

**CZĘŚĆ II - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO****X. POLITYKA PRZESTRZENNA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO MIASTA****1. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO**

Ze względu na istniejące uwarunkowania należy stwierdzić, że rozwój miasta będzie postępował dwutorowo:

- poprzez **intensyfikację i racjonalizację** wykorzystania istniejących zasobów oraz **restrukturyzację istniejącego zainwestowania**;
- poprzez **niezbędną** z punktu widzenia realizacji celów wiodących **ekspansję terytorialną** zainwestowania na każdym (choć w różnej skali) z potencjalnych kierunków rozwoju przestrzennego.

1.1. Intensyfikacja i restrukturyzacja istniejącego zagospodarowania

W ramach działań zmierzających do racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów, w tym terenów uzbrojonych, zakłada się intensyfikację i "dopełnienie" zagospodarowania istniejącego oraz restrukturyzację terenów już zainwestowanych.

Największą skalą potencjalnych przekształceń objęte będzie Śródmieście, tereny dzielnicy portowo-przemysłowej na styku ze Śródmieściem oraz tereny wzdłuż al. Zwycięstwa, ul. Morskiej i SKM. Obecnie najczęściej inwestuje się i w ciągu najbliższych lat inwestować się będzie wzdłuż al. Zwycięstwa w Redłowie i Orłowie, wzdłuż ulicy Wielkopolskiej w rejonie Wielkiego i Małego Kacka, okolic Dąbrowy, a także w Śródmieściu, Grabówku i Leszczynkach.

1.2. Urbanizacja nowych terenów

Uwarunkowania przestrzenne, techniczne i ekonomiczne jak również zaobserwowane tendencje rozwoju przestrzennego wskazały już w latach 90-tych na zasadność rozważenia potencjalnego rozwoju Gdyni w następujących kierunkach:

- **kierunek Chwarzno-Wiczlino** - północna część Gdyni-Zachód, na zachód i południowy-zachód od Chwarzna w granicach adm. Gdyni i dalej w kierunku Bojana i Koleczkowa;
- **kierunek Chwaszczyno** - obejmujący obszar związany z ul. Wielkopolską, od wysokości ul. Wrocławskiej na południowy-zachód oraz z ul. Chwaszczyńską po obu jej stronach, to znaczy na południe od ul. Chwaszczyńskiej - rejon Kaczych Buków oraz na północ od ul. Chwaszczyńskiej - rejon Dąbrowy, do granic administracyjnych miasta;
- **kierunek Kosakowo** - tereny w granicach administracyjnych gminy Kosakowo.

Podstawowym kierunkiem zorganizowanego rozwoju przestrzennego Gdyni w ubiegłych 20 latach był kierunek „chwaszczyński” – rozwój obszaru Wielkiego Kacka i uzupełnianie struktury urbanistycznej Dąbrówki i Dąbrowy. Pozostaje aktualna teza o tym, iż wszystkie kierunki rozwoju przestrzennego (Chwarzno-Wiczlino, Chwaszczyno oraz Kosakowo) stanowią pole przyszłego rozwoju generowanego przez Gdynię.

Spośród tak rozpatrywanych kierunków rozwoju biorąc pod uwagę wszelkie uwarunkowania z nimi związane należy uznać, że:

Kierunek Kosakowo jest perspektywicznym kierunkiem rozwoju funkcji stanowiących element struktury funkcjonalno-przestrzennej Gdyni, lecz czas, tempo oraz program zagospodarowania w ramach tego kierunku związany jest z czynnikami natury zewnętrznej obiektywnej – kwestia przyszłości lotniska Gdynia-Kosakowo oraz z czynnikami natury przede wszystkim organizacyjno-politycznymi – wzajemna polityka gmin Gdynia i Kosakowo.

Ze względu na szanse i uwarunkowania związane z pierwszym czynnikiem oraz uwarunkowania związane z czynnikiem drugim należy uznać, że kierunek Kosakowo jest kierunkiem „czasowo zawieszonym” jeśli chodzi o kontrolowaną przez Gdynię ekspansję zagospodarowania przestrzennego. Zagroženiem dla szans traktowania kierunku Kosakowo jako potencjalnego kierunku kontrolowanego rozwoju przestrzennego może być przypadkowość form i funkcji zagospodarowania pojawiających się bezpośrednio przy granicy Gdyni z gminą Kosakowo, zwłaszcza w kluczowym dla Gdyni obszarze – rejonie Pogorza.

Kierunek Chwaszczyno jest kierunkiem, którego zagospodarowanie będzie sukcesywnie postępować, a praktyczne szanse Gdyni z nim związane polegają na:

- racjonalnym zagospodarowaniu terenów znajdujących się na tym kierunku w granicach administracyjnych miasta
- udziale w zagospodarowaniu lub wpływie na organizację zagospodarowania terenów znajdujących się bezpośrednio poza granicami miasta na obszarze sołectwa Chwaszczyno (niezagospodarowane lub ekstensywnie zagospodarowane tereny pomiędzy obszarami zabudowy na obszarze Gdyni a wsią Chwaszczyno).

Czynnikami sterującym czasem, tempem i formą zagospodarowania na styku z miastem jest fakt, że sołectwo Chwaszczyno (oraz gmina Żukowo) zainteresowane jest możliwością podłączenia do gdyńskiego systemu kanalizacji sanitarnej, co umożliwiłoby natychmiastowe uruchomienie istniejących tam terenów rozwojowych. Posiadając ten atut w ręku Gdynia posiada istotne (choć nie w pełni wystarczające) narzędzie kontroli nad sąsiadującymi terenami oraz posiada narzędzie umożliwiające uruchomienie tych terenów.

Kierunek Chwarzno-Wiczlino stanowi podstawowy potencjalny kierunek urbanizacji ze względu na wielkość niezainwestowanych terenów położonych w granicach administracyjnych miasta. Przyjęte opracowania planistyczne mają na celu kontrolowanie postępującej rozproszonej urbanizacji tych terenów, z drugiej strony podjęto decyzje i działania zmierzające do realizacji elementów uzbrojenia tego terenu (rozpoczęto realizację sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej na obszarze Chwarzna-Wiczlina).

GLÓWNE DECYZJE, W TYM INWESTYCJE WARUNKUJĄCE PEŁNĄ MOŻLIWOŚĆ URBANIZACJI NOWYCH TERENÓW:

- zapewnienie możliwości odbioru ścieków sanitarnych i deszczowych z terenu Chwarzna-Wiczlina,
- realizacja układu ulicznego i powiązań terenów rozwojowych z centrum miasta (w tym realizacja Trasy Średnicowej Gdyni Zachód - ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego),
- duża różnorodna oferta planistyczna terenów dla funkcji mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych,
- intensyfikacja zagospodarowania - priorytet rozwoju na obszarach, na których istnieje możliwość realizacji intensywnej zabudowy, równoległa realizacja infrastruktury technicznej i społecznej,
- utrzymanie ograniczeń dla inwestycji mieszkaniowych w rejonach podejściowych lotniska Gdynia Babie Doły; uruchomienie cywilnego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo - co sprzyjałoby rozwojowi terenów przemysłowo-usługowych w bezpośrednim sąsiedztwie.

ZAGROŻENIA:

- rozproszenie środków inwestycyjnych, a w konsekwencji wymuszanie rozwiązań nieracjonalnych lub o niepożądanym standardzie,
- niekontrolowana presja na tereny chronione,
- niebezpieczeństwo chaosu przestrzennego powstałego wskutek trudności w organizowaniu inwestorów dla realizacji wspólnych przedsięwzięć zintegrowanych oraz wskutek trudności w kontrolowaniu rozwoju zagospodarowania przestrzennego,
- zbyt intensywne zagospodarowanie rejonu ul. Łanowej zagrażające połączeniom ekologicznym w rejonie górnej Kaczej, TPK.



2. KLUCZOWE KWESTIE WYMAGAJĄCE ROZSTRZYGNIĘCIA ORAZ ZASADY ICH ROZWIĄZANIA

2.1. Zahamowanie niekontrolowanej urbanizacji - chaotycznego, ekstensywnego, nieracjonalnego z punktu widzenia miasta, inwestowania na obszarze Gdyni Zachód

Przypadkowość podziałów geodezyjnych terenów jeszcze niezainwestowanych i następnie ekstensywne, nieracjonalne zainwestowanie tych obszarów tworzy zagrożenie:

- utraty szansy efektywnego wykorzystania terenów zgodnie z ich rentą położenia i szeroko rozumianym interesem Miasta;
- utraty szansy tworzenia ładu przestrzennego i funkcjonalnego w związku z żywiołową urbanizacją terenów;
- ograniczenia terytorialnych możliwości kontrolowanego rozwoju do enklaw pozostałych wśród żywiołowo, przypadkowo zagospodarowanych terenów;
- wymuszeń nieracjonalnych ekonomicznie rozwiązań w zakresie uzbrojenia terenu;
- rozproszenia działań inwestycyjnych Miasta, co skutkuje niemożnością angażowania większych środków w przełamywanie progów.

W Studium określona została generalna struktura funkcjonalno-przestrzenna terenów rozwojowych na obszarze Gdyni-Zachód. Objęcie tych obszarów planami miejscowymi uznane zostało za jeden z priorytetów polityki planistycznej Miasta.

2.2. Dokonanie rozstrzygnięć w zakresie rozwoju układu drogowego w powiązaniu z określeniem zasad polityki transportowej miasta

W Studium wskazano zarówno zasady polityki transportowej jak i zasady rozwoju i rozszerzania głównego układu drogowego Gdyni. Na tym tle wskazano zasady rozwiązań dla zapewnienia niezbędnych warunków właściwego funkcjonowania komunikacji masowej.

W Studium określono również wymagania parkingowe dla różnych funkcji i stref miasta, które stanowią wytyczne dla formułowania wymagań w tym zakresie w planach miejscowych i procedurach lokalizacyjnych.

2.3. Konieczność zapewnienia atrakcyjnej oferty terenów mieszkaniowych kompleksowo zagospodarowywanych

Zapewnienie dogodnych warunków i terenów rozwoju dla różnych form i standardów budownictwa mieszkaniowego. Zróżnicowana oferta terenów mieszkaniowych, dostosowana do uwarunkowań i walorów położenia powinna być zapewniona w przygotowywanych planach miejscowych.

Określenie polityki przestrzennej Miasta w zakresie wspierania organizacyjnego, finansowania inwestycyjnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego (zbrojenie terenów, rewitalizacja, restrukturyzacja kwartałów zabudowy istniejącej). W Studium zdefiniowane zostały zróżnicowane polityki przestrzenne w stosunku do istniejących i nowych terenów rozwojowych dostosowane do ich specyfiki i istniejących uwarunkowań.

2.4. Wskazanie obszarów kluczowych, na których winna się skupiać uwaga miasta w kategoriach ochrony najistotniejszych wartości tworzących tożsamość miasta, sterowania przekształceniami oraz określenia polityki planistycznej miasta

W Studium wyeksponowano strefy stabilizujące strukturę miasta tzn. strefę osnowy przyrodniczej miasta - strefę ekologicznie ważną, strefę nagromadzenia wartości kulturowych i charakterystycznych obszarów budujących tożsamość miasta – strefę kulturowo ważną oraz strefę koncentrującą miejsca skupiające aktywność publiczną – strefę aktywności publicznej.

- **Strefa ekologicznie ważna** – strefa o bezwzględnej priorytecie celów ochrony wartości przyrodniczo-krajobrazowych, w tym dla zapewnienia korzystnych warunków aerosanitarnych lub mikroklimatycznych dla mieszkańców miasta, obszary wyłączone spod zainwestowania miejskiego lub w których dopuszcza się jedynie ściśle określone formy zainwestowania.

Na strefę ekologicznie ważną składają się:

- kompleksy leśne w tym Trójmiejski Park Krajobrazowy,
 - rezerваты przyrody, użytki ekologiczne oraz obszary Natura 2000,
 - plaże i brzegi klifowe w pasie przybrzeżnym,
 - obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników),
 - obszary korytarzy ekologicznych, w tym: tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąk, zadrzewień, upraw rolnych oraz tereny, dla których wymagane jest zachowanie określonej powierzchni biologicznie czynnej
 - tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji;
 - tereny ujęć wody i ich strefy ochronne.
- **Strefa kulturowo ważna**, w tym obszary nagromadzenia wartości kulturowych materialnych i niematerialnych istotnych dla tożsamości Miasta, gdzie w zależności od oceny tych wartości ustalono strefy i zasady ochrony konserwatorskiej.

Na strefę kulturowo ważną składają się:

- obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków oraz postulowane do wpisania do rejestru zabytków,
 - obszary do objęcia różnymi strefami ochrony konserwatorskiej na podstawie ustaleń planów miejscowych, w tym przestrzenie o wyrazistej tożsamości charakterystyczne dla Gdyni,
 - stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków oraz wskazane do objęcia ochroną na podstawie ustaleń planów miejscowych,
 - obszary ważnych osi kompozycyjnych (w tym wewnątrz urbanistycznych),
 - zespoły dworsko-parkowe i cmentarze historyczne.
- **Strefa aktywności publicznej** – istniejące i potencjalne przestrzenie publiczne ogólnomiejskie, strefa postrzegana przez większość mieszkańców oraz strefa penetracji przybyszów, przestrzeń tożsamości i identyfikacji miasta.

Na strefę aktywności publicznej składają się:

- obszary przestrzeni publicznych,
- obszar centrum miasta,
- zespoły handlowo-usługowe ponaddzielnice, centra usługowe dzielnicowe i lokalne, obszary ciągów usługowych wzdłuż głównych ulic miasta,
- obszary ważnych wewnątrz urbanistycznych i główne punkty widokowe,
- tereny węzłów integracyjnych transportu miejskiego.

Uzupełnieniem i rozszerzeniem dokonanych rozstrzygnięć są **rozpisane sektorowo polityki przestrzenne**.

2.5. Wskazanie obszarów szczególnych szans rozwojowych, których w pełni racjonalne wykorzystanie stanowi jeden z istotnych warunków pożądanego rozwoju miasta

Obszary szczególnych szans – obszary wskazane w Studium, których właściwe zagospodarowanie stanowić będzie (może) o wykorzystaniu renty położenia i realizacji szczególnie pożądanego przez Miasto programu użytkowego. Obszary te winny być chronione przed przypadkowym zagospodarowaniem oraz takim zagospodarowaniem, które równie dobrze może i ma szansę zaistnieć w innym miejscu, właściwym z punktu widzenia interesu Miasta.



Jako **obszary szczególnych szans rozwojowych** wskazano:

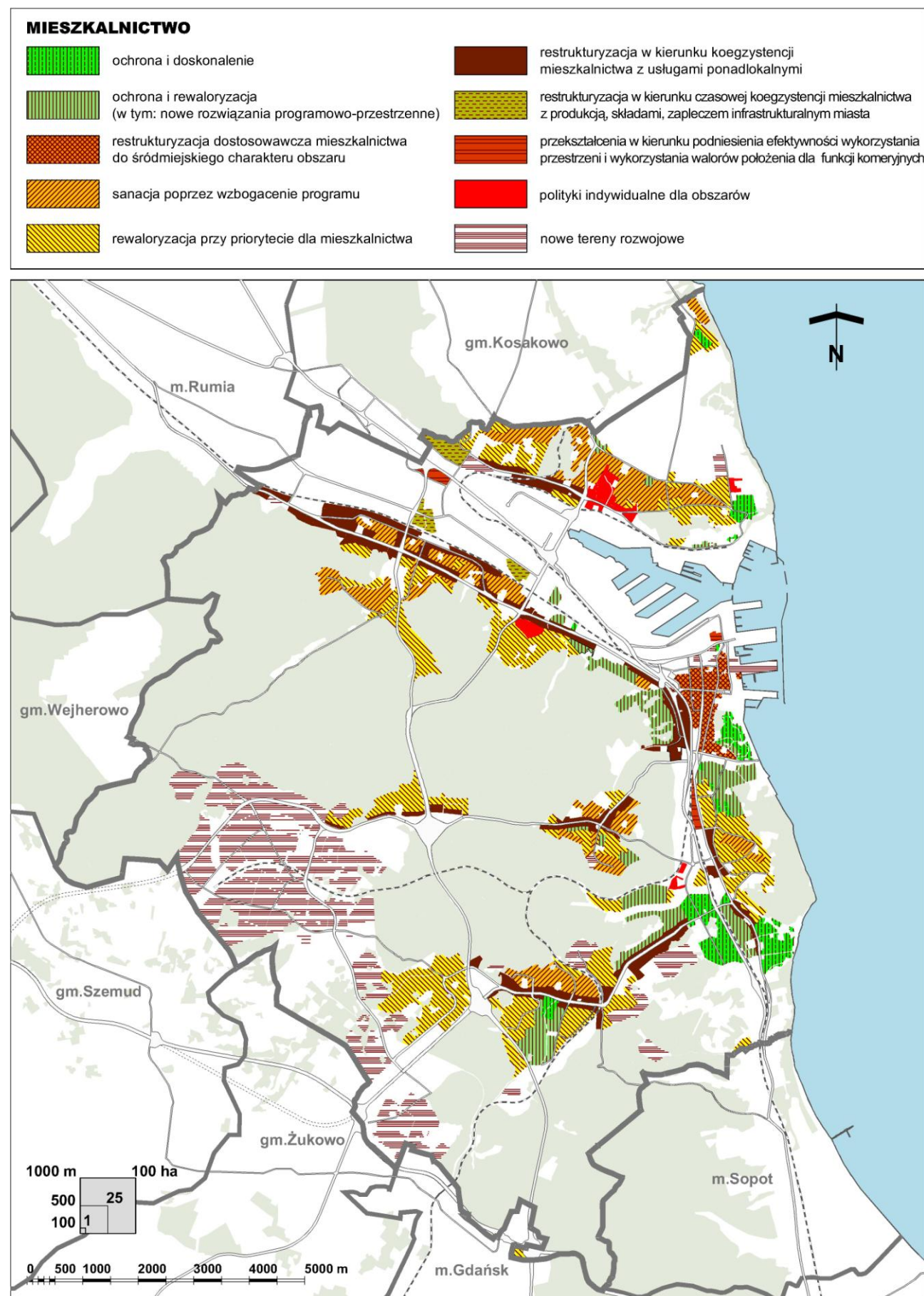
- tereny rozwojowe istotne w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego:
 - Strefa Rozwoju Centrum Miasta (w tym południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia) - koegzystencja funkcji usługowych, obsługi biznesu, sektora gospodarczego, funkcji śródmiejskich z uzupełniającą funkcją mieszkaniową;
 - Międzytorze (część w granicach administracyjnych Portu Gdynia) – strategiczna rezerwa dla rozwoju funkcji portowych;
 - rejon Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru - funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe, funkcja mieszkaniowa jako funkcja uzupełniająca;
 - rejon położony na południe od Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry - zespół usług kultury (istniejący Teatr Muzyczny, Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, planowany Teatr Miejski, Biblioteka-Multiteka Miejska), funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające;
 - rejon Chwarzna (tereny miejskie położone na południe od osiedla Chwarzno) – obszar wskazany dla campusu uniwersyteckiego lub zabudowy mieszkaniowej w ramach przedsięwzięcia zintegrowanego;
 - rejon ogrodów działkowych im. Grudzińskiego i im. Domagalskiego w Małym Kacku (na wschód od cmentarza komunalnego przy ul. Spokojnej) - obszar możliwego rozszerzenia terenu cmentarza lub realizacji zabudowy mieszkaniowej o wysokim standardzie;
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji:
 - Park Kolibki - dzieli się na część wschodnią - nadmorską - przewidzianą do utworzenia parku botanicznego oraz część zachodnią - wysoczyznową - przeznaczoną dla rozwoju tras spacerowych, różnych form sportu i rekreacji oraz stanowiący rezerwę dla perspektywicznego rozwoju ogrodu botanicznego;
 - rejon planowanego Parku Donas w dzielnicy Dąbrowa - funkcje sportu, rekreacji i rozrywki, alternatywna lokalizacja cmentarza komunalnego na części obszaru.

Jako **obszary rozwoju funkcji metropolitalnych opartych na nauce i wiedzy** (Metropolia nauki i wiedzy) na terenie Gdyni należy wymienić:

- rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii);
- w/w obszary szczególnych szans rozwojowych: rejon Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru oraz rejon położony na południe od Skweru Kościuszki wraz z Molem Południowym (placówki muzealne, kulturalne i Biblioteki-Multiteki Miejskiej, instytucje badań i kształcenia, centrum kongresowe – preferowane specjalizacje: centrum upowszechniania wiedzy i wymiany idei, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media);
- tereny istniejących instytucji badań i kształcenia oraz uczelni wyższych, w tym w szczególności campus uniwersytecki Akademii Morskiej, campus Akademii Marynarki Wojennej (posiadający status terenu zamkniętego), Akademickie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej AMG;
- w/w obszar szczególnych szans rozwojowych w rejonie Chwarzna (stanowiący potencjalną rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – campus uniwersytecki).

2.6. Stworzenie przesłanek dla racjonalnej współpracy i współdziałania gmin i miast Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego w zakresie planowania przestrzennego

W Studium wskazano pola współpracy z gminami ościennymi w zakresie planowania i zagospodarowania przestrzennego (rozwój terenów osiedleńczych Obszaru Metropolitalnego, rozwój układów transportu i infrastruktury technicznej, ochrona środowiska i krajobrazu, usługi poziomu metropolitalnego, regulacje granic administracyjnych).



XI. POLITYKI SEKTOROWE

1. MIESZKALNICTWO

1.1. Założenia rozwoju funkcji

- Przyszła liczba mieszkań zależy od czynników ekonomicznych (które warunkują zdolność nowych gospodarstw domowych do niezależnego funkcjonowania, w tym do niezależnego zamieszkania) oraz od czynników natury społecznej (liczba dzieci, stopień samodzielności dzieci i osób starszych itp.). Liczba nowych mieszkań, które będą potrzebne w przyszłości zależy też od kondycji mieszkań obecnie istniejących, od akceptowania ich standardu, standardu otoczenia, od swobody obrotu mieszkaniami na rynku.
- Realne potrzeby mieszkaniowe, szacowane w oparciu o faktyczne możliwości ekonomiczne, uzależnione będą od czynników nie w pełni zależnych od samych mieszkańców i wahać się będą w zależności od tempa rozwoju gospodarczego w skali kraju i skutków jego ożywienia wyrażających się możliwościami finansowymi realizacji własnych potrzeb przez mieszkańców.
- Program mieszkaniowy Gdyni uwzględniać powinien także ofertę mieszkaniową dla mieszkańców innych gmin aglomeracji trójmiejskiej, występuje zainteresowanie możliwościami osiedlania się w Gdyni.
- Liczba gospodarstw domowych w przeciwieństwie do liczby mieszkańców Gdyni będzie podlegać znacznemu wzrostowi. Jest to efektem przemian w strukturze wieku ludności i wzrostem liczby osób powyżej 18 lat, czyli w wieku zdolności do samodzielnego zakładania gospodarstwa domowego. Obserwowany jest także stały wzrost liczby gospodarstw jednoosobowych. Zasadniczy przyrost liczby gospodarstw domowych trwać będzie do 2020 roku - wyniesie około 9 tys. nowych gospodarstw. W następnym dziesięcioleciu liczba gospodarstw domowych może ulec spadkowi¹. Wraz ze zmianami liczby gospodarstw domowych będzie następował proces spadku średniej liczby osób w gospodarstwie domowym. Przeciętna liczba osób w 1 gospodarstwie domowym może spaść z 2,48 w 2002 r. do 2,18 i mniej po 2020 r.
Dla zapewnienia pełnej samodzielności zamieszkiwania, wyrażonej wskaźnikami 100 mieszkań na 100 gospodarstw domowych należałoby wybudować w Gdyni do 2020 roku około 16,5 tys. nowych mieszkań, zakładając że do tego roku przetrwa 95 % istniejącej substancji mieszkaniowej. Zachowanie tempa realizacji nowych mieszkań na średnim poziomie z lat 2000-2006 wynoszącym 1260 mieszkań rocznie, umożliwiłoby zrealizowanie tego celu.
- Przy optymistycznym założeniu zachowania dotychczasowego trendu – systematycznego wzrostu wielkości powierzchni mieszkaniowej oddawanej corocznie do użytku (w latach 1992-2006 oddawano średnio 101 tys. m² powierzchni mieszkaniowej i z każdym rokiem oddawano średnio o 5500 m² więcej niż w roku poprzednim) oraz zakładając, że do 2020 r. przetrwa 95% istniejącej substancji mieszkaniowej, w roku tym nastąpiłoby powiększenie zasobów mieszkaniowych Gdyni do ok. 7,7 mln m². Pozwoliłoby to, w warunkach stabilizacji liczby ludności, osiągnąć już w 2020 r. wskaźnik zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych na poziomie 32 m²/Mk, tj. zbliżony do poziomu notowanego w rozwiniętych krajach europejskich. Średnia standardów zamieszkiwania w krajach UE wg badań Eurostatu w programie „Urban Audit” z 2001 r. wyniosła 30 m²/Mk. Miasta wysoko rozwinięte o podobnej wielkości do Gdyni osiągały wskaźniki 35-40 m²/Mk.
Natomiast zachowanie dotychczasowego poziomu realizacji budownictwa mieszkaniowego (średnia z lat 2000-2006), zakładając, że do 2020 r. przetrwa 90% istniejącej substancji mieszkaniowej, spowodowałoby powiększenie zasobów mieszkaniowych do ok. 7 mln m² w 2020 r. i pozwoliłoby uzyskać wskaźnik ok. 28 m²/Mk.

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



1.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Podaż terenów mieszkaniowych Gdyni w granicach obecnego zainwestowania miejskiego jest silnie ograniczona z uwagi na:
 - silne zainwestowanie budownictwem wielorodzinnym – zbudowanym po 1965 roku, niepodatnym na przekształcenia, zwłaszcza w Chyloni, Grabówku, Obłuzu i Witominie;
 - ograniczone możliwości przekształceń w zabudowie przedwojennej: Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Kamiennej Góry, Działek Leśnych objętych strefami ochrony konserwatorskiej;
 - wyczerpanie chłonności terenów mieszkaniowych w jednostkach Karwiny, Dąbrowa, Witomino, Pustki Cisowskie, Pogórze;
 - trwający proces przekształceń zabudowy w Śródmieściu, polegający na wypieraniu funkcji mieszkaniowej przez funkcje usługowe;
 - konieczność ograniczenia rozwoju mieszkalnictwa w obrębie Gdyni-Północ (Pogórze, Obłuze, Oksywie), z uwagi na potencjalną uciążliwość lotniska Gdynia-Kosakowo, zwłaszcza w kontekście wykorzystania lotniska dla celów cywilnych.
 - konieczność likwidacji lub ograniczenia ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi, zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej w sąsiedztwie funkcji uciążliwych, zwłaszcza w dzielnicy portowo-przemysłowej, ale także na terenie między al. Zwycięstwa a terenami PKP, aż po ul. Stryjską w Redłowie.
 - konieczność likwidacji niewielkich fragmentów zabudowy w wypadku realizacji programu rozbudowy głównych tras komunikacyjnych.
- Głównym kierunkiem rozwojowym dla funkcji mieszkaniowej pozostaje obszar tzw. Gdyni-Zachód tj. Chwarzna-Wiczlino i zachodnich części dzielnic: Dąbrowa i Wielki Kack. Na obszarze tym wyznaczono łącznie 750 ha terenów mieszkaniowych (brutto), obecnie niezainwestowanych lub zabudowanych w niewielkim stopniu. Chłonność nowych terenów, przy założonych w Studium wskaźnikach intensywności zabudowy wynosi ok. 3 mln m² powierzchni użytkowej nowych mieszkań. Przy założeniu wykorzystania ok. 60 % chłonności obszaru przewiduje się, że do 2030 r. na Gdyni-Zachód przybędzie 35-40 tys. mieszkańców.
- Jako generalną zasadę przyjmuje się, że realizacja zabudowy mieszkalnictwa wielorodzinnego o wysokości powyżej 4,5 kondygnacji nie jest wskazana na:

- kierunku Chwarzno-Wiczlino
- kierunku Chwaszczyno z wyjątkiem wschodniej części dzielnicy Dąbrowa
- kierunku północnym (Obłuzu, Pogórze, Oksywie).

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

TYP 1 – POLITYKA OCHRONY

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

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

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

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

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

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

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

TYP 4 – SANACJA POPRZECZ WZBOGACANIE PROGRAMU

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

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

TYP 5 – REWALORYZACJA PRZY ZACHOWANIU PRIORYTETU DLA MIESZKALNICTWA

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

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

TYP 6 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z USŁUGAMI PONADLOKALNYMI

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

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

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

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

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

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

TYP 9 - POLITYKI INDYWIDUALNE DLA OBSZARÓW

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

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

W przypadku dwóch pierwszych obszarów możliwe są dwa kierunki przekształceń:

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

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

TYP 10 - NOWE TERENY ROZWOJOWE

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

Polityka racjonalnego zagospodarowania terenów rozwojowych miasta polegająca na:

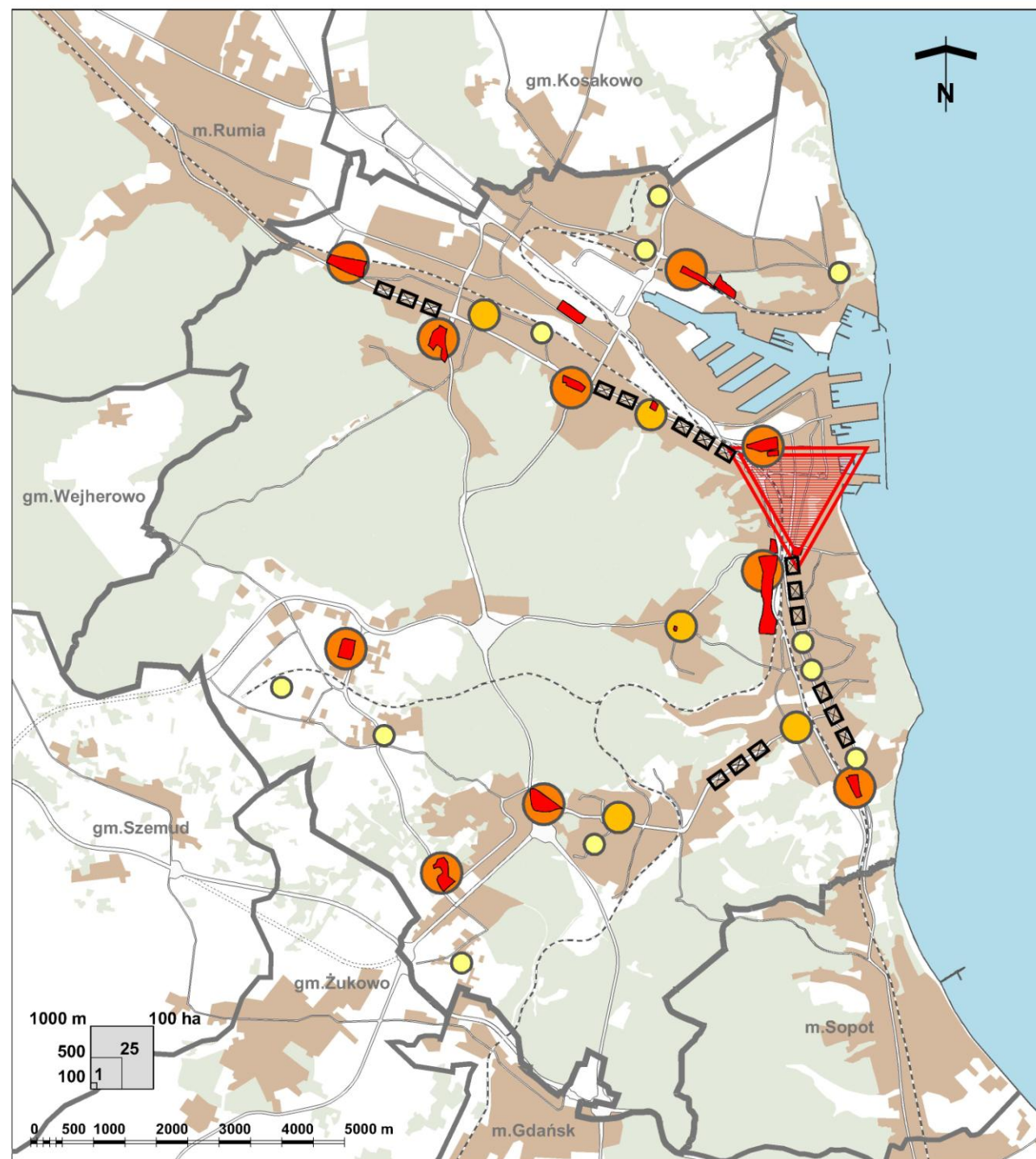
- zdecydowanym priorytecie (na zasadach szczegółowo określonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego) dla przedsięwzięć zintegrowanych - powiązanych z równoległą realizacją infrastruktury technicznej i społecznej,
- dopuszczeniu innych niż mieszkaniowe funkcje:
 - funkcji usługowych i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

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

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

Miasto prowadzić powinno stały monitoring sfery budownictwa mieszkaniowego w celu:

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



2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE

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

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

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

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

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

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

2.1. Założenia rozwoju funkcji

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

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

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

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

ROZWÓJ ŚRÓDMIEŚCIA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

ROZWÓJ USŁUG W REJONACH WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH

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

Miejscami takimi będą:

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

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

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

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

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

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

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

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

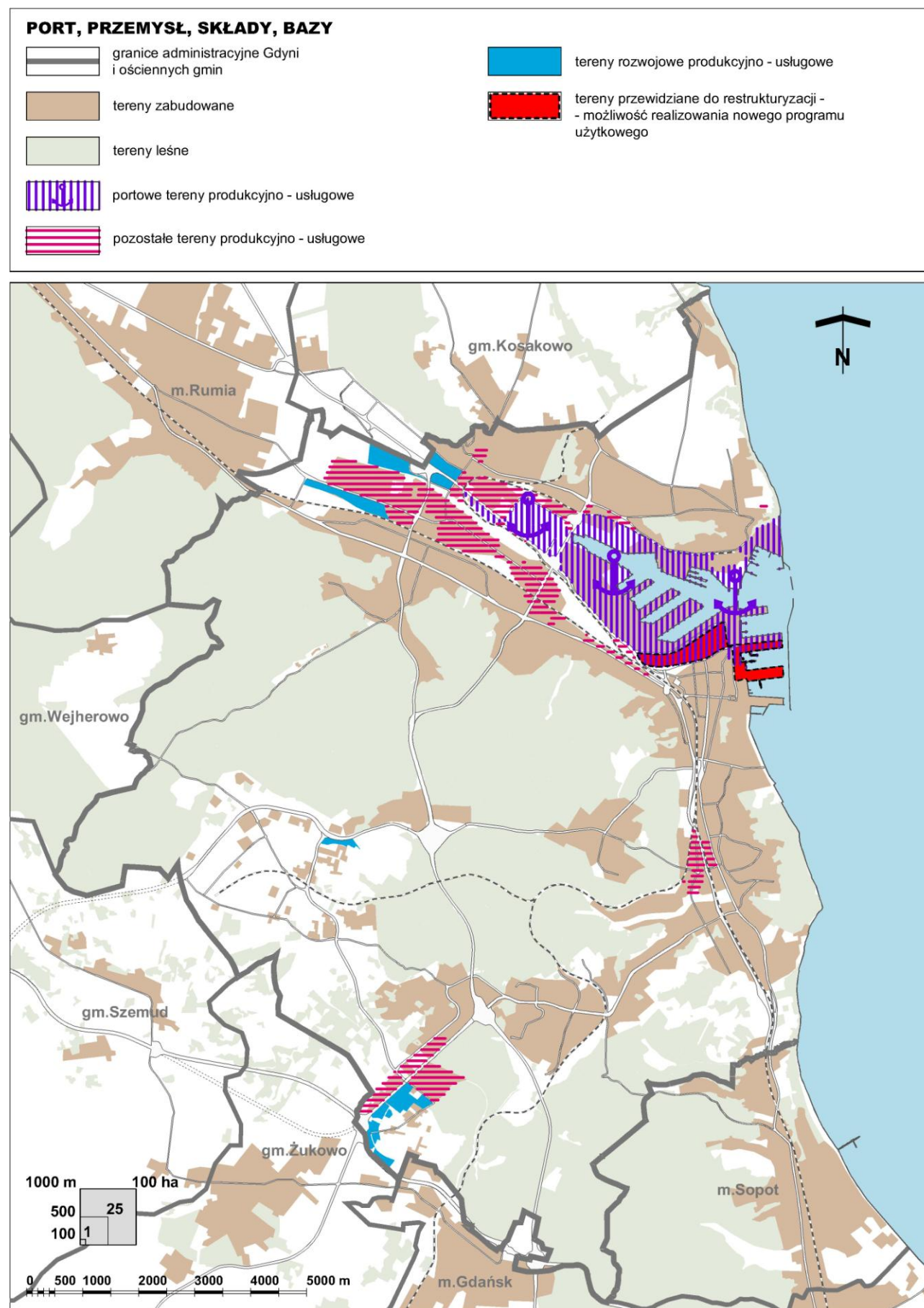
- Dla tego typu usług pożądane lokalizacje są wzdłuż głównych ulic wylotowych z miasta:
 - wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej,
 - wzdłuż ul. Morskiej,
 - wzdłuż projektowanej ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,
 - wzdłuż al. Zwycięstwa.

WZMACNIANIE ISTNIEJĄCYCH USŁUG OSIEDLOWYCH

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

ROZMIESZCZENIE USŁUG O SWOBODNEJ LOKALIZACJI /TERENOCHŁONNYCH/

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



3. PORT

3.1. Założenia rozwoju funkcji

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

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

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

Przewidywane strategiczne kierunki rozwoju funkcji portowych:

• Usługi przeładunkowo-składowe

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

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

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

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

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



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

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

• Otoczenie administracyjno-handlowe portu

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

• Obsługa ruchu pasażersko-turystycznego

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

3.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

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

- Wykorzystywanie wolnych terenów w zachodniej części portu na rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznych, wspomagających obrót kontenerowy.

- Zagospodarowanie obszarów stykowych portu z miastem w kierunku umożliwienia rozwoju funkcji wspomagających obrót portowy z ograniczeniem uciążliwości dla funkcji miejskich.

- W miarę możliwości, likwidację enklaw terenowych pośród terenów portu, które stanowią utrudnienie w efektywnym wykorzystaniu infrastruktury portu i utrudniają obrót portowy.

- Stałą poprawę infrastruktury drogowej i sieciowej portu zapewniającej rozwój obrotów portowych i dogodne warunki funkcjonowania dla użytkowników portu.

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

- Rejon zachodniej części portu, na zachód od Estakady Kwiatkowskiego, gdzie przewidywana jest lokalizacja centrum logistyczno-dystrybucyjnego z dostępem do transportu kolejowego oraz istnieje możliwość rozwoju towarzyszących funkcji portowo-przemysłowych;

- Tereny: obecnego terminalu promowego przy Nabrzeżu Helmskim II oraz teren przyległy do Nabrzeża Bułgarskiego, planowane do wykorzystania dla przyszłego rozwoju obrotu kontenerowego;

- Tereny położone w sąsiedztwie Basenu V portu, będące zapleczem dla rozwoju przestrzennego terminalu ro-ro, charakteryzującego się dużym zapotrzebowaniem na powierzchnie manipulacyjne i drogi technologiczne;

- Rejon przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, gdzie planowana jest lokalizacja nowego terminalu promowego (ruch pasażerski, samochodowy, intermodalny);

- Nieruchomości stanowiące enklawy pośród terenów w administracji Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ewentualne inne dostępne nieruchomości w granicach portu, do pozyskania których zarząd portu posiada ustawowe predyspozycje, z prawem pierwokupu łącznie;

- Tereny tzw. "Międzytorza", położone w granicach portu, będące strategiczną rezerwą dla przyszłego rozwoju funkcji kolejowego transportu multimodalnego ładunków promowych i kontenerów, a także niezbędne do zapewnienia obsługi terminali ładunków masowych.

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

- Ważną szansę dla miasta stanowi rejon Basenu Żeglarskiego im. Mariusza Zaruskiego. Funkcjonują tu siedziby klubów żeglarskich i marina, która w ostatnim czasie została poddana gruntownej modernizacji. Nie mniej jednak wciąż istnieją tu rezerwy dla rozbudowy basenu żeglarskiego wraz z niezbędnym zapleczem obsługi na rzecz sportów wodnych (pod warunkiem zastosowania zabezpieczeń przeciwpowodziowych).

- Tereny zajmowane przez Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” zostały częściowo wyłączane z granic portu, ponieważ funkcje portu rybackiego nie są uważane za funkcję rozwojową na tym terenie. Zakłada się likwidację prowadzonej obecnie działalności i wykorzystanie terenu na cele rozwoju funkcji śródmiejskich, z ewentualnym wykorzystaniem istniejącej przystani morskiej „Dalmor”. Sąsiedztwo głównych przestrzeni reprezentacyjnych śródmieścia Gdyni predestynuje wykorzystanie tego terenu do rozwoju usług związanych z obsługą turystyki, czasu wolnego i wypoczynku mieszkańców, usług kultury i nauki, a także funkcji biurowo-administracyjnych z dopuszczeniem mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej. W docelowym zagospodarowaniu należy przewidzieć możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury portowej - nabrzeży - dla postoju i obsługi jednostek pływających, w tym statków pasażerskich. Położony pomiędzy terenami Dalmoru a Molem Południowym Basen Prezydenta daje możliwości utworzenia nowej mariny.



4. PRZEMYSŁ, SKŁADY, BAZY

4.1. Założenia rozwoju funkcji

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

4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

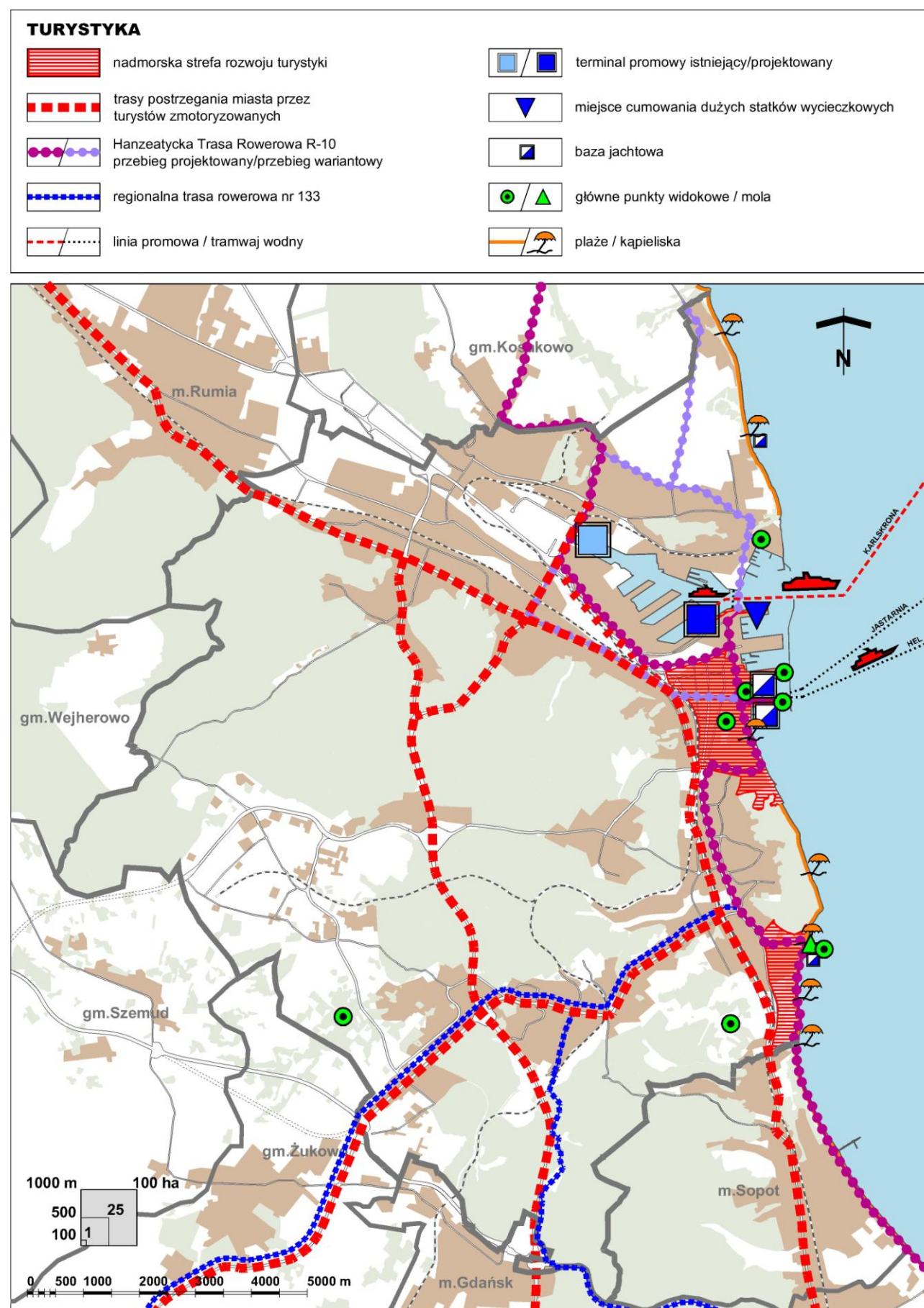
CELE

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

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Tereny użytkowane jako przemysłowe i składowe, w istniejących zgrupowaniach tych funkcji, takimi powinny pozostać przy dążeniu do bardziej efektywnego wykorzystywania przestrzeni i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej.
- W obszarze przemysłowym Chyloni Przemysłowej będzie dominować polityka przekształcania i modernizacji przestrzeni w kierunku efektywnego jej wykorzystania.
- W obszarze przemysłowym Redłowa Przemysłowego zakłada się restrukturyzację przestrzeni w granicach istniejącego użytkowania w kierunku funkcji przemysłowo-usługowych oraz ograniczony rozwój przestrzenny obszaru w kierunku południowym. Dla potrzeb Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego rezerwuje się rejon d. zajezdni w Redłowie z możliwością poszerzenia terenu w kierunku północnym - wzdłuż al. Zwycięstwa.
- Oba sąsiadujące obszary ukierunkowane będą na rozwój działalności gospodarczej opartej na nauce i wiedzy (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii).
- Obszarem wskazanym dla nowych lokalizacji funkcji przemysłowo-usługowych i technicznej obsługi miasta jest obszar wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta, oraz sąsiadująca część obszaru Kaczych Buków. W rejonie d. Polifarbu zakłada się priorytet dla lokalizacji funkcji przemysłowych (park przemysłowy), na pozostałym obszarze preferowane będą funkcje przemysłowo-usługowe o ograniczonej uciążliwości oraz związane z obsługą techniczną Miasta (m.in. zajezdnia autobusowa).
- Wzdłuż głównych ulic wiodących do Śródmieścia głównie al. Zwycięstwa, ul. Śląskiej, ul. Morskiej dopuszczać się będzie lokalizacje funkcji komercyjnych i związanych z obsługą komunikacyjną przy zachowaniu priorytetu dostosowania do wymagań płynących z zagospodarowania i rozwiązania węzłów integracyjnych i rozwoju układu drogowego.
- W jednostkach mieszkaniowych: Grabówku, Orłowie, Redłowie oraz w Śródmieściu występują funkcje przemysłowo-składowe i bazy jako urządzenia rozproszone. Zajmują one łącznie ok. 50 ha. Obiekty tego typu uciążliwe dla otoczenia wymagają zmian technologicznych lub relokacji do zespołów przemysłowo-składowych ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi. Funkcje nieuciążliwe mają pozostać z uwagi na pożądaną bliskość miejsc pracy do miejsc zamieszkania ludności.



5. TURYSTYKA

5.1. Założenia rozwoju funkcji

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

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

5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

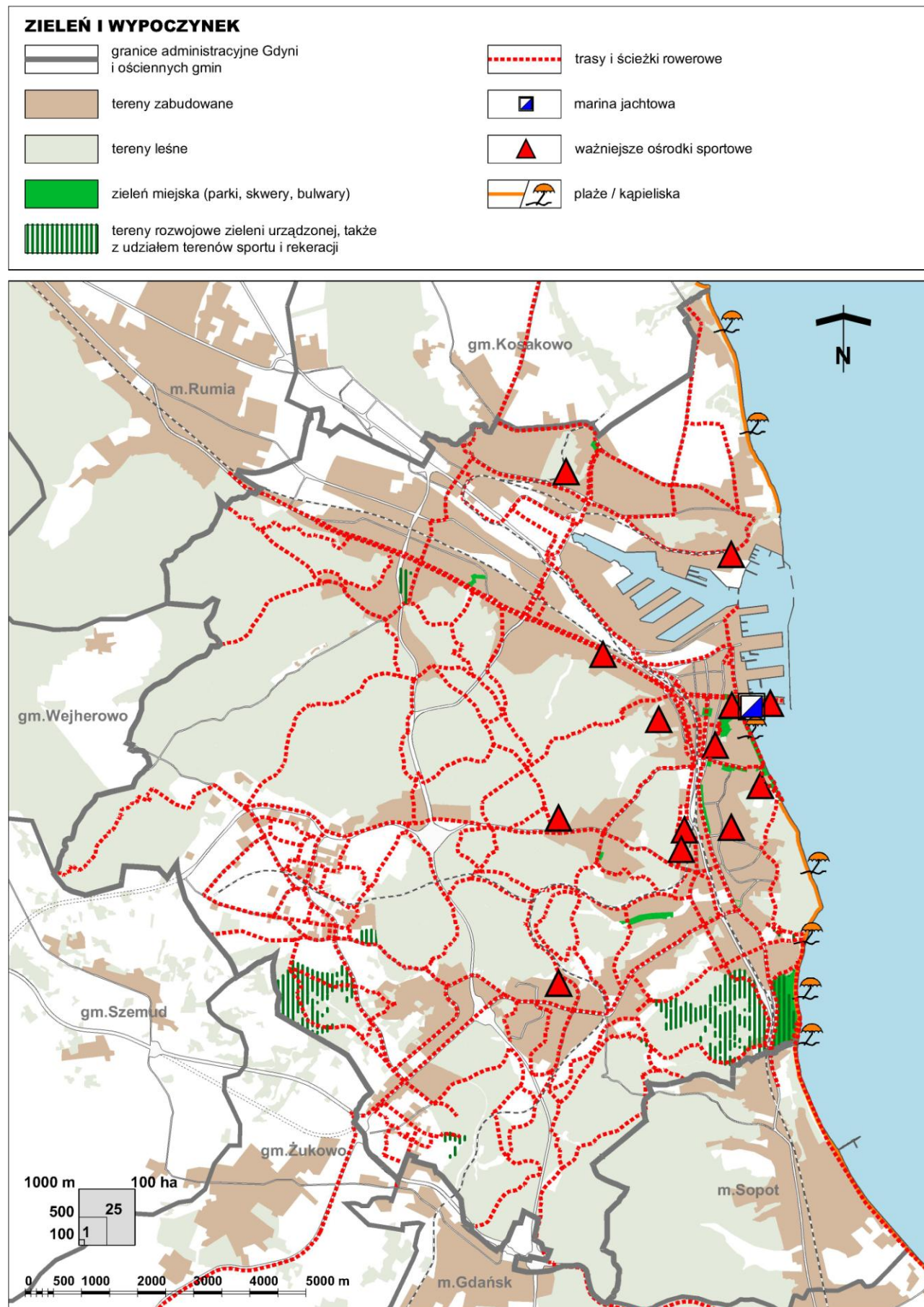
- Tworzenie warunków dla rozwoju tzw. "turystyki biznesowej", a więc stworzenie jak najlepszych warunków pobytu gości, których celem podstawowym są sprawy służbowe, wymagające pozostania w Gdyni przez kilka do kilkunastu dni (z wyraźną przewagą tych pierwszych).
Zainteresowanie tej grupy turystów to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

**KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ**

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

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

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



6. ZIELEŃ I WYPOCZYNEK

6.1. Założenia rozwoju funkcji

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

6.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

**KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ**

- W strukturze przestrzennej miasta wyróżnia się następujące wiodące elementy przestrzeni o funkcjach wypoczynkowych¹ lub predystynowanych do zagospodarowania rekreacyjnego:
 - strefa brzegowa Kępy Oksywskiej
 - nadmorska strefa śródmiejska
 - Kępa Redłowska
 - Orłowo Morskie
 - Park Wypoczynku Kolibki, razem z terenem ogrodu botanicznego
 - las między Małym Kackiem a Karwinami
 - otoczenie Witomina
 - las w dzielnicy Karwiny
 - las w dzielnicy Dąbrowa
 - las w otoczeniu Chwarzna
 - Działki Leśne – lasy Grabówka
 - zespół leśny Leszczyńki-Demptowo
 - zespół leśny w otoczeniu Pustek Cisowskich
 - tereny rekreacyjne Pogórza-Obluże
 - dolina Rzeki Kaczej
 - Park Góry Donas.
- Podstawowe zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej kompleksów rekreacyjnych:
 - poszanowanie odrębności poszczególnych stref, ich walorów i cech jako podstawy do różnicowania form zagospodarowania,
 - potrzeba poszukiwania i utrzymania naturalnych korytarzy wiążących strefy jako zasadniczych łączników struktury przestrzeni rekreacyjnej.
- Zagospodarowanie rekreacyjne pasa nadmorskiego winno odbywać się z zachowaniem poniższych zasad.

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

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

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

Główne funkcje podstrefy to:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

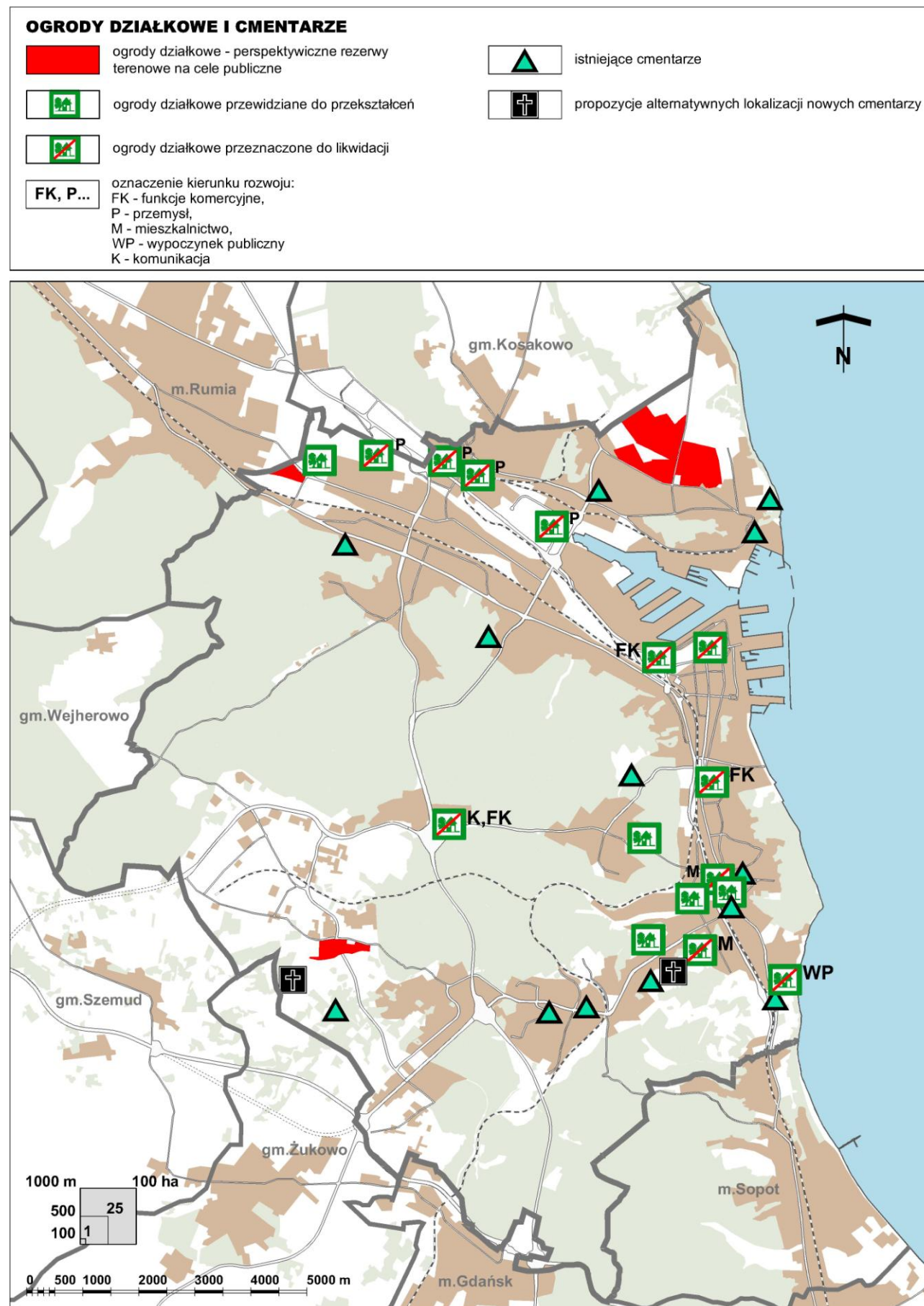
- Lokalizacja innych urządzeń sportowych ogólnomiejskich (poza istniejącymi kompleksami sportowymi przy ul.: Olimpijskiej i Ejsmonda oraz WKS Flota i WSM) przewidywana jest generalnie w parkach miejskich i w kompleksach sportowo-widowiskowych.
- Pozostałe formy terenów zieleni urządzonej:

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

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

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

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



7. OGRODY DZIAŁKOWE I CMENTARZE

7.1. Ogrody działkowe

CELE:

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

7.2. Cmentarze

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

Potrzeby na nowe miejsca cmentarne oblicza się¹ mnożąc liczbę zgonów prognozowaną na 23 lata przez 4,5 m². Otrzymany iloczyn wskazuje powierzchnię grzebalną, stanowiącą 40-60% powierzchni ogólnej cmentarza. Zapotrzebowanie dla Gdyni wynosi 44 do 66 ha. Jednakże odnosząc się do aktualnej sytuacji Gdyni, do tendencji panujących w naszym kręgu kulturowym (stanowisko mieszkańców i Kościoła katolickiego w kwestii kremacji), biorąc pod uwagę wielkość udziału grobów odzyskanych i doświadczenia krajów europejskich, sugeruje się rezerwację 5-10 ha pod nowe cmentarze² (lub powiększanie już istniejących).

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

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

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

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



XII. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY

Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów, określone w Studium to:

- 1) minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej,
- 2) wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy brutto;
- 3) standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych;
- 4) standardy mieszkaniowe;
- 5) tereny wyłączone spod zabudowy.

1. MINIMALNY % UDZIAŁU POWIERZCHNI BIOLOGICZNIE CZYNNEJ (PBC)

Studium ustala wskaźniki minimalnego procentowego udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) dla terenów o różnym przeznaczeniu wskazanych na Rysunku Studium Nr 2-1.

Wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i będą uszczegółowione - w tym również wskazane zostaną tereny zieleni wyłączone spod zabudowy - na podstawie analiz urbanistycznych wykonywanych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem uwarunkowań i powiązań przyrodniczych. Wymagana powierzchnia biologicznie czynna na danym obszarze stanowi sumę wyznaczanych w planie miejscowym terenów zieleni (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.

Dla terenów zieleni przyjęto następujące wskaźniki PBC:

- tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (nieużytki, łąki, zadrzewienia, tereny rolne itp.) - min. 90 %,
- tereny zieleni urządzonej (parki, bulwary, skwery) - min. 90 %.
- tereny zieleni urządzonej z udziałem terenów sportu i rekreacji – min. 80 %.

Na terenach przeznaczonych pod inne funkcje wskazano tereny, dla których wymagane są podwyższone wskaźniki PBC w przedziałach 40-60%, 60-80% oraz min. 80%. Na terenach zabudowy mieszkaniowej, dla których nie wskazano minimalnego % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) na Rysunku Studium Nr 2-1, zaleca się, aby wskaźnik PBC kształtował się w granicach od 25% - do 40 %.

2. WYSOKOŚĆ ZABUDOWY I WSKAŹNIKI INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY

Wysokości i wskaźniki intensywności zabudowy brutto, określa się jako orientacyjne dla różnych rodzajów zabudowy w poszczególnych strefach funkcjonalnych. Służą one mają do badania chłonności terenów i opracowywania wytycznych programowo-przestrzennych w m.p.z.p.

Przyjęto następujące kategorie wysokości zabudowy:

- dla zabudowy jednorodzinnej - do 12 m nad poziom terenu, przy czym lokalnie wysokość zabudowy może być obniżona - w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy lub krajobrazu;
- dla zabudowy wielorodzinnej realizowanej na terenach tzw. Gdyni Zachód oraz jako uzupełnienie istniejącej zabudowy wielorodzinnej niskiej – do 18 m nad poziom terenu (do 5 kondygnacji nadziemnych);
- dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w strefie śródmieścia funkcjonalnego i centrach usługowych - do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), lokalnie do ok. 30 m nad poziom terenu lub w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy lub krajobrazu.

Na obszarze związanym z funkcjonowaniem lotniska Babie Doły obowiązują szczególne warunki określania wysokości zabudowy.

Przyjęto następujące kategorie wskaźników intensywności zabudowy brutto:

Funkcja	Strefa śródmieścia funkcjonalnego	Strefa miejska	Strefa przedmieść	Strefa portowo-przemysłowa
M1, (M1)	0,5	0,4	0,3	-
M2, (M2)	1,2	0,8	0,6	-
M3, (M3)	1,8	-	-	-
U ..., (U....),	1,5	1,2	1,0	1,2
PU, (PU)	-	1,2	1,0	1,2
UC, (UC)	2,0	1,2	-	1,2

Przez wskaźnik intensywności zabudowy brutto należy rozumieć stosunek powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków liczonej w zewnętrznym obrysie murów do powierzchni terenu. Wskaźniki intensywności zabudowy brutto przyjęto dla terenów inwestycyjnych z uwzględnieniem dróg o charakterze lokalnym i dojazdowym.

Wskaźniki intensywności zabudowy brutto i wysokości zabudowy zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i będą uszczegółowione - w tym również wskazane zostaną lokalne dominanty wysokościowe - na podstawie analiz urbanistycznych wykonywanych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem spójności kompozycji przestrzennej.

3. STANDARDY ZAGOSPODAROWANIA DOTYCZĄCE ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY SPOŁECZNEJ ORAZ USŁUG PODSTAWOWYCH

Przyjęto następujące standardy zagospodarowania dla inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym z zakresu infrastruktury społecznej, które odnoszą się do obszarów planowanego rozwoju budownictwa mieszkaniowego:

a/ Oświata

Należy zapewnić dla:

- przedszkoli teren o wielkości - 0,9 m² na jednego mieszkańca (m²/Mk); dojście, bez przekraczania ulic układu podstawowego - do 500 m lub dowożenie
- szkół razem (razem tj. szkoły podstawowe, artystyczne, gimnazja, licea ogólnokształcące i specjalne, szkoły średnie techniczne i dla dorosłych) teren o wielkości - 4,0 m² powierzchni terenu na mieszkańca, w tym dla:

- szkół podstawowych teren o wielkości 2,0 m²/Mk; minimalna powierzchnia działki -1,0 ha; dojście, bez przekraczania ulic o dużym natężeniu ruchu - do 800-1000 m lub dowożenie

b/ Zdrowie i pomoc społeczna

Należy zapewnić dla:

- usług zdrowia i pomocy społecznej: żłobki, przychodnie publiczne, domy pomocy społecznej, szpitale, pogotowia noclegowne i działalność weterynaryjna, tereny o wielkości wynikającej z indywidualnej oceny potrzeb bieżących i perspektywicznych, w tym dla:

- placówek podstawowej służby zdrowia – 0,2 m²/Mk; w promieniu dojścia pieszego do 1800 – 2000 m,



c/ Kultura

Należy zapewnić dla:

– domów i ośrodków kultury – teren o wielkości 0,1 m²/Mk, w promieniu dojazdu do ok. 1000 m.

W odniesieniu do usług kultury na poziomie dzielnicowym przyjmuje się wskaźnik łączny o wielkości - 0,2 m² powierzchni terenu na jednego mieszkańca.

d/ Tereny ogólnodostępnej zieleni urządzonej i sportu powszechnego

Należy zapewnić:

- na terenach mieszkaniowych netto – w bezpośrednim sąsiedztwie mieszkań tereny zieleni urządzonej - zabaw dla dzieci i wypoczynku osób starszych w wielkości minimum 8-10 m²/Mk w zabudowie wielorodzinnej oraz 10 m²/działkę lub mieszkanie w zabudowie jednorodzinnej;

- na terenach mieszkaniowych brutto, w osiedlach mieszkaniowych – parki i boiska sportowe – minimum 6 m² na 1 mieszkańca oraz ogrody dziecięce o pow. 0,50-1,50 ha, rozmieszczone w promieniu 300-600 m od mieszkań,

- urządzenia ogólnomiejskie, sytuowane w zależności od warunków terenowych, obejmujące: parki i zieleńce, tereny sportu powszechnego (boiska, baseny itp.), tereny i urządzenia rozrywkowe – teren o wielkości minimum 4 m² na 1 mieszkańca.

e/ Usługi podstawowe

Należy zapewnić dla:

– handlu, gastronomii, obiektów obsługi ludności (w tym punkty usług rzemieślniczych) – teren o wielkości - 0,5 m²/Mk, w promieniu dojazdu pieszego do obiektu ok. 10 min.

4. STANDARDY MIESZKANIOWE

Przyjęto następujące perspektywiczne (po 2030 r.) standardy dla nowej zabudowy mieszkaniowej:

a) 1 mieszkanie na 1 gospodarstwo domowe;

b) zabudowa wielorodzinna – 38 m² powierzchni mieszkania / osobę;

c) zabudowa jednorodzinna – 76 m² powierzchni mieszkania / osobę.

Przyjęte standardy będą stanowiły podstawę do badania chłonności terenów w obszarach rozwojowych.

Zakłada się, że w 2020 r. nastąpi zbliżenie do pełnej samodzielności zamieszkiwania gospodarstw domowych oraz osiągnięcie standardu powierzchni mieszkaniowej na osobę w wielkości ok. 33 m² (średnio).

5. TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY

Tereny wyłączone spod nowej zabudowy to:

– istniejące i projektowane obszary ochrony przyrody: rezerваты przyrody, użytki ekologiczne oraz zespoły przyrodniczo-krajobrazowe;

– tereny zieleni leśnej;

– plaże i brzegi klifowe w pasie przybrzeżnym, z wyłączeniem wyznaczonych miejsc;

– obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników);

– tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąki, zadrzewienia, uprawy rolne, w tym obszary położone w strefach istniejących ograniczeń dla zainwestowania;

– tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji;

– obszary, dla których wymagane jest zachowanie określonej wielkości powierzchni biologicznie czynnej (PBC) - w części odpowiadającej tym wymaganiom.

6. WYTYCZNE DOTYCZĄCE ZASAD OKREŚLANIA W MPZP USTALEŃ STUDYUM W ZAKRESIE KIERUNKÓW I WSKAŹNIKÓW ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW

1. Wskaźniki dotyczące powierzchni biologicznie czynnej, zgodnie z ustaleniami w rozdziale XII pkt 1, są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów wskazanych na rysunku Studium. Wymagana powierzchnia biologicznie czynna na danym obszarze stanowi sumę wyznaczanych w planie miejscowym terenów zieleni (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.

2. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice terenów wyłączonych spod zabudowy, uwzględniając istniejące uwarunkowania, w tym istniejącą zabudowę i istniejące wydzielienia działek budowlanych, kierując się zasadą ograniczania rozproszonej zabudowy, przy czym na terenach wskazanych w Studium jako tereny wyłączone spod zabudowy:

- przeznaczone na tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąki, zadrzewienia, uprawy rolne, dopuszcza się lokalizację niezbędnej zabudowy siedliskowej, w przypadku gdy powierzchnia gospodarstwa rolnego związanego z tą zabudową przekracza średnią powierzchnię gospodarstwa rolnego w Gdyni;

- określonych jako tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji, dopuszcza się lokalizację niezbędnej zabudowy siedliskowej oraz dopuszcza się realizację zabudowy wynikającej z docelowego przeznaczenia terenu - na warunkach określonych w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z zachowaniem wymaganej powierzchni biologicznie czynnej.

4. Wskaźniki dotyczące wysokości i intensywności są uśrednione. Uszczegółowienie tych wskaźników oraz wskazanie lokalnych dominant wysokościowych będzie następowało w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, na podstawie przyjętych założeń urbanistycznych i kompozycyjnych uwzględniających zagospodarowanie terenów otaczających.

5. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczące lokalizacji infrastruktury społecznej powinny zostać poprzedzone analizą istniejącego i planowanego zagospodarowania terenów w obszarze rozwojowym pod kątem jego wyposażenia w ww. obiekty oraz wykonaniem koncepcji struktury przestrzennej ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji lokalnych obiektów infrastruktury społecznej niezbędnych dla obsługi obszaru rozwojowego, w tym terenów ogólnodostępnej zieleni urządzonej (m.in. parków i skwerów) oraz terenów sportu powszechnego.

6. Wskaźniki urbanistyczne i standardy służą przede wszystkim do badania chłonności terenów i opracowywania wytycznych programowo-przestrzennych w różnych rejonach miasta. Są podstawą do programowania i projektowania elementów infrastruktury transportowej, inżynierskiej oraz infrastruktury społecznej.

7. Dopuszcza się odstępstwa od wymagań określonych wskaźnikami parkingowymi określonymi w rozdziale XV Transport pkt 2.3. w sytuacji gdy:

- inwestycja realizowana będzie na obszarze objętym ochroną konserwatorską lub formami ochrony przyrody i realizacja wymaganej liczby miejsc postojowych byłaby sprzeczna z przyjętymi zasadami ochrony;

- inwestycja dotyczy adaptacji bądź przebudowy zabudowy istniejącej, a warunki przestrzenne terenu nie pozwalają na realizację wymaganej liczby miejsc postojowych;

- inwestycja wiąże się z realizacją ogólnodostępnego parkingu strategicznego w strefie śródmieścia funkcjonalnego (dopuszcza się zwiększenie liczby miejsc postojowych).



XIII. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA

1. PODSTAWOWE KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

1. Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi przez poprawę jakości środowiska miejskiego i jego wzbogacenie w zakresie przyrodniczych terenów rekreacyjnych.
2. Proekologiczny rozwój przestrzenny miasta ukierunkowany na minimalizację konfliktu „urbanizacja - środowisko przyrodnicze”.
3. Wzrost efektywności ochrony przyrody i kształtowanie osnowy ekologicznej miasta.
4. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami stałymi.
5. Rekultywacja i rewitalizacja środowiska terenów zdewastowanych i zaniedbanych przyrodniczo.
6. Eliminacja aktualnych i potencjalnych konfliktów na tle ekologicznym z sąsiednimi gminami.
7. Kształtowanie środowiska przyrodniczego obszarów zasilających miasto w zakresie stymulującym trwałe wykorzystanie ich zasobów.

2. ZASADY POLITYKI PRZESTRZENNEJ W ZAKRESIE WDROŻENIA PODSTAWOWYCH KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

2.1. Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi

- **Poprawa stanu aerosanitarnego powietrza atmosferycznego:**
 - ograniczenie uciążliwości istniejących źródeł zanieczyszczeń atmosfery, zwłaszcza obiektów przemysłowych i energetyki ciepłej;
 - ograniczenie emisji nieorganizowanej;
 - modernizacja układu komunikacji samochodowej i wzrost płynności ruchu w mieście;
 - ograniczenie lokalizacji nowych obiektów uciążliwych pod względem aerosanitarnym;
 - kształtowanie środowiska zurbanizowanego z uwzględnieniem form stymulujących samooczyszczanie atmosfery, zwłaszcza przewietrzanie.
- **Ograniczenie uciążliwości akustycznej środowiska miejskiego:**
 - modernizacja układu komunikacji samochodowej i wzrost płynności ruchu w mieście;
 - wprowadzenie biologicznych lub technicznych ekranów akustycznych wzdłuż najbardziej uciążliwych tras komunikacyjnych tam gdzie jest to możliwe;
 - stymulowanie w budynkach położonych w strefach uciążliwego hałasu komunikacyjnego wykorzystania lokali mieszkalnych na potrzeby innych funkcji;
 - unikanie konfliktowego lokalizowania funkcji będących źródłem i wymagających ochrony przed hałasem;
 - kształtowanie środowiska zurbanizowanego z uwzględnieniem uwarunkowań wynikających z rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku miejskim.
- **Doprowadzenie wód powierzchniowych, w tym przybrzeżnych wód morskich do trwałego stanu czystości:**
 - eliminacja zrzutów ścieków komunalnych i gospodarczych do cieków;
 - oczyszczanie fizyczne i biologiczne wszystkich ścieków komunalnych i przemysłowych;



- podczyszczanie wód opadowych z terenów przemysłowych i komunikacyjnych przed ich odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej;
- podczyszczanie i retencjonowanie wszystkich wód opadowych przed ich zorganizowanym odprowadzaniem do cieków.
- **Rewaloryzacja bioklimatu:**
 - ograniczenie intensywności wiatrów w dużych osiedlach mieszkaniowych zlokalizowanych na wierzchołkach morenowej przez wprowadzenie uzupełniającej zabudowy i stref wielowarstwowej zieleni klimatycznej;
 - stymulowanie oddziaływania morza na warunki klimatyczne miasta, zwłaszcza w rejonie Śródmieścia przez nie wprowadzanie form zainwestowania ograniczających zasięg bryzy morskiej i rozprzestrzenianie się aerozolu morskiego (utrzymanie otwarcia na morze ulic śródmiejskich: al. Marsz. J. Piłsudskiego, ul. Armii Krajowej, ul. 10 Lutego);
 - zwiększenie wykorzystania wody i urządzeń wodnych w zagospodarowaniu przestrzeni publicznych, zwłaszcza śródmiejskich.
- **Rewaloryzacja i zagospodarowanie środowiska przyrodniczego terenów rekreacyjnych:**
 - doprowadzenie przybrzeżnych wód morskich do trwałego stanu przydatności dla rekreacji;
 - rekreacyjne zagospodarowanie zaplecza strefy brzegowej morza;
 - przystosowanie w porozumieniu z nadleśnictwem brzeżnej części lasów strefy krawędziowej w sąsiedztwie osiedli mieszkaniowych dla potrzeb masowej rekreacji codziennej;
 - ochrona przestrzenna i rewaloryzacja jakościowa przyrodniczych terenów rekreacyjnych położonych na obszarze bezpośrednio zurbanizowanym.

2.2. Proekologiczny rozwój przestrzenny miasta

- **Ograniczanie przestrzennego rozwoju miasta:**
 - efektywne wykorzystanie wewnętrznych terenów inwestycyjnych;
 - rewitalizacja urbanistyczno-przyrodnicza zdegradowanych struktur osadniczych.
- **Dostosowanie zakresu terytorialnego urbanizacji do funkcji ekologicznych i zasobów środowiska przyrodniczego:**
 - ochrona osnowy ekologicznej miasta;
 - ochrona struktur przyrodniczych o unikalnych walorach krajobrazowych;
 - ochrona terenów o dużym potencjale zasobowo-użytkowym, zwłaszcza wodnym i rekreacyjnym;
 - dostosowanie charakteru urbanizacji na potencjalnych kierunkach rozwoju miasta do lokalnych warunków przyrodniczych i sozologicznych.

2.3. Wzrost efektywności ochrony przyrody i kształtowanie osnowy ekologicznej miasta

- **Współdziałanie w realizacji celów ochrony w rezerwach przyrody:**
 - przestrzeganie zasad zagospodarowania przestrzennego określanych w planach ochrony rezerwatów przyrody.
- **Realna ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego:**
 - przyjęcie jako decydującego kryterium lokalizacji funkcji i przedsięwzięć w otulinie TPK, braku ich oddziaływania w stopniu trwale zmieniającym którykolwiek z komponentów środowiska parku, w tym

rozwijanie systemu zagospodarowania wód opadowych na wysoczyźnie pojeziernej w kierunku ochrony cieków przecinających jej krawędź (preferowanie naturalnej i sztucznej retencji w zlewniach);

- podporządkowanie gospodarki przestrzennej w Parku zasadom określonym w przepisach powołujących obszar chroniony;
- aktywny udział w opracowaniu „Planu ochrony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego” i wdrażanie jego ustaleń.
- **Wprowadzanie nowych, indywidualnych form ochrony przyrody:**
 - obejmowanie enklaw naturalnych i półnaturalnych ekosystemów na obszarach urbanizowanych ochroną na podstawie uchwał rady miasta o ustanowieniu użytków ekologicznych;
 - systematyczne obejmowanie ochroną jako pomniki przyrody obiektów przyrodniczych spełniających właściwe kryteria.
- **Wzrost bioróżnorodności miejskich struktur przyrodniczych:**
 - zachowywanie na terenach zielonych miasta enklaw naturalnych i półnaturalnych ekosystemów: oczek wodnych, podmokłości, torfowisk, wyróżniających się krajobrazowo, starych zadrzewień itp.;
 - stosowanie na terenach zieleni urządzonej zróżnicowania jej form tak pod względem struktury pionowej, jak i składu gatunkowego.
- **Kształtowanie osnowy ekologicznej miasta jako systemu terenów przyrodniczo aktywnych, przenikających obszar zurbanizowany, umożliwiających przyrodnicze powiązania funkcjonalne, spełniające warunki:**
 - różnorodności świata żywego i nisz ekologicznych;
 - ciągłości w czasie ekosystemów;
 - ciągłości przestrzennej ekosystemów;
 - adekwatności systemów ekologicznych do warunków siedliskowych.
- **Ochrona terytorialna i jakościowa struktur przyrodniczych strefy krawędziowej wysoczyzny i strefy brzegowej morza jako trzonu osnowy ekologicznej miasta:**
 - nie zwiększanie obciążenia antropogenicznego, ograniczenie penetracji ludzi do wyznaczonych i właściwie urządzonych przejść;
 - rewitalizacja fragmentów zdewastowanych.
- **Ochrona terytorialna i rewitalizacja korytarzy ekologicznych:**
 - rewitalizacja przyrodnicza otoczenia cieków łączących lasy strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej ze strefą brzegową morza (dolny odcinek Kaczej, Potok Kolibkowski, Swelinia);
 - zachowanie i/lub rewitalizacja przyrodnicza korytarzy wierzchołkowej części wysoczyzny morenowej (górny odcinek doliny Kaczej, dolina Potoku Wiczlińskiego, zespół podmokłości i kompleksów leśnych z Górą Donas).
- **Ochrona terytorialna mikroplątów ekologicznych:**
 - mikropląty ekologiczne drobnych kompleksów leśnych i semileśnych;
 - mikropląty ekologiczne drobnych zbiorników wodnych i terenów hydrogenicznych, zwłaszcza torfowiskowych;
 - tereny zieleni miejskiej, jak parki, skwery, zieleńce itp. oraz założenia dworsko-parkowe;
 - zgrupowania drzew i krzewów różnicujące nisze ekologiczne, o istotnej roli krajobrazowo-fizjonomicznej.

**2.4. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej ochrony środowiska**

- **Rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacji sanitarnej:**
 - rozbudowa sieci kanalizacji sanitarnej w celu objęcia wszystkich terenów zainwestowanych miasta;
 - modernizacja kanalizacji sanitarnej miasta w celu uniknięcia sytuacji awaryjnych i zrzutów ścieków do odbiorników powierzchniowych;
 - modernizacja infrastruktury gospodarki ściekowej na terenach wojskowych Kępy Oksywskiej;
 - modernizacja infrastruktury gospodarki ściekowej na terenach portowych;
 - doskonalenie technologiczne oczyszczalni ścieków „Dębogórze”.
- **Rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacji deszczowej:**
 - objęcie siecią kanalizacji deszczowej wszystkich terenów komunikacyjnych, przemysłowo-składowych i innych stwarzających zagrożenie obciążenia wód opadowych zanieczyszczeniami;
 - podczyszczanie ścieków deszczowych z ww. terenów przed ich odprowadzeniem do wód powierzchniowych, przy czym podczyszczanie ścieków deszczowych z obszarów śródmiejskich i portowo-przemysłowych, przy zastosowaniu urządzeń o najwyższym poziomie sprawności określonym w przepisach szczegółowych, dotyczących wprowadzania ścieków do wód lub do ziemi;
 - na terenach rekreacyjnych, zabudowy mieszkaniowej i innych o małym zagrożeniu zanieczyszczenia wód opadowych, odprowadzanie ich do gruntu zgodnie z zasadą, że spływy opadowe powinny być odprowadzane do gruntu na terenach ich powstawania lub w najbliższym sąsiedztwie;
 - budowa zbiorników retencyjnych wód opadowych na terenach przewidzianych do urbanizacji w obrębie wierzchołki wysoczyzny morenowej, szczególnie przed skierowaniem wód do dolin cieków;
 - zaniechanie technicznej regulacji koryt cieków i preferowanie metod naturalnych, zgodnych z ekologicznymi funkcjami struktur przyrodniczych dolin cieków.
- **Modernizacja systemów grzewczych:**
 - likwidacja indywidualnego ogrzewania węglowego przez podłączenie wszystkich obiektów do sieci ciepłowniczej EC, lub przez wykorzystanie niskoemisyjnych mediów grzewczych;
 - preferowanie zasilania z sieci EC nowej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, usługowej, przemysłowej, zlokalizowanej w zasięgu sieci;
 - modernizacja sieci ciepłowniczej w celu minimalizacji strat energii cieplnej.
- **Wprowadzenie gospodarki odpadami stałymi opartej na recyklingu:**
 - upowszechnianie selektywnej zbiórki odpadów;
 - tworzenie punktów odbioru, składowania i częściowo przetwarzania odpadów przeznaczonych do recyklingu;
 - udział w rozwoju Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów "EkoDolina" w Łężycach.

2.5. Rekultywacja i rewitalizacja środowiska terenów zdewastowanych i zaniedbanych przyrodniczo

- **Rekultywacja terenów przemysłowych, poprzemysłowych i składowych;**
 - modernizacja technologiczna obiektów w celu ograniczenia ich uciążliwości środowiskowej;
 - uaktywnienie biologiczne terenów niepokrytych sztucznymi nawierzchniami;

- wprowadzenie stref zieleni izolacyjno-krajobrazowej.
- **Rewitalizacja terenów zabudowy śródmiejskiej:**
 - wzbogacenie struktury biologicznej terenów zielonych;
 - uaktywnienie biologiczne fragmentów zdewastowanych;
 - zwiększanie zróżnicowania zieleni na terenach publicznych, w tym także wzrost udziału zieleni wysokiej.
- **Rewitalizacja terenów wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej:**
 - uaktywnienie biologiczne fragmentów zdewastowanych;
 - izolacja od głównych tras komunikacji samochodowej wielopiętrowymi strefami zieleni buforowej;
 - zwiększenie udziału zieleni wysokiej, przede wszystkim na nowych osiedlach;
 - ukształtowanie osiedlowych terenów zielonych o funkcji rekreacyjnej.

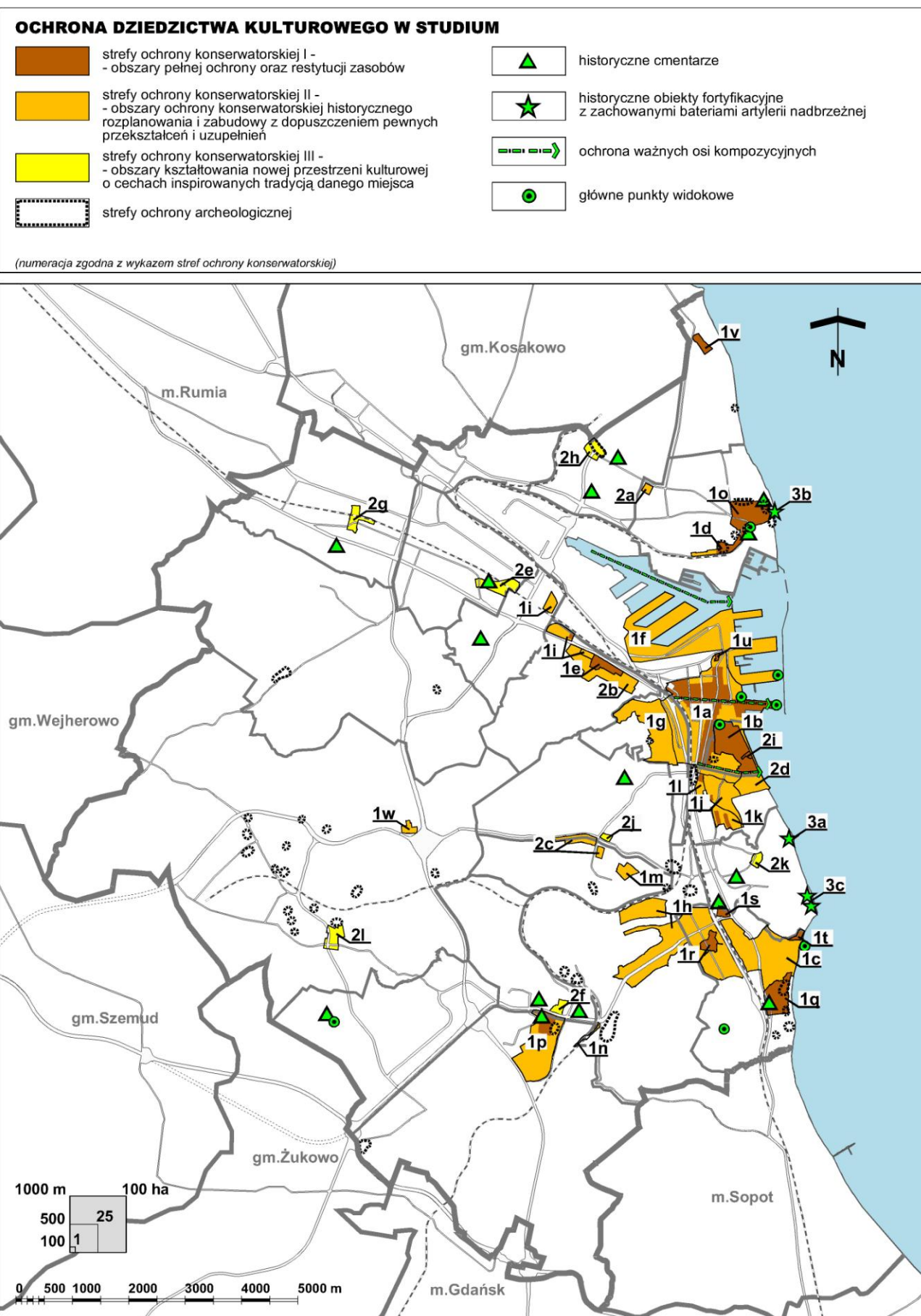
2.6. Eliminacja aktualnych i potencjalnych konfliktów na tle ekologicznym z sąsiednimi gminami

- **Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów komunalnych Gdyni położonych poza jej granicami:**
 - oczyszczalnia ścieków „Dębogórze” i jej kanał zrzutowy (gmina Kosakowo);
 - składowisko pyłów EC Gdynia koło Rewy (gmina Kosakowo);
 - Zakład Unieszkodliwiania Odpadów "EkoDolina" w Łężycach (gmina Wejherowo).
- **Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów położonych w Gdyni oddziałujących negatywnie na jej otoczenie:**
 - EC 3 Gdynia – emisja zanieczyszczeń do atmosfery (gmina Kosakowo);
 - dostawa zanieczyszczeń do wód Zatoki Gdańskiej (Port Handlowy Gdynia, Port Wojenny Gdynia, Stocznia Gdynia SA, Stocznia "Nauta", kanalizacja deszczowa miasta) – (gminy Kosakowo, Sopot, Gdańsk).

2.7. Kształtowanie środowiska przyrodniczego obszarów zasilających miasto w zakresie stymulującym trwałe wykorzystanie ich zasobów

Obszarami bezpośrednio lub pośrednio zasilającymi miasto są:

- Pojezierze Kaszubskie i Półwysep Kaszubski (główne obszary rekreacji weekendowej mieszkańców miasta, zasadnicze strefy napowietrzania miasta, rejony zasilania podziemnych poziomów wodonośnych ujmowanych dla potrzeb miasta);
- Zatoka Gdańska (akwen determinujący pod względem przyrodniczym nadmorską specyfikę miasta).
- **W związku z wymienionymi relacjami w interesie Gdyni leżą inspirowanie, promocja i udział we wdrażaniu następujących działań:**
 - utrzymanie przyrodniczych walorów rekreacyjnych Pojezierza Kaszubskiego i Półwyspu Kaszubskiego oraz stworzenie warunków dla trwałego ich użytkowania;
 - nie lokalizowanie w wymienionych regionach obiektów uciążliwych dla środowiska, mogących pogorszyć jego stan w zakresie aero- i hydrosanitarnym;
 - rewitalizacja przyrodnicza wód Zatoki Gdańskiej w celu restytucji jej stabilności jako ekosystemu.



XIV.OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH

1. CELE

Głównym celem polityki przestrzennej w odniesieniu do środowiska kulturowego jest ochrona i rewaloryzacja wszystkich jego walorów, które stanowią o pięknie i tożsamości historycznej miasta. W przypadku Gdyni głównym celem polityki przestrzennej w zakresie ochrony i kształtowania środowiska kulturowego winno być:

- zachowanie tożsamości historyczno-kulturowej miasta, a w szczególności śladów jego historycznej genezy i specyfiki jako "miasta dwudziestolecia międzywojennego - morskiej stolicy II Rzeczypospolitej"
- ochrona wybitnych przykładów architektury modernizmu lat 1918-39 oraz wybitnych realizacji modernistycznych okresu powojennego
- zachowanie śladów osadnictwa wiejskiego oraz wiejsko-leśniskowego jako świadków historii przestrzennej i kultury materialnej tego terenu
- rewaloryzacja zdegradowanych przestrzeni miejskich o bogatej tradycji historycznej jako źródła odzyskania przestrzeni kulturowej w obrębie dzielnic peryferyjnych
- zachowanie niematerialnych wartości historycznych przestrzeni miejskiej, a w szczególności nazw dzielnic i ulic posiadających tradycję historyczną.

2. GENERALNE ROZSTRZYGNIECIA I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego Gdyni nadal powinna się odbywać poprzez wpis do rejestru zabytków najcenniejszych zespołów i obiektów, oraz poprzez ochronę w zapisach planów miejscowych. Należy jednak dążyć do tego, by znacznie rozszerzyć zakres tej ochrony w obu wspomnianych grupach. Należy także podjąć starania, by Śródmieście Gdyni - jako wybitny zespół architektoniczno-urbanistyczny z okresu międzywojennego, a jednocześnie zespół o szczególnym znaczeniu jako symbol miasta dwudziestolecia międzywojennego i morskiej stolicy II Rzeczypospolitej - został uznany za Pomnik Historii.

Ponieważ w rejestrze zabytków znajduje się obecnie jedynie 59 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni, a ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto jedynie część obszarów o istotnych walorach historycznych - w tym przede wszystkim Kamienną Górę oraz część Orłowa i część Kolibek - stan ochrony dziedzictwa kulturowego w Gdyni ocenić trzeba jako niewystarczający. Szansą na poprawę ochrony tego dziedzictwa jest wpis do rejestru zabytków zespołu Śródmieścia Gdyni. Jednocześnie istnieje potrzeba objęcia ściślejszą ochroną kolejnych zespołów i obiektów, których wartość kulturowa jest wysoka, a które obecnie pozbawione są prawnej ochrony konserwatorskiej.

Bardzo ważne z tego powodu jest sporządzenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wszystkich historycznych dzielnic Gdyni - w tym przede wszystkim **Działek Leśnych, Małego Kacka, Redłowa i Witomina** - tak, aby istniejące na ich terenie obiekty i zespoły o wysokich wartościach kulturowych mogły być chronione zapisami tychże planów miejscowych.

3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO W PLANACH MIEJSCOWYCH

W zapisach planów miejscowych należy objąć ochroną wymienione poniżej obiekty oraz obszary obejmujące zespoły zabudowy o wysokiej wartości historycznej i kulturowej. Wśród obszarów postulowanych do ochrony wskazano 3 strefy ochrony konserwatorskiej oraz 2 obszary o specyficznej formie ochrony. Dla każdego obiektu i dla każdego obszaru powinny zostać w planie sprecyzowane szczegółowe zapisy ochrony.

**3.1. Obiekty o wysokiej wartości historycznej i kulturowej postulowane do ochrony**

Obiekty o wysokiej wartości historycznej i kulturowej, które powinny zostać objęte ochroną w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

1. Łuszczarnia Ryżu w porcie gdyńskim
2. Olejarnia w porcie Gdyńskim
3. willa Śreniawa przy ul. Ejsmonda 2
4. dworzec kolejowy (wybitna realizacja z lat 50-tych XX, przykład architektury socrealistycznej kontynuującej tradycje gdyńskiej architektury okresu międzywojennego)
5. willa Magdaleny Łosiowej przy ul. Korzeniowskiego 7 (obecnie Sąd Marynarki Wojennej)
6. willa prof. Wacława Szczepieńskiego przy ul. Pomorskiej 18
7. kamienica burmistrza Krausego przy ul. Abrahama 25
8. Chłodnia Rybna na pirsie dalmorowskim
9. dom Bieszków przy ul. Św. Mikołaja 9
10. willa „Rusałka” przy ul. Mariackiej 4
11. kamienica Tuchołki przy ul. Armii Krajowej 9
12. kamienica Trybińskich przy ul. Świętojańskiej 77
13. gmach Urzędu Morskiego przy ul. Chrzanowskiego
14. dawny budynek Urzędu Celno i Straży Granicznej przy ul. Rotterdamskiej 9
15. budynek Szkoły Handlu Morskiego przy ul. Morskiej 79
16. pensjonat przy ul. Zegarskiego 8
17. willa przy ul. Wrocławskiej 104
18. willa przy ul. Przebendowskich 24
19. willa przy ul. Przebendowskich 20
20. willa przy ul. Króla Jana III 8
21. Dom-kamienica przy ul. Orłowskiej 66
22. gmach Państwowego Banku Rolnego przy placu Konstytucji 3
23. budynek PIM przy ul. Waszyngtona 42
24. gmach „Żegluga Polskiej” przy ul. Waszyngtona 44
25. Bank Gospodarstwa Krajowego przy ul. 10 Lutego 8
26. Urząd Poczto-Telegraficzny (poczta główna) przy ul. 10 Lutego 10
27. Dom Marynarza ob. Dom Rybaka przy ul. Jana z Kolna 27
28. gmach Izby Arbitrażowej Bawełny przy ul. Derdowskiego 7
29. budynek Urzędu Celno przy ul. Chrzanowskiego 8
30. kościół p.w. Św. Mikołaja przy ul. Św. Mikołaja 1 (część XIX-w i starsza)
31. kościół p. w. Św. Wawrzyńca przy ul. Źródło Marii 18
32. biurowiec „Bergenske” przy ul. Portowej 13-15
33. kamienica Budyna przy ul. Świętojańskiej 9
34. kamienica Scheibego przy ul. Jana z Kolna 2
35. kamienica Jęczkowiaka przy ul. Świętojańskiej 65
36. kamienica Orłowskich przy ul. 10 Lutego 5
37. kamienica Paged-u przy ul. Świętojańskiej 44
38. kamienica Reicha i Birnbauma przy ul. Abrahama 28
39. kamienica Peszkowskiego przy Skwerze Kościuszki 14
40. kamienica Tutkowskich przy ul. Starowiejskiej 11
41. kamienica Wieczorkowskiej przy ul. Świętojańskiej 78 a
42. kamienica Gliszczyńskiego przy ul. Abrahama 41
43. dom oficerski FKW przy ul. 10 lutego 29
44. kamienica Nierzwickich przy ul. Portowej 8
45. kamienica Wagnera przy ul. Świętojańskiej 89
46. kościół Matki Boskiej Bolesnej z cmentarzem przy ul. Bocznej 4.

3.2. Strefa pełnej ochrony konserwatorskiej i restytucji zasobów (strefa I)

Strefa pełnej ochrony konserwatorskiej i restytucji zasobów (I strefa) obejmować powinna 16 najcenniejszych zespołów wpisanych (i proponowanych przez środowiska konserwatorskie do wpisu) do rejestru zabytków oraz 1 zespół skreślony z listy zabytków (tj. siedlisko folwarku Steinberg na Kamiennej Górze). Są to następujące zespoły:

1. Zespół urbanistyczny Śródmieścia Gdyni - najcenniejsza część zespołu (1a), wpisana do rejestru zabytków
2. Zespół letniskowo-willowy Kamiennej Góry – zespół (1b)
3. Zespół dawnego Dowództwa Floty i Koszar Marynarki Wojennej na Oksywiu – część zespołu (1d), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
4. Zespół dawnych Szkół Morskich na Grabówku – zespół (1e), część wpisana i część postulowana do wpisu do rejestru zabytków
5. Zespół domów robotniczych Gdyńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej przy ul. Okrzei 2/4 na Grabówku – część zespołu (1i), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
6. Zespół domów szeregowych i jednorodzinnych przy ul. Focha na Wzgórzu Św. Maksymiliana – część zespołu (1j), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
7. Zespół domów bliźniaczych przy ul. Wojewódzkiej i domów jednorodzinnych przy ul. Hetmańskiej w Redłowie - część zespołu (1k), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
8. Domy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zajmujące kwartał pomiędzy ul. ul. Świętojańską, Partyzantów, Bema i Kopernika – część zespołu (1l), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
9. Zespół ruralistyczny dawnej wsi Oksywie – zespół (1o)
10. Zespół ruralistyczny dawnej wsi Wielki Kack – część zespołu (1p), wpisana do rejestru zabytków
11. Zespół dworsko-krajobrazowy Kolibki – zespół (1q)
12. Zespół dworsko-parkowy w Małym Kacku – zespół (1r)
13. Osada rzemieślnicza Mały Kack - zespół (1s)
14. Zespół ruralistyczno - kuracyjny Orłowo – zespół (1t)
15. Osada rybacka „Na Piaskach” w rejonie ulicy Węglowej – zespół (1u), postulowany do wpisu do rejestru zabytków
16. Zespół dworsko-folwarczny Nowe Obłuże w rejonie ulicy Rybaków –zespół (1v), postulowany do wpisu do rejestru zabytków
17. Siedlisko folwarku Steinberg na Kamiennej Górze – zespół (2i).

W I strefie ochrony konserwatorskiej obowiązywać powinny następujące zasady ochrony:

1. Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności w pełni zachowana musi zostać historyczna kompozycja ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowych i wnętrz zieleni komponowanej, a także ich związków widokowych z krajobrazem nadmorskim oraz kontekstem kulturowym.
2. Zachowanie walorów historycznych i artystycznych wartościowej, zabytkowej zabudowy, a więc zarówno wysokości i ukształtowania bryły budynków, kompozycji i detali elewacji budynków, jak i wystroju głównych reprezentacyjnych części wnętrza (wejścia, sienie, główne sale i in.).
3. Przywrócenie i rewitalizacja przekształconych lub zniszczonych cennych elementów zespołu zabytkowego, a w szczególności jego historycznego rozplanowania, układu zabudowy, elewacji, detalu architektonicznego oraz historycznych kompozycji parkowych i krajobrazowych.
4. Zakaz lokalizacji nowych obiektów, za wyjątkiem utrzymanych w skali i charakterze przestrzennym uzupełnień historycznego układu, których funkcja będzie zgodna z programem funkcjonalnym i przestrzennym zabytkowego zespołu.

W przypadku skreślonego z rejestru zabytków zespołu siedliska folwarku Steinberg na Kamiennej Górze, z uwagi na całkowite zniszczenie historycznej zabudowy obowiązuje jedynie pkt. 1 powyższych zasad. Nowy budynek przy ul. J. Korzeniowskiego 12 powinien nawiązywać usytuowaniem i formą architektoniczną do historycznego budynku Starego Dworu.

**3.3. Strefa ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II)**

II strefa ochrony konserwatorskiej obejmuje cenne zespoły historycznej zabudowy, które nie zostały w pełni wykształcone lub w pełni zachowane. Należy do nich 18 następujących zespołów:

1. pozostała, niewpisana do rejestru zabytków, część Śródmieścia Gdyni – część zespołu (1a)
2. zespół willowo-letniskowy Orłowa - zespół (1c)
3. zespół dawnego Dowództwa Floty i Koszar Marynarki Wojennej na Oksywiu – część zespołu (1d), bez obszaru objętego I strefą ochrony
4. zespół budowli przemysłowo-magazynowych, dworcowych oraz administracyjnych portu handlowego - zespół (1f)
5. zespół zabudowy dzielnicy mieszkaniowej Działki Leśne - zespół (1g)
6. zespół urbanistyczny Małego Kacka - zespół (1h)
7. zespoły domów urzędniczych i robotniczych w Grabówku - zespół (1i) bez domów przy ul. Okrzei 2/4 objętych I strefą ochrony
8. zespół zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana - zespół (1j) bez domów przy ul. Focha objętych I strefą ochrony
9. zespół urbanistyczny domów jednorodzinnych i bliźniaczych TBO w Redłowie - zespół (1k) bez domów przy ul. Wojewódzkiej i Hetmańskiej objętych I strefą ochrony
10. domy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zajmujące kwartał pomiędzy ulicami Świętojańską, Kopernika i Biskupa Dominika – zespół (1l) bez obszaru objętego I strefą ochrony
11. osiedle "TOR" na Witominie – zespół (1m)
12. zespół historycznego założenia stacji kolejowej Gdynia Wielki-Kack – zespół (1n)
13. pozostała, niewpisana do rejestru zabytków, część zespołu ruralistycznego dawnej wsi Wielki Kack – część zespołu (1p)
14. zespół dworsko-folwarczny Chwarzna – zespół (1w)
15. zespół domów robotniczych "Pagedu" na Oksywiu – zespół (2a)
16. Kolonia Oficerska na Grabówku - zespół (2b)
17. cz. d. zespołu mieszkaniowego na Witominie przy ul. Poprzecznej 8-16 i ul. Słonecznej – zespół (2c)
18. wschodnia część zespołu zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana – zespół (2d)

W II strefie ochrony konserwatorskiej obowiązywać powinny następujące zasady ochrony:

1. Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności zachowana powinna zostać historyczna kompozycja głównych ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowo-krajobrazowych i wnętrz zieleni komponowanej.
2. Zachowanie historycznej, wartościowej zabudowy, a w szczególności układu bryły i wysokości budynków, układu elewacji i najcenniejszych elementów wystroju wnętrza.
3. Zakaz lokalizacji nowych obiektów niedopasowanych w skali oraz charakterze funkcjonalnym i przestrzennym do zabudowy i rozplanowania historycznego.

3.4. Strefa kształtowania nowej przestrzeni kulturowej o cechach inspirowanych tradycją danego miejsca (strefa III)

Strefa III ochrony konserwatorskiej obejmuje zdegradowane przestrzennie i przekształcone tereny dawnych siedlisk wiejskich. Wśród nich znajduje się 7 następujących zespołów:

1. zespół siedliska wsi Chylonia – zespół (2e)
2. część północna siedliska Wielkiego Kacka – zespół (2f)
3. siedlisko wsi Cisowej – zespół (2g)
4. siedlisko wsi Obłuże – zespół (2h)
5. siedlisko wsi Witomina – zespół (2j)
6. siedlisko wsi Redowa – zespół (2k)
7. siedlisko zespołu dworsko-folwarcznego Wiczlina – zespół (2l)

W III strefie ochrony konserwatorskiej obowiązuje zasada kształtowania nowej zabudowy w zgodzie ze skalą i tradycją przestrzenno-historyczną danego zespołu. W obrębie dawnych historycznych siedlisk wiejskich jest to zabudowa mieszkaniowo-usługowa o niewielkiej skali, o architekturze i bryle inspirowanej architekturą wiejską okolic Gdyni z końca XIX i początku XX w.

3.5. Ochrona cmentarzy historycznych na terenie Gdyni

Należy objąć ochroną obszary 15 następujących cmentarzy historycznych:

1. Oksywie, Kępa Oksywska - cmentarz MW RP – parafialny wojskowy, przy ul. Ks. A. Muchowskiego
2. Oksywie, Kępa Oksywska - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Arciszewskich
3. Obłuże, Stare Obłuże - nieczynny cmentarz pocholeryczny, przy ul. Płk. Dąbka
4. Obłuże - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Rymarskiej
5. Cisowa - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Owsianej
6. Chylonia - nieczynny cmentarz (dawniej parafialny), przy ul. Św. Mikołaja
7. Leszczyki - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Pelplińskiej
8. Witomino - czynny cmentarz komunalny, przy ul. Witomińskiej
9. Redłowo - cmentarz wojenno - wojskowy komunalny, przy ul. Legionów
10. Mały Kack - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Kościelnej
11. Orłowo, Kolibki - nieczynny cmentarz (dawniej parafialny), przy al. Zwycięstwa
12. Karwiny - nieczynny cmentarz (dawniej parafialny), przy ul. Wielkopolskiej
13. Karwiny - nieczynny cmentarz pocholeryczny, pomiędzy ul. Kruczkowskiego a ul. Chwaszczyńską
14. Wielki Kack - cmentarz parafialny, przykościelny, przy ul. Źródło Marii
15. Dąbrowa, Góra Donas - nieczynny cmentarz poewangelicki.

Na obszarach historycznych cmentarzy obowiązują następujące zasady ochrony:

1. Zachowanie historycznej idei kompozycyjnej w układzie całości założenia, a w szczególności w kompozycji jego głównych alei i stref centralnych.
2. Inwentaryzacja fotograficzna najcenniejszych artystycznie i najstarszych nagrobków oraz rzeźb nagrobnych, jak również grobów wybitnych postaci związanych z historią Gdyni i jej regionu.

3.6. Ochrona fortyfikacji z lat 40. i 50. XX w. na terenie Gdyni

Należy objąć ochroną następujące 3 zespoły fortyfikacyjne:

1. zespół baterii nadbrzeżnej w Redłowie (3a)
2. zespół baterii nadbrzeżnej na Oksywiu (3b)
3. zespół stanowiska dowodzenia i schronów na Cyplu Redłowskim (3c).

Na obszarze historycznych zespołów fortyfikacyjnych obowiązują następujące zasady ochrony:

1. Uporządkowanie i inwentaryzacja zespołów.
2. Stopniowe udostępnianie wybranych zespołów lub ich części do zwiedzania, jako atrakcji turystycznej.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić listę obiektów i granice obszarów, które objęte będą ochroną konserwatorską oraz obowiązujące zasady ochrony, uwzględniając stan zachowania zasobów i istniejące uwarunkowania.



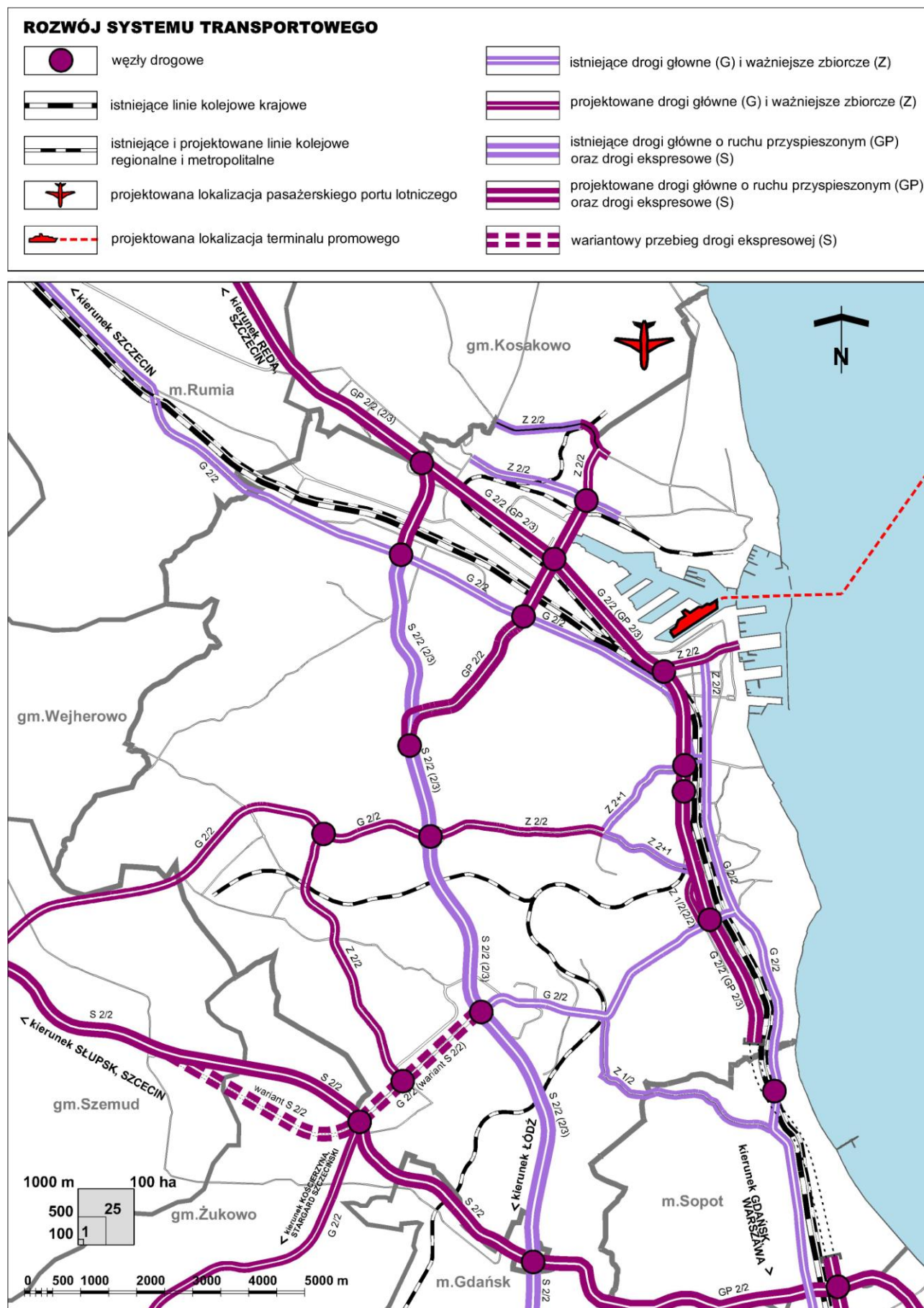
STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE OBJĘTE STREFAMI OCHRONY KONSERWATORSKIEJ NA OBSZARZE MIASTA GDYNI

Nr na rysunku studium	Rodzaj stanowiska	Chronologia	Zakres ochrony konserwatorskiej	Uwagi
a1	grodzisko	wczesne średniowiecze	tereny specjalne	tereny specjalne
a2	grodzisko	wczesne średniowiecze	tereny specjalne	tereny specjalne
a3	osada otwarta	wczesne średniowiecze	obecnie teren cmentarza	obecnie teren cmentarza katolickiego
a4	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a5	cmentarzysko płaskie	młodszy okres przedrzymski i okres wpływów rzymskich	archeologiczne badania w formie nadzorów i archeologiczne badania ratownicze	teren częściowo zabudowany
a6	osada otwarta	okres wczesne i późnośredniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a7	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia	archeologiczne badania ratownicze	
a8	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia	archeologiczne badania ratownicze	
a9	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	teren częściowo zabudowany
a10	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania w formie nadzorów	teren w znacznym stopniu zainwestowany
a11	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania w formie nadzorów	teren w znacznym stopniu zainwestowany
a12	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania w formie nadzorów na obrzeżu byłej żwirowni – z wyłączeniem terenu wybrzyska	teren w znacznym stopniu zniszczony przez byłą żwirownię i częściowo zabudowany
a13	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a14	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a15	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a16	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a17	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a18	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania w formie nadzorów	teren w dużym stopniu zabudowany
a19	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a20	grodzisko(?)	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania sondażowe	
a21	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia i późne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a22	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia i późne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a23	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a24	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a25	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a26	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a27	śląd osadnictwa	młodsza epoka kamienia	archeologiczne badania ratownicze	
a28	śląd osadnictwa	młodsza epoka kamienia	archeologiczne badania ratownicze	
a29	śląd osadnictwa	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a30	śląd osadnictwa (osada?)	wczesne średniowiecze i okres nowożytny	archeologiczne badania ratownicze	
a31	śląd osadnictwa	okres nowożytny	archeologiczne badania ratownicze	
a32	osada otwarta	młodsza epoka kamienia i okres średniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a33	śląd osadnictwa	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a34	śląd osadnictwa	obiekt wielokulturowy	archeologiczne badania ratownicze	
a35	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia i okres średniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a36	śląd osadnictwa	obiekt wielokulturowy	archeologiczne badania ratownicze	
a37	śląd osadnictwa	okres nowożytny	archeologiczne badania ratownicze	
a38	śląd osadnictwa	okres średniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a39	cmentarzysko płaskie i osada	wczesna epoka żelaza i wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	teren częściowo zniszczony
a40	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a41	strefa osadnictwa i cmentarzysko płaskie	młodsza epoka kamienia i wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	północna i południowa partia stanowiska jest już zabudowana
a42	osada otwarta przygodowa	wczesne i późne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	na terenie stanowiska zlokalizowany jest cmentarz wojskowy
a43	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	

OBJAŚNIENIA DO TABELI:

Rodzaj stanowiska:

- cmentarzysko płaskie – teren, na którym w trakcie prac ziemnych mogą zostać odkryte groby szkieletowe, groby ciałopalne (jamowe lub popielnicowe) lub groby skrzynkowe,
- osada otwarta, ślady i punkty osadnicze – możliwość wystąpienia pod powierzchnią ziemi palenisk, jam, półziemianek, warsztatów produkcyjnych oraz warstw kulturowych, grodzisko - miejsce dawnego grodu warownego z zachowanymi widocznymi na powierzchni śladami wałów i fosy.



XV. TRANSPORT

1. POLITYKA TRANSPORTOWA

1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego

Polityka transportowa miasta jest zbiorem pożądanych interwencji władz miasta obejmujących ustalanie celów i priorytetów dla rozwoju różnych środków transportu, inwestycji transportowych i organizacji transportu zbiorowego. Ogólny cel prowadzonej polityki transportowej sprowadza się do uzyskania społecznie akceptowanego przez użytkowników poziomu obsługi transportowej przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów transportu, zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu oraz szkodliwego oddziaływania na środowisko. Jest jednak wiele czynników, które wpływają na sposób przełożenia tego celu na programy działań. Należą do nich na bieżąco pojawiające się problemy transportowe miasta, organizacja życia publicznego, stan motoryzacyjnej i ekologicznej świadomości społeczeństwa, rola rachunku ekonomicznego w planowaniu przedsięwzięć. Ważna jest przy tym świadomość, że:

- nie ma praktycznej możliwości nadążenia z rozbudową dróg za rosnącą motoryzacją; w sytuacji tłumionego popytu, próby dostosowania przepustowości dróg do pojemności parkingów prowadzą do nadmiernego zwiększenia ruchliwości i wzrostu zanieczyszczenia środowiska,
- kontynuacja dotychczasowej polityki w większości przypadków nie rozwiązuje problemu zatłoczenia, które obejmuje coraz większe obszary i pochłania coraz więcej czasu,

Niezależnie od scenariuszy gospodarczego rozwoju miasta, Gdynia powinna przystąpić do zdecydowanego wdrażania założeń strategii zrównoważonego rozwoju transportu, mając na tym polu doświadczenie nabyte poprzez uczestnictwo w międzynarodowych programach. Pełna i konsekwentna realizacja takiej strategii jest zadaniem bardzo ambitnym i dotyczącym wiele pozatransportowych sfer, zwłaszcza w realizacji takich zadań jak:

- zmniejszanie potrzeb podróżowania przez planowanie miasta bardziej zwartego, o przemieszanych funkcjach,
- kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób korzystnie wpływających na rozwój ekologicznych środków transportu (podróże piesze i rowerowe).

1.2. Cele i środki polityki transportowej

Głównym celem polityki transportowej w Gdyni powinna być konsekwentna realizacja strategii zrównoważonego rozwoju miasta poprzez tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska. Warunkiem osiągnięcia celu głównego jest realizacja następujących celów szczegółowych:

- ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych,
- poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
- usprawnienie zarządzania drogami i ruchem drogowym,
- usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu,
- integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego.

**Cel 1: Ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych miasta oraz dostosowanie chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego**

W ramach realizacji celu należy:

- lokalizować intensywną zabudowę mieszkaniową, koncentracje miejsc pracy i usług jak najbliżej centrów i linii transportu zbiorowego, o dobrym warunkach dla podróży pieszych i rowerowych; oddalające się od centrów miasta monofunkcyjne, mieszkaniowe rejony Gdyni zwiększają transportochłonność systemu i obniżają jego efektywność ekonomiczną,
- stymulować rozwój wielofunkcyjnych obszarów (mieszkalnictwo, praca, usługi) na terenach Gdyni-Zachód, Kacka, Obłuża-Pogórza,
- przewidzieć tereny pod lokalizację obiektów dla rozwoju transportu zbiorowego i węzłów integracyjnych wzdłuż linii SKM (pętle, parkingi „Park and Ride”),
- uzależnić wydanie decyzji lokalizacyjnej dla nowych źródeł ruchu od wyników profesjonalnej analizy konsekwencji ruchowych takiej lokalizacji (np. w przypadku lokalizacja centrów handlowych przy głównych ciągach ulicznych),
- stymulować rozwój form obsługi mieszkańców ograniczających potrzebę wykonywania podróży niepieszych; w ramach tych działań należy zachęcać do rozwoju formy zleceń telefonicznych, zminimalizowanie potrzeby osobistego załatwiania spraw w urzędach.

Cel 2: Poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich

W ramach realizacji celu należy:

- dokonać wymiany zużytego taboru autobusowego i trolejbusowego na tabor odpowiadający standardom europejskim,
- zmodernizować układ uliczny w sposób umożliwiający wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego (odcinek al. Zwycięstwa od ul. Wielkopolskiej do ul. Piłsudskiego, odcinek ul. J. Wiśniewskiego) z zastosowaniem urządzeń ITS,
- zwiększyć kontrolę dostępności samochodów osobowych do strefy śródmiejskiej (łącznie z wprowadzaniem ograniczeń dostępności),
- wykorzystać atrakcyjne powiązania układowe dla obsługi transportem zbiorowym, przy prioritycie dla transportu zbiorowego (połączenie Gdyni-Zachód ze Śródmieściem poprzez ul. Chwarznieńską i Witomino),
- usprawnić funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w celu przywrócenia jej wysokiej rangi w systemie transportowym Gdyni i Aglomeracji,
- doprowadzić do realizacji Kolei Metropolitalnej - szynowego środka transportu publicznego łączącego porty lotnicze Rębiechowo, Gdynia-Kosakowo oraz dzielnice tzw. „górnego tarasu” z centrami Gdańsk i Gdyni,
- doprowadzić do rzeczywistej integracji transportu zbiorowego poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych przy przystankach SKM; dla podniesienia atrakcyjności węzłów, należy przewidzieć na ich obszarze program usługowo-handlowy,
- wprowadzić nowoczesny system informacji dla pasażerów i usunąć bariery przestrzenne dla pasażerów niepełnosprawnych (zwłaszcza na linii SKM).

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,

W ramach realizacji celu należy:

- unikać lokalizacji względem siebie funkcji miejskich w sposób wymuszający niekontrolowaną dostępność do drogi i przyczyniający się do powstawania efektu bariery (np. ulica oddzielająca szkołę lub zespół usług od osiedla mieszkaniowego),
- zmodernizować miejsca szczególnej koncentracji wypadków drogowych poprzez zastosowanie pasów skrętu w lewo, azyli dla pieszych, małych rond i sygnalizacji świetlnych,
- opracować kompleksowe projekty koncepcyjne (konceptcje programowe) usprawnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu dla ciągów ulic w poszczególnych dzielnicach zwracając uwagę na prawidłową funkcję ulicy, tworzenie stref ruchu i stosowane środki uspokojenia ruchu,
- wspierać edukacyjne działania szkoły w zakresie wychowania komunikacyjnego,

- rozwijać układ dróg rowerowych i propagować rower jako środek transportu miejskiego,
- wprowadzić obligatoryjne oceny zamierzeń transportowych i lokalizacji funkcji miejskich pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Cel 4: Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami

W ramach realizacji celu należy:

- zwiększyć zakres działań modernizacyjnych i utrzymaniowych dla zahamowania degradacji istniejącej infrastruktury drogowej miasta,
- dokończyć rozpoczęte inwestycje drogowe o znaczeniu strukturalnym (Droga Różowa od ul. Śląskiej do Kolibek, ul. J. Wiśniewskiego, Trasa Kwiatkowskiego)
- uzupełnić układ uliczny o odcinki stwarzające możliwość ograniczenia ruchu tranzytowego i ciężarowego przez obszary centralne, usprawnienia transportu autobusowego, korzystniejszego rozłożenia ruchu kołowego w sieci, zainwestowania terenów rozwojowych (Gdynia-Zachód),
- wprowadzić system parkowania z parkingami strategicznymi i ograniczeniami dostępności pojazdów indywidualnych do stref centralnych miasta.
- zbudować nowoczesny system sterowania ruchem ulicznym z priorytetami dla transportu zbiorowego,
- zbudować system sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego i informacji parkingowej,
- stworzyć system informacji transportowej w systemie informacji przestrzennej miasta,
- systematycznie przeprowadzać badania ruchu drogowego, oceniać kierunki zmian zachowań transportowych mieszkańców Gdyni jak i jej gości,
- zlokalizować i umożliwić rozwój terminali logistycznych, baz przeładunkowych, magazynów i hurtowni na obrzeżach Miasta,
- wprowadzić strefy płatnego parkowania – przede wszystkim w obszarze centralnym.

Cel 5: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców

W ramach realizacji celu należy:

- dostosować infrastrukturę transportową do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- eliminować bariery przestrzenne spowodowane przez układ drogowy i kolejowy,
- popierać ekologiczne środki transportu osób i towarów oraz stosowanie ekologicznych paliw,
- wyznaczyć trasy dla ruchu ciężarowego,
- ograniczyć ruch samochodów ciężarowych do wyznaczonych ciągów ulicznych, dni tygodnia i godzin doby stosownie do strefy miasta,
- zwiększyć kontrolę stanu technicznego pojazdów pod względem emisji spalin i hałasu,
- minimalizować ogólną powierzchnię terenów przeznaczonych na trasy drogowe i kolejowe,
- oceniać zamierzenia inwestycyjne w transporcie pod kątem ich skutków na środowisko przyrodnicze oraz stosowane środki ochrony biernej.

Cel 6: Usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu

W ramach realizacji celu należy:

- wyznaczyć jednostkę planistyczną zajmującą się kompleksowo rozwojem systemu transportowego miasta i jego otoczenia jako procesem ciągłym, podlegającym bieżącej weryfikacji i dostosowywania do nowych warunków,
- wprowadzić kilkuletnie planowanie inwestycji drogowych jako warunek prawidłowego przygotowania inwestycji,
- wprowadzić większy zakres i różnorodność opłat transportowych w mieście, stosownie do strefy miasta.

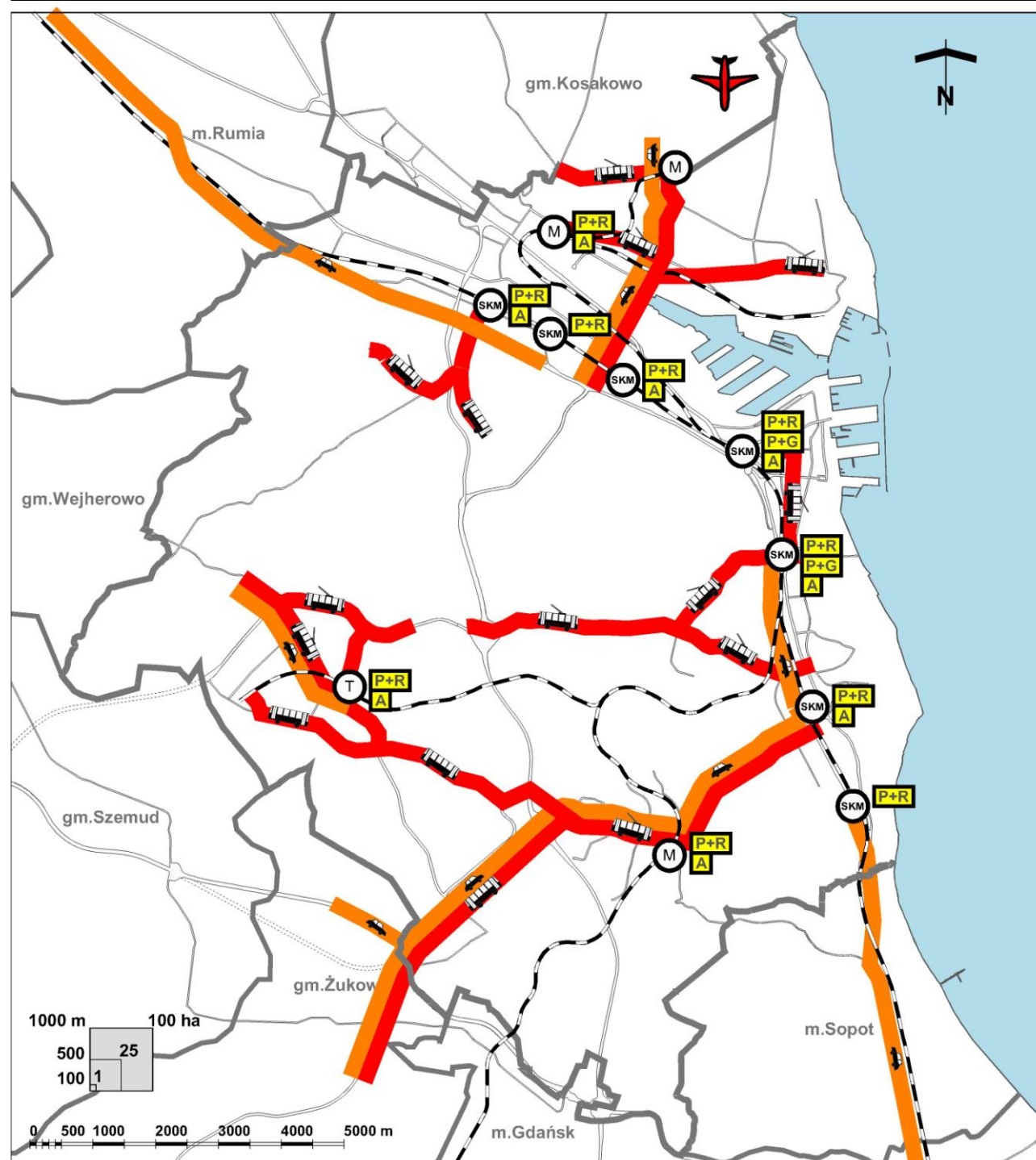
Cel 7. Integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego

W ramach realizacji celu należy:

- doprowadzić do integracji transportu zbiorowego - spójności rozkładów jazdy w obszarze metropolitalnym oraz do jednolitych taryf przewozowych w obszarze aglomeracji.

WĘZŁY INTEGRACYJNE TRANSPORTU PUBLICZNEGO

	ważniejsze węzły integracyjne przy stacjach SKM/ przy projektowanych stacjach lekkiego transportu szynowego oraz kolei metropolitalnej		zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzła integracyjnego autobusami i trolejbusami
	zintegrowanie autobusów (trolejbusów) z transportem szynowym		zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów strategicznych transportem indywidualnym
	zintegrowanie parkingów w systemie "Park & Ride" z transportem szynowym		projektowana lokalizacja pasażerskiego portu lotniczego
	zintegrowanie parkingów w systemie "Park & Go" w zasięgu pieszej dostępności śródmieścia lub przez transport publiczny w obrębie śródmieścia		



1.3. Ogólne zasady wdrażania polityki transportowej

Proces wdrażania polityki transportowej w Gdyni powinien odbywać się zgodnie z następującymi zasadami ogólnymi:

1. Polityka transportowa i proponowane w niej środki realizacji powinny uwzględniać realne środki finansowe, a środki na rozwój systemu powinny być wydatkowane zgodnie z założeniem, że rozwój systemu transportu zbiorowego będzie wyprzedzał rozwój podstawowego układu ulic miasta.
2. Polityka transportowa miasta powinna uwzględniać silne związki społeczne i gospodarcze, a tym samym transportowe z miastami aglomeracji gdańskiej i sąsiednimi gminami.
3. Polityka transportowa miasta powinna być zróżnicowana w stosunku do obszarów miasta różniących się funkcją i rolą poszczególnych środków transportu, realizując w ten sposób koncepcję strefowania miasta. Odnosi się to głównie do problemów parkowania, opłat transportowych, ograniczeń dostępności dla niektórych rodzajów ruchu.
4. Wdrażanie instrumentów polityki transportowej miasta może się odbywać skutecznie przy dostatecznej akceptacji społecznej osiągananej poprzez odpowiednie kampanie promocyjne i informacyjne oraz przy spójności działań w zakresie planowania rozwoju, projektowania, budowy, utrzymania i zarządzania systemem transportowym w Gdyni.

2. ROZWÓJ ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI

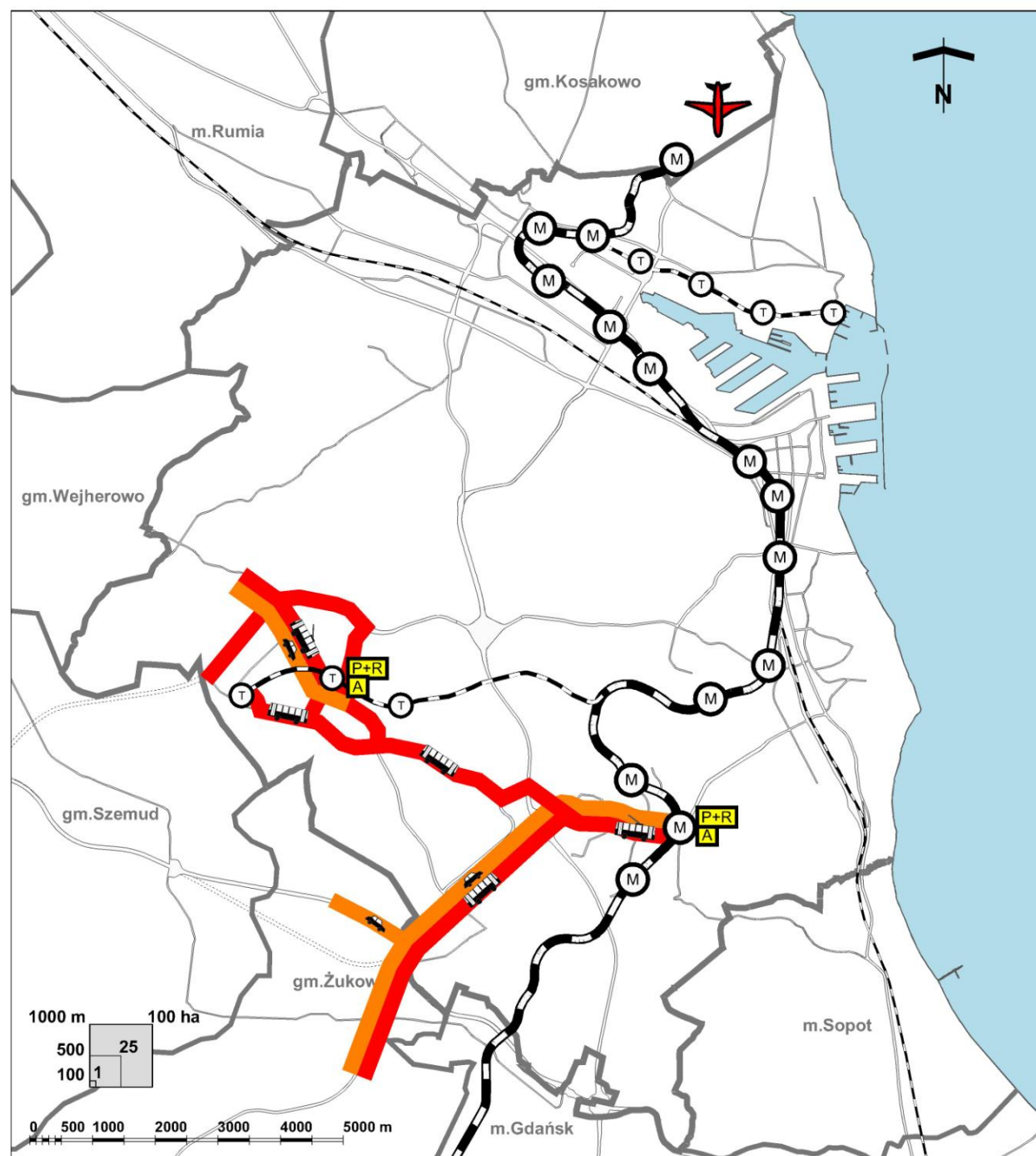
2.1. Podstawowy układ uliczny miasta

Perspektywiczny układ podstawowy układ uliczny miasta tworzy:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2 - rozpatrywane są dwa warianty przebiegu tej trasy: od węzła „Wysoka” na Obwodnicy Trójmiasta, wzdłuż południowej granicy administracyjnej Gdyni lub od węzła „Kack” (ulica Chwaszczyńska),
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Handlowym Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej klasy GP2/2 lub GP2/3 (OPAT),
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, ale z uwagi na jej dotychczasowy charakter i obudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/2) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,
- planowany łącznik gdyński do Trasy Kaszubskiej klasy G 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do Trasy Kaszubskiej),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2, Z 1/4,
- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- planowana ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 lub Z 2/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 2+1,
- ul. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).

ROZWÓJ TRANSPORTU SZYNOWEGO

- | | | | |
|--|--|--|---|
| | trasa projektowanej kolei metropolitalnej z ważniejszymi przystankami | | zintegrowanie autobusów (trolejbusów) z transportem szynowym |
| | perspektywiczne trasy "lekkiego" środka transportu szynowego z ważniejszymi przystankami | | zintegrowanie parkingów w systemie "Park & Ride" z transportem szynowym |
| | zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzła integracyjnego autobusami i trolejbusami | | |
| | zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów strategicznych transportem indywidualnym | | |
| | projektowana lokalizacja pasażerskiego portu lotniczego | | |



2.2. Rozwój transportu zbiorowego i węzły integracyjne

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiającą nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów w ruchu ulicznym oraz bieżącą informację pasażerską na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę linii transportu szynowego do centralnego obszaru Chwarzna-Wiczlina,
- budowę pętli przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie portu lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Babie Doły),
- wprowadzenie organizacyjnych środków integrujących transport zbiorowy (wspólny bilet, powiązanie rozkładów jazdy).

Rozwój obsługi pasażerskiej transportem szynowym obszarze Gdyni odbywać się będzie poprzez:

- kolej dalekobieżną (powiązania krajowe i międzynarodowe)
- kolej regionalną (powiązania regionalne m. in. z Lęborkiem i Kościerzyną)
- kolej metropolitalną (powiązania wewnątrz obszaru metropolitalnego).

W ramach powiązań wewnętrznych obszaru metropolitalnego niezbędne są następujące działania:

- rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) poprzez modernizację infrastruktury liniowej i przystankowej oraz taboru,
- uruchomienie Kolei Metropolitalnej w tym: modernizację linii „kościerskiej” z budową dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk-Rębiechowo z nowymi przystankami („Olimpijska”, „Mały Kack”, „Karwiny”, „Wielkopolska”) oraz modernizację linii kolejowej do planowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo z przystankami („Port”, „Rzeźnia”, „Pogórze”, „Płk. Dąbka”, „Port Lotniczy”),
- budowa odcinka linii kolejowej od linii „kościerskiej” do Chwarzna-Wiczlina z możliwością poprowadzenia tam lekkiego taboru szynowego (np. tramwaju dwusystemowego); realizacja tego projektu jest uzależniona od przyszłej funkcji tej linii kolejowej i zasad współdziałania administracji kolejowej z władzami gminy.

Do planowanych inwestycji kolejowych związanych z obsługą pasażerską należą także:

- budowa stacji Gdynia Główna Postojowa,
- budowa 4-go toru Gdynia Główna - Rumia,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

Wyżej wymienione transport zbiorowy oraz układ uliczny powinna podlegać wielokierunkowej integracji. W tym celu w układzie transportowym miasta powinny funkcjonować węzły integracyjne:

- węzły o znaczeniu krajowym
 - Gdynia Główna – dworzec PKP,
 - Port Gdynia – Terminal promowy,
- węzły o znaczeniu metropolitalnym
 - Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – przystanek kolejowy,
 - Gdynia Chylonia – przystanek kolejowy,
 - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo – przystanek kolejowy,
- węzły o znaczeniu lokalnym
 - Gdynia Orłowo– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Redłowo– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Leszczynki– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Grabówek– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Wielki Kack– przystanek kolejowy.

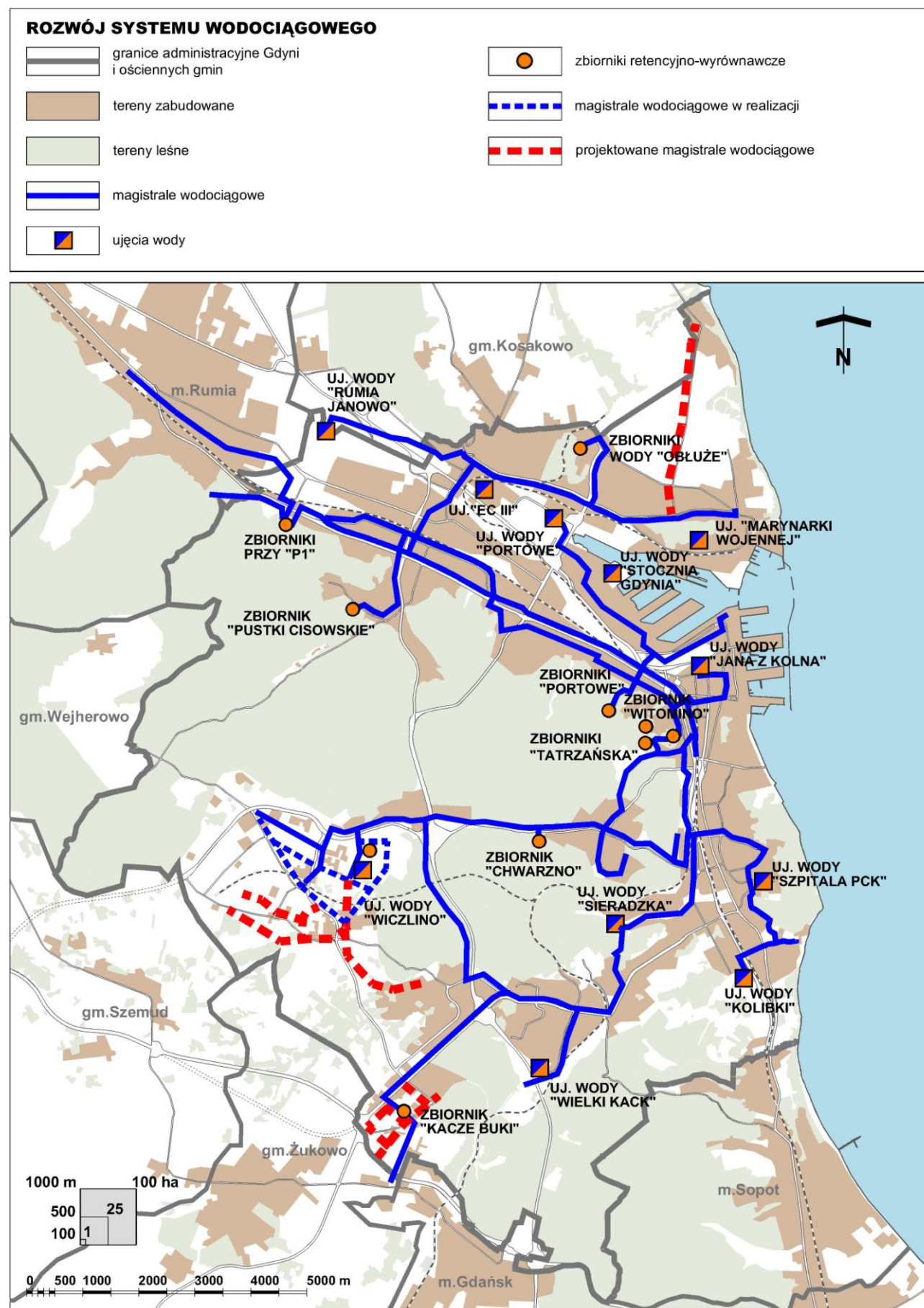
Skonkretyzowanie zamierzeń co do rezerw terenowych muszą poprzedzić kompleksowe, bazujące na aktualnej sytuacji, analizy studialno - projektowe.



Wskaźniki parkingowe

Rodzaj funkcji obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów osobowych			Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów	Wskaźniki miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
	Strefa I Śródmieście	Strefa II poza Śródmieściem z dobrą obsługą komunikacją zbiorową	Strefa III poza Śródmieściem ze złą obsługą komunikacją zbiorową		
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1-1,4 / 1 mieszkanie	min 1,5 / mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)	min 1,5 / 1 mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)	min 1 / 1 mieszkanie	10% miejsc postojowych, z czego 10% jako mp ogólnodostępne dla osób niepełnosprawnych
Budynki mieszkalne jednorodzinne	min 2 / dom	min 2 / dom	min 2 / dom		
	Zaleca się realizację 1 miejsca ogólnodostępnego na 5 domów				
Akademiki, bursy, hotele pracownicze	max 1 / 10 łózek	1-3 / 10 łózek	min 2/10 łózek	min 5 / 10 łózek	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Hotele, pensjonaty	max 1 / 1 pokój	max 2 / 1 pokój + min 1 mp dla autokaru / 30 pokoi (min 1/1 pokój dla motelu)	min 1 / 1 pokój + min 1 mp dla autokaru / 30 pokoi	nie określa się	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Schroniska turystyczne, hostele, domy turysty itp.	max 1 / 10 łózek	max 2 / 10 łózek + min 1 mp dla autokaru / 60 łózek	min 1 / 10 łózek + min 1 mp dla autokaru / 60 łózek	min 1 / 5 łózek	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Ośrodki wczasowe	nie dotyczy	min 1 / 3 łóżka	min 1 / 3 łóżka	nie określa się	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m ²	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować max 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować max 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	min 1 / 200 m ² powierzchni sprzedażowej	10% miejsc postojowych
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej poniżej 2000 m ²	max 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	max 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	min 3 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 1 mp	min 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych
Hurtownie (magazyny, place składowe)	max 10	max 5 / 4 zatrudnionych	min 1 / 2 zatrudnionych	min 1 / 10 zatrudnionych	10% miejsc postojowych
Targowiska, hale targowe	dla hal targowych max 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu), dla targowisk max 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	1-4 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	min 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	min 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Urzędy	max 7 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2-7 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² pow. użytkowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Biura o małym ruchu klientów (projektowe, zakładowe itp.)	max 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	1-5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej	10% miejsc postojowych
Biura o dużym ruchu klientów (turytyczne, obsługi klienta, doradcze, agencje nieruchomości itp.)	max 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2,5-5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² powierzchni użytkowej	10% miejsc postojowych
Banki, poczty	max 1 / 100 m ² powierzchni użytkowej	max 2,5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² pow. użytkowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Zakłady produkcyjne	max 1 / 5 zatrudnionych	1-3/ 4 zatrudnionych	min 3 / 10 zatrudnionych	min 1 / 10 zatrudnionych	10% miejsc postojowych
Usługi drobne (szewc, fryzjer, zegarmistrz itp.)	max 1	max 4	min 1	nie określa się	nie określa się
Warsztaty samochodowe	max 3 / 1 stanowisko obsługi	2-4/ 1 stanowisko obsługi	min 2 / 1 stanowisko obsługi	nie określa się	nie określa się
Przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i średnie	max 0,5 / 1 salę lekcyjną min 2mp dla przedszkoli max 2 / 1 salę min 2 mp	max 0,5 / salę lekcyjną min 2 mp dla przedszkoli max 2 / salę min 2 mp	min 1 / 1 salę lekcyjną	min 5 / 1 salę lekcyjną (tylko dla gimnazjum i szkół średnich)	10% miejsc postojowych
Szkoły wyższe, pomaturalne	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Realizuje się maksymalnie 25% zapotrzebowania na miejsca parkingowe związanego z zatrudnieniem max 25 / 100 zatrudnionych	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć max 1 / 1 zatrudnionego	Realizuje się minimum 100% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć min 1/ 1 zatrudnionego	min 1 / 3 studentów	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Szpitala	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Realizuje się maksymalnie 25% zapotrzebowania na miejsca parkingowe związanego z zatrudnieniem max 25 / 100 zatrudnionych	Realizuje się maksymalnie 50% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć max 1 / 1 zatrudnionego	Realizuje się minimum 100% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjąć min 1/ 1 zatrudnionego	nie określa się	Indywidualne studium, min 10% miejsc postojowych
Przychodnie lekarskie i poradnie	max 2 / 1 gabinet	max 4 / 1 gabinet	min 4 / 1 gabinet	1 / gabinet, min 2	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Gastronomia	0	max 1 / 8 miejsc konsumpcyjnych	min 1 / 4 miejsca konsumpcyjne	1 / 10 miejsc konsumpcyjnych	10% miejsc postojowych
Kina, teatry	max 1 / 8 miejsc siedzących + max 1 mp dla autokaru / 50 miejsc siedzących	1-2 / 8 miejsc siedzących + max 1 mp dla autokaru / 50 miejsc siedzących	min 1 / 4 miejsc siedzących	1 / 10 miejsc siedzących	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Muzea, obiekty wystawowe	max 25 / 1000 m ² + max 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	max 25 / 1000 m ² + max 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	min 25 / 1000 m ² + min 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	min 18 / 1000 m ²	10% miejsc postojowych, min 1mp
Obiekty sportowe	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla przewidywanej liczby korzystających i widzów				
Kościóły	max 5 / 100 miejsc siedzących	5-7 / 100 miejsc siedzących	min 5 / 100 miejsc siedzących	min 10 / 100 miejsc siedzących	10% miejsc postojowych
Obiekty o funkcjach mieszanych (handel usługi biura, rozrywka)	Indywidualne studia, w których należy określić maksymalne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe uwzględniając różne okresy szczytów parkowania dla poszczególnych funkcji, a następnie przyjąć maksymalną realizację 25% zapotrzebowania dla strefy I śródmiejskiej i strefy II z dobrą obsługą komunikacją zbiorową, natomiast dla strefy III ze złą obsługą komunikacją zbiorową minimum 50% realizacji zapotrzebowania maksymalnego.				

Uwaga: Dopuszcza się odstępstwa od wyżej w/w wskaźników parkingowych w sytuacjach i na warunkach określonych w rozdz. XII *Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów...*, ust. 6 pkt 7, a także w przypadkach uzasadnionych lokalnymi uwarunkowaniami – wynikającymi z sytuacji parkingowej w sąsiedztwie planowanych inwestycji.



XVI. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

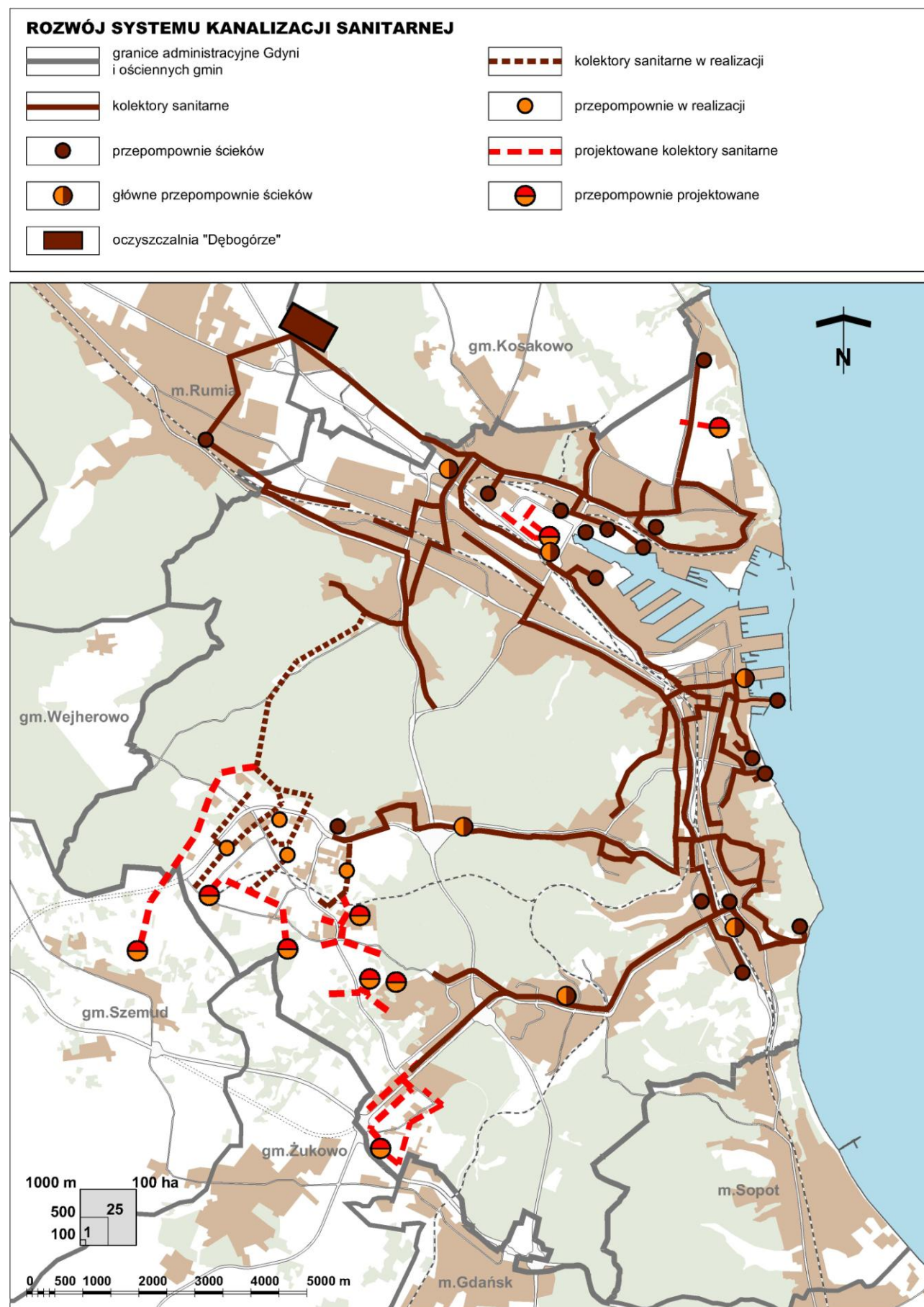
1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

1.1. Cele

- Zapewnienie wszystkim mieszkańcom wody na cele bytowo-socjalne o jakości spełniającej wymagane przepisami normy i standardy.
- Utrzymanie wysokiego stopnia pewności dostawy wody w warunkach normalnych i w sytuacjach zagrożenia kryzysowego.
- Poprawa stanu technicznego sieci dla zminimalizowania jej awaryjności, zapobiegania stratom wody i uniknięcia wtórnego zanieczyszczenia.
- Rozwój systemu wodociągowego na obszarze Gdyni Zachód (Chwarzno-Wiczlino).
- Racjonalizacja gospodarki wodnej.

1.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Kontynuacja budowy sieci wodociągowej przesyłowej i rozdzielczej na terenie Chwarzna-Wiczlina o łącznej długości 15 217 m;
- Kontynuacja modernizacji stacji uzdatniania wody na ujęciach: „Reda II”, „Wiczlino”, „Sieradzka” oraz zakończenie budowy stacji na ujęciu „Wielki Kack”;
- Budowa sieci przesyłowej do Babich Dołów i zasilenie istniejącej zabudowy mieszkaniowej z wodociągu gdyńskiego;
- Budowa sieci przesyłowej z ujęcia „Wiczlino” do górnych rejonów Dąbrowy;
- Budowa stacji podnoszenia ciśnienia przy zbiorniku „Kacze Buki” dla zabudowy na rzędnych powyżej 155 m n.p.m. dla dzielnicy Kacze Buki i Dąbrowa;
- Podwyższenie ciśnienia wodociągowego w oparciu o jedną stację strefową dla dz. Pustki Cisowskie;
- Budowa sieci rozdzielczej na terenach części dzielnicy Wielki Kack, tzw. Kacze Buki;
- Regulacja ciśnień w poszczególnych strefach ciśnienia wodociągowego i zoptymalizowanie ciśnień w granicach 0,30 – 0,55 MPa;
- Modernizacja magistral przesyłowych i sieci rozdzielczej oraz wymiana rur azbestocementowych na rury PE;
- Kontynuacja działań polegających na ograniczaniu zużycia wody, w tym kontynuacja opomiarowania wszystkich odbiorców;
- Sterowanie systemem w oparciu o monitoring jego działania w celu utrzymania wysokiego stopnia pewności dostawy wody;
- Rozbudowa sieci rozdzielczej i jej wymiarowanie w oparciu o obliczenia hydrauliczne za pomocą komputerowego modelu przepływów w celu m.in. ograniczenia wtórnego zanieczyszczenia wody;
- Rezerwacja terenów w strefie ochrony pośredniej ujęć wody pod ich rozbudowę (ujęcie „Sieradzka”, ujęcie „Wielki Kack”, ujęcie „Kolibki”);
- Dla wykorzystania zdolności eksploatacyjnej wodociągu gdyńskiego w dalszej perspektywie należy dążyć do ochrony wód podziemnych w rejonie basenów portowych poprzez ograniczenie eksploatacji istniejących ujęć zakładowych, które nie zapewniają właściwych standardów wody pitnej i dostawę do użytkowników wody do celów komunalnych z ujęcia komunalnego.



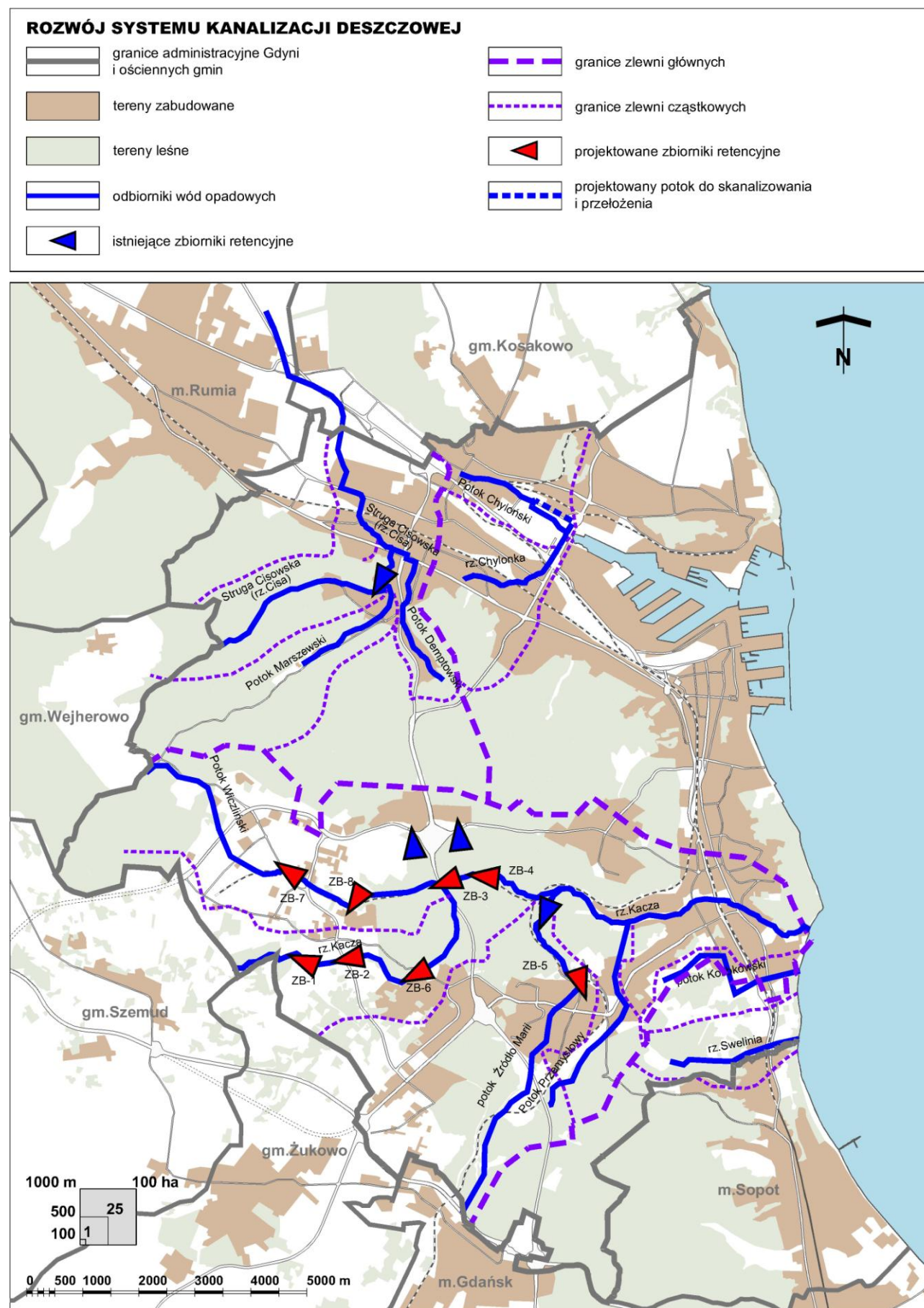
2. ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW

2.1. Cele

- Zwiększenie zasięgu istniejącej sieci, podłączenie do systemu obszarów dotąd nieobsługiwanych przez system.
- Poprawa stanu technicznego, modernizacja i eliminacja wąskich gardeł systemu; zagwarantowanie niezawodności systemu.
- Zakończenie modernizacji oczyszczalni.

2.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Kontynuacja modernizacji oczyszczalni ścieków w Dębogórze;
- Kontynuacja budowy sieci kanalizacji sanitarnej o długości 21 808 m z 3 przepompowniami na terenie Chwarzna-Wiczlina;
- Przebudowa kolektora zbiorczego do przepompowni „Pucka” o dł. 1558 m;
- Budowa sieci kanalizacji sanitarnej z przepompownią na terenie Kaczych Buków;
- Sukcesywna modernizacja systemu kanalizacji sanitarnej w celu minimalizacji ilości wód przypadkowych;
- Sukcesywna rozbudowa systemu dla zapewnienia odbioru ścieków ze wszystkich obszarów zurbanizowanych;
- Budowa kolektora podmorskiego o dł. 1000 m wyprowadzającego oczyszczone ścieki w głąb Zatoki Puckiej wraz z przepompownią zlokalizowaną przy obecnym wylocie kanału w Mechelinkach;
- Budowa grawitacyjno – pompowego systemu odprowadzenia ścieków z gm. Szemud do kolektora zbiorczego odprowadzającego ścieki z terenów Chwarzna – Wiczlina.



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Cele

- Regulacja i przebudowa rzeki Kaczej i istniejących potoków dla przejęcia wód opadowych z zurbanizowanych terenów ich zlewni.
- Maksymalna retencja wody na obszarze miasta.
- Budowa zbiorników retencyjnych na terenie Gdyni-Zachód.
- Przebudowa i modernizacja istniejących kolektorów deszczowych wraz z budową urządzeń oczyszczających przed wprowadzeniem do odbiorników.
- Zwiększenie zasięgu sieci deszczowej.

3.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Regulacja i przebudowa wybranych odcinków rzeki Kaczej, Potoku Wiczlińskiego, Potoku Źródło Marii wraz z budową projektowanych zbiorników retencyjnych zgodnie z opracowaną „Koncepcją regulacji cieków w zlewni rzeki Kaczej w celu ochrony wód” (BPiDT „Hydroprojekt”, Gdańsk 1998 r.) oraz „Koncepcją rozbudowy i modernizacji systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych w Gdyni w ramach projektu „Poprawa czystości wód Morza Bałtyckiego poprzez rozwój systemów gospodarki wodnej” (BPBK, Gdańsk 2006 r.);
- Maksymalna retencja wód deszczowych na istniejących i projektowanych terenach zurbanizowanych, szczególnie górnego tarasu. Utrzymanie maksymalnej retencji wody polegać będzie na:
 - budowie zbiorników retencyjnych,
 - utrzymywanie naturalnej obudowy i ukształtowania koryt cieków,
 - na terenach zabudowy jednorodzinnej odprowadzanie wód opadowych z dachów do gruntu;
- Maksymalna retencja wody na obszarze miasta;
- Budowa urządzeń oczyszczających na kolektorach zbiorczych przed wprowadzeniem do odbiornika;
- Przebudowa głównych kolektorów zbiorczych będących w złym stanie technicznym lub o niewystarczającej przepustowości;
- Budowa sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina i Kaczych Buków;
- Przebudowa kanalizacji deszczowej na terenie Babich Dołów (lotniska i jednostki wojskowej) z wylotem do Zatoki;
- Systematyczna rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacji deszczowej na istniejących terenach zurbanizowanych, w pierwszej kolejności w zlewni rzeki Kaczej;
- Odtworzenie, przebudowa, rewitalizacja naturalnych stawów, zbiorników i zagłębień terenowych dla celów retencjonowania wód opadowych;
- Przebudowa wszystkich budowli na ciekach powierzchniowych, których przepustowość jest mniejsza niż przepływ wody miorodajnej o prawdopodobieństwie $p = 1\%$ (100 lat);
- Rezerwacja terenów pod pasy eksploatacyjne wzdłuż istniejących cieków oraz ochrona wyznaczonych terenów zalewowych poprzez ich wykup.



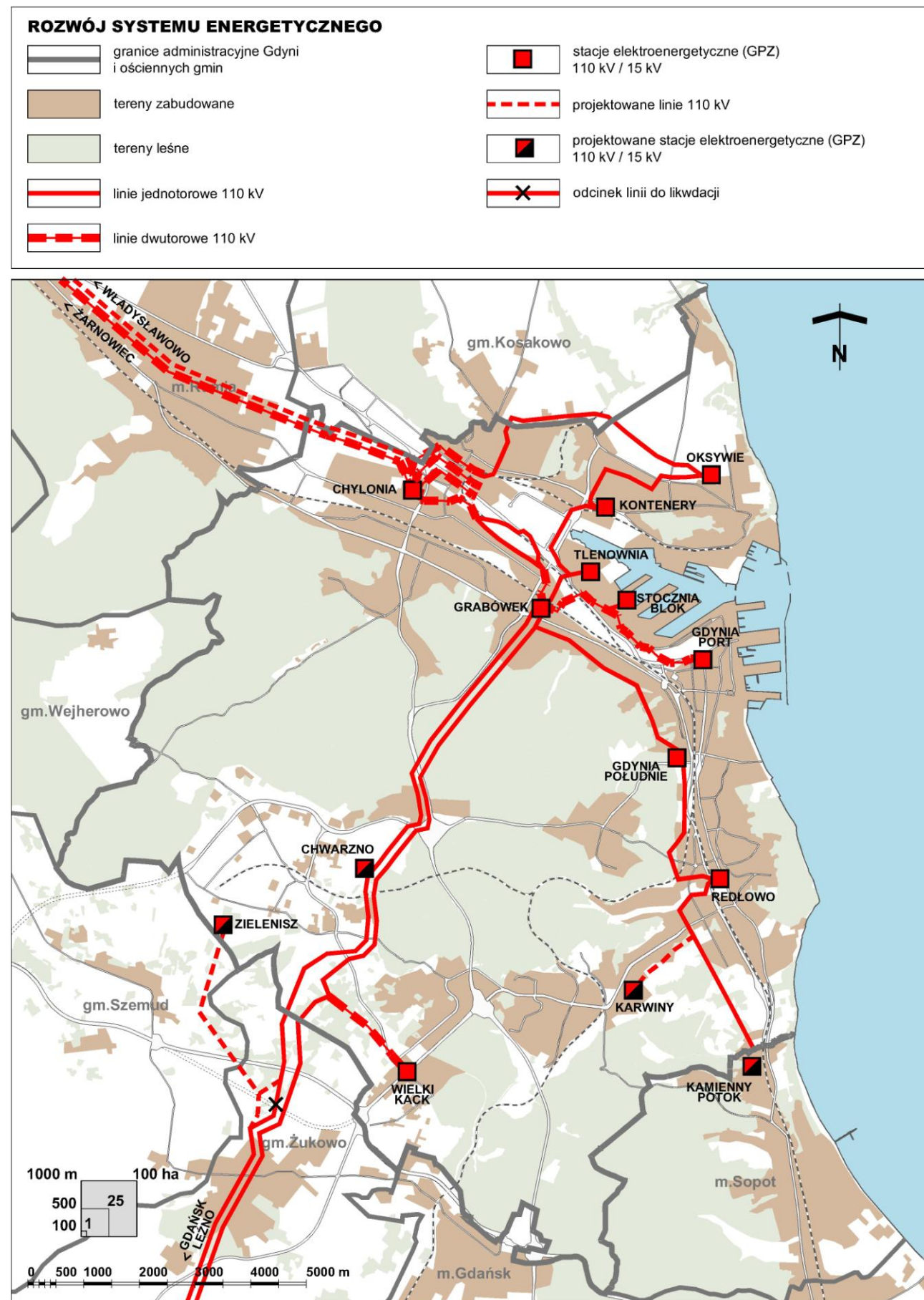
Zestawienie planowanych zbiorników retencyjnych w zlewni rzeki Kaczej

L.p.	Rzeka km	Nazwa zbiornika	Lokalizacja	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Kacza 12 + 845	"Wiczlino I"	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiclinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
2	Kacza 12 + 010	"Wiczlino II"	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiclinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
3	Kacza 7 + 740	"Obwodnica"	Poniżej obwodnicy Trójmiasta	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „suchy”
4	Kacza 7 + 300	"Polana Krykulec"	Polana Krykulec	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „mokry”
5	Potok Źródło Marii 2 + 580	"Karwiny"	Poniżej ul. Nałkowskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik „suchy”
6	Potok Źródło Marii 0 + 370	"Dąbrowa"	Powyżej ul. Wiclińskiej	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „mokry”
7	Potok "Wiczlino" 3 + 000	"Wiczlino Szkoła"	Powyżej ul. Chwarznieńskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik "suchy"
8	Potok "Wiczlino" 1 + 670	"Zielenisz"	Rejon osiedla Wiczlino - Zielenisz	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"

Do I etapu przebudowy i rozbudowy miejskiego systemu odprowadzania wód deszczowych wytypowano:

- przebudowę kolektora w ul. Stryjskiej wraz z budową urządzeń oczyszczających i budową sieci kanalizacji deszczowej na terenie „Psiej Górki”, związanej z budową Drogi Różowej;
- przebudowę kolektora w ul Chwarznieńskiej na terenie Chwarzna-Wiczlina;
- budowę kolektora $\varnothing$ 1,0 m w ul. Rdestowej;
- budowę kolektora $\varnothing$ 1,60 m w al. Piłsudskiego wraz z urządzeniami oczyszczającymi na istniejących kanałach;
- przebudowę kolektora w ul. Puławskiego, ul. Waszyngtona i ul. Hryniewickiego na $\varnothing$ 1,20 m z nowym wylotem do Basenu Prezydenta i urządzeniami oczyszczającymi;
- przebudowę kolektora w ul. Armii Krajowej, ul. Borchardta, Skwer Kościuszki na $\varnothing$ 1.0 m, budowę urządzeń oczyszczających na wylocie do Basenu Prezydenta;
- przebudowę kanału $\varnothing$ 0,30 m na 0,60 m na terenie Skweru Kościuszki;
- przebudowę kanałów w ul. Małopolskiej, ul. Żmudzkiej i ul. Kurpiowskiej z urządzeniami oczyszczającymi przed wylotem do rzeki Kaczej;
- budowę zbiornika retencyjnego na Potoku Źródło Marii - „Karwiny”;
- budowę zbiorników retencyjnych na rzece Kaczej: „Obwodnica”, „Wiczlino Szkoła”, „Zielenisz”, „Dąbrowa”;
- budowę i przebudowę kanałów w ul. Ejsmonda, ul. Tetmajera i na terenie Polanki Redłowskiej wraz z urządzeniami oczyszczającymi;
- budowę kolektora w ul. Przebendowskich z urządzeniami oczyszczającymi i wylotem do Potoku Kolibkowskiego;
- budowę sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina;

- budowę kolektora zbiorczego w ul. Orłowskiej i sieci deszczowej w ulicach sąsiednich oraz urządzeń oczyszczających przed wylotem do rzeki Kaczej;
- przebudowę kolektora w ul. Zielonej, ul. Bosmańskiej, ul. Nasypowej do wylotu do basenów Portowych, wraz z urządzeniami oczyszczającymi;
- budowę kolektora zbiorczego w ul. Starodworcowej;
- przebudowę kolektora w ul. Machowskiego i ul. Arciszewskich wraz z urządzeniami oczyszczającymi przed wylotem do basenów portowych;
- przebudowę kolektora biegnącego przez Osadę Kolejową, ul. Energetyków do basenów Portowych, z budową urządzeń oczyszczających;
- przebudowę kolektora w ul. Szlifierzy na $\varnothing$ 1,80 m – $\varnothing$ 2,0 m, z wylotem do basenów Portowych, budowę urządzeń oczyszczających;
- przebudowę kolektora w ul. Jana z Kolna, ul. Św. Wojciecha z wylotem do Basenu inż. Wendy;
- przebudowę kolektora w ul. Starowiejskiej, ul. Derdowskiego z wylotem do Basenu inż. Wendy, budowę urządzeń oczyszczających;
- przebudowę kolektora w ul. 10 Lutego, Skwer Kościuszki, ul. Żeromskiego.



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Cele

- Dostosowanie rozwoju systemu do przewidywanego zapotrzebowania na energię elektryczną i jego rozkładu przestrzennego.
- Poprawa bezpieczeństwa zasilania.

4.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

Zapotrzebowanie mocy

Wzrost zapotrzebowania mocy w okresie ostatnich dziesięciu lat, na obszarze działania ENERGA – Operatora SA – Oddział w Gdańsku, wyniósł około 12%, co daje około 1,2% wzrostu rocznie. Zakładany wzrost zapotrzebowania mocy w Trójmieście, w związku z przewidywanymi tendencjami, założono na poziomie 2,5% rocznie. Biorąc pod uwagę powyższe założenia przewidywane zapotrzebowanie mocy w roku 2020 w Gdyni kształtować się będzie na poziomie około 224 MW.

Źródła zasilania

Podstawowymi źródłami zasilania w energię elektryczną pozostanie elektrociepłownia EC III Gdynia oraz Krajowy System Elektroenergetyczny, poprzez sieć elektroenergetyczną 110 kV.

Do roku 2020 planuje się rozbudowę EC III Gdynia o dwa nowe bloki o jednostkowej mocy znamionowej 55 MW. Łączna moc zainstalowana w EC III Gdynia wyniesie wówczas 220 MW, a moc osiągalna ok. 210 MW.

Rozwój Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, w zakresie powiązanym z zasilaniem miasta Gdyni, obejmuje rozbudowę w latach 2008-2009 stacji 220/110 kV „Gdańsk I” o rozdzielnię 400 kV.

Sieć elektroenergetyczna 110 kV

Stacje elektroenergetyczne 110/15 (6) kV

Na terenie miasta Gdyni znajdują się następujące stacje 110/SN kV:

- 110/15 kV „Chylonia” (zlokalizowana przy ul. Północnej)
- 110/15 kV „Grabówek” (zlokalizowana przy ul. Morskiej)
- 110/15 kV „Kontenery” (zlokalizowana przy ul. Flisaków)
- 110/15 kV „Oksywie” (zlokalizowana przy ul. Żółkiewskiego)
- 110/15 kV „Gdynia Port” (zlokalizowana przy ul. Węglowej)
- 110/15 kV „Gdynia Południe” (zlokalizowana przy ul. Poznańskiej)
- 110/15 kV „Redłowo” (zlokalizowana przy ul. Kroświeńskiej)
- 110/15 kV „Wielki Kack” (zlokalizowana przy ul. Chwaszczyńskiej)
- 110/6 kV „Stocznia Blok” (stacja abonencka)
- 110/6 kV „Tlenownia” (stacja abonencka)

Właścicielem stacji sieciowych 110/15 kV jest obecnie ENERGA – Operator SA – Oddział w Gdańsku, a obu stacji abonenckich Stocznia Gdynia SA.

Na terenie miasta Gdyni planowana jest budowa następujących stacji:



- 1) „Chwarzno” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Śliskiej) – stacja umożliwi rozbudowę obszarów Chwarzna oraz Wiczlina; obiekt ten dodatkowo odciążą stacje „Wielki Kack” oraz „Gdynia Południe”;
- 2) „Karwiny” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Wielkopolskiej) – stacja umożliwi rozbudowę obszaru Małego Kacka; obiekt ten dodatkowo odciążą stację „Redłowo”;
- 3) „Zielenisz” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Suchej) – stacja umożliwi rozbudowę obszaru Zielenisz, Wiczlina oraz przyległych do Gdyni miejscowości.

W ramach planowanych inwestycji mających wpływ na zasilanie obszaru miasta Gdyni wymienić należy:

- 1) „Kamienny Potok” (lokalizacja na terenie miasta Sopotu) – stacja będzie zasilala Kamienny Potok, Browino oraz Orłowo, obiekt ten odciążą stacje „Redłowo” oraz „Sopot”;
- 2) „Chwaszczyno” (lokalizacja w miejscowości Chwaszczyno – gmina Żukowo) – stacja będzie zasilala okolice przyległe do miejscowości Chwaszczyno, obiekt ten odciążą stację „Wielki Kack”;
- 3) „Dębogórze” (lokalizacji w miejscowości Dębogórze – gmina Kosakowo) – stacja będzie zasilala miejscowości w gminie Kosakowo, obiekt ten odciążą stację „Chylonia”.

W przypadku braku możliwości realizacji stacji 110/15 kV „Kamienny Potok” na terenie miasta Sopotu, dopuszcza się możliwość realizacji tego obiektu na terenie miasta Gdyni.

Ponadto nie wyklucza się budowy innych, niż wymienionych powyżej, stacji elektroenergetycznych 110/SN (sieciowych lub abonenckich) w przypadku pojawienia się odbiorców o mocy przyłączeniowej rzędu kilkunastu MW na terenie, lub w bezpośrednim sąsiedztwie, miasta Gdyni.

Nowe stacje mogą być realizowane etapowo (np. z jednym transformatorem) w zależności od obciążenia danego obszaru. Budowa stacji „Zielenisz” będzie wymagała wyprzedzającej budowy przez miasto układu komunikacyjnego, umożliwiającego dojazd do stacji transportu ciężkiego o wadze ok. 80 ton.

Terminy realizacji poszczególnych stacji elektroenergetycznych 110/15 kV

Stacja 110/15 kV	Termin realizacji
Chwarzno	2008-2009
Kamienny Potok	2009-2011
Karwiny	2014-2015
Chwaszczyno	po 2015 roku
Zielenisz	po 2015 roku
Dębogórze	po 2015 roku

Rozdzielnie 110 kV w nowych stacjach elektroenergetycznych 110/15 kV będą wykonane w technologii wewnętrznej (na terenach zabudowy zwartej) lub napowietrznej (tereny przemysłowe oraz zabudowy rozproszonej). Wyprowadzenia 15 kV z tych obiektów będą budowane w rozwiązaniu kablowym.

W ramach obecnie istniejących stacji 110/15 kV, poza planową ich modernizacją, przewiduje się:

- rozbudowę stacji „Chylonia” w związku z planowaną rozbudową elektrociepłowni EC III Gdynia o dwa dodatkowe pola liniowe,
- wymianę transformatorów na jednostki o większej mocy znamionowej (w razie potrzeby) m. in. stacji Grabówek, Oksywie, Kontenery, Gdynia Port, Gdynia Południe, Wielki Kack, Stocznia Blok,
- przebudowę rozdzielni 110 kV w izolacji powietrznej na rozdzielnie kompaktowe lub izolowane gazem SF₆.

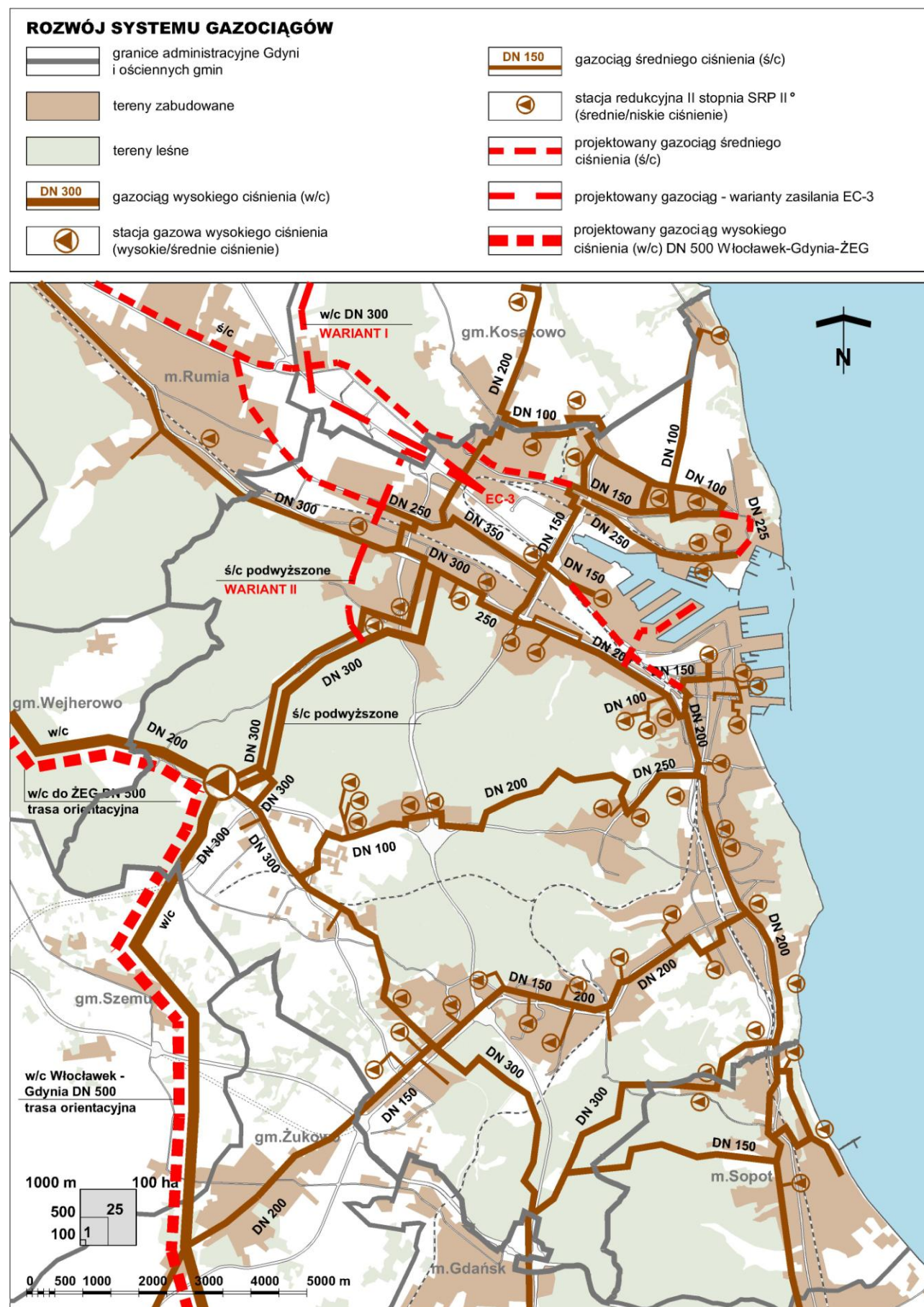
Linie elektroenergetyczne 110 kV

W ramach linii magistralnych planuje się budowę napowietrznej linii 110 kV relacji GPZ „Chylonia” - GPZ „Władysławowo”, poprzez nawiązanie do istniejącej linii relacji GPZ „Reda” - GPZ „Władysławowo”. Poza wyżej wymienioną linią planuje się budowę linii 110 kV, stanowiących zasilanie nowych stacji elektroenergetycznych 110/SN kV. Zasilanie tych stacji będzie wykonane w technologii kablowej (na terenach zwartej zabudowy) lub napowietrznej (na terenach zabudowy rozproszonej). W przypadku kolizji nowej zabudowy z istniejącymi napowietrznymi liniami 110 kV przewiduje się ich podwyższenie lub przebudowę na linie kablowe.

Sieć elektroenergetyczna 15 kV

Nowe linie elektroenergetyczne 15 kV przewiduje się w rozwiązaniu kablowym, lub w szczególnych przypadkach, w rozwiązaniu napowietrznym. Zalecany przekrój nowych linii kablowych to 120 lub 240 mm², natomiast linii napowietrznych 50 lub 70 mm².

Nowe stacje transformatorowe 15/0,4 kV powinny być realizowane jako wewnętrzne, wolnostojące o modułowej, prefabrykowanej konstrukcji. W przypadkach uzasadnionych, dopuszcza się stacje podziemne, wkomponowane, murowane lub słupowe.



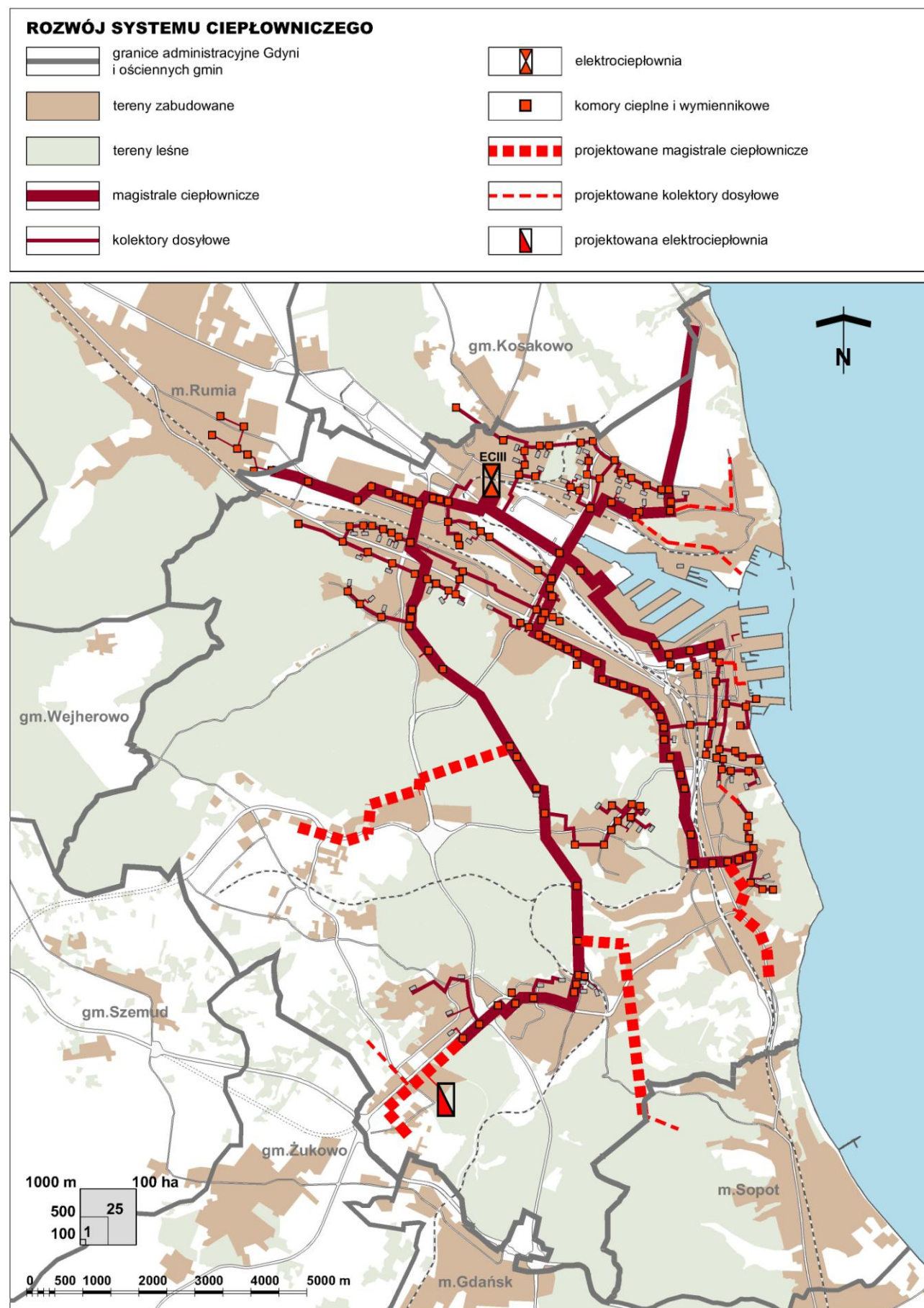
5. ZAOPATRZENIE W GAZ

5.1. Cele

- Określenie racjonalnego rozwoju sieci gazowej z uwzględnieniem rozwoju systemu ciepłowniczego pochodzącego z Elektrociepłowni.
- Podłączenie do systemu obszarów, dla których gaz dotychczas był niedostępny.
- Zapewnienie niezawodności systemu poprzez tworzenie pierścieniowego układu gazociągów.

5.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Warunkiem dostawy gazu dla dużych odbiorców jest dokończenie budowy drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 Pr 8,4 MPa relacji Włocławek – Gdynia oraz rozbudowy istniejącej stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie o węzeł gazowy, który skupiałby gazociągi wysokiego ciśnienia i pełnił funkcje rozdzielczo – pomiarowe. Dalszy odcinek tego gazociągu od Wicliny nosi nazwę „Doprowadzenie gazu do ŻEG” DN 500 Pr 8,4 MPa.
- Ww. gazociąg będzie dostarczał gaz m.in. do podziemnego magazynu gazu (PMG) w Kosakowie.
- Zaopatrzenie w gaz EC-3 przewiduje się wariantowo:
Wariant I – doprowadzenie gazu wysokiego ciśnienia jako odgałęzienie od projektowanego gazociągu do ŻEG, średnica gazociągu DN 300, stacja gazowa wysokiego ciśnienia na terenie EC-3;
Wariant II – doprowadzenie gazu podwyższonego średniego ciśnienia ze stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie do EC-3. Pierwszy odcinek tego gazociągu od stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie do SRP II° Chabrowa już wybudowano, gazociąg ten już pracuje.
- Aby umożliwić większe dostawy dla Stoczni oraz tzw. „Międzytorza” przewiduje się budowę gazociągu w ul. J. Wiśniewskiego na odcinku od Trasy Kwiatkowskiego do ul. Dworcowej.
- W celu poprawienia bezpieczeństwa dostaw gazu dla Stoczni MW, Portu MW i innych użytkowników pomiędzy ulicami Śmidowicza i Płk Dąbka, przewiduje się połączenie końcówek gazociągów w tych ulicach - gazociąg DN 225 PE o długości ok. 1100 m w ulicy Arciszewskich.
- Znaczną poprawę w możliwościach dostaw gazu do północnych obszarów miasta zapewni budowa stacji gazowej wysokiego ciśnienia w oparciu o drugą nitkę gazociągu w/c wstępnie zlokalizowanej na pograniczu Rumi i Redy oraz budowa gazociągów ś/c:
 - w ulicach Unruga i Dębogórskiej od Trasy Kwiatkowskiego do Rumi oraz
 - w ulicach Hutniczej w Gdyni i Pomorskiej w Rumi.



6. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

6.1. Cele

- W zakresie zaopatrzenia w ciepło: dostosowanie źródeł energii do wymagań ochrony środowiska, zapewnienie poprawy niezawodności i właściwych parametrów jakościowych dostaw energii cieplnej, rozbudowa sieci cieplnej i budowa elektrociepłowni na terenie Gdyni-Zachód, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii jako czynników wspomagających podstawowe nośniki energetyczne.
- Określenie racjonalnych warunków rozwoju sieci cieplnej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

6.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

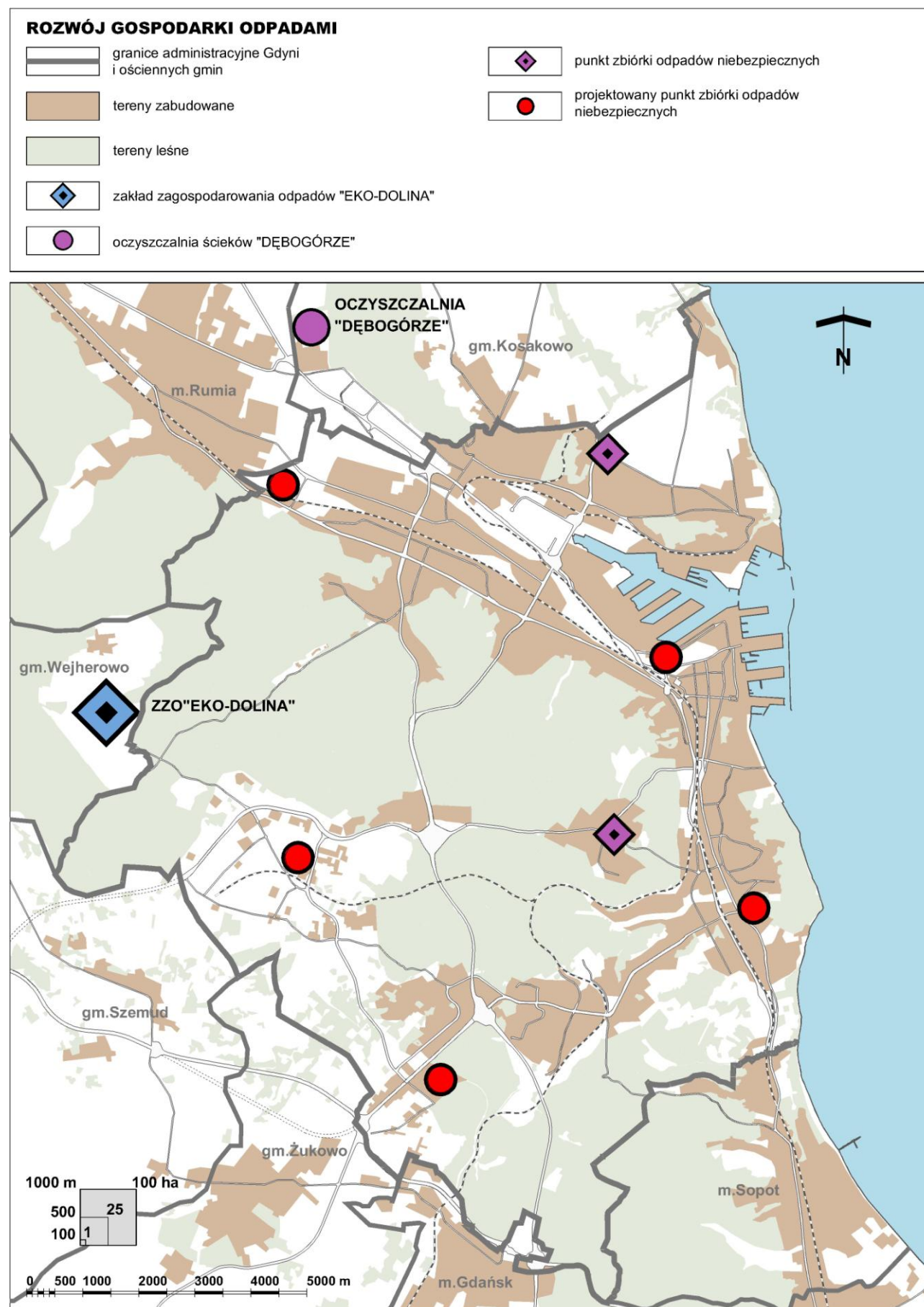
W zakresie scentralizowanej gospodarki cieplnej planuje się rozbudowę sieci przesyłowych i rozdzielczych dla zasilania projektowanego nowego budownictwa mieszkaniowego i usługowego oraz dla zasilania istniejących odbiorców wykorzystujących obecnie gaz dla potrzeb grzewczych.

Na obszarze miasta Gdyni w rejonach, w których istnieje miejska sieć ciepłownicza lub planowana jest jej rozbudowa należy maksymalnie wykorzystać ciepło sieciowe. W rejonach tych przyjęto założenie, że dopuszcza się do eksploatacji nieemisyjne źródła ciepła tj. źródła ciepła nie pogarszające łącznej emisji zanieczyszczeń, w tym emisji NO_x i CO_2 . W rejonach, o których mowa powyżej, zakłada się możliwość budowy niskoemisyjnych źródeł ciepła w przypadkach:

- inwestora przemysłowego, który wymaga z racji prowadzonej technologii produkcji innego nośnika ciepła, np. para wodna, olej termiczny, woda grzewcza o temperaturze powyżej 135°C , itp.;
- inwestora innego, jeżeli przedłoży stosowną analizę techniczno – ekonomiczną inwestycji uzasadniającą racjonalność wprowadzenia danego źródła ciepła.

Planowane kierunki rozwoju:

- Rozbudowa sieci ciepłowniczej na terenie Obłuża i Oksywi w kierunku ul. Godebskiego, ul. Dickmana i Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo;
- Rozbudowa sieci ciepłowniczej na terenie Oksywi w rejonie ul. Śmidowicza w kierunku Portu Marynarki Wojennej;
- Budowa magistrali cieplnej od komory K-608 na magistrali cieplnej Demptowo – Karwiny w kierunku Chwarzna – Wiczlina;
- Rozbudowa magistrali $2 \times \text{DN}400$ w ul. Chwaszczyńskiej dla zasilania w ciepło dzielnicy Kacze Buki z możliwością zasilania dzielnicy Gdańsk – Osowa;
- Budowa elektrociepłowni na terenie byłego Polifaru;
- Budowa odcinka sieci $2 \times \text{DN}400$ spinającego sieć cieplną w ul. Piłsudskiego z siecią w ul. Harcerskiej (K-400) dla zapewnienia niezawodności dostawy ciepła w tym rejonie miasta (Szpital PCK w Gdyni – Redłowie);
- Budowa magistrali ciepłowniczej w kierunku Sopot – Brodwinno poprzez Mały Kack wraz ze stacją podnoszenia ciśnienia. Zapewnienie ciepła dla nowego budownictwa w rejonie ul. Żniwnej, ul. Parkowej i ul. Spokojnej;
- Budowa magistrali cieplnej w kierunku Orłowa – „Centrum Handlowe Klif” z możliwością połączenia pierścieniowego z magistralą do kotłowni „Brodwinno”.



7. GOSPODARKA ODPADAMI

7.1. Cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego Gdyni związane z nowoczesnym systemem zintegrowanej gospodarki odpadami

System zintegrowanej gospodarki odpadami w nowoczesnym ujęciu obejmuje następujące działania:

- Unikanie powstawania, minimalizację ilości i uciążliwości powstających odpadów;
- Utylizacja (użytkowanie wtórne, recykling);
- Unieszkodliwianie odpadów niebezpiecznych oraz składowanie pozostałych odpadów.

7.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Realizacja III etapu budowy ZUO „EKO DOLINA” obejmującego budowę segmentu do produkcji paliwa alternatywnego RDF, o pojemności 60 tys. ton / rok;
Do instalacji kierowane będą:
 - wydzielone w sortowni surowców wtórnych odpady wysokoenergetyczne;
 - wydzielone odpady palne w segmencie demontażu odpadów wielkogabarytowych;
 - odpady wysokoenergetyczne z selektywnej zbiórki odpadów surowcowych oraz frakcji „suchej” z odpadów zmieszanych.
- Objęcie wszystkich mieszkańców zorganizowaną selektywną zbiórką odpadów;
- Rozbudowa systemu zbiórki i wywozu odpadów budowlanych, wielkogabarytowych, zielonych i niebezpiecznych;
- Zwiększenie recyklingu;
- Uruchomienie zbiórki odpadów organicznych BIO;
- Zorganizowanie stałych punktów odbioru odpadów niebezpiecznych;
- Likwidacja dzikich wysypisk.

W prognozie zakłada się istotny wzrost ilości odpadów „wytworzanych” przez 1 mieszkańca do 430 kg na osobę, przy obecnej ilości wynoszącej 330 kg na osobę w ciągu roku.

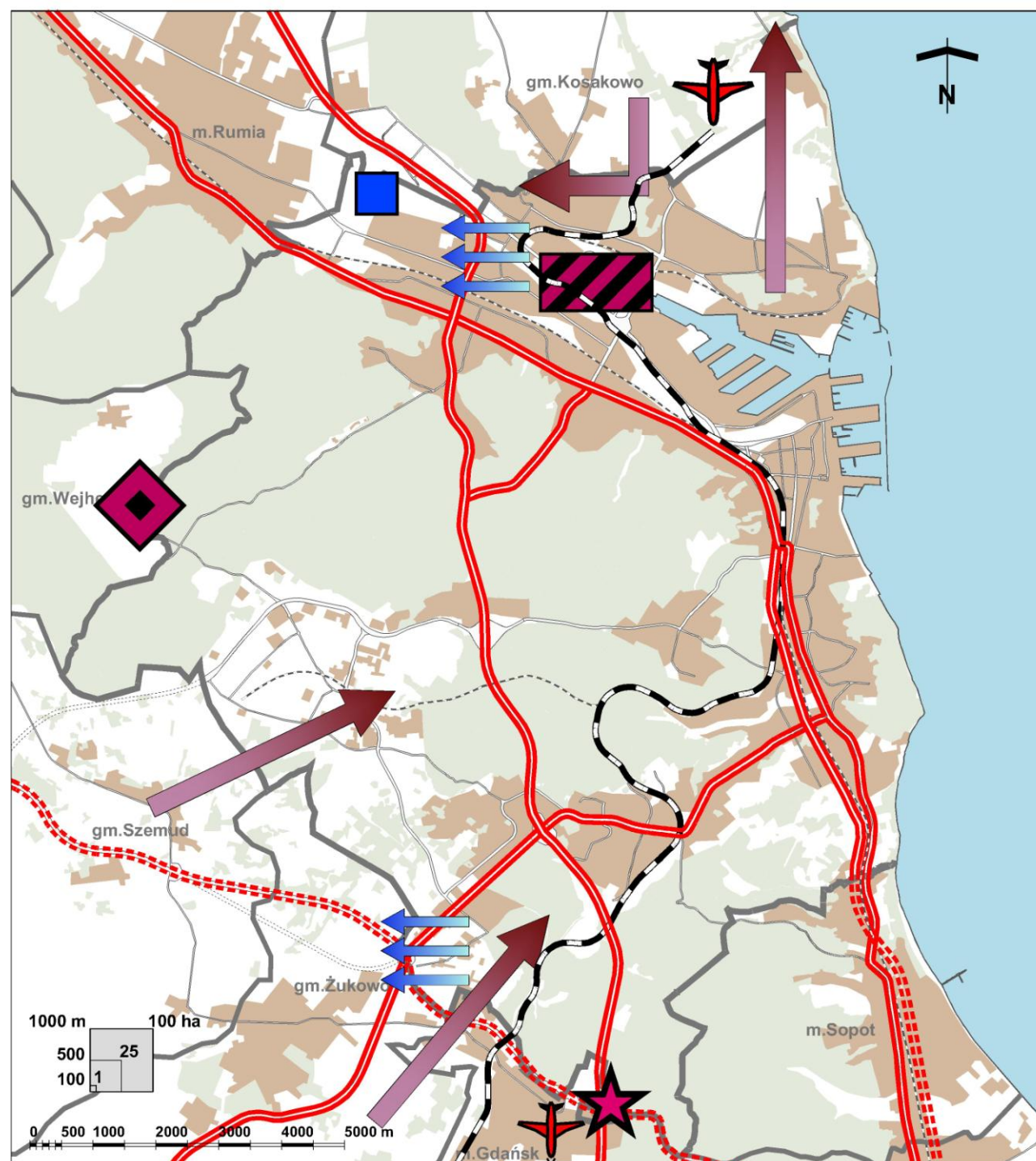
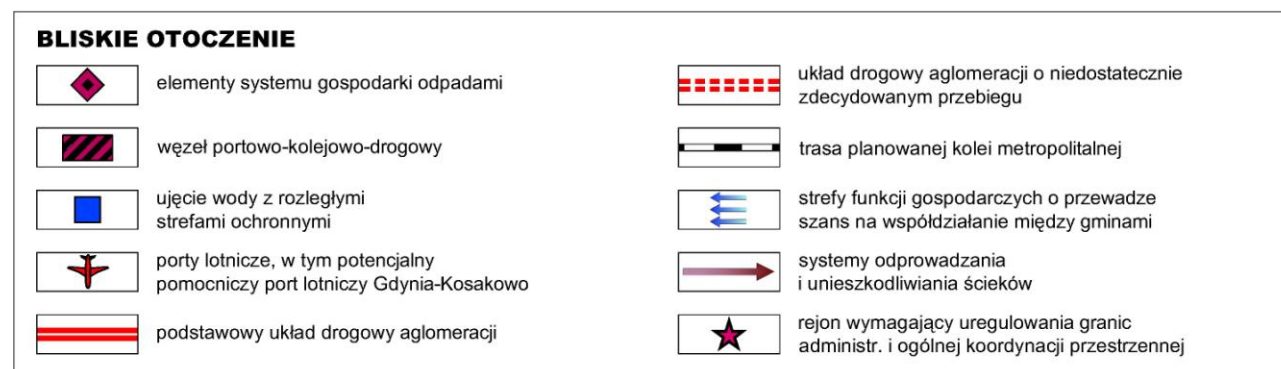
Prognoza ilości odpadów na rok 2030

okres odniesienia	liczba mieszkańców miasta	masa odpadów komunalnych na 1 osobę	masa odpadów komunalnych	masa odpadów poprodukcyjnych i budowlanych	łączna masa odpadów do zagospodarowania
2006 r.	250 tys.	330 kg	82,5 tys. ton	55,4 tys. ton	137,9 tys. ton
2030 r.	220 tys.	430 kg	94,6 tys. ton	68,0 tys. ton	162,6 tys. ton

Dla kształtowania rozwiązań Systemu Zintegrowanej Gospodarki Odpadami w mieście, proponuje się zastosowanie na terenie Gdyni następujących działań dla wszystkich odpadów:

- system działań zachęcających do ograniczenia ilości i szkodliwości wytwarzanych odpadów, wtórnego ich wykorzystania w zakładzie, gospodarstwie domowym lub na działce;
- selektywna zbiórka w dogodny, zachęcający sposób (m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni osiedlowych).

Należy dążyć by na terenie miasta znalazła się możliwość pełnego zagospodarowania czystych „odpadów” budowlanych. Podstawowym sposobem - zgodnie z generalną zasadą dla wszystkich kategorii odpadów - jest unikanie ich powstawania, które w tym wypadku oznacza minimalizację robót ziemnych i wysoką jakość pozostałych prac, a następnie wykorzystanie zbędnych mas ziemi i innych materiałów drobnych do ukształtowania terenów inwestycji, przede wszystkim w obrębie pola działania.



XVII. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ GDYNI ZWIĄZANE ZE WSPÓŁPRACĄ Z GMINAMI POŁOŻONYMI W OTOCZENIU LOKALNYM

1. UWARUNKOWANIA I ZASADY OGÓLNE POLITYKI

- Gdańsk i Sopot, ale także mniejsze gminy sąsiadujące z Gdynią, prowadzą politykę samodzielnego rozwoju. Związane to jest z możliwościami ustawowymi i chęcią spożytkowania korzyści położenia w aglomeracji, a częściowo także z nawarstwieniem się pewnych problemów rozwoju, spowodowanych sąsiedztwem z dużym miastem, co wytworzyło postawy ostrożności i niezależności. Warunkiem uzyskania wzajemnych korzyści jest rozważna i wielostronnie korzystna współpraca sąsiadujących gmin.
- Otoczenie lokalne Gdyni cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, społecznymi i ekonomicznymi - te ostatnie związane są przede wszystkim z koncentracją w obszarze TOM względnie dynamicznej i nowoczesnej gospodarki oraz przestrzeni zurbanizowanej o wysokim standardzie technicznym. Stwarza to dla zagospodarowania przestrzennego Gdyni pozytywne na ogół uwarunkowania: większa szansa, różnorodność i skala rozwoju działalności (zwłaszcza unikatowych), możliwość ograniczenia rozwoju niektórych działalności na terenie Gdyni (takich, które już są w jej otoczeniu i które na wystarczającym poziomie obsługują mieszkańców Gdyni).
- W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie (i/lub rozwój) jest zagrożony i które wymagają skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wszystkich gmin Metropolii. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.
- Generalnym uwarunkowaniem dla rozwiązywania ponadlokalnych problemów jest umiejętność podjęcia dialogu gmin trójmiejskich - zorganizowania form instytucjonalnych lub zadaniowych. Rola koordynująca przypada opracowywanemu planowi zagospodarowania przestrzennego Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. W projekcie planu TOM (grudzień 2007 r.) przyjęto następujące **zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej TOM**, które mają zastosowanie do polityki przestrzennej prowadzonej w Gdyni i jej otoczeniu lokalnym:
 - zachowania obszarów cennych przyrodniczo oraz utrzymania osnowy ekologicznej Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego;
 - oszczędnej gospodarki zasobami - polegającej w odniesieniu do przestrzeni na pierwszeństwie racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej;
 - minimalizacji konfliktów wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne – zasada realizowana przez usprawnienie, zmianę technologii lub zmianę, relokację funkcji oraz właściwe zagospodarowanie terenów stykowych;
 - rozwijania wielofunkcyjności poszczególnych struktur Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych – zasada ma ona na celu zmniejszanie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną, społeczną i kulturową poszczególnych obszarów (struktur);
 - kształtowania tożsamości poszczególnych struktur Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego;
 - łączenia funkcji komplementarnych – zasada ma na celu racjonalizację gospodarki zasobami materialnymi i energią oraz redukcję potrzeb transportowych, powinna być realizowana poprzez politykę lokalizacyjną umożliwiającą pożądane uzupełnianie się technologii (produkcyjnych, komunalnych) lub sposobów wykorzystania terenu.

**2. KIERUNKI POLITYKI W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH GMIN**

1. Kierunek północno-zachodni stanowi pogranicze Gdyni i **Rumi** (obszar Pradoliny Kaszubskiej). Najważniejsze jest tam właściwe skoordynowanie utrzymania i rozwoju ponadlokalnych urządzeń infrastruktury i transportu: OMB Dębogórze, ujęcia GZWP 110, Obwodowa Północna, centrum logistyczne (kolejowo-samochodowa stacja ładunkowa), a także wzmocnienie procesów regulacji ekologicznej i ochrony krajobrazu. Celem tych ostatnich działań winno być zmniejszenie emisji i transportu zanieczyszczeń wzdłuż układu dolinnego oraz zachowanie tożsamości jednostek struktury krajobrazowej, zwłaszcza zapobieżenie “zlewaniu się” struktur osiedleńczych Rumi z Dzielnicą Przemysłowo-Portową Gdyni. Można to osiągnąć m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie strefy stykowej Gdyni, Rumi i gm. Kosakowo jako swoistego korytarza ekologiczno-krajobrazowego. Powinno tam być wykluczone lokalizowanie wszelkich funkcji mogących wpływać negatywnie na wody podziemne GZWP 110, natomiast dopuszczalne są funkcje zieleni rekreacyjnej, w tym ogrody działkowe (z wyłączeniem lub ścisłym limitowaniem stosowania środków chemicznych).

Bardzo ważnym elementem tego podobszaru - ze względu na istotne interesy Rumi, a także Redy, miasta i gminy Wejherowo - powinna być Obwodowa Północna, realizowana etapowo, docelowo jako przedłużenie gdyńskiego odcinka Drogi Czerwonej. Dla odciążenia Rumi od uciążliwego ruchu ciężarowego priorytetowe jest zrealizowanie połączenia ul. Hutniczej z układem tranzytowym w zachodniej części Dzielnic Portowo-Przemysłowej.

2. Kierunek północny - **gm. Kosakowo** - jest tradycyjnym terenem ekspansji funkcji miejskich Gdyni, w tym mieszkalnictwa wielorodzinnego, obsługiwanym niemal w pełni przez gdyńską komunikację autobusową. Czy kierunek ten będzie mógł być otwarty dla rozwoju Gdyni, zdecydować mogą wspólnie prowadzone przez Gdynię i gm. Kosakowo studia planistyczne i negocjacje. Po stronie Kosakowa istnieją znaczne oczekiwania co do skali potrzeb infrastrukturalnych możliwych do zaspokojenia przez Gdynię i co do regulacji uciążliwości szeregu pozalokalnych obiektów. Istotna może być też wspólna oferta wysokodochodowych obiektów, które mogłyby powstać. Rola Gdyni przejawiać się też może poprzez wpływ na głównych dysponentów uciążliwych obiektów na terenie gminy, a zarazem aktorów rozwoju Gdyni (Dowództwo MW i przedsiębiorstwa infrastrukturalne).

3. Kierunki zachodni i północno-zachodni to obszar **gm. Wejherowo**. Skala możliwości rozwoju mieszkalnictwa i zagospodarowania terenów dla innych funkcji związanych z Gdynią jest znacznie mniejsza niż w gm. Kosakowo, lecz są one znacznie atrakcyjniej położone pod względem środowiskowo-krajobrazowym, co zaczyna odbijać się w obrocie nieruchomościami (wzrost dynamiki i cen), w znacznym stopniu przygotowywanych do zabudowy. Podobny jest rodzaj głównego uwarunkowania - minimalizacja negatywnych oddziaływań dużego uciążliwego obiektu infrastruktury komunalnej - składowiska odpadów w Łężycach. W tym przypadku, poza partnerami po stronie władz samorządowych istotny wpływ na sytuację mają decyzje i zachowania poważnych aktorów instytucjonalnych, jakimi są Komunalny Związek Gmin Doliny Redy i Chylonki oraz Trójmiejski Park Krajobrazowy. Dla ułożenia zasad współpracy z tym ostatnim, w celu wykorzystania również wszelkich innych atrakcyjnych terenów TPK - nie tylko na terenie gm. Wejherowo - istotne znaczenie będzie miało opracowanie w trybie konsensualnym tzw. Planu Ochrony Parku.

4. Kierunek zachodni stanowią rozległe, stosunkowo dogodne do zagospodarowania i bardzo jednolite pod względem charakteru środowiska przyrodniczego oraz społeczno-kulturowego obszary będące w zarządzie **gmin Szemud i Żukowo**. Te ostatnie cechy (np. charakter krajobrazu, formy zabudowy) powinny być kultywowane na całym obszarze zachodniego kierunku rozwojowego Gdyni, również w granicach miasta. Jednocześnie, odmienne cechy zagospodarowania terenu, a przede wszystkim odrębność i odmienność polityk dwu różnych podmiotów władz lokalnych, wskazują na różnice uwarunkowań i potrzebę oddzielnego potraktowania kierunku “chwaszczyńskiego” i kierunku “koleczkowskiego”. W obszarze miasta w naturalny sposób rozdzielane są one przez węzeł ekologiczny kompleksu Góry Donas i korytarz ekologiczny rz. Kaczej.

Generalnie, z cech terenu i kierunków polityki gmin wynika, że preferowany jest na tym obszarze rozwój niskointensywnego budownictwa mieszkaniowego (w planach wyznaczone są już spore rezerwy terenów - na ok. 9 tys. mieszkańców), a także stosunkowo małowartościowych i niskociężliwych

form działalności gospodarczych, różnorodnych pod względem działowym. Mogą to być również działalności o charakterze usług publicznych, także o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnych, regionalnych). Spełnione muszą być jednak dwa warunki: “przyjazność” dla środowiska i krajobrazu (zwłaszcza w otulinie TPK i w strefie ochrony zlewni Raduni) oraz dochodowy charakter działalności, gdyż w zasadzie tylko takimi interesują się władze gmin Szemud i Żukowo. Czynnikiem szczególnie dynamizującym oba wymienione kierunki użytkowania (działalności komercyjne i usług publicznych) jest układ drogowy, zwł. istniejąca droga nr 220 oraz proj. tzw. Trasa Kaszubska (niezależnie od wariantu jej przebiegu i klasy funkcjonalnej).

Władze gm. Żukowo zainteresowane są rozwiązaniem wspólnie z Gdynią:

- problemu odprowadzenia ścieków z rejonu Chwaszczyna (rozwiązania alternatywne są niewątpliwie mniej korzystne - odprowadzanie do gdańskiego kolektora Morena lub ograniczone ilości do rz. Strzelenki);
- zagospodarowania terenów strefy ochronnej od nadajnika RTV (położonej w granicach Gdyni i Chwaszczyna). W obszarze strefy mogłyby znaleźć się terenochłonne obiekty niewymagające b. dobrego stanu środowiska, jednocześnie charakteryzujące się wysoką dochodowością, jak - przykładowo - Giełda Samochodowa (relokowana z kolizyjnej działki w centrum Chwaszczyna, położonej wewnątrz dzielnicy mieszkaniowej).

Gmina Szemud zainteresowana jest uściśleniem przebiegu tzw. Trasy Kaszubskiej, a przede wszystkim zrealizowaniem wspólnie z Gdynią obsługi kanalizacyjnej rejonu **Bojano-Koleczkowo**, gdyż rejon ten zamierza promować dla lokalizacji osiedli ekologicznych, zwłaszcza po wybudowaniu sieci zasilającej w gaz za pośrednictwem stacji redukcyjnej na gazociągu Włocławek-Gdynia.

5. Kierunek południowy to styk z miastami **Gdańsk i Sopot**. Główne uwarunkowania strategiczne dla współpracy w tym obszarze są podobne dla obu miast:

- ochrona wartościowych i zagrożonych układów ekologiczno-krajobrazowych (las TPK, dolina Swelini) oraz eliminacja czynników, które spowodowały zaliczenie Aglomeracji do obszaru tzw. ekologicznego zagrożenia;
- ograniczanie wzajemnie niszczącej konkurencji, rozwój specjalizacji i współpracy, przekształcanie jej we wspólne oferty marketingowe;
- realizowanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (metropolitalny układ transportowy, w tym Kolej Metropolitalna i Droga Czerwona);
- zagospodarowanie rekreacyjne terenów leśnych (w tym koordynacja ścieżek spacerowych, tras rowerowych ew. konnych itp.).

Pożądana kooperacja z Gdańskiem i Sopotem (częściowo ewent. z innymi gminami, np. Żukowem), dotyczyć może lokalizacji działalności unikalnych w skali aglomeracji, jak np. centrum kongresowe, giełda hurtowego handlu art. rolnymi, forum morskie, park rozrywki, ogród botaniczny oraz takich przedsięwzięć, jak rozbudowa obiektów targowych, nowe lokalizacje w dziedzinie szkolnictwa wyższego, zdrowia - o zasięgu ponadlokalnym.

Na poziomie operacyjnym, ale niezmiennie istotnym dla planowania zagospodarowania przestrzennego i efektywnego wykorzystania przestrzeni, występuje problem regulacji granic administracyjnych między Gdańskiem a Gdynią, w rejonie Kacze Buki i Osowa-Wysoka.



XVIII. ZASADY ROZMIESZCZANIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM I PONADLOKALNYM

1. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU METROPOLITALNYM

Obiekty i wydarzenia w Gdyni, pełniące funkcje metropolitalne w obszarze Trójmiasta, stanowią dość pokaźną listę. W jej zakres wchodzi m.in. Konsulaty, instytucje administracji publicznej (np. Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa, Agencja Rynku Rolnego, Prokuratura rejonowa, Wojskowy Sąd Garnizonowy, Urząd Morski), szkoły wyższe, szpitale rejonowe i specjalistyczne, obiekty kultury (np. teatry, muzea, obiekty sportowe), port morski oraz drogi łączące z ważnymi szlakami komunikacyjnymi.

Poniżej wymieniono inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym planowane na terenie Gdyni. Lista zawiera przedsięwzięcia planowane do zrealizowania do 2013 r. (przygotowane do realizacji, pod względem formalno-prawnym i finansowym, w tym inwestycje będące w trakcie realizacji, przewidywane do ukończenia do końca 2008 r.), ale też wskazuje inwestycje planowane na okres po 2013 r., będące w różnych fazach przygotowania.

1.1. System transportowy

Inwestycjami celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie transportu są:

- Inwestycje z zakresu układu drogowo-ulicznego:
 - rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta do przekroju 2/3,
 - Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2 – rozpatrywane są dwa warianty jej przebiegu,
 - Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2,
 - planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej klasy GP2/2 lub GP2/3 (OPAT),
 - Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/2) (Droga Różowa (Czerwona) od ul. Wielkopolskiej do granic miasta, włączenie w al. Niepodległości lub tunel na terenie Sopotu, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
 - łącznik gdyński do Trasy Kaszubskiej klasy G 2/2,
 - ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
 - ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2,
 - ul. Nowa Łużycka Z 1/2 lub Z 2/2,
 - ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód),
 - przebudowa węzła drogowo-kolejowego Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana,
 - Inteligentny System Sterowania Ruchem – metropolitalny system kierowania ruchem drogowym w jednym Centrum Zarządzania ruchem dla Trójmiasta,
 - trójmiejska sieć dróg rowerowych.
- Inwestycje z zakresu komunikacji zbiorowej:
 - przebudowa dworca i węzła integracyjnego Gdynia Główna Osobowa;
 - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - budowa dworca pasażerskiego i urządzeń towarzyszących;
 - Kolej Metropolitalna: Port Lotniczy Rębiechowo – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo;
 - połączenie promowe lub sezonowy tramwaj wodny pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem;
 - rozbudowa sieci trolejbusowej;
 - budowa przystanku SKM Śródmieście (po 2013 r.);
 - lekki środek transportu szynowego Gdynia-Gdynia Zachód (po 2013 r.).

1.2. System infrastruktury inżynierskiej i technicznej

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie infrastruktury inżynierskiej:

- Trójmiejska sieć światłowodowa;

1.3. Infrastruktura społeczna

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu infrastruktury społecznej:

- Akwarium Gdyńskie – rozbudowa muzeum;
- Centrum Kultury – biblioteka, mediateka, nowy Teatr Miejski, rozbudowa Teatru Muzycznego;
- Park Botaniczny Kolibki;
- hala sportowo-widowiskowa;
- stadion piłkarski w Gdyni, przebudowa stadionu piłkarskiego GOSiR;
- Park Wypoczynku Kolibki;
- inwestycje związane z zagospodarowaniem otoczenia plaż;
- Dom Pomocy Społecznej.

1.4. Ochrona środowiska

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu ochrony środowiska:

- program Poprawa czystości wód południowo-wschodniej części wód Morza Bałtyckiego (z udziałem Wejherowa, Redy, Rumi, Gdyni, Kosakowa, miast Płw. Helskiego) – w tym regulacja rzeki Kaczej wraz z terenami rekreacyjnymi wzdłuż rzeki oraz pozostałych cieków wodnych na terenie Gdyni;
- Program Ochrony Powietrza dla Aglomeracji Trójmiejskiej (POP).

1.5. Inwestycje produkcyjne i komercyjne

Inwestycje o znaczeniu metropolitalnym z zakresu inwestycji produkcyjnych i komercyjnych:

- rozbudowa terminali kontenerowych - BCT i GCT;
- Centrum Logistyczno-Dystrybucyjne – Port Zachodni;
- Terminal Promowy przy Nabrzeżu Polskim;
- Centrum hotelowo-kongresowe – Hryniewickiego;
- rozbudowa Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego;
- zespół hotelowo-sportowy Polanka Redłowska;
- Centrum Handlowo-Uslugowe Cisowa, ul. Morska;
- Centrum Handlowo-Uslugowe Leszczynki – ul. Morska, Trasa Kwiatkowskiego;
- Wielofunkcyjne Zespoły Handlowo-Uslugowe w Śródmieściu - Skwer Plymouth i Międzytorze w sąsiedztwie Dworca Głównego;
- Centrum Handlowo-Uslugowe Gdynia Zachód;
- Nowa Gdynia - funkcje śródmiejskie wprowadzone na części Międzytorza wyłączonej z granic administracyjnych Portu Gdynia;
- Marina Basen Prezydenta;
- Marina Babie Doły – Torpedownia.

2. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

Do inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym dla m. Gdyni należą inwestycje gminne i powiatowe:

- z zakresu systemu transportowego
- z zakresu infrastruktury inżynierskiej i technicznej
- z zakresu infrastruktury społecznej
- dotyczące ochrony środowiska.

Ważniejsze inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym (powiatowym i gminnym) - planowane inwestycje dotyczące układu drogowo-ulicznego i komunikacji zbiorowej, infrastruktury technicznej i społecznej określone zostały w rozdziałach XI, XII, XV i XVI i wskazane na rysunku Studium nr 2-1.

Inwestycje celu publicznego, o których mowa w art. 6 ustawy z 21.08.1997 r. o gospodarce nieruchomościami ze zm. (Dz. U. z 2000 r. Nr 46 poz.543), niewymienione w tekście Studium należy lokalizować stosownie do potrzeb zgodnie z zasadami określonymi w Studium.



- stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed powodzią morską do rzędnej +2,5 m n.p.m.;
- stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed wzrostem poziomu wód gruntowych do rzędnej +1.25 m n.p.m.

² Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 82, ust. 2.



W przypadku dużego napełnienia Bałtyku wiatr o średnich prędkościach (powyżej 10 m/s) może wywołać powódź. W takich warunkach w strefie przybrzeżnej następuje gwałtowny wzrost poziomu morza, woda morska wtłaczana jest w ujściowe odcinki rzek i utrudnia ich odpływ. W konsekwencji woda morska zalewa wybrzeże, wzrasta poziom wody w rzekach i zagrożenie powodziowe. Jeśli wezbranie sztormowe połączone jest z wezbraniem roztopowym i zatorami lodowymi w ujściu rzeki, groźba powodzi wzrasta. Powodzie sztormowe najczęściej występują w okresie od listopada do stycznia, ale mogą się pojawić również latem.

1.2. Tereny zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi

System odwadniania Gdyni funkcjonuje w oparciu o naturalne ciekі powierzchniowe oraz wybudowane podczas budowy i rozbudowy miasta kanały deszczowe. Sieć cieków naturalnych stanowi pięć rzek, potoków i cieków. Miasto Gdynia położone jest na obszarze pięciu naturalnych zlewni cieków powierzchniowych oraz osiemnastu zlewni kolektorów kanalizacji deszczowej odprowadzających wody opadowe.

Zlewnie cieków powierzchniowych stanowią:

- Struga Cisowska z dopływem Rów Cisowski, Potok Demptowski i Potok Marszewski. Struga Cisowska jest dopływem Zagórskiej Strugi,
- rzeka Chylonka z dopływem Potok Chyloński i Potok Koloński,
- rzeka Kacza z dopływem Potok Wiczliński, Źródło Marii, Potok Przemysłowy,
- Potok Kolibkowski,
- rzeka Swelinia.

Na części graficznej pokazano obszary przyległe do cieków, które mogą ulec podtopieniu oraz obszary, które w planach zagospodarowania przestrzennego powinny być wyłączone z zabudowy i przeznaczone do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i roztopowych.

Analizy najbardziej zagrożonych miejsc wystąpieniem wód z koryta przeprowadzono w oparciu o przepustowość koryta w wybranych przekrojach dla stanu istniejącego. Położenia punktów pomiarowych podano w km licząc od ujścia cieków.

Zlewnia Swelini

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest odcinek cieków zlokalizowany w okolicach Stawu Mazowieckiego tj. km 1+264 oraz w km 1+900.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- wyłączenia z jakiegokolwiek zabudowy mieszkalno-usługowo-rekreacyjnej terenu doliny Swelini położonej powyżej przepustu przed torami PKP (km 0+736) i pozostawienie go w stanie naturalnym, jako teren zalewowy, z przeznaczeniem do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i spływu wielkich wód;
- sprawdzenia lokalizacji ogrodzeń wybudowanych na posesjach przyległych do rzeczki.

Zlewnia Potoku Kolibkowskiego

Najbardziej narażonym jest odcinek potoku zlokalizowany w okolicach przepustu pod torami kolejowymi (km od 8+08 do 9+08). Potencjalnie także odcinek na km 11+08.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- zachowania naturalnych terenów zalewowych położonych powyżej przepustu pod nasypem kolejowym PKP dla wód o prawdopodobieństwie $p=1\%$ i $p=2\%$;
- przebudowy wszelkich budowli nad potokiem, mających niewystarczające przekroje do zabezpieczenia swobodnego odpływu wód powodziowych o $p=1\%$.
- wyłączenia spod zabudowy dobrze uformowanej doliny potoku położonej powyżej ul. Inżynierskiej.

Zlewnia Kaczej

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest większość odcinków rzeki Kaczej, Potoku Źródło Marii oraz Potoku Wiczlińskiego. Dla rzeki Kaczej są to wszystkie odcinki prócz km 1+215 do 1+410, km 1+775 oraz km 15+165.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- wydzielania doliny rzeki spod wszelkiej zabudowy i przeznaczenia jej, zgodnie z jej naturalną funkcją, do retencjonowania wód;
- przeznaczenia terenów obecnie użytkowanych przez ogródki działkowe między ulicami Lotników i Łowicką, na tereny retencyjne, gromadzące i przetrzymujące wody z intensywnych opadów, jak również spływające z górnych części zlewni. Nie koliduje to z obecnym użytkowaniem terenu, lecz nie pozwala na ich zabudowę, mimo bardzo atrakcyjnego położenia;

Alternatywą rozbudowy przekrojów poprzecznych rzeki Kaczej i budowy wałów przeciwpowodziowych celem ochrony przed powodzią przyległych terenów jest:

- maksymalne retencjonowanie wody w terenach naturalnych obniżeń;
- budowa sieci zbiorników retencyjno-chłonnych na kolektorach kanalizacji deszczowej, gromadzących nadmiar odpływu burzowego przed odprowadzeniem do rzeki;
- budowa zbiorników retencyjnych na rzece.

Zlewnia Potoku Przemysłowego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest odcinek km 1+160.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- przebudowy dolnego odcinka potoku od km 0+000 do 0+220, przystosowując go do odprowadzania wód wielkich o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=1\%$. Można to osiągnąć poprzez rozbudowę przekroju poprzecznego cieków lub budowę wałów przeciwpowodziowych;
- przebudowy przepustu betonowego w km 0+220;
- dostosowania odcinka skanalizowanego potoku od km 0+750 do 2+100 do odprowadzenia wód wielkich.

Rozwiązaniem wariantowym jest retencjonowanie w zlewni poprzez:

- pozostawienie istniejącego mokradła powyżej ul. Sopockiej w stanie istniejącym, z potraktowaniem go jako terenu retencyjnego,
- zaprzestanie zasypywania doliny potoku w jego górnej części w obszarze źródłowym;
- wykonanie w odcinkach ujściowych kolektorów deszczowych podziemnych zbiorników chłonnych przechwytyjących wodę z intensywnych opadów i opóźniających jej odpływ.

Zlewnia Potoku Źródło Marii

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest obszar wzdłuż niemal całego cieków z wyjątkiem odcinka na km od 0+025 do 1+730 oraz od 2+765 do 2+901.

Miejscami najbardziej zagrożonymi podtopieniami w czasie intensywnych opadów deszczu są tereny położone w bezpośrednim sąsiedztwie potoku. Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- utrzymania naturalnie nisko położonych terenów w dolinie potoku wolnych od zabudowy i zaprzestania zasypywania ziemią doliny potoku z przeznaczeniem pod zabudowę, jak również obwałowania tych terenów pod warunkiem rozwiązania odprowadzania wód z zawała;
- zaprzestania wykonywania szczelnych umocnień parkingów, dróg i wjazdów itp. na rzecz płyt wielootworowych na podsypce piaskowo-żwirowej ułatwiających wsiąkanie wody w głąb gruntu, ograniczając tym samym gwałtowny spływ powierzchniowy wody;
- maksymalnego gromadzenia wody w zbiornikach otwartych lub zakrytych usytuowanych na kolektorach kanalizacji deszczowej lub;
- budowy zbiorników retencyjnych w górnym odcinku potoku, zatrzymujących wody z intensywnych opadów. Zbiorniki mogą być lokalizowane tylko w dolinie potoku i dlatego należy je wyłączyć z zabudowy.

Rozwiązanie wariantowe to wykonanie przekroju dwudzielnego, dostosowanego do przepływu wód normalnych ze zlewni o $p=10\%$ i $p=1\%$.

Najważniejszym zabezpieczeniem, do wykonania w pierwszej kolejności należy uznać wykonanie planowanego zbiornika retencyjnego Karwiny.

**Zlewnia Potoku Wiczlińskiego**

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest obszar wzdłuż całego cieku.

W roku 2005 istniała równowaga pomiędzy ilością wody opadowej z zlewni, a stratami i odpływem. Z powodu dużej przepuszczalności gruntów, odpływ powierzchniowy ulega wsiąkaniu i po pewnym czasie całkowicie zanika. Z chwilą urbanizacji tych terenów nastąpi zmiana ilościowa w podanych elementach bilansu wodnego na rzecz zwiększania odpływu, który może przekroczyć zdolność retencyjną, a tym samym ryzyko podtopień i powodzi. Ochrona przeciwpowodziowa zabudowanych terenów położonych w pobliżu potoku wymaga budowy zbiornika retencyjnego.

Zlewnia Chylonki i Potoku Chyłońskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta Chylonki jest odcinek rzeki zlokalizowany w km od 0+600 do 0+800 oraz w km od 1+590 do 1+700.

Dla Potoku Chyłońskiego najbardziej zagrożonymi terenami są odcinki zlokalizowane w km od 1+000 do 1+200 oraz w km od 2+000 do 2+300.

W obu przypadkach, w obecnym stanie koryta i budowli nastąpi podtopienie terenów przy przepływie wody o prawdopodobieństwie występowania $p=1\%$.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- przebudowy wszystkich przepustów drogowych i zapewnienia odpowiedniego przepustu poprzecznego koryta poprzez nadbudowę (wały przeciwpowodziowe) obydwu brzegów na odcinku km 1+500 do 1+700;
- wybudowania zbiornika retencyjnego w źródłowym odcinku rzeki Chylonki powyżej przepustu drogowego ul. Morskiej.

Podobnie wygląda sytuacja w przypadku Potoku Chyłońskiego, gdzie ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- przebudowy przepustów drogowych i przepustu ramowego w km 1+495 do 1+780; 2+084 do 2+104 oraz zapewnienia odpowiedniego przekroju poprzecznego koryta potoku poprzez nadbudowę istniejącego brzegu lewego i prawego w km 1+000 do 1+300, 2+000 do 2+300. Z powodu istniejącej zabudowy i układu wysokościowego terenów brak jest możliwości budowy zbiorników retencyjnych.

Zlewnia Strugi Cisowskiej i Potoku Marszewskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta są odcinki Strugi Cisowskiej na km od 0+000 do 2+010 oraz 3+900 do 4+600. Dla Potoku Marszewskiego zagrożone są odcinki na całej długości z wyjątkiem odcinka km 2+900.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- maksymalnego ograniczenia spływu wód z osiedli mieszkaniowych i terenów przemysłowych poprzez zagospodarowanie wód deszczowych na własnych posesjach, stworzenie retencji glebowej poprzez zwiększone zagospodarowanie zielenią;
- przebudowy istniejących budowli, których przepustowość nie gwarantuje swobodnego przepuszczania wód.

Zlewnia Potoku Demptowskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta są odcinki na km od 1+800 do 2+300. Dokładny zasięg i obszar terenów zagrożonych podtopieniem mogą być wyznaczone na podstawie obliczonych rzędnych zwierciadeł wody o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=1\%$ i $p=2\%$ w charakterystycznych przekrojach potoku.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- wyłączenia z jakiegokolwiek zabudowy mieszkalno-usługowej terenu doliny potoku z rozważeniem budowy zbiornika retencyjnego przeznaczonego do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i spływu wielkich wód, ze sterowanym odpływem następujących odcinków: km 0+670 do 2+104 oraz km 2+104 do 2+430.
- sprawdzenia lokalizacji wybudowanych ogrodzeń na posesjach przyległych do potoku.

2. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH**2.1. Obszary narażone na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych**

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z 2001 r.¹ starosta prowadzi obserwację **terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi** oraz terenów, na których występują te ruchy, a także rejestr zawierający informacje o tych terenach. Sposób ustalania terenów zagrożonych oraz prowadzenia rejestru został określony w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie informacji dotyczących ruchów masowych ziemi. Dla obszaru Gdyni rejestr, o którym mowa powyżej, do dnia uchwalenia niniejszego Studium, nie został sporządzony.

Niezależnie od spełnienia wymagań ustawy w mieście można wskazać **tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych**. Są to:

- brzegi klifowe;
- strefy krawędziowe wysoczyzny i kęp wysoczyznowych;
- zbocza rynien i dolin wciętych w powierzchnię wysoczyznową;
- inne obszary o znacznych deniwelacjach terenu i nachyleniu stoków przekraczającym 20%.

Klify morskie – wysokie, strome zbocza, powstałe w wyniku bezpośredniego oddziaływania morza na ląd. W Gdyni występują klify aktywne, abradowane przez morze o trwających procesach zboczowych oraz klify martwe, niepodcinane przez fale i niewykazujące aktywności zboczy, porośnięte trwałą roślinnością leśno-zaroślową. W granicach miasta znajdują się następujące odcinki brzegu klifowego:

- klif wzdłuż Kępy Oksywskiej, o długości ok. 3,9 km, maksymalnej wysokości ok. 35 m, z odcinkami klifu aktywnego, martwego oraz umocnionymi u podstawy przez zabudowę hydrotechniczną;
- klif wzdłuż Kępy Redłowskiej, o długości ok. 2,4 km, maksymalnej wysokości ok. 60 m, z odcinkami klifu aktywnego i martwego, umocniony opaską betonową na krótkim odcinku poniżej stanowiska nieczynnej baterii artylerii brzegowej;
- klify w Gdyni Orłowie, o długości ok. 1,5 km, maksymalnej wysokości ok. 40 m, zlokalizowane w ujściu Obniżenia Redłowskiego (aktywny) i na krawędzi wysoczyzny Kolibek (aktywny i martwy);
- martwy klif Kamiennej Góry, obecnie zadrzewiona skarpa ponad Bulwarem Nadmorskim, o długości ok. 0,7 km, maksymalnej wysokości ok. 35 m.

Wszystkie brzegi klifowe należy uznać za zagrożone aktywnością w związku z postępującą abrazją morską, zwłaszcza w warunkach notowanego, stałego wzrostu poziomu morza. Tempo tego wzrostu, w przyjętych dla akwenu Morza Bałtyckiego wariantach może wynieść od 0,3 do 1,0 m/100 lat². Za najbardziej aktywny brzeg klifowy Zatoki Gdańskiej uznano odcinek klifu wzdłuż Kępy Redłowskiej. Średnie tempo cofania brzegu w tym miejscu, w latach 60. i 70. XX w. oceniono na 1 m/rok³. Obecnie takie potencjalne tempo erozji prognozowane jest na przestrzeni kolejnego wieku dla całego brzegu morskiego w granicach Gdyni⁴. Skutkiem może być uaktywnienie się nowych odcinków klifów. Bezpieczeństwo brzegów z zabudowanym zapleczem uzależnione będzie jedynie od ich aktywnej ochrony, w tym poprzez zabudowę hydrotechniczną.

Klify nadmorskie w Gdyni są w części objęte ochroną wg przepisów ustawy o ochronie przyrody z 2004 r.⁵ będąc podstawowym elementem chronionym rezerwatu „Kępa Redłowska” oraz stanowiska dokumentacyjnego przyrody nieożywionej Kępy Oksywskiej na długości około 1800 m.

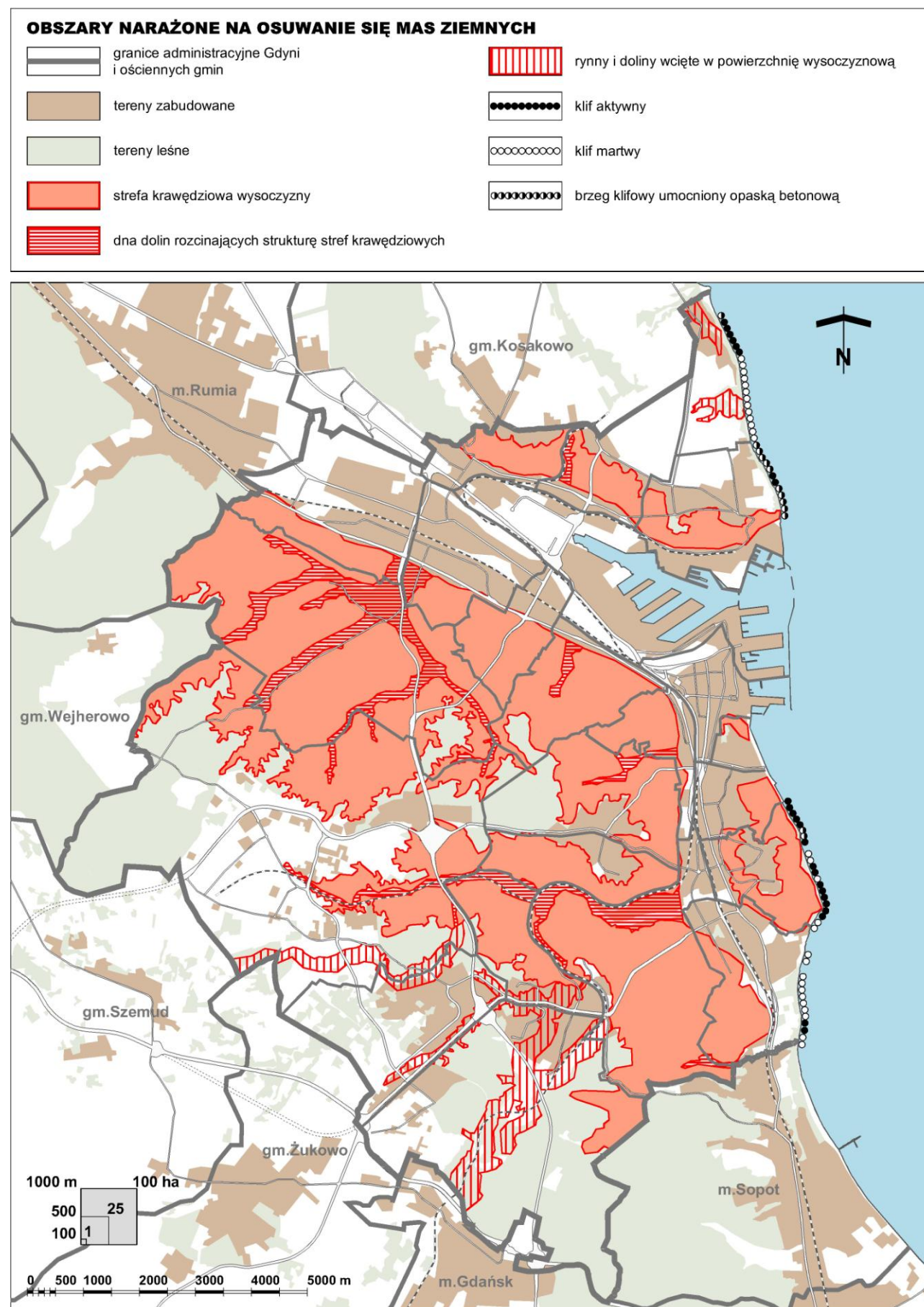
¹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, art. 110a, ust. 1.

² A. Cieślak, *Synteza pracy pt. „Podstawy przyrodnicze, techniczne i organizacyjno-prawne oraz przedsięwzięcia strategii ochrony brzegów morskich.” Projekt celowy: Strategia ochrony brzegów morskich*, Instytut Morski, Gdańsk 2000, s. 2.

³ W. Subotowicz, *Litodynamika brzegów klifowych wybrzeża Polski*, Ossolineum, Gdańsk 1982.

⁴ *Wybrane elementy strefy brzegowej*. Mapa 1 : 300 000 wykonana w ramach projektu celowego: *Strategia ochrony brzegów morskich*, Instytut Morski.

⁵ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, art. 13, 15, 41 i 45.



Strefa krawędziowa wysoczyzny to najważniejszy obok strefy brzegowej morza element osnowy ekologicznej miasta. Strefa krawędziowa poprzecinana jest głębokimi dolinami, charakteryzuje się wysokim stopniem nachylenia powierzchni, stąd inwestycje lokalizowane w tej strefie i związane z nimi potencjalne prace ziemne mogą spowodować naruszenie stoków i uruchomienie lokalnych ruchów mas ziemnych, ułatwiając erozję terenu.

Niemal cała strefa krawędziowa, stanowiąca tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych, wchodzi w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Do obszarów tych stosuje się zatem normy, zakazy i wskazania przewidziane w ustawie o ochronie przyrody z 2004 r.¹

Rynny i doliny wcięte w powierzchnię wysoczyznową – najważniejsze w tej grupie to dolina rzeki Kaczej, Potoku Źródło Marii oraz Potoku Wiclińskiego.

Inne obszary o znacznych deniwelacjach terenu i nachyleniu stoków powyżej 20% – występują one lokalnie na terenie całego miasta, a szczególnie w części południowo-zachodniej na obszarze wysoczyznowym.

2.2. Ograniczenia w zagospodarowaniu na obszarach narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych

Na terenach narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych, obejmującymi zbocza stoków, w przypadku stromych stoków, bądź klifów, wraz z pasem terenu o szerokości odpowiadającej trzem wysokościami stoku/klifu, licząc od jego dolnej podstawy (dolnej krawędzi stoku/klifu):

- wszelkie inwestycje powinny być poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem budowy geologicznej i ustaleniem kategorii geotechnicznej warunków ich posadowienia z uwzględnieniem stateczności skarp – zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku konieczności zabezpieczenia stabilności skarp, w projekcie budowlanym należy przewidzieć sposób ich zabezpieczenia;
- ustala się zakaz odprowadzania na zbocza skarpy wód opadowych i roztopowych ujętych w system kanalizacyjny;
- ustala się obowiązek zachowania, pielęgnacji i uzupełniania roślinności ograniczającej erozję zboczy oraz utrzymującej jej stabilność.

Dodatkowo zgodnie z wytycznymi Urzędu Morskiego w Gdyni², strefę wzdłuż klifu morskiego o szerokości odpowiadającej dwóm jego wysokościami, licząc od jego dolnej podstawy (dolnej krawędzi klifu) należy uznać za strefę bezpośredniego zagrożenia osuwiskiem i objąć zakazem wznoszenia budynków i budowli oraz realizacji podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej, za wyjątkiem niezbędnych, odpowiednio zorganizowanych przejść pieszych, obiektów służących zapewnieniu stateczności klifu lub innych niezbędnych inwestycji celu publicznego;

Przy każdorazowej planowanej inwestycji w obszarze ochrony wybrzeża klifowego Urząd Morski w Gdyni odnosi się indywidualnie do poszczególnych projektów stanowiących podstawę wydania decyzji administracyjnych.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszary zagrożone, należy określać wymagany poziom zabezpieczenia (normę bezpieczeństwa brzegu) zapewniający bezpieczeństwo zaplecza brzegu morskiego przed działaniem morza, zgodnie z zasadami przyjętymi w „Strategii ochrony brzegów morskich”³.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi lub osuwania się mas ziemnych oraz określić zasady zagospodarowania takich obszarów.

¹ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, art. 16, 17.

² Wydane przez Urząd Morski w Gdyni postanowienia dotyczące miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary klifowe.

³ Normy bezpieczeństwa brzegu zawarte są m.in. w opracowaniu: *Synteza pracy pt „Podstawy przyrodnicze, techniczne i organizacyjno-prawne oraz przedsięwzięcia strategii ochrony brzegów morskich”*, Instytut Morski, Gdańsk 2000.



XX. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ

1. TERENY ROLNE

W związku z faktem, że rolnicza przestrzeń produkcyjna występująca na terenie Gdyni nie ma znaczenia gospodarczego i jest w zaniku, przyjęto jako zasadę przekształcanie istniejących terenów rolnych na cele zabudowy mieszkaniowej lub zieleni urządzonej z terenami sportu i rekreacji.

Łączna powierzchnia użytków rolnych, wg stanu geodezyjnego, w Gdyni w 2006 r. wynosiła 2378 ha, co stanowi 17,6% powierzchni miasta, z czego jedynie 63,75% wchodzi w skład gospodarstw, których jest w Gdyni 397. Z całości terenów rolniczych, po odjęciu terenów wyłączonych z użytkowania rolniczego, np. zabudowanych terenów rolnych, ugorów i odłogów, itp., pozostaje mniej niż połowa tego obszaru tj. 43,27%. Gospodarstwa rolne znajdujące się w granicach miasta są bardzo małe, średnia powierzchnia gospodarstwa wynosi 4,42 ha, (średnia dla województwa pomorskiego wynosi 13,31 ha) i wykazują niski poziom intensywności produkcyjnej. Gospodarstwa rolne na terenie miasta są nierentowne i z biegiem czasu będą ulegały naturalnej eliminacji.

Zmianę przeznaczenia na cele nierolnicze przewiduje się dla wszystkich gruntów rolnych na terenie miasta, za wyjątkiem:

- terenów ogrodów działkowych, stanowiących perspektywiczne rezerwy terenowe na cele publiczne oraz ogrodów przewidywanych do przekształceń w dalszej przyszłości,
- terenów wyłączonych spod zabudowy, na których zakłada się utrzymanie rolniczego użytkowania lub perspektywiczne przekształcenie ich na tereny zieleni z udziałem terenów sportu i rekreacji (ewentualne przeznaczenie części tych terenów na cele nierolnicze zostanie rozstrzygnięte na etapie sporządzania planów miejscowych, po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań).

2. TERENY LEŚNE

Na terenie Gdyni znajduje się 6155 ha lasów (stan na 2006 r.), co stanowi 45,54% powierzchni miasta. Ponad 90% lasów jest własnością Skarbu Państwa, 8% należy do gminy, zaś 2% jest własnością prywatną. Tereny leśne w Gdyni, będące własnością Skarbu Państwa mają status lasów ochronnych. Statusowi temu nie podlegają lasy komunalne i prywatne.

Ponadto 91,8% wszystkich lasów w Gdyni podlega ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody¹ wchodząc w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, jego otuliny, w skład rezerwatów lub i innych form ochrony. Ochronie tej nie podlega ponad 23 ha lasów prywatnych (0,4% ogółu), 290 ha lasów komunalnych (4,7% ogółu) i 190 ha lasów Skarbu Państwa (3,1% ogółu).

Gospodarka leśna powinna być prowadzona w warunkach określonych w planach urządzania lasów lub terenów objętych różnymi formami ochrony przyrody na warunkach określonych w planach ochrony albo w przepisach odrębnych. Na terenach leśnych dopuszcza się rozwój funkcji rekreacyjnych na warunkach określonych w przepisach odrębnych.

XXI. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI

1. Za obszary wymagające przekształceń lub rekultywacji uznaje się:

- tereny przemysłowe i składowe – działania:
- modernizacja technologiczna w celu uniknięcia ich uciążliwości środowiskowej;
- uaktywnianie biologiczne terenów niepokrytych sztucznymi nawierzchniami;
- wprowadzanie stref zieleni izolacyjno-krajobrazowej;

- tereny przekształcone geomechanicznie – działania:
- stabilizacja morfodynamiki przez łagodzenie stoków i ich techniczno-biologiczne utwardzenie;
- regulacja stosunków wodnych;
- wprowadzanie roślinności wielopoziomowej o funkcji fizjotaktycznej.

Spośród wymienionych terenów wskazuje się głównie na:

- tereny po stacji paliw CPN na pirsie „Dalmor”;
- tereny przemysłowe dawnego „Naftopolu” przy ul. Puckiej w Gdyni.

2. Za obszary wymagające przekształceń funkcjonalno – przestrzennych uznaje się:

- zdegradowane tereny położone w obszarach przemysłowych, które nie spełniają swej pierwotnej funkcji, a istniejące tam obiekty budowlane uległy znacznej dekapitalizacji;
Największe powierzchnie terenów zdegradowanych to m. in. tereny dawnego „Polifarbu” (Wielki Kack), tereny portowe „Dalmoru” (Śródmieście);
- niewykorzystywane tereny kolejowe – m. in. tzw. „Międzytorze” (Śródmieście).
- tereny zabudowy mieszkaniowej substandardowej wymagające zmiany struktury zabudowy, tereny ogródków działkowych wykorzystywanych niezgodnie ze swoim przeznaczeniem funkcjonalnym, lub itp. Są to: tereny tzw. Pekinu (Leszczynki), tereny ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa (Śródmieście), tzw. Meksyk (Chylonia) itp.

3. Za tereny wymagające rehabilitacji, w tym szczególnie wymagające rewaloryzacji zabytkowych układów urbanistycznych oraz dóbr kultury współczesnej uznaje się:

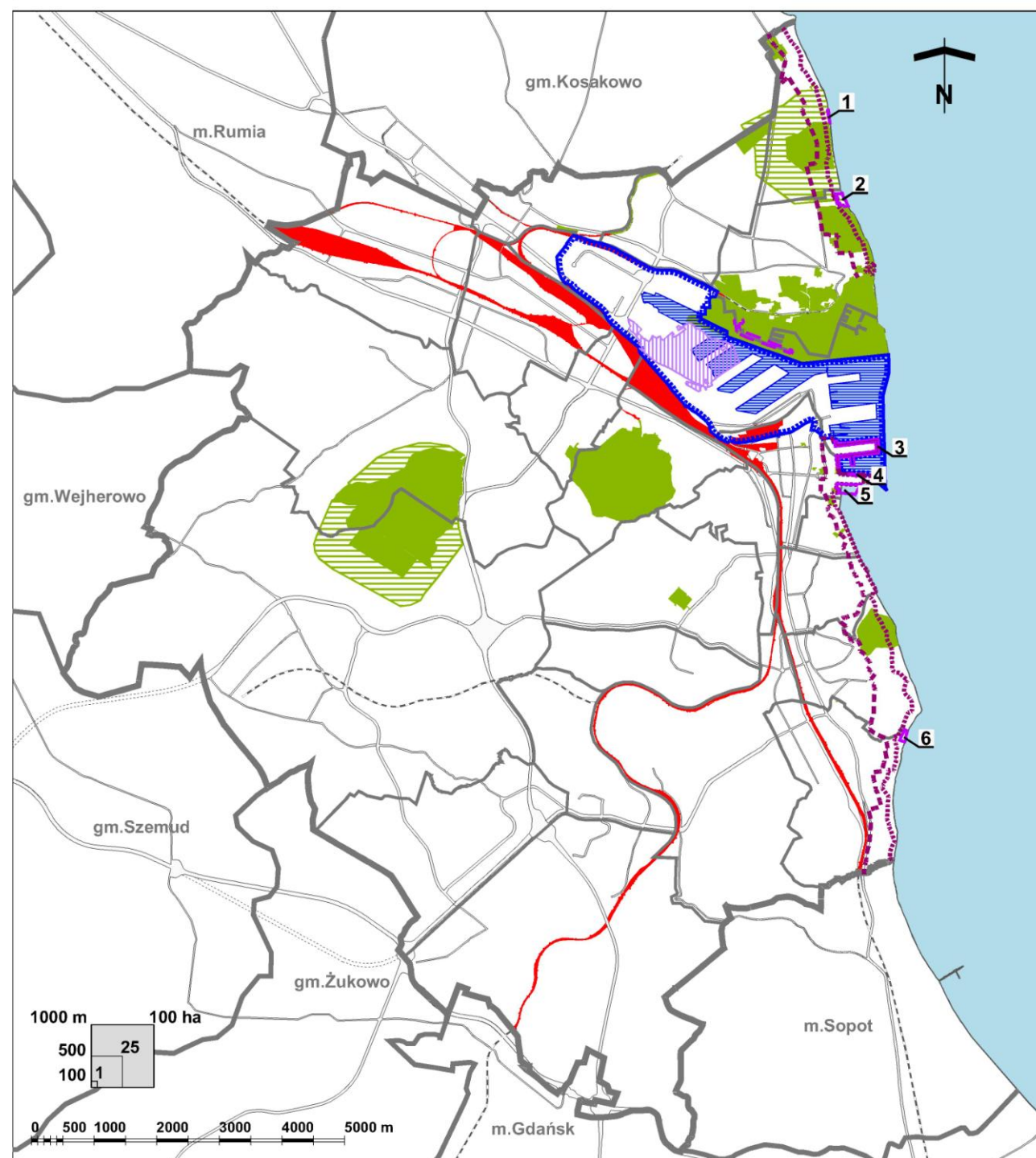
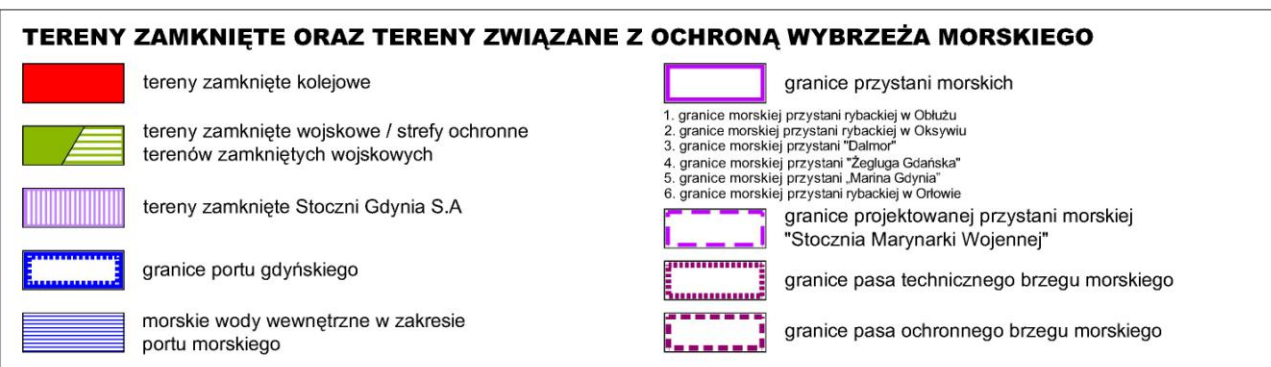
- obszary ochrony dziedzictwa kulturowego (wyszczególnione w rozdziale VI), a w szczególności zdegradowane przestrzennie tereny miejskie o dużym potencjale tradycji historycznej.
W sensie generalnym proces ten miał miejsce w obrębie trzech grup zespołów historycznych:
- zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu XX-lecia międzywojennego (są to m. in. Kolonia Oficerska na Grabówku, zespół domów robotniczych "Pagedu" na Oksywiu, centralna część dawnego zespołu mieszkaniowego na Witominie, wschodnia część zespołu zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana (dawniej Wzgórza Focha), projektowana pierwotnie jako najbardziej na południe wysunięta część letniska Kamieniec Pomorski (Kamienna Góra));
- zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich tj. wsi kmiecych o tradycjach średniowiecznych (są to m. in.: d. siedliska wsi Chylonia, Wielki Kack, Cisowa, Obłuże);
- zdegradowane tereny dawnych wsi rycerskich przekształconych w zespoły dworsko-parkowe i folwarczne (są to m. in.: d. siedlisko folwarku Steinberg na Kamiennej Górze, Witomina, Chwarzna, Redłowa oraz założenie pałacowo – parkowe z folwarkiem w Małym Kacku).

4. Za inne obszary wymagające przekształceń uznaje się:

- osiedla mieszkaniowe niespełniające współczesnych standardów funkcjonalnych i przestrzennych oraz osiedla zdegradowane lub zagrożone degradacją z uwagi na niskie parametry użytkowe mieszkań;
- wielkopowierzchniowe parterowe obiekty handlowe, z dużymi powierzchniami parkingowymi w poziomie terenu, położone w rejonie obszarów wskazanych do kształtowania centrów dzielnicowych i lokalnych.

Zdegradowane przestrzennie tereny miejskie, a w szczególności historyczne struktury urbanistyczne, wymagają wdrożenia działań służących zahamowaniu i przeciwdziałaniu postępującej na ich obszarze degradacji - kompleksowych działań rewitalizacyjnych, mających na celu ożywienie społeczno-gospodarcze, poprawę jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców, podnoszenie jakości i estetyki powierzchni publicznych, przywracanie obiektom i układom zabytkowym utraconych wartości. Działania te ukierunkowane na wzmocnienie tożsamości przestrzeni lokalnej i podnoszenie prestiżu zamieszkiwania w historycznych częściach Miasta, w szczególności w Śródmieściu, powinny przyczynić się do zmiany wizerunku najważniejszych dla Miasta obszarów centrum.

¹ Ustawa z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.



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

1. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE I ICH STREFY OCHRONNE

Tereny zamknięte to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych¹.

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

Na terenie Gdyni znajdują się następujące tereny zamknięte²:

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

2. TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

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

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

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

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

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

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

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

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



Pas techniczny przebiega wzdłuż brzegu obszarów morskich i obejmuje teren od linii brzegu morskiego w kierunku lądu o szerokości od 10 do 1000 m w zależności od rodzaju brzegu, z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich¹.

Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do odlądowej granicy pasa technicznego o szerokości od 100 m do 2500 m. Na odcinkach lądu objętych granicami portów, odlądowa granica pasa ochronnego pokrywa się z granicami portów².

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

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

Porty i przystanie morskie

Na terenie Gdyni znajdują się:

- port morski w Gdyni o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej³ (zarządzany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna);
- przystań morska „Dalmor”⁴ – położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż nabrzeży Mola Rybackiego: Kutrowego, Islandzkiego, Angielskiego, Kaszubskiego oraz części nabrzeży: Prezydenta i Rybnego;
- przystań morska „Marina Gdynia”⁵ – położona w dzielnicy Śródmieście, obejmująca Basen Żeglarski z nabrzeżami i falochronami;
- przystań morska „Żegluga Gdańska”⁶ - położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż Nabrzeża Pomorskiego, po północnej stronie Mola Południowego;
- morska przystań rybacka Orłowo⁷ - w dzielnicy Orłowo, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 80,940 km do punktu 80,080 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- morska przystań rybacka Oksywie⁸ - w dzielnicy Oksywie, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 90,330 km do punktu 90,480 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- morska przystań rybacka Obłuże⁹ – położona w dzielnicy Babie Doły, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 91,580 km do punktu 91,830 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- projektowana jest przystań morska „Stocznia Marynarki Wojennej” - w dzielnicy Oksywie, na terenie Stoczni Marynarki Wojennej, wzdłuż nabrzeży przy Kanale Portowym: Południowego, Zamykającego i częściowo Slipowego.

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

² Tamże.

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

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

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

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

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

⁸ Tamże, § 1, ust. 1, pkt 11.

⁹ Tamże, § 1, ust. 1, pkt 12.

XXIII. OBSZARY PROBLEMOWE

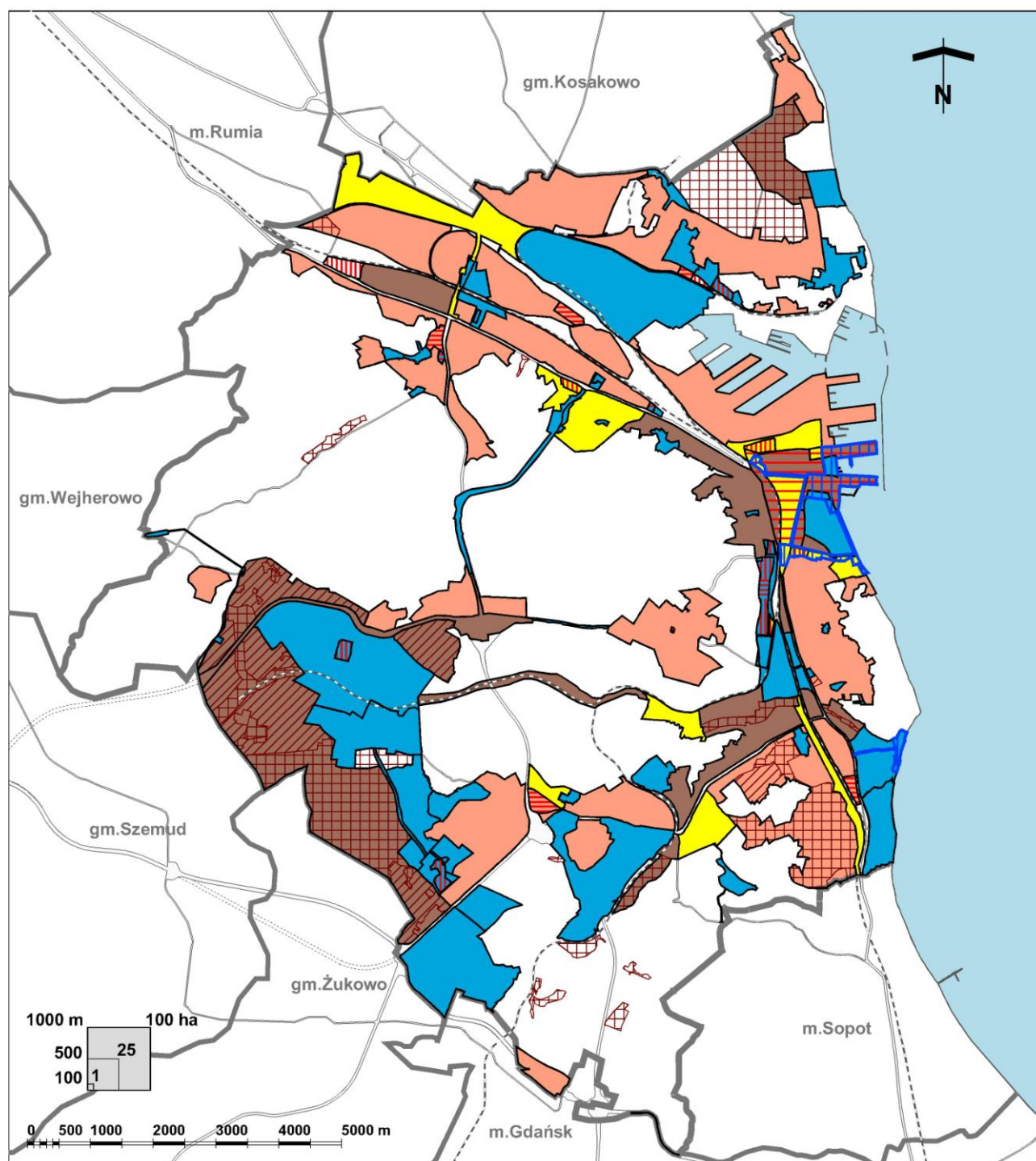
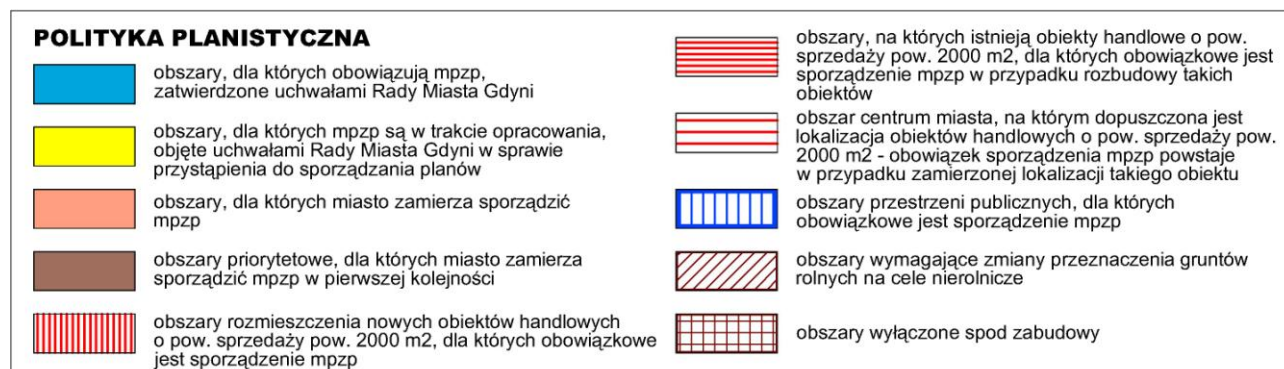
Obszar problemowy to obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych¹⁰.

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

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

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

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



XXIV.POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA

1. OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MPZP

Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego to:

- obszary, dla których obowiązek taki wynika z przepisów odrębnych,
- wyznaczone w studium obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości,
- wyznaczone w studium obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²,
- wyznaczone w studium obszary przestrzeni publicznej.

Zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, jeżeli zostanie złożony wniosek o ustalenie warunków zabudowy dotyczący obszaru, w odniesieniu do którego istnieje obowiązek sporządzenia planu miejscowego, postępowanie administracyjne w sprawie ustalenia warunków zabudowy zawiesza się do czasu uchwalenia planu.

Obszary, dla których obowiązek sporządzenia m.p.z.p. wynika z przepisów odrębnych

Na dzień 31.12.2007 r. nie istnieje, dla żadnego obszaru w granicach administracyjnych Gdyni, obowiązek sporządzenia planu miejscowego na podstawie przepisów odrębnych.

Obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości

Na terenie Gdyni nie występują obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości w trybie przewidzianym ustawą o gospodarce nieruchomościami i nie przewiduje się wyznaczenia takich obszarów w planach miejscowych.

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m²

W Studium wskazano obszary, na których dopuszczalna jest zgodnie z ustaleniami studium lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m². Są to:

- obszary rozmieszczenia nowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m², dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- obszary, na których istnieją już obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m², dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w przypadku zamierzonej rozbudowy tych obiektów,
- obszar centralny Śródmieścia, na którym dopuszczona jest lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m² - obowiązek sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego powstaje w przypadku zamierzonej lokalizacji takiego obiektu na wskazanym terenie.

Obszary przestrzeni publicznej

W Studium wskazano obszary przestrzeni publicznej, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Są to obszary w obrębie Śródmieścia i nadmorskiej części Orłowa o największym znaczeniu dla wizerunku i tożsamości miasta. Sporządzane plany miejscowe mają na celu ochronę najcenniejszych przestrzeni publicznych przed przypadkowym, niewłaściwym zagospodarowaniem.

Granice w/w obszarów wskazano na rysunku Studium nr 2-4 *Kierunki zagospodarowania przestrzennego. Polityka planistyczna*.

**2. OBSZARY, DLA KTÓRYCH MIASTO ZAMIERZA SPORZĄDZIĆ MPZP**

Główne założenia polityki sporządzania planów miejscowych obejmują docelowo sporządzenie i uchwalenie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla wszystkich obszarów w granicach administracyjnych miasta, za wyjątkiem terenów wyłączonych z inwestowania miejskiego. Polityka sporządzania planów miejscowych obejmuje:

- kontynuowanie rozpoczętych procedur sporządzania planów miejscowych,
- zamierzenia związane ze sporządzaniem planów miejscowych na podstawie kierunków zagospodarowania przestrzennego, ze wskazaniem obszarów priorytetowych.

W Studium zostały wskazane obszary wymagające kontroli miasta nad sposobem zagospodarowania, w tym:

- obszary, dla których obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzone uchwałami Rady Miasta Gdyni,
- obszary, dla których miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są w trakcie opracowania - objęte uchwałami Rady Miasta Gdyni w sprawie przystąpienia do sporządzania planu (podjętymi na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym),
- obszary, dla których miasto zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ze wskazaniem obszarów priorytetowych - dla których miasto zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w pierwszej kolejności.

Kryteria zakwalifikowania obszarów do obszarów priorytetowych - dla których miasto zamierza sporządzić plany miejscowe w pierwszej kolejności:

- 1) nowe tereny rozwojowe miasta - plan jest niezbędny dla określenia przyszłej struktury funkcjonalno-przestrzennej;
- 2) pełnienie przez obszar funkcji o znaczeniu ogólnomiejskim lub ponaddzielnicowym, wymagające ustanowienia regulacji prawnych celem ochrony obszaru przed niewłaściwym zagospodarowaniem, sposobem użytkowania obszaru lub jego sąsiedztwa, poprawa sprawności funkcjonalnej i wizerunku, aktywizacja obszaru;
- 3) tereny wymagające przekształceń, restrukturyzacji - dotychczasowe formy zagospodarowania i aktywności gospodarczej stały się nieaktualne; dla pełnego wykorzystania szans rozwojowych, konieczne jest określenie podstaw przestrzennych dla realizacji nowego programu użytkowego;
- 4) tereny wymagające rehabilitacji, rewitalizacji - procesy społeczno-ekonomiczne skutkowały degradacją tkanki miejskiej; konieczna analiza uwarunkowań przestrzennych i określenie działań porządkujących jako elementu procesu rewitalizacji;
- 5) wartościowe zespoły urbanistyczne, przyrodnicze i krajobrazowe - celem planu jest identyfikacja i ochrona wartości przyrodniczych lub/i kulturowych;
- 6) konieczność wyznaczenia rezerw dla infrastruktury transportowej, technicznej lub innych funkcji publicznych o znaczeniu ogólnomiejskim lub ponaddzielnicowym oraz zagwarantowanie odpowiednich zasad zagospodarowania i użytkowania obszarów rezerw oraz ich sąsiedztwa (rezerwy na nowy układ drogowy, otoczenie lotniska, węzły integracyjne, elementy infrastruktury technicznej lub społecznej).

Granice wskazanych w Studium nie należy utożsamiać z granicami przyszłych planów miejscowych. Granice obszaru objętego planem miejscowym mogą obejmować obszar większy lub część obszaru wskazanego w Studium. Uściślenie granic opracowania planu nastąpi na etapie przystąpienia do sporządzania planu miejscowego.

Na obszarach, na których sporządzane są plany miejscowe - zasięgi polityk przestrzennych, obszarów chronionych bądź przeważających form użytkowania terenu lub funkcji - mogą ulec korektom po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań.

Nie stanowi to o sprzeczności z regulacjami określonymi w Studium, o ile nie są naruszane zasady rozwiązań układów liniowych, logika niezbędnych rezerw terenowych oraz generalna struktura stref ważnych w mieście.