne - odnoszą się do usług, które nie są usługami powszechnymi.

Funkcje te nie muszą znajdować się w centrum miejskim lub ośrodkach osiedlowych. Wymogi związane z powierzchnią, kubaturą tych funkcji są takie, że lokalizacja ich w ramach centrów usługowych nie byłaby uzasadniona.

Wymagają one dostępu z głównych ulic, którymi przemieszczają się samochody (lub piesi). W grupie tych funkcji są motele, hotele, restauracje, stacje obsługi samochodów, nieuciążliwe funkcje typu rzemieślniczego, przemysłowego, gdzie jednocześnie odbywa się sprzedaż i bezpośrednia obsługa klientów, handel hurtowy.

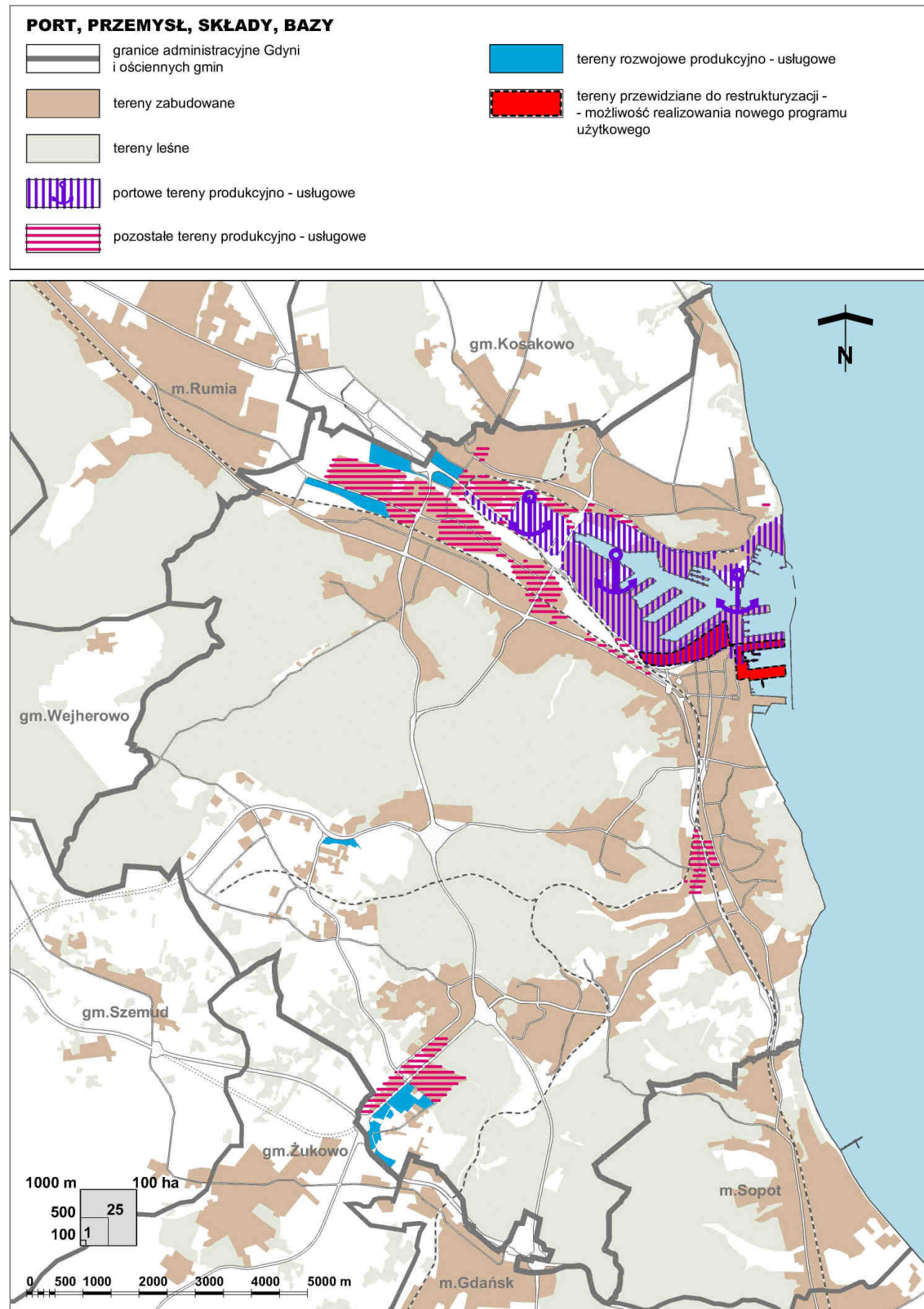
- Dla tego typu usług pożądane lokalizacje są wzdłuż głównych ulic wylotowych z miasta:
  - wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej,
  - wzdłuż ul. Morskiej,
  - wzdłuż projektowanej ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,
  - wzdłuż al. Zwycięstwa.

#### WZMACNIANIE ISTNIEJĄCYCH USŁUG OSIEDLOWYCH

- Zakłada się jako pożądany proces rozbudowy programu i podnoszenia standardu istniejących skupisk usług na szczeblu osiedlowym, w szczególności w zakresie usług oświaty (przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące), kultury i rekreacji, ochrony zdrowia i pomocy społecznej.
- Jako priorytetową w skali miasta uznaje się konieczność dopełnienia niezbędnego programu usługowego w jednostkach mieszkaniowych: Wielki Kack oraz Dąbrowa.
- W obszarze rozwojowym Gdyni-Zachód niezbędne jest zabezpieczenie przez miasto terenów dla pełnego programu usług podstawowych i ponadpodstawowych.
- W nowo realizowanych jednostkach mieszkaniowych Gdyni-Zachód należy przeznaczać na cele usługowe ok. 10% wyznaczonych terenów budowlanych (brutto).

#### ROZMIESZCZENIE USŁUG O SWOBODNEJ LOKALIZACJI /TERENOCHŁONNYCH/

- Lokalizacja usług terenochłonnych o nieznanym dotychczas przeznaczeniu (np. campus uniwersytecki, nowy cmentarz) może być realizowana jedynie w obszarze rozwojowym Gdyni Zachód. W strukturze obecnych terenów zainwestowania miejskiego wydzielenie dużego wolnego terenu usługowego rzędu kilkunastu czy kilkudziesięciu hektarów nie jest możliwe.
- Tereny komunalne na obszarze Chwarzna-Wiczlina winny być przekazane na potrzeby usług publicznych. Na obszarze tym są tereny będące własnością gminy, które należy traktować jako rezerwy dla realizacji funkcji publicznych.
- Lokalizację dużych obiektów handlowych (supermarkety) w oderwaniu od wyznaczonych dzielnicowych bądź lokalnych centrów handlowych oraz systemów komunikacji zbiorowej należy uznać za niekorzystną dla jakości obsługi mieszkańców i sprawności funkcjonowania systemu transportu.



### 3. PORT

#### 3.1. Założenia rozwoju funkcji

• Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zarządza jednym z trzech głównych polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, realizując swoje obowiązki statutowe zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Funkcje portowo-przemysłowe koncentrują się na obszarze terytorialnym, określonym przez rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu RP z dnia 24 lipca 1936 r., w sprawie ustalenia granicy morskiego portu handlowego w Gdyni. Granice portu były po 1989 r. kilkakrotnie korygowane, a największa zmiana została dokonana rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2003 r., gdy doszło do wyłączenia z granic portu obszaru użytkowanego przez przedsiębiorstwo Dalmor S.A. oraz południowej części obszaru tzw. „Międzytorza”.

- Port gdyński jest wielofunkcyjnym portem uniwersalnym i obsługuje:
  - ładunki drobnicowe, głównie w kontenerach i przewożone w systemie ro-ro
  - płynne i suche ładunki masowe
  - żeglugę promową i wycieczkową
  - przybrzeżną turystykę morską i jachtową
  - przemysł budowy i remontów statków
  - rybołówstwo morskie
  - funkcje związane z ratownictwem morskim i obronnością kraju.

• Ogólny nadzór nad bezpieczeństwem portu i nawigacją jednostek morskich sprawuje Urząd Morski w Gdyni. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. administruje na terenie około 52% obszaru portu handlowego. Użytkownikami pozostałej części obszaru portu są głównie stocznie i inne podmioty gospodarcze. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich pełni funkcję portowego podmiotu zarządzającego i jest odpowiedzialny głównie za rozwój i utrzymanie infrastruktury oraz za planowanie rozwoju obszarów portowych.

Przewidywane strategiczne kierunki rozwoju funkcji portowych:

#### • Usługi przeładunkowo-składowe

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej Port Handlowy Gdynia notuje stały wzrost obrotów przeładunkowo-składowych, szczególnie w grupie kontenerów, przeładunków w systemie ro-ro i promowych, stanowiących ponad 60% wszystkich obrotów portowych. W 2007 r. przeładunki w Gdyni osiągnęły najwyższy w historii portu poziom 17 mln ton.

Strategia Rozwoju Portu Gdynia przewiduje realizację do roku 2015 pięciu dużych projektów inwestycyjnych w zakresie rozbudowy infrastruktury, które umożliwią dalszy, dynamiczny wzrost przeładunków. Inwestycje na rzecz wzrostu potencjału usługowego realizują także terminale kontenerowe i inni operatorzy portowi.

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. przewiduje, że utrzymanie się obecnych, korzystnych trendów rynkowych stworzy możliwość osiągnięcia ok. 30 mln ton obrotów do roku 2015, w tym: przeładunki kontenerów ok. 15 mln ton ( 1,3 mln TEU), przewozy w systemie ro-ro i promowe ok. 6 mln ton, drobnica konwencjonalna ok. 2 mln ton, ładunki masowe suche ok. 5 mln ton oraz ładunki masowe płynne ok. 2 mln ton.

#### • Rozwój technologiczny usług na rzecz statków i ładunków. Usługi dystrybucyjno-logistyczne.

Wysoki poziom konkurencji w globalnej gospodarce światowej wymusza stały wzrost poziomu usług na rzecz statków i ładunków, w tym niezbędna jest budowa nowych, głębszych nabrzeży, specjalistycznych ramp do przeładunku ro-ro a także budowa magazynów wysokiego składowania, umożliwiających rozwój usług dystrybucyjno-logistycznych, związanych z obrotem kontenerowym. Usługi logistyczne muszą posiadać zaplecze administracyjno-biurowe oraz możliwość korzystania z nowoczesnej infrastruktury telekomunikacyjnej i sieci internetowej.



Rozbudowie potencjału wewnątrz portu powinny towarzyszyć inwestycje drogowe i kolejowe, zapewniające połączenie portu z klientami wewnątrz kraju oraz tranzytowymi.

Przestrzeń portu powinna być przeznaczana w większym stopniu pod usługi transportowe i logistyczne nowej generacji, kreujące wartość dodaną, natomiast ograniczane winny być funkcje przemysłowe, zwłaszcza o charakterze uciążliwym dla środowiska naturalnego.

#### • Otoczenie administracyjno-handlowe portu

Dla sprawnego funkcjonowania organizmu portowego niezbędny jest wygodny dostęp zarówno do instytucji administracji publicznej, takich jak Urząd Morski, kontrola sanitarna, weterynaryjna i inne. Niemniej istotnym ułatwieniem dla obrotu portowego są sprawne procedury celne i ułatwienia podatkowe dla obrotu morskiego. W porcie muszą być także zapewnione dogodne warunki do funkcjonowania kilkuset firm agencyjnych, spedycyjnych, zaopatrzenia statków, świadczących usługi finansowe i inne.

#### • Obsługa ruchu pasażersko-turystycznego

Ruch pasażerski w porcie Gdynia kreowany jest głównie przez połączenie promowe z Karlskroną w Szwecji i kształtuje się na poziomie 400 tys. osób rocznie z możliwością dalszego wzrostu o ok. 5% per annum. W sezonie letnim zagraniczne statki wycieczkowe, 80- 90 zawinięć, generują ok. 90 tys. pasażerów. Przybrzeżna żegluga turystyczna z Gdyni na Zatoce Gdańskiej to kolejne ok. 300 tys. uczestników krótkich podróży morskich. Gdynia posiada bardzo korzystne warunki do dalszego rozwoju morskich przewozów pasażerskich, doskonałą dostępność nawigacyjną dla dużych jednostek morskich, co wykorzystuje się przy uruchamianej w 2008 roku inwestycji nowego terminalu promowo-pasażerskiego przy Nabrzeżu Polskim.

### 3.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

#### CELE

- Poszukiwanie kompromisu pomiędzy koniecznością zwiększenia intensywności użytkowania terenów w granicach portu a potrzebą efektywnego wykorzystania walorów nadmorskiego miasta.
- Kreowanie korzystnej oferty terenowej i lokalowej dla obecnych i przyszłych użytkowników portu w celu poprawy ich warunków działania i zwiększenia obrotu portowego.
- Zmniejszenie lub wręcz neutralizacja szkodliwego oddziaływania funkcji produkcyjnych na środowisko przyrodnicze w ramach modernizacji przestrzeni portowej.
- Integracja funkcji miejskich i portowych na obszarach stykowych.

#### KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. posiada bezpośredni wpływ na kształtowanie rozwoju przestrzennego na obszarach, którymi administruje. Dodatkowo, na mocy przepisów ustawy o portach i przystaniach morskich posiada status podmiotu zarządzającego na całym obszarze portu, co daje podstawę do proponowania rozwiązań i kształtowania przestrzeni także w stosunku do terenów niebędących w administracji zarządu portu, a także do podejmowania starań o pozyskanie nowych terenów rozwojowych dla portu.

W obszarze Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. dominować będzie polityka przekształcania przestrzeni mająca na celu:

- Przekształcanie obszaru portu w kierunku wzrostu funkcji o dużej intensywności, dedykowanych w pierwszej kolejności dla obrotu kontenerowego, przewozów w systemie ro-ro i promów morskich.
- Poszukiwanie rezerw terenowych i możliwości pozyskania nowych obszarów dla obsługi szybko rosnących obrotów, w tym także zapewnienia możliwości obsługi znacznie większych kontenerowców i promów nowej generacji.

- Wykorzystywanie wolnych terenów w zachodniej części portu na rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznych, wspomagających obrót kontenerowy.
- Zagospodarowanie obszarów stykowych portu z miastem w kierunku umożliwienia rozwoju funkcji wspomagających obrót portowy z ograniczeniem uciążliwości dla funkcji miejskich.
- W miarę możliwości, likwidację enklaw terenowych pośród terenów portu, które stanowią utrudnienie w efektywnym wykorzystaniu infrastruktury portu i utrudniają obrót portowy.
- Stałą poprawę infrastruktury drogowej i sieciowej portu zapewniającej rozwój obrotów portowych i dogodne warunki funkcjonowania dla użytkowników portu.

Za obszary rozwojowe dla kształtowania nowych funkcji portowo-przemysłowych uznaje się:

- Rejon zachodniej części portu, na zachód od Estakady Kwiatkowskiego, gdzie przewidywana jest lokalizacja centrum logistyczno-dystrybucyjnego z dostępem do transportu kolejowego oraz istnieje możliwość rozwoju towarzyszących funkcji portowo-przemysłowych;
- Tereny: obecnego terminalu promowego przy Nabrzeżu Helmskim II oraz teren przyległy do Nabrzeża Bułgarskiego, planowane do wykorzystania dla przyszłego rozwoju obrotu kontenerowego;
- Tereny położone w sąsiedztwie Basenu V portu, będące zapleczem dla rozwoju przestrzennego terminalu ro-ro, charakteryzującego się dużym zapotrzebowaniem na powierzchnie manipulacyjne i drogi technologiczne;
- Rejon przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, gdzie planowana jest lokalizacja nowego terminalu promowego (ruch pasażerski, samochodowy, intermodalny);
- Nieruchomości stanowiące enklawy pośród terenów w administracji Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ewentualne inne dostępne nieruchomości w granicach portu, do pozyskania których zarząd portu posiada ustawowe predyspozycje, z prawem pierwokupu łącznie;
- Tereny tzw. "Międzytorza", położone w granicach portu, będące strategiczną rezerwą dla przyszłego rozwoju funkcji kolejowego transportu multimodalnego ładunków promowych i kontenerów, a także niezbędne do zapewnienia obsługi terminali ładunków masowych.

Wobec faktycznego braku znaczących powierzchni dla rozwoju funkcji przeładunkowych portu po roku 2015, konieczne będą analizy lokalizacji nowych terminali na wybranych obszarach akwenów wodnych, położonych w granicach portu, a także przyległych do granic portu, które po wypełnieniu wymogów formalno-prawnych mogłyby umożliwić w przyszłości powiększenie terytorium portu.

- Ważną szansę dla miasta stanowi rejon Basenu Żeglarskiego im. Mariusza Zaruskiego. Funkcjonują tu siedziby klubów żeglarskich i marina, która w ostatnim czasie została poddana gruntownej modernizacji. Nie mniej jednak wciąż istnieją tu rezerwy dla rozbudowy basenu żeglarskiego wraz z niezbędnym zapleczem obsługi na rzecz sportów wodnych (pod warunkiem zastosowania zabezpieczeń przeciwpowodziowych).
- Tereny zajmowane przez Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” zostały częściowo wyłączane z granic portu, ponieważ funkcje portu rybackiego nie są uważane za funkcję rozwojową na tym terenie. Zakłada się likwidację prowadzonej obecnie działalności i wykorzystanie terenu na cele rozwoju funkcji śródmiejskich, z ewentualnym wykorzystaniem istniejącej przystani morskiej „Dalmor”. Sąsiedztwo głównych przestrzeni reprezentacyjnych śródmieścia Gdyni predestynuje wykorzystanie tego terenu do rozwoju usług związanych z obsługą turystyki, czasu wolnego i wypoczynku mieszkańców, usług kultury i nauki, a także funkcji biurowo-administracyjnych z dopuszczeniem mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej. W docelowym zagospodarowaniu należy przewidzieć możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury portowej - nabrzeży - dla postoju i obsługi jednostek pływających, w tym statków pasażerskich. Położony pomiędzy terenami Dalmoru a Molem Południowym Basen Prezydenta daje możliwości utworzenia nowej mariny.



#### 4. PRZEMYSŁ, SKŁADY, BAZY

##### 4.1. Założenia rozwoju funkcji

- Poza dzielnicą portowo-przemysłową w granicach miasta istnieją wykształcone zespoły przemysłowo-składowe grupujące liczne zakłady przemysłowe, bazy budownictwa, transportu i komunikacji, zaplecze techniczne kolei, zaplecze gospodarki komunalnej, wytwórczość i zakłady rzemieślnicze oraz składy i magazyny handlu hurtowego.
- Koncentracja ww. funkcji ma miejsce w:
  - Chyloni Przemysłowej – zespół przemysłowo-składowy obejmuje obszar ok. 580 ha i mieści się częściowo w granicach portu. Dominują tu: przemysł, głównie spożywczy, elektrociepłownia, bazy budownictwa, składy i hurtownie, zakład gospodarki komunalnej, zaplecze techniczne kolei, drobne warsztaty;
  - Redłowie Przemysłowym – zespół przemysłowo-usługowy na obszarze ok. 20 ha. Dominują bazy budownictwa, transportu, składy, zakłady wytwórcze oraz biura, po stronie wschodniej, na terenie dawnej zajezdni komunikacji miejskiej, zlokalizowany został Pomorski Park Naukowo-Technologiczny. Zespół przekształca się redukując działalności o dużej uciążliwości dla otoczenia, posiada możliwości rozwojowe po południowej stronie ul. Stryjskiej i na terenie PPT - ok. 10 ha;
  - zachodniej części dzielnic Wielki Kack i Dąbrowa - tereny wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej ok. 75 ha. Dominują produkcja farb i lakierów w będącym w stanie upadłości Polifarbie, nowoczesne zakłady sprzętu klimatyzacyjnego i elektronicznego, bazy transportu i budownictwa. Zakładany jest rozwój terenów przemysłowo-usługowych w tym rejonie o ok. 40 ha.
- Pożądane jest sukcesywne przekształcanie bazy ekonomicznej miasta, silnie zdominowanej przez funkcje morskie w strukturę wielofunkcyjną, bardziej odporną na wahania koniunktury rynkowej.
- Przyszłość rozwoju funkcji przemysłowych w Gdyni wiązać należy z branżami ukierunkowanymi na zaopatrzenie miasta i całej aglomeracji gdańskiej, jako że jest to najbardziej realny kierunek inwestowania; chodzi tu zwłaszcza o przemysł spożywczy, lekki, motoryzacyjny, budowlany i wyposażenia wnętrz.
- Drugi kierunek rozwojowy wiąże się z wykorzystaniem kadr wysokokwalifikowanych pracowników i potencjału naukowo-badawczego, zgromadzonego w aglomeracji gdańskiej oraz instytucjonalnego otoczenia biznesu. Dziedziny zasługujące na preferencje lokalizacyjne to: elektronika, automatyka przemysłowa, technologie materiałowe, biotechnologie, informatyka, telekomunikacja. Jako obszary rozwoju gospodarki opartej na nauce i wiedzy należy uwzględnić w szczególności rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa, na południe od ul. Stryjskiej.

##### 4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

###### CELE

- Podwyższenie efektywności wykorzystania istniejących terenów przemysłowo-składowych.
- Modernizacja przestrzeni powiązana powinna być z neutralizacją szkodliwego oddziaływania funkcji przemysłowych na środowisko przyrodnicze z ewentualną relokacją funkcji uciążliwych z terenów mieszkaniowych do zespołów przemysłowo-składowych.
- W rozmieszczeniu nowych funkcji przemysłowo-składowych należy dążyć do poprawy, w skali miasta, relacji mieszkanie – praca, co pozwoli na polepszenie sprawności funkcjonowania miasta.

- Wyznaczenie nowych zespołów przemysłowo-składowych przyczyni się do stworzenia atrakcyjnej oferty terenowej dla nowych podmiotów krajowych i zagranicznych oraz uruchomi rozwój drobnej wytwórczości.

##### KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Tereny użytkowane jako przemysłowe i składowe, w istniejących zgrupowaniach tych funkcji, takimi powinny pozostać przy dążeniu do bardziej efektywnego wykorzystywania przestrzeni i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej.

- W obszarze przemysłowym Chyloni Przemysłowej będzie dominować polityka przekształcania i modernizacji przestrzeni w kierunku efektywnego jej wykorzystania.

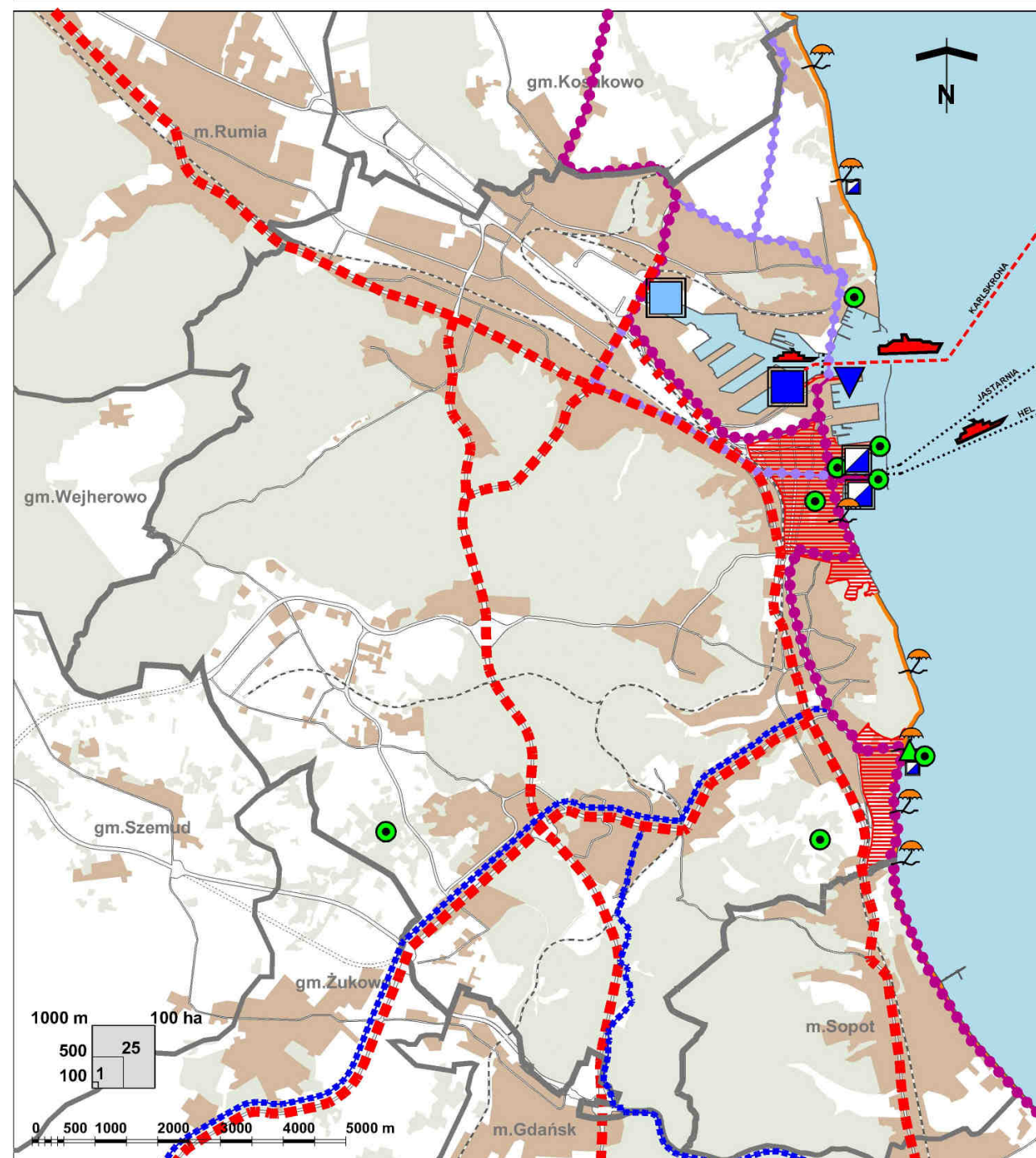
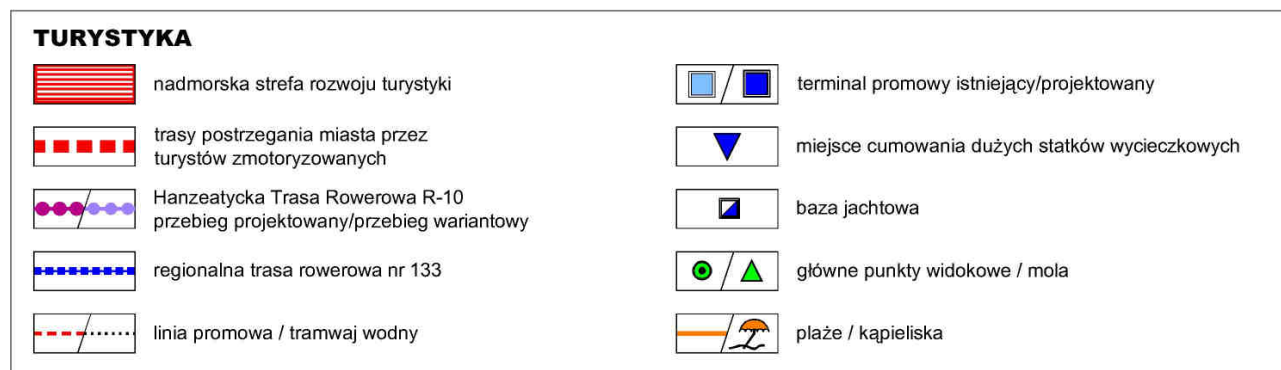
- W obszarze przemysłowym Redłowo Przemysłowe zakłada się restrukturyzację przestrzeni w granicach istniejącego użytkowania w kierunku funkcji przemysłowo-usługowych oraz ograniczony rozwój przestrzenny obszaru w kierunku południowym. Dla potrzeb Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego rezerwuje się rejon d. zajezdni w Redłowie z możliwością poszerzenia terenu w kierunku północnym - wzdłuż al. Zwycięstwa.

Oba sąsiadujące obszary ukierunkowane będą na rozwój działalności gospodarczej opartej na nauce i wiedzy (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii).

- Obszarem wskazanym dla nowych lokalizacji funkcji przemysłowo-usługowych i technicznej obsługi miasta jest obszar wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta, oraz sąsiadująca część obszaru Kaczych Buków. W rejonie d. Polifarbu zakłada się priorytet dla lokalizacji funkcji przemysłowych (park przemysłowy), na pozostałym obszarze preferowane będą funkcje przemysłowo-usługowe o ograniczonej uciążliwości oraz związane z obsługą techniczną Miasta (m.in. zajezdnia autobusowa).

- Wzdłuż głównych ulic wiodących do Śródmieścia głównie al. Zwycięstwa, ul. Śląskiej, ul. Morskiej dopuszczać się będzie lokalizacje funkcji komercyjnych i związanych z obsługą komunikacyjną przy zachowaniu priorytetu dostosowania do wymagań płynących z zagospodarowania i rozwiązania węzłów integracyjnych i rozwoju układu drogowego.

- W jednostkach mieszkaniowych: Grabówku, Orłowie, Redłowie oraz w Śródmieściu występują funkcje przemysłowo-składowe i bazy jako urządzenia rozproszone. Zajmują one łącznie ok. 50 ha. Obiekty tego typu uciążliwe dla otoczenia wymagają zmian technologicznych lub relokacji do zespołów przemysłowo-składowych ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi. Funkcje nieuciążliwe mają pozostać z uwagi na pożądane zbliżenie miejsc pracy do miejsc zamieszkania ludności.



## 5. TURYSTYKA

### 5.1. Założenia rozwoju funkcji

Turystyka w ciągu ostatnich lat jest dziedziną nabierającą na całym świecie coraz większego znaczenia o dobrych perspektywach na przyszłość. Jest dziedziną napędzającą inne - tworzenie nowych miejsc pracy, większe zapotrzebowanie na usługi. "Turystyka biznesowa" wiąże cele pobytu i dodatkowo stanowi o sensie rozwijania zarówno business'u jak i turystyki.

- Trafna ocena szans Miasta w zakresie przyciągnięcia turystów daje właściwy punkt wyjścia dla określenia strategii rozwoju tej dziedziny.
  - Gdynia już obecnie pełni funkcje ważnego ośrodka turystyki krajoznawczej, w mniejszym stopniu stanowi ośrodek wypoczynkowy, pobytowy ze względu na szczupłość bazy noclegowej, ograniczone możliwości plażowania i kąpielisk morskich.
  - Dla przybywającego turysty cała Aglomeracja Gdańska jest jednym organizmem, którego poszczególne ogniwa posiadają swoją specyfikę.
  - Specyfika Gdyni, miasta relatywnie młodego, dynamicznego o zróżnicowanej strukturze wewnętrznej i bogatych walorach środowiskowych jest inna niż Gdańska.
  - Oferta Gdyni kierowana do turystów nie może być ofertą konkurencyjną w stosunku do oferty Gdańska. Musi się koncentrować na ofercie dla wybranego sektora turystów, którym ta specyfika Gdyni odpowiada oraz realizować potrzeby innych sektorów turystów.
- Gdynia winna być zainteresowana prezentacją miejsc stanowiących o image Miasta, które powinny utkwić w pamięci turysty jako pozytywne wspomnienie z Gdyni.

### 5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

#### CELE

- Tworzenie warunków dla rozwoju tzw. "turystyki biznesowej", a więc stworzenie jak najlepszych warunków pobytu gości, których celem podstawowym są sprawy służbowe, wymagające pozostania w Gdyni przez kilka do kilkunastu dni (z wyraźną przewagą tych pierwszych).  
Zainteresowanie tej grupy turystów to hotele, gastronomia, rozrywka, kultura oraz bardzo dobrze zorganizowana obsługa biurowa.
- Tworzenie (wraz z Gdańskiem i Sopotem) oferty dla grup turystów i zainteresowanych walorami regionu, dla których Gdynia jest miastem godnym poznania ze względu na inną specyfikę niż Gdańsk i Sopot, a dokonać tego mogą w ramach kilkugodzinnego wypadu ze stałej bazy hotelowej zlokalizowanej poza Gdynią.  
Tworzenie warunków dla rozwoju turystyki morskiej poprzez budowę bazy promowej pasażersko-towarowej w porcie i przystani pasażerskich w Śródmieściu.
- Obsługa lądowa sportów wodnych uprawianych na Zatoce Gdańskiej: żeglarstwa, windsurfingu, kitesurfingu, nurkowania i pływania.
- Tworzenie warunków dla obsługi turystów ze Skandynawii zorientowanych przede wszystkim na rozrywkę weekendową.
- Rozwój istniejącej i tworzenie nowej bazy dla innych grup turystów oraz rozwój atrakcji turystycznych.

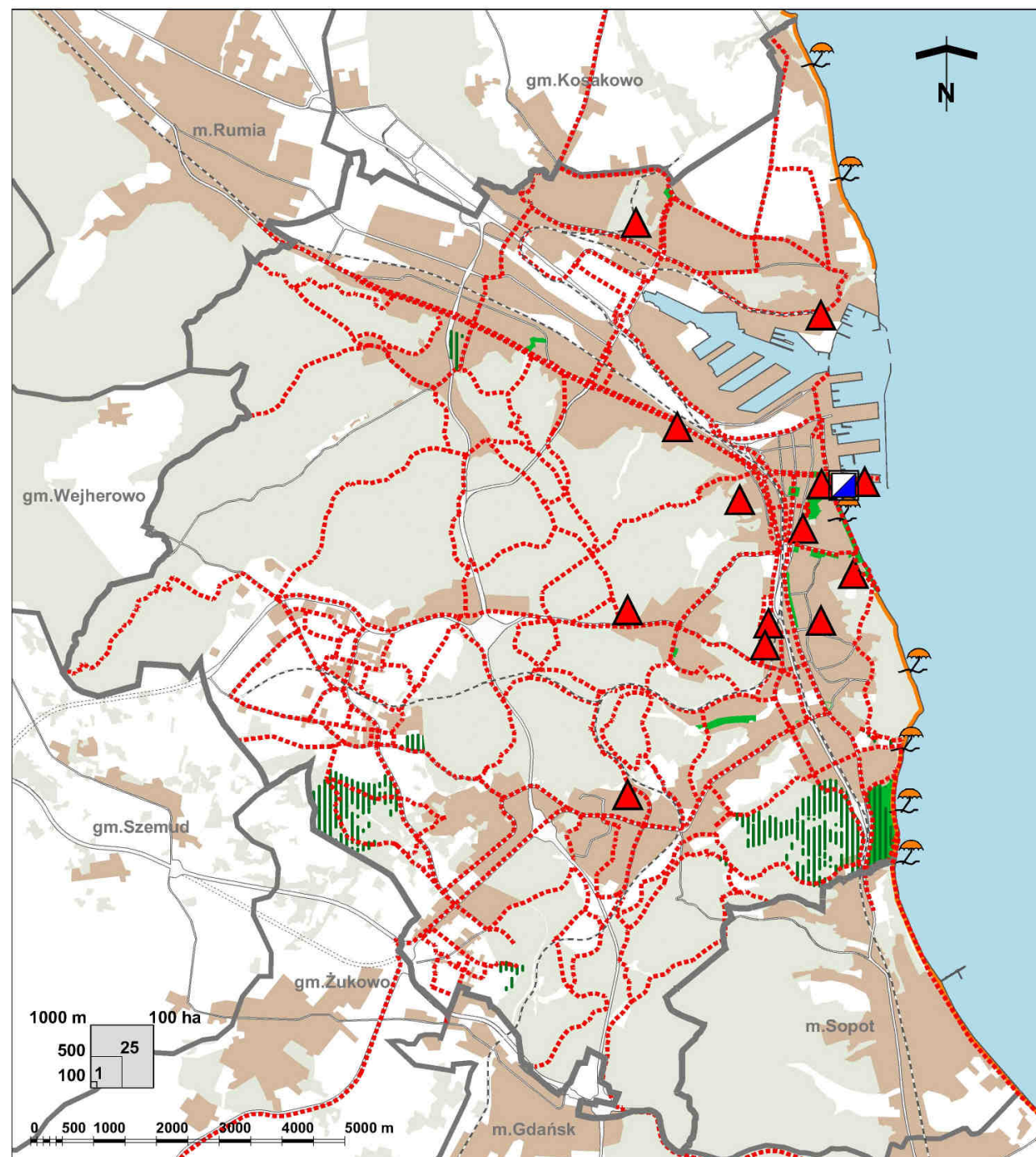
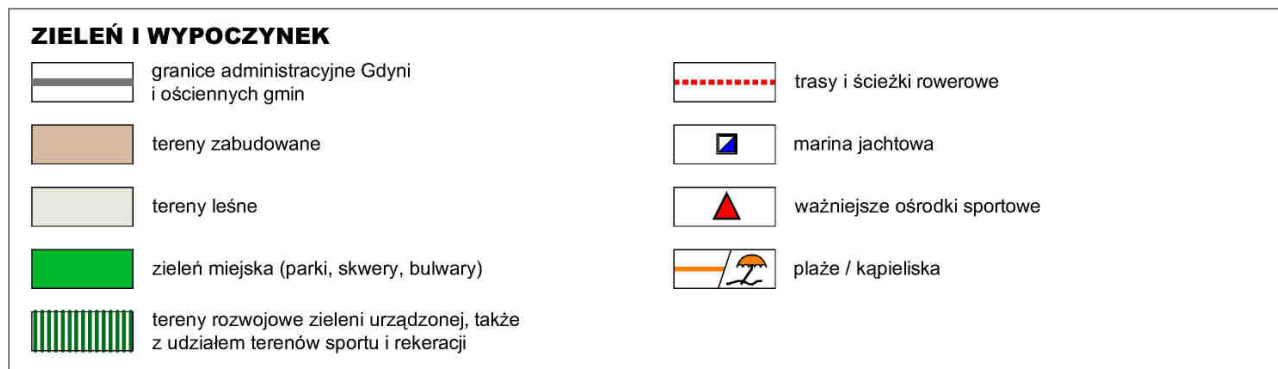


## KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Miasto winno opracować ofertę terenów turystycznych w ramach programu rozwoju turystyki, dla których zostaną stworzone właściwe regulacje w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego:

- Jako obszar koncentracji usług adresowanych do turystów wskazuje się rejon ścisłego Śródmieścia wraz z pasem przybrzożowym od granic portu do Polanki Redłowskiej oraz na wysokości Orłowa jak również rejon projektowanej bazy promowej (Dworca Morskiego); w strefie śródmieścia istnieje realna możliwość zlokalizowania ok. 2000 miejsc noclegowych w tym w wysokostandardowych hotelach. Dla lokalizacji funkcji obsługi turystyki preferowany jest pas terenu o szerokości ok. 200 m od brzegu morskiego.
- Wskazane są działania zmierzające do tworzenia warunków popularyzacji żeglarstwa, w tym tworzenia technicznych i organizacyjnych warunków rozwoju tej dziedziny (Śródmieście, Orłowo, Oksywie).
- Przy Basenie Żeglarskim im. Mariusza Zaruskiego funkcjonują kluby żeglarskie i marina, która w ostatnim czasie została poddana modernizacji, co zwiększyło jej pojemność do ok. 100 jachtów i podniosło standard ich obsługi. Istnieje możliwość poszerzenia mariny o dalsze 150-200 stanowisk oraz budowy nowej mariny w Basenie Prezydenta.
- Jako obszary szczególnie atrakcyjne i ważne dla przyjezdnych wskazuje się sąsiedztwo głównych dróg wylotowych z Gdyni, linii kolejowej na odcinku Sopot - Gdynia - Rumia i tereny od strony morza – o konkurencyjności Miasta w skali kraju i w skali międzynarodowej świadczy m.in. rodzaj atrakcyjności centrum śródmiejskiego oraz obszar miasta postrzegany z dróg i linii kolejowych wiodących do centrum - jest to czynnik z grupy tak istotnych czynników jak możliwości inwestycyjne czy jakość środowiska zamieszkania. Na wlotach i wylotach głównych dróg pożądana jest budowa terminali obsługi podróżnych z motelami, zajazdami turystycznymi wraz z parkingami i gastronomią.
- Atrakcyjne lokalizacje dla rozbudowy bazy turystycznej winny znaleźć się w sąsiedztwie projektowanego Parku Kolibki (małe hotele, schroniska turystyczne, campingi) i w Orłowie.
- Intensyfikacja zabudowy usługowej wzdłuż al. Zwycięstwa, który to proces jest już obserwowany może zaowocować lokalizacją bazy noclegowej w rodzaju: apartamentów, małych pensjonatów i moteli, jak również innych form obsługi turystów zmotoryzowanych: stacji paliw, stacji obsługi samochodów, informacji turystycznej, biur turystycznych, gastronomii, parkingów.
- Wskazane byłoby rozważenie możliwości lokalizowania w Gdyni bazy obsługi rehabilitacji, odnowy biologicznej i profilaktyki leczniczej, (SPA, talassoterapia - leczenie morzem). Lokalizacji dla tego typu obiektów należy poszukiwać w pasie nadmorskim (z wykorzystaniem istniejących ośrodków wypoczynkowych) oraz na pobrzeżu TPK; w szczególności interesujące lokalizacje stanowić mogą kotlinki śródleśne, które można byłoby zagospodarować pod warunkiem spełniania zaostrożonych rygorów ochrony środowiska.
- W ograniczonym stopniu wykorzystywane są obecnie plaże wzdłuż Kępy Oksywskiej - z racji zanieczyszczenia wód, silnych ograniczeń ze strony funkcji obronnych wybrzeża morskiego oraz z uwagi na występowanie zjawisk osuwania się mas ziemi. Niemniej jednak bliski kontakt z morzem i inne atrakcje turystyczne mogą uzasadniać rozbudowę funkcji turystycznej w rejonie Osady Rybackiej poprzez wyznaczenie lokalizacji dla pól biwakowych lub campingów (poza terenami zagrożonymi osuwaniem się mas ziemi).
- Celowe jest rozważenie możliwości zorganizowania połączenia promowego pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem, które byłoby zarówno: atrakcją turystyczną, szansą lepszego zaistnienia obszaru Oksywia w krajobrazie Miasta (Oksywie jako obszar o walorach historycznych i krajobrazowych) oraz elementem transportu publicznego. W wersji ograniczonej inwestycyjnie połączenie mogłoby mieć charakter sezonowego tramwaju wodnego, którego kursowanie powiązane byłoby z obsługą przystani, położonych na obu brzegach basenu portowego, autobusami komunikacji miejskiej.
- Wśród projektowanych tras rowerowych należy wyróżnić dwie trasy o znaczeniu dla turystyki:

- międzynarodową Hanzeatycką Trasę Rowerową R-10, prowadzącą wzdłuż wybrzeży Morza Bałtyckiego; jej przebieg na terenie Gdyni uwzględnia wariant możliwy w przypadku uruchomienia połączenia promowego pomiędzy Oksywiem a Śródmieściem;
- regionalną trasę rowerową Gdańsk - Sopot - Gdynia - Kartuzy - Sulęcyno - Bytów trasa nr 133.



## 6. ZIELEŃ I WYPOCZYNEK

### 6.1. Założenia rozwoju funkcji

- Założenia rozwoju funkcji zieleni i urządzeń wypoczynkowych wiążą się z koniecznością wzbogacenia walorów wypoczynkowych miasta w odpowiedzi na wzrost potrzeb społecznych w zakresie różnorodnych form spędzania wolnego czasu oraz w związku z koniecznością zapewnienia odpowiednich standardów w środowisku życia i poprawę warunków zdrowotnych w skali miasta.
- Oferta terenów i urządzeń wypoczynkowych w mieście winna być uniwersalna, dostosowana do potrzeb różnych wiekowo grup użytkowników, o różnych zainteresowaniach i możliwościach korzystania z urządzeń, stąd pożądane łączenie elementów wypoczynku aktywnego i biernego.
- Oferta winna uwzględniać zmienność zapotrzebowania na wypoczynek, zależną od pór roku, stąd obok zagospodarowania dla form rekreacji letniej należy rozwijać sporty zimowe, mimo że warunki klimatu nadmorskiego ograniczają częstotliwość użytkowania tego typu obiektów.
- Zakłada się wykształcenie hierarchicznej struktury przestrzennej terenów wypoczynku i sportu na terenach mieszkaniowych poprzez stosowanie następujących standardów ich wyposażenia:
  - na terenach mieszkaniowych netto – przydomowa zieleń wypoczynkowa i place zabaw dla dzieci,
  - w osiedlach mieszkaniowych – parki i boiska sportowe oraz ogrody dziecięce rozmieszczone w promieniu 300-600 m od mieszkań,
  - urządzenia ogólnomiejskie, sytuowane w zależności od warunków terenowych, obejmujące: parki i zieleńce, tereny i urządzenia rozrywkowe.
- Zakłada się tworzenie w oparciu o lasy komunalne (z wyjątkiem rezerwatu przyrody) i lasy państwowe (kompleks TPK) parków leśnych, przystosowanych do pełnienia funkcji wypoczynkowej.
- Należy utrzymać ideę utworzenia, w oparciu o założenie pałacowo-parkowe w Kolibkach i sąsiedni zespół zieleni, ogrodu botanicznego jako placówki ekspozycyjno-naukowej o znaczeniu co najmniej regionalnym, z zachowaniem po zachodniej stronie głównego szlaku komunikacyjnego (al. Zwycięstwa, linia kolejowa) terenów rozwojowych ogrodu.
- Zakłada się rozwój ośrodków sportów zimowych, których obecnie brak w mieście.
- Konieczne jest utrzymanie istniejących ośrodków sportu kwalifikowanego oraz rozwój tego sportu, zwłaszcza jachtingu morskiego i sportów wodnych.
- Możliwe jest lokalizowanie w Gdyni urządzeń unikatowych w zakresie rozrywki i wypoczynku, służących obsłudze całego układu metropolitalnego np. hale sportowe, parki rozrywki, urządzenia sportu kwalifikowanego, kryte lodowisko.

### 6.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

#### CELE

- Wzbogacanie walorów wypoczynkowych miasta.
- Zapewnienie powszechnej dostępności mieszkańców do terenów wypoczynku i sportu.
- Zabezpieczenie niezbędnego udziału terenów zieleni wypoczynkowej w terenach mieszkaniowych netto i brutto poprzez zachowanie pożądanych standardów użytkowania przestrzeni.
- Wykształcenie niezbędnego układu zieleni izolacyjnej w otoczeniu obiektów uciążliwych.
- Wzbogacenie krajobrazu miejskiego, w tym poprzez ochronę i rozwój zieleni przyulicznej.



## KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- W strukturze przestrzennej miasta wyróżnia się następujące wiodące elementy przestrzeni o funkcjach wypoczynkowych<sup>1</sup> lub predystynowanych do zagospodarowania rekreacyjnego:
  - strefa brzegowa Kępy Oksywskiej
  - nadmorska strefa śródmiejska
  - Kępa Redłowska
  - Orłowo Morskie
  - Park Wypoczynku Kolibki, razem z terenem ogrodu botanicznego
  - las między Małym Kackiem a Karwinami
  - otoczenie Witomina
  - las w dzielnicy Karwiny
  - las w dzielnicy Dąbrowa
  - las w otoczeniu Chwarzna
  - Działki Leśne – lasy Grabówka
  - zespół leśny Leszczyńki-Demptowo
  - zespół leśny w otoczeniu Pustek Cisowskich
  - tereny rekreacyjne Pogórza-Obłuże
  - dolina Rzeki Kaczej
  - Park Góry Donas.
- Podstawowe zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej kompleksów rekreacyjnych:
  - poszanowanie odrębności poszczególnych stref, ich walorów i cech jako podstawy do różnicowania form zagospodarowania,
  - potrzeba poszukiwania i utrzymania naturalnych korytarzy wiążących strefy jako zasadniczych łączników struktury przestrzeni rekreacyjnej.
- Zagospodarowanie rekreacyjne pasa nadmorskiego winno odbywać się z zachowaniem poniższych zasad.

**Podstrefa 1 – bezpośredniego styku morze-łąd** obejmuje pas przybrzeżny o szerokości 25-50 m. Przestrzeń publiczna, w której naczelną zasadą powinno być jej udostępnienie dla celów publicznych oraz rozwinięcie linii stykowej morze-łąd poprzez stosowanie pomostów i platform oraz regulowanie plaż (z wyjątkiem terenów w granicach rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska”).

Należy utrzymać dostępność następujących odcinków brzegu morskiego, przydatnych dla wyznaczania plaż i kąpielisk:

- Babie Doły - długość 500 m
- Oksywie - długość 500 m
- Śródmieście - długość 250 m
- Redłowo akwen I (przy Polance Redłowskiej) - długość 500 m
- Redłowo akwen II (na wysokości szpitala) - długość 900 m
- Orłowo akwen III północny (przy ujściu rz. Kaczej) - długość 600 m
- Orłowo akwen III południowy (od rz. Kaczej 200 m w stronę Sopotu) - łączna długość 800 m
- Orłowo – Kolibki akwen IV - długość 850 m.

Główne funkcje podstrefy to:

- promenady nadmorskie o rozwiniętej strukturze planów i zatok dla obsługi ruchu turystycznego
- lokalizacja usług przyplażowych

<sup>1</sup> Wg Feliksa Pankau z zespołem: Projekt planu zagospodarowania przestrzennego terenów rekreacyjnych m. Gdyni – etap III, wyk. w Biurze Urbanistycznym PPP, luty 1998 r.

- żeglarstwo morskie i sporty wodne
- plażowanie, miejscami możliwość korzystania z kąpielisk.

**Podstrefa 2 – przymorska** obejmuje pas terenu o szerokości 200 m od brzegu morskiego. W obszarze tym zaleca się lokalizację obiektów turystycznych, podporządkowanie funkcji mieszkaniowej szansom realizacji obiektów obsługi turystyki i rekreacji, ograniczenie funkcji mieszkaniowej.

**Podstrefa 3 – otulinowa** obejmuje obszar dostępny od brzegu morskiego w czasie 15' (1000 m). Jest to zasięg akceptowanej społecznie dostępności do plaż i kąpielisk, stąd pożądane jest lokalizowanie w tej strefie bazy pobytowej dla wypoczynku nadmorskiego np. pensjonatów, hoteli, ośrodków wypoczynkowych wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, także łączenie z zabudową mieszkaniową.

- W strefie intensywnie urbanizowanej przewiduje się stworzenie niżej wymienionych, ogólnomiejskich parków wypoczynku lub rozrywki oraz kompleksów sportowo-widowiskowych.

**Park Kolibki** – pow. 400 ha, w granicach wyznaczonych uchwałą WRN w 1983 r., przebiegających: ul. Sopocką, granicą z m. Sopot, rzeczką Sweliną, linią brzegową morza, Potokiem Kolibkowskim, wzdłuż ogrodów działkowych do ul. Spokojnej. Park dzieli się na:

- część wschodnią – nadmorską, przeznaczoną do utworzenia ogrodu botanicznego;
- część zachodnią – wysoczyznową, gdzie ze względu na wymogi ochrony kompleksów leśnych przed zniszczeniem przeważać powinny formy ciągów spacerowych urządzonej oraz punktowe rozmieszczenie urządzeń obsługi rekreacji i sportu, z możliwością realizacji niekubaturowych obiektów sportowych.

**Morski Park Komunalny** – obejmujący Polankę Redłowską wraz z lasem Komunalnym, do granicy rezerwatu przyrodniczego Kępa Redłowska. Idea parku projektowanego w latach 70-tych na obszarze 47,5 ha dla 35 tys. użytkowników nie została dotąd zrealizowana.

**Park dzielnicowy na Oksywiu, Obłużu i Pogórzu** – w oparciu o istniejące kompleksy leśne i zespoły zieleni dotychczas nieurządzonej układu naturalnego Kępy Oksywskiej.

**Park „Donas”** – w dzielnicy Dąbrowa; w programie wskazane jest łączenie terenów sportu i rozrywki z wykorzystaniem możliwości zorganizowania ośrodka sportów zimowych; element korytarza ekologicznego łączącego lasy TPK.

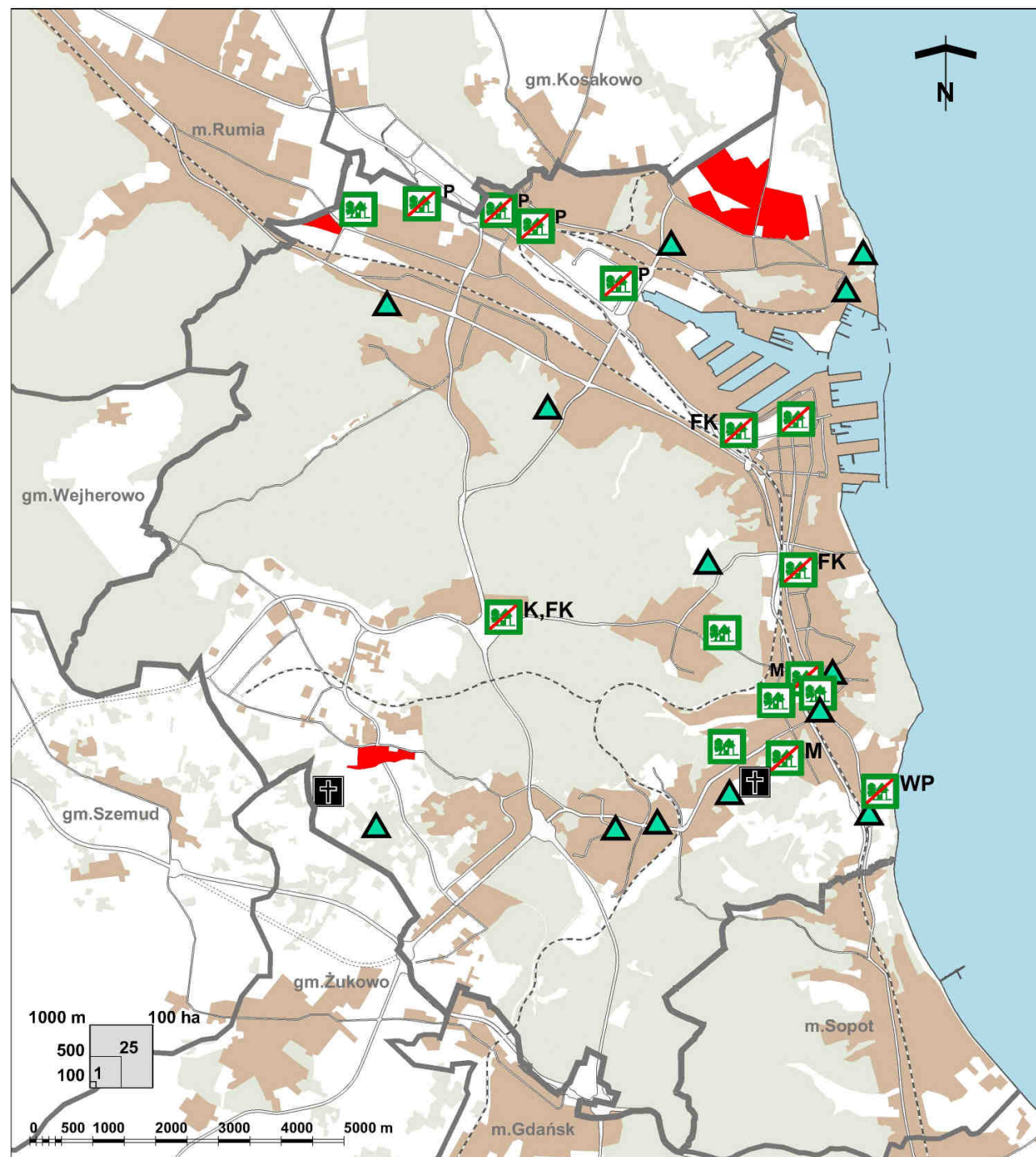
**Kompleks sportowo-widowiskowy „Centrum”** – lokalizacja między ul. Kielecką a stadionem GOSiRu, między lasem a torami kolejowymi; w trakcie realizacji jest hala sportowo-widowiskowa o parametrach umożliwiających organizowanie imprez międzynarodowych, możliwa lokalizacja innych specjalistycznych obiektów sportowych.

- Lokalizacja innych urządzeń sportowych ogólnomiejskich (poza istniejącymi kompleksami sportowymi przy ul.: Olimpijskiej i Ejsmonda oraz WKS Flota i WSM) przewidywana jest generalnie w parkach miejskich i w kompleksach sportowo-widowiskowych.
- Pozostałe formy terenów zieleni urządzonej:

**Ciągi rekreacyjno-ekologiczne** – przystosowanie dla potrzeb spacerowych (urządzenie ścieżek wzdłuż dolin i zwiększenie ilości powiązań poprzecznych) doliny rzeki Kaczej i jej dopływu Źródło Marii, doliny Chylonki, doliny Potoku Chyłońskiego.

**Turystyczne trasy rowerowe** – oprócz istniejących ścieżek rekreacyjnych przewiduje się realizację tzw. Hanzeatyckiej Trasy Rowerowej R-10 oraz powiązanie siecią ścieżek rekreacyjnych śródmieścia Gdyni z atrakcyjnymi miejscowościami podmiejskimi, w tym realizację regionalnej trasy rowerowej nr 133 Gdańsk - Sopot - Gdynia - Kartuzy - Sulęcyno - Bytów.

**Lasy komunalne i państwowe** sąsiadujące z dzielnicami mieszkaniowymi: Dąbrowa, Karwiny, Mały i Wielki Kack, Witomino, Działki Leśne, Grabówek, Leszczyńki, Cisowa, Obłuże, Pogórze oraz kompleks lasów państwowych w rejonie góry Donas wymagają zagospodarowania jako parki leśne (wyznaczenia i utwardzenia ścieżek, wprowadzenia elementów małej architektury) z uwagi na istniejącą lub możliwą dewastację przez mieszkańców pobliskich osiedli.



## 7. OGRODY DZIAŁKOWE I CMEN TARZE

### 7.1. Ogrody działkowe

#### CELE:

- Utrzymanie równowagi pomiędzy racjonalnością gospodarowania przestrzenią a aktualnymi potrzebami społecznymi (forma aktywnej rekreacji, zwłaszcza ludzi w starszym wieku, możliwość osiągnięcia pewnych oszczędności z tytułu produkcji własnych warzyw i owoców).
- Stworzenie warunków przekształcenia ogrodów działkowych w inne funkcje tam gdzie występują ewidentne uciążliwości ze strony istniejącego zagospodarowania o charakterze priorytetowym (układ drogowy, kolejowy, otoczenie przemysłowe).
- Traktowanie ogrodów działkowych jako rezerw strategicznych miasta tam, gdzie zlokalizowane są one na obszarach o wysokiej perspektywicznej rence położenia.

#### KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Zakłada się utrzymanie istniejących ogrodów działkowych, których lokalizację uznaje się za możliwą do utrzymania w perspektywie kilkunastu lat. Na obszarach tych zakłada się ograniczenie ewentualnego spontanicznego procesu przekształcania terenów ogrodów działkowych w tereny zabudowy mieszkaniowej - utrzymanie ich jako rezerw terenowych na cele publiczne.
- Zakłada się perspektywiczną likwidację ogrodów działkowych, których lokalizację uznaje się za niewłaściwą z punktu widzenia uciążliwości wywoływanych przez inne elementy zagospodarowania lub z punktu widzenia szans, jakie stworzone by zostały dla miasta w przypadku eliminacji funkcji ogrodów działkowych z takiego obszaru. W stosunku do tych obszarów zakłada się politykę inspirowania, tworzenia programów przekształceń.
- Funkcję ogrodów działkowych należy traktować jako nierozwojową z uwagi na zakładany i realny wzrost udziału budownictwa jednorodzinnego, rosnącą liczbę posiadaczy domów letniskowych za miastem oraz utratę funkcji wypoczynkowej dotychczasowych ogrodów z racji rozpowszechniania się w nich form „dzikiego” budownictwa mieszkaniowego. Nowe ogrody działkowe mogą być wyznaczane tylko jako tereny zastępcze dla obiektów likwidowanych.

### 7.2. Cmentarze

Łączna powierzchnia 11 cmentarzy gdyńskich to 56,72 ha, z czego 78% zajmują 3 cmentarze komunalne. Jedynym cmentarzem ze znacznymi rezerwami wolnych miejsc pochówkowych jest cmentarz w Pierwoszynie (gm. Kosakowo), na pozostałych dominują pochówki do grobów istniejących i w miejscach rezerwowanych. Wzrasta liczba pochówków urnowych. W Polsce wskaźnik kremacji sięga 4%, w Gdyni 6%, zaś w krajach Europy Zachodniej przekracza miejscami 70%. Pochówek taki jest niemal dziesięciokrotnie mniej terenochłonny oraz mniej kosztowny od tradycyjnego.

Potrzeby na nowe miejsca cmentarne oblicza się<sup>1</sup> mnożąc liczbę zgonów prognozowaną na 23 lata przez 4,5 m<sup>2</sup>. Otrzymany iloczyn wskazuje powierzchnię grzebalną, stanowiącą 40-60% powierzchni ogólnej cmentarza. Zapotrzebowanie dla Gdyni wynosi 44 do 66 ha. Jednakże odnosząc się do aktualnej sytuacji Gdyni, do tendencji panujących w naszym kręgu kulturowym (stanowisko mieszkańców i Kościoła katolickiego w kwestii kremacji), biorąc pod uwagę wielkość udziału grobów odzyskanych i doświadczenia krajów europejskich, sugeruje się rezerwację 5-10 ha pod nowe cmentarze<sup>2</sup> (lub powiększanie już istniejących).

Wobec planowanego rozwoju miasta tzw. Gdyni Zachód, uznaje się za pożądane i uzasadnione zlokalizowanie nowego cmentarza w tym rejonie. Potencjalne miejsca lokalizacji nowych cmentarzy to:

- południowa część dzielnicy Chwarzno-Wiczlino (na zachód od góry Donas);
- powiększenie cmentarza przy ul. Spokojnej.

<sup>1</sup> Rozporządzenie MGTiOŚ i MZiOŚ z dnia 20.10.72 r. w sprawie urządzania cmentarzy ..., § 4 ust.1.

<sup>2</sup> M. Piotrkowska (red.), Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni, Gdynia 2005, s. 3, 34.