



## XXII. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

### 1. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE I ICH STREFY OCHRONNE

**Tereny zamknięte** to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych<sup>1</sup>.

Zgodnie z przepisami odnoszącymi się do terenów zamkniętych, w Studium wyznaczono granice tych obszarów i ich stref ochronnych. Jednocześnie w szczególnie uzasadnionych przypadkach wskazano postulowane nowe przeznaczenie terenów zamkniętych. Warunkiem wszczęcia działań zmierzających do przekształcania i zagospodarowania tych obszarów jest podjęcie przez właściwe jednostki organizacyjne decyzji o ich otwarciu. Szczegółowe warunki i zasady zagospodarowania zostaną określone miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

Na terenie Gdyni znajdują się następujące tereny zamknięte<sup>2</sup>:

- **tereny kolejowe** - dotyczy terenu Polskich Kolei Państwowych;
- **tereny wojskowe** w tym:
  - tereny Ministerstwa Obrony Narodowej;
  - tereny Stoczni Marynarki Wojennej;
  - tereny Akademii Marynarki Wojennej;
  - tereny OBR – Centrum Techniki Morskiej;
- **tereny Stoczni Gdynia S.A.** - oznaczone są w ewidencji gruntów jako tereny zamknięte, choć formalnie, do dnia uchwalenia Studium, nie wydano decyzji właściwego ministra i kierownika urzędu centralnego w tej kwestii.

### 2. TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

Na obszarze miasta, oprócz terenów zamkniętych, znajdują się inne strefy ograniczające kompetencje miasta w zakresie związanym z zagospodarowaniem przestrzennym, są to przede wszystkim tereny określone w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej i administracji morskiej oraz ustawie z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Są to:

- pas nadbrzeżny, w tym: pas techniczny i pas ochronny;
- port morski w Gdyni;
- przystanie morskie: (przystanie rybackie: Orłowo, Oksywie, Obłuże, przystanie: „Dalmor”, „Żegluga Gdańska”, „Marina Gdynia”, oraz projektowana przystań „Stocznia Marynarki Wojennej”);
- morskie wody wewnętrzne w obrębie portu morskiego.

Poza gospodarką morską, do terenów o ograniczonych kompetencjach miasta zalicza się:

- lasy będące własnością Skarbu Państwa;
- drogi krajowe (droga krajowa nr 6).

**Pasem nadbrzeżnym** jest obszar lądowy przyległy do brzegu morskiego, w skład którego wchodzi:

- 1) **pas techniczny** - stanowiący strefę wzajemnego bezpośredniego oddziaływania morza i lądu, jest on obszarem przeznaczonym do utrzymania brzegu w stanie zgodnym z wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska;
- 2) **pas ochronny** - obejmujący obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego.

<sup>1</sup> Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne, art. 2, pkt 9.

<sup>2</sup> Wg mapy ewidencji gruntów, będącej w zasobach Wydziału Geodezji Urzędu Miasta Gdyni, stan na 31 grudnia 2007 r.



Pas techniczny przebiega wzdłuż brzegu obszarów morskich i obejmuje teren od linii brzegu morskiego w kierunku lądu o szerokości od 10 do 1000 m w zależności od rodzaju brzegu, z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich<sup>1</sup>.

Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do odlądowej granicy pasa technicznego o szerokości od 100 m do 2500 m. Na odcinkach lądu objętych granicami portów, odlądowa granica pasa ochronnego pokrywa się z granicami portów<sup>2</sup>.

Na załączonym rysunku przedstawiono granice pasa technicznego i ochronnego zgodnie z zarządzeniem nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 1 marca 2005 r., w sprawie określenia granic pasa technicznego na terenie miasta Gdyni (woj. pomorskie) oraz granice pasa ochronnego zgodnie z zarządzeniem nr 18 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 9 grudnia 2004 r. w sprawie określenia granic pasa ochronnego na terenie miasta Gdyni.

W pasie nadbrzeżnym obowiązują przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 roku o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej. Wszelkie zmiany sposobu użytkowania i zagospodarowania terenu w obszarze pasa nadbrzeżnego należy uzgodnić z właściwym terytorialnie organem administracji morskiej.

### Porty i przystanie morskie

Na terenie Gdyni znajdują się:

- port morski w Gdyni o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej<sup>3</sup> (zarządzany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna);
- przystań morska „Dalmor”<sup>4</sup> – położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż nabrzeży Mola Rybackiego: Kutrowego, Islandzkiego, Angielskiego, Kaszubskiego oraz części nabrzeży: Prezydenta i Rybnego;
- przystań morska „Marina Gdynia”<sup>5</sup> – położona w dzielnicy Śródmieście, obejmująca Basen Żeglarski z nabrzeżami i falochronami;
- przystań morska „Żegluga Gdańska”<sup>6</sup> - położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż Nabrzeża Pomorskiego, po północnej stronie Mola Południowego;
- morska przystań rybacka Orłowo<sup>7</sup> - w dzielnicy Orłowo, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 80,940 km do punktu 80,080 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- morska przystań rybacka Oksywie<sup>8</sup> - w dzielnicy Oksywie, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 90,330 km do punktu 90,480 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- morska przystań rybacka Obłuże<sup>9</sup> – położona w dzielnicy Babie Doły, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 91,580 km do punktu 91,830 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- projektowana jest przystań morska „Stocznia Marynarki Wojennej” - w dzielnicy Oksywie, na terenie Stoczni Marynarki Wojennej, wzdłuż nabrzeży przy Kanale Portowym: Południowego, Zamykającego i częściowo Slipowego.

<sup>1</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania ich granic § 1 ust. 1 i 2.

<sup>2</sup> Tamże.

<sup>3</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu, poprzedzone rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 lipca 1936 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego w Gdyni.

<sup>4</sup> Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 5 września 2003 r. w sprawie ustalenia granicy lądowej dla morskiej przystani „Dalmor” w Gdyni.

<sup>5</sup> Zarządzenie Nr 24 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 listopada 2005 r. w sprawie określenia granicy dla przystani morskiej „Marina Gdynia” w Gdyni.

<sup>6</sup> Zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 października 2003 r. w sprawie ustalenia granicy lądowej dla morskiej przystani „Żegluga Gdańska” w Gdyni.

<sup>7</sup> Zarządzenie Nr 3 Naczelnego Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 września 1991 r. w sprawie ustalenia granic lądowych dla morskich przystani rybackich położonych w obrębie pasa technicznego zarządzanego przez Urząd Morski w Gdyni, § 1, ust. 1, pkt 10.

<sup>8</sup> Tamże, § 1, ust. 1, pkt 11.

<sup>9</sup> Tamże, § 1, ust. 1, pkt 12.

## XXIII. OBSZARY PROBLEMOWE

**Obszar problemowy** to obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych<sup>10</sup>.

Kompleksowa analiza uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego, materiałów planistycznych i analitycznych oraz wniosków składanych na etapie przystąpienia do prac nad Studium przez organy administracji lub nadzoru, przez społeczność gminy, a także problemy związane z aktualnie opracowywanymi planami, wykazała występowanie szeregu problemów. Części problemów nie można było jednak rozwiązać na etapie sporządzania Studium, dlatego też wskazano obszary problemowe, dla których zaproponowano niezbędne do wykonania studia i analizy, w oparciu o które będzie można dokonywać zmian, bądź uszczegółowić w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W ramach obszarów problemowych wskazuje się obszary konfliktów przestrzennych związanych z:

- presją inwestycyjną związaną z terenami cennymi przyrodniczo, są to m. in.:
    - zabudowa fragmentu strefy krawędziowej, terenów dolin przecinających wysoczyznę, jak i obszaru całej wierzchołki, głównie terenu zlewni rzeki Kaczej i jej dopływu Potoku Wiczlińskiego, skutkująca zmianami bilansu wodnego, zagrożenia powodziowego w dolnym biegu rzeki. Sytuacja taka związana jest z tym, iż intensywny rozwój zabudowy zwiększy odpływ wód deszczowych przez system rzeki Kaczej, która jest nieproporcjonalnie mała w stosunku do wielkości zlewni;
    - trwałe rozdzielenie dwóch części Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego znajdującego się w granicach Gdyni, tj. na część północną oraz południową, rozdzielonych terenami przeznaczonymi pod zabudowę.
  - projektowanymi trasami komunikacyjnymi (droga krajowa nr 6 - Trasa Kaszubska, łącznik Trasy Kaszubskiej, Droga Różowa/Czerwona, Obwodowa Północna Aglomeracji Trójmiejskiej);
  - ograniczeniami wynikającymi z przepisów prawa dotyczącymi pasa przybrzeżnego, nieuwzględniającymi sytuacji rzeczywistej np. w kwestii wskazywania terenów bezpośredniego zagrożenia powodziowego wzdłuż wybrzeży klifowych, gdzie w praktyce zagrożenie to nie występuje;
  - potencjalną uciążliwością hałasową lotniska Gdynia-Kosakowo i koniecznością ustanowienia stref ograniczonego użytkowania, w tym zakazu zabudowy mieszkaniowej;
- Obszar północnej części Gdyni, w tym głównie część dzielnic Babie Doły, Oksywie i Obłuże znajduje się w strefie oddziaływania lotniska powodowanego przez starty, lądowania i przeloty samolotów. W najbliższej położonych terenach, mimo dogodnych warunków fizjograficznych i infrastrukturalnych, wykluczyć należy zabudowę mieszkaniową i inną, dla której określone w przepisach wartości dopuszczalnego poziomu hałasu są niższe od prognozowanych, wskazanych na rysunku Studium nr 2-1.
- utrudnieniami w zmianie struktury oraz funkcji zabudowy na terenach zajmowanych przez zabudowę substandardową, ogródki działkowe itp. Obszarami tymi są m. in.: obszar ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 62 (Wzgórze Św. Maksymiliana), obszar Wzgórze Orlicz-Dreszera tzw. Pekin (Leszczynki);
  - planowaniem obiektów powodujących istotne zmiany obciążenia ruchem układu komunikacyjnego, szczególnie w dzielnicach centralnych, np. zespołów biurowych lub obiektów handlowo-usługowych;
  - skomplikowaną strukturą własnościową i prawną gruntów przeznaczonych na konkretne funkcje np.: prestiżowe inwestycje w mieście - obszar tzw. Międzytorza; obszary zamknięte i ich stref ochronne, na terenie których niemożliwe jest prowadzenie polityki przestrzennej zmierzającej do uporządkowania obszarów lub ich przekształcanie np. na funkcje mieszkaniowe lub usługowe.

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 2 pkt 7.