



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

Załącznik nr 1
do uchwały nr XVII/400/08
Rady Miasta Gdyni
z dnia 27 lutego 2008 r.



OPRACOWANIE PRZYGOTOWANE PRZEZ

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI

ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA STUDIUM:

mgr inż. arch. MAREK KARZYŃSKI – GENERALNY PROJEKTANT, członek POIU nr G-151/2002

mgr inż. arch. ARKADIUSZ ZIENIUK, członek POIU nr G-213/2006

mgr MARCIN TURZYŃSKI

Zagadnienia społeczno-gospodarcze

mgr GRAŻYNA WŁODARCZYK

mgr MARCIN TURZYŃSKI

Ochrona dziedzictwa kulturowego

dr hab. inż. arch. MARIA JOLANTA SOŁTYSIK

Ochrona środowiska

mgr PAWEŁ SĄGIN

mgr MACIEJ ROGOCZ

System transportowy

dr inż. LECH MICHALSKI

Infrastruktura techniczna

mgr inż. ELŻBIETA PIEŚLA - zaopatrzenie w wodę, odprowadzanie ścieków i wód deszczowych

mgr inż. JOANNA WOJTKOWSKA-PASZAK - zaopatrzenie w ciepło

mgr inż. PIOTR GAJEWSKI - zaopatrzenie w gaz

mgr inż. PIOTR ZIELIŃSKI - zaopatrzenie w energię elektryczną

Współpraca techniczna

mgr inż. arch. JACEK POĆWIARDOWSKI, członek POIU nr G-195/2005

mgr inż. arch. JUSTYNA SOBCZAK-KOZŁOWSKA

inż. arch. JOANNA ŁOBODZIŃSKA

PRZY OPRACOWANIU WYKORZYSTANO MATERIAŁY ZE STUDIUM UWARUNKWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI PRZYJĘTE UCHWAŁĄ RADY MIASTA GDYNI NR XIII/483/99 Z DNIA 24 LISTOPADA 1999 R.

PRZYGOTOWANE PRZEZ

ALTER POLIS GDAŃSKĄ PRACOWNIĘ URBANISTYCZNĄ, SP. Z O. O.

ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA STUDIUM:

mgr inż. arch. KRZYSZTOF ZAJĄC – GENERALNY PROJEKTANT, upr. urbanistyczne nr 1211/91

mgr inż. arch. MAREK NAKONIECZNY

mgr GRAŻYNA WŁODARCZYK

z zespołem:

mgr inż. arch. VIOLETTA POPKO

Zagadnienia transportowe

dr inż. LECH MICHALSKI

dr inż. KAZIMIERZ JAMROZ

dr inż. JACEK OSKARBSKI

Infrastruktura techniczna

mgr inż. JERZY KANIA - zaopatrzenie w wodę, odprowadzanie ścieków i wód deszczowych

mgr inż. ANTONI SĘKOWSKI - zaopatrzenie w ciepło

mgr inż. MARIAN NIKLAS - zaopatrzenie w gaz

mgr inż. STANISŁAW JĘDRUSZCZAK - zaopatrzenie w energię elektryczną

Zagadnienia dotyczące środowiska

dr MACIEJ PRZEWOŹNIAK

Zagadnienia ochrony i kształtowania środowiska kulturowego

dr hab. inż. arch. MARIA JOLANTA SOŁTYSIK

Relacje z otoczeniem Gdyni, gospodarka odpadami

dr inż. arch. JACEK LENDZION

Współpraca (na etapie rozpoznania uwarunkowań)

dr inż. arch. JACEK SOŁTYS - relacje z otoczeniem Gdyni

mgr inż. arch. MARIA CZERNIAK - przesłanki wynikające ze struktury miasta

mgr inż. arch. PIOTR PODHAJSKI - uwarunkowania formalno- prawne



SPIS TREŚCI

WSTĘP	4		
CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO			
I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI	5		
1. Analiza SWOT dla Gdyni	5		
2. Wizja rozwoju Gdyni	5		
3. Priorytety i zadania realizacyjne Strategii Rozwoju Gdyni	5		
II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA GDYNI	7		
1. Uwarunkowania międzynarodowe	7		
2. Uwarunkowania krajowe	7		
3. Uwarunkowania regionalne	8		
III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO	10		
1. Rozwój demograficzny	10		
2. Rozwój gospodarczy	12		
IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW	14		
1. Warunki zamieszkiwania	14		
2. Ocena wyposażenia usługowego	17		
V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA	20		
1. Uwarunkowania fizjograficzne	20		
2. Uwarunkowania ekologiczne	21		
3. Uwarunkowania sozologiczne	22		
4. Uwarunkowania zasobowo-użytkowe	22		
VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE – STAN I ZASOBY	24		
1. Główne zasoby dziedzictwa kulturowego	24		
2. Zdegradowane przestrzennie tereny miasta o dużym potencjale tradycji historycznej	25		
3. Zespoły fortyfikacyjne z lat 40. i 50. XX w.	26		
4. Historyczne cmentarze na terenie Gdyni	26		
5. Istniejące formy ochrony dziedzictwa kulturowego	26		
VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	28		
1. Gdyński węzeł transportowy	28		
2. Przesłanki rozwoju i kształtowania systemu transportowego	29		
3. Analiza SWOT systemu transportowego Gdyni	30		
VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	31		
1. Zaopatrzenie w wodę	31		
2. Kanalizacja sanitarna	33		
3. Odprowadzenie wód deszczowych	34		
4. Zaopatrzenie w energię elektryczną	36		
5. Zaopatrzenie w gaz	37		
6. Zaopatrzenie w ciepło	39		
7. Gospodarka odpadami	40		
IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO – PRAWNE	41		
1. Podział miasta na jednostki strukturalne	41		
2. Sytuacja planistyczna	42		
CZĘŚĆ II - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO			
X. POLITYKA PRZESTRZENNA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO MIASTA	44		
1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego	44		
2. Kluczowe kwestie wymagające rozstrzygnięcia oraz zasady ich rozwiązania	45		
XI. POLITYKI SEKTOROWE	47		
1. Mieszkalnictwo	47		
2. Usługi publiczne i komercyjne	50		
3. Port	53		
4. Przemysł, składy, bazy	55		
		5. Turystyka	56
		6. Zieleń i wypoczynek	58
		7. Ogrody działkowe i cmentarze	60
XII. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY			61
		1. Minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC)	61
		2. Wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy	61
		3. Standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych	61
		4. Standardy mieszkaniowe	62
		5. Tereny wyłączone spod zabudowy	62
		6. Wytyczne dotyczące zasad określania w m.p.z.p. ustaleń Studium w zakresie kierunków i wskaźników zagospodarowania i użytkowania terenów	62
XIII. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA			63
		1. Podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego	63
		2. Zasady polityki przestrzennej w zakresie wdrożenia podstawowych kierunków zagospodarowania przestrzennego	63
XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH			66
		1. Cele	66
		2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań	66
		3. Ochrona dziedzictwa kulturowego w planach miejscowych	66
XV. TRANSPORT			70
		1. Polityka transportowa	70
		2. Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni	72
XVI. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ			75
		1. Zaopatrzenie w wodę	75
		2. Odprowadzanie ścieków	76
		3. Odprowadzenie wód deszczowych	77
		4. Zaopatrzenie w energię elektryczną	79
		5. Zaopatrzenie w gaz	81
		6. Zaopatrzenie w ciepło	82
		7. Gospodarka odpadami	83
XVII. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ GDYNI ZWIĄZANE ZE WSPÓŁPRACĄ Z GMINAMI POŁOŻONYMI W OTOCZENIU LOKALNYM			84
		1. Uwarunkowania i zasady ogólne polityki	84
		2. Kierunki polityki w odniesieniu do poszczególnych gmin	85
XVIII. ZASADY ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM I PONADLOKALNYM			86
		1. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym	86
		2. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym	86
XIX. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO POWODZI I OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH			87
		1. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi	87
		2. Obszary narażone na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych	89
XX. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ			91
		1. Tereny rolne	91
		2. Tereny leśne	91
XXI. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCENIA ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI			91
XXII. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO			92
		1. Tereny zamknięte specjalne i ich strefy ochronne	92
		2. Tereny związane z ochroną wybrzeża morskiego	92
XXIII. OBSZARY PROBLEMOWE			93
XXIV. POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA			94
		1. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie MPZP	94
		2. Obszary, dla których Miasto zamierza sporządzić MPZP	94



WSTĘP

1. Podstawa prawna i formalna

„Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni” zostało sporządzone w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 z 2003 r. poz. 717 z późn. zm.).

Podstawą formalną opracowania Studium jest uchwała Nr XXXV/846/05 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 października 2005 r. w sprawie przystąpienia do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

2. Rola studium w systemie planowania przestrzennego

Studium określa politykę przestrzenną dla całego obszaru gminy w granicach administracyjnych, uwzględniając zasady określone w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii rozwoju gminy. Studium nie jest aktem prawa miejscowego, ale ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Plany miejscowe, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów oraz sposoby ich zagospodarowania i zabudowy muszą być zgodne z ustaleniami studium.

3. Zakres przedmiotowy Studium

Opracowanie stanowi zmianę - aktualizację Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, zatwierdzonego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XIII/483/99 z dnia 24 listopada 1999 r., a które opracowane zostało w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

Zakres przedmiotowy Studium jest zgodny z ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2004 r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (Dz. U. Nr 118 z 2004 r. poz. 1233).

Studium składa się z:

- Uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Gdyni
- Kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

Część Studium dotycząca „uwarunkowań” (o których mowa w art. 10 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) ma charakter opisu i oceny uwarunkowań wynikających z położenia miasta, uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych, demograficznych i gospodarczych, prawnych oraz wynikających z istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego. Ilustrowana jest rysunkami i schematami zawartymi w tekście Studium. Ta część nie zawiera ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Część Studium dotycząca „kierunków” (o których mowa w art. 10 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) ma charakter ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przy czym część ustaleń określająca ogóle cele i kierunki polityki przestrzennej ma charakter wytycznych ukierunkowujących dalsze prace planistyczne, w tym prace polegające na sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

3. Układ Studium

Dokument Studium składa się z:

- części tekstowej stanowiącej załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Gdyni Nr XVII/400/08 z dnia 27 lutego 2008 r.
- części graficznej, obejmującej rysunki w tekście oraz 4 rysunki w skali 1: 20 000, stanowiące załącznik nr 2 do uchwały Rady Miasta Gdyni Nr XVII/400/08 z dnia 27 lutego 2008 r.

Część rysunkowa (załącznik nr 2) Studium zawiera następujące rysunki:

- Rys. 2-1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Struktura funkcjonalno-przestrzenna
- Rys. 2-2. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Stan i ochrona zasobów środowiska przyrodniczego
- Rys. 2-3. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Stan i ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego
- Rys. 2-4. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Polityka planistyczna.

4. Analizy i opracowania wykonane dla potrzeb Studium

Dla potrzeb studium wykonano lub w studium wykorzystano następujące opracowania:

1. *Historyczne obiekty i fortyfikacje na terenie Gdyni i w jej otoczeniu*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk 2001 r.
2. Grzegorz Fej, Krzysztof Labudda, *Historyczne obiekty związane z kolejną na terenie miasta Gdyni*, Gdynia 2002 r.
3. Justyna Czystek, Agata Obremska, *Ewidencja konserwatorsko-historyczna gdyńskich cmentarzy*, Gdańsk 2003 r.
4. Marek Karzyński, Alicja Kowalska, Wiesław Zymni, *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdyni w latach 2000-2005. Stan opracowań oraz program prac planistycznych*, Biuro Planowania Przestrzennego, Gdynia 2005 r.
5. Maria Piotrkowska, Bożena Tisler, Andrzej Piotrkowski, *Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni*, Gdynia 2005 r.
6. *Studium kulturowe w zakresie archeologii dla potrzeb zmian Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
7. Jacek Thiem z zespołem, *Zasady określania wskaźników parkingowych w planach miejscowych i dla inwestycji w Gdyni*, Biuro Inżynierii Transportu, Poznań 2006 r.
8. *Koncepcja Drogowa Drogi Czerwonej, odcinek od węzła Wielkopolska do granicy miasta z Sopotem*, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
9. *Koncepcja Drogowa łącznika Trasy Kaszubskiej odcinek od Obwodowej Trójmiasta do granicy miasta*, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
10. Paweł Sagin, Maciej Rogocz, *Opracowanie ekofizjograficzne do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, BPP, Gdynia 2006 r.
11. Maciej Berendt, *Wielokryterialna ocena nowych przebiegów dróg krajowych, analiza zmiany przebiegu trasy S6*, „Profil” Sp. z o.o. i Biuro Inżynierii Komunikacyjnej, Gdańsk 2007 r.
12. Maria Jolanta Sołtysik, *Dziedzictwo kulturowe Gdyni i jego ochrona, analiza dla potrzeb studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*, Gdynia 2007 r.

**CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO****I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI**

Strategia rozwoju Gdyni jest dokumentem określającym cele i priorytety społeczno-gospodarczego rozwoju Gdyni w kilkunastoletniej perspektywie oraz wyznacza zadania służące jego urzeczywistnieniu. Strategia rozwoju Gdyni została przyjęta uchwałą nr XLI/744/98 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 stycznia 1998 r. oraz aktualizowana uchwałami Rady Miasta Gdyni nr IX/182/03 z dnia 25 czerwca 2003 r. i nr XX/421/04 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 maja 2004 r.

1. ANALIZA SWOT DLA GDYNI**1.1. Mocne strony Gdyni**

Mocne strony Gdyni, atuty i walory miasta:

- Nadmorskie położenie, dające miastu naturalne predyspozycje do rozwoju - szczególnie gospodarki morskiej, obsługi systemów transportowych oraz współpracy międzynarodowej.
- Urozmaicony krajobraz naturalny, w tym długa i atrakcyjna strefa nadbrzeżna.
- Stan środowiska naturalnego - dobra jakość wody i powietrza, niskie wskaźniki emisji zanieczyszczeń.
- Sąsiedztwo Gdyni ze stolicą regionu i innymi miastami konurbacji.
- Zlokalizowanie w Gdyni siedziby dowództwa Marynarki Wojennej oraz szeregu znaczących instytucji wojskowych.
- Rosnący udział w gospodarce narodowej i globalnej gdyńskich przedsiębiorstw z branż: informatycznej i finansowej.
- Wysoki i stale rosnący udział sektora prywatnego w strukturze własności i zatrudnienia.
- Pozytywny wizerunek Gdyni w kraju i na świecie. Wysoka atrakcyjność osiedleńcza i inwestycyjna.
- Wysoka przedsiębiorczość i aktywność obywatelska Gdynian.
- Wysoki poziom gdyńskiej edukacji.

1.2. Słabe strony Gdyni

Słabe strony Gdyni osłabiające jej potencjał rozwojowy:

- Niski poziom innowacyjności gdyńskiej gospodarki, zdominowanej przez branże tradycyjne. Słabość współpracy ośrodków nauki z gospodarką.
- Zbyt mała przepustowość sieci drogowej i niedostateczne połączenia drogowe z obszarami portowymi.
- Niezadowalający poziom oferty kulturalnej w mieście.
- Niepełne uzbrojenie terenów w infrastrukturę sieciową, zwłaszcza w kanalizację sanitarną i burzową.
- Duży udział zdekapitalizowanej zabudowy mieszkaniowej o niskim standardzie oraz przestrzeni publicznej o niskiej jakości.
- Niewielka ilość zagospodarowanych terenów zielonych (skwery, parki, zieleńce) oraz rekreacyjnych.
- Uboga oferta usług turystycznych miasta. Skromna ilościowo tania baza noclegowa.

Rosnące rozwarstwienie społeczne, skutkujące pogłębianiem się różnic w warunkach życia mieszkańców i mające wpływ na kryzys rodziny, rozwój zjawisk patologicznych i zagrożenie przestępczością.

1.3. Szanse Gdyni

- Możliwość rozwoju międzynarodowych funkcji miasta i wykorzystania funduszy europejskich.
- Możliwość intensyfikacji ruchu transportowego w kierunku południkowym (TINA) i równoleżnikowym (Via Hanseatica) wynikająca z wejścia Polski i krajów ościennych do Unii Europejskiej.
- Możliwość zagospodarowania przez zewnętrznych inwestorów rezerw terenowych położonych w centrum miasta.
- Możliwość zagospodarowania rezerw terenowych (głównie Gdynia-Zachód) umożliwiających rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych.
- Możliwość przyciągnięcia przemysłu wysokich technologii.
- Rosnąca atrakcyjność Regionu Bałtyckiego, głównie w zakresie turystyki morskiej (w tym żeglarstwa) i biznesowej.
- Metropolizowanie się Trójmiasta - rozwój funkcji metropolitalnych w Gdyni.

1.4. Zagrożenia Gdyni

- Brak polityki morskiej państwa.
- Brak polityki państwa wobec przemysłu stoczniowego, uodparniającej go na wahania koniunktury gospodarczej.
- Pogłębianie się centralizacji administracji publicznej, mogące ograniczyć skuteczność realizacji zadań samorządu Gdyni.
- Przekazywanie gminom i powiatom kolejnych zadań bez pokrycia finansowego, co może skutkować załamaniem finansów samorządowych.
- Niekorzystne zmiany demograficzne powodujące starzenie się społeczeństwa, przy jednoczesnym odpływie osób młodych i wykształconych.
- Zwiększanie się liczby samochodów i wynikające z tego problemy komunikacyjne.
- Utrwalanie się tendencji do priorytetowego traktowania równoleżnikowych korytarzy transportowych, grożące peryferyzacją miasta i regionu.
- Brak koordynacji działań rozwojowych pomiędzy miastami konurbacji.

2. WIZJA ROZWOJU GDYNI

Osiągnięcie trwałego, akceptowanego społecznie i bezpiecznego ekologicznie rozwoju Gdyni, pozwalającego osiągnąć europejskie standardy, dzięki optymalnemu wykorzystaniu zasobów naturalnych, ludzkich i gospodarczych oraz walorów położenia miasta.

3. PRIORYTETY I ZADANIA REALIZACYJNE STRATEGII ROZWOJU GDYNI**3.1. Priorytety Strategii rozwoju Gdyni**

W Strategii rozwoju Gdyni wyszczególniono trzy zagadnienia priorytetowe:

1. Przestrzeń, 2. Gdynianie i 3. Gospodarka.

Priorytet pierwszy, **Przestrzeń**, obejmuje cele dotyczące rozwoju przestrzeni miejskiej i krajobrazu miejskiego. Cele strategiczne tego priorytetu dotyczą: rewitalizacji Śródmieścia Gdyni, rozwoju dzielnic, miejskiego systemu komunikacji, walorów przyrodniczych i krajobrazowych, zarządzania przestrzenią.

Priorytet drugi, **Gdynianie**, grupuje cele związane z podnoszeniem poziomu życia, wiedzy i kwalifikacji Gdynian, ich aktywności i przedsiębiorczości. Cele strategiczne tego priorytetu dotyczą: wspierania



aktywności zawodowej, wzmocnienia aktywności obywatelskiej, usług realizowanych na rzecz mieszkańców, gdyńskich rodzin, kultury, procesu integracji europejskiej, kultury fizycznej i sportu.

Priorytet trzeci, **Gospodarka**, grupuje działania związane z potencjałem ekonomicznym miasta. Cele strategiczne tego priorytetu dotyczą: przedsiębiorstw gospodarki morskiej, tworzenia węzła komunikacyjnego, efektywności gdyńskiej gospodarki, turystyki, instytucjonalnej współpracy w skali konurbacji trójmiejskiej.

3.2. Zadania realizacyjne Strategii rozwoju Gdyni dotyczące zagospodarowania przestrzennego miasta

Zadania realizacyjne określone w Strategii rozwoju Gdyni, dotyczące zagospodarowania przestrzennego miasta, zawarte w priorytecie Przestrzeń oraz częściowo w pozostałych dwóch priorytetach: Gdynianie i Gospodarka są następujące:

PRIORYTET 1. PRZESTRZEŃ

1. Wykreowanie Śródmieścia Gdyni, obejmującego również Strefę Rozwoju Centrum Miasta i Forum Morskie, jako reprezentacyjnej części miasta i regionu.

- Rewitalizacja historycznego Centrum Gdyni, zapewniająca ład przestrzenny Śródmieścia oraz wysokie walory estetyczne i funkcjonalne.
- Realizacja 'Nowej Gdyni' - dzielnicy usługowej, położonej w Strefie Rozwoju Centrum Miasta, wspomagającej rozwój usług portowych i morskich.
- Utworzenie Forum Morskiego poprzez spójne zagospodarowanie terenów wokół Basenu Prezydenta.
- Realizacja Parku Centralnego Gdyni, obejmującego 'Park Rady Europy' i niezabudowaną część Kamiennej Góry.

2. Rozwój dzielnic - uporządkowanie i zagospodarowanie stref mieszkaniowych miasta.

- Wspieranie budownictwa mieszkaniowego odpowiadającego zróżnicowanym potrzebom mieszkańców miasta.
- Rewitalizacja blokowisk oraz obszarów zabudowy substandardowej.
- Rozwijanie w dzielnicach funkcji rekreacyjnych, usługowych i edukacyjnych, opartych również na powszechnym dostępie do informacji elektronicznej, tworzenie osiedlowych centrów obsługi mieszkańców.

3. Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiego systemu komunikacyjnego.

- Rozwijanie i modernizacja sieci dróg publicznych w mieście, ze szczególnym naciskiem na podstawowy układ komunikacyjny miasta.
- Integracja różnych form komunikacji publicznej w ramach konurbacji, w tym realizacja węzłów integracyjnych, głównie w oparciu o przystanki SKM.
- Połączenie dzielnic mieszkaniowych z centrum miasta systemem transportu szynowego.
- Rozbudowa systemu ścieżek rowerowych łączących dzielnice ze Śródmieściem oraz Gdynię z sąsiednimi gminami.
- Zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej poprzez podnoszenie jakości i zwiększanie różnorodności usług komunikacyjnych.
- Rozwijanie komunikacji trolejbusowej jako przyjaznej dla środowiska oraz współtworzącej unikatowy wizerunek miasta.

4. Rewitalizacja i ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych Gdyni.

- Organizacja stref rekreacji.
- Organizacja ogrodu botanicznego i parku rekreacyjnego na Kolibkach oraz parku wodnego przyległego do Rezerwatu Przyrody 'Kępa Redłowska'.
- Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.
- Organizacja parków rekreacyjnych na terenie każdej dzielnicy.
- Udział miasta w zagospodarowaniu Zatoki Gdańskiej, służącemu rozwojowi funkcji rekreacyjnych i turystycznych Gdyni.

- Regulacja cieków na terenach zurbanizowanych połączona z budową kanalizacji burzowej i objęciem całego miasta siecią kanalizacji sanitarnej.

5. Efektywne zarządzanie terenami w mieście.

- Uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów decydujących o rozwoju miasta.
- Przygotowanie geodezyjne, prawne i techniczne terenów przeznaczonych pod funkcje mieszkaniowe, usługowe, przemysłowe i komunikacyjne.
- Stworzenie systemu informacji o terenach miasta (GIS - systemu informacji geograficznej), służącego zintegrowanemu zarządzaniu terenami.

PRIORYTET 2. GDYNIANIE (zadania dotyczące zagospodarowania przestrzennego)

5. Zwiększenie znaczenia Gdyni jako ważnego ośrodka kulturalnego.

- Rewaloryzacja zabytków architektury.

6. Wszechstronny udział w procesie integracji europejskiej, w szczególności Europy Bałtyckiej z uwzględnieniem partnerów spoza Unii Europejskiej.

- Tworzenie warunków dla lokalizacji w Gdyni siedzib instytucji i organizacji międzynarodowych.

7. Wszechstronny rozwój kultury fizycznej i sportu mający na celu wzrost aktywności Gdynian.

- Podwyższanie standardu infrastruktury sportowej i rekreacyjnej oraz poprawa jej dostępności.
- Rozwój zaplecza dla żeglarstwa morskiego i innych sportów wodnych.

PRIORYTET 3. GOSPODARKA (zadania dotyczące zagospodarowania przestrzennego)

1. Tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

- Zagospodarowanie terenów portowych w Gdyni, w celu optymalnego wykorzystania ich potencjału.
- Zapewnienie dostępności komunikacyjnej portu. Realizacja na terenie Gdyni infrastruktury dla utworzenia VI Korytarza Transportowego europejskiego systemu sieci autostrad (TINA).
- Wspieranie inwestycji obejmujących nowoczesną produkcję i usługi okołoportowe w zakresie handlu zagranicznego, tranzytu i rybołówstwa.

2. Stworzenie warunków umożliwiających miastu pełnienie funkcji ważnego węzła komunikacyjnego.

- Wykorzystanie potencjału korytarzy transportowych przebiegających przez Gdynię (TINA, Via Hanseatica) dla rozwoju funkcji ponadlokalnych.
- Realizacja terminali o wysokich parametrach funkcjonalnych i architektonicznych dla obsługi pasażerów w komunikacji kolejowej, autobusowej, przybrzeżnej, promowej i pasażerskiej.
- Podniesienie znaczenia dla miasta i subregionu gdyńskiego lotniska w Babich Dołach oraz wspieranie rozwoju lotniska w Rębiechowie, jako portu regionalnego.

3. Podniesienie poziomu nowoczesności i innowacyjności gdyńskiej gospodarki.

- Współtworzenie i wdrażanie długofalowej koncepcji różnicowania struktury gospodarczej miasta we współpracy z sektorem gospodarczym.
- Wspieranie rozwoju szkolnictwa wyższego na terenie Gdyni. Tworzenie warunków współpracy uczelni wyższych i instytutów naukowo-badawczych oraz podmiotów gospodarczych i samorządu dla realizacji wspólnych przedsięwzięć służących rozwojowi miasta.

4. Stworzenie infrastruktury i produktów dla rozwoju turystyki.

- Rozbudowa zaplecza konferencyjno-kongresowego i targowo-wystawienniczego wraz z infrastrukturą usług towarzyszących.
- Rozwój bazy noclegowej.



II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

1. UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE

Gdynia powstała i rozwinęła się dzięki swojemu dogodnemu położeniu na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego, jako główny port morski w Polsce międzywojennej, stanowiący alternatywę dla portu gdańskiego. Współczesna Gdynia jest jednym z ważniejszych portów basenu Morza Bałtyckiego i jako element tworzącego się systemu metropolitalnego Trójmiasta, ma aspirację bycia jednym z ważniejszych ośrodków tej części Europy. Tu krzyżują się szlaki morskie ze Skandynawii, Europy Zachodniej i świata z drogami lądowymi na południe Polski i Europy. Tedy przebiegają szlaki lądowe wzdłuż wybrzeża Bałtyku, łączące Niemcy z Rosją, Litwą, Łotwą i Estonią.

Gdynia, jak i cała Polska aktywna w polityce i gospodarce międzynarodowej, będąca członkiem Unii Europejskiej, jest pod wpływem globalnych i europejskich megatrendów rozwoju szczególnie w aspekcie użytkowania i zagospodarowania przestrzeni. Niezbędnym warunkiem uzyskania powodzenia w grze o rynki w europejskim i globalnym systemie społeczno-gospodarczym jest zasadnicza poprawa konkurencyjności oferowanych towarów i usług, promowanie zintegrowanego, zrównoważonego i trwałego rozwoju, upowszechniania dostępu do informacji i pogłębiania wiedzy, postępu naukowo-technicznego i innowacji w gospodarce, rozwoju prywatnego sektora SME - małych i średnich przedsiębiorstw, rozwoju infrastruktury wzmacniającej przepływ towarów, osób i informacji między krajami i regionami, pokonywanie problemów wynikających z niedorozwoju demokratycznych form komunikacji społecznej oraz przestarzałej struktury i niedostosowań technologicznych gospodarki, na które to cele miasto może poszukiwać pomocy finansowej w funduszach europejskich.

Niezbędne jest włączanie się Gdyni we wdrażanie polityki rozwoju i równoważenia przestrzennego Unii Europejskiej wyrażonej w Europejskiej perspektywie rozwoju przestrzennego¹. Dążenia określone w tym dokumencie to m. in.:

- zrównoważona konkurencyjność obszarów Europy między miastami europejskimi
- spójność gospodarcza i społeczna
- ochrona i utrzymanie zasobów naturalnych i dziedzictwa kulturowego.

Celami rozwoju są m. in.

- rozwój policentrycznego, zrównoważonego systemu urbanizacji i wzmacnianie związków miasta z wsią (obsługiwanym regionem)
- promowanie zintegrowanych form transportu
- kształtowanie i ochrona środowiska przyrodniczego i dziedzictwa kulturowego.

W procesie europejskiej konkurencji wartości renty położenia dla lokalizacji kapitału i przedsiębiorczości oraz usług publicznych następować będzie poprzez rozwój **europolii** tj. ośrodków o znaczeniu europejskim. W województwie pomorskim pośród nich wskazana została konurbacja Trójmiejska, a w niej Gdynia.

Obserwowane są silne tendencje do rozwoju kooperacji zwł. w regionie pd. wsch. Bałtyku, w sferze infrastruktury gospodarczej (tzw. otoczenia biznesu), wspólnych przedsięwzięć gospodarczych i rozwoju nowych technologii (joint venture i venture capital). Gdynia jest aktywnym uczestnikiem współpracy 11 krajów Regionu Morza Bałtyckiego, w których mieszka łącznie ponad 103 mln mieszkańców. W regionie leży 10 obszarów metropolitalnych, z których każdy ma co najmniej milion mieszkańców. Jednym z realizowanych planów współpracy w dziedzinie planowania i rozwoju przestrzennego w krajach nadbałtyckich jest inicjatywa VASAB 2010², oparta m.in. o współpracę regionów miejskich w dziedzinie zagadnień zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego rozwoju przestrzennego stref

brzegowych itp. W związku z tym programem, w celu wzmocnienia spójności Polski północnej zaproponowano m.in.: hanzeatycki szlak rowerowy, rozwój sieciowej turystyki kwalifikowanej, edukację w zakresie Agendy 21 i in.

Zintegrowane planowanie przestrzenne powinno zakładać politykę rozwojową struktur miejskich opartą o ocenę możliwości istniejącego systemu, co powinno prowadzić do bardziej policentrycznych i zrównoważonych struktur miejskich, oszczędnie wykorzystujących nowe grunty. Należy też upowszechniać takie struktury, które pozwalają minimalizować zużycie energii.

Położenie Gdyni na osi tras komunikacyjnych północ-południe (TEM/TER) i wschód-zachód (Via Hanseatica) stwarza szanse utrzymania i rozwoju funkcji portowych miasta. Należy jednak podkreślić, że istnieją szybko rozwijające się, alternatywne trasy na tych kierunkach komunikacyjnych. Są to drogi wzdłuż zachodniego i wschodniego wybrzeża Bałtyku, stanowiące w większej części trasy lądowe z krótkimi regularnymi połączeniami promowymi lub mostowo-tunelowymi (Sztokholm – Malmö – Kopenhaga – Europa Zachodnia oraz Via Finlandia + Via Baltica: Umeå – Helsinki – Tallin – Ryga – Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować na tych kierunkach transportowych konieczna jest obok rozwoju połączeń promowych radykalna modernizacja powiązań portów z obsługiwanym zapleczem lądowym (kluczową inwestycją jest budowa autostrady A1).

2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE

Gdynia jest jednym z niewielu miast polskich, mających wyjątkowe, strategiczne znaczenie dla kraju. Jest ona jednym z czterech miast portowych (obok Gdańska, Szczecina i Świnoujścia), które prócz funkcji portu handlowego, ważnego węzła komunikacyjnego istotnego dla kraju i regionu, posiada też port wojenny.

Gdynia jest miastem o wysokich walorach turystycznych wynikających z jej nadmorskiego położenia, występowania unikatowych form przyrody oraz bogatej, rozbudowywanej infrastruktury związanej z turystyką morską. W najbliższej okolicy Gdyni znajduje się szereg regionów turystycznych o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym: Pobrzeże Bałtyku z Mierzeją Helską, Pobrzeże Wiślane z Mierzeją Wiślaną, Pojezierze Kaszubskie, Bory Tucholskie oraz atrakcyjne ośrodki turystyczne: Sopot, Gdańsk, Ustka, Łeba, Hel, Krynica Morska, Malbork.

Gdynia z Gdańskiem i Sopotem stanowią najważniejszy ośrodek uniwersytecki Północnej Polski oraz znaczący ośrodek nauki i kultury. W bezpośrednim otoczeniu aglomeracji gdańskiej znajdują się aktywne ośrodki pielgrzymkowe: Kalwaria Wejherowska, Swarzewo, Puck, Św. Wojciech, Matemblewo, Pelplin.

Podstawowymi elementami układu transportowego w regionie są dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni z terminalami promowymi i kontenerowymi, system bałtyckich połączeń żeglugowych (kontenerowych, promowych i ro-ro). Zaspokajanie potrzeb w zakresie infrastruktury odbywać się będzie z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych. Przyszły układ transportowy kraju determinowany jest silnie położeniem paneuropejskich korytarzy transportowych. Jednym z nich jest Korytarz VI: Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Żilina. W korytarzu tym położone są linie kolejowe: E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-CKM-Katowice-Zebrzydowice i magistrala węglowa, linia nr 131 (CE 65) Gdańsk/Gdynia – Tczew - Bydgoszcz – Śląsk, międzynarodowa droga kołowa nr 1 (E 75) Gdańsk – Toruń – Łódź – Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 (E 77) Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne (granica państwa) oraz budowana Autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Gorzyce).

Połączenie samochodowe łączące porty z centralną i południową Polską (obecnie E75 ma parametry drogi III klasy technicznej, niedostosowane do wymogów szybkiego i bezpiecznego ruchu) objęte zostało programem budowy autostrad, łączących Polskę z Europą Południową i Zachodnią oraz łączących największe aglomeracje w Polsce jako Autostrada A-1. Autostrada A-1, będąca częścią Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe, otwiera korytarz lądowo-morski przez porty Gdańsk – Gdynia dla rozwoju przewozów promowych, ro-ro i kontenerowych w relacji kraje skandynawskie – Polska – kraje Europy Środkowej, kraje bałkańskie, Bliski Wschód.

¹ ESDP - cyklicznie przygotowywane studium perspektyw rozwoju i zagospodarowania terytorium Unii Europejskiej, sporządzane obecnie przy szerszym niż dotąd udziale krajów członkowskich. Obejmuje także obszar krajów stowarzyszonych. Dokument nie ma charakteru obligatoryjnego, jednakże jego kolejne edycje pełnią ważną rolę opiniotwórczą w sferach administracji publicznej i biznesu.

² VASAB 2010 - Wizja i strategię wokół Bałtyku 2010.



Układu drogowy aglomeracji mają uzupełnić w przyszłości: Trasa Kaszubska (element drogi ekspresowej Via Hanseatica), obwodnica południowa, obwodnica północna, Droga Czerwona, nadmorska trasa turystyczna Reda-Władysławowo.

Dogodne połączenie kolejowe z wschodnioeuropejskim zapleczem portów Gdańsk – Gdynia zapewnia linia E 65 poprzez modernizowane połączenia o przebiegu wschód – zachód; w węźle warszawskim z liniami Warszawa – Mińsk Białoruski – Moskwa i Warszawa – Lublin – Kijów, a także linią Ława – Olsztyn – Korsze – Skandawa i linią Malbork – Elbląg – Braniewo – Kaliningrad.

Rozwój transportu lotniczego uwarunkowany jest odejściem od obecnej ochronnej polityki, stosowanej względem przewoźnika narodowego (LOT), bazującej na rozwijaniu połączeń międzynarodowych z portu lotniczego Warszawa – Okęcie. W wyniku większego otwarcia tej dziedziny transportu w Gdyni zainicjowano planowanie i budowę Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Z tymi zagadnieniami związany jest rozwój logistyki transportowej i budowa centrów logistycznych. W Polsce należałoby wybudować co najmniej 11 takich centrów, w tym 2-3 o znaczeniu europejskim. Jako miejsce lokalizacji jednego z nich wskazano Trójmiasto.

Głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych w tym północ-południe. Kolej ma konkurować z transportem kołowym m. in. poprzez wprowadzanie transportu multimodalnego.

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

Transport rurociągowy: gazociąg wysokiego ciśnienia Ø 400 mm z Włocławka, w trakcie realizacji Ø 500 mm wraz ze zbiornikami solnymi Włocławek – Dębogórze oraz ropociąg Płock – Rafineria Gdańska – Port Północny w Gdańsku.

Podstawowym elementem systemu elektroenergetycznego jest linia elektroenergetyczna WN-400 kV, tzw. „szyna północna”, łącząca elektrownie Dolna Odra i Bełchatów – Żarnowiec – Gdańsk – Grudziądz – Warszawa.

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polska 2025¹, której podstawowym celem jest wzrost dobrobytu polskich rodzin, umocnienie ich samodzielności materialnej oraz poczucia bezpieczeństwa, zakłada równoważenie rozwoju i przestrzennego zagospodarowania umożliwiające aktywne i świadome kształtowanie procesu stopniowej likwidacji istniejących dysproporcji oraz konsolidacji priorytetowych celów strategicznych z globalnymi europejskimi megatrendami rozwoju. Jest to historyczna konieczność i szansa dynamizacji rozwoju i osiągnięcia na tej drodze europejskich standardów życia społeczeństwa poprzez stopniowe zwiększenie konkurencyjności gospodarki narodowej w otwartym systemie oświatowym.

Do realizacji celów strategicznych niezbędne jest kształtowanie struktur przestrzennych:

- nawiązujących do europejskiego systemu gospodarki przestrzennej;
- tworzących warunki efektywnego gospodarowania;
- umożliwiających poprawę jakości życia społeczeństwa.
- hamujących degradację środowiska przyrodniczego;
- umożliwiających ochronę krajobrazu kulturowego;
- charakteryzujących się wzrostem walorów obronnych;

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju, wskazuje na potrzebę promocji polityki modernizacji w oparciu o ogniwa restrukturalizowane oraz otwarcie na przestrzeń europejską. Najaktywniejszymi ogniwami dynamizacji miałyby być jednostki przygraniczne.

Istotnymi elementami rozwoju regionu jest kształtowanie pasma przyspieszonego rozwoju z europejskimi korytarzami komunikacyjnymi o kluczowym znaczeniu dla integracji obszaru bałtyckiego z Europą Środkowo-Wschodnią i Południową.

W planowaniu przestrzennym należy uwzględniać również istotne dla polityki ekologicznej obszary funkcjonalne, a w szczególności obszary wrażliwe na antropopresję jak i te intensywnie zurbanizowane, aglomeracje miejskie.

Warunki realizacji ochrony zasobów przyrody ożywionej określa Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz programem działań. Głównym celem jest tu zachowanie i wzbogacanie istniejących oraz odtwarzanie zanikłych elementów różnorodności biologicznej.

Jednymi z ważniejszych celów i zadań realizowanych w miastach będzie:

- wdrażanie systemów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych;
- ograniczanie uciążliwości życia na obszarach zurbanizowanych np. poprzez hamowanie tendencji do zabudowy terenów tworzących system ekologiczny miast;
- ochronę i wzmocnienie różnorodności biologicznej;
- racjonalne użytkowanie terenów leśnych;
- ochronę gleb przed ich degradacją;
- ochronę zasobów kopalin.

3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE

Najistotniejszą cechą struktury przestrzennej sieci osadniczej województwa to jej pasmowo-węzłowy układ i nierównomierność rozmieszczenia węzłów osadniczych i ludności. W *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002*² założono, że głównymi elementami sieci osadniczej są i będą jednostki miejskie o zróżnicowanej liczbie ludności, w tym Gdynia, dla której przewidziano znaczny wzrost liczby mieszkańców do 2030 r. (281,6 tys. mieszk.). Prognoza ta jest jednak zupełnie odmienna od przyjętej kilka lat później tj. w roku 2006, wskazująca raczej na spadek liczby ludności, niż jej wzrost (2030 r. – 219,2 tys.³).

Wśród głównych kształtowanych elementów funkcjonalnych sieci osadniczej województwa wyróżniono centrum usługowo-portowe oparte na dwóch kompleksach portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni oraz śródmieściu ukształtowanym pasmowo wzdłuż głównej osi komunikacyjnej Trójmiasta, gdzie założono koncentrację usług o znaczeniu europejskim, ogólnokrajowym, ponadregionalnym i regionalnym oraz stopniową eliminację usług niskostandardowych i działalności ekonomicznej, niezwiązanej z wyjątkowymi walorami lokalizacyjnymi centrum metropolii do ośrodków podregionalnych.

Gdynia jako miasto nadmorskie i o rozbudowanej funkcji turystycznej podlega też w istotny sposób planom rozwoju gospodarki turystycznej w pasie nadmorskim województwa. W większości miast tego obszaru pożądanym kierunkiem rozwoju jest rozwój gospodarki turystycznej bardziej pod względem jakościowym, niż ilościowym, wzbogacanie oferty turystycznej (rozwój turystyki morskiej - jachtingu i żeglugi przybrzeżnej), przedłużanie sezonu itp. Kierunkiem kształtowania osadnictwa przy okazji problemów turystyki jest respektowanie silnych uwarunkowań przyrodniczych z zachowaniem naturalnych powiązań ekologicznych, uzyskiwanie odpowiedniej jakości przestrzeni i przeciwdziałanie zawłaszczaniu najbardziej wartościowych przestrzeni pod zabudowę letniskową, mieszkaniową i inną.

Pożądane kierunki przekształceń przestrzeni w zakresie osadnictwa przewidują tworzenie warunków dla lokalizacji wykorzystujące położenie przy głównych drogach krajowych tj. nr 6 i 22 oraz harmonizowanie rozwoju osadnictwa z uwarunkowaniami wynikającymi z potrzeby ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych głównie w gminach i powiatach graniczących z obszarem Trójmiasta, w tym Gdyni.

Porównanie przyszłych funkcji centrum z możliwością ich lokalizacji wskazuje, że:

- dla rozwoju centrum usługowego należałoby przewidzieć tereny obejmujące Gdańsk, Sopot i Gdynię i w tej przestrzeni rozpatrywać rozmieszczenie większości funkcji metropolitalnych (np. Górne Miasto, Wyspa Spichrzów, Polski Hak, tereny postoczniove w Gdańsku oraz Śródmieście w Gdyni);

¹ Polska 2025 – Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju, oprac. RCSS przy współpracy Min. Środowiska, Rada Ministrów, Warszawa, czerwiec 2000.

² Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002.

³ Prognoza GUS z roku 2006.



- dla rozwoju kompleksów portowo – przemysłowych należałoby zarezerwować tereny portowo – przemysłowe Gdańska i Gdyni.

3.1. Uwarunkowania w skali aglomeracji gdańskiej

Gdynia jest drugim, co do wielkości i znaczenia, miastem rozwijającego się subregionalnego systemu osadniczego o cechach potencjalnego obszaru metropolitalnego w województwie pomorskim, którego stolicą jest Gdańsk. Rdzeniem obszaru, obejmującego rozległe powiązania funkcjonalno-przestrzenne, gospodarcze i demograficzno-społeczne jest Trójmiasto, oraz, szerzej Konurbacja Trójmiasta.

Dla harmonijnego rozwoju kształtującego się Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta zagrożeniem jest dezintegracja podmiotowa jednostek wchodzących w jej skład, określanych na 7 powiatów (m. Wejherowo, m. Reda, m. Rumia, m. Gdynia, m. Sopot, m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański) oraz 21 gmin sąsiadujących, w tym m. in. Tczew, Pruszcz Gdański, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Żukowo, Kosakowo, Luzino, Szemud, Przdokowo, Żukowo, Kolbudy, Pszczółki, Suchy Dąb, Cedry Wielkie i inne, łącznie zamieszkałych przez około milion mieszkańców¹.

Do najważniejszych kierunków działań dotyczących kształtowania metropolii i równoważenie jej struktury przestrzennej należą:

- ochrona i kształtowanie osnowy ekologicznej;
- kształtowanie zintegrowanego systemu transportowego;
- lokalizacja funkcji i obiektów szczególnych istotnych dla kształtowania rangi metropolitalnej (np. centrum targowo-wystawiennicze, obszary prestiżu, park naukowo-technologiczny itp.);
- kształtowanie policentrycznej struktury centrum metropolitalnego;
- zwiększanie wielofunkcyjności rejonów koncentracji miejsc pracy, wielkich osiedli mieszkaniowych, ograniczanie transportochłonności itp.;
- promocja dostępności portów, śródmieść i ogólnej drożności;
- strukturalizacja (krystalizacja) sieci osadniczej, tak aby nowe osiedla tworzyły skupione jednostki wyposażone w potrzebną infrastrukturę, respektując wszelkie uwarunkowania przestrzenne, krajobrazowe, kulturowe, ekonomiczne i funkcjonalne;
- kontrurbanizacja jako jeden z kierunków nowych ośrodków strefy podmiejskiej poprzez odpowiednie planowanie możliwych sytuacji co do typu i lokalizacji miejsc pracy w ich pobliżu lub w miastach metropolii.

Działania te, jako działania zintegrowane, powinny być realizowane poprzez tworzenie związków i porozumień międzygminnych, wspierane przez samorząd województwa itp.

Największa w strefie południowego Bałtyku konurbacja portowo-przemysłowo-miejska oraz jej region funkcjonalny może przekształcić się w bałtycką metropolię polską o znaczeniu europejskim przez wykorzystanie:

- infrastruktury technicznej lądowo-morskich węzłów transportowych
- korzystnych warunków rozwoju ważnego dla Europy Środkowo-Wschodniej ośrodka międzynarodowego handlu, którego podstawę stanowiłyby walory techniczne obu portów metropolii
- innowacyjności, przebojowości i przedsiębiorczości społeczności zurbanizowanej
- dobrze rozwiniętego i komplementarnego potencjału naukowo-badawczego
- relatywnie korzystniejszych (stosunku do innych polskich metropolii) warunków dalszego rozwoju nowoczesnych funkcjonalnie i atrakcyjnych ekologicznie struktur zurbanizowanych, odpowiadających wysokim standardom miast europejskich

- atrakcyjności osiedleńczej i turystycznej
- centralnego położenia Trójmiasta w policentrycznym systemie ośrodków nauki i kultury w północnej Polsce.

Dla wzmocnienia rangi Trójmiasta należy:

- stworzyć warunki organizacyjne umożliwiające:
- podwyższenie skuteczności rozwiązywania wspólnych dla jej funkcjonowania i rozwoju problemów
- wzmacnianie potencjału społecznego i ekonomicznego
- przeciwdziałanie tendencjom odśrodkowym
- prezentowanie potencjału społeczno-gospodarczego całego Trójmiasta;
- podjąć działania koordynacyjne
- restrukturyzacji portów Gdańska i Gdyni, traktując oba porty jako układ komplementarny a nie konkurencyjny
- modernizacji systemów transportu, ochrony środowiska przyrodniczego, wzmocnienia potencjału edukacyjnego itd.

3.2. Uwarunkowania lokalne Gdyni

Gdynia ma bardzo ograniczone i silnie uwarunkowane możliwości rozwoju struktur zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu lokalnym i subregionalnym przez wody Zatoki Gdańskiej ze strony wschodniej, intensywnie zabudowane tereny Gdańska i Sopotu od południa i Rumi od północy, a także szczególnie chronione lasy TPK, położone w centralnej i zachodniej części obszaru miasta. Jedyne możliwości stwarzają tereny gmin Kosakowo, Szemud, Wejherowo i Żukowo, przy czym te ostatnie są bardzo ograniczone przestrzennie (enklawy śródleśne w granicach TPK, krótka granica z Chwaszczynem).

Gminy sąsiadujące z Gdynią starają się prowadzić samodzielną politykę rozwoju. Związane jest to z możliwościami jakie stwarza ustawa samorządowa, chęć czerpania korzyści z położenia w aglomeracji, ale też dostrzegania licznych problemów związanych z sąsiedztwem z dużymi miastami, co wytworzyło postawy ostrożności i samodzielności. Brak wyraźnej, wspólnej polityki przestrzennej jednostek wchodzących w skład aglomeracji, głównie między dużymi miastami i małymi gminami, powoduje szereg niekorzystnych zjawisk, do których należy przede wszystkim suburbanizacja, tj. „rozlewanie miast”. Jest to proces bardzo niekorzystny dla miasta, często chaotyczny i mało przewidywalny.

W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie wymaga skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wielu gmin aglomeracji. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (w tym o znaczeniu ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.

W dużym stopniu niezależnie od polityki Gdyni, a także innych władz publicznych samorządowych, zachodzą w otoczeniu lokalnym miasta procesy przekształceń zagospodarowania przestrzennego i stopniowa koncentracja ludności.

¹ Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002, s. 174-177.



III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO

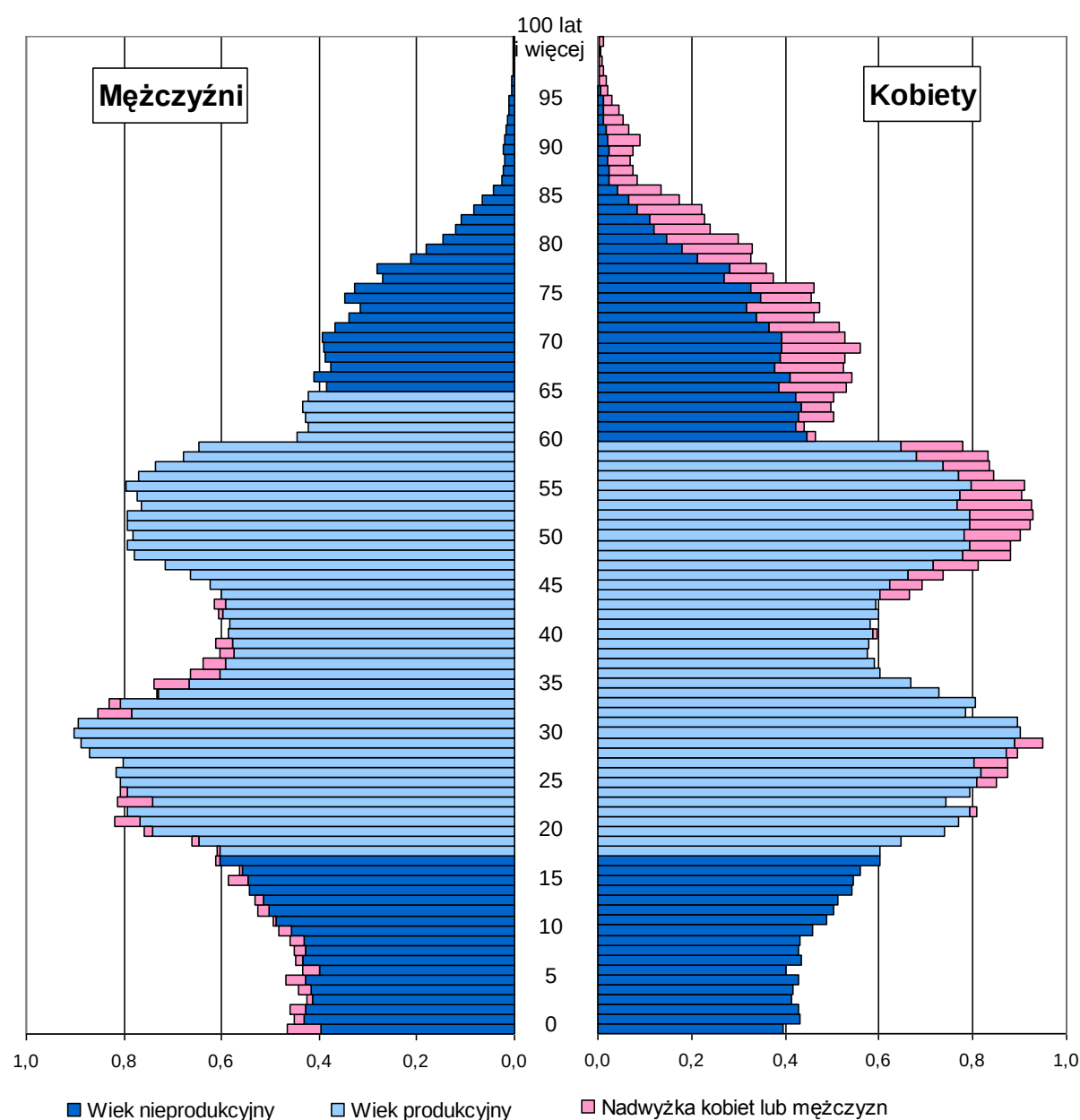
1. ROZWÓJ DEMOGRAFICZNY

1.1. Stan i struktura ludności

W roku 2005 liczba mieszkańców Gdyni wynosiła 252,8 tys. osób, co stanowiło 11,5% ludności województwa pomorskiego i ponad 17% ludności miejskiej województwa. W rankingu miast w kraju wielkość Gdyni sytuuje ją na 12 pozycji.

Ogólna liczba mieszkańców Gdyni w latach 2000-2005 ulegała nieznacznym zmianom; najwyższa była w 2002 r.- przekroczyła wtedy 253,5 tys. osób, najniższa na koniec 2005 roku. Łącznie w latach 2000-2005 miasto zanotowało spadek liczby mieszkańców o 0,6 tys. osób.

Struktura ludności według płci i wieku w Gdyni – stan w dniu 31.12.2005 r.



Dzieje się tak za sprawą niskiego przyrostu naturalnego, co jest wynikiem procesu starzenia się społeczności gdyńskiej, osłabienia tempa migracji w następstwie dynamicznego rozwoju bliskiego otoczenia Gdyni.

Ubytek mieszkańców Gdyni i Gdańska powoduje wysoki przyrost rzeczywisty głównie gmin wiejskich jak Wejherowo, Szemud, Żukowo oraz Kosakowo. Jest to proces spontaniczny, powodowany dostępnością gruntów budowlanych i możliwością budowy mieszkań tańszych niż w Trójmieście.

Struktura wieku i płci ludności ma cechy struktury zdeformowanej przez dwa powojenne wyże demograficzne: z lat 50-tych i 70-tych. Zjawisko to obrazuje załączona tzw. piramida wieku i płci ludności.

Udział osób w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat) w roku 2005 wyniósł 17,26%, udział osób w wieku produkcyjnym wynosi 65,66%, gdzie 39,62% ogółu to ludność w wieku mobilnym (18-44 lata), zaś 26,04% niemobilnym zawodowo (kobiety - 45-59 lat i mężczyźni - 45-64 lata). Ludność w wieku poprodukcyjnym stanowi 17,08% ogółu mieszkańców miasta, zatem niemal co piąty mieszkaniec miasta jest w wieku emerytalnym. Poszczególne dzielnice Gdyni różnią się znacznie pod względem struktury wieku mieszkańców. Przede wszystkim na uwagę zasługuje rozkład przestrzenny zjawiska tzw. "starości demograficznej". Mianem tym określa się jednostki, w których występują jednocześnie trzy parametry:

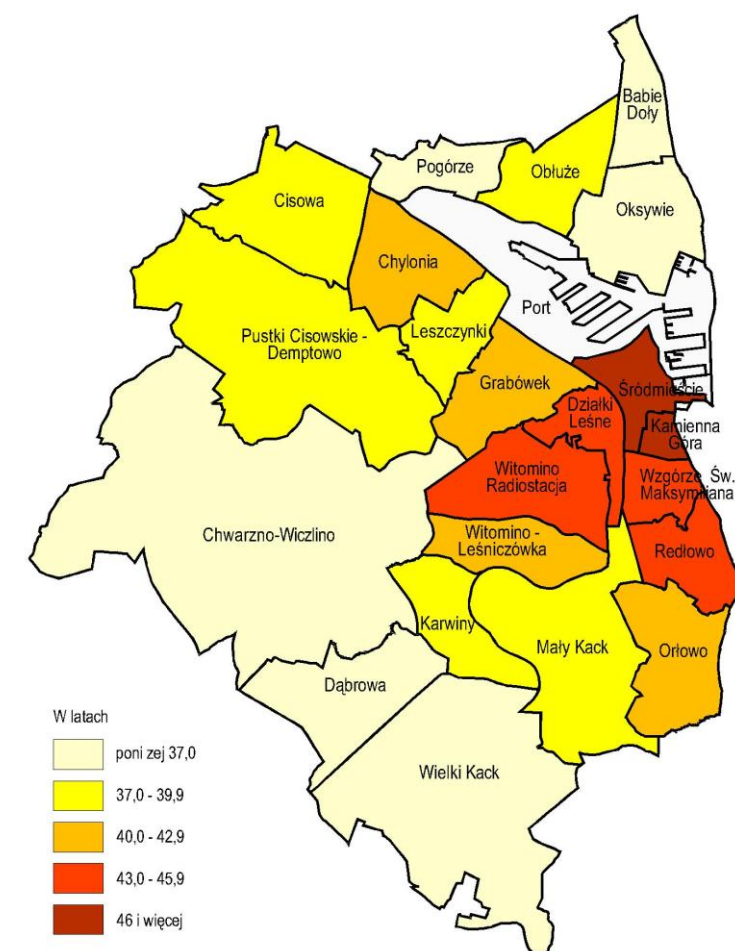
- niski udział wieku przedprodukcyjnego - 13-15% ludności
- niski udział wieku produkcyjnego - poniżej 60% ludności
- wysoki udział wieku poprodukcyjnego - powyżej 20 % ludności

Najbardziej zaawansowany problem "starości demograficznej" zaobserwowano w 2 jednostkach śródmiejskich: Śródmieście i Kamienna Góra, gdzie udział wieku poprodukcyjnego przekroczył 30%. Towarzyszy temu zjawisko wysokiego udziału gospodarstw 1-osobowych – powyżej 40% ogółu gospodarstw domowych w dzielnicy. Cechy "starych" dzielnic wykazują już sąsiednie jednostki: Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo, Działki Leśne, Witomino Radiostacja.

Problem tzw. "młodych demograficznie" dzielnic gdzie występuje zjawisko przeciwne do opisanego powyżej dotyczy południowo-zachodniego pasma rozwojowego miasta, to jest jednostek: Dąbrowa i Karwiny, gdzie odsetek dzieci i młodzieży jest najwyższy w mieście oraz jednostek: Mały Kack, Wielki Kack i Chwarzno-Wiczlino.

Charakterystyczny jest też rozkład przestrzenny grupy wieku produkcyjnego. Jednostki o najwyższym udziale tej grupy - powyżej 70% ludności dzielnicy to: Babie Doły, Pogórze, Obłuże, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo, Witomino Leśniczówka, Karwiny, wszystkie położone skrajnie w stosunku do głównych koncentracji miejsc pracy: w śródmieściu i porcie. Oznacza to, że mieszkańcy w wieku najwyższej aktywności zawodowej muszą dojeżdżać do pracy z oddalonych dzielnic mieszkaniowych.

Średnia wieku ludności zamieszkałej w Gdyni w 2005 r. wg dzielnic



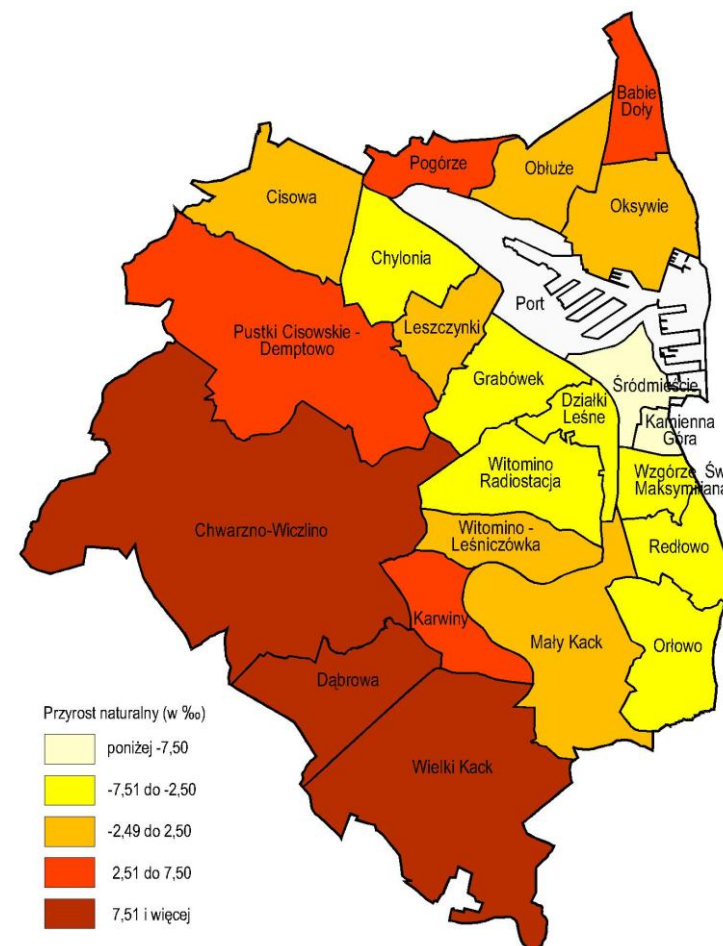
1.2. Przyrost naturalny

Przyrost naturalny w Gdyni w latach 90-tych miał tendencję spadkową. Od 1990 r. do 1994 r. spadł z poziomu +1,6‰ do +0,3‰. Od 1995 r. kształtuje się na poziomie zbliżonym do zera, wykazując w poszczególnych latach niewielkie odchylenia dodatnie lub ujemne, ponieważ liczba urodzeń i zgonów jest zbliżona. Najniższy przyrost w tych latach odnotowano w 1997 r. (-0,88‰) oraz w 1999 i 2005 r. (-0,5‰), najwyższy zaś w 2006 r. (+0,37‰).

W 2006 r. najwyższy przyrost naturalny w Gdyni notują dzielnice o najniższej średniej wieku mieszkańców tj. Chwarzno-Wiczlino, Wielki Kack (ok. +11‰) oraz Pogórze i Pustki Cisowskie-Demptowo (ok. +5‰). Najniższy, ujemny przyrost naturalny odnotowano w 2006 r. w dzielnicach Śródmieście i Kamienna Góra (ok. -10‰)¹.

Według danych GUS w ostatnich latach przesunął się wiek najwyższej płodności kobiet. W roku 1990 najwięcej urodzeń obserwowano w grupie kobiet w wieku 20-24 lat. Wedle danych za rok 2005, w Gdyni najwięcej dzieci rodzą kobiety w wieku 25-29 lat (31,38%) oraz w wieku 30-34 lata (24,18%). W wieku najwyższej płodności jest zatem obecnie wyż demograficzny, z lat 70-tych i 80-tych. Proces ten może spowodować okresową poprawę wskaźników urodzeń, z drugiej strony narastać będzie liczba zgonów, co w konsekwencji nie poprawi możliwości biologicznego rozwoju ludności miasta.

Przyrost naturalny (w ‰) w Gdyni w 2006 r. wg dzielnic

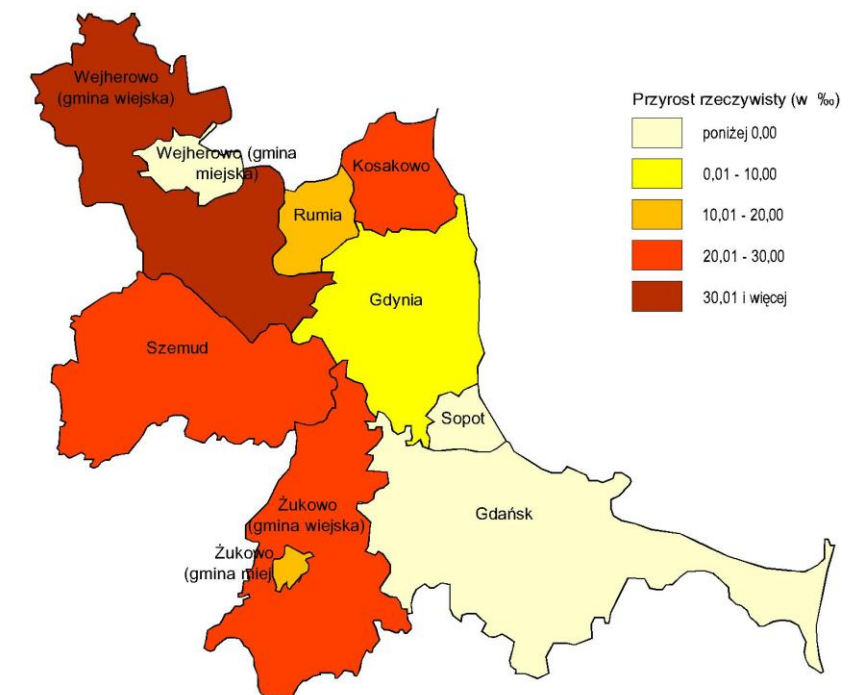


Przyrost naturalny (w ‰)

- poniżej -7,50
- 7,51 do -2,50
- 2,49 do 2,50
- 2,51 do 7,50
- 7,51 i więcej

Saldo migracji ogółem zmienia się na niekorzyść miasta od +656 osób w roku 2000 do -212 w 2005 r. Na pobyt stały w roku 2005 przybyło 3 699 osób, z czego aż 54,5% to ludzie młodzi, poniżej 30 roku życia, 20,74% to ludność w wieku 30-39 lat. Wedle danych Urzędu Miasta Gdyni w 2005 r. wśród mieszkańców Gdyni około 5 tys. osób (ok. 2%) przebywało na pobyt czasowy. Saldo migracji czasowych, jako różnica pomiędzy liczbą osób zameldowanych na pobyt czasowy w Gdyni oraz czasowo nieobecnych w miejscu zamieszkania w 2005 roku przewyższało niemal sześciokrotnie saldo migracji definitywnych, zaś w 2000 r. niemal czterokrotnie. Również migracje zagraniczne osiągają znaczącą skalę. Średnio 4,05% imigrantów w latach 2000-2005 to ludność z zagranicy. Za granice kraju wyjechało zaś ponad dwa razy więcej osób, niż z niej przybyło, najwięcej osób, w badanym okresie, wyjechało w 2005 roku - 372 osoby.

Średnie tempo przyrostu rzeczywistego (w ‰) Gdyni i gmin sąsiednich w latach 2000 - 2005



Przyrost rzeczywisty (w ‰)

- poniżej 0,00
- 0,01 - 10,00
- 10,01 - 20,00
- 20,01 - 30,00
- 30,01 i więcej

1.4. Prognozy demograficzne

Według prognoz GUS na lata 2010-2030, obserwowane tendencje zmian demograficznych będą się pogłębiać. Ogólny ubytek ludności w roku 2030 szacowany jest na 13,27% tj. ponad 33,5 tys. osób. Prognoza ta przewiduje głębokie zmiany struktury wiekowej społeczeństwa, ubytki dotkną grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym (około 37%) oraz produkcyjnym (około 25%) natomiast wzrośnie znacznie udział osób w wieku poprodukcyjnym (około 55%). O ponad jedną trzecią obniży się liczba mieszkańców w mobilnym wieku produkcyjnym, a nieznacznie wzrośnie ludność w wieku produkcyjnym niemobilnym. Z powodu zmian struktury wiekowej szybko wzrastać będzie współczynnik obciążenia demograficznego. W roku 2005 współczynnik ten, wyrażony liczbą ludności w wieku nieprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym, wyniósł 52,3, w 2020 szacuje się go na około 70, zaś w 2030 r. na ponad 75.

Do 2020 r. przewiduje się przyrost liczby gospodarstw domowych o około 9 tys. gospodarstw; jednocześnie zmniejszać się będzie przeciętna liczba osób przypadająca na 1 gospodarstwo domowe. W roku 1996 było to 2,78 osób, w 2002 r. 2,48 osób; w latach następnych, aż do 2020 r., szacuje się spadek do poziomu około 2,18 osób².

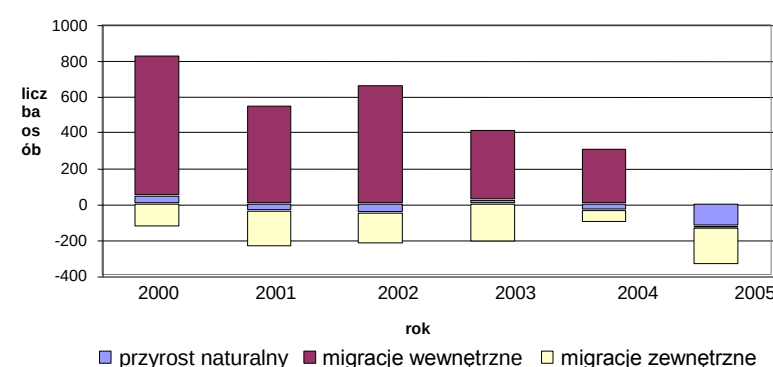
Prognoza rozwoju ludności kraju do 2030 roku, opracowana przez GUS jest w swej wymowie pesymistyczna, przewiduje bowiem dalszy wzrost emigracji zagranicznej Polaków i spadek ludności kraju do 35,7 mln osób. Założenia tej prognozy zostały następnie proporcjonalnie przeniesione na poszczególne miasta i gminy, co niekoniecznie musi się potwierdzić w indywidualnych przypadkach.

Odpowiednia polityka państwa i miasta może bowiem zahamować niekorzystne tendencje rozwoju ludności. Trzeba brać pod uwagę fakt możliwych zmian poziomu dzietności kobiet oraz atrakcyjność oddziaływania dużych aglomeracji miejskich, przyciągających młodych wykształconych ludzi.

1.3. Migracje

Saldo migracji wykazuje tendencje spadkowe od połowy lat 90-tych z wyjątkiem lat 2000-2002, kiedy było nieco wyższe: od 1,9 do 2,6 na 1000 ludności. W roku 2005 saldo było po raz pierwszy ujemne -0,8 na 1000 ludności. Ludność napływająca do Gdyni na pobyt stały w latach 2000-2005 pochodziła głównie z miast - średnio 73% migrantów, natomiast wśród ludności emigrującej z Gdyni odsetek ten jest niższy - 63% mieszkańców wyprowadziło się do innych miast. W okresie 2000 - 2005 obserwowany jest natomiast stały wzrost odpływu ludności z Gdyni na wieś, od 21% emigrantów w roku 2000 do 37% w 2004 r. i 33% w 2005 r.

Przyrost rzeczywisty w Gdyni w latach 2000 - 2005



■ przyrost naturalny ■ migracje wewnętrzne ■ migracje zewnętrzne

¹ Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, 2006 wg Referatu Ewidencji Ludności i Meldunków.

² Szacunki na podstawie Prognozy demograficznej na lata 2003-2030, Informacje i opracowania statystyczne, GUS, Warszawa 2004.

Prognoza ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym miasta Gdyni w latach 2010 - 2030¹.

Rok	2005 ²	2010	2015	2020	2025	2030
OGÓŁEM	252791	253225	249385	242473	232218	219233
Mężczyźni	120733	121070	119092	115756	110869	104639
Kobiety	132058	132155	130293	126717	121349	114594
Wiek przedprodukcyjny	43639	39605	36964	34401	31212	27437
mężczyźni	22359	20222	18889	17595	15944	13998
kobiety	21280	19383	18075	16806	15268	13439
Wiek produkcyjny	165973	163474	153141	142454	133345	124466
mężczyźni	83855	84777	80371	75029	69820	65330
kobiety	82118	78697	72770	67425	63525	59136
Wiek poprodukcyjny	43179	50146	59280	65618	67661	67330
mężczyźni	14519	16071	19832	23132	25105	25311
kobiety	28660	34075	39448	42486	42556	42019
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	52,3	54,9	62,8	70,2	74,1	76,1
mężczyźni	44	42,8	48,2	54,3	58,8	60,2
kobiety	60,8	67,9	79	87,9	91	93,8

1.5. Wnioski

- Dotychczasowy rozwój przestrzenny Gdyni powodował odsuwanie miejsc zamieszkania od głównego centrum usługowego oraz od głównych koncentracji miejsc pracy, zlokalizowanych w śródmieściu i dzielnicy portowo-przemysłowej. W rezultacie ulegały pogorszeniu relacje: mieszkanie-usługi i mieszkanie-praca, co rzutowało na sprawność funkcjonowania miasta.
- Starzenie się mieszkańców dzielnic śródmiejskich stanowi już obecnie poważny problem społeczno-ekonomiczny. Pożądane byłoby podjęcia opracowanie specjalnych programów i działań rewitalizacyjnych, wdrożenie specjalnych typów polityki przestrzennej, mających na celu ożywienie tej części miasta, np. poprzez dogęszczanie zabudowy mieszkaniowej.
- W dzielnicach „młodych”: Dąbrowa, Karwiny, Mały i Wielki Kack, Chwarzno-Wiczlino, występuje już obecnie najwyższe zapotrzebowanie na usługi oświatowe różnych szczebli i usługi sportowo-rekreacyjne.
- Oslabienie tempa przyrostu ludności oraz pesymistyczna prognoza demograficzna zakładająca spadek liczby ludności do 2030 roku stawia pod znakiem zapytania wielkość nowych programów mieszkaniowych w dzielnicy Gdynia-Zachód (poza obwodnicą). Nowa zabudowa będzie służyła przede wszystkim poprawie warunków mieszkaniowych obecnych mieszkańców miasta.
- W celu zatrzymania w Gdyni ludności, szczególnie młodej, miasto powinno zadbać o zapewnienie odpowiednich warunków życia i rozwoju. Szczególnie ważna jest polityka mieszkaniowa, dbałość o rozwój infrastruktury sportowej i rekreacyjnej itp.

2. ROZWÓJ GOSPODARCZY

2.1. Struktura podmiotów gospodarczych

Ogół podmiotów gospodarczych tworzy bazę ekonomiczną miasta, stanowi główne źródło zatrudnienia i popytu na pracę, źródło dochodów budżetu miasta i dochodów osobistych ludności. Struktura własności podmiotów gospodarczych na koniec 2005 roku przedstawia się następująco:

- sektor publiczny obejmuje tylko 543 jednostki, które skupiają 30,7 tys. pracujących tj. 46% ogółu pracujących;
- sektor prywatny to 30 729 jednostek zatrudniający 39,3 tys. pracujących (w statystyce pracujących nie uwzględniono pracujących w małych firmach zatrudniających 9 i mniej osób).

W latach 2000-2005 w gospodarce trwał nadal proces restrukturyzacji prowadzący do umocnienia sektora firm prywatnych. Z sektora publicznego odeszło 11 tys. pracujących, mimo że liczba podmiotów w tym sektorze wzrosła aż o 63%. Sektor prywatny zanotował przyrost 3,8 tys. firm i 5,5 tys. pracujących. W 2000 r. firm dużych zatrudniających ponad 250 osób było tylko 40.

Prawie 75% ogółu podmiotów gospodarczych stanowią obecnie firmy funkcjonujące na statusie „osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą”. To one właśnie wykazują największy przyrost. Największy udział mają firmy zajmujące się handlem 26,6%, obsługą nieruchomości 19% oraz produkcją i budownictwem 22,3% w stosunku do ogółu firm.

2.2. Wiodące dziedziny gospodarki

• Gospodarka morska

Kompleks różnych działalności, wykorzystujących nadmorskie położenie, określanych mianem „gospodarki morskiej” obejmuje obecnie 962 podmioty, skupiające 17,3 tys. pracujących, co stanowi 24,6% ogółu pracujących w mieście. Poszczególne sektory gospodarki morskiej w różnej kondycji przeżyły okres dekonunktury i zmiany właścicielskie. Niepewny jest los polskiej **floty transportowej**, obejmującej 18 jednostek, z których tylko 3 pływa pod polską banderą.

Zapaść gospodarcza dotknęła **rybołówstwo dalekomorskie i morskie**, chociaż jego szanse połowowe (razem z Gdańskiem) szacuje się ciągle na 30-40 tys. ton ryb rocznie. Niewielkie znaczenie ma przetwórstwo ryb zatrudniające tylko 0,3 tys. osób. Poważny problem ekonomiczny i społeczny stwarza niepewność, co do losów **przemysłu okrętowego**, ponieważ zatrudnia on ponad 9 tys. osób, a ewentualna upadłość stoczni może dotkliwie osłabić rynek pracy Gdyni i regionu.

Renesans przeżywa **port morski**, który od 2000 r. zanotował wzrost obrotów o 66%; przeładunki portowe przekroczyły poziom 14 mln ton rocznie, głównie za sprawą wzrostu przeładunków kontenerowych i drobnicowych. Rozwój funkcji portowych przekroczył już poziom, zakładany w prognozach sprzed 10 lat.

Wzrost zanotowały również **przewozy pasażerskie** w transporcie morskim i osiągnęły poziom 400 tys. pasażerów rocznie. Port gdyński jest również liderem pod względem wizyt dużych statków wycieczkowych. Podróże statkami są jedną z najszybciej rozwijających się form turystyki na świecie. W roku 2006 odwiedziło Gdynię 89 wycieczkowców.

Port morski posiada pewne rezerwy terenowe, co umożliwia dalszą jego rozbudowę i modernizację.

Zamierzenia inwestycyjne na najbliższe lata:

- rozbudowa terminali kontenerowych
- rozbudowa węzła komunikacyjnego lądowo-morskiego
- utworzenie autostrady morskiej Gdynia - Karlskrona, co po stronie polskiej wymaga budowy dworca promowo-pasażerskiego z zapleczem
- budowa centrum logistyczno-dystrybucyjnego z dużą powierzchnią magazynową i nowoczesnym systemem łączności telekomunikacyjnej i informatycznej, z bezpośrednim dostępem kolejowym w zachodniej części portu.

¹ Rocznik Statystyczny Gdyni 2006, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2007, Tabl. 5(52), s. 119-120.

² Stan w dniu 31 XII 2005 wg Rocznika Statystycznego Gdyni 2006, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2007, Tabl. 4(51), s. 119.



Realizacja powyższego programu zapowiada wzrost obrotów towarowych i przewozów pasażerskich oraz rozwój turystyki morskiej, co wymagać będzie odpowiedniej rozbudowy zaplecza hotelarskiego, gastronomicznego i usługowego w mieście.

- **Infrastruktura obrony narodowej**

Wykorzystuje nadmorskie i graniczne położenie Gdyni i obejmuje: port wojenny, stocznie, dowództwo marynarki wojennej, lotnictwo morskie, szkolnictwo wyższe. Cały ten kompleks funkcji obronnych odgrywa ważną, stabilizującą rolę dla funkcjonowania miasta.

- **Pozostały przemysł i budownictwo**

Poza przemysłem okrętowym ważnym sektorem działalności przemysłowej jest "wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę" zarządzane w całości przez spółki handlowe, w tym z kapitałem zagranicznym, zatrudniające 1,6 tys. osób. Budownictwo niemal w całości prywatne zatrudnia blisko 3 tys. osób. Przetwórstwo przemysłowe, poza przemysłem okrętowym skupia ok. 8 tys. pracujących. Głównymi kierunkami produkcji są: produkcja farb i lakierów w znajdującym się w stanie upadłości "Polifarbie"; przemysł spożywczy, urządzenia klimatyzacyjne, wyroby z tworzyw sztucznych, elektronika, materiały budowlane, wyroby jubilerskie, konstrukcje budowlano-stalowe.

Tereny przemysłowe i przemysłowo-składowe tworzą 3 koncentracje: w sąsiedztwie terenów portowych - w Chyloni i Cisowej oraz w Redłowie i Wielkim Kacku (Kacze Buki). Nieznane są obecnie żadne zamierzenia inwestycyjne, które wskazywałyby na potrzebę rezerwowania nowych terenów na cele przemysłowe. Funkcje przemysłowe stają się coraz mniej terenochłonne stąd zakłada się, że intensyfikacja istniejących i projektowanych kompleksów przemysłowych wystarczy na najbliższe lata.

- **Szkolnictwo wyższe**

Gdynia stanowi już duży ośrodek szkolnictwa wyższego, obejmujący 6 szkół wyższych, w których kształci się 15,2 tys. studentów, w tym 6,6 tys. osób na studiach dziennych. Obserwowane w ostatnich latach zmiany to dostosowywanie kierunków kształcenia do potrzeb gospodarki i rynku pracy, stąd cywilne, najczęściej ekonomiczne kierunki nauczania w akademiach morskich. Brakuje cywilnych uczelni technicznych i zaplecza naukowo-badawczego ukierunkowanego na potrzeby rozwoju techniki i technologii. Impulsem do tworzenia tego typu placówek może być obecność zrealizowanego już "parku naukowo-technologicznego".

Istniejące uczelnie wyższe mają ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego. Pewne rezerwy, w granicach wyznaczonych terenów zamkniętych, ma jedynie Akademia Marynarki Wojennej. Campus największej gdyńskiej uczelni, Akademii Morskiej, wymaga restrukturyzacji otoczenia i rozbudowy. Możliwości rozwoju funkcji naukowo-dydaktycznych istnieją na terenach rozwojowych Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego i Parku Botanicznego „Kolibki”.

- **Handel**

Gdynia jest ważnym ośrodkiem handlu detalicznego, hurtowego i targowiskowego; ograniczoną działalność prowadzi centrum targowo-wystawiennicze przy ul. Wendy. Ważniejsze obiekty handlowe to:

- „Hala Targowa” przy ul. Wójta Radtkego (o pow. 7500 m², z targowiskiem o pow. 2000 m²)
- „Targowisko Chylonia” (o pow. 4300 m², pow. handlowa 2000 m²)
- 2 duże hipermarkety "Real" (22000m²) i "Kliif" (24000 m²)
- 2 hipermarkety TESCO (łącznie 18 400 m²)
- 1 market OBI (9000 m²)
- 1 hurtownia Macro Cash and Carry (12800 m²)
- 2 domy towarowe "Batory" (21000 m²) i "Chylonia" (10000 m²)
- 3 centra handlowe "Berger", „Kwiatkowskiego” (5979,5 m²) i „Kaufland”
- 1 targowisko hurtowe przy ul. Rdestowej (4500 m²; pow. Handlowa 3000 m²)
- 25 dużych sklepów o powierzchni ponad 1000 m² każdy.

Szacunkowo określa się powierzchnię handlu detalicznego na ok. 300 tys. m². Handel hurtowy dysponuje powierzchnią magazynową 130 tys. m² oraz powierzchnią składową ponad 84 tys. m². Działalność handlową prowadzi ok. 8 tys. firm, zatrudnienie w handlu wynosi 14 -18 tys. osób, czyli tyle ile zatrudnia przemysł. Obroty w handlu hurtowym są 4-krotnie większe niż w handlu detalicznym.

Wzrost dochodów ludności oraz zainteresowanie potencjalnych inwestorów wskazuje na dalsze duże możliwości rozwoju handlu, zwłaszcza dużych kompleksów handlowo-usługowych.

2.3. Tendencje inwestycyjne w latach 2000-2007

- **Centrum miasta - komercjalizacja, uzupełnianie zabudowy i ekspansja**

W obrębie śródmieścia miasta następował rozwój funkcji usługowych. Możliwości uzupełnień zabudowy w śródmieściu miasta zostały wykorzystane dla realizacji obiektów biurowych (Hossa, Alfa Plaza, Prokom) oraz zespołów handlowo-usługowych (Batory, Centrum Kwiatkowskiego, centrum handlowo-usługowe Wzgórze). Zauważalny był również proces komercjalizacji istniejącej zabudowy - przekształcania substancji mieszkaniowej w śródmieściu na cele usługowe.

Tereny niezabudowane oraz uwolnione od innych funkcji w centrum miasta i w sąsiedztwie centrum wykorzystywane są na rozwój funkcji śródmiejskich oraz realizację uzupełniającej zabudowy mieszkaniowej:

- zrealizowano centrum handlowo-usługowe Wzgórze i planowana jest dalsza jego rozbudowa (dawne tereny baz transportowych),
- zrealizowano I etap Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (była zajezdnia autobusowa),
- w realizacji jest budowa kompleksu apartamentowo-usługowego Sea Towers (tereny poportowe).

Problemem staje się brak przestrzeni parkingowych w obrębie śródmieścia.

Ograniczenie terenów portowo – przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta stworzyło dalsze możliwości rozwoju funkcji usługowych i mieszkaniowych z zachowaniem ciągłości kompozycyjnej śródmieścia.

- **Tereny rozwojowe – rozwój budownictwa jednorodzinne, przygotowanie uzbrojenia**

Na obszarze tzw. Gdyni Zachód (obejmującej tereny rozwojowe położone w zachodniej części miasta) wyznaczonych zostało 190 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, co przy przyjęciu wskaźników określonych w obowiązujących planach pozwala na wyznaczenie ponad 2400 działek budowlanych i realizację tyluż domów jednorodzinnych. Obecnie średniorocznie oddawanych jest w Gdyni do użytku 270 domów jednorodzinnych, najwięcej ok. 350 domów oddano do użytku w 2003 r. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę jednorodziną, tylko na Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie 7-9 lat.

Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 79,5 ha terenów pod zabudowę wielorodziną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy 0,5-1,5 (średnio 0,9-1,0). Pozwala to na realizację do 746 tys. m² powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % - do ok. 488 tys. powierzchni użytkowej mieszkań. Obecnie średniorocznie oddawanych jest w Gdyni do użytku 980 mieszkań w budynkach wielorodzinnych. Średnia wielkość budowanych mieszkań w różnych formach budownictwa (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi 50-65 m². Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę wielorodziną, tylko na Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie 7-8 lat.

Należy zastrzec, że

- powyższe szacunki zakładają utrzymanie się istniejących tendencji w zakresie możliwości inwestycyjnych i popytu,
- możliwości inwestycyjne w zasadniczym stopniu uwarunkowane są tempem realizacji infrastruktury technicznej (uzbrojenia terenu) na Gdyni Zachód,
- tempo inwestycji zależeć będzie również od tempa udostępniania - sprzedaży terenów przez obecnych właścicieli - w interesie miasta są jak najszybsze przekształcenia własnościowe.

Obecnie realizowany jest program budowy wodociągów i kanalizacji sanitarnej na znacznej części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Umożliwi to realizację, obok zabudowy jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej, przy zachowaniu pełnych standardów uzbrojenia.

Rozwija się inwestowanie na terenie wiejskich gmin ościennych, które położone są stosunkowo blisko obszaru centralnego metropolii - w odległości 6-10 km od śródmieścia Gdyni kończą się tereny należące



do miasta. Władze sąsiadujących terenów wiejskich starają się przyciągnąć inwestorów, promując w ten sposób rozlewianie się miast (urban sprawl). W chwili obecnej nie ma skutecznej koordynacji zagospodarowania pomiędzy miastem a terenami go otaczającymi.

Znaczna część wydzielanych i kupowanych działek na obrzeżach miasta, w tym w gminach ościennych pozostaje niezabudowana - kupowane są z zamiarem inwestowania nie od razu lub jako lokata kapitału.

- **Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury technicznej i transportowej**

W analizowanym okresie na terenie miasta Gdyni zrealizowano szereg inwestycji infrastrukturalnych, w tym węzły i drogi układu podstawowego, usprawniających komunikację w obrębie miasta, z których najważniejszą była budowa I i II etapu Drogi Różowej.

W realizacji są:

- budowa Trasy Kwiatkowskiego - najistotniejszego połączenia drogowego dla poprawy dostępności do portu i centrum miasta
- III etap Drogi Różowej (od ul. Stryjskiej do ul. Wielkopolskiej)
- budowa sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino.

- **Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury społecznej**

Wśród inwestycji z zakresu infrastruktury społecznej przeważały inwestycje w placówkach oświatowych, w tym wyposażenie istniejących szkół w obiekty sportowe. W ostatnich latach zrealizowano ponadto nowoczesny obiekt usługowy na Karwinach, mieszczący przychodnię lekarską i komisariat policji oraz szereg inwestycji rekreacyjno-sportowych.

W realizacji jest hala sportowo-widowiskowa przy ul. K. Górskiego, a w przygotowaniu rozbudowa stadionu piłkarskiego GOSiRu, budowa stadionu rugby i Domu Pomocy Społecznej.

2.4. Wnioski

- Procesy restrukturyzacyjne z ubiegłych lat doprowadziły do znacznego rozdrobnienia bazy ekonomicznej Gdyni. Bazę tę stabilizuje obecność nadal dość silnego sektora publicznego, który zapewnia pracę dla ok. 30 tys. osób. Szczególnie dotkliwe straty poniosły niektóre działy gospodarki morskiej jak: rybołówstwo, transport morski (flota), przetwórstwo ryb. Rozpadło się budownictwo państwowe i niektóre działy przemysłu. Straty powstałe z tego tytułu na rynku zostały szybko wyrównane przez małych i drobnych przedsiębiorców, co świadczy o dużej prężności i aktywności mieszkańców.
- W wyniku ograniczenia aktywności niektórych podmiotów gospodarczych powstały możliwości innego zagospodarowania terenów przemysłowych i portowych, z których największe to:
 - układ torowy nabrzeży portowych obsługujących przeładunki węgla tzw. „Międzytorze”
 - teren po Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich DALMOR
 - teren po Fabryce Farb i Lakierów Okrętowych POLIFARB.
- Kolejny impuls rozwojowy dla miasta pojawia się w związku z możliwościami zwiększenia intensywności użytkowania terenów portowych – budową nowego terminalu promowego przy Nabrzeżach: Fińskim i Polskim, ożywieniem wymiany w handlu międzynarodowym, rozbudową węzłów komunikacji na styku ląd-morze.
- Gdynia ma możliwości wykorzystania szans wynikających z organizacji w Trójmieście ważnych imprez międzynarodowych (jedną z najważniejszych będą mistrzostwa Europy w piłce nożnej EURO 2012). Wiąże się to z koniecznością rozbudowy bazy hotelowo-gastronomicznej, usługowej, obsługi turystyki, poszerzenia i podniesienia standardu oferty turystycznej miasta.
- W obrębie śródmieścia Gdyni występują rezerwy terenowe wynikające stąd, że przedwojenne plany zabudowy nie zostały w całości zrealizowane. Ich wykorzystanie może, poprzez uzupełnianie programu użytkowego, pozwolić na poprawę funkcjonowania śródmieścia (np. poprzez realizację parkingów strategicznych). Z drugiej strony należy wziąć pod uwagę zgłaszany przez mieszkańców niedostatek powierzchni placowych i zieleni rekreacyjnej.

IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW

1. WARUNKI ZAMIESZKIWANIA

1.1. Zasoby mieszkaniowe

Zasoby mieszkaniowe Gdyni na koniec 2005 r. wynosiły 98,8 tys. mieszkań o powierzchni 5913 tys. m²; przeciętna wielkość 1 mieszkania - 59,8 m², przeciętne zagęszczenie - 2,56 osoby/1 mieszkanie, na 1 osobę przypada średnio 23,3 m² powierzchni użytkowej. W rzeczywistości warunki mieszkaniowe są nieco gorsze, ponieważ jak wykazały wyniki spisu powszechnego z 2002 r. ok. 5% zasobów stanowią mieszkania z różnych przyczyn niezamieszkałe, lokale oczekujące na zasiedlenie, na zmianę lokatora lub właściciela oraz lokale w trakcie remontu.

Struktura wieku zasobów mieszkaniowych

Genetyczne uwarunkowania sposobu zagospodarowania przestrzeni mieszkaniowej w Gdyni pozwalają na wyróżnienie następujących podokresów w rozwoju miasta:

Okres wczesnej urbanizacji - lata 1920-1945

Planowa budowa miasta w obszarze śródmieścia. Powstanie dużych osiedli w Grabówku, Obłuzu, Chyloni i Małym Kacku. Realizacja w duchu post-howardowskich miast-ogrodów - przykład Kamienna Góra, Działki Leśne. Również żywiłowa parcelacja gruntów i zabudowa działek budowlanych bez określonej wizji urbanistycznej dla całego miasta.

Okres powojennej odbudowy - lata 1946-56

Odbudowa struktur zniszczonych w okresie wojny z uwzględnieniem zasad Karty Ateńskiej, przy bardzo swobodnym ich traktowaniu. Pojawiły się pierwsze regulacje dotyczące intensywności zabudowy i normowania powierzchni mieszkaniowej na jednego mieszkańca. Zasięg odbudowy ograniczał się do obszarów zainwestowanych w przeszłości, bez ekspansji na zewnątrz.

Okres intensywnej urbanizacji lat 60-tych i 70-tych

Pojawienie się technologii wielkiej płyty w budownictwie wielorodzinnym - druga połowa lat 60-tych. Udział budownictwa wielorodzinnego zrealizowanego w Gdyni według oszczędnościowych normatywów jest wysoki i wynosi około 40% mieszkań.

Okres budownictwa bez normatywu - lata 80-te i początek lat 90-tych.

W latach 90-tych w następstwie kryzysu, jaki dotknął spółdzielczość mieszkaniową typu wielorodzinnego, głównego kreatora budownictwa mieszkaniowego w minionych 30-latach, praktycznej likwidacji uległy dotychczasowe zasady projektowania budowlanego i urbanistycznego. Wprowadzenie mechanizmów wolnego rynku do gospodarki mieszkaniowej ujawniło nowy czynnik, rzutujący na jakość zagospodarowania przestrzeni, a mianowicie - cenę gruntu. Po pierwotnej fazie dość rozluźnionych norm terenowych, obserwowano tendencje do zagęszczania terenów - co stało się cechą charakterystyczną ostatnich lat.

Okres budownictwa w drugiej połowie lat 90-tych i po roku 2000.

Drugą połowę lat 90-tych charakteryzuje rozwój rynku firm developerskich oferujących realizację zarówno mieszkań w ramach zabudowy wielorodzinnej jak i w formie domów jednorodzinnych usytuowanych w kompleksach zabudowy o małej i średniej skali. Urbanistyka tego okresu charakteryzuje się dopasowywaniem struktury zabudowy do nabytych nieruchomości z jednoznaczną opcją na maksymalizację powierzchni do sprzedaży lub wynajmu. Efektem tego jest uszczuplanie projektowanych wcześniej terenów usług osiedlowych i zieleni. Odczuwalny jest niedostatek terenów przeznaczanych na rekreację i inne cele publiczne wokół enklaw zabudowy developerskiej. Jedną z nowych form zabudowy są tzw. apartamentowce - zespoły intensywnej, wysokiej zabudowy z programem usługowo-rekreacyjnym w obrębie zespołu.

Oceniając strukturę wieku istniejącej zabudowy mieszkaniowej można stwierdzić, że:

- mieszkania przedwojenne mają niewielki udział w zasobach, ogółem 14%; przeciętna wielkość 59,7 m²/ 1 mieszkanie (dane dotyczą lokali zamieszkałych w 2002 r.); zabudowa przedwojenna występuje we wszystkich dzielnicach miasta
- zasoby powojenne z lat 1945-78 to 46 tys. mieszkań o powierzchni użytkowej 2,3 mln m², przeciętna wielkość 49,9 m²/ 1 mieszkanie; ta grupa obejmuje najbardziej niekorzystne tzw. "oszczędnościowe" budownictwo wielorodzinne, zbudowane w technologii wielkiej płyty z dużym udziałem małych mieszkań np. w Chyloni - 76,5%, Witomino Radiostacja - 79,9%
- w latach 1978-88 zbudowano ok. 15 tys. mieszkań o przeciętnej wielkości 64,4 m²/ 1 mieszkanie
- w latach 1988-2005 zbudowano 19 tys. mieszkań o przeciętnej wielkości 81,0 m²/ 1 mieszkanie.

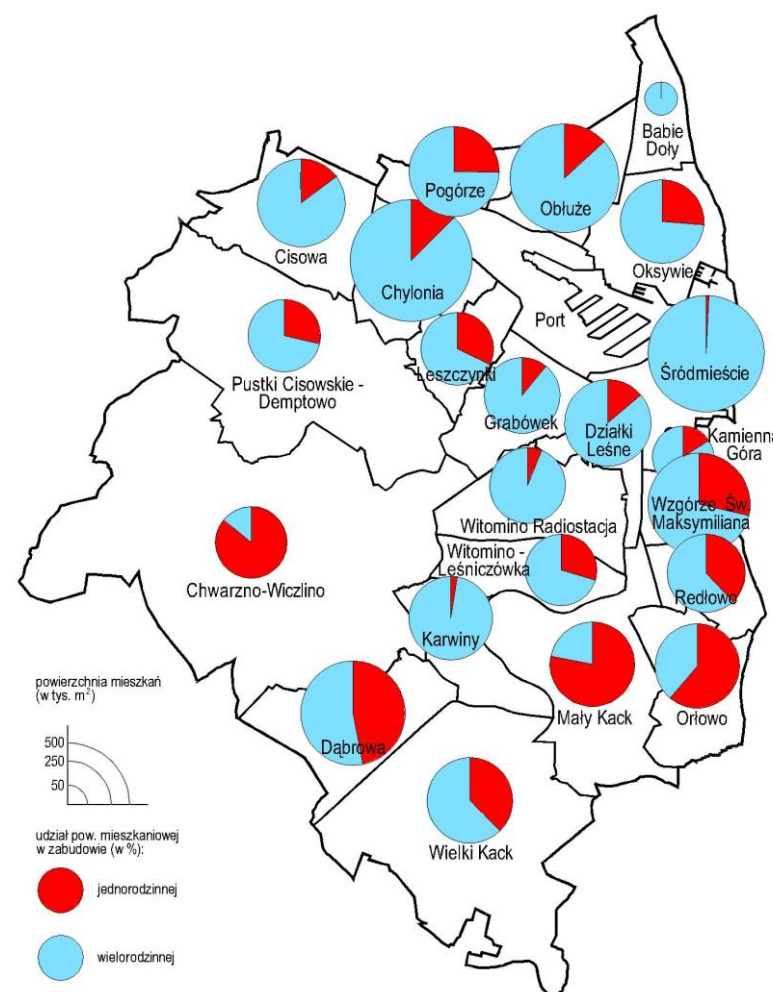
Komunalne zasoby mieszkaniowe

Liczba mieszkań komunalnych w Gdyni ulega stałemu zmniejszeniu; w 2005 roku było to już tylko 6,5 tys. mieszkań o powierzchni 309,3 tys. m²; przeciętna wielkość 47,6 m²/ 1 mieszkanie.

W tej grupie znajduje się 318 mieszkań socjalnych, w których zamieszkuje 1091 osób (dane z kwietnia 2007), średnia wielkość 30,5 m²/ 1 mieszkanie. Jest to grupa mieszkań, które muszą być zwielokrotnione z uwagi na zadania gminy w zakresie zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych najuboższych jej mieszkańców. Aktualnie oczekuje na mieszkania socjalne ok. 400 rodzin.

Budownictwo czynszowe, TBS-y realizowane przy współudziale gminy to 779 mieszkań oddanych do użytku do czerwca 2007 roku i 122 mieszkania będące w budowie, planowane do oddania we wrześniu 2007 r. Liczba wniosków o przyznanie mieszkania czynszowego wynosiła w maju 2007 r. około 700. Przez najbliższe lata TBS nie planuje budować nowych budynków.

Powierzchnia mieszkań w zabudowie jedno- i wielorodzinnej w Gdyni w 2002 r. wg dzielnic



1.2. Standardy mieszkaniowe

Wskaźnik wielkości powierzchni użytkowej przypadającej na mieszkańca

Wyniki spisu powszechnego wykazały w 2002 r. znaczne zróżnicowanie tego wskaźnika. Najniższy odnotowano na Babich Dołach (14,95 m²) i Oksywiu (15,39 m²), najwyższy zaś w Orłowie (30,55 m²) i w Małym Kacku (31,02 m²). Wysokim wskaźnikiem charakteryzują się także dzielnice Śródmieście (26,58 m²) oraz Chwarzno-Wiczlino (28,73 m²). Najwyższy poziom wskaźnika występuje wszędzie tam, gdzie jest duży udział zabudowy jednorodzinnej.

Powyżej 20 m² na 1 osobę zanotowano także w dzielnicach: Działki Leśne, Kamienna Góra, Wzgórze św. Maksymiliana, Redłowo, Wielki Kack, Dąbrowa. W pozostałych jednostkach: na północy Gdyni, w paśmie od Cisowej do Grabówki, a także na Witominie i Karwinach wskaźnik jest dużo niższy, poniżej 20 m² na 1 osobę.

W 2002 r. wskaźnik ten dla obszaru całego miasta wyniósł 20,75 m²/Mk, zaś w roku 2005 wzrósł do 23,39 m²/Mk. Należy zastrzec, że analiza wskaźników na poziomie dzielnicy nie ujawnia faktycznego zróżnicowania zjawiska.

Wskaźnik liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu

W 2002 r. w mieście istniało 18 tys. gospodarstw domowych 1-osobowych, zajmujących odrębne lokale mieszkalne. Największy odsetek tych gospodarstw odnotowano w dzielnicach: Śródmieście i Wzgórze św. Maksymiliana (pow. 40%), a także Chylonia, Leszczyki, Grabówek, Działki Leśne, Witomino Radiostacja, Kamienna Góra, oraz Redłowo (30-40%).

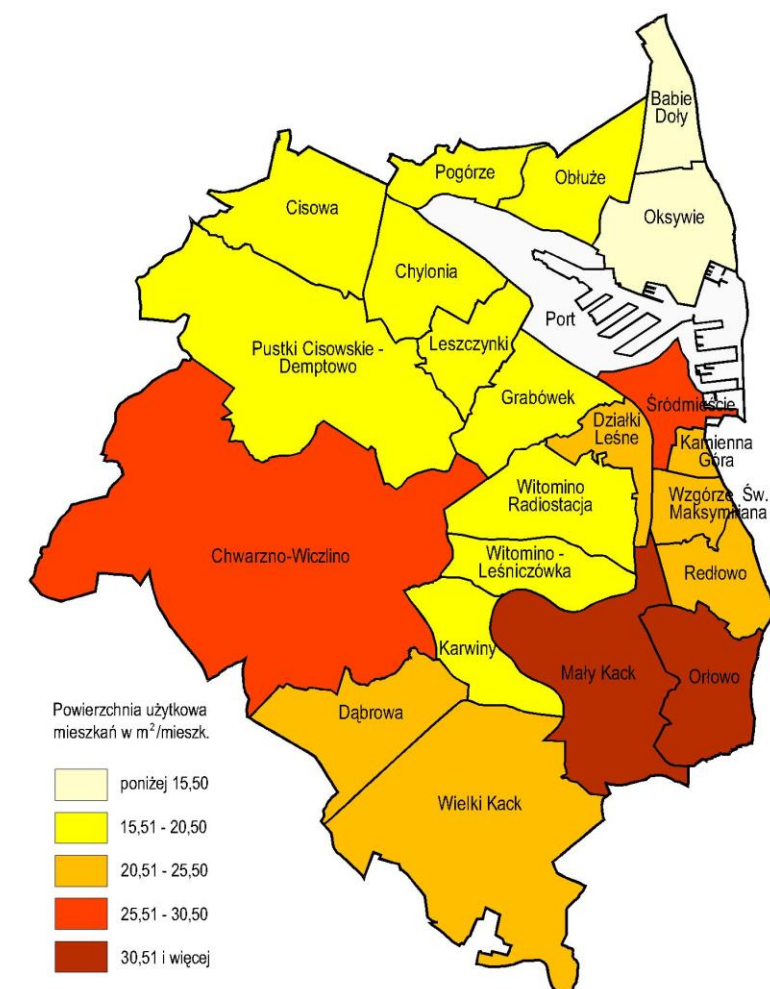
Średni wskaźnik liczby osób na 1 mieszkanie w 2002 r. wahał się od ok. 2 w Śródmieściu do ok. 4 w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Dzielnice o najmniejszej liczbie osób w mieszkaniu tworzą pasmo śródmiejskie, obejmujące jednostki: Grabówek, Działki Leśne, Śródmieście, Kamienną Górę, Wzgórze św. Maksymiliana, należy do nich również Witomino Radiostacja i Chylonia - wszędzie tam na 1 mieszkanie przypada ok. 2,5 osoby lub mniej. Obszary te dotknięte są procesem starzenia się ludności, na co wskazuje wysoki udział ludności w wieku poprodukcyjnym - 30-40% ludności ogółem.

Największe relatywnie zasiedlenie mieszkań powyżej 3 osób/mieszkanie utrzymuje się w jednostkach północnych: Oksywie, Babie Doły oraz w jednostkach Wielki Kack i Chwarzno-Wiczlino. Ta ostatnia jednostka wykazuje na razie niewielkie zaludnienie - ok. 5 tys. mieszkańców. Wskaźnik powyżej 3 osób na 1 mieszkanie wskazuje na rodzinny charakter mieszkalnictwa i charakterystyczny jest dla dzielnic o niskiej średniej wieku mieszkańców.

Samodzielność zamieszkiwania gospodarstw domowych

W ubiegłych latach przyrost mieszkań wyprzedzał przyrost gospodarstw domowych, co znacznie

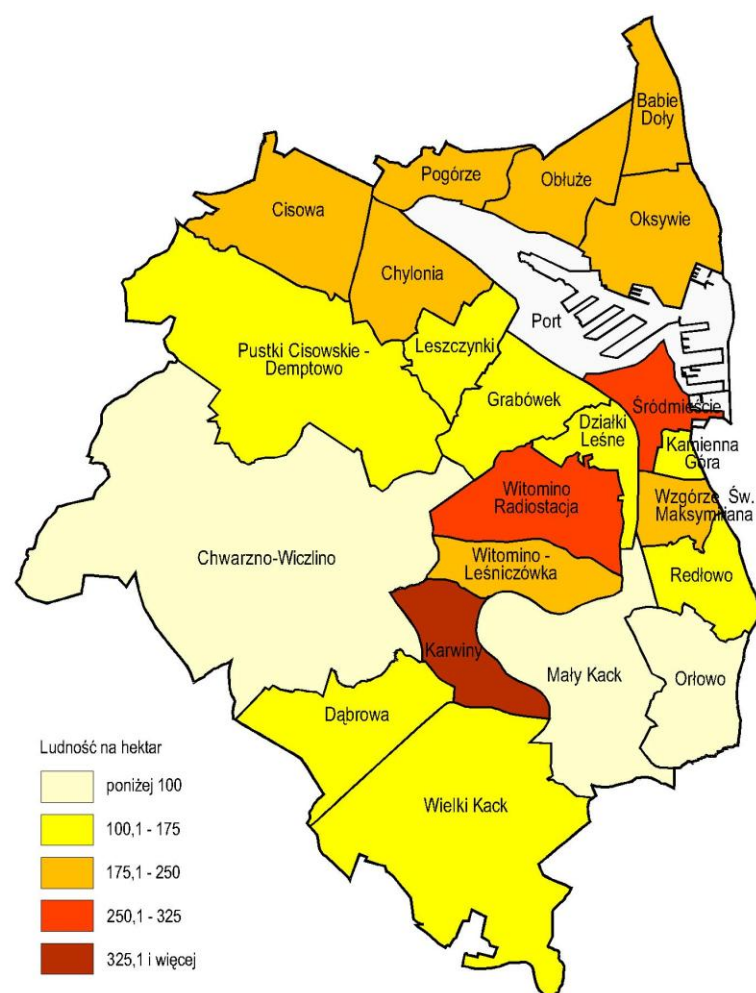
Powierzchnia użytkowa mieszkań na mieszkańca w Gdyni w 2002 r. wg dzielnic



poprawiło samodzielność zamieszkiwania. O ile w 2002 r. wg spisu wskaźnik ten wynosił 114 gospodarstw domowych na 100 mieszkań, to potencjał mieszkań, jaki wówczas istniał (gdyby wszystkie mieszkania zostały zasiedlone) pozwalał na obniżenie wskaźnika do 108. Poprawiła się zdecydowanie dostępność mieszkań, co więcej występuje nadwyżka mieszkań na rynku pierwotnym i wtórnym. Bariere ograniczającą w dostępie do mieszkań stają się ceny mieszkań. Zapotrzebowanie na mieszkania dla najuboższych zwiększa się i będzie nadal rosnać wraz z coraz liczniejszą grupą emerytów i rencistów. Tę lukę dobrze wypełnia duża ilość małych mieszkań w tzw. blokowiskach, gdzie koszty utrzymania mieszkań są relatywnie niskie. Zapotrzebowanie na mieszkania socjalne ma swoje przyczyny m.in. w przekształceniach właścicielskich, zwłaszcza w Śródmieściu. Z drugiej strony zamożniejsza część społeczeństwa dąży do poprawy standardów zamieszkania, stąd rosnące zapotrzebowanie na mieszkania duże.

Gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych

Gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych Gdyni w 2006 r. wg dzielnic



Wielkość terenów mieszkaniowych w Gdyni, ustalona na podstawie danych geodezyjnych, wynosi obecnie 1524 ha. Średni wskaźnik gęstości zaludnienia terenów mieszkaniowych wynosi 182 osoby / ha.

Dzielnice o najniższej gęstości zaludnienia, odniesionej do terenów mieszkaniowych to: Chwarzno-Wiczlino, Orłowo i Mały Kack - wszędzie poniżej 100 osób/ha. Gęstość zaludnienia w przedziale 100-200 osób/ha terenów mieszkaniowych wykazują: Cisowa, Dąbrowa, Działki Leśne, Grabówek, Kamienna Góra, Leszczynki, Pogórze, Pustki Cisowskie-Demptowo, Redłowo, Wielki Kack, Witomino Leśniczówka. Wyższą gęstość, w przedziale 200-300 osób/ha stwierdzono tylko w nielicznych dzielnicach: Babie Doły, Chylonia, Obłuże, Oksywie, Śródmieście. Najwyższą gęstością zaludnienia terenów mieszkaniowych charakteryzują się Karwiny - 442 osoby/ha, oraz Witomino Radiostacja 302 osoby/ha.

Przyczyn zróżnicowania gęstości zaludnienia wewnątrz miasta należy upatrywać przede wszystkim w:

a) okresie budowy osiedla mieszkaniowego, ściślej w fazie jego projektowania i realizacji; istotne zróżnicowanie dotyczy zwłaszcza zasobów powojennych, kształtowanych

pod wpływem zmieniających się normatywów urbanistycznych, określających intensywność zabudowy netto (stosunek pow. ogólnej budynków do powierzchni zabudowy) oraz wielkość wyposażenia w podstawowe kubaturowe urządzenia usługowe oraz tereny zieleni, wypoczynku i komunikacji wewnętrznej;

b) fazie rozwoju demograficznego osiedla mieszkaniowego, co też jest związane z okresem jego powstania; struktury demograficzne w kilka i kilkadziesiąt lat po realizacji różnią się od siebie zasadniczo, co czyni zmiennymi w czasie potrzeby społeczne w zakresie urządzeń i terenów podstawowych, służących obsłudze ludności.

1.3. Wnioski

- Warunki mieszkaniowe w Gdyni kształtują się na dobrym poziomie, porównywalnym z innymi dużymi miastami w kraju. Świadczą o tym wskaźniki powierzchni użytkowej przypadającej średnio na 1 mieszkańca, liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu, jak również wskaźniki obrazujące samodzielność zamieszkiwania.
- Istniejące zasoby mieszkaniowe miasta charakteryzują się trwałymi cechami, determinującymi sposób ich wykorzystania, obecnie i w przyszłości. Ponad 80% istniejących zasobów mieszkaniowych Gdyni zostało wybudowane w okresie powojennym. Największy udział mają zasoby zrealizowane w latach 1960-78, które stanowią ponad 40% ogółu mieszkań. Okres budowy ma istotny wpływ na typ zabudowy i przeciętną wielkość mieszkań.
- Konieczna jest stopniowa poprawa standardów zamieszkania na osiedlach zrealizowanych w latach 70-90. Zadaniem przyszłości jest lepsze ich administrowanie, poprawa jakości technicznej budynków i zagospodarowania, rozwiązanie problemów parkingowych, urządzenie miejsc rekreacji i sportu dla różnych grup wiekowych mieszkańców.
- Bliskości urządzonych terenów zielonych położonych w sąsiedztwie koncentracji mieszkaniowych odgrywa ważną rolę w ocenie atrakcyjności tych obszarów dla zamieszkania. Występujące często znaczne, niezagospodarowane przestrzenie wewnątrzosiedlowe stwarzają możliwości przemyślanego uzupełniania zabudowy, co wraz z poprawą istniejącego zagospodarowania może być jednym ze sposobów ich rewitalizacji.
- W okresie największego „boomu mieszkaniowego” tj. w latach 1961-78 w ramach tzw. oszczędnościowego budownictwa zbudowano szereg osiedli mieszkaniowych w technologii wielkopłytywowej, niepodatnych ze względów technicznych na żadne przekształcenia. Prawie 2/3 zasobów miasta stanowią mieszkania zlokalizowane w budynkach wielorodzinnych, liczących 20 i więcej mieszkań. Są to głównie zasoby spółdzielcze, ale także komunalne i zakładowe (wojskowe, kolejowe itd.). Wszystkie zasoby w zabudowie blokowej charakteryzują się niską przeciętną wielkością mieszkań, na poziomie 40-50 m² na 1 mieszkanie. Dla poprawy przeciętnej wielkości mieszkań w mieście konieczna będzie realizacja mieszkań dużych, łączenie mieszkań w ramach działań modernizacyjnych budynków oraz rozwój budownictwa jednorodzinnego.
- Związek między okresem budowy a przeciętną wielkością mieszkań występuje także w zabudowie niskiej, liczącej 1 do 4 mieszkań na 1 budynek. Zarówno budownictwo przedwojenne, jak i powojenne realizowane przynajmniej do połowy lat 80-tych, cechuje przeciętna wielkość mieszkania na poziomie 60-70 m² na 1 mieszkanie w zabudowie jednorodzinnej. Wielkość mieszkań wzrosła wyraźnie w najnowszym budownictwie jednorodzinnym wolnostojącym, realizowanym w latach 80 i 90-tych, gdzie pojawił się typ dużych mieszkań, 100-200 m² powierzchni użytkowej na 1 mieszkanie. Istniejące struktury mieszkaniowe w różnym stopniu dostosowują się do zmieniających się, pod wpływem postępu cywilizacyjnego, wymogów społecznych.
- Na terenie Gdyni utrzymują się nieliczne enklawy substandardowej, samowolnej zabudowy z okresu międzywojennego (Wzgórze Orlicz-Dreszera) oraz realizowanej na terenach ogródków działkowych (ogródki przy al. Zwycięstwa 62 i inne). Uporządkowanie tych terenów utrudnia znaczna liczba osób zameldowanych tam osób, zwykle o niskich dochodach, oczekujących wsparcia ze strony miasta lub potencjalnych inwestorów.



2. OCENA WYPOSAŻENIA USŁUGOWEGO

Ocena wyposażenia usługowego miasta obejmuje zarówno ilościowe zaspokojenie potrzeb społecznych (większość wskaźników zaspokojenia potrzeb przelicza się na 1000 mieszkańców), jak i dostępność do usług, o czym decyduje wielkość zasobów usługowych i ich przestrzenny rozkład w stosunku do miejsca zamieszkania.

2.1. Oświata i wychowanie

Nauczanie początkowe

- Przedszkola i oddziały przedszkolne

Łącznie w 2005 roku było 71 placówek w tym: 44 przedszkola (1 specjalne) i 27 oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych. W roku 2005 w mieście było około 6561 dzieci w wieku 3-5 lat oraz 2120 w wieku 6 lat. Uczestnictwo w przedszkolach pierwszej grupy wiekowej wynosiło 54,4%, zaś drugiej 100%, łącznie około 65%. Na 100 miejsc przedszkolnych przypada 102 uczęszczających dzieci, grupa wiekowa 3-6 lat liczy ponad 8,7 tys. dzieci, aktualne na 2005 r. możliwości rekrutacyjne przedszkoli to 4,5 tys. miejsc, a oddziałów przedszkolnych przy szkołach 1,1 tys. miejsc.

Mając na uwadze wzrastające zapotrzebowanie na opiekę przedszkolną, gmina stara się zwiększać liczbę miejsc w oparciu o już istniejącą bazę tworząc dodatkowe grupy w przedszkolach. Równocześnie poszerzana jest oferta dla dzieci 6-letnich w szkołach podstawowych, zwiększając tym samym liczbę miejsc w przedszkolach dla dzieci młodszych.

- Szkoły podstawowe

Obecnie istnieje 41 szkół podstawowych, w tym jedna o profilu sportowym, dla ponad 14 tys. uczniów (bez szkół specjalnych). 36 placówek jest na utrzymaniu gminy, uczy się w nich 97% uczniów w mieście. W minionym pięcioleciu zanotowano spadek liczby uczniów o 18%, co spowodowało likwidację 7 szkół. Malejąca liczba uczniów będzie powodowała konieczność korekty sieci szkół – restrukturyzacja szkół na terenach tzw. "starych" dzielnic mieszkaniowych oraz budowa nowych szkół w nowych osiedlach mieszkaniowych, w miarę przyrostu liczby ich mieszkańców.

- Gimnazja

W 2005 r. Istniały 33 placówki, w tym jedno o profilu sportowym, dla 8,5 tys. uczniów (o 2 tys. uczniów więcej niż w 2000 r.). Placówek samorządowych jest 27, uczy się w nich 93% uczniów. Zasada organizacji sieci szkół podobna jak przy szkołach podstawowych. Gmina ma obowiązek dowożenia uczniów do szkoły, jeżeli dostępność piesza do szkół przekracza określone odległości, stąd tak ważne jest zbliżenie szkół dla dzieci młodszych do miejsc zamieszkania.

Szkolnictwo ponadpodstawowe

Potencjał szkół ponadpodstawowych obejmuje:

- 18 liceów ogólnokształcących dla 6350 uczniów, w tym 15 placówek samorządowych dla 93% uczniów
- 8 liceów profilowanych dla 991 uczniów (jedno o profilu sportowym), w tym 7 placówek samorządowych dla 96% uczniów tej grupy
- 20 techników zawodowych dla 3329 uczniów, 98% uczniów uczy się w 17 placówkach gminnych i 2 podległych administracji rządowej
- 9 szkół zasadniczych dla 906 uczniów, wszystkie publiczne.

Łącznie w szkołach ponadpodstawowych w roku szkolnym 2005/2006 naukę pobierało 11 576 uczniów. Potencjał szkolnictwa tego typu przekraczał o 80% liczbę młodzieży w wieku 18-19 lat w mieście. Oznacza to, że Gdynia nadal pełni ważną funkcję obsługi regionu w zakresie szkolnictwa średniego szczebla. Liczba uczniów liceów ogólnokształcących jest dwukrotnie wyższa niż w szkołach technicznych. Największa koncentracja szkół występuje w Śródmieściu, Chyloni oraz na Grabówku, ale pozytywnym faktem jest występowanie szkół średnich w północnych i zachodnich dzielnicach mieszkaniowych Gdyni. Postępujący niż demograficzny, preferencje absolwentów gimnazjów oraz sytuacja na rynku pracy wymagać będzie podejmowania działań zmierzających do zmiany sieci i profilu szkół tego typu.

Kształcenie osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi

W zakresie szkolnictwa specjalnego w roku szkolnym 2005/2006 na terenie miasta kształceniem objęto:

- w szkołach podstawowych i gimnazjach 721 osób,
- w szkołach zawodowych, liceach i technikach 156 osób.

Ponadto istnieją:

- 2 ośrodki szkolno-wychowawcze na 50 miejsc i 1 ośrodek rewalidacyjno-wychowawczy na 50 miejsc.

2.2. Szkoły wyższe i policealne

W zakresie szkolnictwa policealnego Gdynia dysponuje 53 szkołami policealnymi dla 3091 uczniów, funkcjonującymi w powiązaniu z istniejącymi szkołami zawodowymi. Zapotrzebowanie w tym zakresie wykazuje tendencje wzrostowe. W latach 2000-2006 liczba uczących się wzrosła o 70%.

Szkoły wyższe w Gdyni tworzą wieloprofilowy ośrodek naukowy, ukierunkowany na potrzeby gospodarki i rynku pracy. Charakter morski utrzymują Akademia Morska i Akademia Marynarki Wojennej oraz Wydziału Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego. Obie Akademie uruchomiły cywilne kierunki nauczania. Rozwój niepublicznych szkół wyższych zaowocował powstaniem Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu oraz Wyższej Szkoły Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Politycznych, Pomorskiej Wyższej Szkoły Humanistycznej, Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej. Łącznie ośrodek szkolnictwa wyższego w Gdyni kształci 15,2 tys. studentów w tym 6,6 tys. osób na studiach dziennych. Wskazane byłoby rozwijanie kierunków technicznych i kreowanie zaplecza naukowo-badawczego w powiązaniu z istniejącym "parkiem naukowo-technologicznym".

2.3. Usługi kultury

Wyposażenie miasta w placówki upowszechniania kultury obejmuje:

- 4 miejskie instytucje kultury: Miejską Bibliotekę Publiczną z 23 filiami (księgozbiór liczący 0,6 mln tomów), Teatr Miejski im. Witolda Gombrowicza, Centrum Kultury oraz Muzeum Miasta Gdyni (nowo zrealizowany budynek muzeum),
- 1 kino z 8 salami projekcyjnymi na 2144 miejsca oraz salę kinową w pomieszczeniach b. stołówki Stoczni Nauta (DKF),
- 4 muzea związane z morskim charakterem miasta: Akwarium Gdyńskie, statek - muzeum "Błyskawica", statek - muzeum "Dar Pomorza", Muzeum Marynarki Wojennej (nowo zrealizowany budynek muzeum),
- Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej (instytucja samorządu wojewódzkiego).

Placówki prowadzone przez miasto charakteryzują się niskim uczestnictwem mieszkańców w ich ofercie. Statystyczny mieszkaniec Gdyni odwiedza kino 3 razy w roku, ale do teatru chodzi 1 raz na dwa lata. Czytelnicy w bibliotekach to 20% mieszkańców, uczestnicy imprez organizowanych przez domy i ośrodki kultury stanowią 25% mieszkańców, spadła też liczba odwiedzających muzea z 545 tys. osób w 2000 r. do 286 tys. osób w 2005 r. Lepiej przedstawia się sytuacja w przypadku Teatru im. Witolda Gombrowicza. W 2004 r. zanotowano 26 tys. widzów, a w 2006 r. już 65 tys. Jednak ogólny wynik placówek kulturalnych w Gdyni wskazuje na potrzebę wdrażania nowych pomysłów na spędzanie wolnego czasu, bądź jeszcze bardziej intensywnej promocji i ulepszania oferty kulturalnej miasta.

Szczególną rolę w integracji środowiska kulturalnego miasta odgrywają stowarzyszenia i organizacje społeczno-kulturalne, m. in.: Towarzystwo Miłośników Gdyni, Pomorskie Stowarzyszenie "Musica Sacra", Gdyński Oddział Zrzeszenia Kaszubsko - Pomorskiego, Fundacja „Liberty”, Franciszkańskie Centrum Kultury. Dla organizacji plenerowych imprez masowych jak np. koncerty, zloty, parady, festyny itp. służą głównie: Skwer Kościuszki, Park Rady Europy, Bulwar Nadmorski, scena letnia Teatru Miejskiego itp. Rozgłos międzynarodowy zdobył Open'er Festival – festiwal muzyczny odbywający się w Gdyni od roku 2003, w ostatnich latach organizowany na terenie lotniska, sąsiadującego z gdyńską dzielnicą Babie Doły. Ponadto w Gdyni organizowane są imprezy cykliczne i okazjonalne, których zapleczem lokalowym jest Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej (np. Festiwal Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni), Teatr Miejski im. W. Gombrowicza, kino "Silver Screen", liczne kluby muzyczne i inne.



2.4. Ochrona zdrowia i pomoc społeczna

Usługi w zakresie opieki zdrowotnej świadczone są przez następujące placówki służby zdrowia:

- **Szpital:**
 - Szpital Miejski (Śródmieście)
 - Szpital Morski im. PCK (Redłowo)
 - Akademickie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej AMG i Krajowy Ośrodek Medycyny Hiperbarycznej (Redłowo)
 - Szpitalny Oddział Rehabilitacji Medycznej w Zakładzie Rehabilitacji (Witomino)
 - oraz prywatna Clinica Medica (Grabówek).

Szpital posiada profile lecznicze, Szpital Miejski jest szpitalem ratunkowym, na terenie Szpitala Morskiego utworzono Pomorskie Centrum Onkologiczne. Łączna liczba łóżek w szpitalach - 906 w 2005 r., o 100 mniej niż w 2000 r.

- **7 Zespołów Ratownictwa Medycznego**, w tym:
 - 5 zespołów przy Miejskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego (3 karetki „R” i 2 „W”)
 - 2 Zespoły Służb Ratowniczych przy Stoczni Gdynia S.A. i Stoczni Marynarki Wojennej.

Rozmieszczenie zespołów ratownictwa na terenie Miasta wynika z ustawy o ratownictwie medycznym i gwarantuje dojazd do osoby poszkodowanej w ciągu 8 minut w aglomeracji miejskiej i 15 minut poza miastem.

- **29 przychodni lekarskich** świadczących usługi z zakresu podstawowej opieki zdrowotnej i posiadających kontrakt z Narodowym Funduszem Zdrowia.

Najwięcej tego typu placówek jest w dzielnicy Śródmieście - 6 (w tym 2 na terenach przemysłowo-portowych), następnie na Obłuzu - 3, oraz po 2 w Chyloni, na Działkach Leśnych, Grabówku, Oksywiu i Pogórze. Brak przychodni odnotowuje się w dzielnicach Babie Doły, Redłowo, Kamienna Góra, Cisowa, Mały Kack i Chwarzno Wiczlino. Dzielnice te, za wyjątkiem odosobnionego Chwarzno-Wiczlina, korzystają z przychodni zlokalizowanych w pobliżu.

Na terenie Gdyni działają również przychodnie specjalistyczne mające kontrakt z NFZ jak i prywatne gabinety lekarskie. Wg rejestru indywidualnych praktyk specjalistycznych i indywidualnych praktyk lekarskich sporządzonych przez Okręgową Izbę Lekarską w Gdańsku w roku 2005 funkcjonowało na terenie Gdyni 105 praktyk lekarskich.

Zgodnie z ustawą o świadczeniach opieki zdrowotnej pacjent ma prawo wyboru placówki medycznej, z usług której chce korzystać. W związku z powyższym placówki, zwłaszcza szpitale i inne jednostki z zakresu opieki specjalistycznej mają znaczenie ponadlokalne.

- **Pozostałe placówki należące do sfery ochrony zdrowia i pomocy społecznej to:**
 - Całodobowy Ośrodek Socjalizacyjny dla dzieci 0-3, (Śródmieście)
 - Dom Dziecka (Pustki Cisowskie-Demptowo), w tym: Interwencyjny Ośrodek Opieki
 - Zespół Placówek Specjalistycznych (Chylonia), w tym:
 - o Ognisko Wychowawcze,
 - o Placówka Interwencyjna – forma dzienna, całodobowa dla dzieci do 12 lat
 - Rodzinne Domy Dziecka (7) w różnych dzielnicach Gdyni
 - Dzienny Dom Pomocy Społecznej (Wzgórze Św. Maksymiliana)
 - Zespół Opiekuńczy w tym:
 - o Dom Dziennego Pobytu (osoby starsze),
 - o Dom Samotnej Matki,
 - o Schronisko dla bezdomnych kobiet,
 - o Mieszkania chronione dla samotnych matek
 - Tymczasowy Ośrodek Opiekuńczy (całodobowe schronisko dla bezdomnych mężczyzn) (Chwarzno-Wiczlino)
 - Środowiskowy Dom Samopomocy dla osób z zaburzeniami psychicznymi (Wzgórze Św. Maksymiliana)
 - Ośrodek Opiekuńczy dla osób przewlekle chorych (Oksywie)
 - Dom Pomocy Społecznej (Redłowo)
 - Kluby Seniora

- ZOL Caritas Cisowa Pomocowe Centrum Caritas im. Ojca Pio
- Hospicjum Stacjonarne (Oksywie)
- Schronisko dla bezdomnych mężczyzn uzależnionych od alkoholu (Śródmieście)
- Warsztaty Terapii Zajęciowej (w 5 dzielnicach)
- Ośrodek Profilaktyki Rodzinnej (Grabówek)
- Ośrodek Adaptacyjny dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej (Obłuze).

Liczba placówek pomocy społecznej jest skromna biorąc pod uwagę zwiększone potrzeby społeczne w następstwie starzenia się ludności Gdyni. Należy przewidywać potrzebę tworzenia domu dla przewlekle chorych, domu dziennego pobytu dla ludzi starszych, samotnych i pozbawionych opieki ze strony rodziny, budowę i modernizację domów pomocy społecznej, ewentualnie tworzenie nowych obiektów ochrony zdrowia: lokalizacji małych szpitali prywatnych, ośrodków diagnostyki medycznej, ośrodków rehabilitacji.

2.5. Handel detaliczny, w tym wieloprzestrzenny

W latach 2002-2005 handel w Gdyni rozwijał się szybciej niż inne działy usług; obok dużego centrum handlowego "Na Wzgórze" zbudowano szereg dużych sklepów, powyżej 1000 m² powierzchni użytkowej takich jak: "Lidl", "Albert", "Rojal", sklepy meblowe, salony samochodowe, market "Obi". Łącznie powierzchnia handlu detalicznego przekroczyła 300 tys. m² pow. użytkowej (dane szacunkowe), co daje wskaźnik zaspokojenia potrzeb na poziomie 1300 m² pow. użytkowej na 1000 ludności. Jest to poziom zaspokojenia potrzeb porównywalny z innymi dużymi miastami w kraju.

Największe centra handlowe w mieście wraz z powierzchnią użytkową zostały wykazane w rozdziale III, 2.2. Należą do nich m. in. centra handlowe "Real", "Klii", "Tesco", "Batory", "Macro Cash and Carry" i inne.

Większość handlu skoncentrowana jest w Śródmieściu i Chyloni, ale zauważalna jest tendencja wydłużania ciągów handlowych wzdłuż głównych tras komunikacyjnych. Umożliwia to dobrą dostępność do centrów handlowych nie tylko mieszkańcom Gdyni, ale także potencjalnym klientom z pozostałych ośrodków metropolii. Sieć dużych sklepów o pow. powyżej 1000 m² dotarła już do dzielnic mieszkaniowych, co zdecydowanie poprawiło zaopatrzenie mieszkańców np.: 3 obiekty handlowe i 1 hipermarket w Karwinach, 3 obiekty na Witominie, po 1 obiekcie na Obłuzu i Oksywiu. Tendencje rozwoju dużych sklepów i ich zbliżanie się do klientów jest wyraźne i dobrze rokuje na przyszłość.

Istotnym elementem sieci handlowych jest handel targowiskowy, reprezentowany przez halę targową przy ul. Wójta Radtkego, targowisko Chylonia, targowisko hurtowe przy ul. Rdestowej.

2.6. Sport i rekreacja

Koordynacją sportu i rekreacji w mieście zajmuje się Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji. Działalność sportową prowadzi 55 klubów sportowych. Działalność klubów sportowych obejmuje 104 sekcje, w których ćwiczy 4,3 tys. osób. To niewiele jeśli zważy się udział młodzieży w mieście, a także duże skupisko studentów i wojska. Kluby sportowe mają zazwyczaj charakter specjalizowany (piłkarskie, żeglarskie, pływackie, tenisowe itp.) i występują w powiązaniu z obiektami sportowymi.

Ważniejsze obiekty sportowe:

- stadion miejski przy ul. Olimpijskiej (projektowana jest jego rozbudowa)
- 7 hal sportowo-widowiskowych
- 9 pływalni krytych i 1 otwarta
- ośrodek żeglarski wraz z zapleczem
- 1 lodowisko
- zespół kortów tenisowych (Wzg. Św. Maksymiliana).

Sport dzieci i młodzieży opiera się na bazie przyszkolnej, obejmującej: 57 sal gimnastycznych oraz 57 zespołów boisk szkolnych. Dla najmłodszych miasto zorganizowało 41 placów zabaw o powierzchni 39 211 m². Na 1 dziecko w wieku 0-6 lat przypada 2,5 m² tego typu placówek. Rozkład przestrzenny zarówno sportowych obiektów przyszkolnych, jak i placów zabaw dla dzieci jest równomierny; urządzenia te występują we wszystkich dzielnicach.



Nadmorskie położenie miasta zaowocowało powstaniem dużego ośrodka żeglarstwa morskiego z mariną przy al. Jana Pawła II. Główne tereny wypoczynku przywodnego stanowią plaże strzeżone w Śródmieściu, Orłowie, Redłowie i Babich Dołach oraz niestrzeżona plaża na Oksywiu. Głównym warunkiem szerokiego udostępniania brzegu morskiego dla szeroko pojętego korzystania z plaży i morza jest poprawa i utrzymanie czystości wód w Zatoce Gdańskiej, oraz odpowiednie utrzymanie plaż. Funkcje rekreacyjne pasa nadmorskiego stanowią ponadto Bulwar Nadmorski, skwer Kościuszki, Polanka Redłowska oraz Park Kamienna Góra i Park Rady Europy.

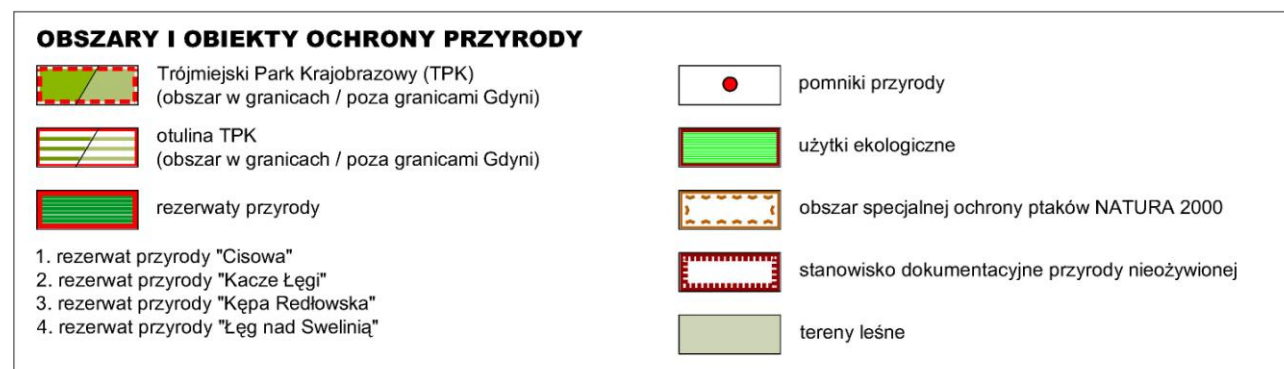
Powierzchnia terenów zielonych w mieście będąca na utrzymaniu gminy stanowi 186,97 ha, w tym 54,44 ha to skwery. Wskaźnik zieleni miejskiej wynosi zatem 7,5 m² na jednego mieszkańca. Powyższe dane nie obejmują stanu terenów zielonych pozostających pod opieką spółdzielni oraz terenów prywatnych, w tym dużych osiedli mieszkaniowych wyposażonych w place zabaw, zieleń urządzoną itp.

Funkcję zieleni miejskiej spełniają też lasy o powierzchni 6155 ha (w tym niecałe 2% lasów prywatnych) stanowiące 45,5% powierzchni miasta, z czego 4154 ha to obszar Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Wskaźnik powierzchni lasów ogółem to zatem aż 243,5 m² na 1 mieszkańca. Tereny leśne przystosowane są do użytkowania rekreacyjnego, posiadają wyznaczone ścieżki piesze i rowerowe, urządzone parkingi leśne. Problemem pozostaje zaśmiecanie terenów leśnych na dużym kompleksie obszarowym.

Kolejną formą rekreacji dla ludności Gdyni są ogródki działkowe stanowiące łącznie około 250 ha. Forma ta ulega lokalnym przekształceniom i zanikaniu z powodu pojawiania się zabudowy mieszkaniowej na tych terenach, mimo braku kanalizacji i innych mediów oraz lokalizacji ogródków na terenach niedogodnych dla budownictwa mieszkaniowego tj. np. na terenach zalewowych.

2.7. Wnioski

- Rozmieszczenie placówek oświatowych jest nierównomierne. Najwięcej placówek różnego typu, zwłaszcza szkół średnich jest w dzielnicach centralnych (Śródmieście, Grabówek itp.). W dzielnicach tych obserwowany jest proces starzenia się społeczeństwa, co wywołuje proces konieczność likwidacji szkół najniższego szczebla, których z kolei coraz bardziej potrzeba w dzielnicach młodych, rozbudowujących się (Chwarzno-Wiczlino, Wielki Kack), gdzie brak jednostek oświatowych dla najmłodszych powodować może konieczność dowożenia dzieci do szkół już istniejących.
- Obserwowany jest brak placówek przedszkolnych i żłobków. Wskazane jest powiększenie oferty placówek wychowawczych zwiększenie uczestnictwa dzieci w przedszkolach (do poziomu rzędu 70%) oraz zwiększenie miejsc w żłobkach. Nierównomierne rozmieszczenie tych placówek nie jest kluczowe ze względu na często spotykane dowożenie dzieci do placówek położonych blisko miejsc pracy ich rodziców lub opiekunów.
- W dzielnicach starzejących wskazane jest lokalizowanie usług z zakresu opieki zdrowotnej, ośrodków rehabilitacji, specjalistycznych usług medycznych itp. Nierównomierne rozmieszczenie szpitali nie ma istotnego znaczenia dla jakości leczenia ze względu na jego specjalistyczny charakter. Inaczej jest w przypadku przychodni oraz mniejszych ośrodków zdrowia i pomocy społecznej, które powinny być adekwatne do liczby i struktury wiekowej mieszkańców w danym rejonie.
- W mieście widoczny jest niedobór usług z zakresu hotelarstwa i obsługi turystyki, chodzi głównie o bazę noclegową średniej klasy, rozbudowę infrastruktury gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej oraz rozrywkowej.
- Wśród inwestorów jak i konsumentów obserwowane jest stałe zainteresowanie dużymi obiektami handlowymi. Pełnią one rolę ośrodków usługowych dla kilku dzielnic położonych w ich otoczeniu. Lokalizacja największych centrów handlowo-usługowych w obszarze Śródmieścia może wpływać na jego ożywienie, ale też na wzrost konkurencji dla mniejszych sklepów i placówek usługowych.



V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA

Klasyfikacja uwarunkowań

Przyrodnicze uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego ujęto w podziale na cztery grupy:

- **fizjograficzne** - wynikające ze zróżnicowania i specyfiki abiotycznych warunków urbanizacji, przede wszystkim w zakresie „geotechnicznym” i klimatycznym;
- **ekologiczne** - wynikające z funkcjonowania systemu terenów przyrodniczo aktywnych, czyli tzw. osnowy ekologicznej miasta, warunkującej utrzymanie względnej równowagi ekologicznej środowiska;
- **sozologiczne** - wynikające ze stanu antropogenicznego obciążenia środowiska w zakresie jego przekształceń fizycznych i chemicznych;
- **zasobowo-użytkowe** - wynikające z potencjału środowiska przyrodniczego w zakresie zaspokojenia potrzeb społeczno-gospodarczych, zwłaszcza pod względem zaopatrzenia w wodę, żywność i surowce oraz w zakresie zdrowia i rekreacji.

Uwarunkowania wymienionych grup determinują **ekologiczne warunki życia ludzi**, stanowiące najważniejsze kryterium kształtowania środowiska przyrodniczego w ramach zagospodarowania przestrzennego.

1. UWARUNKOWANIA FIZJOGRAFICZNE

Położenie Gdyni na obszarze odmiennych, silnie wewnątrznie zróżnicowanych regionów fizyczno-geograficznych (Pobrzeże Kaszubskie i Pojezierze Kaszubskie) oraz specyfika wynikająca z położenia w strefie nadmorskiej określają możliwości przestrzennego rozwoju miasta (transurbacji).

Tereny najmniejszych ograniczeń fizjograficznych dla transurbacji występują przede wszystkim w dwóch rozległych kompleksach na wysoczyźnie pojeziernej, na zachód od Chwarzna i Wiczlina oraz na wierzchołku Kępy Oksywskiej, gdzie istnieją warunki dla swobodnego kształtowania struktur urbanistycznych.

Tereny o umiarkowanych ograniczeniach fizjograficznych dla transurbacji położone są w obrębie wierzchołku wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego, wzdłuż doliny Kaczej, rynny dawnego jeziora Wielkokackiego oraz w rejonie wzniesień z górą Donas - możliwości kształtowania struktur urbanistycznych są tam ograniczone lokalnymi warunkami przyrodniczymi.

Teren o dużych ograniczeniach dla transurbacji, ze względu na niekorzystne warunki gruntowo-wodne i klimatyczne, obejmuje dno Pradoliny Kaszubskiej w kierunku Rumi - istnieją możliwości geotechnicznego przystosowania tych terenów dla potrzeb budownictwa.

Teren o bardzo dużych ograniczeniach stanowi strefa krawędziowa wysoczyzny morenowej, mająca charakter bariery urbanizacyjnej, tak ze względu na trudne warunki lokalizacji zabudowy, jak i możliwość uruchomienia lub wzmożenia, wskutek zagospodarowania miejskiego, procesów degradujących wybrane komponenty środowiska, obniżających jakość życia ludzi i zaburzających funkcjonowanie infrastruktury miasta (spływy zimnego powietrza, erozja powierzchni ziemi i ruchy masowe, spływ powierzchniowy wód przekraczający pojemność koryt cieków i przewodów podziemnych),

Ocena potencjału transurbacyjnego środowiska przyrodniczego Gdyni wskazuje, że możliwości przestrzennego rozwoju miasta istnieją głównie w obrębie wierzchołku wysoczyzn morenowych, gdzie występują rozległe kompleksy terenów przyrodniczo „pasywnych”, o korzystnych i w mniejszym stopniu umiarkowanych warunkach fizjograficznych,

Zasadniczym utrudnieniem dla transurbacji na wierzchołku pojeziernej jest jej hydrologiczny charakter – dominacja powierzchni bezodpływowych i słabo rozwinięta oraz mało pojemna sieć odpływu powierzchniowego. Spływające z wysoczyzny ciek nie są w stanie przyjąć zwiększonego spływu wód z kanalizacji deszczowej, co może prowadzić do ich degradacji (w tym na chronionym obszarze Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego) i wzrostu zagrożenia powodziowego w dolnym biegu.



2. UWARUNKOWANIA EKOLOGICZNE

2.1. Osnowa ekologiczna

Osnowa ekologiczna miasta to system terenów aktywnych biologicznie, przenikających obszar zurbanizowany, umożliwiających przyrodnicze powiązania funkcjonalne przez cyrkulację atmosferyczną, przepływ wody, migrację roślin i zwierząt i inne procesy przyrodnicze. Istnienie osnowy ekologicznej warunkuje utrzymanie względnej równowagi ekologicznej środowiska przyrodniczego, wzbogaca jego strukturę i urozmaica krajobraz w sensie fizjonomycznym. Osnowę ekologiczną Gdyni tworzą elementy rangi regionalnej i lokalnej.

Elementy rangi regionalnej

Strukturami przyrodniczymi o regionalnym znaczeniu ekologicznym są w Gdyni:

- strefa brzegowa morza, w tym przybrzeżny akwen morski i plaża (rejon bezpośredniego oddziaływania morza na ląd, strefa energetyczno-materialnej wymiany między środowiskiem lądowym i morskim, część ciągu ekologicznego wybrzeża Zatoki Gdańskiej);
- płat ekologiczny kompleksu leśnego strefy krawędziowej (najważniejszy obok strefy brzegowej morza element osnowy ekologicznej miasta, stanowiący fragment rozległej struktury przyrodniczej rozciągającej się od Gdańska, przez okolice Gdyni i Wejherowa po Lębork, o największym znaczeniu ekologicznym i krajobrazowym).

Elementy rangi lokalnej

Strukturami przyrodniczymi o lokalnym znaczeniu ekologicznym są:

- mikroplały ekologiczne drobnych kompleksów leśnych i semileśnych (enklawy leśne na terenach rolniczych, miejskich i podmiejskich, różnicujące ich strukturę biotyczną, modyfikujące przebieg procesów przyrodniczych, posiadające istotne walory fizjonomiczne);
- mikroplały ekologiczne drobnych zbiorników wodnych i terenów hydrogenicznych (istotna rola w różnicowaniu nisz ekologicznych i w lokalnym obiegu wody, duże walory fizjonomiczne);
- lokalne korytarze ekologiczne łączące lasy strefy krawędziowej ze strefą przybrzeżną Zatoki Gdańskiej (doliny Kaczej, Potoku Kolibkowskiego i Swelini wraz z otoczeniem) i korytarze wierzchowinowej części wysoczyzny morenowej (górny odcinek doliny Kaczej, dolina Potoku Wiczińskiego, zespół podmokłości i kompleksów leśnych moren czołowych z górą Donas);
- tereny zieleni miejskiej, jak parki, skwery, zieleńce itp. oraz założenia dworsko-parkowe wszystkie reprezentujące obiekty kulturowe, przede wszystkim o funkcji krajobrazowej, ale posiadające także walory ekologiczne;
- zgrupowania drzew i krzewów różnicujące nisze ekologiczne, o istotnej roli krajobrazowo-fizjonomicznej.

Wszystkie wymienione elementy systemu osnowy ekologicznej Gdyni, rangi regionalnej i lokalnej, wymagają ochrony w sensie terytorialnym oraz działań pielęgnacyjnych (podtrzymanie aktualnego stanu), restytucyjnych (przywracanie naturalnego stanu struktur przyrodniczych) i rewaloryzacyjnych (wzrost bioróżnorodności, zmiana funkcji). System osnowy ekologicznej miasta wymaga także wzmocnienia przez poprawę ciągłości przestrzennej (wprowadzenie nowych elementów i eliminacja barier antropogenicznych) i wzbogacenie bioróżnorodności.

W warunkach postępującej urbanizacji zapleczu lasów strefy krawędziowej oraz rozbudowy sieci dróg w tej strefie, na plan pierwszy wysuwa się konieczność utrzymania powiązań pomiędzy głównymi kompleksami leśnymi oraz redukcji barier ekologicznych w ich obrębie. Powstanie ciągłego i zwartej pasma zabudowy, towarzyszącego silnie uczęszczanym szlakom komunikacyjnym w Małym i Wielkim Kacku, Karwinach i Dąbrowie sprawia, że podstawowym obszarem ochrony takich powiązań stały się otwarte tereny Chwarzna-Wiczlina, Dąbrowy i Kaczych Buków, przy zachodniej granicy miasta. Dążenie do utrzymania przyrodniczych powiązań powinno obejmować nie tylko zachowywanie ciągłości terenów osnowy ekologicznej, ale także lokalizowanie wzdłuż nich zabudowy, która nie tworzy fizycznej bariery dla zwierząt. Zabudowę taką stanowią budynki (nawet wielorodzinne) wolno stojące na nieogrodzonym terenie pokrytym zielenią. Prowadzenie przez lasy strefy krawędziowej szerokich i ruchliwych szlaków

komunikacyjnych wymaga stosowania w wybranych miejscach przejść dla dużych zwierząt, stanowiących odrębne budowle inżynierskie.

Obecność zabudowy w bliskim sąsiedztwie dużych kompleksów leśnych – miejsca bytowania dużych zwierząt, zachodzących na tereny miejskie (dziki, lisy, kuny) – wymaga formułowania szczegółowych wymagań technicznych odnoszących się do wybranych elementów infrastruktury technicznej (np.: ulice – przejścia dla drobnych zwierząt pod jezdnią, śmietniki – zabezpieczenia przed dostępem zwierząt).

2.2. Ochrona przyrody - stan prawny

Część struktur przyrodniczych tworzących osnowę ekologiczną miasta objęta jest ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Na obszarze Gdyni występują cztery rezerваты przyrody, Trójmiejski Park Krajobrazowy (częściowo), siedem użytków ekologicznych, jedno stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej i 55 pomników przyrody. Fragment wód morskich znajdujących się w granicach miasta należy do obszaru specjalnej ochrony ptaków PLB 22005 Zatoka Pucka Natura 2000, obejmującego wody Zatoki Gdańskiej, aż po ujście Wisły.

Rezerваты przyrody

1. Rezerwat leśny „Cisowa”, o powierzchni 24,76 ha, położony jest w obrębie leśnej strefy krawędziowej.
2. Rezerwat leśny „Kacze Łęgi”, o powierzchni 8,97 ha, obejmuje fragment doliny Kaczej w obrębie leśnej strefy krawędziowej.
3. Rezerwat krajobrazowy „Kępa Redłowska”, o powierzchni 120 ha, należący do najstarszych w kraju, zajmujący fragment wschodnich zboczy Kępy Redłowskiej i podcinającego je brzegu klifowego.
4. Rezerwat leśny „Łęg nad Sweliną”, o powierzchni 13,40 ha obejmuje ochroną źródłową część doliny Swelini.

Na terenie rezerwatów przyrody obowiązują zakazy określone ustawą z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody. Żaden z rezerwatów nie ma obecnie obowiązującego planu ochrony.

Trójmiejski Park Krajobrazowy

Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK) obejmuje porośniętą lasami strefę krawędziową i fragmenty wierzchowiny wysoczyzny. Największe zagrożenie dla ochrony przyrody TPK stwarza bezpośrednie sąsiedztwo aglomeracji gdańskiej, w tym Gdyni. Związane jest to z przestrzennym rozwojem miast, które w coraz większym stopniu otaczają park, tak że staje się on parkiem śródmiejskim, z jego rozcięciem ciągami komunikacyjnymi oraz z intensywną penetracją rekreacyjną. Ochronie TPK przed zagrożeniami z zewnątrz służyć ma ustanowiona wokół niego otulina. Park nie posiada planu ochrony. Zasady gospodarowania na jego obszarze reguluje rozporządzenie Wojewody Pomorskiego Nr 57/06 z dn. 15.05.2006 r. w sprawie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 58, poz. 1194). Rozporządzenie to wprowadza ustawowe ograniczenia zagospodarowania przestrzennego parku. Reżim ochronny obowiązujący w otulinie parku wynika z jej definicji w ustawie o ochronie przyrody i polega na ogólnym zakazie lokowania i podejmowania przedsięwzięć mogących mieć negatywny wpływ na zasoby, twory i składniki chronionej przyrody, walory krajobrazowe oraz przebieg procesów przyrodniczych.

Użytki ekologiczne

Użytki ekologiczne zostały wyznaczone w dzielnicy Dąbrowa (6) uchwałą Rady Miasta Gdyni oraz w dolnym biegu Swelini na granicy z Sopotem (1) zarządzeniem Wojewody Pomorskiego. Ustanawiające użytki akty prawne nie wpływają na przeznaczenie terenów sąsiednich, w ograniczony sposób regulują sposób ich użytkowania.

Stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej

Stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej zostało powołane zarządzeniem Wojewody Pomorskiego i obejmuje fragment klifu oksyńskiego, o długości 1800 metrów (pow. 10,1 ha). Przedmiotem ochrony jest rzeźba terenu klifowego brzegu morskiego i jego budowa geologiczna. Zapisy zarządzenia w ograniczony sposób wpływają na sposób użytkowania terenów sąsiednich i nie odgrywają roli w skali całego miasta.



Pomniki przyrody

Pomniki przyrody występują w dużym rozproszeniu na obszarze całego miasta, głównie na terenach leśnych strefy krawędziowej. Czterdzieści spośród nich to drzewa, 5 to grupy drzew, 6 to głazy narzutowe, 2 to grupy głazów i 2 to pnącza. Sześć pomników utworzono na podstawie uchwały Rady Miasta, 49 na podstawie aktów wydanych w różnym czasie przez władze wojewódzkie. Przepisy ochronne dotyczące pomników przyrody wprowadzają lokalne ograniczenia dla zagospodarowania przestrzennego, nieistotne w skali miasta.

Obszar Natura 2000

Obszar specjalnej ochrony ptaków PLB 22005 Zatoka Pucka został utworzony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313). Dla miasta z obecności obszaru wynika zakaz podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych i warunki bytowania gatunków organizmów, dla których ochrony został on wyznaczony, z wyjątkiem przedsięwzięć, za którymi przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, przy braku rozwiązań alternatywnych, za zgodą wojewody lub dyrektora urzędu morskiego.

3. UWARUNKOWANIA SOZOLOGICZNE

3.1. Stan środowiska przyrodniczego

Warunki aerosanitarne

Stan zanieczyszczenia atmosfery jest konsekwencją rozmieszczenia głównych źródeł emisji zanieczyszczeń i zdolności atmosfery do samooczyszczania. Następuje stopniowa modernizacja systemów grzewczych, z drugiej strony wzrasta znaczenie komunikacji samochodowej jako źródła zanieczyszczeń.

Obserwuje się tendencje spadkowe stężenia wielu zanieczyszczeń, np. dwutlenku siarki, tlenu azotu, ale inne zanieczyszczenia wykazują przekroczenia stężeń dopuszczalnych, największe problemy pojawiają się w związku z pyłami zawieszonymi PM₁₀ w rejonie portowo-stoczniowym i w północnej części Śródmieścia. Aglomeracja trójmiejska została zakwalifikowana do strefy wymagającej programu ochrony powietrza. Program ochrony powietrza dla aglomeracji trójmiejskiej został przyjęty rozporządzeniem Wojewody Pomorskiego Nr 33/2007 z dn. 19 grudnia 2007 r.

Natężenie hałasu

Aktualny stan klimatu akustycznego całego miasta jest w trakcie rozpoznawania - trwają prace nad sporządzeniem Elektronicznej Mapy Akustycznej Miasta Gdyni, która obejmie swym zasięgiem cały obszar miasta. Przewidywany termin zakończenia prac to styczeń 2008 r.

Istniejące dane wskazują, że podstawowym źródłem uciążliwości akustycznej na terenie miasta jest komunikacja, zwłaszcza samochodowa, pozostałe kategorie hałasu odgrywają rolę drugorzędną. Poziom hałasu komunikacyjnego oraz związanych z nim przekroczeń wartości dopuszczalnych w zwartej zabudowie śródmieścia, utrzyma się prawdopodobnie w kolejnych latach na względnie stałym, wysokim poziomie.

Aktualna uciążliwość lotniska w Babich Dołach jest niewielka i nie stanowi znaczącego ograniczenia możliwości zagospodarowania gruntów na obszarze Gdyni; przyszłe oddziaływanie lotniska może jednak decydować o dopuszczalnym przeznaczeniu terenów znacznej części dzielnic: Oksywie i Babie Doły.

Zanieczyszczenie wód powierzchniowych

Stan zanieczyszczenia wód cieków pod względem bakteriologicznym jest zły, w większości przypadków nie odpowiada normom. Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja w zakresie zanieczyszczeń fizyko-chemicznych. Występuje wyraźna tendencja poprawy stanu zanieczyszczenia wód.

Stan zanieczyszczenia przybrzeżnych wód morskich jest zróżnicowany przestrzennie. W części północnej i środkowej jest on zadowalający, natomiast w części południowej, w rejonie ujścia Kaczej jest zły.

Obiekty szczególnie uciążliwe dla środowiska

Obiekty szczególnie uciążliwe dla środowiska w Gdyni: Zespół Elektrociepłowni Gdańsk EC 3 w Gdyni, Stocznia Remontowa „Nauta” w Gdyni, Stocznia Marynarki Wojennej, Morski Port Gdynia, Stocznia Gdynia.

Obiekty uciążliwe dla środowiska obsługujące Gdynię, położone poza jej obszarem: oczyszczalnia ścieków „Dębogórze”, składowisko pyłów EC koło Rewy, składowisko odpadów w Łężycach.

3.2. Ekologiczne warunki życia mieszkańców

Stan terenów zielonych

Dużą powierzchnią i bioróżnorodnością wyróżniają się w granicach miasta dwie, naturalne struktury przyrodnicze: strefa krawędziowa wysoczyzny i strefa brzegowa morza z lasem rezerwatowym na Kępie Redłowskiej.

Zabudowa miejska niemal całkowicie przerwała naturalne powiązania przyrodnicze pomiędzy wymienionymi strukturami; ograniczone możliwości utrzymania i kształtowania takich połączeń występują w południowej części miasta, wzdłuż rzeki Kaczej oraz w obrębie niezabudowanego rejonu Kolibek, razem z doliną Swelini.

Z dużym udziałem w przestrzeni miejskiej naturalnych terenów leśnych kontrastuje powierzchniowe ubóstwo wewnątrzmięskiej, publicznej zieleni komponowanej, i to różnej skali (parków miejskich, dzielnicowych, osiedlowych, zieleni przyulicznej). Brak jest też terytorialnej spójności terenów zielonych.

Pomijając „dar natury” w postaci zalesionej strefy krawędziowej i strefy brzegowej morza, stan terenów zielonych w mieście jest więc niezadowalający, zarówno pod względem jakościowym jak i w ujęciu terytorialnym.

Ekologiczne warunki życia ludzi

Jakość poszczególnych komponentów środowiska oraz dostępność terenów dla wypoczynku i rekreacji w otoczeniu różnorodnej zieleni determinują ekologiczne warunki życia ludzi.

Warunki te najlepsze są w zachodniej części miasta, a najgorsze w części centralnej, gdzie niekorzystnie oddziałują: dzielnica portowo-przemysłowa, koncentracja ogólnomiejskiego zainwestowania usługowego i szczególnie duże natężenie aktywności komunikacyjnej, a obecność zieleni w zwartej zabudowie jest szczególnie słaba.

Pozytywną rolę w kształtowaniu ekologicznych warunków życia ludzi w Gdyni odgrywa jego przyrodnicze otoczenie, które dzięki małemu przekształceniu antropogenicznemu wpływa regenerująco na środowisko wnętrza miasta i stanowi zarazem zaplecze rekreacyjne dla jego mieszkańców.

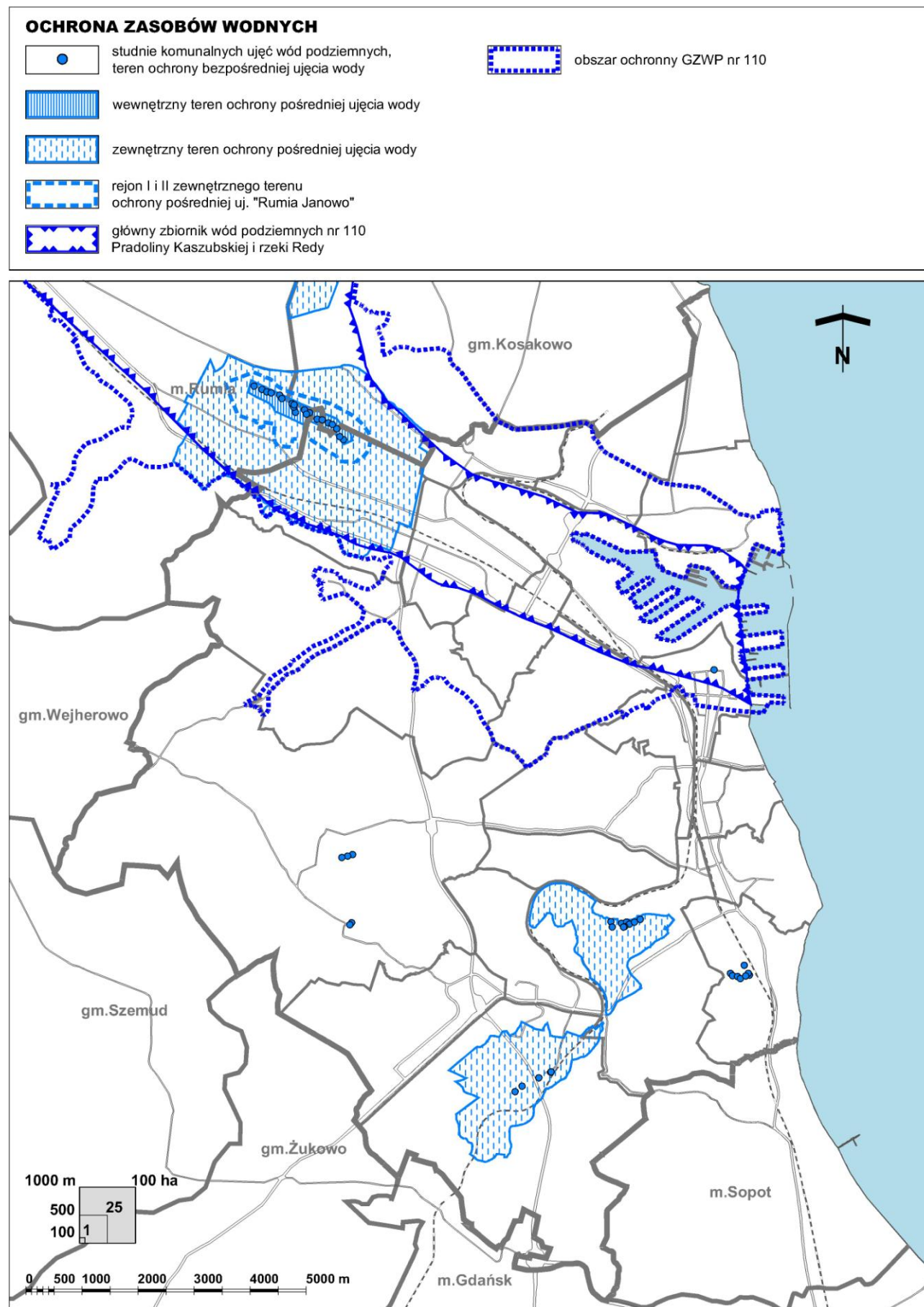
4. UWARUNKOWANIA ZASOBOWO-UŻYTKOWE

Oceniając użytkowe właściwości środowiska przyrodniczego Gdyni, dla funkcjonowania miasta największe znaczenie ma jego potencjał wodny, potencjał produktywności biotycznej (agroekologiczny i leśny) oraz potencjał rekreacyjny. Gdynia nie posiada znaczących złóż surowców mineralnych.

Potencjał wodny

Gdynia zaspokaja swoje potrzeby wodne całkowicie z zasobów dobrych jakościowo wód podziemnych. Na terenie miasta znajduje się ponad 40 ujęć, z czego połowa ujmuje poziomy czwartorzędowe, w tym blisko 10 ujęć korzysta z zasobów Pradoliny Kaszubskiej. Wody podziemne piętra trzeciorzędowego są eksploatowane w 12 ujęciach, wody kredowe w 5 ujęciach.

Zbiornik pradolinny jest najbardziej zasobnym zbiornikiem wód podziemnych w granicach Gdyni. Wchodzi w skład udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 110. Dokumentację geologiczną zatwierdzono decyzją Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa znak KDH.1/013/5853/96 z 16.09.1996 r., zmienioną decyzją Ministra Środowiska znak DGKdh/BJ/489-6273/2000 z 08.06.2000 r. (ustalenie szczegółowego przebiegu granic obszaru ochronnego zbiornika). Do tej pory brak jest przepisów wykonawczych.



Przewiduje się, że w niedalekiej przyszłości, jednym z głównych źródeł wody dla Gdyni stanie się także, zlokalizowane na wysoczyźnie pojeziernej, ujęcie „Wiczlino”.

Wody gruntowe w obrębie den dolin rozdzielających struktury wysoczyznowe nie są izolowane od powierzchni i na obszarach zabudowanych są objęte wysokim i bardzo wysokim stopniem zagrożenia wód podziemnych. Tereny wysoczyznowe natomiast tylko miejscami odznaczają się słabą izolacją górnych poziomów wodonośnych od dopływu zanieczyszczeń z powierzchni ziemi; dominuje tu niski poziom zagrożenia zanieczyszczeniem wód podziemnych (zwłaszcza niżej położonych poziomów wodonośnych) głównie dzięki występowaniu tu utworów o małym współczynniku filtracji.

Istotny wpływ na zagospodarowanie i użytkowanie terenów w mieście mają wyznaczone strefy ochronne dla komunalnych ujęć wód podziemnych: „Rumia”, „Sieradzka” i „Wielki Kack”.

Potencjał produktywności biotycznej

Lasy stanowią 45,54 % powierzchni ogólnej miasta, z czego ok. 92 % stanowią lasy państwowe Nadleśnictwa Gdańsk. Stan produkcji leśnej nie ma istotnego znaczenia dla funkcjonowania miasta, w przeciwieństwie do pozaprodukcyjnych funkcji lasu (glebochronnej, wodochronnej, klimatotwórczej i biocenotycznej).

Największy potencjał agroekologiczny posiadają gleby na wierzchowinie Kępy Oksywskiej, reprezentujące w przeważającej części kompleksy przydatności rolniczej: żytni dobry, żytni bardzo dobry i pszenny dobry.

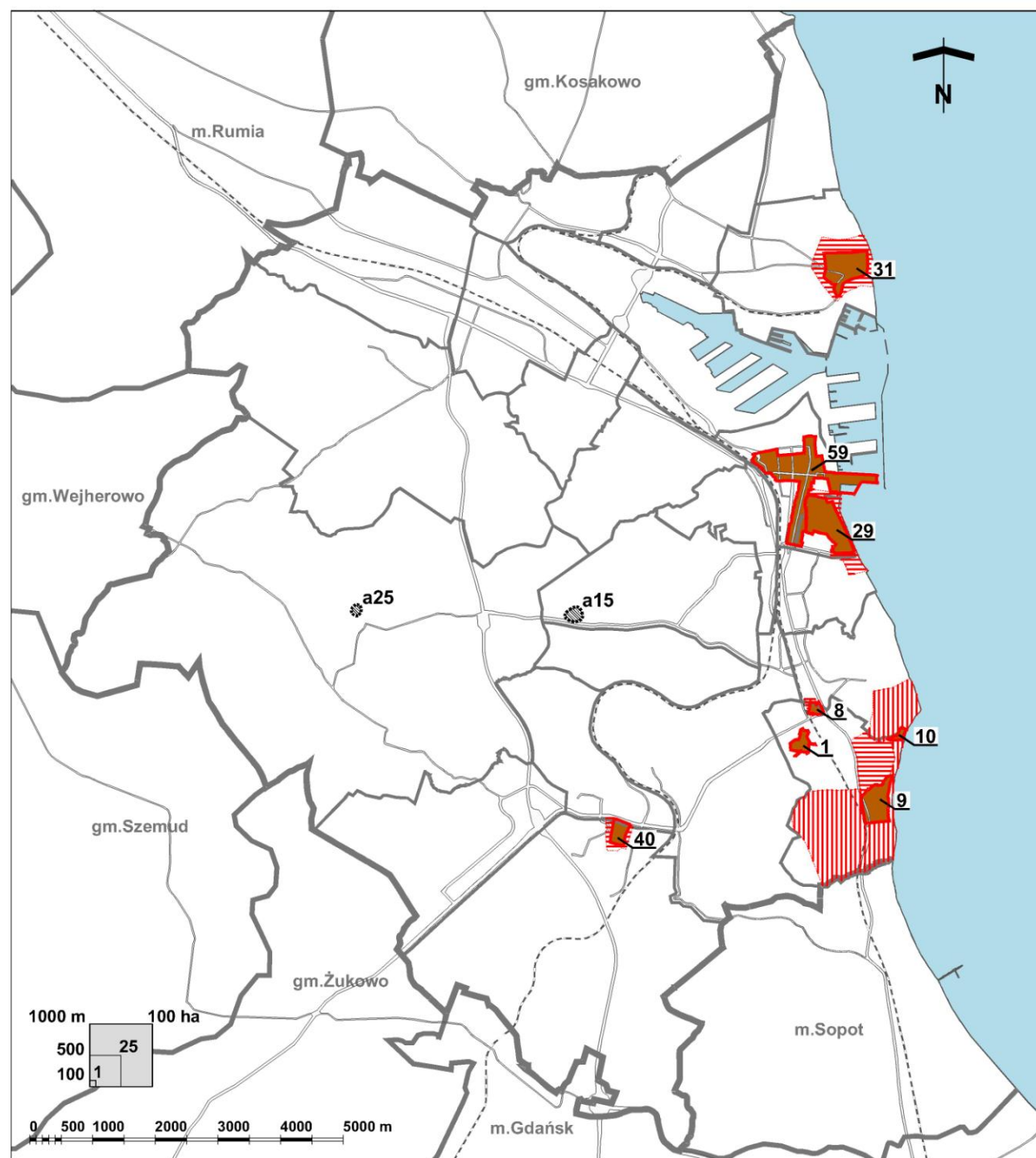
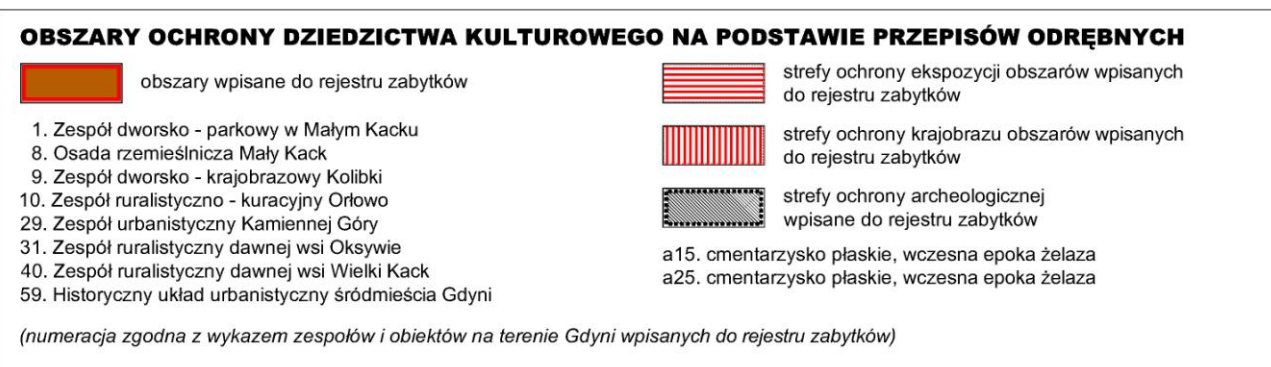
Potencjał rekreacyjny

Głównymi terenami rekreacyjnymi na obszarze Gdyni są kompleksy lasów strefy krawędziowej i wierzchowiny wysoczyzny morenowej oraz strefa brzegowa morza. Pozostałe tereny rekreacyjne uwarunkowane przyrodniczo, jak parki, skwery itp. występują w formie niewielkich enklaw, położonych wśród terenów zainwestowanych.

Lasy strefy krawędziowej charakteryzują: bardzo duża atrakcyjność rekreacyjna, w przewadze mała chłonność rekreacyjna, mozaikowate występowanie terenów o dużej chłonności i postępujący proces antropizacji, zwłaszcza w strefach kontaktu z terenami zainwestowanymi, co prowadzi do obniżenia ich wartości przyrodniczej i zarazem rekreacyjnej.

Ograniczone możliwości intensyfikacji rekreacyjnego wykorzystania strefy brzegowej morza wynikają z trudnej dostępności plaż na klifowych odcinkach brzegu, z umiarkowanej ich chłonności oraz czasowo ze stanu zanieczyszczenia wód morskich.

W generalnej ocenie potencjał rekreacyjny środowiska przyrodniczego na obszarze Gdyni jest bardzo duży pod względem atrakcyjności i umiarkowany pod względem przydatności.



VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE - STAN I ZASOBY

1. GŁÓWNE ZASOBY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO GDYNI

Dziedzictwo kulturowe Gdyni charakteryzuje się znaczną różnorodnością historyczną i przestrzenną. Prócz zabytków archeologicznych - które ze względu na swą specyfikę będą przedmiotem odrębnych rozważań - dziedzictwo to obejmuje obiekty o szerokim wachlarzu metrykalnym i zróżnicowanej genezie. Korzenie Gdyni - miasta o bogatej, lecz stosunkowo krótkiej historii, sięgają bowiem wielowiekowej tradycji osadnictwa wiejskiego i nieco krótszej tradycji osadnictwa letniskowego. Stąd też zasoby kulturowe mieszczą się w sensie generalnym w dwóch grupach zespołów i obiektów zabytkowych. Są to:

- 1) zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu budowy zrębów miasta, tj. z okresu dwudziestolecia międzywojennego;
- 2) zespoły osadnictwa przedmiejskiego, pochodzące sprzed lat 20-tych XX w.

Te najcenniejsze, o wartościach wykraczających poza krąg lokalny – wartościach ogólnopolskich i europejskich mieszczą się w tej pierwszej grupie obiektów.

1.1. Modernistyczne zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu dwudziestolecia międzywojennego

Są to dla Gdyni zespoły najcenniejsze i najbardziej charakterystyczne. Stanowią ważny dokument epoki modernizmu lat 20-tych i 30-tych XX w. – źródło tożsamości historycznej miasta. Niektóre z tych zespołów są realizacjami wybitnymi na skalę polską i europejską.

Z uwagi na swą genezę historyczną zespoły zabudowy międzywojennej różnią się typem zabudowy, profilem funkcjonalnym i skalą. Tak więc spośród zespołów architektonicznych i urbanistycznych Gdyni z okresu międzywojennego wyodrębnić można następujące **typy historyczno-przestrzenne**:

1a) zespół urbanistyczny Śródmieścia Gdyni. Jego najcenniejszą część stanowi Śródmieście-Centrum, które rozplanowane jest wokół trzech śródmiejskich osi urbanistycznych. Są to: główna oś reprezentacyjna miasta (ulica 10 Lutego - Skwer Kościuszki - aleja Jana Pawła II) zaprojektowana w krajobrazowym związku z morzem i portem oraz dwa główne ciągi handlowo-mieszkaniowe ze zwartym zespołem kamienic modernistycznych (ciąg ulicy Świętojańskiej - placu Kaszubskiego - ulicy Portowej oraz ciąg ulicy Starowiejskiej). Kształt urbanistyczny i architektoniczny tych osi przesądza o tożsamości przestrzennej miasta i stanowi wysoką wartość kulturową w skali krajowej, będąc reprezentatywnym założeniem przestrzennym polskiego i europejskiego modernizmu lat międzywojennych. Najcenniejsza część zespołu została wpisana do rejestru zabytków;

1b) zespół letniskowo-willowy Kamiennej Góry. Założony na planie miasta-ogrodu, stanowi bardzo cenny zespół urbanistyczny o charakterystycznym rozplanowaniu, zawierający wiele wybitnych przykładów architektury międzywojennej. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1c) zespół willowo-letniskowy Orłowa. Obejmuje założenie urbanistyczne zaprojektowane w krajobrazowym związku z ukształtowaniem terenu, którego ulice o nazwach związanych z imionami książąt i rodów pomorskich schodzą tarasowo ku plaży i wybrzeżu. W obrębie zespołu znajduje się wiele interesujących przykładów architektury pensjonatowo-willowej z okresu międzywojennego;

1d) zespół Dowództwa Floty i koszar Marynarki Wojennej na Oksywiu wraz z zespołem mieszkaniowym (obecnie Komenda Portu Wojennego i kompleks Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej wraz z zapleczem mieszkaniowym). Zespół ten stanowi wybitny na skalę ogólnopolską przykład architektury klasycyzmu akademickiego. Zespół nie figuruje w rejestrze zabytków;

1e) zespół tzw. "szkół morskich" na Grabówku (Wyższa Szkoła Morska i Zespół Szkół Zawodowych przy ul. Morskiej) będący ciekawym przykładem umiarkowanego modernizmu o bardzo oryginalnym detalu architektonicznym i ciekawych wnętrzach. Część zespołu, obejmująca Wyższą Szkołę Morską, została wpisana do rejestru zabytków;



1f) zespół budowli przemysłowo-magazynowych, dworcowych oraz administracyjnych portu handlowego, z których znaczna część stanowi wybitne realizacje różnych nurtów stylowych modernizmu - od form umiarkowanych (jak np. Dworzec Morski) do awangardowych (tak jak np. elewator zbożowy);

1g) zespół zabudowy dzielnicy mieszkaniowej Działki Leśne, ciekawy przykład „malowniczego” rozplanowania willowej dzielnicy mieszkaniowej z okresu międzywojennego, w obrębie której znajduje się wiele cennych przykładów architektury lat trzydziestych XX w. Jeden z charakterystycznych przykładów tendencji ideowych w urbanistyce i architekturze tamtego okresu;

1h) zespół urbanistyczny Małego Kacka (w rejonie Placu Górnośląskiego) – dobrze wykształcone przestrzenie, regularne założenie z centralnym placem handlowym, pochodzące z lat trzydziestych XX w. Stanowi cenny i reprezentatywny przykład urbanistyki okresu międzywojennego;

1i) zespoły domów urzędniczych i robotniczych w Grabówku, obejmujący realizacje budownictwa społecznego: przy ulicy Morskiej (domy magistrackie i domy TBO), przy ulicy Okrzei (Gdyńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej i pracowników poczty) oraz tzw. Osadę Kolejową przy stacji kolejki elektrycznej w Grabówku. W rejestrze zabytków powinien się znaleźć zespół GSM przy ul. Okrzei 2/4;

1j) zespół zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana, obejmujący zespoły zabudowy mieszkaniowej rozciągające się od ulicy Kopernika na zachodzie do ulicy Norwida na wschodzie. Dominantą przestrzenną zespołu jest kościół Ojców Franciszkanów, a w jego obrębie położony jest zespół domów szeregowych przy ul. Focha, który zapoczątkował zabudowę tego terenu;

1k) zespół urbanistyczny domów jednorodzinnych i bliźniaczych TBO w Redłowie, obejmujący zabudowę sięgającą od ulicy Legionów na zachodzie do ul. Kopernika na wschodzie, w obrębie którego znajduje się zespół domów bliźniaczych przy ul. Wojewódzkiej oraz domów jednorodzinnych przy ul. Hetmańskiej, który powinien się znaleźć w rejestrze zabytków;

1l) domy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zajmujące kwartał pomiędzy ul. Świętojańską, Partyzantów, Bema i Kopernika, stanowiące udaną realizację idei budowy małych i tanich mieszkań urzędniczych. Zespół zawiera garaże podziemne i program usług osiedlowych;

1m) osiedle "TOR" na Witominie, dobrze zachowany zespół osiedla społecznego robotników, w którym program przestrzenny oparty był na koncepcji małego, taniego domku robotniczego z niewielkim ogródkiem;

1n) zespół historycznego założenia stacji kolejowej Gdynia Wielki-Kack. Obejmuje on budynek dworca kolejowego przy ul. Nowodworcowej oraz zespół torowisk i urządzeń kolejowych z okresu międzywojennego.

1.2. Zespoły osadnictwa przedmiejskiego

Nieliczne zachowane w dobrym stanie na obszarze miasta relikty przedmiejskich zespołów osadniczych są świadectwem dziejów oraz kultury materialnej tej części Pomorza Gdańskiego. Tradycja osadnicza jest tu bogata, sięgająca czasów średniowiecza. Najpóźniej od XIV w. istniała tu dobrze wykształcona sieć wsi kmiecych (Oksywie, Obłuże, Gdynia, Cisowa, Chylonia, Redłowo, Wielki Kack) oraz wsi rycerskich (Witomino, Chwarzno, Wiczlino, Mały Kack, Kolibki), a także jedna osada-karczma (Grabówek). Tylko kilka tych ośrodków zachowało jednak do dzisiaj czytelny układ przestrzenny, swoisty charakter i skalę. Należą do nich:

1o) zespół ruralistyczny dawnego siedliska Oksywia, dobrze zachowany i spójny przestrzennie przykład lokacyjnego rozplanowania wsi pomorskiej (XIV w.), zawierający w swej strukturze kościół wraz z cmentarzem oraz ciekawy kompleks architektoniczny domów wiejskich z XIX i pocz. XX stulecia. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1p) zespół ruralistyczny Wielkiego Kacka, dobrze zachowany i spójny przestrzennie przykład lokacyjnego rozplanowania wsi pomorskiej (XIV w.), zawierający w swej strukturze kościół wraz z cmentarzem oraz ciekawy kompleks architektoniczny domów wiejskich z XIX i pocz. XX stulecia. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1q) zespół dworsko-krajobrazowy Kolibki, bardzo cenny architektonicznie i przestrzennie zespół ukształtowany w XVIII-XIX stuleciu, którego tradycje przestrzenne i historyczne sięgają średniowiecza. Zespół związany z wybitnymi rodami pomorskimi (Sobiescy, Przebendowscy), a w okresie międzywojennym z osobą i działalnością Witolda Kukowskiego. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1r) zespół pałacowo-parkowy w Małym Kacku, cenny zespół obejmujący barokowo-neogotycki pałac z zachowanymi elementami rokokowego wystroju, otoczony parkiem z pięknym starodrzewem. W zespole zabudowań folwarcznych znajduje się ciekawie ukształtowana ptaszarnia-gołąbnik. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1s) osada rzemieślnicza Mały Kack, pochodząca z XVI w. osada rzemieślnicza młynarzy i kuźników związanych ze średniowieczną osadą młyńską nad rzeką Kaczą i z zespołem dworskim Małego Kacka. Kompleks dobrze zachowanych zabudowań wiejskich skupiony jest wzdłuż ulicy Boczej. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1t) zespół ruralistyczno-kuracyjny Orłowo, obejmujący dawną gospodę Adlershorst oraz dawny Dom Kuracyjny Orłowa, wraz z niewielkimi domkami rybackimi z końca XIX i początku XX w. W jednym z tych domków mieszkał w 1920 r. Stefan Żeromski i mieści się tam muzeum jego imienia. Całość stanowi bardzo malowniczy zespół architektoniczno-krajobrazowy położony przy plaży i stacji rybackiej u ujścia rzeki Kaczej. Zespół został wpisany do rejestru zabytków;

1u) zespół dawnej osady rybackiej „Na Piaskach” przy ul. Węglowej, dobrze zachowany niewielki zespół domów wiejskich o jednolitym charakterze architektonicznym, stanowiących pozostałość posiadającej zapisy średniowieczne należącej do Oksywia karczmy „Na Piaskach”. Zespół jest proponowany do wpisu do rejestru zabytków;

1v) zespół dworsko-folwarczny Nowe Obłuże, świetnie zachowany zespół dworsko-folwarczny z połowy XIX w., o charakterystycznym, regularnym rozplanowaniu i jednorodnej przestrzennie zabudowie;

1w) zespół dworsko-folwarczny Chwarzna. Zespół folwarku szlacheckiego z zespołem parkowym. W rejonie zabudowań folwarku, ciągle jeszcze prezentującym istotne walory przestrzenno-historyczne trwają procesy inwestycyjne rujnujące resztki jego historycznej spójności.

2. ZDEGRADOWANE PRZESTRZENNIE TERENY MIEJSKIE O DUŻYM POTENCJALE TRADYCJI HISTORYCZNEJ

Wieloletnia polityka przestrzenna okresu powojennego, odrzucająca w sposób programowy zarówno polską tradycję architektoniczną XX-lecia międzywojennego jak i wcześniejszą, przedmiejską tradycję budowlaną tego terenu, doprowadziła do pełnej lub częściowej degradacji wielu zespołów historycznych na terenie Gdyni. W sensie generalnym proces ten miał miejsce w obrębie trzech grup zespołów historycznych:

- 1) zespołów mieszkaniowych z okresu XX-lecia międzywojennego
- 2) siedlisk wsi kmiecych o tradycjach średniowiecznych
- 3) tradycyjnych siedlisk wsi rycerskich, przekształconych później w założenia dworsko-parkowe i folwarczne.

Zostały one częściowo zniszczone przez błędne decyzje lokalizacyjne, wprowadzające w ich strukturę obce w sensie architektonicznym budynki wielkokubaturowe, rozrywające swą skalą i układem oryginalne założenia. W rezultacie substancja historyczna tych zespołów została mocno uszczuplona i z reguły w ich strukturze nie ma obiektów wpisanych do rejestru zabytków.

**2.1. Zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu XX-lecia międzywojennego**

2a) zespół domów robotniczych "Pagedu" na Oksywiu - jeden z bardzo udanych przykładów wielomieszkaniowych domów robotniczych o niewielkiej skali i starannej architekturze, reprezentującej kierunek funkcjonalizmu kubicznego;

2b) Kolonia Oficerska na Grabówku - zaprojektowany przez Oskara Sosnowskiego zespół urbanistyczny o bardzo charakterystycznym rozplanowaniu i niewielkiej skali, zawierający wiele ciekawych realizacji architektonicznych willi w stylu dworowym i w stylu funkcjonalizmu kubicznego;

2c) centralna część dawnego zespołu mieszkaniowego na Witominie, obejmująca swym układem bardzo charakterystyczny zespół funkcjonalistycznych domów drewnianych ulicy Poprzecznej i zespół domów ulicy Słonecznej. W założeniu urbanistycznym zatarty został układ prostokątnego placu, który lokalizowano w pobliżu skrzyżowania ulic Wielkokackiej i Chwarznieńskiej i który miał stanowić główny ośrodek przestrzenny dzielnicy;

2d) wschodnia część zespołu zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana (dawniej Wzgórza Focha), obejmująca teren od ul. Moniuszki na zachodzie do ulicy Prusa na wschodzie. Zespół projektowany był pierwotnie jako najbardziej na południe wysunięta część lotniska Kamieniec Pomorski (Kamienna Góra) i posiada układ urbanistyczny charakterystyczny dla geometrycznych założeń przestrzennych z początków XX w. Jeden budynek z tego terenu wciągnięty jest do rejestru zabytków.

2.2. Zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich

2e) zespół siedliska wsi Chylonia - "książkowy" przykład regularnego założenia lokacyjnego wsi placowej, o charakterystycznym układzie placu założonego wzdłuż cieku Chylonki i wydzielonego dwiema drogami (obecną ul. Młyńską i odcinkiem obecnej ul. Wiejskiej), w którego strukturze zlokalizowano młyn i kościół, oba o równie starej co wieś tradycji (część średniowiecznych murów najstarszej części kościoła została zniszczona w latach 70-tych wskutek przebudowy);

2f) część północna siedliska Wielkiego Kacka, niegdyś malowniczo położona wzdłuż cieku rzeki Kaczej i stanowiąca przedłużenie dobrze zachowanej części południowej. Tradycja osadnicza siedliska sięgała średniowiecznej lokacji na prawie chełmińskim;

2g) siedlisko Cisowej, które stanowiło przykład nieregularnego siedliska średniowiecznej wsi kmiecej na prawie polskim, usytuowanego wzdłuż cieku rzeczki Cisy (na tym odcinku ciek ten poprowadzono w latach 80-tych podziemnym kanałem) oraz wzdłuż dawnego szlaku drogowego (obecnie odcinek ul. Chylońskiej). Z dwóch wpisanych do rejestru zabytków obiektów siedliska Cisowej jeden został w latach osiemdziesiątych rozebrany;

2h) siedlisko wsi Obłuże, stanowiło przykład regularnego, lokacyjnego założenia placowego, z niewielkim stawem wewnątrz placu wiejskiego. Stanowiło oryginalny w planie i jednorodny zespół charakterystycznej zabudowy wiejskiej z końca XIX w. o dużych walorach krajobrazowych.

2.3. Zdegradowane tereny dawnych zespołów dworsko-parkowych i folwarcznych

2i) siedlisko folwarku Steinberg na Kamiennej Górze - niewielki zespół dworsko-parkowy z XIX w., stanowiący załazek późniejszego zespołu lotniskowego Kamieniec Pomorski. Do rejestru zabytków wpisano cały zespół, wraz z stanowiącym jego najważniejszy element dworkiem, który jednak w latach 80-tych popadł w ruinę i został rozebrany. Śladem po tym założeniu są widoczne fundamenty dworku i stojące niegdyś przed jego wejściem lipy;

2j) siedlisko Witomina, pierwotnie siedziba dóbr rycerskich, później folwarku pozostającego w uposażeniu klasztoru Brygidek w Gdańsku i sekularyzowanego w XVIII w. W układzie przestrzennym współczesnego Witomina nie pozostawiono najmniejszego śladu tego założenia;

2k) siedlisko Redłowa, od czasów średniowiecza siedlisko wsi kmiecej, później siedziba folwarku, po którym podobnie jak w przypadku Witomina nie ma dziś śladu;

2l) siedlisko Wiczlina, pierwotnie siedlisko wsi rycerskiej, później osada dworsko-folwarczna, której ślady są dziś trudno rozpoznawalne.

3. ZESPOŁY FORTYFIKACYJNE Z LAT 40. I 50. XX W.

Najcenniejsze elementy zespołów fortyfikacji z lat 40 i 50 XX w. to:

3a) zespół baterii nadbrzeżnej w Redłowie;

3b) zespół baterii nadbrzeżnej na Oksywiu;

3c) zespół stanowiska dowodzenia i schronów na Cyplu Redłowskim.

4. HISTORYCZNE CMENTARZE NA TERENIE GDYNI

Historyczne cmentarze na terenie Gdyni to:

- Oksywie, Kępa Oksywska - cmentarz Marynarki Wojennej RP – parafialny wojskowy, przy ul. Ks. A. Muchowskiego
- Oksywie, Kępa Oksywska - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Arciszewskich
- Obłuże, Stare Obłuże - nieczynny cmentarz pocholeryczny, przy ul. Płk. Dąbka
- Obłuże - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Rymarskiej
- Cisowa - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Owsianej
- Chylonia - nieczynny cmentarz (dawniej parafialny), przy ul. Św. Mikołaja
- Leszczyki - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Pelplińskiej
- Witomino - czynny cmentarz komunalny, przy ul. Witomińskiej
- Redłowo - cmentarz wojenno - wojskowy komunalny, przy ul. Legionów
- Mały Kack - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Kościelnej
- Orłowo, Kolibki - nieczynny cmentarz (dawniej parafialny), przy al. Zwycięstwa
- Karwiny - nieczynny cmentarz (dawniej parafialny), przy ul. Wielkopolskiej
- Karwiny - nieczynny cmentarz pocholeryczny, pomiędzy ul. Kruczkowskiego a ul. Chwaszczyńską
- Wielki Kack - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Źródło Marii
- Dąbrowa, Góra Donas - nieczynny cmentarz poewangelicki.

5. ISTNIEJĄCE FORMY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Na terenie Gdyni istnieją obecnie dwie formy prawnej ochrony dziedzictwa kulturowego. Są nimi: wpisy do rejestru zabytków i ustalenia ochrony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie 59 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni. Jest to niewielka część dziedzictwa kulturowego miasta.

Ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto część obszarów dziedzictwa kulturowego Gdyni - historycznych dzielnic miasta: Kamiennej Góry, Orłowa (części nadmorskiej) i Kolibek. Tak więc stan ochrony dziedzictwa kulturowego w Gdyni jest zdecydowanie niewystarczający, a podstawę jego stanowią nadal zapisy figurujące w rejestrze zabytków.



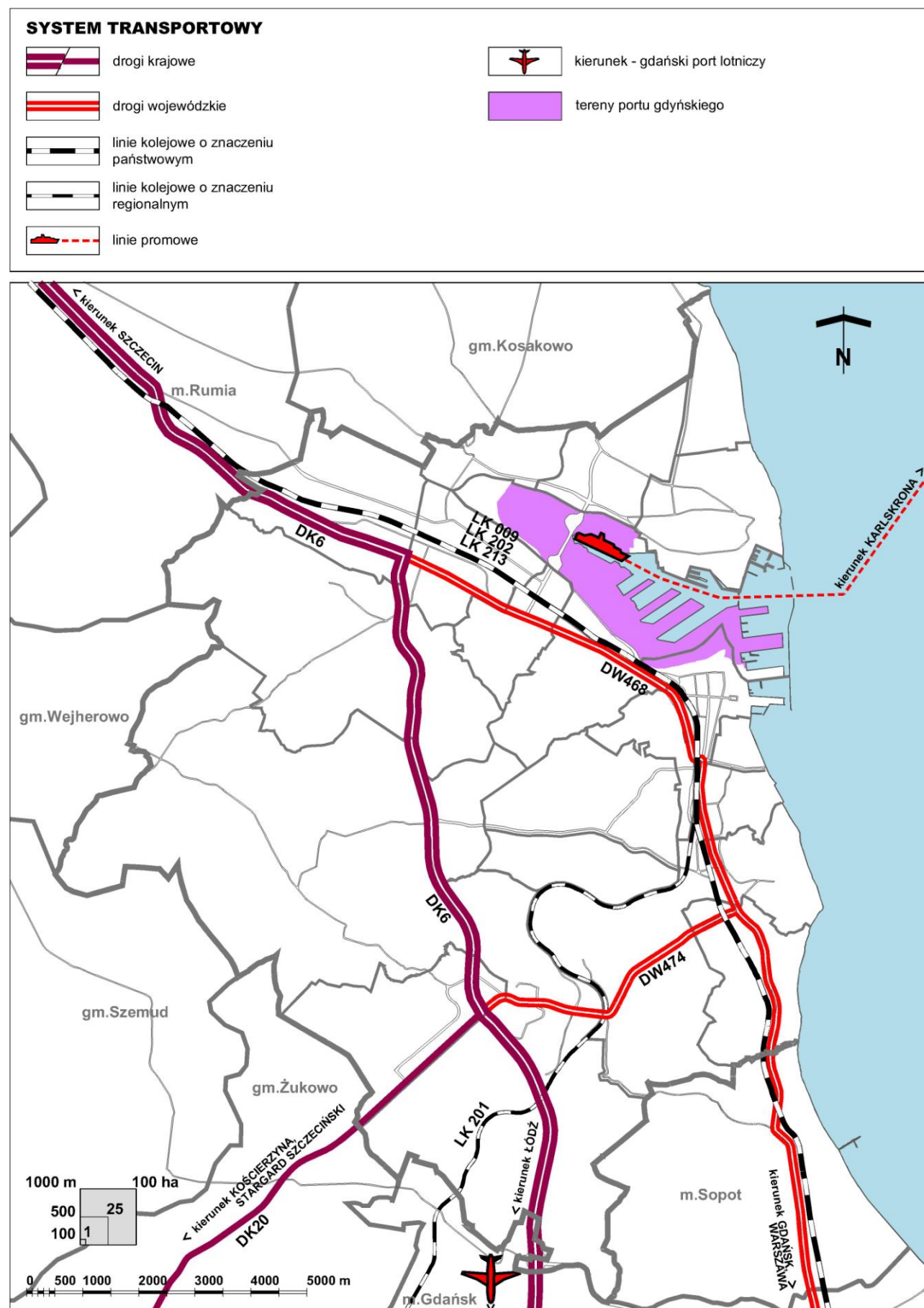
ZESPOŁY I OBIEKTY NA TERENIE GDYNI WPISANE DO REJESTRU ZABYTEKÓW NIERUCHOMYCH

Nr na rysunku studium	Obiekt	Adres obiektu	Dzielnica współczesna	Nr porządkowy w rejestrze zabytków województwa pomorskiego	Numer w decyzji	Data wpisu do rejestru
1	Zespół dworsko-parkowy w Małym Kacku	w rejonie ul. Folwarcznej	Orłowo	12	3	11.10.1946
2	Dom Antoniego Abrahama, ob. Muzeum Miasta Gdyni	ul. Starowiejska 30	Śródmieście	496	338	10.11.1969
3	Budynek biurowy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, później PLO	ul. 10 Lutego 24	Śródmieście	618	492	05.07.1972
4	Willa "Szumka"	ul. Sienkiewicza 37	Kamienna Góra	852	736	22.11.1976
5	Zajazd Adlera, ob. Państwowe Liceum Sztuk Plastycznych	ul. Orłowska 8	Orłowo	933	797	07.12.1978
6	Willa "Otok"	ul. Sędzickiego 24	Kamienna Góra	934	798	07.12.1978
7	Dom mieszkalny "Opolanka"	ul. Piotra Skargi 9	Kamienna Góra	972	830	31.07.1979
8	Osada rzemieślnicza Mały Kack	w rejonie ul. Ks. Zawackiego	Orłowo	995	853	10.09.1981
9	Zespół dworsko-krajobrazowy Kolibki	al. Zwycięstwa 291	Orłowo	1004	849	11.05.1982
10	Zespół ruralistyczno-kuracyjny Orłowo	w rejonie ul. Orłowskiej	Orłowo	1005	863	11.05.1982
11	Willa "Weneda"	ul. Przebendowskich 1	Orłowo	1007	861	15.02.1982
12	Willa dwurodzinna	ul. Korzeniowskiego 25/25a	Kamienna Góra	1021	871	30.03.1983
13	Kamienica Orłowskich	ul. Świętojańska 68	Śródmieście	1022	872	30.03.1983
14	Kamienica A. Jurkowskiego	Skwer Kościuszki 16	Śródmieście	1028	882	30.06.1983
15	Willa "Sadyba"	ul. Sieroszewskiego 8	Kamienna Góra	1030	883	01.08.1983
16	Willa "Sokola"	ul. Sieroszewskiego 7	Kamienna Góra	1031	884	01.08.1983
17	Willa modernistyczna	ul. Sieroszewskiego 1a	Kamienna Góra	1032	885	01.08.1983
18	Dom mieszkalny Funduszu Emerytalnego BGK	ul. 3 Maja 27/31 / Batorego 26	Śródmieście	1036	890	21.10.1983
19	Pensjonat "Gryf"	ul. Przemysława 6	Orłowo	1037	891	21.10.1983
20	Willa "Szczeńć Boże"	ul. I Armii Wojska Polskiego 6	Kamienna Góra	1038	892	30.10.1983
21	Willa	ul. Tetmajera 1	Wzgórze Św. Maksymiliana	1041	876	30.11.1983
22	Zespół Hali Targowej	ul. Wójta Radtkego 38	Śródmieście	1044	895	15.12.1983
23	Kościół parafialny p.w. NMP Królowej Polski	ul. Świętojańska / Armii Krajowej	Śródmieście	1049	896	25.01.1984
24	Willa "Orla"	ul. Kasprowicza 2	Kamienna Góra	1051	900	20.03.1984
25	Budynek firmy POLSKAROB	ul. Korzeniowskiego 8/10	Kamienna Góra	1052	893	15.05.1984
26	Budynek Banku Polskiego	ul. 3 Maja 25/10 Lutego	Śródmieście	1061	906	11.07.1984
27	Dom Kuracyjny	ul. Orłowska 2	Orłowo	1064	909	18.09.1984
28	Willa "Zosieńka"	ul. Sędzickiego 22	Kamienna Góra	1071	920	04.12.1984
29	Zespół urbanistyczny Kamiennej Góry	Pomiędzy ul. Słowackiego a Bulwarem Nadmorskim	Kamienna Góra	1083	929	08.02.1985
30	Dworek ze stajnią	ul. Chylońska 112a	Chylonia	1141	988	20.01.1987
31	Zespół ruralistyczny dawnej wsi Oksywie	w rejonie ul. Muchowskiego	Oksywie	1196	992	16.02.1987
32	Willa "Poznanianka"	ul. Sędzickiego 16	Kamienna Góra	1143	990	03.03.1987
33	Dom Żeglarza Polskiego, ob. Akademia Morska	al. Zjednoczenia 3	Śródmieście	1150	A-991	23.03.1987
34	Zespół budynków dawnej Szkoły Morskiej	ul. Morska 83	Grabówek	1153	A-1002	25.03.1987
35	Willa modernistyczna	ul. Inżynierska 111	Orłowo	1154	A-1003	25.03.1987
36	Dom Marynarza Szwedzkiego	ul. Jana z Kolna 25	Śródmieście	1155	A-1004	25.03.1987

37	Kamienica Hunsdorfów	ul. Starowiejska 7/ Abrahama 2	Śródmieście	1160	A-951	30.04.1987
38	Dawna szkoła elementarna, ob. Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Lubawska 4	Chylonia	1164	A-1001	30.04.1987
39	Kamienica Krenskich	ul. Świętojańska 55 / Żwirki i Wigury 4	Śródmieście	1161	A-954	30.04.1987
40	Zespół ruralistyczny dawnej wsi Wielki Kack	w rejonie ul. Źródło Marii	Wielki Kack	1195	A-1017	27.11.1987
41	Budynek Sądu Rejonowego	pl. Konstytucji 3 Maja 5	Śródmieście	1258	A-1034	28.09.1988
42	Klasztor Zgromadzenia SS. Miłosierdzia św. Wincentego a Paulo	ul. Starowiejska 2	Śródmieście	1300	A-1082	20.12.1989
43	Elewator zbożowy w porcie	Nabrzeże Indyjskie, ul. Indyjska1	Śródmieście	1306	A-1083	06.04.1990
44	Dworzec Morski	ul. Polska	Śródmieście	1307	A-1084	24.04.1990
45	Magazyn długoterminowy "H" w porcie	ul. Polska 17	Śródmieście	1311	A-1086	07.05.1990
46	Chłodnia w porcie	ul. Polska 20	Śródmieście	1319	A-1085	20.08.1990
47	Dom mieszkalny	ul. Starowiejska 10 a	Śródmieście	1535	1123	10.04.1995
48	Hotel "Bristol"	ul. Starowiejska 1	Śródmieście	1597	A-1077	29.04.1996
49	Kościół parafialny p.w. św. Michała Archanioła	ul. Arciszewskich 2	Oksywie	1605	A-1154	16.08.1996
50	Dom mieszkalny wójta Radtkego	ul. 10 Lutego 2	Śródmieście	1610	A-1157	29.11.1996
51	Kamienica Pręczkowskich z kinem "Polonia"	Skwer Kościuszki 10/12	Śródmieście	1617	A-1159	19.12.1996
52	Dawny Hotel "Polska Riwiera"	ul. Zawiszy Czarnego 1	Kamienna Góra	1688	A-1198	19.01.1999
53	Kamienica Emilii Wojewskiej	ul. Portowa 4	Śródmieście	1752	A-1248	20.12.2004
54	Dom mieszkalny	pl. Kaszubski 7a-b	Śródmieście	1768	A-1262	27.12.2005
55	Budynek mieszkalny, dawne Biuro Budowy Portu	ul. Waszyngtona 38	Śródmieście	1769	A-1263	20.01.2006
56	Dom podoficerski Funduszu Kwaterunku Wojskowego, ob. wielorodzinny budynek mieszkalny	ul. Morska 67	Grabówek	1771	A-1267	01.03.2006
57	Kamienica	ul. Świętojańska 122	Śródmieście	1782	A-1270	29.03.2006
58	Dom mieszkalny	al. Zwycięstwa 192/192a	Orłowo	1794	A-1794	12.12.2006
59	Historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni	w rejonie ul. Świętojańskiej, Placu Kaszubskiego, ul. 10 Lutego, Skweru Kościuszki	Śródmieście	-	A-1815	21.09.2007

STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE NA OBSZARZE MIASTA GDYNI WPISANE DO REJESTRU ZABYTEKÓW WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Nr na rysunku studium	Nr decyzji	Data wpisu do rejestru
a15	271/Archeol.	29.11.1975
a25	415/Archeol.	30.09.1986



VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

1. GDYŃSKI WĘZŁ TRANSPORTOWY

1.1. Układ powiązań zewnętrznych

Infrastruktura transportowa Gdyni pełni ważną funkcję powiązań i integracji transportu lądowego i morskiego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Do ważniejszych elementów tej infrastruktury na obszarze Gdyni należą:

- droga krajowa nr 6 (E28) Goleniów-Koszalin-Słupsk-Gdańsk przechodząca na obszarze Gdyni Obwodnicą Trójmiasta i ul. Morską (od obwodnicy do granicy miasta z Rumią),
- droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński-Szczecinek-Kościerzyna-Gdynia przechodząca ul. Chwaszczyńską,
- ciąg linii kolejowych E65 (linie kolejowe o znaczeniu państwowym nr 009 Warszawa-Gdańsk i nr 202 odcinek Gdańsk-Gdynia) objętych umowami AGC i AGCT,
- linia kolejowa nr 202 Gdańsk-Gdynia-Stargard Szczeciński,
- Port Handlowy Gdynia jako port morski o znaczeniu podstawowym z licznymi terminalami przeładunkowymi (m.in. masowym, kontenerowym, zbożowym, drobnicowym) i terminalem dla obsługi linii promowej Gdynia-Karlskrona,

Transportową infrastrukturę techniczną o znaczeniu regionalnym tworzą:

- droga wojewódzka nr 468 Gdynia-Gdańsk łącząca Gdynię z drogą krajową nr 1 (E75) (Gdańsk-Lódź-Cieszyn) i drogą krajową nr 7 (E77) Gdańsk-Warszawa-Chyżne w Gdańsku, przechodząca na obszarze Gdyni ciągiem ulic: al. Zwycięstwa, ul. Śląska i ul. Morska; droga ta łączy Gdynię z nadmorską strefą rekreacyjną,
- droga wojewódzka nr 474 (ulica Chwaszczyńska, ul. Wielkopolska) łącząca Gdynię z drogą krajową nr 22 prowadzącą do gmin i powiatów położonych w zachodniej części województwa i Pojezierzem Kaszubskim,
- linia kolejowa nr 213 Gdynia-Hel,
- linia kolejowa nr 201 Gdynia-Kościerzyna.

Z punktem węzłowym przy dworcu Gdynia Główna Osobowa powiązane są linie autobusowe zamiejskie w relacjach krajowych i międzynarodowych. Lotnicze krajowe i międzynarodowe powiązania Gdyni odbywają się poprzez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

1.2. Układ uliczny miasta

Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzą ulice:

- Obwodnica Trójmiasta S 2/2 - droga ekspresowa o dwóch jezdniach dwupasowych prowadząca ruch tranzytowy przez aglomerację gdańską i ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji,
- Trasa Główna składająca się z ulic: Morskiej G 2/2, Śląskiej G 2/2, fragmentów Piłsudskiego i Władysława IV G 2/2 i al. Zwycięstwa G 2/2; trasa prowadzi głównie ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji i ruch pomiędzy dzielnicami Gdyni,
- ciąg ulic: Wielkopolskiej G 2/2, G 1/4 i Chwaszczyńskiej G 2/2, G 1/2; trasa obciążona jest ruchem międzydzielnicowym i wylotowym w kierunku Obwodnicy i Chwaszczyzna,
- ciąg ulic: Władysława IV Z 2/3, Z 1/2, Jana z Kolna Z 1/3; Wiśniewskiego G 2/2, G 1/4, ciąg stanowi powiązanie z terenami portowo-przemysłowymi i dzielnicami mieszkaniowymi Obłuże-Pogórze,
- Trasa Kwiatkowskiego G 2/2, G 1/2 stanowi połączenie z terenami portowymi (Terminale Kontenerowy i Promowy w Porcie Handlowym Gdynia) i dzielnicami mieszkaniowymi Obłuże-Pogórze.



- ulice zbiorcze: Sopocka, Wiczlińska, Chwarznieńska, Stryjska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chylońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, Plac Kaszubski.

Ogółem sieć uliczna Gdyni ma długość ponad 387 km, w tym

- drogi krajowe - 5,8 km,
- drogi wojewódzkie - 17,8 km,
- drogi powiatowe - 109,9 km,
- drogi gminne - 253,7 km.

1.3. Układ miejskiego transportu zbiorowego

Na obszarze Gdyni układ miejskiego transportu zbiorowego tworzą:

- linia szybkiej kolei miejskiej SKM (jako spółka PKP),
- sieć linii ulicznego transportu zbiorowego (linie autobusowe i trolejbusowe organizowane przez ZKM w Gdyni).

SKM obejmuje na terenie Gdyni 11 km zelektryfikowanej, dwutorowej linii z 9 przystankami: Orłowo, Redłowo, Wzgórze Św. Maksymiliana, Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa. Zdolność przewozowa SKM jest wystarczająca dla obecnych potrzeb przewozowych, a stan torowisk jest dobry. Istnieje jednak konieczność podniesienia standardu usług poprzez modernizację stacji, przystanków i urządzeń sterowania oraz sukcesywną wymianę taboru.

Sieć autobusowa obejmuje 84 linii o łącznej długości prawie 177 km. Większość linii przechodzi przez Śródmieście. Sieć trolejbusowa obejmuje 12 linii o łącznej długości prawie 37 km i łączy dzielnice południowe i południowo-zachodnie (Dąbrowa, Wielki i Mały Kack, Karwiny, Orłowo, Redłowo) z dzielnicami północnymi (Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo).

2. PRZESŁANKI ROZWOJU I KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

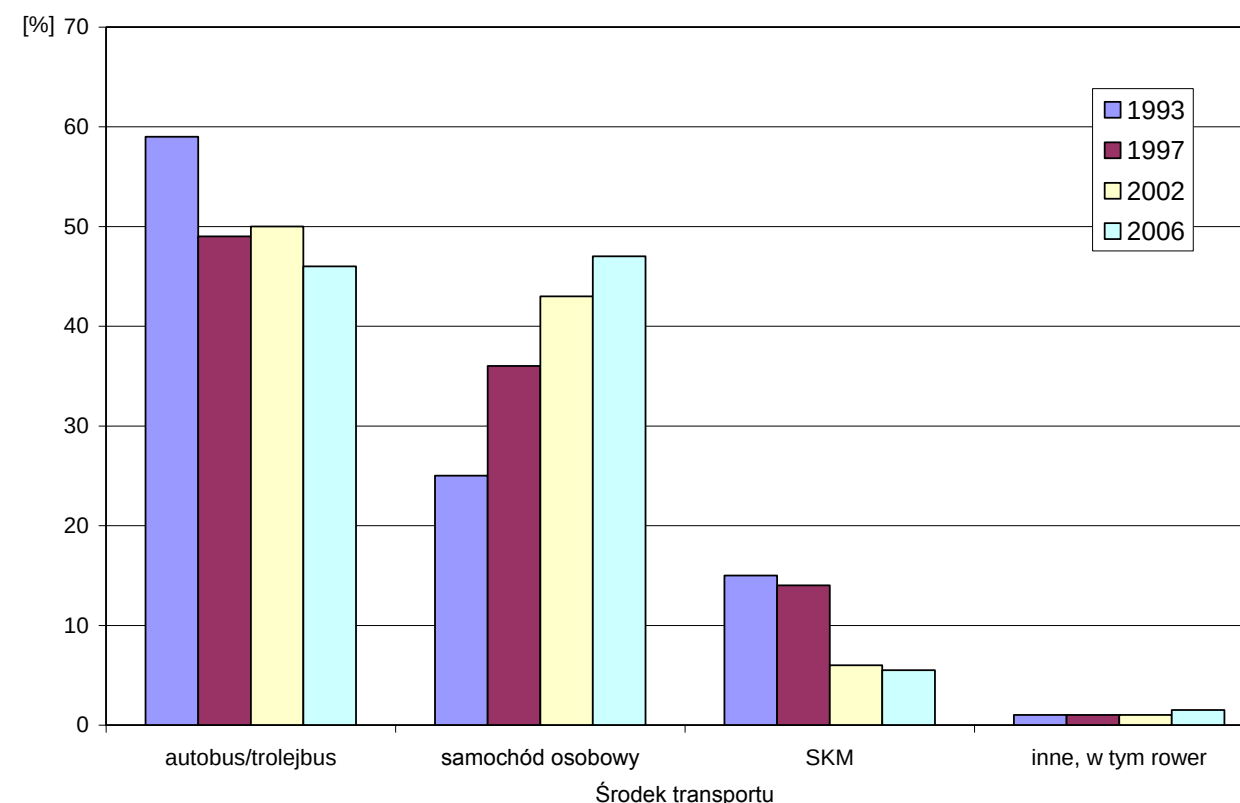
2.1. Zmiany w zachowaniach transportowych ludności

W Gdyni według stanu w dniu 31.12.2007¹ r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście wynosiła 125 559 pojazdów, co oznacza, że na 1000 mieszkańców przypadało 497 samochodów (w 2006 r. wskaźnik ten wyniósł w woj. pomorskim 354, a w Polsce 351). Ponadto w ewidencji pojazdów figurowało 26 366 samochodów ciężarowych, 643 autobusów, 115 trolejbusów, 5 122 motorowerów i 3 916 motocykli. Udział samochodów osobowych w ogólnej liczbie pojazdów wynosił 75,7%, a udział samochodów ciężarowych 15,9%. Od wielu lat utrzymuje się podobne, wysokie tempo przyrostu liczby samochodów osobowych.

Porównując zmiany zachowań transportowych w latach 1991-2006 w zakresie przewozów pasażerskich należy stwierdzić, że nadal utrzymuje się tendencja zmniejszania się udziału przewozów transportem zbiorowym na rzecz transportu samochodem osobowym, tempo tych zmian jest znacznie mniejsze w porównaniu z latami dziewięćdziesiątymi. Obecnie w dni robocze łączny udział przewozów autobusem i trolejbusem wynosi około 46%, a samochodem osobowym 47%. Przewozy linią Szybkiej Kolei Miejskiej po dużym spadku ustabilizowały się na poziomie 5,5-6,0%². Poza tym badania wskazują, że:

- nastąpiło przesunięcie części podróży z godzin 6-7 na godziny 7-8 spowodowane zmniejszaniem się liczby zatrudnionych w dużych przedsiębiorstwach,
- w dojazdach do pracy Gdynia jest celem dla 71% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 17% i 5% mieszkańców,
- w dojazdach do miejsc edukacji Gdynia jest celem dla 49% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 36% i 12% mieszkańców,

- nastąpiły niewielkie zmiany rozkładu podróży według motywacji, natomiast istotnie wzrosła średnia liczba podróży wykonywanych przez mieszkańców w ciągu dnia,
- ponad 60% mieszkańców korzysta z wyjazdów weekendowych poza Gdynię, w tym 30% w kierunku południowym,
- największe zagrożenie ze strony ruchu drogowego odczuwane jest w Śródmieściu.



Rys. 1 Udział środków transportu w podróżach w Gdyni w latach 1993-2006 (Źródło: Politechnika Gdańska, ZKM w Gdyni)

2.2. Uwarunkowania rozwoju wynikające ze sfery transportu

Obecny stan infrastruktury transportowej Gdyni i nadal wzrastający popyt na podróżowanie samochodem osobowym powoduje liczne problemy i zagrożenia w prawidłowym funkcjonowaniu systemu transportowego. Większość skrzyżowań podstawowego układu ulicznego miasta, zwłaszcza na ciągu głównym, funkcjonuje w szczytach ruchu na granicy przepustowości, a wzrost poziomu motoryzacji jest podstawowym czynnikiem zmniejszającym udział transportu zbiorowego w przewozach. Na tym tle pojawiają się wyraźne progi rozwojowe obszarów leżących poza trzonem głównym, wynikające z braku możliwości obsługi tych obszarów, na co najmniej obecnym poziomie. Newralgiczny wpływ na jakość powiązań komunikacyjnych z nowymi terenami rozwojowymi, będzie miał rozwój sieci ulicznej i transportu publicznego na obszarze tzw. Gdyni-Zachód oraz udział nowych form transportu szynowego w obsłudze przewozów pasażerskich.

Biorąc pod uwagę potrzebę utrzymania sprawnych powiązań transportowych Wielkiego Kacka, Dąbrowy, Chwarzna-Wiczlina, Pogórza, Obłuża i Oksywie ze Śródmieściem, przy obecnym układzie drogowym możliwy jest przyrost liczby mieszkańców w tych obszarach łącznie o kilka tysięcy, natomiast przy budowie nowych ciągów ulicznych (Droga Różowa, ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (Średnicowa), Trasa Kwiatkowskiego, Nowa Wiśniewskiego) lub ich radykalnej przebudowie możliwy jest wzrost liczby mieszkańców w tych obszarach o około 25 - 30 tysięcy - w zależności od przyjętych rozwiązań skrzyżowań.

¹ Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, wg Referatu Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów.

² Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2006 r., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, luty 2006.

**3. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI****Silne strony**

- Rozwój sieci ulicznej prowadzony w sposób konsekwentny i dające istotne, pozytywne efekty transportowe
- Transport publiczny organizowany w sposób nowoczesny i podnoszący jego konkurencyjność w stosunku do samochodu osobowego
- Dobrze rozwinięta istniejąca sieć kolejowa oraz wysoka zdolność przewozowa SKM
- Aktywny udział miasta w programach i projektach europejskich i bałtyckich promujących zrównoważony rozwój transportu

Szanse

- Rozwój integracji transportu w obszarze metropolitalnym i utworzenie związku transportowego
- Wprowadzenie polityki transportowej zmniejszającej z jednej strony atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum, strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego), a z drugiej strony sprzyjającej rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu)
- Wykorzystanie potencjalnie dużych środków finansowych z udziałem funduszy UE dla poprawy jakości transportu miejskiego i SKM
- Dalsze zmiany organizacyjne i własnościowe SKM

Słabe strony

- Duża wrażliwość transportu autobusowego i trolejbusowego na zatłoczenie układu ulicznego w obszarach śródmiejskich
- Niewykorzystane możliwości przewozowe SKM, niska jakość przewozów (zdekapitalizowany tabor, wymagające modernizacji przystanki, stacje i dworce, niski poziom bezpieczeństwa osobistego podczas podróży)
- Zbyt mała integracja działań skutkujących wzrostem potrzeb transportowych i procesów inwestycyjnych dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej aglomeracji trójmiejskiej

Zagrożenia

- Brak wspólnych w skali aglomeracji działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego zdolnego do konkutowania z transportem samochodem osobowym
- Zbyt wolne tempo planowanych przedsięwzięć integracyjnych i unowocześniania taboru transportu pasażerskiego
- Niepełna realizacja zapisów i zobowiązań miasta w zakresie rozwoju zrównoważonego rozwoju, głównie prowadzenie nieracjonalnej z punktu widzenia transportu polityki zagospodarowania przestrzennego (zwiększanie pracy przewozowej układu przy tej samej liczbie mieszkańców).

3.1. Podsumowanie i wnioski

Zauważalne są istotne, dla organizacji transportu tendencje, często niekorzystne dla utrzymania akceptowanej sprawności transportu zbiorowego, układu ulicznego, bezpieczeństwa ruchu. Do tych zagrożeń zaliczyć należy:

- wzrastający poziom motoryzacji i udział transportu indywidualnego,
- zwiększający się zasięg i czas zatłoczeń, wydłużanie się okresu natężeń szczytowych,
- brak istotnych przemian w infrastrukturze ulicznej, stosownie do strefy miasta,
- zmniejszanie się roli SKM w systemie obsługi miasta,
- brak efektywnych działań integrujących transport miejski,
- spadek bezpieczeństwa ruchu,
- brak spójnego systemu parkingowego.

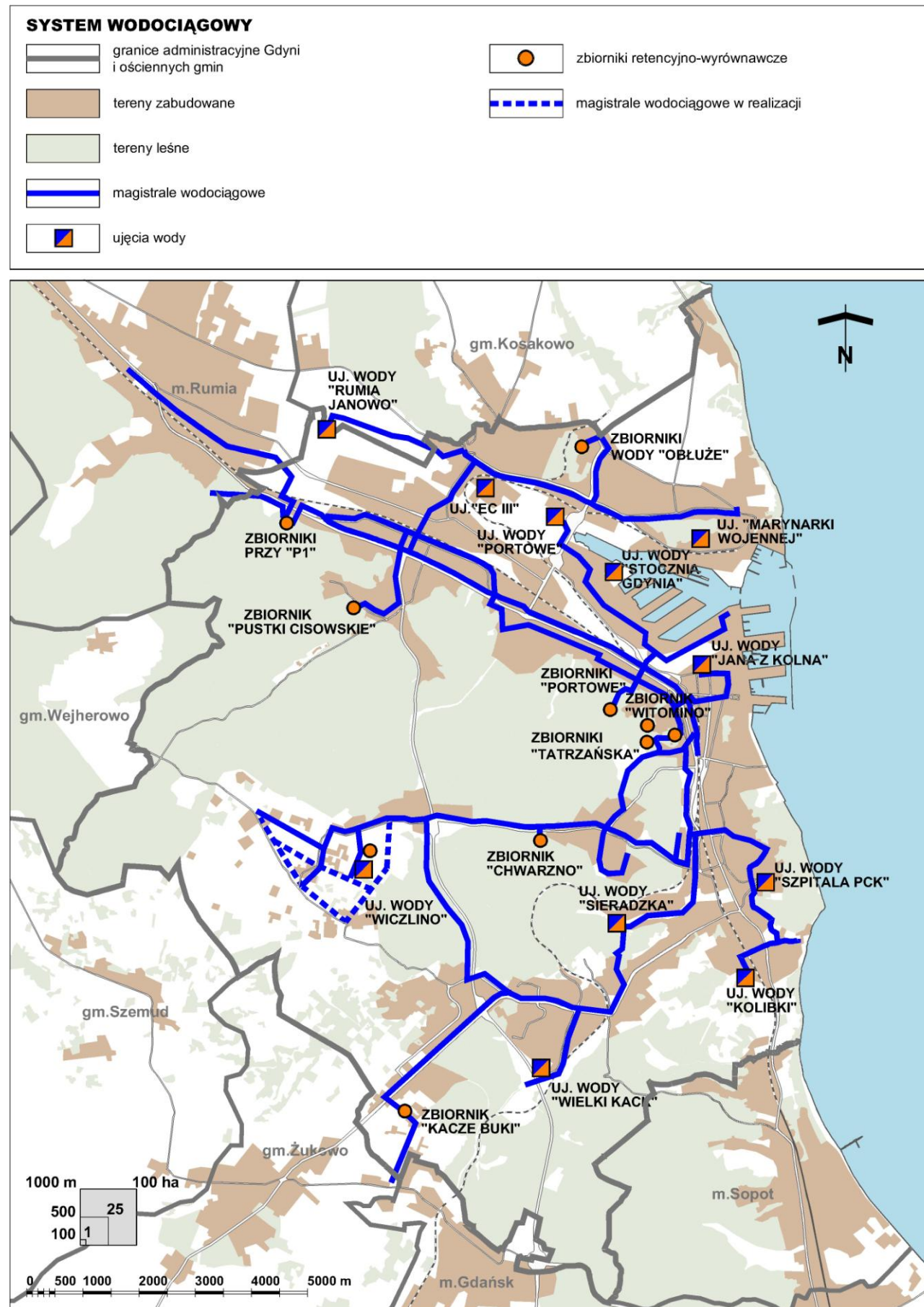
Analizy diagnostyczne wskazują, że najkorzystniejszymi dla rozwoju systemu transportowego Gdyni jest scenariusz, w którym **w pierwszej kolejności przewidziano duże uderzenie inwestycyjne na rozwój i promowanie:**

- transportu zbiorowego,
- usprawnień istniejącego układu ulicznego poprzez:
 - dokończenie rozpoczętych inwestycji drogowych
 - wykonanie modernizacji ulic poprawiających bezpieczeństwo i warunki ruchu
 - budowę nowoczesnego systemu sterowania ruchem z priorytetami dla transportu zbiorowego,
 - organizację systemu parkowania,
- ruchu rowerowego.

Efektom tych działań będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na istniejącym układzie ulic oraz przyjęcie przyrostu podróży (wynikającego ze wzrostu liczby i ruchliwości mieszkańców) przez środki transportu zbiorowego i rowerowego. Ponadto celem tych działań będzie przekonanie młodego pokolenia (uczniowie, studenci) do korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy. W drugiej kolejności przewiduje się stopniowy wzrost inwestycji strukturalnych związanych z rozwojem podstawowego układu ulicznego.

Ponadto wszystkie działania w zakresie rozwoju transportu powinny być podejmowane zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu miejskiego, ujętego w Planie Zrównoważonego Transportu Miejskiego, obejmującymi:

1. Redukcję potrzeb transportowych m.in. poprzez:
 - wprowadzenie wyboru dostępności drzwi-drzwi,
 - efektywne zagospodarowanie (compact city), funkcje mieszane zorientowane na transport publiczny, pieszy i rowerowy.
2. Zarządzanie transportem m. in. poprzez:
 - redukcję zatłoczeń,
 - selektywne ograniczenia dla transportu indywidualnego,
 - optymalizację prędkości jazdy,
 - zarządzanie parkingami.
3. Rozwój czystych i przyjaznych systemów transportu m. in. poprzez:
 - działania promocyjne,
 - poprawę jakości środowiska miejskiego,
 - poprawę bezpieczeństwa ruchu.



VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

1.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu wodociągowego

Miasto Gdynia zaopatrywane jest w wodę z gdyńskiego systemu wodociągowego obejmującego swym zasięgiem 4 gminy należące do Komunalnego Związku Gmin „Doliny Redy i Chylonki”, tj. Gdynię, Rumię, Redę i część gminy Kosakowo.

Obecnie gdyński wodociąg zasilany jest z 7 ujęć wód głębinowych o łącznej zdolności produkcyjnej 121 824 m³/d. Szczegółowe dane o ujęciach wód przedstawiono w **tablicy nr 1**.

Charakterystyka ujęć wody dla miasta Gdyni

Ujęcie wody	Parametry ujęć wód podziemnych					
	Zatwierdzone zasoby		Zdolność produkcyjna		Stacje uzdatniania	Uwagi
	m³/d	m³/h	m³/d	m³/h		
Reda II	73 488	3 062	55 464	2 311	rozbudowa i modernizacja	do 36000 m3/d
Rumia Janowo	25 320	1 055	19 080	795	istniejąca	
Kolibki	7 680	320	10 200	425	istniejąca	
Wiczlino	21 600	900	14 400	600	modernizowana	do 22000 m3/d
Wielki Kack	11 640	485	6 840	258	nowa stacja w budowie	do 4800 m3/d
Jana z Kolna	9 336	389	6 240	260	nie ma	ujęcie rezerwowe
Sieradzka	9 120	380	9 600	400	modernizowana	do 6300 m3/d
Razem	158 184	6 591	121 824	5 076		

Wszystkie wymienione źródła wody podają wodę do wspólnego układu sieci wodociągowej poprzez pompownie sieciowe i pompownie II stopnia na ujęciach.

Według inwentaryzacji długość sieci wodociągowej w Gdyni, wraz z przyłączami wynosi 626,5 km, w tym długość sieci magistralnych wynosi ok. 75 km.

Sieć wodociagową tworzą magistrale o średnicach Ø 300 mm - Ø 800 mm, przewody rozdzielcze Ø 80 mm - Ø 250 mm i rurociągi o średnicy poniżej Ø 80 mm. Te ostatnie w ramach remontów wymieniane są sukcesywnie na Ø 90 mm. Struktura sieci wodociągowej: rury azbesto-cementowe – 11%, żeliwne – 65,4 %, PCV – 9,3 %, PE – 8,5 %, stalowe – 5,8 %.

Duże zróżnicowanie wysokościowe terenu w obszarze Gdyni wymusiło strefowy układ wodociągu gdyńskiego. Istnieje V głównych stref ciśnienia wodociągu, 3 pompownie strefowe i 18 hydroforni użytkowanych przez PWiK.

Na obszarze Gdyni istnieją również zakładowe ujęcia wód głębinowych. Należą do nich m. in. ujęcie „Portowe”, ujęcie „EC-III”, ujęcie „Szpitala PCK”, ujęcie Stoczni Gdynia, Ujęcie „Marynarki Wojennej”.

Jednym z głównych elementów systemu są zbiorniki wody czystej, o których dane zamieszczono w poniższej tablicy.



Dane o zbiornikach retencyjnych czystej wody w wodociągu gdyńskim

L.p.	Nazwa zbiornika	Pojemność zbiornika [m ³]	Rzędna dna [m npm]
1	Cisowa P-1	5 000	42,0
2	Tatrzańska	5 000	73,0
3	Tatrzańska	5 000	73,0
4	Obłuże (stary)	1 000	73,0
5	Obłuże (nowy)	5 000	73,0
6	Witomino	2 000	73,0
7	Chwarzno	2 000	137,0
8	Kacze Buki	5 000	169,0
9	Wiczlino	1 500	152,0
10	Pustki Cisowskie	500	
	Razem	32 000	

1.2. Uproszczony bilans wodny

Dla zorientowania się o aktualnym stanie bilansu wodnego dla wodociągu miasta Gdyni przeprowadzono uproszczony rachunek uwzględniający aktualną liczbę ludności oraz aktualne normatywy zapotrzebowania jednostkowego wody stosowane dla obszaru Gdyni, a wynikające z ostatnich szacunków i kalkulacji zużycia wody w mieście.

Aktualne normatywy to wielkości jednostkowe:

- **150 l/Mk/d** dla okresu obecnego, przyjętego jako **poziom „A”**,
- **180 l/Mk/d** dla perspektywy (ok. 25 lat), przyjęto **poziom „B”**

W obliczeniach zastosowano jednocześnie współczynniki nierównomierności dobowej i godzinowej wynikające również z ostatnich szacunków zużycia wody w mieście – $N_d = 1,236$, $N_g = 1,527$.

Liczba mieszkańców Gdyni w dniu 31.12.2006 r. (poziom „A”) - 249 162 osób

Prognozowana liczba mieszkańców w 2030 r. (poziom „B”) - 219 233 osób

Skrócony bilans wodny dla m. Gdyni

Użytkownik wody	Poziom „A”		Poziom „B”	
	$Q_{dśr}$ [m ³ /d]	Q_{dmax} [m ³ /d]	$Q_{dśr}$ [m ³ /d]	Q_{dmax} [m ³ /d]
Potrzeby mieszkańców	37 919	46 867	39 462	48 775
Przemysł istniejący	14 154	16 590	14 154	16 590
Przemysł perspektywiczny	8 020	9 494	8 020	9 494
Potrzeby EC III	3 300	3 800	3 300	3 800
Razem:	63 393	76 751	64 936	78 659

W wyniku zmniejszania zużycia wody pitnej w ostatnich latach zmalała częstotliwość niekorzystnych zjawisk w eksploatacji sieci wodociągowej takich jak awaryjność, spadki ciśnienia, niedobory itp. Występujące tendencje do stopniowego zmniejszania poboru wody przez przemysł (przechodzenie na obiegi zamknięte, racjonalizacja zużycia) wpływają na poprawę bilansu zużycia wody. W wyniku tych zmian możliwości dostawy wody są większe od obecnych potrzeb.

Zakładowe ujęcia wód głębinowych zlokalizowane w rejonie basenów portowych należy poddać ochronie ograniczając ich eksploatację w celu ochrony zasobów wód podziemnych przed degradacją.

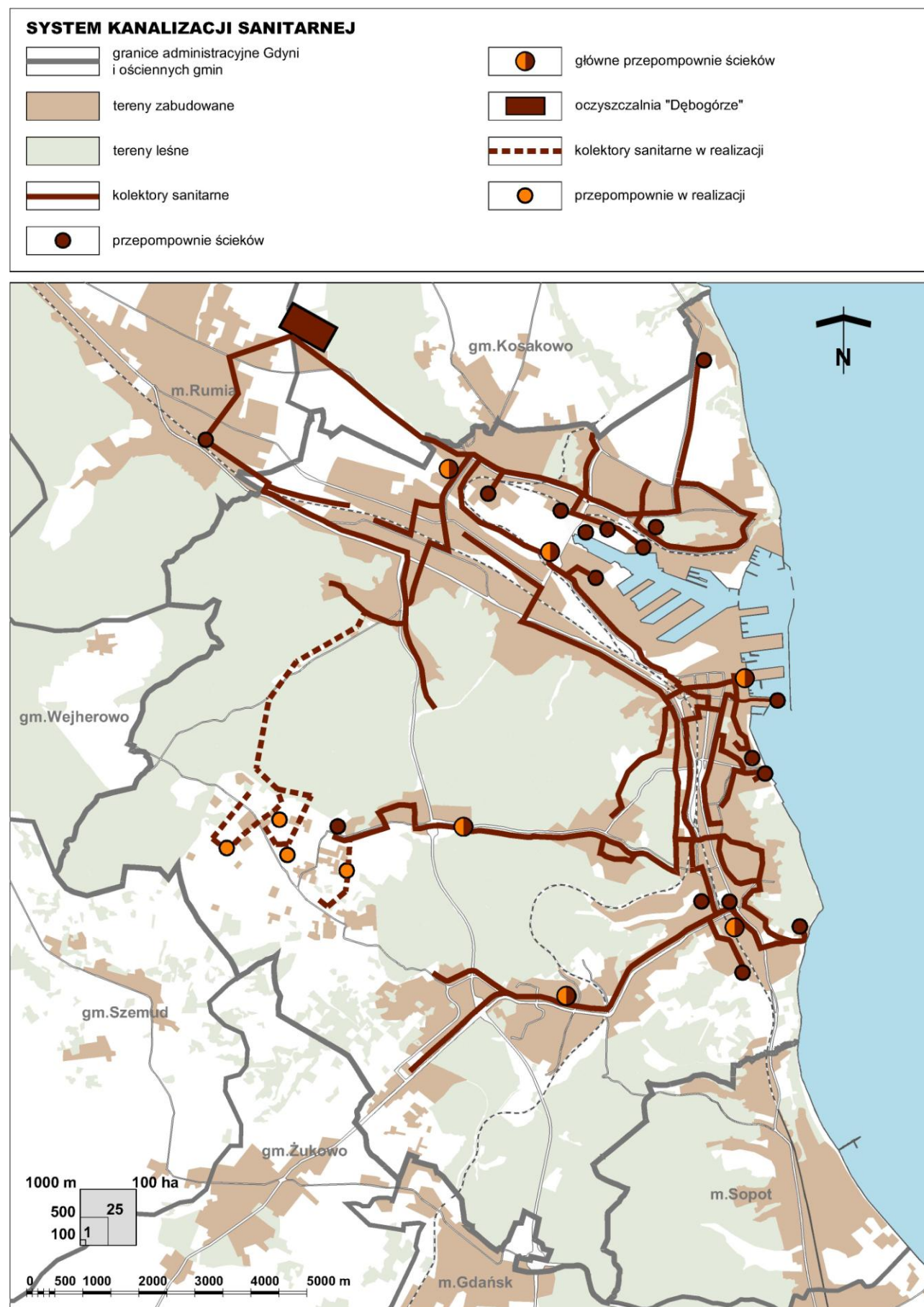
1.3. Ocena stanu istniejącego wodociągu

Słabe strony

- jakość wody ze względu na ponadnormatywną ilość żelaza, niespełniającej aktualnych norm wymaganych w krajach członkowskich Unii Europejskiej - aktualnie modernizowane są 3 stacje uzdatniania wody i budowana nowa stacja na ujęciu Wielki Kack
- rozgałęźny układ głównych magistral przesyłowych na dolnym tarasie
- niedostateczna ochrona wód podziemnych zbiornika GZWP nr 110.

Mocne strony

- rezerwa wydajności źródeł i urządzeń do produkcji wody
- brak zagrożenia deficytem wody pitnej
- zapewnienie dobrego ciśnienia wody w poszczególnych strefach ciśnienia wodociągowego
- budowa sieci przesyłowych w układzie pierścieniowym na terenach Gdyni-Zachód.



2. KANALIZACJA SANITARNA

2.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej

Na obszarze m. Gdyni istnieje rozdzielczy, grawitacyjno-pompowy system kanalizacji sanitarnej. Ścieki sanitarne odprowadzane są do grupowej mechaniczno-biologicznej oczyszczalni ścieków zlokalizowanej na terenie gminy Kosakowo w Dębogórze. Do oczyszczalni odprowadzane są również ścieki z terenu Rumi, Redy, Wejherowa, gminy Kosakowo i gminy Wejherowo. Oczyszczone ścieki odprowadzane są otwartym kanałem, częściowo krytym w obrębie m. Kazimierz, Mosty i Mechelinki, do Zatoki Puckiej na terenie wsi Mechelinki.

Liczba ludności Gdyni wg stanu na 31.12.2006 r. wynosi 249 162 osób. Liczba ludności z pozostałych miejscowości odprowadzających ścieki wynosi 111 388 osób. Ogółem liczba obsługiwanej ludności wynosi 360 550 osób. Średniodobowa ilość ścieków dopływająca do oczyszczalni w 2006 r. wynosiła 57 000 m³/d.

Przy przyjętych dla Gdyni normatywnych wielkościach zużycia wody: dla okresu obecnego - 150 l/Mk/d, a dla perspektywy - 180 l/Mk/d, prognozowana średniodobowa ilość ścieków w 2030 r. wyniesie 64 900 m³/d.

O skuteczności oczyszczania ścieków decyduje w dużej mierze ilość dopływających wód infiltracyjnych i deszczowych wynikająca z nieszczelności kanałów. Dopuszczalna ilość wód obcych wynosi do 30 %.

Obecna przepustowość oczyszczalni wynosi 90 000 m³/dobę - oczyszczalnia posiada rezerwę w przepustowości. Oczyszczalnia obecnie jest w trakcie modernizacji i rozbudowy. W zakres modernizacji wchodzi następujące prace:

- rozbudowa układu oczyszczania ścieków (o reaktory wielofunkcyjne 2 szt., osadniki wtórne 2 szt., dmuchawę, zespół filtrów)
- modernizacja obiektów gospodarki osadowej
- zwiększenie wydajności do 550 tys. RLM
- hermetyzacja wybranych obiektów oczyszczalni (kanały, komora wstępnej reakcji, zagęszczaczy osadu wstępnego, komorę ssawną pompowni osadów)
- położenie nowych instalacji elektroenergetycznych z sieciami oraz wyposażenie obiektów w aparaturę kontrolno - pomiarową
- modernizacja i uszczelnienie kanału odprowadzającego ścieki na odcinku od oczyszczalni do wsi Kazimierz o długości 2200 m.

W systemie sieci kanalizacji sanitarnej m. Gdyni znajduje się 20 przepompowni ścieków związanych z pracą, eksploatacją i utrzymaniem sieci. Istniejący system kanalizacji sanitarnej obejmuje swym zasięgiem 90% istniejącej zabudowy mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej.

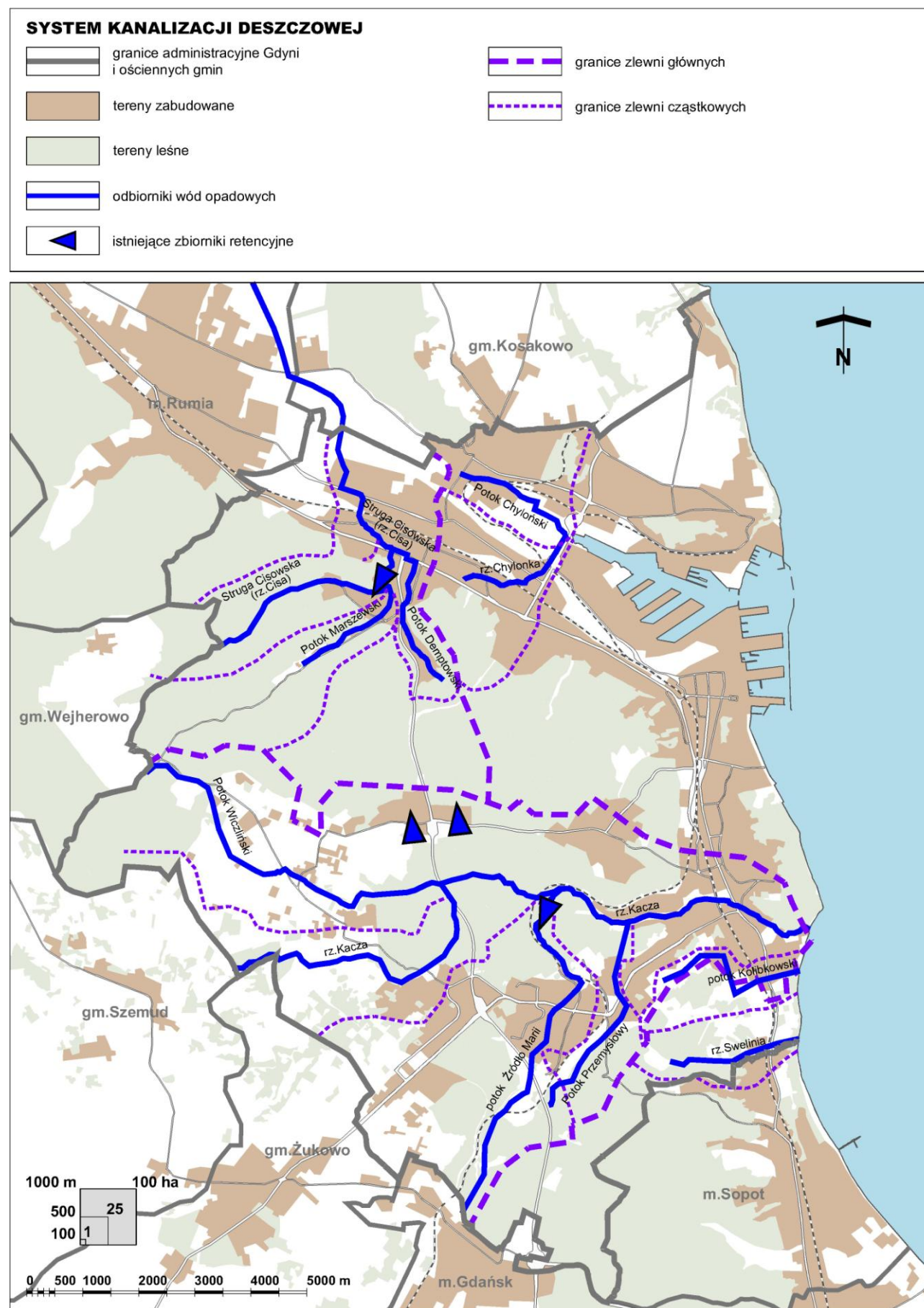
2.2. Ocena stanu systemu kanalizacji sanitarnej

Słabe strony

- rejony miasta nieobjęte siecią kanalizacji sanitarnej
- zbyt duża ilość wód przypadkowych i infiltracyjnych w sieci
- zły stan techniczny niektórych kanałów (betonowych)
- za mała przepustowość niektórych kanałów w starych dzielnicach zabudowy mieszkaniowej.

Mocne strony

- rezerwa w przepustowości oczyszczalni ścieków
- prowadzona modernizacja oczyszczalni
- realizacja kolektora głównego grawitacyjnego $\varnothing$ 0,40 m odprowadzającego ścieki z terenu Gdyni - Zachód do grupowej oczyszczalni, umożliwiającą rozwój budownictwa w tym rejonie
- dobrze rozbudowana sieć kanalizacji sanitarnej w centralnych rejonach miasta
- przeprowadzona modernizacja istniejących przepompowni ścieków.



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Dane ogólne

Miasto Gdynia położone jest w zlewni Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej. System odwodnienia miasta funkcjonuje w oparciu o naturalne cieki powierzchniowe oraz wybudowane kanały deszczowe systemu rozdzielczego. Budowa sieci kanalizacji deszczowej została zapoczątkowana w latach 1928 – 1932, a większa jej część została zbudowana w latach 1960 -1990.

Miasto Gdynia położone jest na obszarze pięciu naturalnych zlewni cieków powierzchniowych oraz osiemnastu zlewni kolektorów kanalizacji deszczowej odprowadzających wody opadowe.

Najlepiej uzbrojone są centralne dzielnice Gdyni: Śródmieście, Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo i Witomino. Pozostałe dzielnice posiadają fragmentaryczną sieć kanalizacji deszczowej budowaną dla celów budownictwa mieszkaniowego.

Cieki powierzchniowe występują w północno – zachodniej i południowej części miasta. Należą do nich:

- Struga Cisowska z dopływami: Rowem Cisowskim, Potokiem Dęptowskim i Potokiem Marszewskim; Struga Cisowska jest dopływem Zagórskiej Strugi;
- rzeka Chylonia z dopływami: Potokiem Chylońskim i Potokiem Kilońskim;
- rzeka Kacza z dopływami: Potokiem Wiclińskim, Potokiem Źródło Marii i Potokiem Przemysłowym;
- Potok Kolibkowski;
- rzeka Swelinia.

Stan techniczny miejskiej sieci kanalizacji deszczowej charakteryzuje się znacznym zużyciem, sięgającym nawet 80%. Prawie 14 km kanałów wymaga renowacji.

Ścieki deszczowe odprowadzane są do odbiorników bez podczyszczania. Z kolektorów deszczowych z wylotami do Zatoki Gdańskiej tylko jeden jest wyposażony w separator. W przypadku wylotów kanałów deszczowych do cieków, na 104 miejskie wyloty tylko 26 posiada urządzenia oczyszczające. Brak jest również zbiorników retencyjnych, co ma podstawowe znaczenie dla urbanizacji terenów Gdyni – Zachód. Aktualnie istnieją cztery zbiorniki retencyjne: na potoku Źródło Marii – zbiornik suchy „Krykulec” o pojemności $V=66\ 650\text{m}^3$, na Strudze Cisowskiej na terenie supermarketu „Tesco” i dwa na terenie starego Chwarzna, o pojemności $V1 = 2300\text{m}^3$ i $V2 = 1600\text{m}^3$.

3.2. Analiza rzek i potoków odbiorników wód opadowych

Stan czystości odbiorników

Oprócz rzek i potoków, do Zatoki Gdańskiej odprowadza ścieki również część kolektorów deszczowych - bezpośrednio lub poprzez baseny portowe. Z uwagi na niesione przez wody opadowe zanieczyszczenia i osady narasta problem degradacji plaż i wód przybrzeżnych Zatoki.

Do najczystszych cieków pod względem bakteriologicznym i zanieczyszczeń fizyko-chemicznych należą Swelinia i Struga Cisowska. Do najbardziej zanieczyszczonych należą: rzeka Kacza, Potok Chyloński i Potok Kolibkowski.

Analiza przepustowości istniejących cieków

- Swelinia w przeważającej części ma charakter cieku naturalnego. Niewielkie zmiany w jego zlewni nie wymagają przebudowy koryta (obszar źródłowy cieku oraz odcinek poniżej al. Zwycięstwa tzw. Jar Swelini objęte są ochroną jako użytki ekologiczne);
- Potok Kolibkowski należy do potoków o stosunkowo wysokim stopniu pokrycia terenami zielonymi. Niewielkie zmiany w zagospodarowaniu zlewni, głównie w dolnym odcinku, nie wymagają przebudowy koryta potoku (przewidywane zbiorniki w Parku Kolibki);



- rzeka Kacza ma największą zlewnię, w której planowane są duże tereny zurbanizowane. Wymusza to regulację i renowację koryta rzeki, przebudowę istniejących przepustów i budowli oraz budowę projektowanych zbiorników retencyjnych;
- Potok Wiczliński w stanie obecnym prowadzi jedynie wody wczesną wiosną, odcinkami potok zanika. Ze względu na dużą powierzchnię zlewni i projektowane zurbanizowanie terenu potok wymaga odbudowy i przebudowy oraz realizacji projektowanych zbiorników retencyjnych;
- Potok Źródło Marii biegnie przez tereny zurbanizowane i dalej rozbudowujące się dzielnice: Karwiny, Wielki Kack, Dąbrowa. Obecnie w jego dolnym biegu, blisko ujścia do rzeki Kaczej znajduje się zbiornik retencyjny suchy „Krykulec” o pojemności 66 650 m³. Planowany jest drugi zbiornik suchy „Karwiny”;
- rzeka Chylonka biegnie przez tereny zurbanizowane, przemysłowe, usługowe i dzielnice mieszkaniowe. W celu uniknięcia zjawisk powodziowych należy przebudować istniejące przepusty drogowe oraz wykonać wały przeciwpowodziowe na obydwu brzegach. Wskazana budowa zbiornika retencyjnego w źródłowym odcinku rzeki;
- Potok Chyloński dla uniknięcia zjawisk powodziowych wymaga przebudowy przepustów drogowych i ramowych oraz nadbudowy istniejących brzegów;
- Potok Demptowski – ochrona przeciwpowodziowa zabudowanych terenów położonych w pobliżu potoku wymaga budowy zbiornika retencyjnego;
- Struga Cisowska dla zabezpieczenia przed powodzią wymaga ograniczenia spływu wód z terenów zurbanizowanych mieszkaniowych i przemysłowych w dolnym biegu poprzez retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie zainwestowanych działek;
- Potok Marszewski ma niewystarczającą przepustowość na całej swej długości, wymaga odbudowy i przebudowy oraz budowy zbiornika retencyjnego w górnym biegu;
- Potok Przemysłowy ma niewystarczającą przepustowość w dolnym odcinku gdzie biegnie korytem otwartym. Przebudowy wymaga również przepust stałowy powyżej skrzyżowania ulicy Łęczyckiej z ulicą Płocką. Wskazane jest pozostawienie istniejącego mokradała powyżej ul. Sopockiej, jako terenu retencyjnego oraz retencjonowanie wód opadowych w jego zlewni.

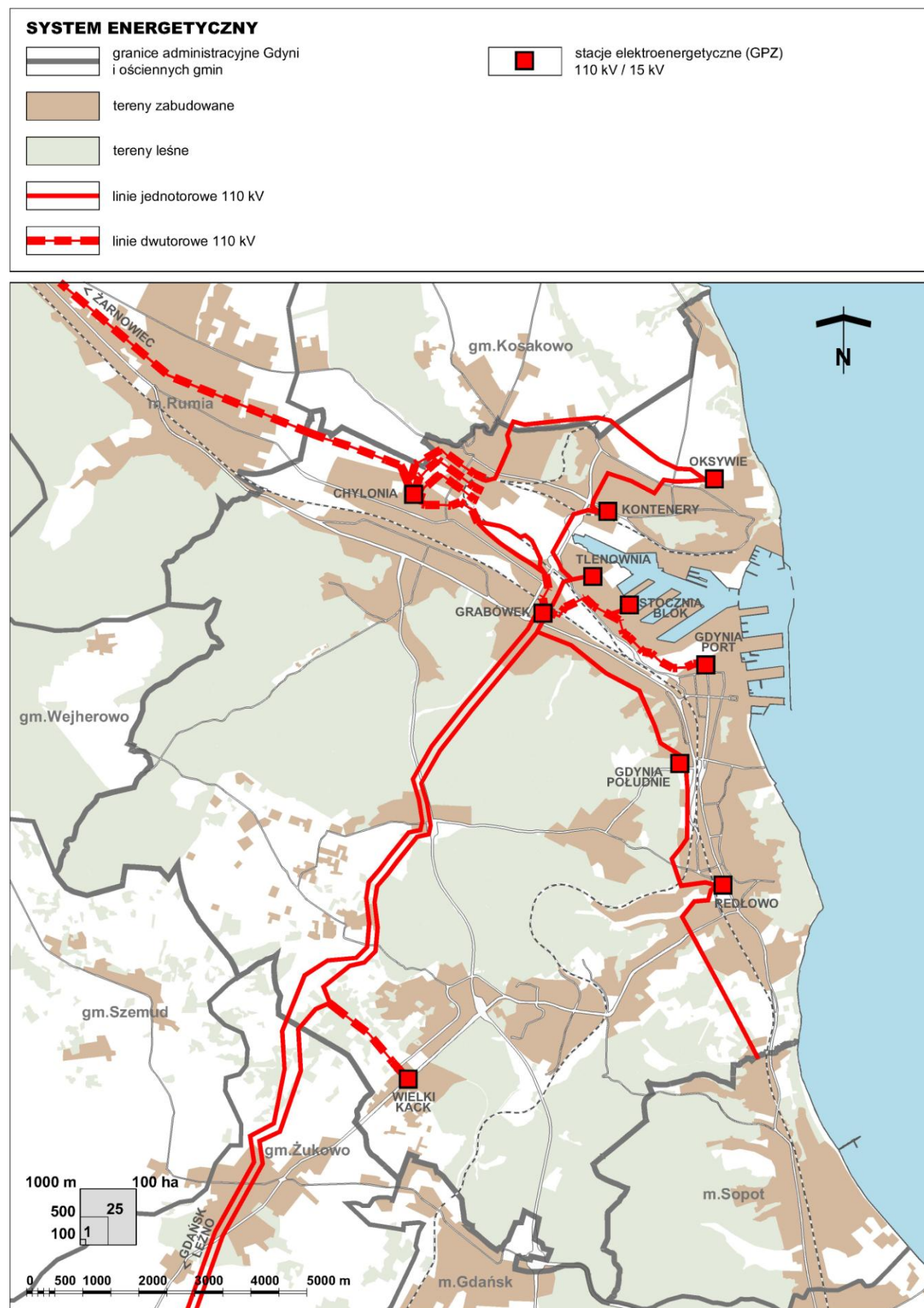
3.3. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony i zagrożenia

- zły stan techniczny głównych kolektorów deszczowych;
- za małą przepustowość głównych kolektorów deszczowych;
- brak urządzeń oczyszczających na wylotach kolektorów do Zatoki Gdańskiej i do istniejących cieków powierzchniowych;
- brak zbiorników retencyjnych na ciekach, szczególnie na rzece Kaczej; Realizacja projektowanych zbiorników retencyjnych i regulacja rzeki Kaczej jest bezwzględny warunkiem zabudowy terenów Gdyni-Zachód i gwarancją ochrony przed zalaniem terenów zurbanizowanych w jej dolnym biegu;
- brak zbiorników retencyjnych w zlewniach istniejących zbiorczych kolektorów deszczowych;
- za małą przepustowość istniejących przepustów i budowli na ciekach stanowiących odbiorniki wód deszczowych;
- brak pasów technicznych wzdłuż cieków dla umożliwienia konserwacji i czyszczenia koryt (pasy techniczne mogą pełnić jednocześnie funkcje ścieżek spacerowo – rowerowych).

Mocne strony i szanse

- położenie m. Gdyni nad Zatoką Gdańską stanowiącą odbiornik wód opadowych;
- sieć cieków powierzchniowych pełniących rolę pośrednich odbiorników ścieków deszczowych;
- planowane przebudowy dolnych odcinków wylotowych kolektorów deszczowych wraz z urządzeniami podczyszczającymi;
- planowana rozbudowa sieci kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi na terenie nadmorskiej części dzielnicy Orłowo;
- planowana rozbudowa i przebudowa kolektorów deszczowych na terenie Śródmieścia;
- planowana przebudowa kolektora deszczowego w ul. Stryjskiej i ul. Lotników wraz z urządzeniami oczyszczającymi, budowa sieci deszczowej na terenie „Psiej Górki”, związana z budową Drogi Różowej;
- realizowany nowy układ kanalizacji deszczowej ze zbiornikami retencyjnymi, urządzeniami oczyszczającymi, przebudową istniejących kanałów, związany z budową nowego odcinka Trasy Kwiatkowskiego;
- planowana w 2008 r. budowa zbiornika retencyjnego „Karwiny” na potoku Źródło Marii.



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu energetycznego

Źródła zasilania

Źródłami zasilania w energię elektryczną miasta Gdyni jest elektrociepłownia EC III Gdynia oraz Krajowy System Elektroenergetyczny (KSE).

Elektrociepłownia EC III, zlokalizowana przy ul. Puckiej, posiada dwa generatory o mocy 55 MW, czyli łącznie 110 MW. Moc osiągalna tego źródła to ok. 105 MW. Elektrociepłownia jest przyłączona do sieci elektroenergetycznej 110 kV. Mniej znaczącym punktem generacji mocy elektrycznej jest elektrownia biogazowa o mocy 2,5 MW (moc osiągalna 1,8 MW), zlokalizowana w miejscowości Łężyce. Źródło to, przyłączone do sieci rozdzielczej 15 kV, zasilą część obszaru Wiczlina.

Drugim podstawowym źródłem zasilania miasta Gdyni jest Krajowy System Elektroenergetyczny poprzez dwie niżej wymienione stacje:

- 400/110 „Żarnowiec” (zlokalizowana w miejscowości Czymanowo – powiat wejherowski);
- 220/110 Gdańsk I (zlokalizowana w miejscowości Leżno – powiat kartuski).

Obiekty te stanowią źródło zasilania dla sieci elektroenergetycznej 110 kV, również na terenie Gdyni.

Sieć elektroenergetyczna 110 kV

Stacje elektroenergetyczne 110/SN kV (tzw. GPZ-ty), w których następuje transformacja napięcia wysokiego na średnie, stanowią podstawowe zasilanie sieci rozdzielczej 15 kV lub przemysłowej 6 kV. Na terenie miasta Gdyni znajduje się 10 stacji 110/SN kV, w tym 2 abonenckie należące do Stoczni Gdynia SA. Wszystkie stacje sieciowe posiadają po dwa transformatory mocy 110/15 kV. Moc zainstalowana w tych transformatrach, poza stacjami abonenckimi, to 301 MW. Obecne zapotrzebowanie mocy miasta Gdyni, z pominięciem podmiotów zasilanych ze stacji abonenckich 110/6 kV, wynosi 142 MW w szczycie obciążenia. Wobec tego wykorzystanie mocy transformatorów kształtuje się na poziomie ok. 47%. Dodatkowo istnieje możliwość wymiany transformatorów mocy na jednostki o większej mocy znamionowej. Wówczas moc zainstalowana może wynieść 400 MW. Łączne zapotrzebowanie mocy w mieście Gdynia wynosi około 158 MW.

Linie elektroenergetyczne 110 kV

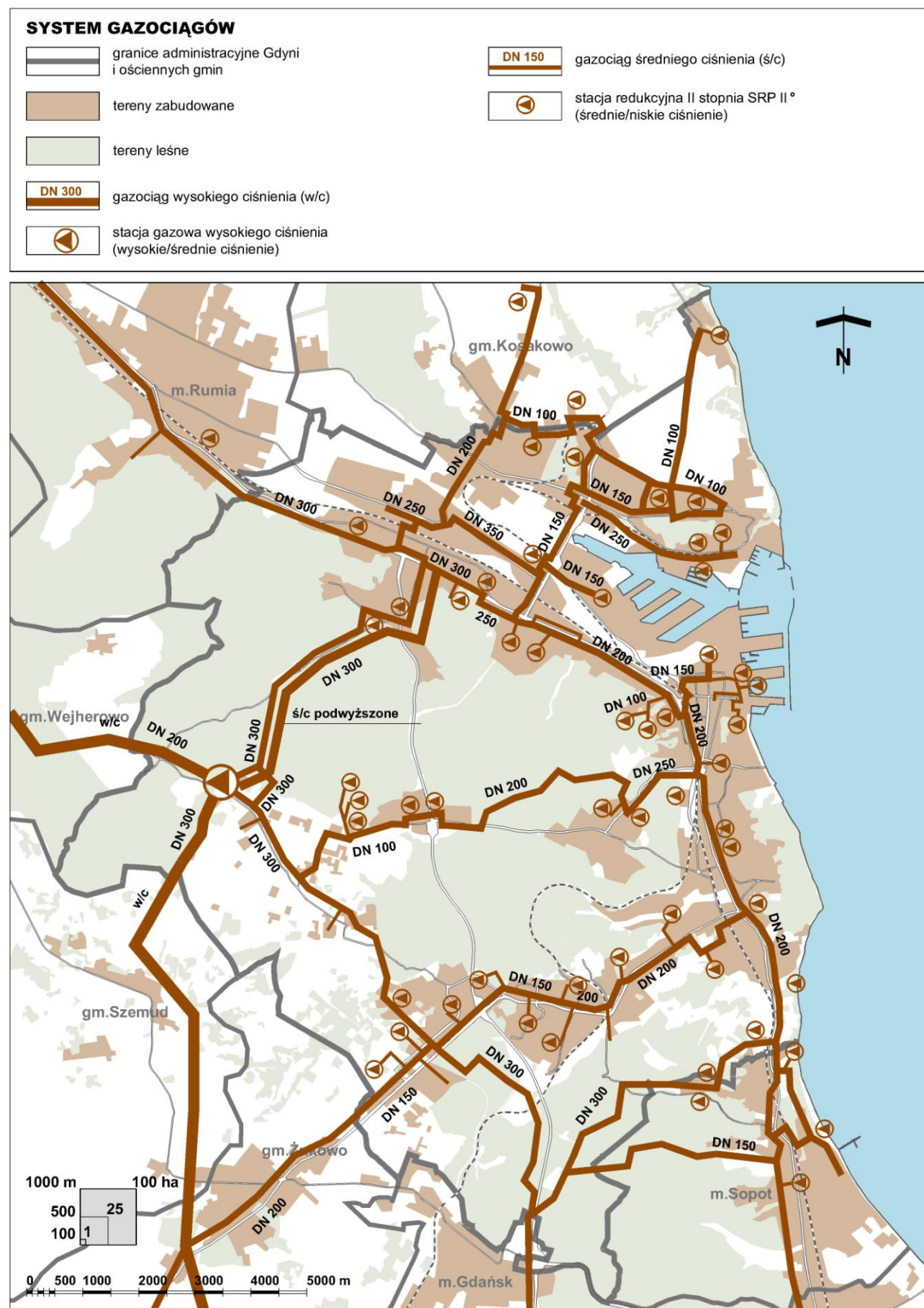
Wszystkie linie na terenie miasta Gdyni są liniami napowietrznymi w wykonaniu dwutorowym lub jednotorowym. Łączna ich długość to ok. 59,5 km, w tym 15,0 km stanowią linie dwutorowe, a 44,5 km jednotorowe. Przekrój przewodów roboczych linii 110 kV wynosi 185 lub 240 mm². Sieć elektroenergetyczna 110 kV ma charakter pierścieniowy zamknięty, umożliwiając drugostronne zasilanie stacji w przypadku awarii jednej z linii zasilających.

Stan techniczny linii 110 kV należy określić jako dobry. Ich obciążenie waha się w granicach od kilku do około 72% znamionowej obciążalności długotrwałej. Największe obciążenie charakteryzuje linię w relacji GPZ Chylonia – GPZ Grabówek.

Sieć elektroenergetyczna 15 kV

Sieć średniego napięcia 15 kV stanowi zasilanie stacji 15/0,4 kV. Sieć ta pracuje w przeważającej części w układzie pierścieniowym otwartym, umożliwiając drugostronne zasilanie w przypadku awarii jednej z linii zasilających. Istniejące obecnie połączenia promieniowe są sukcesywnie rozbudowywane do układu pierścieniowego. Na terenach zabudowanych sieć 15 kV pracuje w wykonaniu kablowym, a na terenach o zabudowie rozproszonej w wykonaniu napowietrznym lub kablowym. Sieć elektroenergetyczna 15 kV posiada następujące przekroje robocze linii kablowych: 50, 70, 95, 120, 150, 185 i 240 mm². Natomiast przekroje robocze linii napowietrznych to: 25, 35, 50 i 70 mm². Stan techniczny linii 15 kV jest zróżnicowany. Najbardziej awaryjne linie kablowe w izolacji z polietylenu termoplastycznego są wymieniane na kable w izolacji z polietylenu usieciowanego.

Na terenie miasta Gdyni znajduje się ok. 540 stacji transformatorowych 15/0,4 kV.



5. ZAOPATRZENIE W GAZ

5.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu zaopatrzenia w gaz

W zakresie dostawy, rozprowadzenia i zużycia gazu ziemnego miasto Gdynia obsługiwana jest przez Pomorskiego Operatora Systemu Dystrybucyjnego Sp. z o.o. Oddział Dystrybucji Gazu w Gdańsku, Rejon Dystrybucji Gazu Rumia. Miasto jest obsługiwane przez 3 punkty dystrybucji gazu (rozdzielnie): Gdynia, Rumia i Sopot.

Miasto jest zasilane w gaz ziemny poprzez gazociąg wysokiego ciśnienia (w/c) o ciśnieniu nominalnym PN 6,3 MPa z kierunku Włocławka. Gazociąg ten dostarcza gaz ziemny wysokometanowy do zlokalizowanej w granicach miasta Gdyni stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie o przepustowości 20 000 Nm³/h.

Na odcinku Pruszcz Gdański - Wiczlino gazociąg w/c jest o średnicy DN 300, natomiast w dalszym biegu w kierunku Sopieszyna jego średnica zmniejsza się do DN 200. W stacji gazowej wysokiego ciśnienia redukowane jest ciśnienie gazu do wartości około 0,3 MPa i rozprowadzane do miasta siecią średniego ciśnienia (ś/c) do poszczególnych dzielnic, gdzie ciśnienie jest ponownie redukowane w stacjach redukcyjno-pomiarowych II° lub w przydomowych punktach redukcyjnych do niskiego ciśnienia (n/c) o wysokości 2,5 kPa. Sieci średniego ciśnienia służą głównie do zasilania odbiorców o zapotrzebowaniu powyżej 70 Nm³/h oraz małych odbiorców, w tym odbiorców domowych zlokalizowanych bezpośrednio przy gazociągach średniego ciśnienia, w takim wypadku wyposażonych w reduktory indywidualne (przydomowe punkty redukcyjne).

5.2. Istniejące kierunki rozprowadzania gazu

Od stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie gaz jest rozprowadzany w dwu kierunkach:

- gazociągiem ś/c DN 300 do dzielnic Chwarzno, Dąbrowa, Karwiny, Wielki Kack i miasto Sopot,
- gazociągiem ś/c DN 300 do dzielnic Chylonia, Grabówek, Śródmieście, Redłowo, Witomino i północna dzielnica przemysłowa. Równoległe do niego jest ułożony nowy gazociąg DN 300 średniego podwyższonego ciśnienia, biegnie on od stacji redukcyjno-pomiarowej I° „Wiczlino” do stacji redukcyjno-pomiarowej II° Chabrowa dalej wciną się w gazociąg ś/c w ulicy Kartuskiej.

5.3. Uwarunkowania rozwojowe – stwierdzone braki w systemie

Ze względu na to, że przepustowość przesyłowego gazociągu w/c z kierunku Włocławka okazała się perspektywicznie niewystarczająca, w 1990 roku podjęto decyzję o budowie drugiego gazociągu, równoległego do istniejącego, tak zwanej drugiej nitki.

Oficjalna nazwa tego gazociągu brzmi:

- na odcinku do Wiczlina: gazociąg wysokiego ciśnienia (w/c) DN 500 Pr 8,4 MPa Włocławek-Gdynia,
- od Wiczlina: doprowadzenie gazu do Żarnowieckiej Elektrowni Gazowej (ŻEG) DN 500 Pr 8,4 MPa.

Gazociąg ten będzie częścią systemu gazociągów wysokiego ciśnienia zasilających zarówno węzeł „Wiczlino” jak i zlokalizowany w gminie Kosakowo podziemny zbiornik gazu „Kosakowo”. Docelowo system ten będzie źródłem gazu ziemnego GZ-50 zarówno dla rejonu Gdyni i sąsiadujących gmin, jak i dla całej aglomeracji trójmiejskiej.

Realizację tego gazociągu rozpoczęto w 1993 r., jednak ze względu na trudności w dostępności do terenu budowa nie jest ukończona do dziś. W stosunku do ŻEG nie podjęto jeszcze ostatecznej decyzji inwestycyjnej. W przypadku odstąpienia od realizacji gazociągu wysokiego ciśnienia na odcinku Wiczlino – ŻEG, jego przebieg zostanie skrócony do projektowanego podziemnego magazynu gazu (PMG) w rejonie Kosakowa.

**5.4. Uwarunkowania rozwoju Gdyni - Zachód**

Na terenach rozwojowych budownictwa mieszkaniowo-usługowego w zachodniej części miasta, tzw. Gdyni-Zachód obejmującej zachodnie części dzielnic Chwarzno-Wiczlino i Dąbrowa w perspektywie 25 lat będzie zamieszkiwać ok. 30 000 osób, z czego ok. 50% w budownictwie wielorodzinnym i ok. 50% w budownictwie jednorodzinnym, oraz powstaną obiekty użyteczności publicznej, usług komercyjnych, niewielkie zakłady produkcyjne i rzemiosło.

Tereny projektowanej zabudowy na Gdyni-Zachód posiadają źródłowe uzbrojenie gazowe - sieć średniego ciśnienia:

- gazociąg stalowy DN 300 relacji Gdynia Wiczlino - Gdańsk Osowa,
- gazociąg stalowy DN 100 - jest to odgałęzienie w/w gazociągu, od strony wschodniej gazociąg ten łączy się z gazociągiem ś/c w alei Zwycięstwa.

Zachodnią granicę dzielnicy stanowi istniejący gazociąg w/c DN 300, jest to końcówka krajowego północnego, wysokometanowego systemu gazu ziemnego. W północnym wierzchołku dzielnicy jest stacja gazowa wysokiego ciśnienia „Wiczlino”.

Na podstawie tych informacji można stwierdzić, że tereny projektowanej zabudowy mieszkaniowej na Gdyni-Zachód posiadają bardzo dogodne warunki techniczne do gazyfikacji gazem ziemnym.

5.5. Prognoza zapotrzebowania gazu ziemnego na Gdyni-Zachód

Istnieje pełna (100%) możliwość zaopatrzenia MW, MN i usług w projektowanej dzielnicy w gaz ziemny, zarówno na potrzeby komunalno-bytowe mieszkańców w zakresie przygotowania potraw i ciepłej wody użytkowej, jak również do ogrzewania na potrzeby mieszkańców i usług. Ponieważ ciepłownictwo również deklaruje możliwość pokrycia potrzeb w zakresie ogrzewania i dostaw ciepłej wody użytkowej, a energetyka elektryczna deklaruje możliwość dostaw energii w celu przygotowania potraw, prognozę przeprowadzono w dwu wariantach:

I wariant

- Przygotowanie posiłków dla MW, MN i usług - potrzeby będą pokrywane w 100% poprzez kuchenki gazowe
- Ciepła woda - przy pomocy podgrzewaczy gazowych
- Ogrzewanie - indywidualne kotłownie gazowe.

II wariant

- Dla budownictwa wielorodzinnego (MW) potrzeby ogrzewania i przygotowania ciepłej wody użytkowej zapewni sieć ciepłownicza zdalaczynna. Przygotowanie posiłków przy pomocy kuchenek elektrycznych.
- Budownictwo jednorodzinne (MN) jak w wariantcie I – w całości przy pomocy nośnika energii, jakim jest gaz.
- Na potrzeby usług zastosowanie gazu do celów grzewczych, do opalania w kotłowniach indywidualnych. Do przygotowania ciepłej wody - podgrzewacze gazowe i elektryczne.

Należy zaznaczyć, że często stosowany w przeszłości wariant mieszany: ogrzewanie i ciepła woda z kotłowni węglowych, a gaz używany wyłącznie do zasilania kuchenek do przygotowania posiłków, jest ekonomicznie nieopłacalny z tego względu, że przy stosunkowo małym zużyciu gazu lokator ponosi stałą opłatę za dostarczanie gazu, która jest niezależna od zużycia gazu.

Prognoza zapotrzebowania na gaz dla terenów Gdyni-Zachód

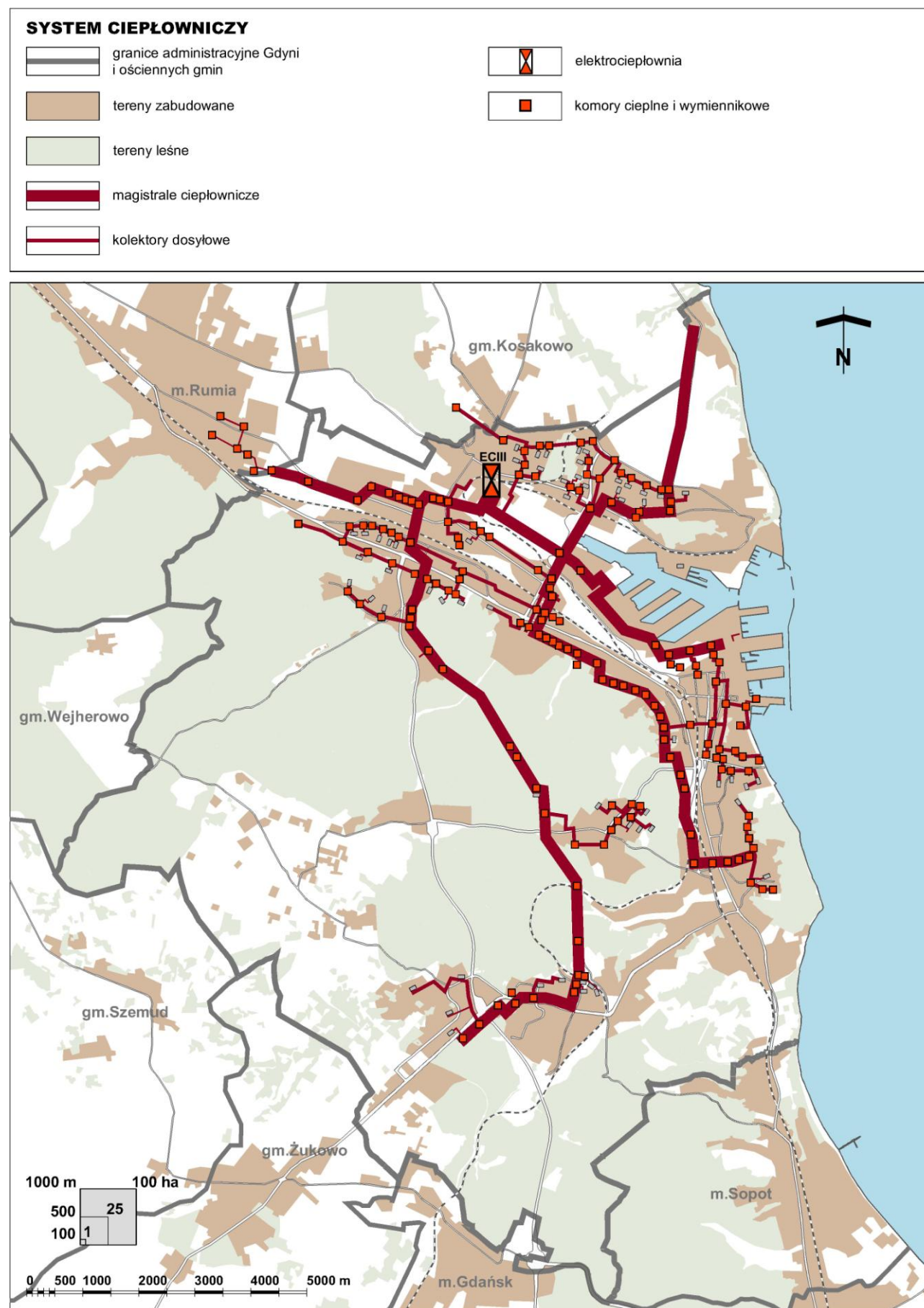
Lp.	Wyszczególnienie potrzeb	Liczba mieszkańców		WARIANT I		WARIANT II	
		Osoby	Odbiorcy	Nm ³ /rok	Nm ³ /godz.	Nm ³ /rok	Nm ³ /godz.
1.	Komunalno – bytowe						
	- budownictwo wielorodzinne MW	15 000	3 750	3 000 000	2 200	-	-
	- budownictwo jednorodzinne MN	15 000	4 410	3 529 000	1 500	3 529 000	1 500
	Komunalno – bytowe razem	30 000	8 160	6 529 000	3 700	3 529 000	1 500
2.	Ogrzewanie mieszkań						
	- budownictwo wielorodzinne MW	15 000	3 750	4 687 000	1 875	-	-
	- budownictwo jednorodzinne MN	15 000	4 410	13 230 000	4 410	13 230 000	4 410
	Ogrzewanie mieszkań - razem	30 000	8 160	17 917 000	6 285	13 230 000	4 410
3.	Usługi		850	678 000	400	558 000	245
	Ogółem Gdynia-Zachód		9 010	25 124 000	10 385	17 317 000	6 155

5.6. Ocena stanu istniejącego**Słabe strony:**

- niedokończona realizacja drugiego gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 Pr 8,4 MPa relacji Włocławek - Gdynia;
- brak możliwości znaczącego zwiększenia dostaw gazu dla dużych odbiorców (ze względu na powyższe);
- nie wszędzie istnieją układy pierścieniowe zapewniające niezawodność dostawy gazu.

Mocne strony:

- istnieją główne sieci przesyłowe na terenach Gdyni-Zachód umożliwiające zaopatrzenie dzielnicy w gaz;
- istnieje wystarczająca ilość gazu w systemie dla zaopatrzenia miasta - z wyjątkiem dużych odbiorców, gdyby ich potrzeby znacznie wzrosły w stosunku do obecnego rozbioru;
- zlikwidowana została sieć żeliwna (nieuszczelna), istniejąca sieć polietylenowa jest w dobrym stanie, istniejąca sieć stalowa jest konserwowana lub wymieniana w razie korozji na sieć polietylenową;
- stacje redukcyjno-pomiarowe są w dobrym stanie technicznym.



6. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

6.1. Istniejące źródła ciepła

Źródłem ciepła dla miasta Gdyni w zakresie wody grzewczej dla potrzeb centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej jest elektrociepłownia EC-III o wydajności 480,3 MW. Osiągalna moc elektryczna elektrociepłowni EC-III wynosi 105,2 MW. EC-III dostarcza również ciepło dla m. Rumi. Istniejący pobór ciepła dla m. Gdyni i m. Rumi wynosi 450 MW. Rezerwa ciepła w elektrociepłowni wynosi 30,3 MW.

Poza scentralizowanym systemem ciepłowniczym OPEC Gdynia eksploatuje lokalne kotłownie opalane gazem przy ulicach: Dickmana 24, Szczecińskiej 11, Komorowskiego 3, Staniszewskiego 8 oraz Miłej 2.

W latach 2004 – 2006 zasilono z miejskiej sieci ciepłowniczej nowe obiekty o łącznym zapotrzebowaniu ciepła 17,41 MW.

6.2. Sieć ciepła

Sieci ciepłownicze magistralne tworzące miejski system ciepłowniczy Gdyni wybudowane w latach 60-tych, 70-tych i 80-tych zostały wykonane w technologii tradycyjnej – kanałowej i napowietrznej (magistrale napowietrzne około 26 km, kanałowe około 45,5 km). Odcinki sieci budowane w latach 90-tych o łącznej długości około 10,5 km zostały wykonane w technologii rur preizolowanych. Średnice rur wynoszą od DN 80 do DN 900. Czynnik grzewczy wody gorącej o parametrach 120°/65°C z możliwością podgrzania do 130°/70°C dostarczany jest z EC-III do węzłów wymiennikowych grupowych i indywidualnych.

W wyniku działań termomodernizacyjnych węzłów wymiennikowych, ich automatyzacji, opomiarowania odbiorców i ocieplenia budynków, zmalały straty i zapotrzebowanie ciepła, a tym samym wzrosła rezerwa ciepła w źródle. Aktualnie wszystkie węzły ciepłownicze wyposażone są w regulatory różnicy ciśnień, liczniki ciepła i regulatory pogodowe.

Obecnie średnia wysokość strat na przesyłach sieciami ciepłowniczymi wynosi około 16% i zmienia się od maksymalnych wartości dochodzących do 33% w okresie letnim do poziomu minimalnego około 7% w szczycie sezonu grzewczego.

Zróźnicowanie pod względem wysokościowym terenów objętych scentralizowaną gospodarką ciepłą wymusza dodatkowe podnoszenie ciśnienia nośnika w rurociągu zasilającym oraz dławienie w rurociągu powrotnym. Tę funkcję pełni stacja podnoszenia ciśnienia zlokalizowana w komorze K-608, położonej na rzędnej 88 m n.p.m. na magistrali przesyłowej pomiędzy Cisową a Witominem.

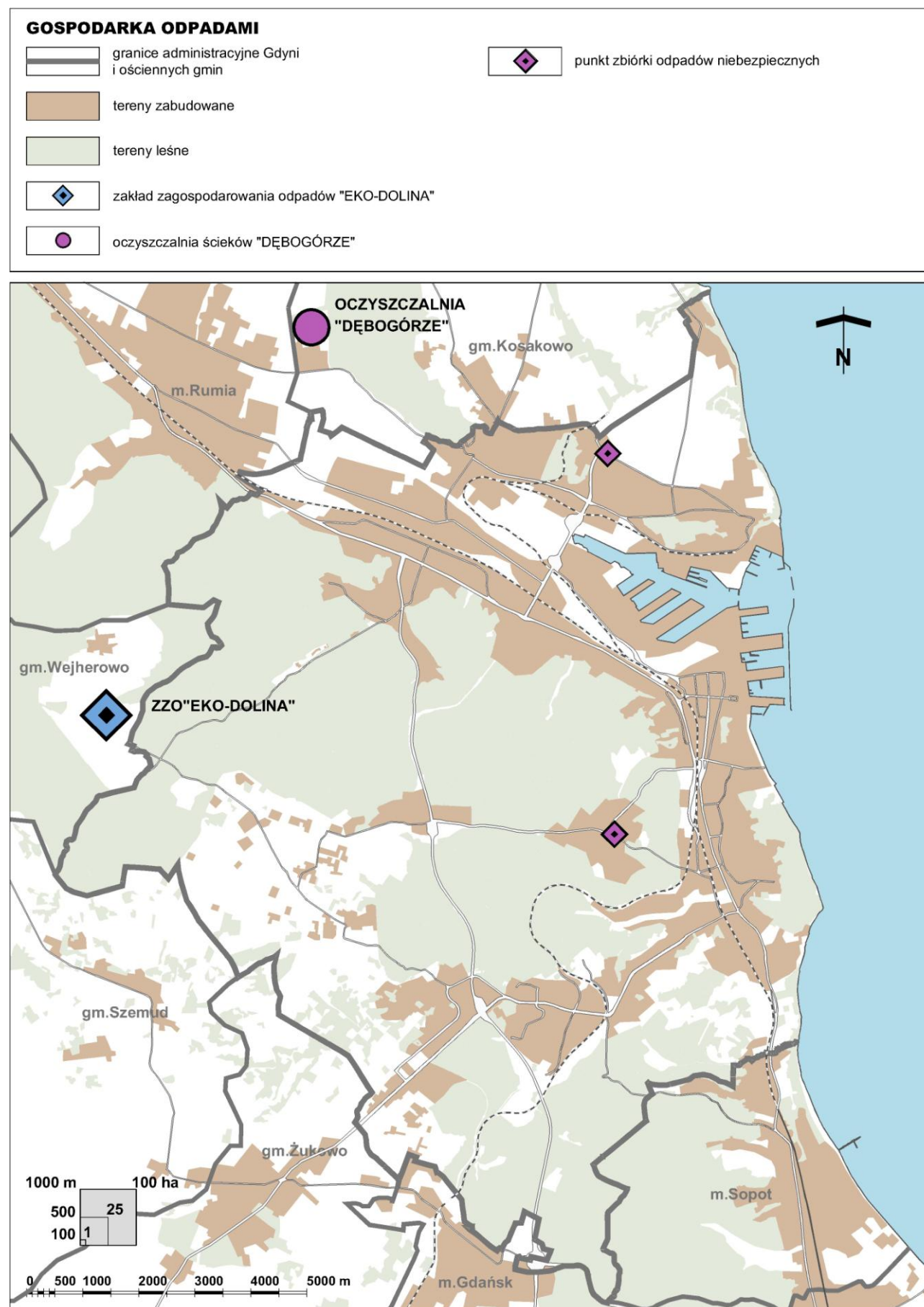
6.3. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony

- część magistral przesyłowych jest nadal w technologii kanałowej;
- brak sieci przesyłowej do terenów Gdyni – Zachód;
- brak układów pierścieniowych zapewniających niezawodność dostawy ciepła.

Mocne strony

- znaczna rezerwa ciepła w EC-III i w sieciach przesyłowych;
- rozbudowa sieci magistral przesyłowych obejmująca ¾ terenów zurbanizowanych;
- wzrost nowych przyłączy, co skutkuje spadkiem jednostkowych cen ciepła;
- zmniejszenie strat ciepła w wyniku działań termomodernizacyjnych;
- planowana budowa ciepłowni na terenach przemysłowych Gdyni – Zachód (teren dawnego Polifarbu)
- wytwarzanie ciepła w skojarzeniu z energią elektryczną, co powoduje najbardziej efektywne wykorzystanie energii zawartej w paliwie;
- możliwość zapewnienia ciągłej dostawy ciepła.



7. GOSPODARKA ODPADAMI

Źródłami powstawania odpadów są: sektor komunalny oraz gospodarczy.

Odpady komunalne

Miasto Gdynia posiada zorganizowany system gromadzenia i odbioru odpadów komunalnych. Sukcesywnie wprowadzany jest program selektywnego zbierania odpadów przeznaczonych do odzysku (papier, szkło, tworzywa sztuczne, metale) oraz specjalistycznego unieszkodliwiania (odpady niebezpieczne, wielkogabarytowe, budowlane, ulegające biodegradacji). Wdrożono też system zbiórki leków od ludności (pojemniki w aptekach oraz specjalny pojazd objeżdżający teren Miasta w określone dni) i zużytych baterii (pojemniki w sklepach i szkołach).

Transportem odpadów zajmują się firmy wywozowe działające na zasadach konkurencji rynkowej. Odpady są systematycznie wywożone do nowego Zakładu Utylizacji Odpadów „EKO-DOLINA”, który obsługuje miasta Gdynię, Redę, Rumię, Wejherowo, Sopot, gm. Wejherowo i gm. Kosakowo.

Ilość odpadów dostarczona z terenu Gdyni do ZUO w 2006 roku wyniosła 137,9 tys. ton.

Zakład Utylizacji odpadów „EKO-DOLINA” zlokalizowany jest na terenie gm. Wejherowo, we wsi Łężyce, obok starego składowiska odpadów. Zrealizowany I etap Zakładu obejmuje m.in.:

- kwaterę składowania odpadów B -1 o powierzchni 8 ha, z systemem odgazowania
- kwaterę na odpady budowlane wraz z segmentem przerobu gruzu o łącznej pow. 10 tys.m²
- sortownię odpadów surowcowych o przerobie 2 x 25 tys. ton / rok / 1 zmianę
- stację demontażu odpadów wielkogabarytowych z segmentem demontażu sprzętu AGD o poj. 5 tys. ton/rok
- kompostownię przymową odpadów zielonych o przepustowości 6 tys. ton/rok
- magazyn czasowego gromadzenia odpadów niebezpiecznych (przekazywanych do specjalist. firm)
- segment wykorzystania biogazu z kwatery A (stare składowisko odpadów) i kwatery B1
- podczyszczalnię ścieków i odcieków ze zbiornikiem, osadnikiem i pompownią.

Zakład jest samowystarczalny energetycznie dzięki wykorzystaniu biogazu.

Obecnie realizowany jest II etap budowy Zakładu obejmujący:

- kompostownię odpadów organicznych BIO o pojemności 30-35 tys. ton/rok
- budowę kwatery składowej B-2 o powierzchni ok. 7 ha
- rozbudowę sortowni odpadów surowcowych do przerobu 2 x 50 tys. ton / rok / 1 zmianę.

Funkcjonowanie zakładu i pojemność kwater składowania obliczone jest na 75 lat.

Odpady komunalne płynne

Odpady płynne w sposób systematyczny wywożone są taborem asenizacyjnym do punktów zlewnych na miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.

Odpady przemysłowe

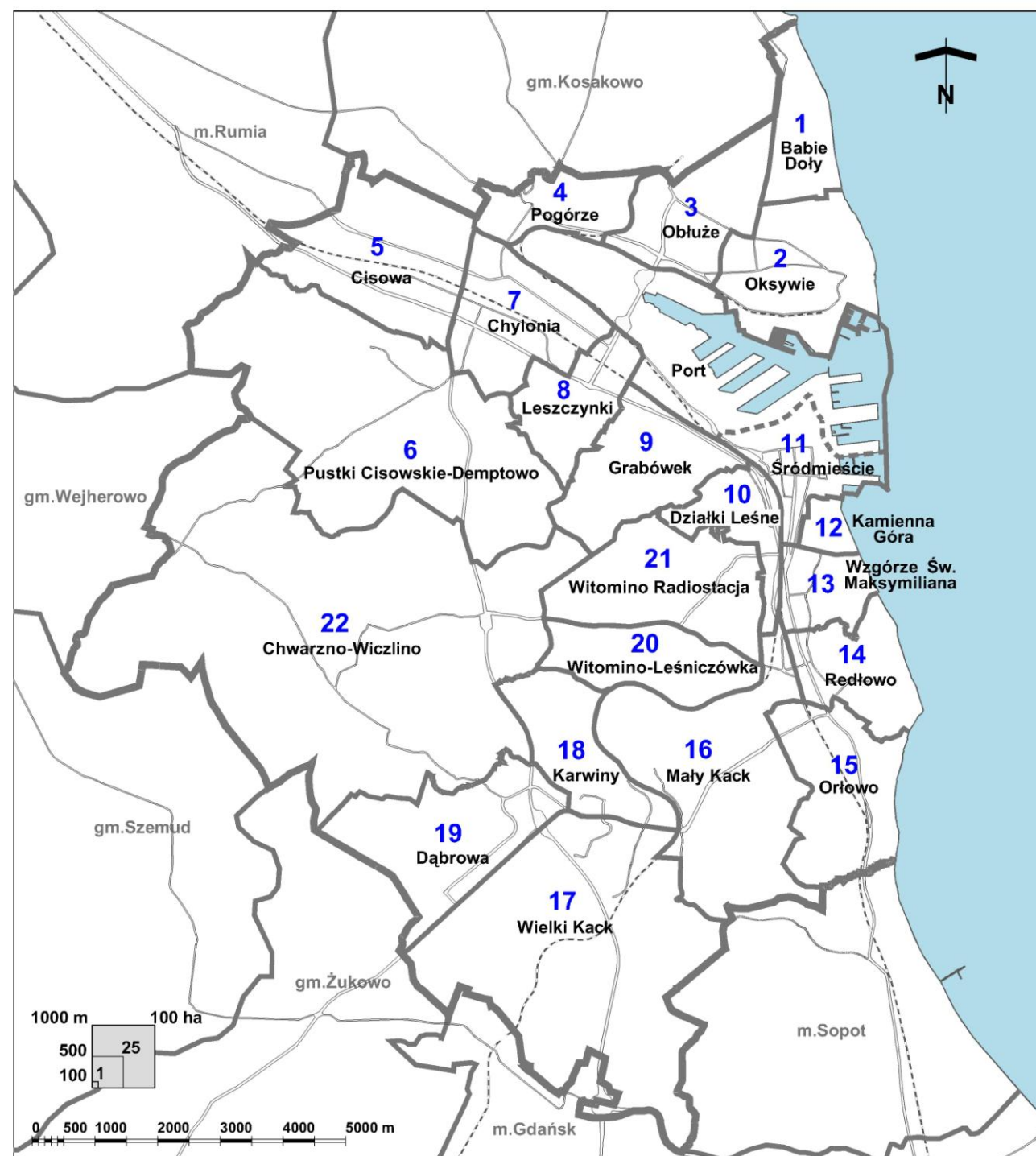
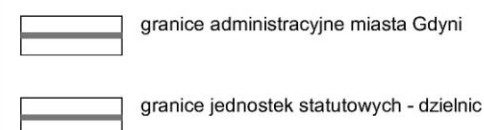
Odpady przemysłowe usuwane są przez podmioty gospodarcze we własnym zakresie zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. Odpady przemysłowe niebezpieczne są unieszkodliwiane i wywożone przez wyspecjalizowane firmy. Odpady przemysłowe, inne niż obojętne i niebezpieczne, wywożone są częściowo do ZUO „EKO DOLINA” w Łężycach.

Popioło-żużle z elektrociepłowni EC-III są transportowane częściowo na składowisko popiołów w Rewie gm. Kosakowo, a częściowo w 88,2% wykorzystywane gospodarczo. Planowane jest zamknięcie składowiska i jego rekultywacja.

Osady z oczyszczalni ścieków w Dębogórze po procesie fermentacji, zagęszczania i suszenia są spalane w istniejącej spalarni na terenie oczyszczalni, a częściowo wykorzystywane do rekultywacji wyłączanych z eksploatacji kwater składowiska popiołów w Rewie. Ilość wytwarzanych osadów wynosi 20 tys. ton/rok. Wydajność spalarni wynosi 80 ton/dobę. Popioły ze spalania osadów składowane są na składowisku o powierzchni 25 000 m², zlokalizowanym w granicach terenu oczyszczalni. Obecnie spalarnia osadów jest modernizowana i rozbudowywana.



JEDNOSTKI STATUTOWE MIASTA



IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO-PRAWNE

1. PODZIAŁ MIASTA NA JEDNOSTKI

Uchwałą Rady Miasta Gdyni nr III/82/98 z 30 grudnia 1998 r. w sprawie: zmian do Statutu Miasta Gdyni, (Monitor nr 26, poz. 339 z 31 grudnia 1998 r.), ustanowiono 22 dzielnicowe wspólnoty samorządowe. Obecnie obowiązujący Statut, który wszedł w życie 28 listopada 2004 r., utrzymuje ten podział (uchwała Rady Miasta Gdyni nr XXIII/489/04 z 22 września 2004 r. w sprawie: przyjęcia Statutu Miasta Gdyni, (Monitor nr 27 poz. 223 z 29 września 2004 r.). Granice określone są w załącznikach do poszczególnych statutów dzielnic.

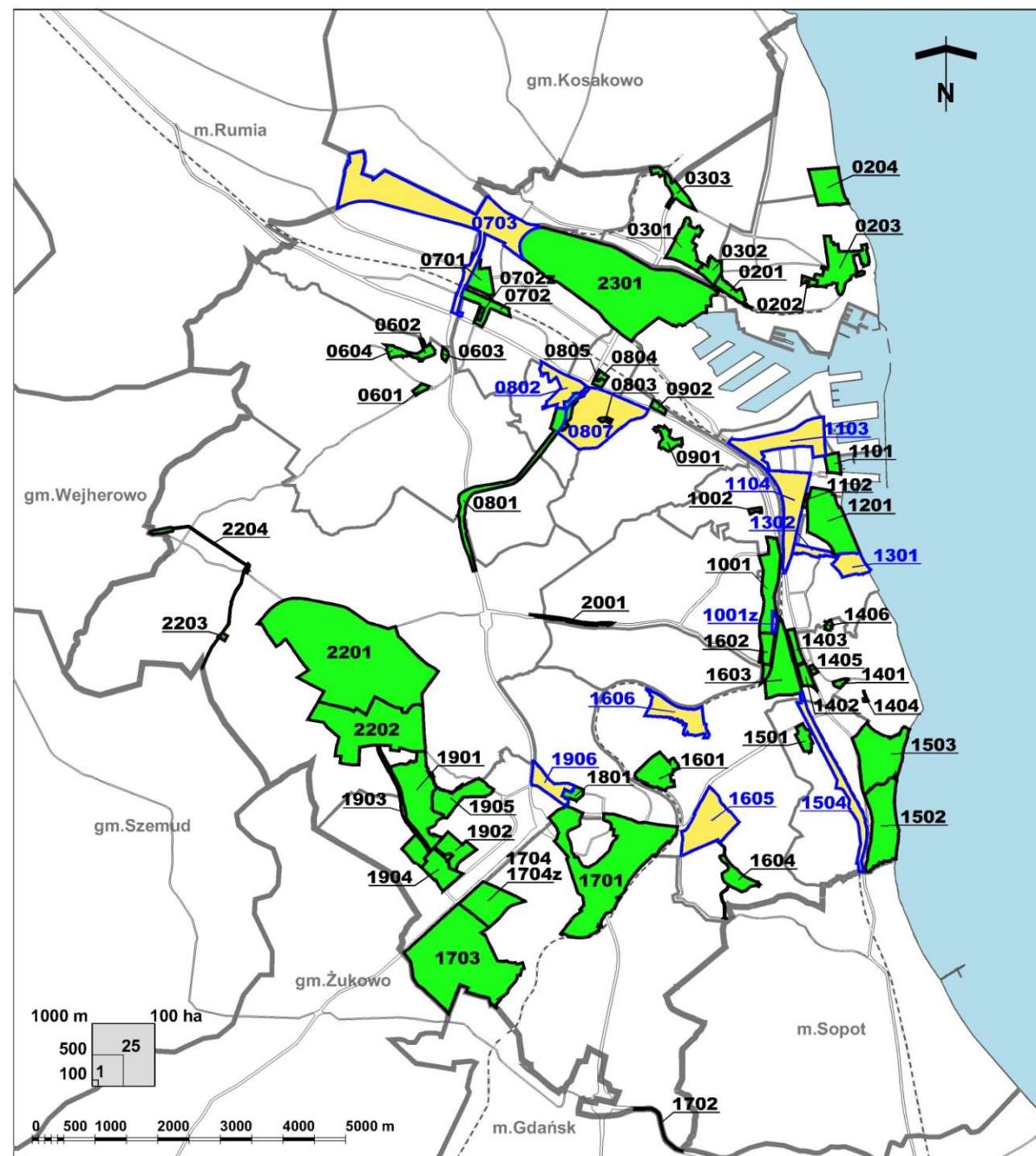
Numer	Nazwa jednostki strukturalnej - dzielnic	Pow. dzielnicy w (ha)	Liczba mieszkańców
1	Babie Doły	228,4	2 450
2	Oksywie	352,6	14 930
3	Obłuże	364,2	20 231
4	Pogórze	228,2	14 856
5	Cisowa	575,9	14 048
6	Pustki Cisowskie - Demptowo	1 452,5	8 480
7	Chylonia	398,2	27 454
8	Leszczynki	270,3	9 160
9	Grabówek	400,0	10 381
10	Działki Leśne	200,0	9 517
11	Śródmieście (z Portem)	1 260,9	15 218
12	Kamienna Góra	63,1	4 669
13	Wzgórze Św. Maksymiliana	171,0	13 172
14	Redłowo	282,8	8 069
15	Orłowo	444,1	7 277
16	Mały Kack	849,4	7 526
17	Wielki Kack	1 491,0	10 012
18	Karwiny	327,5	11 520
19	Dąbrowa	532,6	14 092
20	Witomino Radiostacja	504,4	11 078
21	Witomino Leśniczówka	324,5	9 136
22	Chwarzno - Wiczlino	2 792,5	5 886
	Gdynia ogółem	13 514,1	(252 791¹) 249 162²

¹ Liczba mieszkańców na podstawie bilansów, stan na dzień 31.12.2005 r. wg *Rocznika Statystycznego Gdyni 2006*, Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2007, s. 118, Tabl. 3 (50).

² Liczba mieszkańców na podstawie danych z ewidencji ludności z dnia 31.12.2005 r., przygotowanych przez Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni wg danych Referatu Ewidencji Ludności.

STAN ZAAWANSOWANIA OPRACOWAŃ PLANISTYCZNYCH NA 31 GRUDNIA 2007 R.

- 0303** obszary, dla których obowiązują mpzp, zatwierdzone uchwałami Rady Miasta Gdyni
- 0303** obszary, dla których mpzp są w trakcie opracowania, objęte uchwałami Rady Miasta Gdyni w sprawie przystąpienia do sporządzania planów (na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym)
- 0303** numer planu wg wykazu OBOWIĄZUJĄCE MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- 0303** numer planu wg wykazu MIEJSCOWE PLANY ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO W TRAKCIE OPRACOWANIA


2. SYTUACJA PLANISTYCZNA
2.1. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Na obszarze Gdyni obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (stan na dzień 31 grudnia 2007 r., wykaz obejmuje także plany miejscowe oczekujące na publikację):

- 0201** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Oksywie, rejon ulic Nasypowej i Śmidowicza
- 0202** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Aragońskiej i Andaluzyjskiej w Gdyni
- 0203** M. p. z. p. części dzielnicy Oksywie w Gdyni, rejon ulic Dickmana, Muchowskiego i Kępa Oksywska
- 0204** M. p. z. p. części dzielnicy Oksywie w Gdyni, rejon ulic Dickmana i Osada Rybacka
- 0301** M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni tzw. osiedle Kaczy Dół
- 0302** M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Tkackiej i Benisławskiego
- 0303** M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon Starego Obłuża
- 0601** M. p. z. p. części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Chabrowej i Jałowcowej
- 0602** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Żurawiej i Sępiej w Gdyni
- 0603** M. p. z. p. terenu w rejonie ulicy Sępiej i Drogi Obwodowej Trójmiasta w Gdyni
- 0604** M. p. z. p. części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Żurawiej i Malinowej
- 0701** M. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni - Osiedla Meksyk
- 0702** M. p. z. p. części dzielnicy Chyloni w Gdyni, rejon ulicy Chylońskiej i Kartuskiej
- 0702z** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulic Chylońskiej i Kartuskiej
- 0801** M. p. z. p. połączenia drogowego Estakady Kwiatkowskiego z Droga Obwodową Trójmiasta „Trasa Kwiatkowskiego”
- 0803** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulicy Dembińskiego
- 0804** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon zajezdni przy ul. Zakręt do Oksywia
- 0805** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Drzymały, Ramuła
- 0901** M. p. z. p. części dzielnicy Grabówek w Gdyni, rejon ulic Grabowo, Beniowskiego, Wąsowicza
- 0902** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Morskiej, róg Mireckiego w Gdyni
- 1001** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni
- 1002** M. p. z. p. części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Nowogrodzkiej i Pomorskiej
- 1101** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i al. Zjednoczenia
- 1102** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego
- 1201** M. p. z. p. Kamiennej Góry w Gdyni
- 1401** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Legionów i Powstania Styczniowego
- 1402** M. p. z. p. terenu ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 136 w Gdyni
- 1403** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, terenu byłej zajezdni komunikacji miejskiej
- 1404** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulicy Huzarskiej
- 1405** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ul. Legionów i al. Zwycięstwa – na północ od ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 169
- 1406** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Skośnej, Szczepieńskiego i Okrętowej
- 1501** M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej i Wrocławskiej
- 1502** M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon alei Zwycięstwa i ulicy Świętopełka
- 1503** M. p. z. p. części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni
- 1601** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Żniwnej i Grenadierów
- 1602** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulicy Olimpijskiej



- 1603** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Stryjskiej i Łużyckiej
- 1604** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni – Polana Bernadowo wraz z drogą dojazdową i ciągiem infrastruktury technicznej
- 1701** M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni
- 1702** M. p. z. p. połączenia drogowego dolnego tarasu Gdańsk – Oliwa – Sopot z Obwodową Trójmiasta – „Nowa Spacerowa”
- 1703** M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack, tzw. Kacze Buki
- 1704** M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszar dawnego „Polifarbu”
- 1704z** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszaru dawnego „Polifarbu”
- 1801** M. p. z. p. części dzielnicy Karwiny w Gdyni, rejon ulic Makuszyńskiego i Porazińskiej
- 1901** M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Łanowej i Warzywnej
- 1902** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Głogowej i Walerianowej w Gdyni
- 1903** M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejonu przebiegu ulicy zbiorczej - Nowej Wiczlińskiej
- 1904** M. p. z. p. części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Rdestowej
- 1905** M. p. z. p. części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Miętowej i rzeki Kaczej
- 2001** M. p. z. p. części dzielnicy Witomino w Gdyni, ulica Chwarznieńska – odcinek leśny
- 2201** M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno - Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Wiczlińskiej, Chwarznieńskiej i Śliskiej
- 2202** M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Suche i Wiczlińskiej
- 2203** M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500, P_{rob} 8,4 MPa Włocławek - Gdynia, ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi na trasie przez teren m. Gdyni, odcinek południowy
- 2204** M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 mm, P_{rob} 8,4 MPa wraz ze strefą ochronną na trasie przez teren m. Gdyni
- 2301** M. p. z. p. rejonu Portu Zachodniego w Gdyni.

2.2. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w trakcie opracowania

Rada Miasta Gdyni podjęła, na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, uchwały o przystąpieniu do sporządzania poniższych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dla których prace planistyczne nie zostały ukończone (stan na dzień 31 grudnia 2007 r.):

- 0703** M. p. z. p. rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej
- 0802** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Działdowskiej i Modlińskiej
- 0807** M. p. z. p. części dzielnic Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz - Dreszera, Kalksztajnow i Dembińskiego
- 1001z** Zmiana m. p. z. p. terenu w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni
- 1103** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Jana z Kolna i Portowej
- 1104** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Władysława IV, 10 lutego i Świętojańskiej
- 1301** M. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Wyspiańskiego i Ejsmonda
- 1302** M. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon Skweru Plymouth
- 1504** M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy
- 1605** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopockiej
- 1606** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, terenu położonego na zachód od ul. Łęczyckiej
- 1906** M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Karwiny w Gdyni, rejon ulic Nowowiczlińskiej, Porazińskiej.