

Tekst:	Małgorzata Dehmel, Wiktor Szydarowski
Mapy:	Wiktor Szydarowski, Jarosław Czochoński
Konsultacja naukowa:	prof. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski
Konsultacja merytoryczna:	Jan Wasilewski
Z ramienia Zarządu nadzór sprawował:	Wiceprezydent Maciej Brzeski
Opracowanie graficzne:	Sławomir Kitowski
Zdjęcia:	© Sławomir Kitowski
Wersja HTML:	Michał Dąbrowski / Studio Spartan

Spis treści

1. Historia prac nad strategią rozwoju Gdyni - autorzy dotychczasowych opracowań
2. Uwarunkowania rozwoju Gdyni
3. Diagnoza rozwoju społeczno-gospodarczego Gdyni w latach 1990-96
4. Silne strony miasta wynikające z jego tendencji rozwojowych w latach 90
5. Słabe strony miasta wynikające z jego tendencji rozwojowych w latach 90
6. Szanse rozwojowe Gdyni wynikające z korzystnych uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych
7. Zagrożenia rozwojowe Gdyni wynikające z niekorzystnych uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych
8. Deklaracja misji władz samorządowych Gdyni
9. Cele strategiczne rozwoju Gdyni
 - o Gdynia ośrodkiem wzrostu gospodarczego
 - o Gdynia miastem sprzyjającym środowisku
 - o Gdynia miastem bezpiecznym i wygodnym
 - o Gdynia miastem otwartym
10. Cele ogólne i szczegółowe oraz zadania realizacyjne - synteza
11. Zarządzanie przestrzenią jako narzędzie władz samorządowych w strategii rozwoju miasta
12. Ograniczenia finansowe realizacji strategii rozwoju Gdyni
13. Priorytety strategicznego działania władz miasta



HISTORIA PRAC NAD STRATEGIĄ ROZWOJU GDYNI

Wprowadzona w 1990 roku "Ustawa o samorządzie terytorialnym" spowodowała przekazanie części władzy ze szczebla centralnego do nowopowstałych samorządów lokalnych. Wychodząc naprzeciw zadaniu demokratycznego zarządzania, powiązanemu z nowymi obowiązkami w warunkach gospodarki rynkowej, Gdynia stanęła przed pilną potrzebą określenia kierunków swego rozwoju. Ich sprecyzowanie

usprawni proces podejmowania decyzji gospodarczych. Miasto powinno przygotować zarówno możliwe kierunki rozwoju, jak i procedury podejmowania odpowiednich decyzji.

Gdynia rozpoczęła pracę nad sformułowaniem strategii rozwoju społeczno-gospodarczego w 1992 roku wraz z przystąpieniem do projektu "Bałtyckie Wrota". Projekt "Bałtyckie Wrota" stanowił część programu "Ouverture", finansowanego przez Europejską Wspólnotę Gospodarczą i mającego na celu stworzenie sieci powiązań między miastami portowymi: North Tyneside (Wielka Brytania), Esbjerg (Dania) oraz miastami bałtyckimi: Rostockiem (Niemcy) i Gdynią (Polska). Dla maksymalnego wykorzystania możliwości stworzonych przez obecność zagranicznych ekspertów w dziedzinie portów i gospodarki morskiej, rozwoju gospodarczego i planowania strategicznego, władze miasta zdecydowały się podjąć przygotowawczy proces strategiczny.

W ramach przygotowań do konferencji "Bałtyckie Wrota" powołano 4 zespoły problemowe, w których pracowały ogółem 32 osoby. W skład zespołów weszli pracownicy Urzędu Miasta, radni i przedstawiciele przedsiębiorstw, instytucji naukowo-badawczych i izb gospodarczych. Uczestnicy konferencji skoncentrowali swoją uwagę na określeniu walorów miasta, jego wizji i celów rozwoju oraz cech charakterystycznych strategii w dziedzinach związanych z tematami konferencji: gospodarką morską, rozwojem gospodarczym, procedurą planowania strategicznego oraz przekształceniami własnościowymi.

24 czerwca 1992 roku, uchwałą Rady Miasta nr 317/XLV/92, ukonstytuowała się Komisja Finansów i Strategii Gospodarczej, z zakresem działania: planowanie przestrzenne, koncepcje zagospodarowania majątku gminy, programy gospodarcze, przekształcenia własnościowe, finanse gminne. Współuczestniczyła ona w tworzeniu strategii, odbierając, opiniując i składając wnioski do następnych etapów prac.

Kolejnym etapem prac nad strategią było przyjęcie przez Zarząd i Radę Miasta dokumentu "Strategia Rozwoju Gdyni. Uwarunkowania i cele". Dokument ten został opracowany przez zespół pracowników Urzędu Miasta Gdyni. Z upoważnienia Zarządu Miasta prace nadzorował dr Stanisław Szwabski, konsultantem naukowym był prof. dr inż. arch. Jerzy Kołodziejski, a jako doradca naukowy w pracach uczestniczył i ostatecznej redakcji tekstu dokonał dr hab. Marek Dutkowski. Dokument "Strategia rozwoju Gdyni. Uwarunkowania i cele" został przyjęty uchwałą nr LXX/682/94 Rady Miasta Gdyni z 27 kwietnia 1994 roku. Jednocześnie opublikowano diagnozę gdyńskiej gospodarki "Gdynia 1990 - 93. Przemiany i rozwój" - pracę zbiorową pod redakcją Marka Dutkowskiego.

W następnej fazie prace nad strategią w dużo większym stopniu prowadzone były w oparciu o ekspertów zewnętrznych. Powołano sześć zespołów branżowych: polityki gospodarczej, polityki mieszkaniowej, polityki oświatowej, polityki transportowej, polityki socjalnej i ekologii. Celem tej fazy prac było przygotowanie przez ekspertów identyfikacji problemów rozwojowych, weryfikacji celów i uwarunkowań zawartych w dokumencie "Strategia rozwoju Gdyni. Uwarunkowania i cele" oraz diagnozy szans i zagrożeń w postaci scenariuszy uwarunkowań. Wyniki opracowań zostały przedstawione radnym i pracownikom Urzędu oraz zaproszonym gościom na specjalnie zorganizowanym seminarium.

Wyniki dyskusji podczas warsztatów seminaryjnych umożliwiły przejście do następnej, konkretyzującej fazy pracy nad strategią rozwoju społeczno-gospodarczego Gdyni. Przygotowano diagnozę rozwoju miasta ("Strategia rozwoju Gdyni. Polityki branżowe. Diagnoza") oraz rekomendacje wynikające ze scenariuszy i uwarunkowań rozwojowych ("Strategia rozwoju Gdyni. Scenariusze i rekomendacje"). Ten etap prac zakończyły seminaria tematyczne, w których oprócz ekspertów, pracowników Urzędu i radnych uczestniczyli przedstawiciele gdyńskiego życia gospodarczego oraz placówek naukowych. Odkonstytuowano siedem seminariów, w tym sześć branżowych i ostatnie podsumowujące, które miało udzielić konkretnych wskazówek dla zespołu opracowującego studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gminy Gdynia.

Niniejszy dokument stanowi nową syntezę sporządzoną w oparciu o dotychczasowe opracowania związane ze strategią rozwoju miasta oraz przeprowadzone dyskusje i konsultacje. Ma on charakter swoistego łącznika pomiędzy rekomendacjami ekspertów a przyszłymi programami operacyjnymi poszczególnych wydziałów Urzędu Miasta. Stanowiąc też będzie podstawę do wspólnych prac gminy i gdyńskich przedsiębiorstw nad skoordynowaniem strategii rozwojowych.

"Strategia rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne" prezentuje zweryfikowaną w oparciu o aktualne dane statystyczne diagnozę stanu społeczno-gospodarczego Gdyni, prowadzącą do określenia silnych i słabych stron miasta oraz szans i zagrożeń jego rozwoju. W dokumencie zostały ujęte uwarunkowania rozwoju Gdyni - zarówno w skali lokalnej i regionalnej, jak i na tle rozwoju kraju, Regionu Bałtyckiego i Unii Europejskiej. Przedstawiona dalej deklaracja misji władz Gdyni zawiera hasło przewodnie działań samorządu lokalnego, z którego wynikają bardziej sprecyzowane cele rozwojowe miasta. Cele te zostały opracowane w postaci hierarchicznej - od celu naczelnego, poprzez cele ogólne i cele szczegółowe - a następnie rozpisane na zadania realizacyjne, ze wskazaniem ich organizatora i horyzontu czasowego. Przedyskutowane w treści dokumentu ograniczenia finansowe realizacji celów i zadań strategicznych, związane z perspektywami pozyskiwania środków budżetowych, przekładają się na wybór priorytetowych zadań, których podjęcie warunkować będzie stabilny rozwój miasta.

W niniejszym dokumencie wykorzystano następujące opracowania: "Zarys strategii rozwoju Polski do 2010 roku", Gospodarka Narodowa nr 12/1996; Lewandowski J., Parteka T., Toczyski W., Województwo gdańskie 2000 plus. Strategia rozwoju, Gdańsk 1997; Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, tom III. Nie jest to opracowanie finalne na temat strategii rozwoju Gdyni. Tworzenie strategii rozwojowej gminy jest bowiem procesem ciągłym, wymagającym kontynuacji dotychczasowych prac. Przewiduje się, że w dalszej kolejności prace nad strategią rozwoju Gdyni będą przebiegać w następujących kierunkach: podjęcie publicznej dyskusji nad omawianym dokumentem, uściślenie planów rozwojowych miasta i głównych podmiotów zlokalizowanych na jego obszarze, równoległe prowadzenie prac nad narzędziami realizacji strategii (programy rozwojowe, prognozy finansowania zadań realizacyjnych z budżetu gminy, wieloletnie programy inwestycyjne), podjęcie przygotowań do diagnozy "Gdynia 2000" jako podstawy do opracowania strategii "Gdynia w Unii Europejskiej".

"STRATEGIA ROZWOJU GDYNI" AUTORZY DOTYCHCZASOWYCH OPRACOWAŃ

"Strategia rozwoju Gdyni. Uwarunkowania i cele"
(maj '94)

opracowanie	Jan Wasilewski, Małgorzata Dehmel, Piotr Podhajski
koordynacja	Stanisław Szwabski
konsultacja naukowa	Jerzy Kołodziejski
doradztwo i redakcja	Marek Dutkowski

"Strategia rozwoju Gdyni - scenariusze i rekomendacje"
(sierpień '96)

kierownicy zespołów branżowych:

polityka gospodarcza	Jan Kuligowski
polityka społeczna	Jacek Zaucha
polityka oświatowa	Tomasz Szkudlarek
polityka mieszkaniowa	Grażyna Włodarczyk
polityka transportowa	Jan Bogusławski

polityka ekologiczna	Marek Dutkowski
zespół syntezy	Marek Dutkowski, Marek Dutkowski, Tomasz Parteka

"Strategia rozwoju Gdyni - polityki branżowe, diagnoza"
(marzec '96)

kierownicy zespołów branżowych:

polityka gospodarcza	Jan Kuligowski
polityka społeczna	Jacek Zaucha
polityka oświatowa	Tomasz Szkudlarek
polityka mieszkaniowa	Grażyna Włodarczyk
polityka transportowa	Jan Bogusławski
polityka ekologiczna	Marek Dutkowski
pozostali autorzy	Jerzy Bieliński, Jacek Bocheński, Danuta Gościńska-Zatyj, Krzysztof Grzelec, Jadwiga Kaleńczyk, Jarosław Kowalski, Maria Piotrkowska, Piotr Podhajski, Halina Rogozińska-Pindera, Stanisław Szwankowski, Witold Toczyski, Olgierd Wyszomirski, Maciej Bartkiewicz
editor	Marek Dutkowski

"Strategia rozwoju Gdyni. Hierarchizacja celów"
(styczeń '97)

zespół autorski:

gospodarka morską i gospodarka	Jan Kuligowski
problemy społeczne	Jacek Zaucha
edukacja	Tomasz Szkudlarek
mieszkalnictwo	Grażyna Włodarczyk
transport	Jan Bogusławski
ekologia	Marek Dutkowski
koncepcja i synteza	Marek Dutkowski, Marek Dutkowski, Tomasz Parteka
redakcja	Marek Dutkowski

**CZŁONKOWIE ZARZĄDU MIASTA GDYNI
W OKRESIE PRAC NAD STRATEGIĄ ROZWOJU GDYNI**

kadencja 1990-94 - I skład

prezydent miasta	Franciszka Cegielska
wiceprezydenci	Maciej Brzeski, Henryk Majkowski, Ryszard Toczek
Zarząd	Tadeusz Aziewicz, Andrzej Boczek, Stanisław Szwabski

kadencja 1990-94 - III skład

prezydent miasta	Franciszka Cegielska
wiceprezydenci	Maciej Brzeski, Bogusław Stasiak, Ryszard Toczek
Zarząd	Kazimierz Iwaszko, Henryk Majkowski, Stanisław Szwabski

kadencja 1990-94 - II skład

prezydent miasta	Franciszka Cegielska
wiceprezydenci	Maciej Brzeski, Henryk Majkowski, Ryszard Toczek

kadencja 1994-1998

prezydent miasta	Franciszka Cegielska
wiceprezydenci	Maciej Brzeski, Wiesław Byczkowski, Henryk

Zarząd	Kazimierz Iwaszko, Bogusław Stasiak, Stanisław Szwabski
--------	---

	Majkowski, Zdzisław Urla
--	--------------------------

Zarząd	Bogusław Stasiak, Tadeusz Wolszczak
--------	-------------------------------------

**CZŁONKOWIE KOMISJI FINANSÓW I STRATEGII GOSPODARCZEJ
W OKRESIE PRAC NAD STRATEGIĄ ROZWOJU GDYNI**

kadencja 1990-94

Radni

Ireneusz Gzella	- przewodniczący (do 1993 r.)
Tadeusz Aziewicz	- przewodniczący (od 1993 r.)

Andrzej Bukowski, Tadeusz Jaroszyński, Danuta Komisarajtis-Kochańska, Jan Schmidt, Edward Szmit, Witold Toczyski, Tadeusz Wolszczak

Członkowie spoza Rady

Lech Krzaczkowski, Włodzimierz Rydzkowski

kadencja 1994-98

Radni

Ireneusz Gzella	- przewodniczący (do 1993 r.)
Tadeusz Aziewicz	- przewodniczący (od 1993 r.)

Andrzej Bartnicki, Tomasz Brajer, Edward Budzyń, Jarosław Duszewski, Rafał Geremek, Mieczysław Karwowski, Marek Stępa, Stanisław Szwabski

Członkowie spoza Rady

Sergiusz Gniadecki, Ryszard Jarmoszka, Danuta Komisarajtis-Kochańska, Przemysław Kulawczuk, Tadeusz Palmowski, Jan Pastwa, Jan Schmidt



UWARUNKOWANIA ROZWOJU GDYNI

Opracowanie strategii ma na celu określenie celów rozwoju gminy i wybranie sposobów ich realizacji poprzez konkretne zadania. Pole wyboru celów i zadań realizacyjnych jest jednak z góry ograniczone, w związku z koniecznością wkomponowania strategii lokalnej w długofalową strategię rozwoju kraju i regionu. Jedynie zachowanie spójności działań na nakładających się poziomach odniesienia przyniesie konkretne korzyści gospodarcze i społeczne.

W opracowanym przez Centralny Urząd Planowania dokumencie "Zarys strategii rozwoju Polski do 2010 roku" znajduje się następujące stwierdzenie: **"Polska znajduje się w okresie głębokich przemian systemu społeczno-politycznego i gospodarczego, zmierzających do ukształtowania oraz utrwalenia demokratycznych reguł funkcjonowania państwa i mechanizmów rynkowych. Kontynuowane są szeroko zakrojone przedsięwzięcia na rzecz włączenia Polski do Unii Europejskiej. Z naszych doświadczeń, a także z analizy doświadczeń wielu krajów wynika, że w takim okresie niezbędna jest koordynacja działań wszystkich podmiotów: przedsiębiorstw, gospodarstw domowych, organów władzy i administracji państwowej."**

W cytowanym dokumencie, który jest efektem pierwszego etapu prac nad długookresową strategią społeczno-gospodarczego rozwoju kraju, określone zostały podstawowe problemy i kierunki wyborów. Do takich zaliczono:

- naukę i edukację jako czynniki restrukturyzacji gospodarki,
- modernizację techniczno-strukturalną gospodarki,
- przekształcenia własnościowe,
- podniesienie jakości życia,
- samorządność zawodową i lokalną,
- ochronę środowiska.

Misją regionu gdańskiego, w opracowaniu "Województwo gdańskie 2000 plus. Strategia rozwoju", jest maksymalizacja szans wynikających z położenia na przecięciu międzynarodowych osi transportu i kooperacji północ-południe i wschód-zachód, ponieważ: **"Nowa sytuacja geopolityczna lat 90-tych urealnia misję regionu gdańskiego jako ogniwa wiążącego przestrzeń europejska, ulegającą scaleniu po półwieczu politycznych podziałów. Pośrednictwo handlowo-transportowe legło u podstaw dawnej świetności Gdańska. O ile jednak kiedyś przesłanką sukcesu było dogodne położenie na styku naturalnych szlaków morskich i rzecznych, to pod koniec XX wieku o sukcesie decydują inwestycje, stwarzające nową jakość połączeń transportowych (w tym szczególnie autostrada A-1) i usług portowo-handlowych [...]. Istotne jest podjęcie działań na rzecz budowy autostrady Północ-Południe"**.

Do głównych celów rozwoju województwa gdańskiego zapisanych w powyższym dokumencie należą:

- rozwój międzynarodowych połączeń transportowych obsługujących węzeł lądowo-morski Gdańsk-Gdynia (autostrada A-1, droga ekspresowa do Kaliningradu, Via Hanseatica, magistrala kolejowa TER, port lotniczy Trójmiasto, żegluga promowa i infrastruktura portowa);
- aktywne współtworzenie Euroregionu Południowo-Wschodniego Bałtyku (Baltic), obejmującego południową Skandynawię, region Pomorza Wschodniego, Obwód Kaliningradzki, rejon Kłajpedy oraz duńską wyspę Bornholm jako czynnika kreującego międzynarodową pozycję Trójmiasta (europol);
- przyspieszenie restrukturyzacji i prywatyzacji gospodarki morskiej oraz wspomaganie

nowej przedsiębiorczości i pozyskanie kapitału zagranicznego dla zwiększenia konkurencyjności potencjału gospodarczego regionu;

- przygotowanie we współpracy ze związkami zawodowymi rynku pracy na restrukturyzację przemysłu (w tym szczególnie przemysłu okrętowego);
- przeciwdziałanie bezrobociu i zagrożeniom socjalnym;
- wypracowanie i wypromowanie europejskich produktów turystycznych, w tym ofert zwiększających dochodowość turystyki poza sezonem letnim;
- zwiększenie bezpieczeństwa obywateli poprzez udział gmin i wspólnot lokalnych w ochronie mienia i porządku;
- przewyciężanie kryzysu finansowego służby zdrowia jako warunek poprawy kondycji zdrowotnej mieszkańców, w tym szczególnie przeciwdziałanie chorobom cywilizacyjnym;
- rozwój i racjonalizacja oświaty szczebla ponadpodstawowego w województwie oraz aktywizacja ośrodków naukowych w Trójmieście;
- budowa tożsamości kulturowej regionu gdańskiego - z wykorzystaniem tradycji morskich oraz wartości kulturowych Kaszub i Kociewia - jako przesłanki nowego podziału administracyjnego kraju i godnego miejsca regionu w jednoczącej się Europie.

Wymienione kierunki stanowią wytyczne przy opracowywaniu strategii rozwoju Gdyni i jej realizacji. Nie jest to jednak wymóg nadrzędności lecz komplementarności, niezbędnej na etapie realizacji zadań wynikających z przyjętych celów ogólnych i szczegółowych. Pewnym utrudnieniem w komplementarnym ustawieniu celów rozwoju lokalnego względem celów zapisanych w wyższej skali przestrzennej jest odziedziczona przestarzała struktura gospodarcza Polski, dla której charakterystyczne są duże państwowe przedsiębiorstwa. Gdyńskie przedsiębiorstwa sektora morskiego, o istotnym znaczeniu dla jej gospodarki, stanowią najtrudniejszy element w transformacjach rynkowych. Ich proces prywatyzacji jest powolny. Są to w przeważającej mierze jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, działające w całkowitym odosobnieniu od polityki rozwoju miasta. Wpływ miasta na strategiczne decyzje tych przedsiębiorstw jest z reguły znikomy. Jest to o tyle znaczące, że gospodarka morska jest bardzo wrażliwa na wahania koniunktury i przy braku sprecyzowanej polityki morskiej państwa ten sektor gdyńskiej gospodarki stanowi potencjalne największe zagrożenie dla harmonijnego rozwoju. Ustawa o portach morskich jest pierwszym krokiem zmieniającym ten niekorzystny stan, umożliwi gminie udział w decydowaniu o rozwoju portu, zarządzaniu gruntami i infrastrukturą portową. Jednakże ustawa ogranicza wpływ Gdyni tylko do terenów będących we władaniu przedsiębiorstwa Port Gdynia Holding S.A. Należy dążyć do tego, aby w przyszłości przepisy odnosiły się do całego portu, w jego wytyczonych granicach.

Zachowanie spójności celów rozwoju lokalnego i ponadlokalnego utrudnia także nieefektywna struktura organów władzy działających na tym samym terenie, o skomplikowanych podziałach kompetencji (administracja samorządowa oraz rządowa ogólna i specjalna).

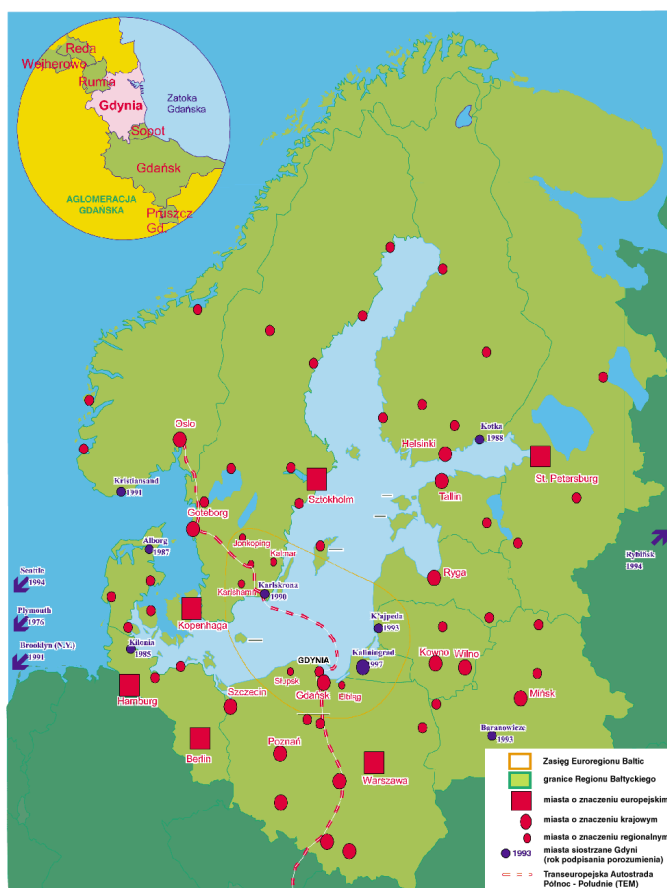
Gdynia ma dobre warunki do współpracy z partnerami zagranicznymi, odpowiadającej priorytetom polityki zagranicznej państwa polskiego i założeniom rozwoju województwa gdańskiego:

- **jest korzystnie położona wobec swoich naturalnych i tradycyjnych partnerów współpracy zagranicznej;**
- **wchodzi w skład Trójmiasta, aglomeracji o największym w Polsce Północnej i nad południowym Bałtykiem potencjale, decydującym o jakości życia w całym regionie;**
- **leży w Europie Środkowej, na skrzyżowaniu dróg w układzie południkowym i równoleżnikowym;**
- **jest partnerem w organizacjach i programach międzynarodowej współpracy regionalnej;**
- **ma duże osiągnięcia w zakresie polityki bałtyckiej.**

Długofalowym celem jest osiągnięcie przez Trójmiasto rangi europejskiej metropolii (europolu) i wiodącego ośrodka Europy Bałtyckiej. Aby ten cel osiągnąć, władze i społeczności Trójmiasta powinny osiąść odpowiednią umiejętność wpasowania się w politykę budowy Europy Bałtyckiej. Należy przy tym dążyć do tego, aby współpraca międzyregionalna i międzynarodowa miast bałtyckich, w tym Gdyni, prowadzona była przy udziale zainteresowanych podmiotów i instytucji politycznych, gospodarczych, społecznych, kulturalnych, naukowych i innych. Niezmiernie istotna jest współpraca w ramach euroregionów, między innymi dla integracji i współpracy instytucji i organizacji w ramach przyjętych przez Unię Europejską standardów - Karty Samorządu Terytorialnego, Karty Samorządu Regionalnego i innych.

Duże znaczenie dla miasta ma strategia rozwoju regionu, pojmowanego zarówno w aspekcie krajowym, jak i międzynarodowym. Region Morza Bałtyckiego, w którego granicach znajduje się Gdynia, ma olbrzymi potencjał gospodarczy - 17 obszarów regionalnej współpracy przygranicznej, 8 milionowych aglomeracji, 34 miasta ze stałymi targami i wystawami międzynarodowymi, 67 szkół wyższych, 90 mln ha terenów leśnych, 40 mln ha gruntów ornych.

POŁOŻENIE GDYNI W AGLOMERACJI, REGIONIE I EUROPIE



Z punktu widzenia interesów Gdyni niezmiernie ważne stało się przyjęcie przez Komisje Europejskie dokumentów umożliwiających uruchomienie funduszy na wsparcie rozwoju gospodarczego Regionu Morza Bałtyckiego. Mogłyby one zostać należycie wykorzystane przez takie organizacje jak: Związek Miast Bałtyckich (Union of The Baltic Cities), Organizacja Portów Bałtyckich (Baltic Ports Organisation), Bałtycka Komisja Turystyki (Baltic Sea Tourism Commission), których Gdynia jest aktywnym członkiem. Gdynia współpracuje także ze Związkiem Izb Przemysłowo-Handlowych Morza Bałtyckiego (Baltic Sea Chambers of Commerce Association), promującym strefę wolnego handlu w regionie bałtyckim; aktywnie uczestniczy w pracach Rady Państw Morza Bałtyckiego, Konferencji

Ministerialnej Państw Morza Bałtyckiego oraz w konferencjach subregionów państw Morza Bałtyckiego. Równie istotne jest uczestnictwo miasta w międzynarodowym programie VASAB 2010 - Wizje i Strategie wokół Bałtyku (VASAB 2010 - Vision and Strategies around the Baltic). Gdynia zaangażowana jest również w tworzenie sieci miast bałtyckich (tzw. miasta siostrzane) oraz miast położonych na trasie Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe (współpraca z Union of TEM Cities, przewodnictwo w Stowarzyszeniu Miast Autostrady Bursztynowej). Przewodniczy ponadto Związkowi Miast i Gmin Morskich, obejmującemu 31 samorządów lokalnych pasa polskiego wybrzeża. Gdynia jest także członkiem - założycielem Stowarzyszenia Gmin RP Euroregionu Baltic.

Dostrzeganie Gdyni przez Bank Światowy, Agencję Rozwoju Międzynarodowego (USA), czy Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju można przeliczyć na konkretnie zainwestowany kapitał. Wymiernym sukcesem miasta jest między innymi uzyskanie środków na wymianę sieci ciepłowniczej i dokończenie budowy Trasy Kwiatkowskiego. O randze Gdyni świadczy również powierzenie jej roli gospodarza dziesiątego, jubileuszowego Europejskiego Partenariatu Polska'94 - pierwszego, który odbył się poza granicami państw Unii Europejskiej. W 1996 roku w Gdyni odbył się Baltic Sea Partenariat, którego współorganizatorem było World Trade Center Gdynia. Jego zadanie to promocja i rozwój powiązań gospodarczych pomiędzy państwami i regionami Morza Bałtyckiego.

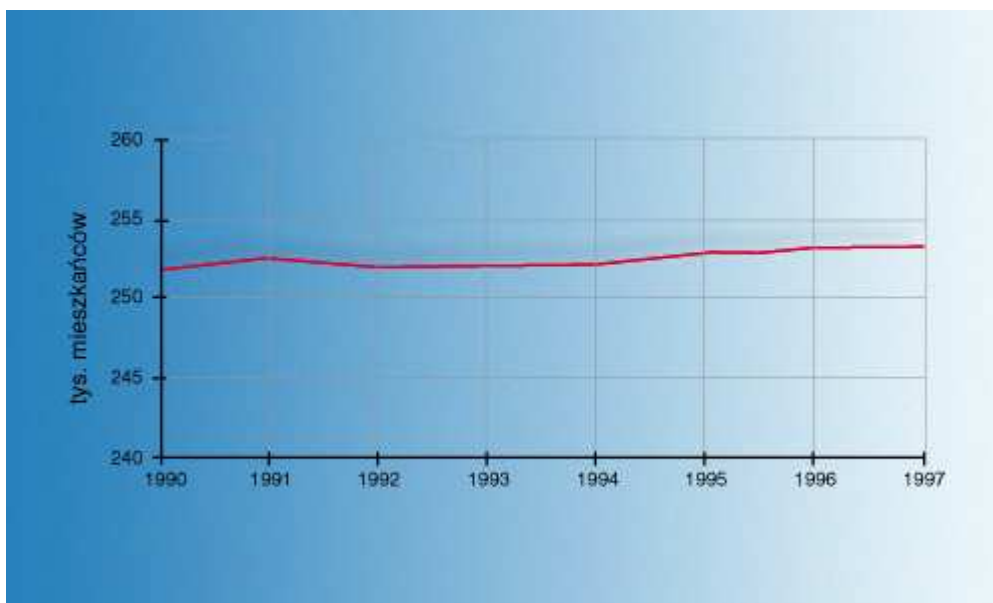
Nakreślone powyżej uwarunkowania znajdują swoje odzwierciedlenie w strategii rozwoju Gdyni (por. rozdział: cele strategiczne Gdyni).



DIAGNOZA ROZWOJU SPOŁECZNO-GOSPODARCZEGO GDYNI W LATACH 1990-96

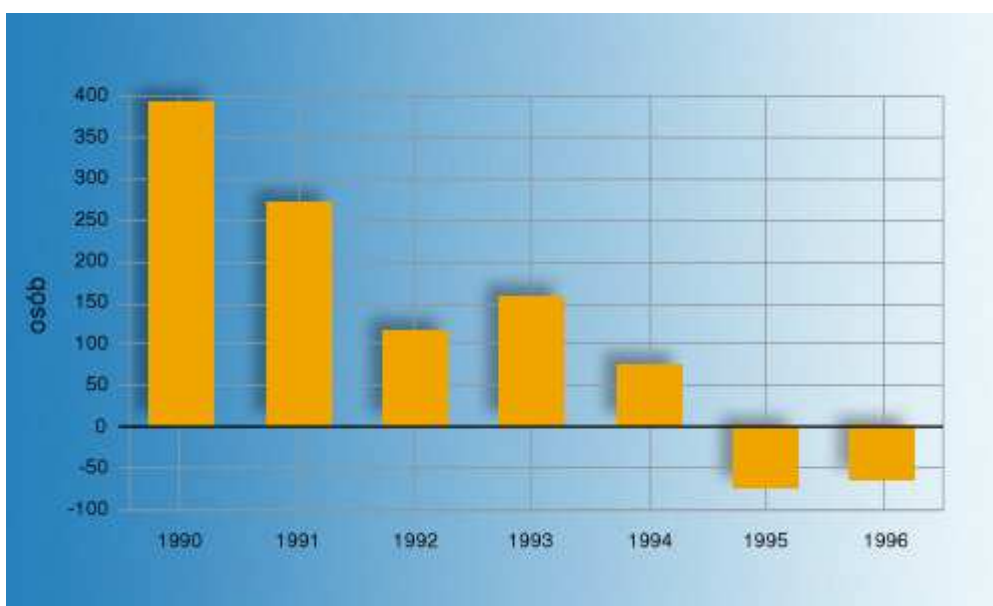
Dane statystyczne, pochodzące z okresu 1990 - 96, sygnalizują występowanie następujących tendencji w życiu miasta:

1. LICZBA LUDNOŚCI W GDYNI



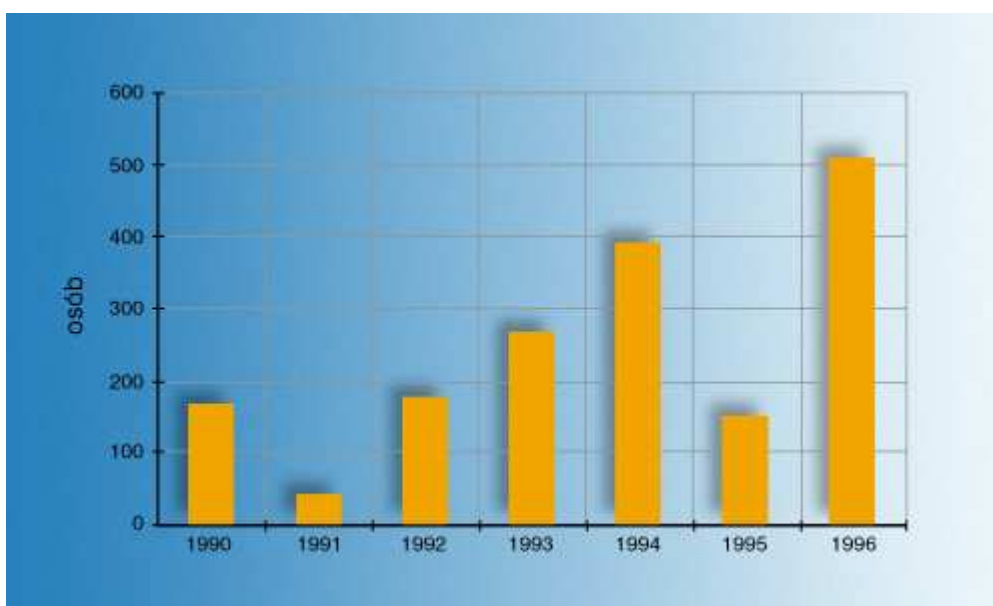
1. **Stagnacja** ludności Gdyni na poziomie 250 tysięcy mieszkańców;

2. DYNAMIKA PRZYROSTU NATURALNEGO



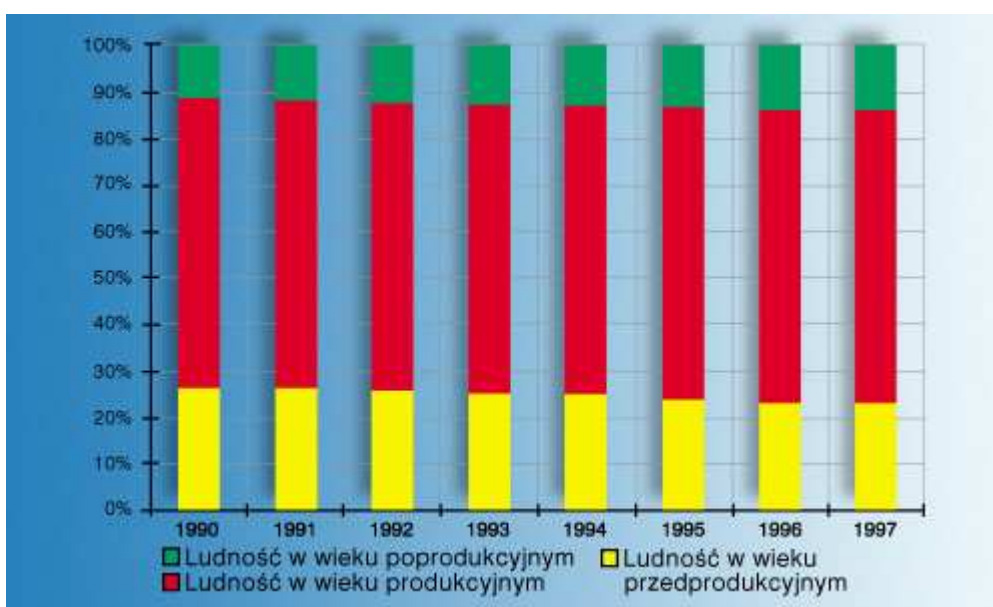
2. **Zmniejszanie się** przyrostu naturalnego wskutek zanikania przewagi liczby urodzeń nad zgonami - objaw starzenia się społeczności miasta;

3. SALDO MIGRACJI



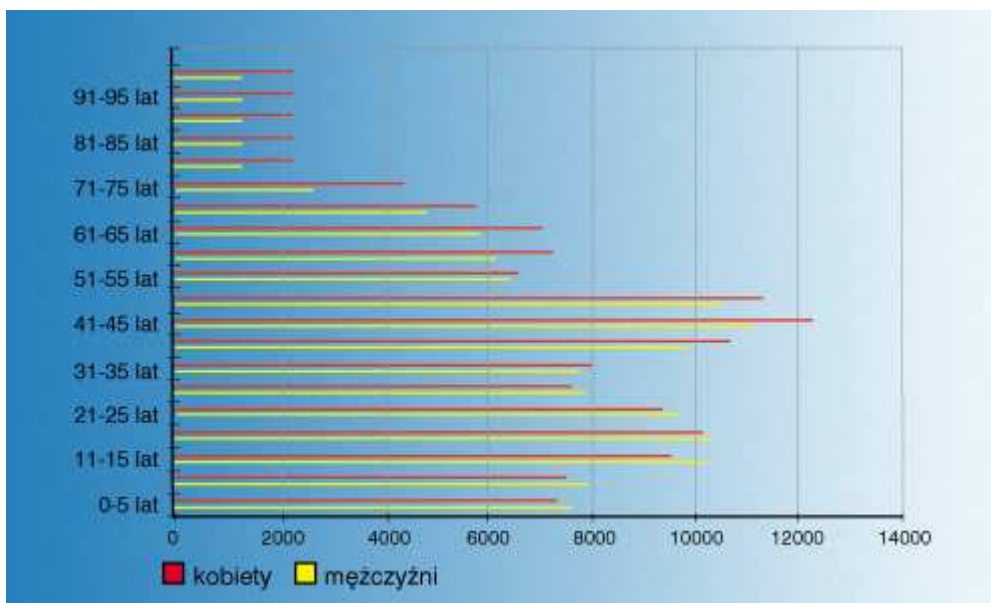
3. Bardzo niskie, ale wyraźnie **rosnące**, dodatnie saldo ruchów migracyjnych ludności Gdyni, głównie jako rezultat spadku liczby wymeldowań;

4. LUDNOŚĆ GDYNI W WIEKU PRODUKCYJNYM I NIEPRODUKCYJNYM



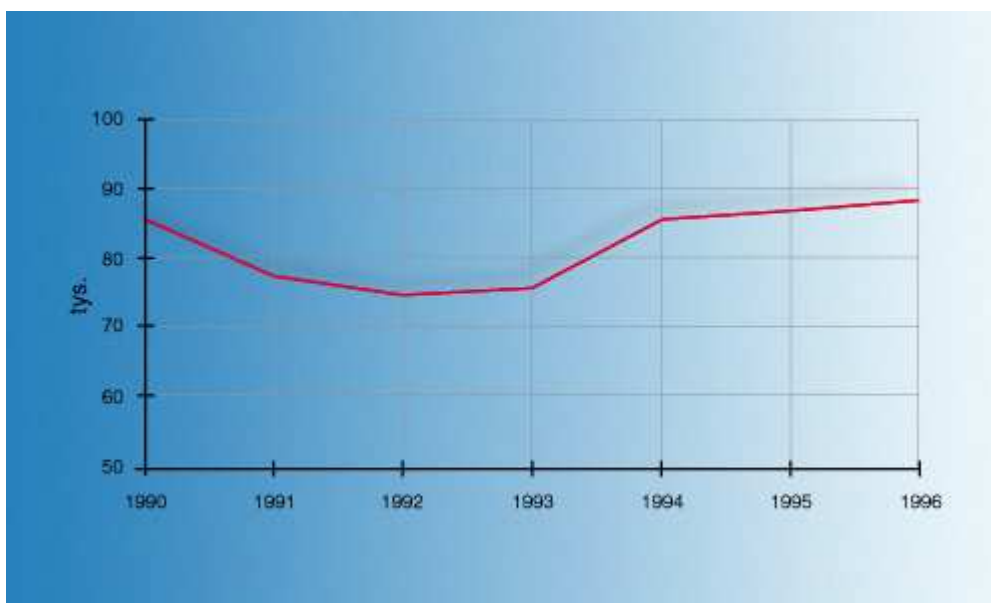
4. **Spadek** udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym, przy jednoczesnym wzroście udziału ludności w wieku poprodukcyjnym; niewielki wzrost ludności w wieku produkcyjnym, spowodowany napływem siły roboczej;

5. STRUKTURA WIEKOWA LUDNOŚCI GDYNI (1996)



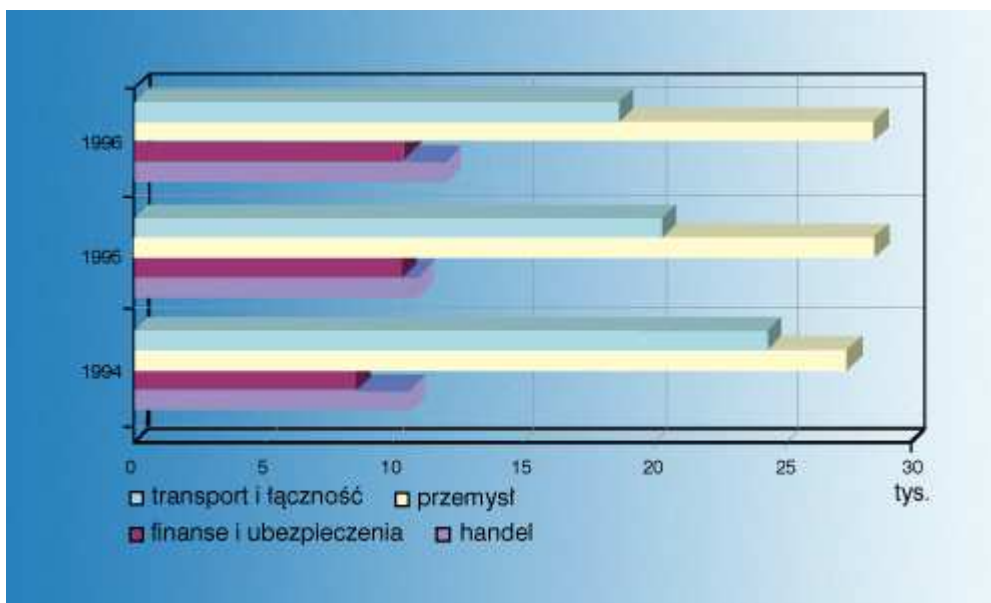
5. **Przewaga** kobiet w przedziale powyżej 65 roku życia, wywołana nadumieralnością mężczyzn;

6. LICZBA PRACUJĄCYCH W GDYŃSKICH PRZEDSIĘBIORSTWACH

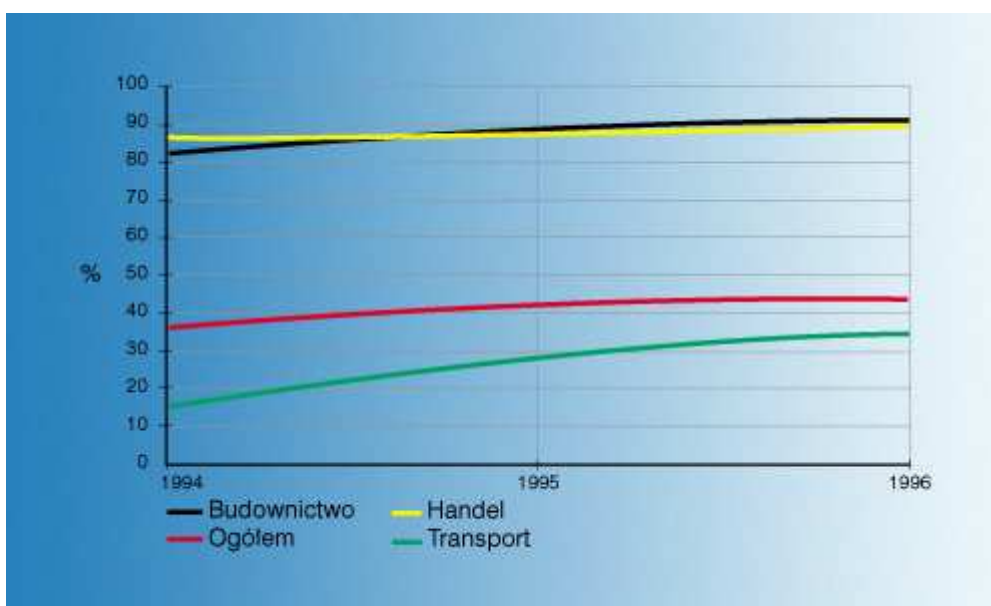


6. Początkowy **spadek**, a następnie **wzrost** liczby pracujących w jednostkach gospodarczych zatrudniających powyżej 5 osób;

7. ZATRUDNIENIE W WYBRANYCH BRANŻACH EKD



8. UDZIAŁ SEKTORA PRYWATNEGO W WYBRANYCH BRANŻACH EKD



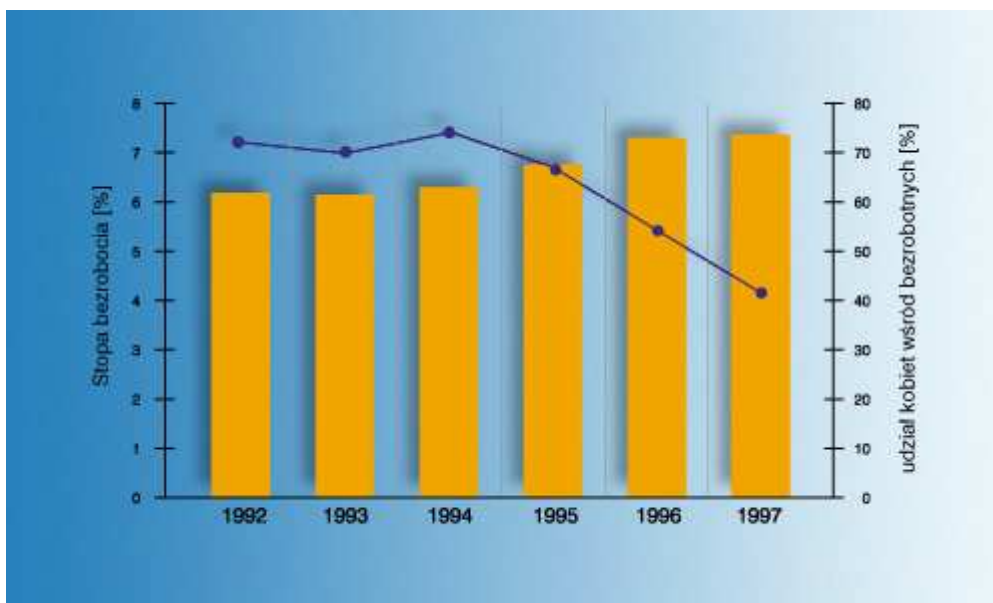
7. - 8. **Znaczny przyrost** zatrudnienia w handlu, administracji, finansach i ubezpieczeniach oraz w przemyśle (mężczyźni), świadczących o atrakcyjności ofert w tych sektorach, przy **spadku** zatrudnienia w transporcie i łączności; przyrost ten w większości dotyczy firm sektora prywatnego.

9. LICZBA PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH W GDYNI



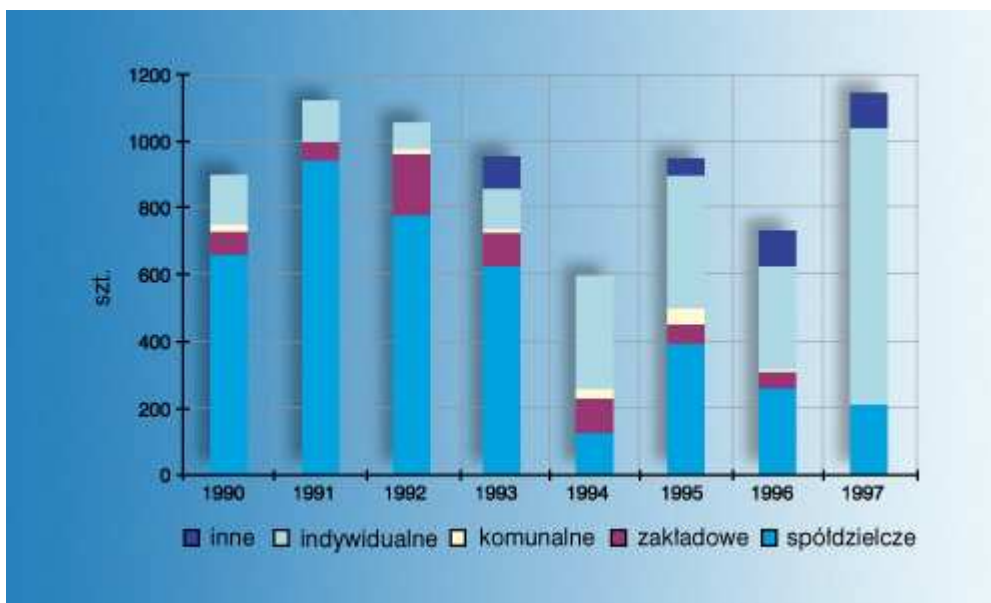
9. Szybki wzrost liczby zarejestrowanych podmiotów gospodarczych.

10. BEZROBOCIE W GDYNI

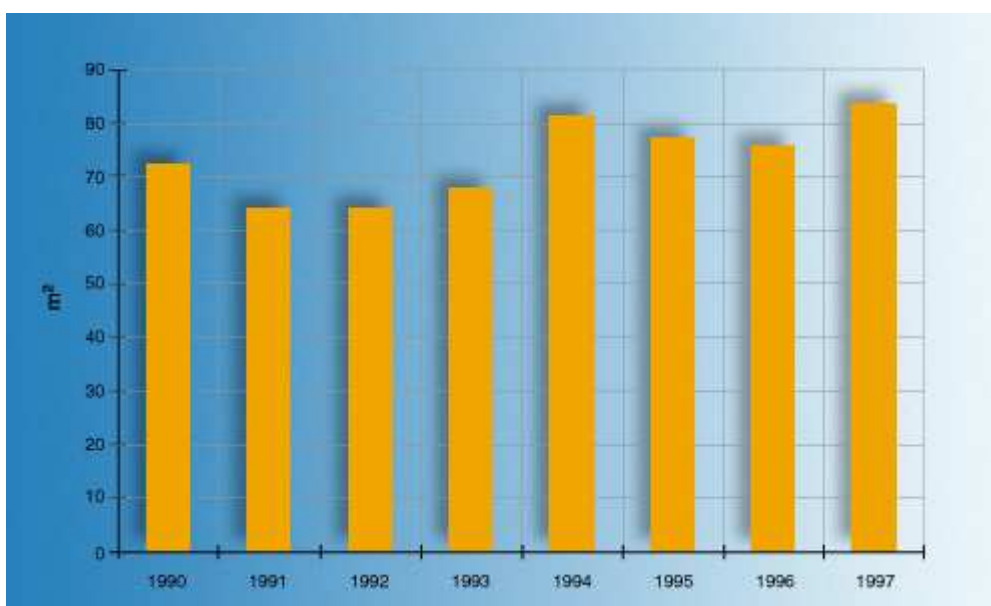


10. **Początkowy wzrost**, a następnie **spadek** wielkości bezrobocia, które dotknęło głównie osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym, policealnym i średnim zawodowym; wśród osób pozostających bez pracy zdecydowanie przeważają kobiety (wszystkie grupy wiekowe do 44 roku życia włącznie) - wśród mężczyzn najwięcej bezrobotnych jest w grupie wiekowej do 25 roku życia;

11. MIESZKANIA ODDANE DO UŻYTKU

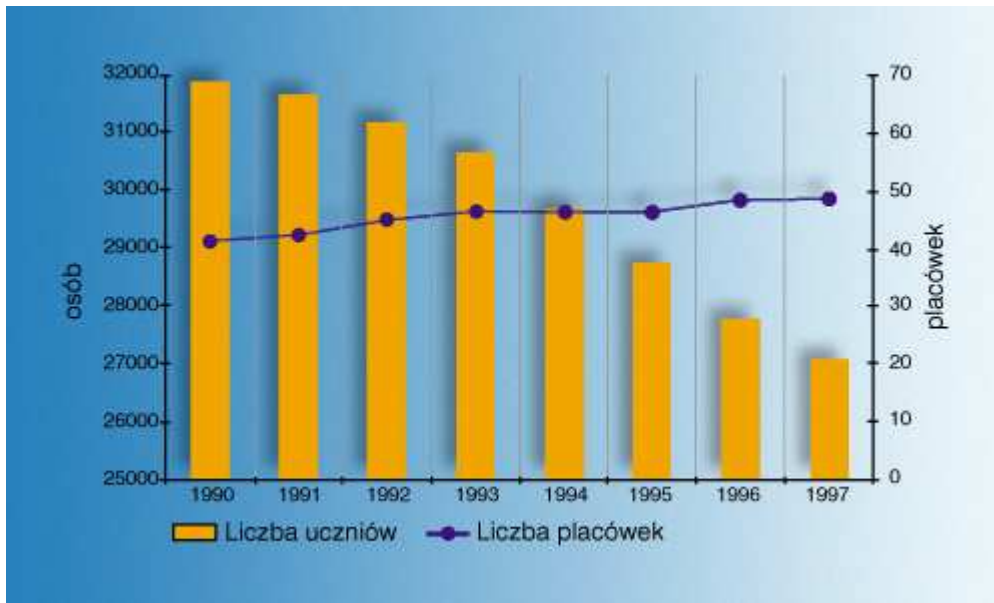


12. POWIERZCHNIA UŻYTKOWA ODDANYCH MIESZKAŃ



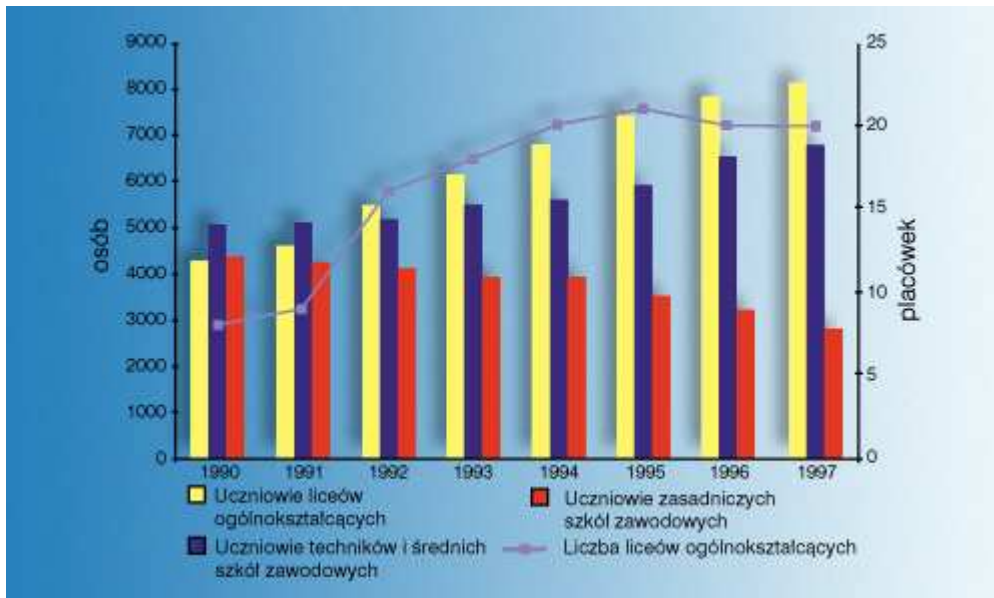
11-12. Niska, wahająca się w granicach 500-1000 rocznie, liczba oddawanych do użytku mieszkań ale o znacznie **lepszem** standardzie; coraz bardziej widoczna **dominacja** inwestorów prywatnych nad inwestycjami spółdzielni mieszkaniowych;

13. SZKOLNICTWO PODSTAWOWE



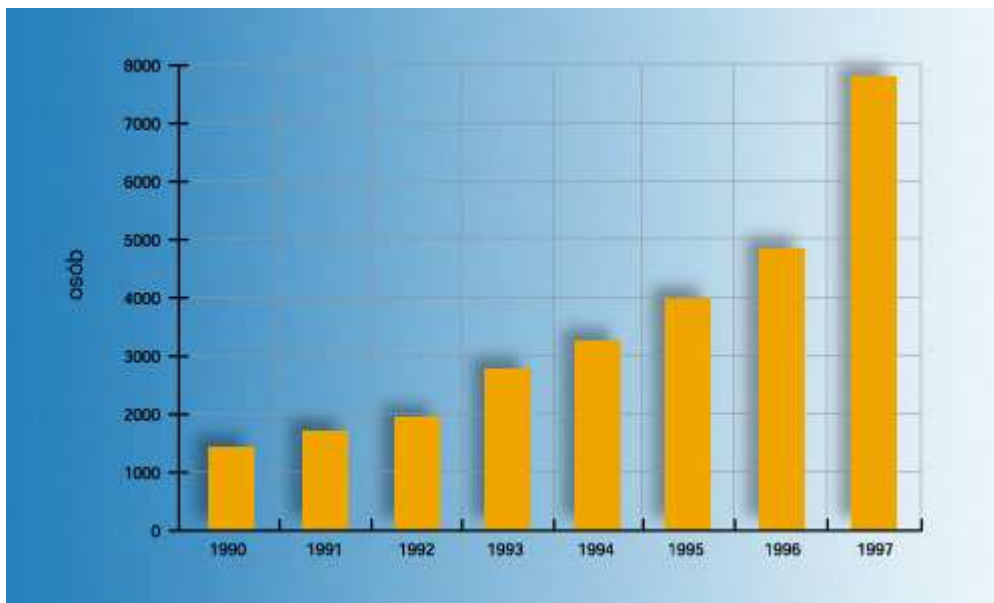
13. Systematyczne **odchodzenie** ze szkół podstawowych roczników wyżu demograficznego przy utrzymującej się liczbie placówek;

14. SZKOLNICTWO PONADPODSTAWOWE



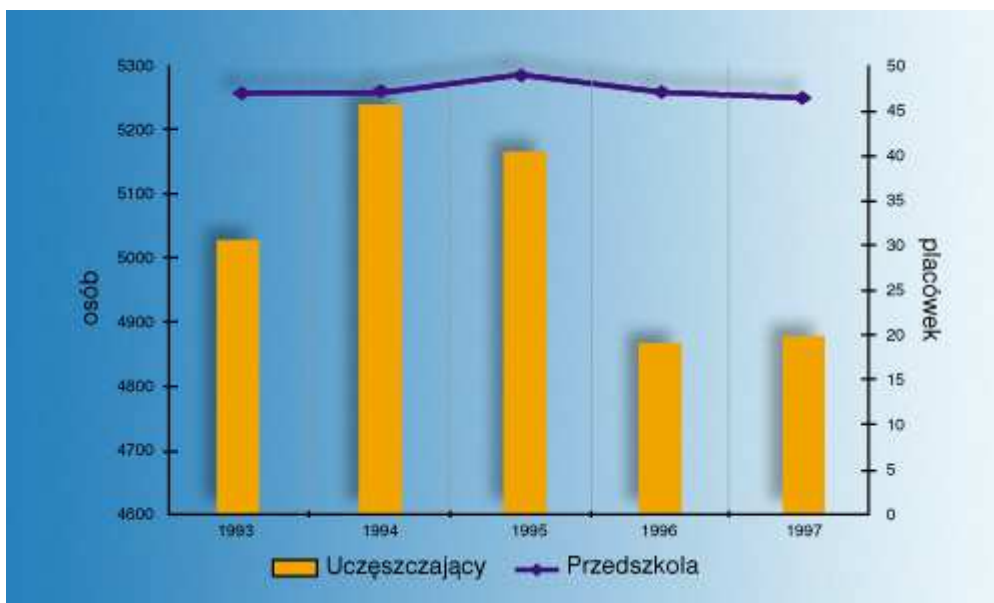
14. **Gwałtowny rozwój** szkolnictwa ogólnokształcącego - wzrost liczby placówek i miejsc na ogół w oparciu o budynki i kadre nauczycielską szkół podstawowych - przy jednoczesnym **odpływie** uczniów z zasadniczych szkół zawodowych;

15. LICZBA STUDENTÓW



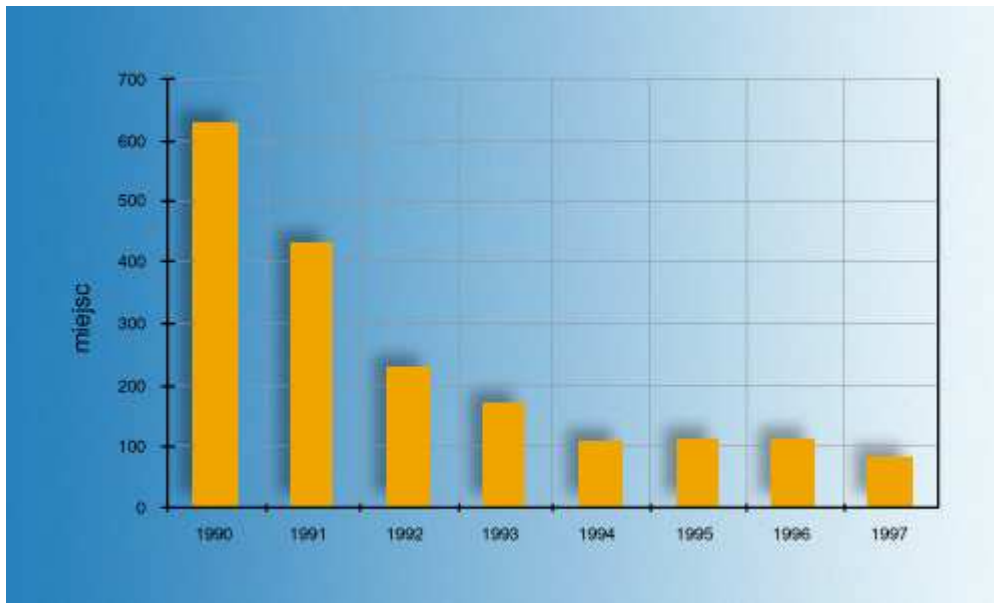
15. Szybki wzrost liczby studentów gdynskich uczelni;

16. GDYŃSKIE PLACÓWKI PRZEDSZKOLNE



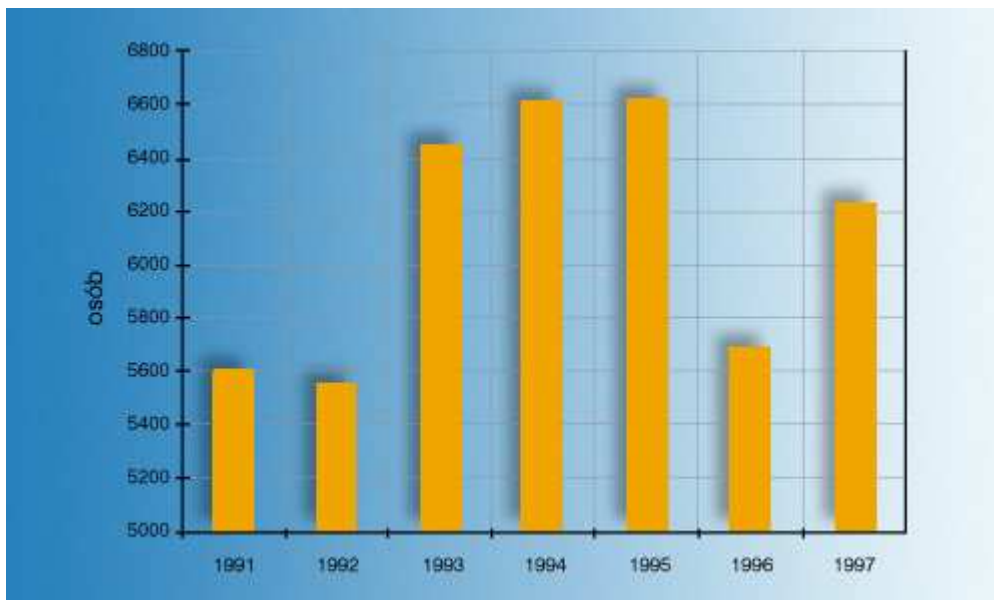
16. Spadek liczby placówek przedszkolnych, równoważony jednocześnie przez **zmniejszanie się** liczby dzieci w wieku przedszkolnym ("niż demograficzny");

17. MIEJSCA W ŻŁOBKACH



17. Znaczne **zmniejszenie** liczby żłobków wraz z ilością miejsc w tych placówkach;

18. MIESZKAŃCY GDYNI OBJĘCI POMOĄ SPOŁECZNĄ



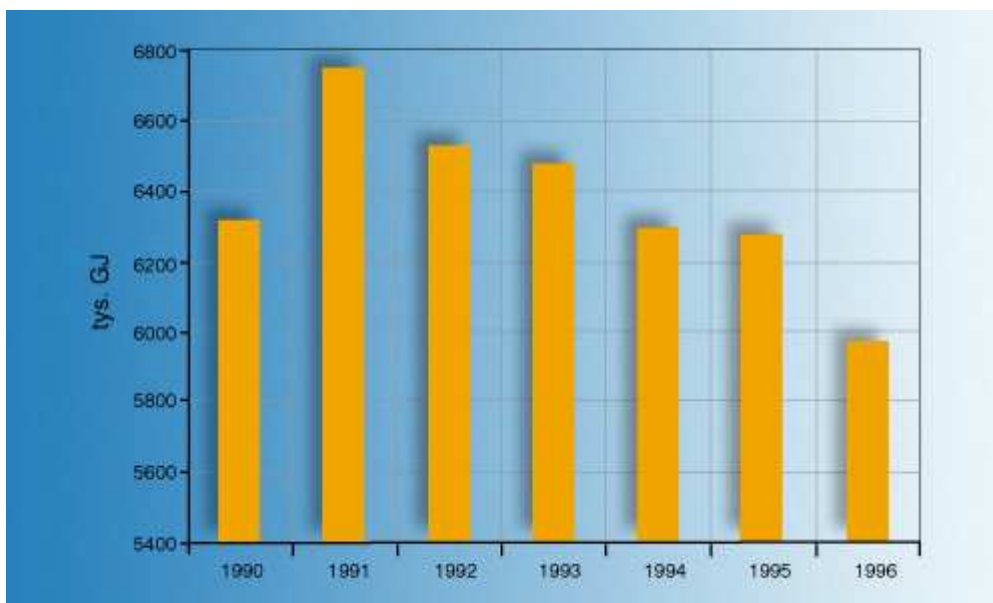
18. Istotne **zwiększenie się** liczby osób objętych opieką społeczną (tendencja odwrócona w roku 1996 w związku z weryfikacją zasad przyznawania pomocy społecznej);

19. WIDZOWIE W KINACH GDYŃSKICH



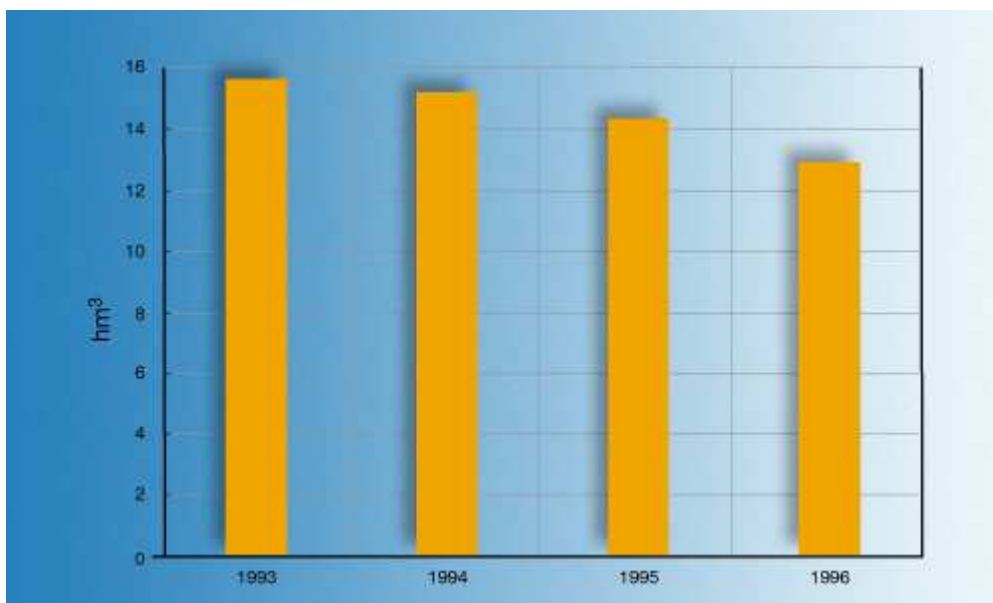
19. Wzrastająca liczba widzów w kinach

20. DYSTRYBUCJA ENERGII CIEPLNEJ PRZEZ OPEC GDYNIA



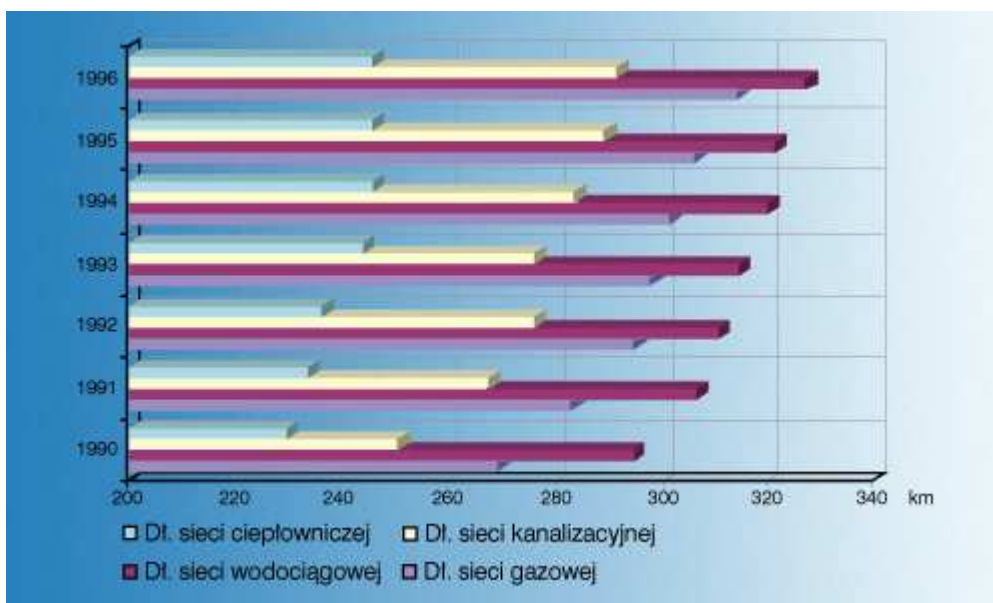
20. **Spadek** zużycia energii ciepłej aż do wystąpienia nadwyżki w stosunku do potrzeb;

21. ZUŻYCIE WODY W GDYŃSKICH GOSPODARSTWACH DOMOWYCH



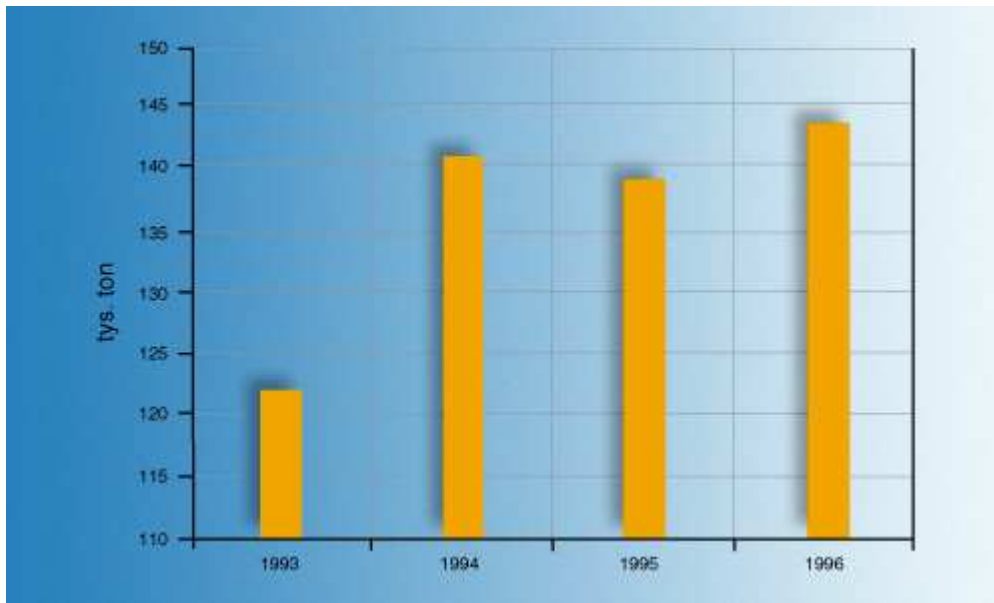
21. **Znaczny spadek** wodochłonności przemysłu oraz zużycia wody w gospodarstwach komunalnych;

22. INFRASTRUKTURA SIECIOWA W GDYNI



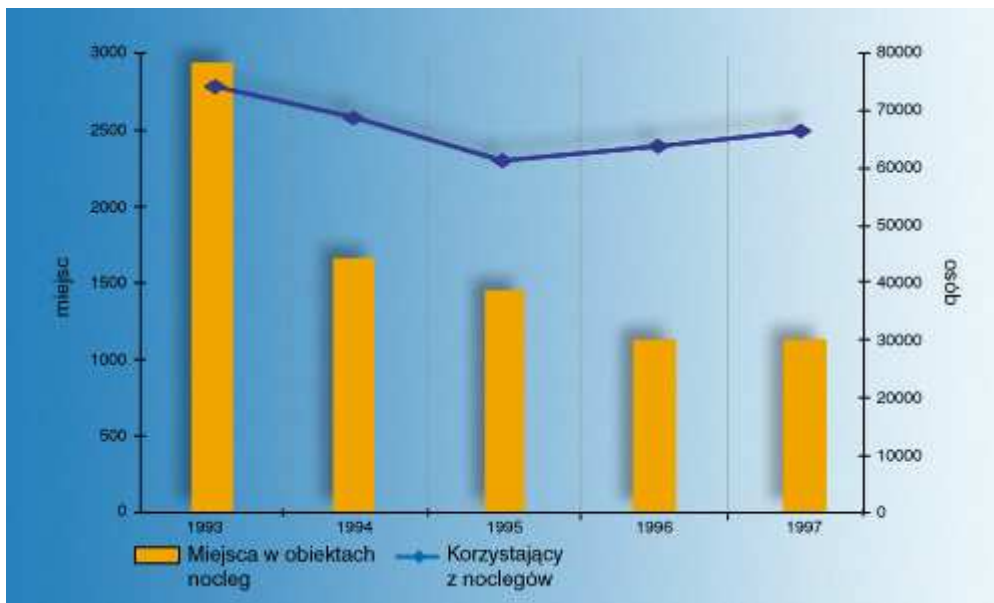
22. **Staly wzrost** długości sieci gazowej i liczby odbiorców gazu sieciowego; **zwiększenie** długości sieci ciepłowniczej i kanalizacyjnej na terenie miasta;

23. ODPADY WYTWORZONE W CIĄGU ROKU



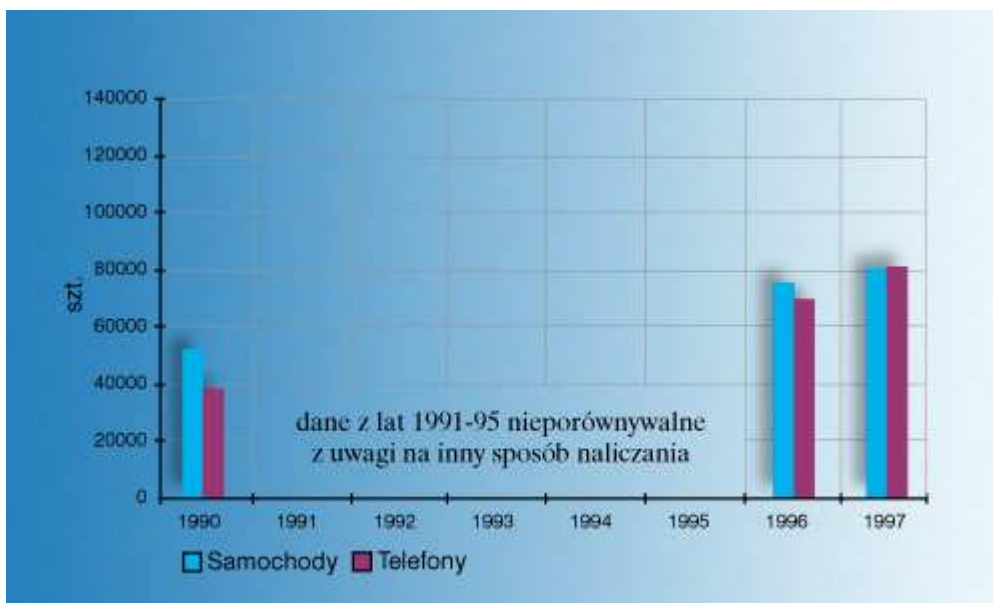
23. Wzrost ilości wytworzonych odpadów;

24. GDYŃSKA BAZA NOCLEGOWA



24. Spadek ilości miejsc w obiektach noclegowych na obszarze miasta wskutek wyłączenia z eksploatacji obiektów substandardowych.

25. LICZBA SAMOCHODÓW I TELEFONÓW W GDYNI



25. **Szybki wzrost** liczby pojazdów samochodowych, głównie osobowych; **zwiększenie** tempa telefonizacji miasta.



Działania władz Gdyni w odniesieniu do tendencji rozwojowych miasta powinny koncentrować się na:

- monitoringu zjawisk społeczno-gospodarczych;
- prognozowaniu trendów statystycznych;
- przewidywaniu perspektywnego popytu na usługi komunalne, opiekuńcze i edukacyjne;
- likwidowaniu i zapobieganiu monopolizacji usług komunalnych poprzez wykorzystywanie przepisów prawnych i odpowiednie kontraktowanie usług (funkcja

kontrolna gminy);

- **utrzymywaniu sprzyjającego klimatu inwestycyjnego (ulgi, zwolnienia podatkowe, uporządkowanie i jasność procedur inwestycyjnych);**
- **wykupie terenów do komunalnego zasobu gruntów pod przyszłe inwestycje o strategicznym znaczeniu dla rozwoju miasta.**

Szczegółnej uwagi ze strony władz miasta wymagają zjawiska niekorzystne, wynikłe z sytuacji demograficznej Gdyni, przeobrażeń polityczno-gospodarczych kraju, jak i z ogólnych trendów cywilizacyjnych. Należą do nich:

- słaba kondycja gdyńskich przedsiębiorstw gospodarki morskiej na skutek braku polityki morskiej państwa i zbyt wolnej ich prywatyzacji;
- pogłębiające się dysproporcje w poziomie zamożności mieszkańców Gdyni, dające w efekcie podział na biedniejsze i bogatsze dzielnice miasta;
- odpływ zamożniejszych mieszkańców i firm przez nich prowadzonych poza granice miasta, skutkujący osłabieniem bazy podatkowej gminy;
- zwiększający się odsetek rodzin niepełnych, co wraz z upowszechniającym się modelem rodziny z jednym dzieckiem prowadzi do szybszego starzenia się ludności miasta; pociąga to za sobą konieczność sygnowania środków na utrzymanie i opiekę coraz większej grupy gdyńców znajdujących się w podeszłym wieku;
- utrzymujące się bezrobocie wśród kobiet, dla których brakuje pracy na lokalnym rynku;
- wysoka skala przestępczości;
- niskie tempo przyrostu zasobów mieszkań gdyńskich;
- mało atrakcyjna i słabo zróżnicowana oferta noclegowej bazy turystycznej;
- nie rozwiązany problem zagospodarowania odpadów gdyńskich, których wielkość z każdym rokiem rośnie.

Zapoczątkowany proces prywatyzacji i restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw produkcyjnych zaowocował ich utrzymaniem się na rynku, a niekiedy dobrą sytuacją ekonomiczną (np. Port Gdynia Holding S.A.). **W drugiej połowie lat 90. gospodarka morska nadal pozostaje dominantą w strukturze ekonomicznej miasta, obejmuje wszystkie branże od budowy i remontu statków, produkcji ich wyposażenia, ich eksploatację, portową obsługę statków, ładunków i pasażerów, uprzemysłowione rybołówstwo dalekomorskie i rzemieślnicze rybołówstwo bałtyckie wraz z rozwiniętym lądowym przetwórstwem rybnym, ratownictwo morskie, wyższe szkoły morskie, marynarkę wojenną i administrację morską.** Liczba miejsc pracy w gospodarce morskiej stanowi około 30 procent miejsc pracy dostępnych w mieście. Większość zatrudnionych to mieszkańcy Gdyni. Tak silne uzależnienie gdyńskiej gospodarki od sfery morskiej stanowi jedno z zasadniczych zagrożeń przyszłego rozwoju miasta.

Zdecydowana większość terenów portowych należy do Skarbu Państwa, a tylko kilka procent stanowią tereny komunalne. Jednocześnie największe podmioty gospodarki morskiej to jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Na terenie gdyńskiego portu działa kilka dużych przedsiębiorstw takich jak: Port Gdynia Holding S.A. ze swoimi spółkami-córkami, stocznie: Gdynia, Marynarki Wojennej, Nauta i Radunia, PPiUD Dalmor ze swoim holdingiem połowowo-przetwórczym, Polskie Ratownictwo Okrętowe, PKP oraz znaczna ilość średnich i małych firm, w większości prywatnych (technicznych, spedycyjnych, maklerskich, agencyjnych, rzeczoznawczych, shipchandlerskich i innych), obsługujących ładunek i statek. Swoje obiekty mają służby państwowe - Urząd Morski, Straż Graniczna, Urząd Celny, Policja i inne.

Port gdyński otoczony jest dzielnicami miasta, które na południu i północy stykają się bezpośrednio, bądź nawet przenikają z terenami portowymi, i mimo stosunkowo niewielkich rozmiarów, w porównaniu z powierzchniami portów Gdańsk czy Szczecin, ma rezerwy terenów dogodnie położonych względem nabrzeży i miasta. Mogą one być wykorzystywane zarówno do lokalizacji funkcji

portowo-przemysłowych jak i miejskich, oraz funkcji związanych z poszerzaniem i zagospodarowaniem strefy nadmorskiej (waterfrontu). Możliwe będzie więc, w większym zakresie niż dotychczas, splatanie funkcji miejskich z funkcjami portowymi, szczególnie pożądane we wschodniej części portu. O ile bowiem zachodnia część gdyńskiego portu handlowego przystosowana jest do pełnienia funkcji logistycznych i pomocniczych związanych z ładunkami skonteneryzowanymi, o tyle rozległa część wschodnia, gdzie przeładowuje się drobnicę konwencjonalną, wymaga restrukturyzacji i dostosowania do współczesnych wymogów oraz przyszłych potrzeb i możliwości. W ramach przygotowań do nowej roli miasta w zarządzaniu terenami portowymi (wg uchwalonej przez Sejm ustawy o portach morskich) zlecono badania możliwości i celowości ulokowania innych funkcji niż portowo-przemysłowe na obszarze Strefy Rozwoju Centrum Miasta (tzw. Międzytorze).

Bardzo ważną dla miasta funkcją portu handlowego jest obsługa połączeń promowych. W Gdyni obsługa jedynej linii promowej do Karlskrony odbywa się na prowizorycznej przystani zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu kontenerowego. Szwedzkie prognozy przewidują, że do roku 2010 przewozy tak pasażerów, jak i towarów pomiędzy Polską a Szwecją wzrosną dwukrotnie. Planuje się zbudowanie nowoczesnego terminalu promowego i ro-ro (ten ostatni w Basenie V). Decyzja o lokalizacji terminalu będzie ważnym elementem w kształtowaniu nowej struktury funkcjonalno-przestrzennej portu i nowej infrastruktury drogowej portu i miasta.

175 ha terenów zajmują w porcie gdyńskim stocznie. Dwaj najwięksi posiadacze (Stocznia Gdynia S.A. i Stocznia Marynarki Wojennej) mają największe rezerwy terenów nie wykorzystywanych albo o niskim stopniu wykorzystania. Ponieważ infrastruktura techniczna obu stoczni służąca budowie statków rozwinięta jest w stopniu wystarczającym i nie należy przewidywać dalszego przestrzennego rozwoju, rezerwy te mogą być wykorzystane na lokalizację innych niż budowa statków funkcji.

Słabą stroną gospodarki przestrzennej miasta i portu jest chaos w strukturze funkcjonalno-przestrzennej, który wytworzył się po zaniku funkcji obsługi rybołówstwa dalekomorskiego przez port rybacki. Nie ma żadnych szans na daleko idącą rekonstrukcję funkcji rybackiej i przetwórczej w porcie gdyńskim z dwóch zasadniczych powodów: w pobliżu znajdują się porty znacznie dogodniej położone względem łowisk, a siła robocza w Gdyni jest i będzie coraz droższa w porównaniu z nimi. Ponad 90 % terenów portu rybackiego zmienia więc funkcje. Zarządza tym Dalmor jako użytkownik wieczysty.

Do innych funkcji zlokalizowanych na terenie portu należą: przystań żeglarska, przystań żeglugi przybrzeżnej, nabrzeża postojowe dla statków szkolnych i odwiedzających Gdynię statków turystycznych oraz port Marynarki Wojennej. W Gdyni rozważana jest lokalizacja bazy NATO.

Wszystkie wymienione funkcje, z wyjątkiem portu wojennego, są zlokalizowane w południowo-wschodniej części portu w Basenie im. Gen. Zaruskiego i południowo-zachodniej części Basenu I, wchodząc w skład gdyńskiego Forum Morskiego.

Najbardziej dynamicznie rozwijać się będzie funkcja przystani żeglarskiej. Ilość jachtów żaglowych i motorowych zawijających do Gdyni będzie rosła przypuszczalnie w tempie ok. 10% rocznie po roku 2000. Zanikać będzie dominująca obecnie klubowa forma posiadania jachtów na rzecz prywatnej. Proces ten już się rozpoczął i przybierał będzie na sile w miarę wzrastania nadwyżki dyspozycyjnej w dochodach zamożniejszych grup ludności regionu. Wraz z rosnącą ilością statków żeglugi przybrzeżnej oraz superszybkich promów pasażerskich zawijających do nabrzeży w bezpośredniej bliskości Śródmieścia będą to funkcje, których rozwój może doprowadzić w pierwszych dekadach XXI wieku do radykalnej funkcjonalnej restrukturyzacji portu wschodniego.



SILNE STRONY MIASTA WYNIKAJĄCE Z JEGO TENDENCJI ROZWOJOWYCH W LATACH 90.:

- postrzeganie Gdyni jako sprawnie zarządzanego miasta ludzi zamożnych i przedsiębiorczych, o bogatych tradycjach morskiej stolicy Rzeczypospolitej
- prestiż Gdyni jako bazy i siedziby dowództwa Marynarki Wojennej
- międzynarodowe kontakty i pozycja Gdyni, służąca rozwojowi poczucia przynależności do społeczności międzynarodowej, zwłaszcza społeczności bałtyckiej
- sąsiedztwo Gdańska - stolicy województwa - i Sopotu - uznanych i ważnych ośrodków kultury europejskiej, turystyki i rekreacji
- możliwość wykorzystania potencjału portu jako ośrodka aktywizacji rozwoju miasta, wynikająca z przy stosowania się portu do obsługi ładunków w technologiach multimodalnych i obsługi pasażerskiego ruchu tranzytowego, głównie promowego
- wysoki udział sektora usług w strukturze zatrudnienia, spowodowany gwałtownym rozwojem handlu detalicznego i hurtowego oraz usług finansowo- ubezpieczeniowych (szybki wzrost liczby banków), consultingowych, informatycznych i developerskich
- potencjał wyższego szkolnictwa morskiego i placówek badań morza
- Gdynia jako ważny węzeł kolejowy i drogowy
- bliskość międzynarodowego lotniska Trójmiasto w Gdańsku
- rozwinięta sieć proekologicznego transportu trolejbusowego
- poprawiająca się jakość i ilość łącz telefonicznych
- niski poziom bezrobocia na tle średniej krajowej i regionalnej
- wysoki poziom szkolnictwa średniego (światowe osiągnięcia uczniów III LO)
- funkcjonowanie niepaństwowych placówek szkolnictwa wyższego, średniego i podstawowego
- wysoki odsetek młodzieży uczącej się w szkołach ogólnokształcących
- duża liczba masowych imprez kulturalnych i ich związek z morskimi tradycjami Gdyni
- silna więź gdynian z miejscem zamieszkania
- atut nadmorskiego położenia Gdyni - dający miastu naturalne predyspozycje do rozwoju działalności portowej i stoczniowej, żeglugi oraz turystyki i rekreacji związanej z morzem
- urozmaicony krajobraz naturalny, znaczne wysokości względne (kilkudziesięciometrowej wysokości krawędzie wysoczyzny i kęp morenowych), duży udział terenów leśnych w granicach miasta (Trójmiejski Park Krajobrazowy), bliskość jezior - sprzyjające rekreacji i wypoczynkowi mieszkańców miasta
- niskie wskaźniki zanieczyszczenia powietrza
- pełne pokrycie zapotrzebowania miasta na energię elektryczną i ciepłą
- duże zasoby wód podziemnych, pokrywające w całości potrzeby miasta
- dobra jakość wody pitnej, pozbawionej zanieczyszczeń biologicznych i organicznych, w całości pochodzącej z ujęć głębinowych
- uporządkowana sytuacja planistyczna - aktualność wszystkich miejscowych planów

- zagospodarowania przestrzennego
- duży udział własności prywatnej w nieruchomościach

SŁABE STRONY MIASTA WYNIKAJĄCE Z JEGO TENDENCJI ROZWOJOWYCH W LATACH 90.:

- mała dywersyfikacja gospodarki miasta, zdominowana przez branże morskie, jej duża wrażliwość na wahania koniunktury w handlu zagranicznym, żegludze, budownictwie okrętowym i rybołówstwie
- wolne tempo prywatyzacji i restrukturyzacji przedsiębiorstw państwowych zlokalizowanych w Gdyni
- zbyt mała przepustowość sieci drogowej i niedostateczne połączenia drogowe z obszarami portowymi
- starzenie się ludności Gdyni spowodowane ujemnym przyrostem naturalnym,
- deficyt mieszkań objawiający się nadmiernym zagęszczeniem gdyńskich lokali mieszkalnych
- duży udział zabudowy wielorodzinnej o niewysokim standardzie mieszkań
- niezadowalająca ranga Gdyni jako środowiska kulturotwórczego
- niewielka oferta turystycznej bazy noclegowej
- niepełne skanalizowanie miasta
- niezadowalający stan techniczno-sanitarny ujęć i sieci wodociągowej
- nieuregulowane kwestie związane ze sprawnym zarządzaniem OPEC i PWiK, w szczególności brak spójnych regulacji dotyczących gospodarowania mieniem komunalnym Gdyni na rzecz tych spółek
- niekompletne zagospodarowanie plaż i kąpielisk morskich - niewykorzystanie potencjału rekreacyjnego i uzdrowiskowego Orłowa, m.in. na skutek niedopuszczenia do użytkowania odcinka plaży w otoczeniu ujścia rzeki Kaczej (zmniejszający się, ale wciąż wysoki udział wód pozaklasowych)
- brak możliwości rozwiązania problemu zagospodarowania odpadów samodzielnie przez gminę
- ograniczenia kierunków rozwoju przestrzennego miasta wynikłe z jego położenia i przeznaczenia niektórych terenów pod funkcje specjalne
- występowanie progów fizjograficznych (krawędź wysoczyzny morenowej) i prawnych (pas ochronny i pas techniczny brzegu morskiego oraz powierzchniowe formy ochrony przyrody - park krajobrazowy, rezerваты przyrody) w rozwoju przestrzennym miasta
- brak rezerwy uzbrojonych gruntów komunalnych pod budownictwo mieszkaniowe
- istnienie w sąsiedztwie plaż terenów wojskowych, wyłączonych spod cywilnego użytkowania (wierzchowina klifu oksywskiego),
- bardzo mały udział zagospodarowanych terenów zielonych (skwery, parki, zieleńce) oraz rekreacyjnych



SZANSE ROZWOJOWE GDYNI WYNIKJĄCE Z KORZYSTNYCH UWARUNKOWAŃ W EWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH

- kontynuacja decentralizacji państwa - powstanie dużych, niezależnych i silnych regionów, wzrost uprawnień samorządów miast
- uznanie przez władze państwowe priorytetowej rangi korytarza transportowego północ-południe (autostrada A1)
- nawiązanie współpracy przez ośrodki władzy aglomeracji gdańskiej na rzecz wspólnego rozwiązywania problemów ponadlokalnych
- podjęcie koordynacji planowania strategicznego i przestrzennego w ramach aglomeracji
- stałe poszerzanie oferty programów Unii Europejskiej nastawionych na wspieranie rozwoju miast w Regionie Bałtyckim
- wejście w życie ustawy o portach morskich, pozwalającej na częściowy wpływ samorządu terytorialnego na rozwój gospodarczy terenów portowych
- istnienie rezerw terenowych w obrębie dzielnicy portowo-przemysłowej oraz na styku centrum miasta i portu, pozwalających na rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznych portu oraz reprezentacyjnych funkcji miasta
- uzyskanie akceptacji w społeczności miejskiej i organach samorządu co do głównych strategicznych celów Gdyni
- uzupełnianie potencjału gospodarczego Gdyni o przemysł wysokiej technologii
- rozwój instytucji finansowych, ubezpieczeniowych i informatycznych, w tym nastawionych na obsługę handlu morskiego
- przełamanie monopolii w świadczeniu usług komunalnych
- wdrożenie przez Gdynię strategii odtwarzania taboru autobusowego szansą rozwojową transportu zbiorowego jako alternatywy dla samochodowego transportu indywidualnego
- możliwość uzyskania przez miasto dostępu do lotniska wojskowego w Babich Dołach
- lokalizacja w Gdyni bazy lotniczo-morskiej NATO
- rozwój funkcji turystycznych Gdyni w oparciu o żeglugę jachtową i linie promowe oraz budowę i utrzymanie plaż



ZAGROŻENIA ROZWOJOWE GDYNI WYNIKAJĄCE Z NIEKORZYSTNYCH UWARUNKOWAŃ WEWNĘTRZNYCH I ZEWNĘTRZNYCH:

- spowolnienie tempa prywatyzacji i urynkowienia gospodarki
- skomplikowana, nieefektywna i niezintegrowana administracja terenowa - państwowa i samorządowa
- brak współpracy władz gmin wchodzących w skład aglomeracji w związku z brakiem rozwiązań normatywnych
- słabość procedur demokratycznych
- brak widocznej polityki morskiej państwa
- kontynuacja dotychczasowej polityki budżetowej państwa, zmuszającej władze gminy do utrzymywania placówek oświatowych z dochodów własnych (zbyt mały udział gmin w dochodach budżetowych państwa)
- niespójne koncepcje polityki oświatowej różnych orientacji politycznych, utrudniające tworzenie polityki edukacyjnej na szczeblu lokalnym
- niska efektywność funkcjonowania sektora ochrony zdrowia w obecnym kształcie i brak reform systemowych
- zaniechanie ważnych inwestycji infrastrukturalnych (Trasa Kwiatkowskiego, Droga Różowa)
- zablokowanie Śródmieścia i głównych arterii komunikacyjnych miasta wskutek lawinowego wzrostu motoryzacji, połączone z nasileniem emisji hałasu i spalin
- brak społecznej akceptacji dla priorytetu transportu zbiorowego kosztem dalszego rozwoju samochodowego transportu indywidualnego
- mała świadomość własnej roli w budowaniu przyszłości miasta jako małej ojczyzny (frekwencja wyborcza, aktywność w dzielnicy, wrażliwość na los sąsiadów)
- odpływ z miasta majątnych i przedsiębiorczych mieszkańców, w związku z niemożnością zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych na terenie Gdyni
- niekontrolowany napływ ubogiej ludności z kraju i zagranicy
- utrwalenie rozwarstwienia majątkowego mieszkańców, skutkującego pogłębianiem się różnic w warunkach życia w poszczególnych dzielnicach

- rozwój zorganizowanej przestępczości
- niepowodzenie starań o zintegrowany system gospodarki odpadami w skali całej aglomeracji, przy postępującym wzroście objętości i masy odpadów
- brak wspólnego modelu zarządzania terenami i lokalami komunalnymi
- bezplanowe powstawanie zabudowy trwałej i rozdrobnienie gruntów w strefie podmiejskiej
- utrwalanie się enklaw zabudowy substandardowej



DEKLARACJA MISJI WŁADZ SAMORZĄDOWYCH GDYNI

Zgodnie z literą prawa, władze samorządowe odpowiadają za zapewnienie mieszkańcom podległej jednostki terytorialnej odpowiedniej jakości warunków życia. Do zadań gminy należy więc zabezpieczenie potrzeb bytowych jej mieszkańców (w tym zdrowotnych, sanitarnych i mieszkaniowych), zapewnienie im dostępu do dóbr kultury, jak i możliwości aktywnego spędzania wolnego czasu (sport, rekreacja) oraz utrzymanie bezpieczeństwa publicznego.

Władze Gdyni stawiają jednak sobie za cel działania wykraczające poza powyższe ustawowe minimum. Przełom tysiąclecia oraz zbliżająca się integracja Polski z Unią Europejską skłaniają samorząd gdyński do podjęcia wysiłków nad zapewnieniem miastu rangi ośrodka odgrywającego znaczącą rolę w zjednoczonej Europie. Misją władz miasta jest realizacja hasła:

GDYNIA MIASTEM EUROPEJSKIEGO WYMIARU

Europejskość Gdyni jawić się będzie w czterech aspektach:

- Gdynia ośrodkiem wzrostu gospodarczego
- Gdynia miastem bezpiecznym i wygodnym
- Gdynia miastem sprzyjającym środowisku
- Gdynia miastem otwartym



CELE STRATEGICZNE GDYNI

Nadrzędnym celem strategicznym, wynikającym z deklaracji misji władz miasta, jest osiągnięcie trwałego, akceptowanego społecznie i bezpiecznego ekologicznie rozwoju, pozwalającego dorównać europejskim standardom życia, przy pełnym wykorzystaniu zasobów przyrodniczych, ludzkich i kapitałowych oraz walorów położenia miasta.

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez zapewnienie sprawnego funkcjonowania miasta jako złożonego systemu (właściwa polityka transportowa, społeczna, oświatowa, mieszkaniowa i przenikająca je gospodarka komunalna) oraz jego modernizację, co wiązać się będzie z odpowiednim rozdziałem środków na utrzymanie bieżącej infrastruktury miejskiej oraz na wydatki inwestycyjne.

Realizacja strategii powinna zapewnić trwały rozwój Gdyni i w perspektywie umożliwić wzrost rangi miasta w regionie, kraju, Europie Bałtyckiej i Unii Europejskiej.

Zapisane poniżej cele ogólne rozwoju Gdyni stanowią rozwinięcie celu nadrzędnego i ujmują w sposób hasłowy określone kategorie działań służące rozwojowi miasta do poziomu porównywalnego ze standardem miast Europy Zachodniej.

Realizacja pierwszego celu ogólnego, nazwanego **GDYNIA OŚRODKIEM WZROSTU GOSPODARCZEGO**, wiąże się przede wszystkim z uatrakcyjnieniem gdyńskiego rynku pracy (atrakcyjne miejsca pracy dla osób o różnych kwalifikacjach, wysoki poziom szkolnictwa przygotowującego do wykonywania zawodu, wysoki poziom zarobków, rozwinięte i związane ze sferą wytwórczości zaplecze naukowo-badawcze, łatwość przekwalifikowywania się i podnoszenia kwalifikacji) i zwiększaniem konkurencyjności miejscowej gospodarki poprzez otwarcie jej na innowacyjne technologie produkcji i nowoczesne usługi.



Kolejny cel, określony mianem **GDYNIA MIASTEM SPRZYJAJĄCYM ŚRODOWISKU**, przyjmuje jako nadrzędną zasadę dążenie do zrównoważonego rozwoju, tj. rozwoju pozwalającego zaspokoić bieżące potrzeby bez zagrożenia szans przyszłych pokoleń na zaspokajanie ich potrzeb. Zasada ta leży u podstaw dokumentu ONZ, znanego jako Agenda 21, i obowiązuje tak w planowaniu urbanistycznym, jak i wszystkich innych rodzajach planowania strategicznego. Ścisłe egzekwowanie norm i wymogów ochrony środowiska w codziennym życiu miasta oraz uruchomienie ciągłego procesu konsultacyjnego z udziałem społeczności lokalnej prowadzi do promowania tylko tych rozwiązań, które w rozwoju infrastruktury miejskiej przyczyniają się do poprawy stanu środowiska i minimalizują wpływy negatywne. Szczegółowe cele strategiczne stanowią elementy gdyńskiej Agendy 21 jako części przyszłej Agendy 21 Regionu Morza Bałtyckiego.

GDYNIA MIASTEM BEZPIECZNYM I WYGODNYM stanowi cel ogólny rozpatrywany w kontekście komfortu przebywania w mieście, grupuje więc najwięcej elementów społecznych i przestrzennych. Zarówno mieszkańcy, jak i przybywający do Gdyni goście szczególnie ostro odbierają krajobraz miasta - zwracając uwagę na ład przestrzenny i architektoniczny, czystość i estetykę zabudowy i otaczających ją terenów. Dokonują zarazem oceny dostępności i poziomu usług komunalnych - zaopatrzenia w podstawowe i uzupełniające media czy też usług publicznego transportu zbiorowego. O wygodzie pobytu w mieście decyduje również stan i przepustowość dróg łączących poszczególne dzielnice, rozmieszczenie parkingów, dostępność i jakość handlu i usług kulturalnych, turystyczno-rekreacyjnych, medycznych, oświaty i opieki społecznej, a także - aspekt bezpieczeństwa osób i mienia. Istotnym atutem miasta, przemawiającym na jego korzyść, jest istnienie atrakcyjnych terenów mieszkaniowych pod budownictwo indywidualne i spółdzielcze oraz zabezpieczenie potrzeb lokalowych gorzej uposażonych grup społecznych. Jakość życia w mieście jest wreszcie niezmiennie związana z systemem zagospodarowanych terenów zielonych, sprzyjających rekreacji i czynnemu wypoczynkowi.

Ostatni z celów głównych rozwoju Gdyni, nazwany **GDYNIA MIASTEM OTWARYM**, przywołuje problem połączeń komunikacyjnych miasta z innymi ośrodkami w kraju i za granicą. Kwestie komunikacyjne są w tym wypadku traktowane bardzo szeroko - od przewozu osób i ładunków drogą lądową, powietrzną i wodną, aż po dostępność informacyjną w postaci ilości i jakości łącz telefonicznych i sieci komputerowych.

Każdy z omówionych celów ogólnych składa się z szeregu konkretyzujących je celów szczegółowych. Te z kolei - są rozpisane na zadania realizacyjne, za wykonanie których odpowiedzialne będą poszczególne jednostki organizacyjne Urzędu Miasta.



1. GDYNIA OŚRODKIEM WZROSTU GOSPODARCZEGO

1.1 WSPÓLDZIAŁANIE OŚRODKÓW DECYZYJNYCH I OPINIOTWÓRCZYCH NA RZECZ ROZWOJU AGLOMERACJI I REGIONU GDAŃSKIEGO

1.1.1 Podjęcie wspólnych starań o nadanie aglomeracji gdańskiej statusu metropolii

Objęcie gmin tworzących aglomerację nowym statusem prawnym pozwoliłoby na wzmocnienie ich kondycji poprzez nabycie szerszych kompetencji i pozyskanie większych środków z budżetu centralnego na działalność i rozwój. Przydatne w tym celu byłoby stworzenie forum współpracy władz wojewódzkich, miejskich i gminnych, które ułatwiłoby rozwiązywanie ponadlokalnych problemów rozwoju, takich jak: integracja zbiorowego transportu publicznego, gospodarka wodno-ściekowa oraz zagospodarowanie odpadów - z wykorzystaniem środków budżetu centralnego, wojewódzkiego oraz funduszy krajowych i zagranicznych, w tym funduszy pomocowych Unii Europejskiej. Instytucjonalizacja współpracy między ośrodkami władzy różnego szczebla pozwoli na otwarcie dyskusji nad metodami zapobiegania niszczącej konkurencji między podmiotami gospodarczymi działającymi w tej samej branży (porty, instytucje targowo-wystawiennicze), podnosząc ich rangę i znaczenie. Możliwe jest także doprowadzenie do komplementarności polityki inwestycyjnej ośrodków miejskich i podjęcie przez nie wspólnego marketingu na rzecz aglomeracji gdańskiej, np. w formie wspólnej oferty inwestycyjnej w trakcie targów i wystaw krajowych i międzynarodowych. W skład forum wchodziłoby najwyżsi przedstawiciele administracji państwowej, administracji specjalnych (np. Urząd Morski), reprezentanci władz samorządowych wszystkich szczebli oraz miejscowi parlamentarzyści.



1.1.2 Powołanie ciała doradczego złożonego z przedstawicieli życia gospodarczego i nauki

Przybierze ono kształt rady konsultacyjnej, której rolą będzie opiniowanie i ułatwianie koordynowania działań władz aglomeracji w zakresie planowania rozwoju przestrzennego (szczególnie istotna w tym kontekście jest spójność funkcji obszarów położonych wzdłuż granic administracyjnych gmin aglomeracji), lokalizacji wielkokubaturowych obiektów przemysłowych i handlowych, przebiegu tras komunikacyjnych itp. W skład rady konsultacyjnej weszliby prezesi izb: Przemysłowo-Handlowej, Skarbowej, Rzemieślniczej, Rolnej, prezesi banków mających swoje siedziby w aglomeracji oraz rektorzy wyższych uczelni i dyrektorzy instytutów naukowo-badawczych.

1.1.3 Porozumienie co do wspólnego lobbingu różnych grup i organizacji w celu promowania priorytetowych przedsięwzięć

Interesy poszczególnych ośrodków decyzyjnych aglomeracji gdańskiej są często niespójne, a nieraz wzajemnie się znoszą. Jak dotąd nie powstała silna grupa nacisku, jednocząca starania władz wojewódzkich, samorządowych oraz kół naukowych i gospodarczych o wzmocnienie rangi całego regionu w układzie krajowym i międzynarodowym. Powstanie lobby regionalnego mogłoby ułatwić pozyskanie środków z budżetu centralnego na konieczne inwestycje (modernizacja infrastruktury hydrotechnicznej portów, usprawnienie dróg wylotowych z aglomeracji), jak i przyczynić się do uznania za priorytet w polityce transportowej kraju korytarza Północ-Południe, łączącego Skandynawię z Europą Środkowo-Wschodnią. Służyłoby jednocześnie uzyskaniu przez aglomerację i region silniejszej pozycji na arenie międzynarodowej, wzmacniając ich siłę przetargową w dyskusjach nad kierunkami europejskiej polityki rozwoju przestrzennego.

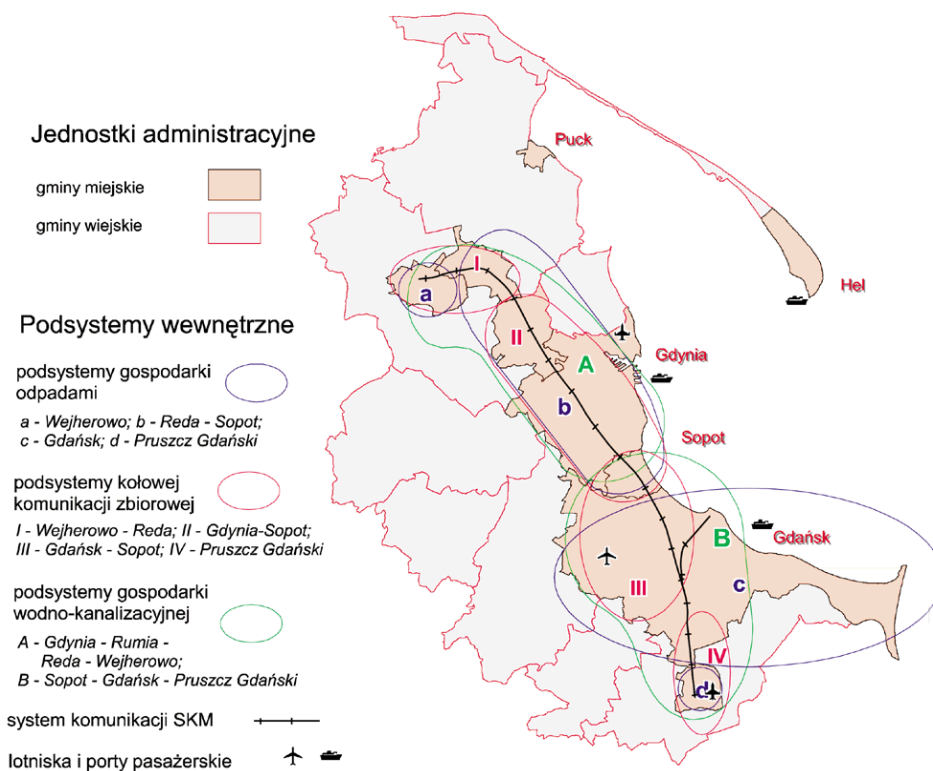
1.1.4 Prowadzenie wspólnych działań w kierunku przekształcenia aglomeracji gdańskiej w europejską metropolię (europol).

Umiejętne wykorzystywanie atutu położenia oraz potencjału portów i miast aglomeracji gdańskiej pozwoli na osiągnięcie przez nią pozycji europejskiego bieguna wzrostu, centrum międzynarodowego handlu i biznesu, milionowego ośrodka nowoczesnego przemysłu i usług. Wyrazem tego jest powstanie w mieście World Trade Center Gdynia i World Trade Center Gdynia EXPO oraz starania o ulokowanie bazy NATO.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- brak skutecznego rozwiązania ponadlokalnych problemów rozwoju (gospodarka odpadami, integracja transportu zbiorowego, przeciwdziałanie zanieczyszczeniom i ochrona wód Zatoki Gdańskiej)
- brak spójności funkcjonalnej obszarów położonych wzdłuż granic administracyjnych ośrodków aglomeracji gdańskiej
- spadek znaczenia regionu gdańskiego w skali krajowej i międzynarodowej

PODSYSTEMY KOMUNALNE AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ





1.2 POSZERZENIE I WZBOGACENIE PRZEMYSŁOWYCH, HANDLOWYCH, FINANSOWYCH I TURYSTYCZNYCH FUNKCJI GDYNI

1.2.1 Uzupelnienie rynku pracy Gdyni o nowoczesne branże przemysłu i usług, wykorzystujące najnowsze zdobycze nauki i techniki

Dane statystyczne wskazują, że gospodarka Gdyni zależy od ulegających koniunkturze branż sektora morskiego (przeładunki portowe, budowa okrętów, rybołówstwo, żegluga). Na branże te przypada około 30% gdyńskich miejsc pracy. Przyciągnięcie do miasta inwestycji wysokiej techniki z jednej strony osłabiłoby wspomnianą zależność, z drugiej - poprawiłoby konkurencyjny potencjał gdyńskiej gospodarki w kontekście stopniowego znoszenia barier celnych między Polską a Unią Europejską.

1.2.2 Wspieranie dywersyfikacji produkcji i usług przedsiębiorstw sektora morskiego

Dywersyfikacja ta polega na rozszerzeniu zakresu działalności przedsiębiorstw morskich poprzez inwestowanie w przedsięwzięcia na lądzie, mające na celu zwiększenie produkcji i usług tworzących tzw. wartość dodaną (np. parki technologiczne). Działania te umożliwiają firmom morskim zdobycie większej odporności na wahania popytu na ich tradycyjne wyroby.

1.2.3 Zwiększanie liczby małych i średnich firm handlowych, usługowych i produkcyjnych

Do skutecznych metod zwiększania liczby podmiotów gospodarujących na obszarze miasta należy utrzymywanie sprzyjającego klimatu inwestycyjnego i odpowiedni marketing. Zarówno zwiększenie przedsiębiorczości mieszkańców Gdyni, jak i pojawienie się inwestorów zewnętrznych umożliwi osłabienie dominacji wielkich przedsiębiorstw gdyńskich, pozostających w rękach państwowych i tym samym zwiększenie roli sektora prywatnego.

1.2.4 Prowadzenie racjonalnej polityki względem małych i dużych obiektów handlowych

Polityka władz miasta względem firm handlowych pragnących ulokować swoje placówki na obszarze miasta powinna uwzględniać raczej tak handlowców, jak i nabywców. Po okresie spontanicznego rozwoju drobnego handlu, rynek zaczął zdobywać wielkie konsorcja. Racjonalne przesłanki poparte badaniami ankietowymi przeprowadzonymi wśród mieszkańców wskazują na zasadność lokalizacji

dużych obiektów handlowych (pojedyncze super- i hipermarkety oraz wielkie centra handlowe) na obrzeżach miasta, w pobliżu węzłów transportowych, dzięki czemu obsługiwać one będą znajdujące się w pobliżu nowe osiedla mieszkaniowe. Tym samym ograniczy się ich wpływ na sieć handlową śródmieścia, która z kolei zgodnie z charakterem dzielnicy powinna podwyższyć swój standard (wyspecjalizowane ekskluzywne placówki sklepowe i obiekty gastronomiczne), nastawiając się na obsługę osób przyjezdnych.

1.2.5 Aktywna promocja gdyńskich produktów za granicą

Pod powyższym sformułowaniem ukryty jest zamysł podwójnej promocji - zarówno producenta danego wyrobu, jak i miasta, które potrafiło owego producenta przyciągnąć swoimi atutami lokalizacyjnymi (przygotowanie gruntów, dostępność względem dostaw surowców i materiałów, położenie względem rynków zbytu, zaplecze naukowo-badawcze, poziom kwalifikacji pracowników).

1.2.6 Marketing miasta jako dogodnego ośrodka lokalizacji instytucji bankowych, ubezpieczeniowych i pośrednictwa finansowego

W ostatnich latach obserwuje się w Gdyni zgodny ze światowymi tendencjami rozrost sektora finansowego. Potrzebne są jednak dalsze działania władz Gdyni, doprowadzające nasycenie przestrzeni miasta tego typu usługami do poziomu zbliżonego do miast zachodnioeuropejskich o podobnej wielkości i pełniących podobne funkcje.

1.2.7 Stworzenie atrakcyjnej oferty dla turystyki biznesowej

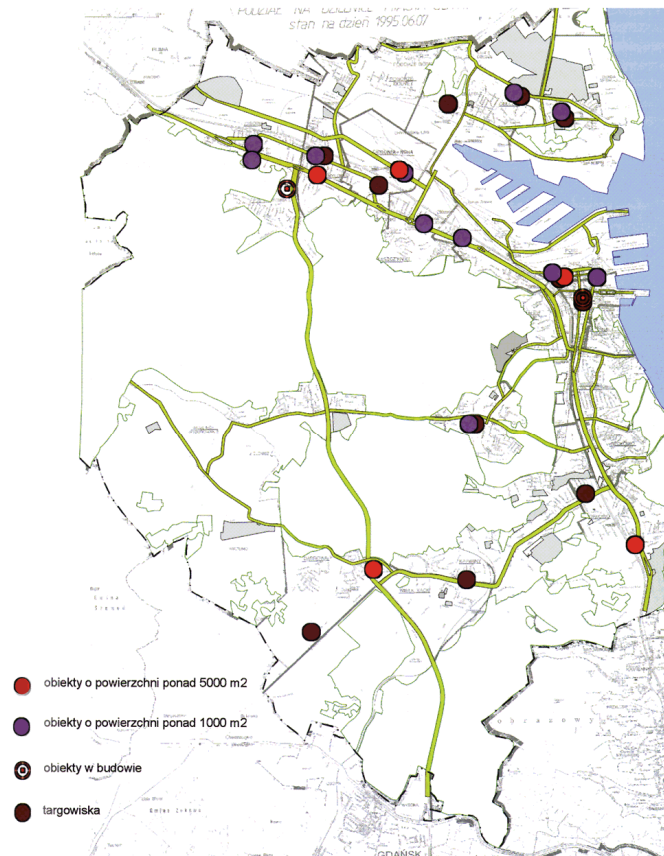
U podstaw tego zadania leży możliwość wykorzystania potencjału gospodarczego Gdyni, jej prestiżu na forum międzynarodowym oraz usytuowania w milionowej aglomeracji na rzecz ożywienia kontaktów i wymiany informacji między przedstawicielami lokalnego i zewnętrznego biznesu. Pomocne byłoby w tym celu zaoferowanie kompleksowego pakietu usług, obejmującego nowoczesne sale konferencyjne i wystawiennicze oraz wysokostandardowe obiekty hotelowe, gastronomiczne, rozrywkowe i sportowo-rekreacyjne. Wyrazem realizacji tej polityki jest rozpoczęta budowa obiektów World Trade Center.

1.2.8 Wykorzystanie atutu nadmorskiego położenia Gdyni w celu budowy infrastruktury nastawionej na obsługę turystów przybywających do miasta drogą morską

Wzrastający z roku na rok ruch pasażerski na linii promowej Gdynia-Karlskrona świadczy o rosnącym zainteresowaniu regionem gdańskim ze strony turystów skandynawskich. Obecny terminal promowy usytuowany jest w głębi basenu portowego, z dala od śródmieścia, w miejscu o utrudnionej obecnie dostępności komunikacyjnej i prowizorycznym charakterze. Plany PGH S.A przewidują budowę nowoczesnego terminalu w Basenie VIII. Należy również wykorzystywać Basen Prezydenta położony w śródmieściu dla obsługi statków pasażerskich. Gdynia, jest jedynym polskim portem przygotowanym do przyjmowania dużych statków pasażerskich oraz okrętów wojennych i musi posiadać odpowiednio przystosowane nabrzeże i wykwalifikowane służby obsługi. Równie pilnym zadaniem jest

zorganizowanie w Gdyni mariny żeglarskiej, powiązanej z siecią marin wybrzeża południowego Bałtyku i spełniającej europejskie standardy tzw. błękitnej flagi.

GLÓWNE OBIEKTY HANDLOWE W GDYNI



SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- niewielka konkurencyjność gospodarki miasta
- duże uzależnienie gdyńskiej gospodarki od branż sektora morskiego, bardzo podatnych na wahania koniunkturalne
- wzrost bezrobocia, konieczność przeznaczenia znacznych środków finansowych na zmianę przeznaczenia i nowe zagospodarowanie obszarów miejskich, które uległy degradacji, wzrost kosztów społecznych



1.3 PROWADZENIE SPÓJNEJ POLITYKI ROZWOJU MIASTA I GŁÓWNYCH PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH ZLOKALIZOWANYCH NA JEGO OBSZARZE

1.3.1 Ustanowienie stałej płaszczyzny współpracy, kontaktów i wymiany informacji

Zrealizowanie tego zadania umożliwiłoby zainteresowanym dokonywanie konsultacji i uzgodnień w kwestii planów i strategii rozwojowych, zwłaszcza związanych z wykorzystaniem terenów. Pozwoliłoby również na regularne wzajemne informowanie o bieżącej działalności stron, prowadzone dotąd sporadycznie i w wyniku pojedynczych spotkań. Przykładem współpracy jest powstanie Rady Interesantów Portu, zrzeszającej najważniejsze gdyńskie przedsiębiorstwa obrotu portowo-morskiego, której przedstawiciel będzie również zasiadał w radzie nadzorczej przyszłego Zarządu Portu Gdynia S.A. Ustawa o portach morskich pozwala na częściowy wpływ miasta na zagospodarowanie terenów należących do przyszłej spółki Zarząd Portu Gdynia S.A. Nie dotyczy on jednak pozostałych terenów portowych, będących we władaniu uwłaszczonego przedsiębiorstwa.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- **brak możliwości zagospodarowania nie użytkowanych gruntów w związku ze sprzecznymi i wzajemnie wykluczającymi się interesami poszczególnych podmiotów**



1.4 UMOCNIE NIE I ROZBUDOWA INSTYTUCJI NAUKOWO-BADAWCZYCH I SZKOLNICTWA WYŻSZEGO

1.4.1 Wspieranie ośrodków naukowo-badawczych zajmujących się badaniami morza i rozwijających nowe technologie

Realizacja tego zadania umożliwi wzmocnienie rangi Gdyni jako znaczącego centrum badań morza w skali międzynarodowej. W chwili obecnej miasto jest głównym polskim ośrodkiem badań morza. Kwalifikacje doświadczonej kadry morskich placówek naukowo-badawczych powinny być wykorzystywane dla potrzeb rozwojowych miasta i służyć lokalnemu wzrostowi gospodarczemu. Władze miasta powinny również popierać wszelkie inicjatywy wzmacniające rolę i pozycję instytutów i placówek naukowo-badawczych w życiu gospodarczym Gdyni.

1.4.2 Szeroka współpraca z jednostkami organizacyjnymi Uniwersytetu Gdańskiego oraz uczelniami morskimi (Wyższą Szkołą Morską i Akademią Marynarki Wojennej)

Realizacja tego zadania umożliwi utrzymanie szerokiej oferty edukacyjnej miasta, praktyczne wykorzystanie na rzecz miasta dorobku naukowego i kadry dydaktycznej wymienionych uczelni oraz zachowanie prestiżu Gdyni jako miasta uniwersyteckiego.

1.4.3 Szeroka współpraca z niepaństwowymi szkołami wyższymi

Gdynia była pierwszym miastem w regionie gdańskim, w którym powstała niepaństwowa szkoła wyższa (Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu). Następną prywatną uczelnią utworzoną w Gdyni była Wyższa Szkoła Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Politycznych. Efektem różnorodności oferty szkoleniowej jest podniesienie jakości i wszechstronności kształcenia. W działalności obu uczelni aktywnie uczestniczą przedstawiciele trójmiejskich przedsiębiorstw. Umożliwia to przygotowanie absolwentów do podjęcia pracy w zmieniających się warunkach ekonomicznych, przez szkolenie ich w nowoczesnych metodach zarządzania.

1.4.4 Proponowanie tematów prac dyplomowych absolwentów uczelni wyższych, przydatnych w planowaniu rozwoju miasta

Istnieje potrzeba silniejszego powiązania nauki z praktyką życia gospodarczego i społecznego. Prace dyplomowe mogą być ważnym źródłem informacji dla miasta; z kolei studenci chętnie podejmują tematy naukowe związane z praktyką. Należy podjąć stałą współpracę z Politechniką Gdańską, Uniwersytetem Gdańskim, Wyższą Szkołą Morską i Akademią Marynarki Wojennej (przykładem takiej współpracy są stypendia magisterskie i doktoranckie na badania dotyczące historii Gdyni).

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- znaczne ograniczenie możliwości dywersyfikacji gospodarki miasta
- spadek znaczenia Gdyni jako ośrodka badań morza
- szczupła oferta edukacyjna miasta, powodująca ucieczkę pragnącej studiować młodzieży do innych ośrodków szkolnictwa wyższego
- słabe związki nauki z praktyką życia społeczno - gospodarczego



1.5 POSZERZANIE I UMOCNIE NIE MIĘDZYNARODOWYCH I MIĘDZYREGIONALNYCH POWIĄZAŃ GDYNI

1.5.1 Aktywne uczestnictwo miasta w organizacjach Regionu Morza Bałtyckiego

Gdynia współpracuje z wieloma instytucjami regionu bałtyckiego - np. ze Związkiem Miast Bałtyckich (Union of the Baltic Cities), Bałtycką Komisją Turystyki (Baltic Sea Tourism Commission), Związkiem Miast i Gmin Morskich, T.I.N.A (Transport Infrastructure Needs Assessment), zajmującą się badaniami nad potrzebami w zakresie inwestycji transportowych, oraz Komitetem Morza Bałtyckiego przy Komisji Europejskiej Regionów Peryferyjnych (Baltic Sea Commission at CPMR) i Kongresem Władz Lokalnych i Regionalnych Europy (CLRAE). Region ten jest coraz bardziej eksponowany w polityce Unii Europejskiej, o czym świadczy przyjęty przez Komisję Europejską dokument "Baltic Sea 2000" oraz przesuwanie się Unii Europejskiej na wschód i północ kontynentu. Współpraca z organizacjami bałtyckimi powinna być prowadzona zarówno odnośnie problematyki gospodarczej, jak i społecznej. Z punktu widzenia interesów Gdyni konieczne jest również uczestnictwo w pracach Euroregionu Baltic.

1.5.2 Współdziałanie w programach rozwojowych Regionu Morza Bałtyckiego

Szczególnie ważne jest uczestnictwo w pracach nad rozwojem korytarza transportowego nr 6 (jednym z dziewięciu priorytetowych korytarzy transportowych Europy). Budowa Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe ma duże znaczenie dla rozwoju miasta. Promowanie tego połączenia może być prowadzone przez Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej, którego inicjatorem była Gdynia, oraz Związek Miast i Gmin Morskich (jest to jeden z naczelných celów tej organizacji). Ponadto gmina powinna uczestniczyć w programach typu Baltic Sea Business Coordinator, inicjować i umożliwiać kontakty bezpośrednio między przedsiębiorstwami i izbami gospodarczymi.

1.5.3 Wspieranie i współuczestnictwo w międzynarodowych wystawach gospodarczych Regionu Morza Bałtyckiego

Uczestnictwo w międzynarodowych wystawach pozwoli na promocję Gdyni jako prężnego ośrodka gospodarczego, a w efekcie umożliwi przyciągnięcie obcego kapitału do miasta. Bardzo ważną działalnością gminy jest organizacja takich międzynarodowych imprez, jak Europartenariat i Baltic Sea Partenariat.

1.5.4 Wykorzystanie współpracy z miastami siostrzanymi w celu prowadzenia wspólnych przedsięwzięć i programów w różnych dziedzinach życia

Silniejsze wykorzystanie współpracy w zakresie szkolnictwa, ochrony zdrowia, gospodarki komunalnej, ochrony środowiska oraz kultury, sportu i rekreacji umożliwi stworzenie wspólnych przedsięwzięć (programów inwestycyjnych, wymiany grup mieszkańców, zwalczania patologii społecznych, organizacji imprez kulturalno - sportowych pod wspólnym hasłem).

1.5.5 Organizowanie sieci miast bałtyckich.

Podpisanie umów o współpracy z miastami nadmorskimi Łotwy i Estonii zamknie tzw. Koło Bałtyckie. Gdynia będzie miała miasta siostrzane we wszystkich państwach Morza Bałtyckiego.

1.5.6 Aktywniejsze wykorzystywanie funduszy europejskich na rzecz rozwoju gospodarczego Gdyni

Potrzebne jest szersze wykorzystanie funduszy Unii Europejskiej na badania marketingowe korytarzy transportowych, problematyki rozwoju regionalnego, rewitalizacji terenów przemysłowych i turystyki.

1.5.7 Prezentacja miasta na międzynarodowych targach inwestycyjnych w Europie i światowych wystawach EXPO

Stały, coroczny udział w dużych międzynarodowych wystawach pozwoli na promocję miasta i umocni jego dobry wizerunek za granicą, pogłębiając więzi i kontakty międzynarodowe. Oferta Gdyni powinna być wspólną ofertą miasta, gdyńskich przedsiębiorstw i organizacji.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- ograniczone wykorzystanie szans rozwojowych, wynikających z międzyregionalnej kooperacji i konkurencji gospodarczej
- odsunięcie Gdyni na peryferia Europy
- stagnacja gospodarcza, w konsekwencji zubożenie społeczeństwa

2. GDYNIA MIASTEM SPRZYJAJĄCYM ŚRODOWISKU

2.1 ZORGANIZOWANIE SYSTEMU UTYLIZACJI ODPADÓW Z TERENU MIASTA

2.1.1 Prowadzenie działań informacyjnych i edukacyjnych w zakresie wprowadzanego systemu

Działania te mają na celu zapoznanie mieszkańców miasta z systemową koncepcją gospodarki odpadami, podejmowaną, w związku z niemożnością rozwiązania tego problemu samodzielnie przez Gdynię, wraz z sąsiednimi gminami aglomeracji. Kampania informacyjna jest niezbędna dla zapewnienia aktywnego uczestnictwa społeczności lokalnej w procesie zagospodarowywania odpadów, zwłaszcza w przypadku segmentów bezpośrednio jej dotyczących, oraz dla zaakceptowania zmiany w naliczaniu opłat, których poziom ma pozwolić na pokrycie kosztów eksploatacji systemu.

2.1.2 Wybór lokalizacji i uruchomienie nowego składowiska odpadów komunalnych

Obecne składowisko odpadów w Łężycach, obsługujące około 350 tys. mieszkańców, znajduje się w końcowej fazie eksploatacji. Ocenia się, że nowe składowisko odpadów musi zostać uruchomione do końca 2000 roku. Dla całego procesu technologicznego unieszkodliwiania odpadów istotne jest usytuowanie składowiska. Ustalenie jego lokalizacji w promieniu 15-20 km umożliwi budowę całego kompleksu przerobu i unieszkodliwiania odpadów w jednym miejscu. W przypadku zwiększenia odległości powyżej 30 km przerób i zagospodarowanie odpadów powinny zostać skoncentrowane w obrębie granic administracyjnych miasta, tak aby do końcowego deponowania były kierowane, poprzez stacje przeładunkowe, jedynie odpady poprocesowe.

2.1.3 Wybór i wdrożenie wariantu systemu gospodarki odpadami, uzupełniającego składowanie odpadów komunalnych o inne możliwe metody utylizacyjne

Składowanie odpadów nieprzetworzonych z chwilą wejścia Polski do Unii Europejskiej stanie się niemożliwe. Należy zatem założyć konieczność realizacji bardziej złożonych technologicznie obiektów. Optymalny system gospodarki odpadami składać się będzie ze składowiska, stanowiącego końcowe ogniwo w procesie unieszkodliwiania odpadów, oraz z inwestycji wspomagających, umożliwiających zmniejszenie ich objętości, a w rezultacie - przedłużenie żywotności składowiska. W skład proponowanych wariantów, różniących się sposobem unieszkodliwiania odpadów i wielkością instalacji, wchodzi: selektywna zbiórka odpadów wraz z ich zagospodarowaniem, pryzma energetyczna, kompostownia odpadów, spalarnia odpadów, sortownia i brykietownia odpadów, składowisko odpadów budowlanych oraz składowisko popiołów.

2.1.4 Zapewnienie dochodowości systemu utylizacji odpadów poprzez prowadzenie prawidłowej polityki cenowej

Koszty eksploatacji systemu uzależnione są od kosztów finansowych, stopnia skomplikowania i zaawansowania technologicznego systemów, lokalizacji obiektów unieszkodliwiania odpadów oraz ilości i jakości odzyskanych surowców, materiałów i energii. Dzięki przychodom ze sprzedaży surowców koszty eksploatacji mogą ulec obniżeniu. Utrzymanie wysokiego standardu unieszkodliwiania odpadów wymaga jednak podniesienia opłat jednostkowych ponoszonych przez mieszkańców, które, jak się ocenia, nie będą stanowiły nadmiernego obciążenia dla budżetów domowych.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- **wzrost objętości nieprzetworzonych odpadów**
- **brak lokalizacji dla nowego składowiska odpadów przy całkowitym wypełnieniu składowiska w Łężycach**
- **brak rozwiązania problemu zagospodarowania uciążliwych rodzajów odpadów (wraki samochodowe, chemikalia, odpady budowlane, opakowania)**
- **narastanie konfliktów społecznych wokół problemu lokalizacji nowych obiektów**
- **pojawienie się licznych wysypisk dzikich w samej Gdyni i sąsiednich gminach**

2.2 PRZYWRÓCENIE CZYSTOŚCI GDYŃSKICH TERENÓW ZIELONYCH, CIEKÓW, PLAŻ I WÓD PRZYBRZEŻNYCH ZATOKI GDAŃSKIEJ

2.2.1 Dokończenie kanalizowania terenów zurbanizowanych

Począwszy od 1992 roku prowadzone są kompleksowe działania mające na celu podłączenie obszarów nieskanalizowanych do systemu odprowadzającego ścieki do oczyszczalni "Dębogórze". W samej tylko zlewni rzeki Kaczej wybudowano 20 km sieci kanalizacji sanitarnej. W wyniku tych prac znacznie zmniejszyły się ładunki ścieków odprowadzanych do szamb, których nieszczelność powodowała zanieczyszczanie otwartych cieków i w konsekwencji - wód Zatoki Gdańskiej. Budowa infrastruktury kanalizacji sanitarnej w obrębie pozostałych terenów istniejącej zabudowy (Oksywie, Osada Rybacka, tereny substandardowej zabudowy Grabówka, Chyloni i Redłowa oraz obrzeża miasta) przyczyni się do poprawy czystości cieków przepływających przez miasto, co pozwoli na stałe dopuszczenie do kąpieli całego gdyńskiego odcinka wybrzeża.

2.2.2 Modernizacja systemu kanalizacji sanitarnej w celu zapewnienia bezawaryjnej pracy

Zakończona rozbudowa oczyszczalni ścieków "Dębogórze" zapewnia wzrost przepustowości instalacji, przy zastosowaniu technologii maksymalnej redukcji biogenów. Prace te podjęto w wyniku powtarzających się dopływów ścieków w wielkości przekraczającej dopuszczalną przepustowość oczyszczalni, co zmuszało do odprowadzania ich nie oczyszczonej części bezpośrednio do Zatoki Gdańskiej. W ostatnich kilku latach wprowadzono również bardziej skuteczny system usuwania nieszczelności na kolektorach tłocznych przepompowni ścieków, co pozwoliło na znaczne skrócenie czasu przestojów i zmniejszyło ilość ścieków zrzucanych do wód powierzchniowych podczas awarii. Zachodzi jednak konieczność dalszej modernizacji infrastruktury, aby zapobiec odprowadzaniu ścieków bezpośrednio do rzek, basenów portowych i wód Zatoki Gdańskiej.

2.2.3 Wyeliminowanie zanieczyszczeń wprowadzanych kolektorami deszczowymi do wód powierzchniowych

Obok krótkotrwałych zrzutów ścieków podczas awarii przepompowni, istotnym problemem z punktu widzenia ochrony środowiska są zanieczyszczenia wprowadzane wraz z wodami opadowymi. Mimo budowy urządzeń podczyszczających na kolektorach kanalizacji deszczowej (piaskowniki, separatory), wody opadowe odprowadzane z terenów miejskich wnoszą znaczne ładunki osadów. Jest to wynikiem spłukiwania przez deszcze zanieczyszczeń z dróg komunikacyjnych oraz niewystarczającego stopnia ich oczyszczenia. Modernizacja systemu miejskiej kanalizacji deszczowej polegająca na budowie wysokosprawnych urządzeń podczyszczających umożliwi wyeliminowanie tego zjawiska.



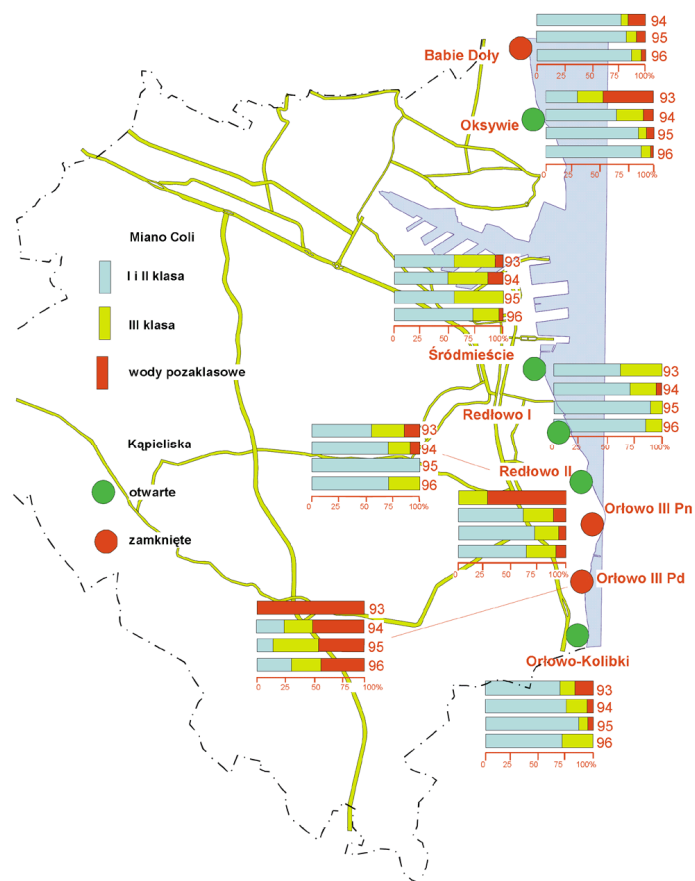
2.2.4 Uporządkowanie gospodarki ściekowej na gruntach należących do gdyńskich podmiotów

Większość zakładów przemysłowych odprowadza ścieki poprzez miejską kanalizację sanitarną do oczyszczalni ścieków "Dębogórze". Nieliczne podmioty zrzucają ścieki bezpośrednio do wód powierzchniowych, z tego część (głównie jednostki wojskowe) czyni to bez pozwolenia wodnoprawnego. Kary z tego tytułu są często odraczone bądź umarzone ze względu na inwestycje wodno-ściekowe realizowane przez poszczególne podmioty. Współdziałanie władz miasta z Wojewódzkim Inspektorem Ochrony Środowiska, mające na celu nakłanianie podmiotów gospodarujących na obszarze Gdyni do podłączania swoich obiektów do sieci miejskiej lub wykonywania odpowiednich zabiegów technologicznych redukujących zagrożenie dla środowiska, umożliwi sukcesywne zmniejszanie ładunku ścieków i zanieczyszczeń niesionych przez wody opadowe, które trafiają prosto do wód powierzchniowych.

2.2.5 Rozbudowa infrastruktury wodno-kanalizacyjnej na terenach rozwojowych miasta zgodnie z wymogami ochrony środowiska

Będą to przede wszystkim obszary przyszłej zabudowy mieszkaniowej, wynikające z wyboru kierunku rozwoju przestrzennego Gdyni. Wody opadowe i ścieki bytowe z tych terenów odprowadzane będą miejskimi sieciami kanalizacji sanitarnej i deszczowej. W przypadku gospodarki ściekowej zachodzi możliwość zastosowania nowoczesnych rozwiązań technologicznych (np. biobloki). Jednocześnie prowadzone będą prace odmulające i oczyszczające z zanieczyszczeń stałych koryta potoków i przepusty.

STAN CZYSTOŚCI KĄPIELISK GDYŃSKICH W LATACH 1993 - 1996





2.2.6 Retencjonowanie i podczyszczanie śródlądowych wód powierzchniowych oraz preferowanie naturalnych sposobów regulacji cieków powierzchniowych

Są to działania prewencyjne, zapobiegające wprowadzaniu do wód Zatoki Gdańskiej ładunku zanieczyszczeń niesionych przez ciek powierzchniowe w efekcie silnych opadów atmosferycznych. Naturalne regulowanie koryt potoków umożliwia wsiąkanie wody w podłoże i jej dodatkowe oczyszczanie w trakcie spływu podziemnego.

2.2.7 Zapewnienie skutecznej kontroli zanieczyszczania wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej przez statki wchodzące do portów

Brak dostatecznej kontroli poszanowania norm ochrony środowiska przez statki stojące na redzie portów wiąże się z dużym niebezpieczeństwem skażenia wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej. Roznoszone przez prądy morskie zanieczyszczenia mogą powodować okresowe pogorszenie stanu czystości wód przybrzeżnych. W wyeliminowaniu tego problemu pomocne będzie podjęcie współpracy przez gminę z władzami portu i Państwowym Inspektorem Sanitarnym.

2.2.8 Wdrożenie programu edukacji ekologicznej społeczności gdyńskiej i proekologicznych zachowań turystów w utrzymaniu czystości terenów rekreacyjnych

Podstawowa forma realizacji to programy szkolne (por zad. 3.2.1) oraz periodyki, ulotki lub komunikaty radiowe. Jednym z zadań programu byłoby uwypuklenie kwestii postępowania z odpadami stałymi, w tym z odpadami wielkogabarytowymi, co w założeniu mogłoby przyczynić się do zlikwidowania dzikich wysypisk w lasach i przy korytach potoków oraz poprawić czystość gdyńskich plaż. Sugerowanym tematem jest także promocja proekologicznego gospodarowania na terenach ogródków działkowych, z których znaczna część położona jest w zlewniach potoków spływających do Zatoki Gdańskiej.

2.2.9 Zapewnienie właściwego poziomu obsługi sanitarnej plaż i kąpielisk gdyńskich

Strefa brzegowa reprezentuje wrażliwy i bardzo podatny na degradację ekosystem. Jest to jednocześnie obszar wyjątkowej koncentracji wypoczywających. Aby utrzymać wysokie walory rekreacyjne wybrzeża morskiego, niezbędne są działania zapobiegające rozprzestrzenianiu się skażeń bakteriologicznych (zapewnienie odpowiedniej ilości i jakości sanitariatów, regularne sprzątanie plaż przez firmę bądź firmy wyłonione w drodze przetargu)

2.2.10 Zharmonizowanie działań w zagospodarowywaniu odpadów na morzu i lądzie

Wprowadzenie, zgodnie z zaleceniem Komisji Helsińskiej, nowego programu selekcji odpadów na statkach oznacza, że będą one odbierane na lądzie, co zwiększy ogólną objętość utylizowanych odpadów. Zachodzi więc konieczność zharmonizowania działań w unieszkodliwianiu odpadów na morzu i lądzie poprzez koordynację działań miasta (zagospodarowującego odpady komunalne) i portu (utylizującego odpady pochodzące ze statków).

2.2.11 Nadanie straży miejskiej uprawnień w zakresie dozoru czystości miasta

Wobec szczupłości kadr organów inspekcji środowiska, przydatne byłoby podjęcie przez straż miejską, po uprzednim przeszkoleniu, funkcji "policji ekologicznej" z mocą karania mandatami za zanieczyszczanie środowiska (zgodnie z ustawą o utrzymaniu czystości i porządku w gminach z dnia 13 września 1996 r.). Należności z tego tytułu mogłyby zasilić gdyński fundusz ochrony środowiska, z którego rozdysponowywane byłyby środki na różne inicjatywy ekologiczne.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- wzrost objętości zanieczyszczeń przedostających się do wód powierzchniowych
- pogorszenie się stanu sanitarnego kąpielisk gdyńskich do granic bezpieczeństwa
- zachwianie równowagi ekologicznej w Zatoce Gdańskiej (eutrofizacja wód, masowy zakwit glonów)
- postępująca degradacja strefy brzegowej, zachęcająca do jej dalszej zabudowy

2.3 STWORZENIE GDYŃSKIEGO SYSTEMU OCHRONY PRZYRODY

2.3.1 Stworzenie planu rozwoju terenów zielonych w mieście na bazie współpracy władz gminy (w tym rad dzielnic) z właścicielami tych terenów

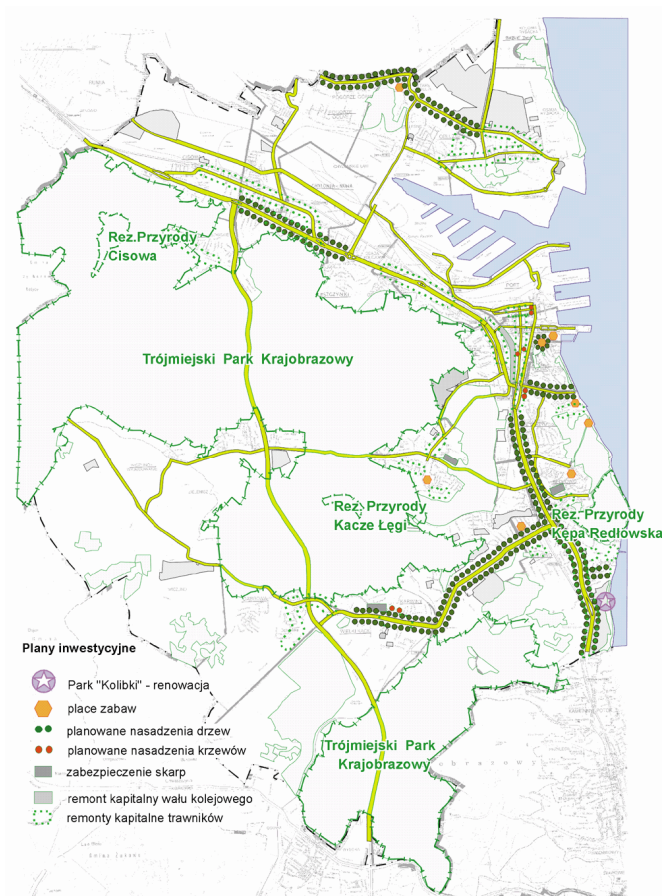
Bardzo niski udział urządzonej zieleni miejskiej w całkowitej powierzchni miasta, dodatkowo zmniejszanej wskutek przekwalifikowywania terenów użytkowanych rolniczo na tereny pod budownictwo mieszkaniowe, skłania do podjęcia prac nad zwiększeniem jej areалу do poziomu uznawanego za optymalny. Wszystkie dzielnice miasta mają warunki do organizacji parków wyposażonych w urządzenia rekreacyjne. Skoordynowane działania planistyczne odnosiłyby się do obszarów zieleni miejskiej wymagających zachowania ze względu na walory aerosanitarne, akustyczne i estetyczno-krajobrazowe, do obszarów potencjalnych nasadzeń, jak i do obszarów prawnie chronionych,

a leżących w granicach Gdyni. Wśród konkretnych postulatów w tej sferze wymienia się: zagospodarowanie parku w Kolibkach jako zaczątku ekologicznego systemu obszarów chronionych, realizację planów nasadzeń zieleni w Gdyni (w tym wymianę gatunków drzewiastych na mniej podatne na zanieczyszczenia atmosferyczne) oraz utrzymanie sieci korytarzy ekologicznych łączących większe pod względem powierzchni miejskie tereny zielone.

2.3.2 Uwzględnianie rozwoju terenów zielonych na etapie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego

Zadanie to wynika z konieczności zachowania w planach nie tylko istniejących terenów zieleni miejskiej, ale i przewidzenia obszarów pod nowe nasadzenia. W szczególności dotyczy to nowych osiedli gdyńskich, które zgodnie z preferencjami mieszkańców, powinny realizować nie tylko funkcję mieszkaniową, ale i wypoczynkową. Istotne jest również zagwarantowanie ciągłości przestrzennej terenów zielonych na granicach sąsiadujących obszarów objętych planami, z uwzględnieniem granic gminy.

TERENY ZIELONE W GDYNI



SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- dewaloryzacja i degradacja terenów zielonych
- zmniejszenie udziału powierzchni zadrzewionych na terytorium miasta i pogarszanie się stanu zieleni osiedlowej
- pogorszenie się jakości powietrza w Gdyni



2.4 UTRZYMANIE DOBREJ JAKOŚCI POWIETRZA W GDYNI

2.4.1 Wspieranie działań mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery

Zakłady produkcyjne są w trakcie realizacji "harmonogramów zmniejszenia uciążliwości" zatwierdzonych przez Wydział Ochrony Środowiska UW w Gdańsku, których współinicjatorem były władze miejskie. Do najważniejszych osiągnięć ostatnich lat, poprawiających stan atmosfery, należy: całkowite wyłączenie Elektrociepłowni EC I i EC II, zamontowanie palników o niskiej emisji tlenków azotu na kotłach EC III, w pracy której wykorzystywany jest węgiel niskozasiarczony, obniżenie zanieczyszczeń energetycznych w Stoczni Remontowej "Nauta" dzięki modernizacji systemów grzewczych oraz stosowaniu węgla o niskiej zawartości siarki i popiołu, zastępowanie węgla gazem w gdyńskich piekarniach czy wreszcie przechodzenie kotłowni działających przy przedszkolach, szkołach i przychodniach lekarskich na opalanie gazem lub olejem. Zasadnicze znaczenie dla dalszej poprawy warunków aerosanitarnych w mieście ma zmniejszanie emisji zanieczyszczeń atmosferycznych przez najbardziej uciążliwy zakład gdyński, Elektrociepłownię EC III, której udział w emisji całkowitej dwutlenku siarki, tlenków azotu i pyłu zawieszonego przekracza 90%.

2.4.2 Egzekwowanie wymogu ekologicznego bezpieczeństwa wobec wszelkich przedsięwzięć inwestycyjnych

Dla potrzeb realizacji niniejszego zadania niezbędne jest stosowanie przez władze Gdyni kryteriów oceny inwestycji z punktu widzenia polityki ekorozwoju miasta. Wydawanie pozwoleń na budowę stanowi narzędzie kształtowania proekologicznej działalności podmiotów zamierzających inwestować na obszarze Gdyni.

2.4.3 Likwidowanie lokalnych kotłowni opalanych paliwem stałym i podłączanie obsługiwanych przez nie rejonów do miejskiej sieci ciepłowniczej

Należy doprowadzić do końca likwidację kotłowni opalanych paliwem stałym. Obecnie połowa z 30 lokalnych kotłowni jest już podłączona do miejskiej sieci ciepłowniczej.

2.4.4 Promowanie czystych ekologicznie systemów grzewczych obsługujących peryferyjne rejonny miasta

Alternatywne systemy grzewcze powinny zostać wprowadzone zarówno w tych rejonach miasta, których podłączenie do miejskiego systemu ciepłowniczego jest ekonomicznie nieuzasadnione (tzn. koszty inwestycji przekroczą przewidywalne korzyści), jak i tam, gdzie takie przyłączenie w najbliższym czasie nie będzie zrealizowane. Proponowane systemy grzewcze powinny zapewniać czyste spalanie nośnika energii.

2.4.5 Dokończenie wymiany taboru autobusowego

W związku z zaawansowanym wiekiem autobusów obsługujących Gdynię, w 1995 roku ze środków uzyskanych w wyniku emisji obligacji komunalnych rozpoczęty został program odtwarzania taboru komunikacji miejskiej. Polega on między innymi na zakupie 60 nowych autobusów niskopokładowych, znacznie bezpieczniejszych dla środowiska od taboru dotychczas użytkowanego. Docelowo należy dokonać całkowitej wymiany taboru. Działaniom tym powinno towarzyszyć stworzenie nowoczesnej bazy obsługi taboru, zlokalizowanej na obrzeżach miasta.

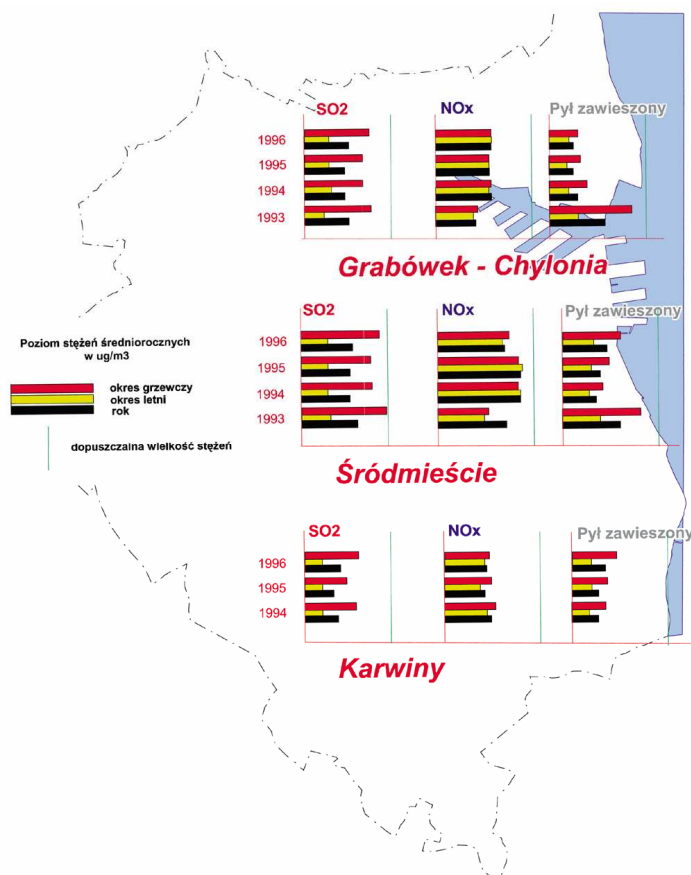
2.4.6 Rozwijanie sieci i taboru transportu trolejbusowego

Trolejbusy obsługują około 25% przewozów pasażerskich w Gdyni (nie licząc Szybkiej Kolei Miejskiej). Istnieje możliwość zwiększenia ich udziału w strukturze przewozów, zważywszy na zdolność taboru trolejbusowego do obsługi połączeń dalekobieżnych, przy wykorzystywaniu i rozbudowywaniu obecnie istniejącej sieci. Wobec utworzenia w ramach Zarządu Komunikacji Miejskiej osobnej jednostki organizacyjnej zajmującej się transportem trolejbusowym (Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej), zachodzi szansa poprawy jakości przewozów.

2.4.7 Ograniczanie ruchu samochodowego w śródmieściu

Sukcesywne zamykanie centrum Gdyni dla ruchu samochodowego pozostaje w zgodzie ze zjawiskami obserwowanymi w miastach europejskich oraz z preferencjami mieszkańców poznanych w efekcie badań ankietowych. Bezpośrednią korzyścią takiej decyzji władz gminy będzie zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu powstającymi podczas emisji spalin samochodowych, co w efekcie przyciągnie do śródmieścia spacerowiczów. Pamiętać jednak należy o konieczności oddania w zamian do użytku sieci parkingów okalających centrum miasta, z wygodnym systemem pobierania opłat (parkometry).

ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA W GDYNI W LATACH 1993 - 1996





2.4.8 Wyprowadzenie samochodowego transportu tranzytowego poza miasto

Przemieszczanie się transportu ciężarowego główną osią komunikacyjną aglomeracji powoduje dodatkową emisję hałasu, zanieczyszczeń oraz szybsze niszczenie nawierzchni ulic i konstrukcji wiaduktów. Wskutek niższej szybkości jazdy po zatłoczonych ulicach, wzrasta zużycie paliwa. Argumenty te przemawiają za przeniesieniem transportu tranzytowego poza skoncentrowaną zabudowę miejską - przy udostępnieniu parkingów przeznaczonych na postój samochodów ciężarowych w godzinach obowiązywania zakazu ruchu.

2.4.9 Rozwijanie ekologicznego systemu rowerowego

Przeprowadzone badania ankietowe ujawniają rosnące zainteresowanie rowerem jako środkiem lokomocji wykorzystywanym w przemieszczaniu się po mieście, i to nie tylko w celach rekreacyjnych. Budowa systemu rowerowego, wchodzącego w skład szerszego systemu transportowego Gdyni, oznaczałaby wytyczenie sieci powiązanych z sobą ścieżek rowerowych, zorganizowanie miejsc postojowych dla rowerów i wypożyczalni oraz dokonanie ułatwień w przewozach rowerów środkami komunikacji autobusowej i kolejowej. Zadanie to będzie realizowane w długim horyzoncie czasowym, wymaga bowiem przebudowy sieci dróg miejskich i chodników, przede wszystkim z uwagi na ich niewystarczające parametry (szerokość).

2.4.10 Sfinalizowanie sieci monitoringu atmosfery w Gdyni

W 1993 roku miasto przystąpiło do fundacji "Agencja Regionalnego Monitoringu Aglomeracji Gdańskiej", której celem jest skonstruowanie sieci monitoringu powietrza na terenie aglomeracji gdańskiej od Tczewa do Gdyni. Sieć monitoringu będzie zawierała około 10 stacji rozmieszczonych w punktach reprezentatywnych dla danego obszaru. Obecnie w sieci pracuje jedna stacja gdyńska (Gdynia-Pogórze). Stacje pomiarowe będą automatycznie przekazywały wyniki pomiarów do jednostki centralnej, gdzie zostaną one przetworzone, opracowane w formie raportów i przekazane odbiorcom. Przedsięwzięcie pozwoli na natychmiastową ocenę stanu aerosanitarnego obszaru Trójmiasta i Tczewa pod kątem przewidywań sytuacji smogowych.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- wzrost emisji zanieczyszczeń atmosferycznych (zwłaszcza stężenia związków rakotwórczych)
- pogorszenie się stanu zdrowotnego mieszkańców Gdyni
- wzrost zapadalności na nowotwory i choroby krążenia



2.5 ZMNIJSZENIE ENERGOCHŁONNOŚCI INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ

2.5.1 Wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne

Na oświetlenie ulic Gdyni zużywa się prawie 2% energii elektrycznej dostarczanej do miasta. Ponoszone w ostatnich latach (1995-97) koszty inwestycyjne związane były z wymianą świetlówek rtęciowych na energooszczędne sodowe wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych Gdyni. Zmniejszeniu zużycia energii przez oświetlenie uliczne służyć będzie dalszy sukcesywny montaż energooszczędnych punktów świetlnych w innych częściach miasta oraz wyposażanie instalacji w czujniki natężenia światła dziennego, regulujące automatycznie jej pracę.

2.5.2 Dalsze obniżanie wodochłonności gospodarstw domowych

Wprowadzenie, w dotychczas opomiarowanych budynkach, opłat na podstawie faktycznego zużycia wody, dające możliwość znacznego zmniejszenia należności z tego tytułu, skłoniło lokatorów do jej oszczędzania. Proponowane jest wyposażenie docelowo wszystkich domowych instalacji wodnych podłączonych do sieci miejskiej w liczniki zużycia wody.

2.5.3 Utrzymanie dobrej jakości wody dostarczanej gdyńskim odbiorcom

Woda dostarczana odbiorcom gdyńskim, pozyskiwana w całości z ujęć podziemnych, należy pod względem jakości do najlepszych w kraju. W wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych, udało się zlikwidować rejestrowane w niektórych ujęciach przekroczenia zawartości żelaza i manganu. Utrzymanie dobrej jakości gdyńskiej wody wymaga jednak dalszej poprawy stanu techniczno-

sanitarnego ujęć i sieci wodociągowej, systematycznej likwidacji prowizorycznych sieci przy doprowadzeniu sieci wodociągowej do odległych rejonów miasta oraz komputerowego modelowania instalacji wodociągowych i opomiarowania węzłów.

2.5.4 Zmniejszenie strat energii w sieci przesyłowej miejskiego ciepłownictwa

Aktualna modernizacja prowadzona jest przez gdyński OPEC z kredytów Banku Światowego. Jej celem jest osiągnięcie znacznych oszczędności energii cieplnej poprzez zmniejszenie strat ciepła, strat wody w sieci i poprawę jej jakości oraz zwiększenie efektywności regulacji ilości zużywanego ciepła, co ma przyczynić się do minimalizacji kosztów ekonomicznych i ekologicznych. Zamierzenia inwestycyjne przewidują modernizację kolejnych węzłów i stacji wymiany ciepła oraz prowadzenie nowych magistrali wykonanych z nowoczesnych rur preizolowanych.

2.5.5 Promowanie opomiarowania zużycia energii cieplnej w gospodarstwach domowych podłączonych do sieci miejskiej

Przykład spadku zużycia wody w wyniku opomiarowania instalacji wodnej w gospodarstwach domowych wskazuje, że podobne oszczędności są możliwe do uzyskania również w przypadku energii cieplnej. Stosunkowo wysoki koszt zaworów termostatycznych i liczników (bądź podzielników) ciepła zostaje w dość szybkim czasie zrekompensowany zmniejszeniem należności za ogrzanie mieszkań, dominujących w kosztach eksploatacji.

2.5.6 Preferowanie energooszczędnych technologii w budownictwie

Może ono przybrać formę kryterium wyboru wykonawcy inwestycji budowlanej. W takim wypadku pierwszeństwo miałyby firmy wykorzystujące materiały o wysokiej izolacji cieplnej, stosujące energooszczędne systemy grzewcze bądź dokonujące dociepleń budynków.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- zwiększenie zużycia wody i energii
- pojawienie się oznak wyczerpywania obecnie eksploatowanych złóż podziemnych, w efekcie - realna groźba ich zasolenia
- wzrost kosztów eksploatacji systemu ciepłowniczego (awarie, pogorszenie się parametrów przepływu)
- wzrost poziomu stawek za odbiór energii cieplnej

2.6 ELIMINOWANIE NEGATYWNEGO WPŁYWU HAŁASU NA OTOCZENIE

2.6.1 Wspieranie nowych technologii zmniejszających poziom hałasu w otoczeniu zakładów produkcyjnych

Podobnie jak w przypadku ochrony powietrza, również ochrona środowiska przed hałasem i wibracjami wytwarzanymi w trakcie procesów technologicznych powinna być realizowana poprzez właściwą politykę przyznawania i cofania pozwoleń na budowę i eksploatację.

2.6.2 Wprowadzanie ekranów ochronnych wzdłuż dróg szybkiego ruchu, na których przekroczony jest dopuszczalny poziom hałasu

Według pomiarów terenowych, przekroczenie ponadnormatywnych wartości poziomu hałasu wzdłuż gdyńskich ulic wynosi przeciętnie 10 dB. Wielkości te od lat 80. praktycznie nie zmieniły się, co, mimo wzrostu natężenia ruchu, wynika z mniejszej hałaśliwości używanych obecnie pojazdów. Obserwowana jest jednak tendencja do wydłużania się okresu rejestracji górnych wartości poziomu hałasu, w związku z coraz dłuższym obciążeniem dróg ruchem samochodowym. Metodą minimalizacji skutków tego zjawiska jest instalacja ekranów dźwiękochłonnych wzdłuż dróg szybkiego ruchu oraz wzdłuż ciągów komunikacyjnych przebiegających przez tereny zielone

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- **znaczny wzrost poziomu hałasu motoryzacyjnego w śródmieściu i wzdłuż głównych ulic**
- **wzrost zróżnicowania przestrzennego obciążenia hałasem terenów miejskich**
- **oddziaływanie hałasu jednym z głównych kryterium wyboru Gdyni na miejsce zamieszkania**



2.7 INTENSYFIKACJA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA

2.7.1 Wypełnianie zabudową obszarów pozostających w zasięgu infrastruktury sieciowej

Obserwowane tendencje rynkowe wskazują na wypełnianie się przestrzeni Wielkiego Kacka i Dąbrowy, zgodnie z założeniami intensyfikacji zabudowy. W rejonie Dąbrowy przeznaczenie pod funkcję mieszkaniową ma co trzecia działka, w przypadku Wielkiego Kacka - więcej niż co druga. Tempo rozwoju przestrzennego budownictwa mieszkaniowego w Gdyni ocenia się więc na 15-19 ha/rok. Proces intensyfikacji zabudowy uwidacznia się wydzielaniem coraz drobniejszych działek (do 500 m² brutto). O ile władze Gdyni raczej nie powinny przeciwstawiać się zagęszczaniu zabudowy w obrębie istniejącej infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, o tyle powinny pozostawić sobie decydujący głos w kwestii harmonii gospodarowania przestrzenią (koncepcja architektoniczna i estetyka budynków).

2.7.2 Sprzyjanie zintegrowanym formom budownictwa

Zintegrowane formy budownictwa występują w rejonach skupisk drobnych działek, których rozmiar wymusza wysoka cena gruntów. Realizowana jest tam głównie intensywna zabudowa szeregową, prowadzona przez firmy developerskie. Zintegrowane formy budownictwa (zabudowa szeregową, dywanowa itp.) przyczyniają się do zagospodarowania nie wykorzystanych dotąd terenów położonych w zasięgu infrastruktury sieciowej.

2.7.3 Skomunalizowanie części terenów Strefy Rozwoju Centrum Miasta

Obszar S.R.C.M. to przyszły teren rozwojowy Gdyni. Zajmuje powierzchnię około 100 ha, z czego przeważająca część (98%) stanowi własność Skarbu Państwa oddana w wieczyste użytkowanie gospodarującym na nich podmiotom. Obszar ten przeznaczony jest pod rozwój funkcji portowo-miejskich. Jego otwarcie nastąpiło wraz z oddaniem do użytku WTC Gdynia EXPO. Pierwszym krokiem realizacji zadania byłaby komunalizacja części terenu. W tym celu podjęto rozmowy z Urzędem Morskim (jednym z wieczystych użytkowników) i z Urzędem Wojewódzkim oraz przyjęto odpowiednią uchwałę Rady Miasta. Celem jest takie zagospodarowanie terenu, aby funkcje portowo-miejskie wzajemnie się uzupełniały i przenikały. Przewidywane funkcje miejskie obejmują usługi finansowe, bankowe i przemysł wysokiej technologii.

2.7.4 Przygotowanie terenów pod przyszłe inwestycje w dzielnicy portowo-przemysłowej

Dzielnica portowo-przemysłowa pod względem własnościowym stanowi mozaikę gruntów prywatnych, komunalnych i należących do Skarbu Państwa. Zgodnie z rekomendacjami ekspertów, gmina powinna scalać grunty znajdujące się w tej dzielnicy, tworząc zasób terenów pod przyszłe inwestycje.

2.7.5 Przekształcanie substandardowych enklaw mieszkaniowych

Enklawy zabudowy substandardowej położone są często na gruntach wartościowych dla miasta, usytuowanych blisko ciągów komunikacyjnych, co predysponuje je do rozwoju funkcji handlowo-usługowej. Polityka gminy powinna zmierzać do przekształcania takich obszarów, a w ich miejsce powinna powstać zabudowa o wyższym standardzie i zróżnicowanych funkcjach.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- nieskoordynowany, chaotyczny rozwój miasta, niezgodny z zasadami ochrony środowiska
- niepełne wykorzystanie istniejących systemów infrastruktury technicznej
- powstanie rozproszonych enklaw zabudowy mieszkaniowej na terenach nieuzbrojonych o podwyższonych kosztach budownictwa
- brak zasobu terenów pod przyszłe inwestycje publiczne i prywatne

3. GDYNIA MIASTEM BEZPIECZNYM I WYGODNYM

3.1 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI USŁUG ZDROWOTNYCH

3.1.1 Koordynowanie funkcjonowania gdyńskich przychodni lekarskich

Zgodnie z ustawą z 6 lutego 1997r. o ubezpieczeniach zdrowotnych, przychodnie lekarskie mają zostać przekształcone w samodzielne publiczne zakłady opieki zdrowotnej do dnia wejścia w życie tej ustawy, na zasadach określonych w ustawie o zakładach opieki zdrowotnej. Nowa ustawa zmienia na rynkowy dalszy sposób udzielania świadczeń zdrowotnych. Wymaga ona również od gminy dokonania zmian strukturalnych, co ma swój efekt w budowie dwóch nowych przychodni lekarskich w dzielnicach: Dąbrowa i Karwiny. Funkcjonowanie gdyńskich przychodni lekarskich w warunkach wzajemnej konkurencji oznaczać będzie konieczność ścisłego kontrolowania przez władze gminy zarówno ich kondycji finansowej, jak i ilości i jakości świadczonych przez nie usług w stosunku do potrzeb zdrowotnych mieszkańców miasta.

3.1.2 Realizowanie programów profilaktycznych poprawiających stan zdrowotności mieszkańców Gdyni

Mieszkańców Gdyni cechuje wysoki wskaźnik zapadalności na choroby nowotworowe. Do najczęstszych przyczyn zgonu w tej grupie chorób należą nowotwory złośliwe układu oddechowego i kostnego oraz nowotwory piersi u kobiet. W świetle ostatnio prowadzonych badań nie wyklucza się roli czynników środowiskowych w zwiększeniu ryzyka zachorowań na choroby układu oddechowego, wśród których wymienia się zanieczyszczenie powietrza w centrum miasta wywołane nadmiernym ruchem samochodowym. Należy przeprowadzać programy profilaktyczne (jak realizowany obecnie program badań mammograficznych u kobiet i planowany program badań prostaty u mężczyzn), obejmujące wszystkie zagrożone grupy wiekowe, mające na celu wykrywanie chorób w jak najwcześniejszym stadium, co pozwoli uniknąć dużo droższego leczenia ich skutków.

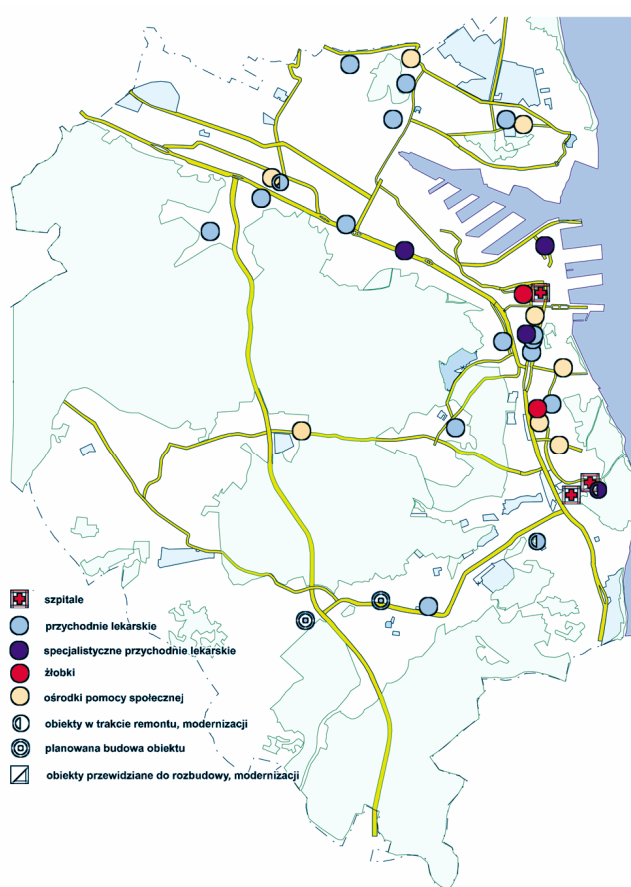
3.1.3 Wzmocnienie bazy diagnostycznej lecznictwa otwartego

Ocenia się, że dostęp do opieki zdrowotnej w Gdyni jest dobry, co gwarantuje odpowiednia liczba przychodni i ich lokalizacja (poza rozbudowywanymi dzielnicami miasta, dla których planowane są nowe placówki). Jednym z głównych problemów, z jakimi boryka się gdyńska służba zdrowia (mimo wyposażenia niemal wszystkich przychodni rejonowych w aparaty USG), jest słabe wyposażenie diagnostyczne poradni specjalistycznych, zmuszające pacjentów do korzystania z usług specjalistycznych świadczonych przez szpitale, zakłady niepubliczne i przychodnie lekarskie

3.1.4 Monitorowanie zjawisk związanych ze zdrowotnością mieszkańców Gdyni oraz podaży usług zdrowotnych

Właściwemu rozplanowaniu środków gminnych na działania w sferze opieki zdrowotnej służyć będzie prowadzenie monitoringu zachorowalności mieszkańców Gdyni, stopnia wykorzystania usług świadczonych przez przychodnie i poradnie, długości oczekiwania na poszczególne badania i konsultacje oraz dostępności ekonomicznej placówek sektora prywatnego.

PLACÓWKI SŁUŻBY ZDROWIA I OPIEKI SPOŁECZNEJ W GDYNI



SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- zbyt wolne nadrabianie zaległości Państwa w dotowaniu gminnej bazy leczenia otwartego w konsekwencji - dekapitalizacja i osłabienie bazy publicznej, zmniejszenie jej dostępności dla mieszkańców miasta

3.2 UTRZYMANIE WYSOKIEGO POZIOMU GDYŃSKIEJ OŚWIATY

3.2.1 Stymulowanie zmian w programach kształcenia ogólnego i zawodowego

Propozycja Ministerstwa Edukacji Narodowej opierać się będzie między innymi na wyodrębnieniu obowiązkowej podstawy programowej, obejmującej minimalny zakres wiedzy do przyswojenia przez uczniów, oraz na pozostawianiu placówkom oświaty wolnej ręki w obudowywaniu podstawy programowej autorskimi programami kształcenia. Rolą władz gminy jest motywowanie nauczycieli do ujmowania w programach autorskich tematów istotnych z punktu widzenia rozwoju lokalnego - osadzonych w kontekście regionu, jego życia społecznego, kultury, problemów gospodarczych i ekologicznych.

3.2.2 Realizowanie reformy szkolnictwa zawodowego

Realizacja dotychczasowych programów kształcenia w zasadniczych szkołach zawodowych nie odpowiada wymaganiom gospodarki rynkowej, przygotowując absolwentów do pracy w zawodach, na które często nie ma popytu. Nowe programy nauczania powinny z jednej strony być bardziej dostosowane do aktualnych i prognozowanych potrzeb rynku pracy, a z drugiej - odchodzić od bardzo wąskich specjalizacji, utrudniających przyszłym pracownikom przekwalifikowanie się. Przekształcenia w szkolnictwie ponadpodstawowym wiodą w dwóch kierunkach: reformy programów kształcenia na poziomie szkoły zawodowej, zakładającej stopniowe odchodzenie od nauczania w wąskiej specjalizacji, oraz zmian w proporcjach udziału poszczególnych typów szkół w kształceniu ponadpodstawowym. Coraz większa popularność szkół maturalnych, zwłaszcza ogólnokształcących, pociąga za sobą konieczność zapewnienia ich absolwentom możliwości zdobycia wyższego wykształcenia. Szczupłość miejsc w istniejących placówkach szkolnictwa wyższego może zostać zrekompensowana poprzez rozwój wyższego szkolnictwa zawodowego, kształcącego na poziomie licencjatu.

3.2.3 Wspieranie powstawania placówek niepaństwowych w szkolnictwie podstawowym i średnim

Uzupełnienie oferty publicznej edukacji o placówki społeczne i prywatne zwiększy konkurencję na rynku szkolnictwa, a swoista "walka o klienta" spowoduje podwyższenie poziomu kształcenia.

3.2.4 Przyznawanie stypendiów dla wyróżniających się uczniów szkół podstawowych i średnich oraz studentów uczelni gdyńskich

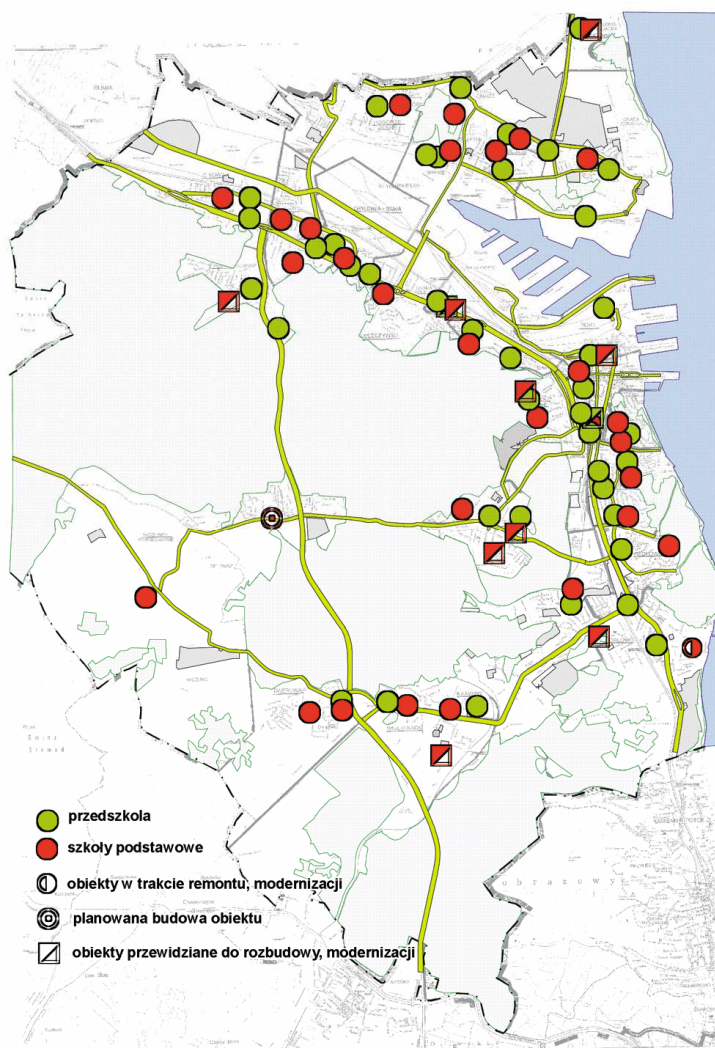
Przyznawanie rocznych stypendiów dla najzdolniejszych uczniów i studentów gdyńskich placówek oświatowych wyzwała dodatkową motywację do nauki u dzieci i młodzieży. Bodźce finansowe i prestiż nagrody stanowią dodatkowy walor gdyńskiej oferty edukacyjnej.

3.2.5 Monitorowanie skutków różnicowania się oferty edukacyjnej

Różnicowanie się systemu kształcenia może powodować, obok pozytywnych, również i negatywne skutki, wymagające stałej kontroli i ewentualnych działań zaradczych. Zalicza się do nich obniżenie

jakości kształcenia w szkołach działających w trudniejszych warunkach bądź gorzej zarządzanych oraz pogłębianie się nierówności w szansach edukacyjnych młodzieży pochodzącej z różnych środowisk. Powyższe zjawiska mogą przynieść efekt w postaci segregacji szkolnej, będącej potencjalnym źródłem ostrych konfliktów społecznych.

WYBRANE PLACÓWKI OŚWIATOWE W GDYNI



SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- niewykorzystanie potencjału twórczego i inicjatyw nauczycieli
- pogłębianie się rozbieżności między programami kształcenia a potrzebami lokalnymi
- rozmijanie się profilu kształcenia zawodowego z popytem na rynku pracy
- brak możliwości podnoszenia kwalifikacji zawodowych

3.3 ZABEZPIECZENIE POTRZEB MIESZKAŃCÓW W ZAKRESIE OPIEKI SOCJALNEJ

3.3.1 Opracowanie systemów rozwiązań problemów społecznych

Dotychczasowe usługi socjalne bazują na redystrybucji środków finansowych i oddziaływaniu na skutki negatywnych zjawisk społecznych, zamiast na ich przyczyny. Nie istnieją również systemowe procedury współpracy pomiędzy instytucjami i organizacjami działającymi w sferze socjalnej. Przewidywania zwiększającego się popytu na usługi socjalne, w związku z obserwowanymi tendencjami demograficznymi i pogłębiającymi się patologiami życia społecznego, zmuszają władze gminy do opracowania dojrzałego systemu profilaktyki społecznej, realizowanego przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej przy współuczestnictwie spółdzielni mieszkaniowych, rad dzielnic, parafii, organizacji pozarządowych i społeczności lokalnych.

3.3.2 Prowadzenie monitoringu ubóstwa w dzielnicach miasta

Decyzja o rozdziale środków finansowych na opiekę społeczną musi być poprzedzona rozpoznaniem rzeczywistych potrzeb. Z tego względu istotne jest prowadzenie ciągłych badań poziomu życia mieszkańców Gdyni. Dotyczy to przede wszystkim dzielnic miasta, w których koncentruje się ludność w starszym wieku, oraz w których dominuje zabudowa wielokondygnacyjna. Zauważono bowiem, że poczucie alienacji lokatorów zamieszkujących wielkie bloki mieszkalne sprzyja rozwojowi patologii społecznych.

3.3.3 Wdrożenie gminnego programu pomocy osobom niepełnosprawnym

Problemem niepełnosprawnych zajmuje się Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej oraz kilka organizacji pozarządowych. Żadna z tych instytucji nie prowadzi jednak kompleksowej polityki integracji niepełnosprawnych ze społecznością lokalną. Sugerowany program pomocy mógłby objąć: udostępnianie informacji ważnych z perspektywy osób niepełnosprawnych, pośrednictwo i ułatwianie kontaktów między niepełnosprawnymi i instytucjami zainteresowanymi współpracą, reprezentowanie interesów niepełnosprawnych wobec wszystkich podmiotów działających na obszarze miasta, czy też scalanie środków finansowych z różnych źródeł w celu ich wykorzystania na rzecz niepełnosprawnych. Władze miasta mogłyby przejąć ciężar działań organizacyjnych (tworząc stanowisko rzecznika osób niepełnosprawnych wyposażonego w odpowiedni budżet i kompetencje) lub doprowadzić do wyłonienia stałej reprezentacji osób niepełnosprawnych jako partnera w rozwiązywaniu problemów tej grupy osób, wspierając ją logistycznie, organizacyjnie i finansowo i zapewniając odpowiednie przełożenie na system decyzyjny i wykonawczy gminy.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- niedostosowanie usług opieki społecznej do procesu demograficznego starzenia się mieszkańców Gdyni
- nasilenie zjawisk ze sfery patologii społecznej

■ odrzucenie osób niepełnosprawnych na margines życia społecznego



3.4 POPRAWA JAKOŚCI USŁUG KOMUNALNYCH

3.4.1 Liberalizacja sfery gospodarki komunalnej

Wprowadzane obecnie regulacje prawne sprzyjają demonopolizacji sfery komunalnej nawet w tych dziedzinach, które nosiły znamiona monopolu naturalnego. Ocenia się, że liberalizacja rynku usług komunalnych przynieść może duże korzyści finansowe odbiorcom usług, przyczyniając się jednocześnie do urealnienia kosztów własnych firm komunalnych. Warunkiem urynkowienia gospodarki komunalnej jest ograniczenie przez gminę i jej jednostki zaangażowania w bezpośrednią realizację usług komunalnych i skupienie się na roli zleceniodawcy - organizatora rynku. Zadania publiczne w zakresie dotyczącym wodociągów i zaopatrzenia w wodę, kanalizacji, usuwania i oczyszczania ścieków, ciepłownictwa zasilanego centralnie, wysypisk i utylizacji odpadów komunalnych oraz ochrony środowiska w zakresie dotyczącym powietrza atmosferycznego, lasów i wód wykonuje Komunalny Związek Gmin "Dolina Redy i Chylonki". Do bezpośredniego realizowania zadań: zaopatrzenia w wodę, kanalizacji, usuwania i oczyszczania ścieków powołano spółkę PWiK; ciepłownictwa zasilanego centralnie powołano spółkę OPEC; wysypisk i utylizacji odpadów komunalnych utworzono Dział Gospodarki Odpadami wewnątrz struktur Związku; ochrony środowiska - utworzono samodzielne stanowisko koordynujące działanie gmin związkowych. Jednak działalność KZG jest nieefektywna. Związek nie powinien być właścicielem spółek PWiK i OPEC. W branży wodno-kanalizacyjnej należy oddzielić sferę eksploatacji od zarządzania. Uchwalone w kwietniu 1997 roku przez Sejm prawo energetyczne stwarza warunki racjonalnego i oszczędnego użytkowania paliw i energii oraz rozwoju konkurencji, a tym samym możliwa jest prywatyzacja OPEC. Do najpilniejszych zadań Gdyni należy budowa i uruchomienie systemu gospodarki odpadami komunalnymi. Wybierając najbardziej efektywne formy organizacji usług komunalnych gmina w coraz większym stopniu powinna otwierać się na sektor prywatny i w branżach, w których jest to możliwe (np. zbiórka odpadów), tworzyć układy konkurencyjne.

3.4.2 Realizowanie modernizacji infrastruktury sieciowej podnoszącej jakość obsługi mieszkańców i zakładów produkcyjnych

Władze gminy lub spółki gospodarki komunalnej funkcjonujące na jej terenie powinny prowadzić działalność inwestycyjną, zmierzającą między innymi do poprawy sprawności sieci i węzłów przesyłowych w stopniu zapewniającym ich bezawaryjną pracę. Konieczność modernizacji instalacji dotyczy zarówno infrastruktury ciepłej, wodno-kanalizacyjnej i gazowej, jak i telekomunikacji.



3.4.3 Usprawnienie systemu komunikacji miejskiej

Pogarszająca się drożność układu komunikacyjnego miasta w wyniku gwałtownego rozwoju indywidualnej motoryzacji nakazuje przyjęcie priorytetu dla rozwoju transportu zbiorowego. Realizacja priorytetowego zapisu oznaczać może dobudowanie pasów ruchu lub przeznaczenie jednego z nich dla pojazdów komunikacji miejskiej, z ewentualnym zezwoleniem na korzystanie z tego pasa przez pojazdy, którymi przemieszczać się będzie więcej niż jedna osoba. Możliwe jest również uruchomienie na skrzyżowaniach fazy świetlnej dla autobusów i trolejbusów. Organizacją pasażerskiego transportu miejskiego na obszarze pięciu gmin: Gdyni, Kosakowa, Rumi oraz częściowo Sopotu i Żukowa zajmuje się Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. ZKM jest zakładem budżetowym gminy Gdynia. Obsługa komunikacyjna innych gmin prowadzona jest w oparciu o umowy handlowe. ZKM w Gdyni do realizacji przewozów zatrudnia 9 przewoźników, w tym 2 komunalnych: Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Gdyni; 3 państwowych: Państwowe Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie oraz 4 przewoźników prywatnych.

3.4.4 Budowa pasażerskich węzłów integracyjnych

Realizacja węzłów integracyjnych, skupiających przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej, przystanki środków komunikacji autobusowej i trolejbusowej oraz parkingi samochodowe i rowerowe, obok ujednoczonego systemu taryfowo-biletowego, jest niezbędna dla prawidłowego funkcjonowania systemu obsługi pasażerów.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- spadek jakości usług, pojawianie się nieciągłości w obsłudze i stałe podnoszenie cen w wyniku wzrostu kosztów własnych podmiotów komunalnych
- spowolnienie rozwoju gospodarczego miasta



3.5 OPRACOWANIE OFERTY MIESZKANIOWEJ DLA GRUP SPOŁECZNYCH O RÓŻNYM POZIOMIE ZAMOŻNOŚCI

3.5.1 Wyznaczenie terenów pod przyszłe budownictwo mieszkaniowe

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego ujmowana jest jednolita kategoria obszarów o funkcji mieszkaniowej. Dokonanie podziału terenów mieszkaniowych pod względem przeznaczenia na mieszkania na sprzedaż, budownictwo czynszowe (developerzy, TBS) oraz budownictwo komunalne (realizowane przez gminę) ułatwi podejmowanie decyzji wobec ofert inwestorów oraz wpłynie na ograniczenie chaotycznej wyprzedaży gruntów.

3.5.2 Zwiększenie podaży terenów uzbrojonych z przeznaczeniem dla budownictwa mieszkaniowego

Konieczność zwiększenia podaży terenów pod funkcję mieszkaniową wymaga rezerwacji odpowiedniej puli środków na ich uzbrojenie w uchwalanych corocznie budżetach gminy. Zachodzi jednak możliwość realizacji infrastruktury technicznej przez inwestorów budownictwa mieszkaniowego. Spośród wielu możliwości rozliczeń najbardziej racjonalne byłoby objęcie przez inwestora ilości udziałów (akcji) w wielkości proporcjonalnej do wielkości aportu wprowadzonego do spółek, bądź wprowadzenie aportu przez tegoż inwestora do spółki i objęcie go przez gminę (gminy) za odpowiednim rozliczeniem finansowym.

3.5.3 Zaktywizowanie rynku budowlanego

Na pobudzenie rynku budowlanego, a przez to - na zwiększenie inwestycji mieszkaniowych - duży wpływ ma wykorzystanie przez gminę instrumentów finansowych w postaci preferencji podatkowych dla inwestorów, którzy podejmą się realizacji wielorodzinnego budownictwa czynszowego lub w postaci okresowych zwolnień z podatku od nieruchomości dla inwestorów indywidualnych. Konieczne jest również lepsze zorganizowanie procedury podejmowania decyzji lokalizacyjnych, a zwłaszcza: podjęcie uchwał przez Radę Miasta dotyczących form udostępniania określonych terenów potencjalnym inwestorom, wcześniejsze przygotowanie wycen tych terenów i informacja dotycząca form ich udostępniania oraz sprawne procedury przetargowe.

3.5.4 Zwiększenie gminnego zasobu mieszkań

Jednym z celów zwiększenia gminnego zasobu mieszkań jest realizacja budownictwa o charakterze socjalnym dla osób z budynków przeznaczonych do rozbiórek, z nakazami eksmisyjnymi oraz ujętych na listach zasiedlenia w lokalach socjalnych. Możliwe jest również uczestnictwo gminy w inicjatywie Towarzystwa Budownictwa Społecznego, oferującego mieszkania na wynajem. Uczestnictwo to przybrałoby formę aportu terenowego, częściowego udziału finansowego lub gwarancji kredytowych.

3.5.5 Stworzenie niezbędnej rezerwy mieszkań zamiennych

Z rezerwowego zasobu mieszkań zamiennych skorzystać będą mogli wyłącznie lokatorzy wykwaterowani w związku z remontem kapitalnym budynku, w związku z remontami mieszkań toksycznych oraz osoby znajdujące się w sytuacji losowej.

3.5.6 Poprawa standardu komunalnych zasobów mieszkaniowych

Poprawie standardu zasobów mieszkań służyć będą takie działania, jak: prowadzenie remontów kapitalnych budynków i modernizacji, pozyskiwanie obiektów budowlanych, których adaptacja na mieszkania jest ekonomicznie uzasadniona, czy też ożywienie ruchu zamiany mieszkań. Sprzyjać temu będzie również podniesienie efektywności prac konserwacyjno-remontowych poprzez prywatyzację zaplecza oraz konkurencyjność usług (przetargi).

3.5.7 Poprawa efektywności administrowania komunalnymi zasobami mieszkaniowymi

Dla realizacji tego zadania przydatne będą następujące działania: wyłączenie gospodarki mieszkaniowej ze struktur zakładów budżetowych, wprowadzenie elementów konkurencji między dostawcami usług, dokończenie opomiarowania mediów (wyposażenie mieszkań komunalnych w liczniki wody i energii cieplnej), wzrost czynszów conajmniej o stopę inflacji (do chwili ich uwolnienia) oraz prywatyzacja zarządzania zasobami mieszkaniowymi (oddzielenie zarządzania od eksploatacji i wprowadzanie na rynek różnorodnych form organizacyjnych jednostek zarządzających zasobami). Proponuje się ponadto wprowadzenie zamkniętego obiegu środków finansowych w gospodarce mieszkaniowej gminy - przeznaczając środki pochodzące z zysków wypracowanych w sferze mieszkaniowej na fundusz celowy

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- dalsze obniżanie tempa budownictwa mieszkaniowego
- odpływ zamożniejszych i lepiej wykształconych osób do sąsiednich gmin
- dekapitalizacja zasobów mieszkań komunalnych
- pogorszenie warunków bytowych gdyńian
- pogłębianie się dysproporcji między dzielnicami bogatszymi a biedniejszymi



3.6 ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA MIESZKAŃCÓW I PRZYJEZDNYCH ORAZ ICH MIENIA

3.6.1 Wspieranie instytucji rodziny i organizacji prorodzinnych

Wzmacnianie roli rodziny w życiu społecznym gminy warunkuje poprawę stanu bezpieczeństwa publicznego na jej obszarze. Rodzina spełnia niezwykle istotne funkcje wychowawcze, opiekuńcze i socjalne wobec jej członków. Wobec sporej ilości małych i niepełnych gospodarstw domowych w

Gdyni, władze gminy powinny podjąć działania na rzecz finansowego wspierania lokalnego systemu organizacji samopomocowych, interweniujących w przypadkach pojawiania się oznak patologii społecznej.

3.6.2 Zwiększenie skuteczności policji i miejskich służb porządkowych

Skuteczność organów, w których gestii pozostaje dbanie o bezpieczeństwo publiczne, uzależniona jest zarówno od kwalifikacji funkcjonariuszy, jak i warunków ich pracy. Wobec niewystarczających nakładów z budżetu centralnego na działalność policji i straży pożarnej, konieczne jest dofinansowywanie przez gminę konkretnych zakupów majątkowych (samochodów, komputerów, środków łączności, ekwipunku) w celu utrzymania porządku publicznego. Zwiększeniu poczucia bezpieczeństwa u mieszkańców Gdyni służyłaby reorientacja obowiązków i kompetencji straży miejskiej, zmierzająca do lepszego skoordynowania jej działalności z policją.

3.6.3 Dofinansowanie działań wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych podnoszących poziom bezpieczeństwa mieszkańców

Zadanie to w szczególności dotyczy zgłaszanych przez mieszkańców postulatów oświetlenia budynków, ciągów pieszych i terenów osiedlowych w trosce o własne bezpieczeństwo.

3.6.4 Planowanie wielofunkcyjnego rozwoju osiedli gdyńskich

Nowoczesne podejście planistyczne zakłada lokalizowanie w obrębie dużych dzielnic mieszkaniowych obiektów spełniających funkcje związane z szeroką pojętą kulturą spędzania czasu wolnego. Niekiedy w osiedlach znajdują swoją siedzibę nieuciążliwe przedsiębiorstwa usługowe i produkcyjne. Przemieszczenie funkcji gdyńskich terenów mieszkaniowych ma na celu przeciwdziałanie przekształcaniu się ich w "sypialnie", w których brak zorganizowanych form spędzania czasu powodować może narastanie negatywnych zjawisk społecznych.

3.6.5 Inicjowanie nowych metod poprawy stanu bezpieczeństwa publicznego w ramach programu "Bezpieczne miasto"

Realizowany w Gdyni program "Bezpieczne miasto" zakłada działania w zakresie prewencji i popularyzacji spraw związanych z bezpiecznym życiem w otoczeniu miejskim. Działania te objęły między innymi: dofinansowanie kursów ratowników drogowych (gdyńscy taksówkarze, uczniowie ostatnich klas szkoły średniej), szkolenie dla wychowawców we wszystkich szkołach gdyńskich na temat narkotyków, szkolenia prowadzone przez policjantów w szkołach podstawowych, budowę garbów poprzecznych na jezdniach przy szkołach, oznakowanie okien wystawowych naklejką o możliwości skorzystania z telefonu w razie niebezpieczeństwa oraz ulotki, wydawnictwa dla dzieci, programy telewizyjne i przedstawienia teatralne. Duża akceptacja społeczna programu umożliwia rozszerzenie jego zakresu tematycznego i współpracy instytucjonalnej na rzecz poprawy bezpieczeństwa mieszkańców Gdyni. Konieczne jest również wspieranie i rozwijanie Zintegrowanego Systemu Ratowniczego, polegającego na ściślejszej współpracy wszystkich jednostek odpowiedzialnych za bezpieczeństwo miasta (władz miasta, służb ratunkowych lądowych, morskich i powietrznych, firm

komunalnych zarządzających nośnikami energii, głównych przedsiębiorstw funkcjonujących na jego terenie oraz agencji ochrony).

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- dezintegracja tradycyjnych struktur społecznych
- wzrost patologii społecznej i skali przestępczości

3.7 USPRAWNIENIE ADMINISTROWANIA MIASTEM

3.7.1 Reorientacja polityki społecznej gminy z sektorowej na zadaniową

Zadania społeczne w ramach struktur samorządu lokalnego wykonywane są przez kilka niezależnych od siebie wydziałów Urzędu Miasta oraz Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej. Wielowątkowość obserwowanych w Gdyni problemów społecznych, wynikająca z powiązań przyczynowo-skutkowych między różnymi zjawiskami (poziom wykształcenia, zdrowotność, poziom życia, sposób spędzania wolnego czasu i zaspokajania potrzeb) wymaga podjęcia zintegrowanych działań, zmierzających do wypracowania przez podmioty lokalne spójnej koncepcji rozwiązywania problemów.

3.7.2 Wprowadzenie zmian organizacyjnych w pracy Urzędu Miasta

Doskonalenie pracy Urzędu Miasta powinno przebiegać w dwóch kierunkach: maksymalnej, ograniczonej jedynie ramami prawnymi decentralizacji kompetencji oraz podniesienia poziomu współdziałania pomiędzy wydziałami. Działania te mają na celu zarówno uproszczenie procedury obsługi interesantów (maksymalizacja spraw załatwianych od ręki), jak i przygotowanie struktur Urzędu do pełnienia funkcji jednostki wykonawczej strategii rozwoju Gdyni (poprzez prozadaniową organizację pracy i zadaniową konstrukcję budżetu miasta).

3.7.3 Wykorzystywanie potencjału rad dzielnic

Zgodnie z uchwałą Rady Miasta w sprawie ustroju i kompetencji samorządu dzielnic, rady dzielnic stanowią jednostkę pomocniczą władz miasta. Do ich zadań należy między innymi: zgłaszanie założeń do projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego terenów danej dzielnicy, występowanie do władz miasta z wnioskami i opiniami dotyczącymi realizacji funkcji miasta na terenie dzielnicy oraz występowanie do rady miasta z uzasadnionymi wnioskami dotyczącymi uchwalania i realizacji budżetu miasta w zakresie zainteresowania dzielnicy, jak i z wnioskami w sprawie nazw ulic i placów. Radni dzielnic są jednocześnie przedstawicielami wspólnoty lokalnej, co oznacza, że organizują oni przedsięwzięcia i wspierają inicjatywy swoich mieszkańców w zakresie poprawy warunków życia, zachowania porządku i bezpieczeństwa, oświaty, kultury i wypoczynku, ochrony zdrowia, pomocy socjalnej, ochrony środowiska oraz utrzymania i rozwoju infrastruktury. Należy dążyć do ukonstytuowania się rad dzielnic na obszarze całego miasta i wypracowania stałych metod ich współpracy z władzami gminnymi.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- obniżenie poziomu świadczonych usług społecznych w wyniku złej koordynacji pracy poszczególnych instytucji
- wydłużenie czasu obsługi interesantów
- rozdźwięk między działaniami władzy a oczekiwaniami społeczności lokalnej na skutek braku przepływu informacji
- brak współuczestnictwa mieszkańców w życiu społecznym miasta



3.8 ZWIĘKSZENIE AKTYWNOŚCI SPOŁECZNEJ MIESZKAŃCÓW GDYNI

3.8.1 Umacnianie wspólnoty lokalnej i więzi sąsiedzkich

Badania ankietowe wykazały, że gdynianie generalnie czują więź z miejscem swego zamieszkania, co powinno ułatwić wykorzystanie tkwiącej w nich energii i pomysłów. Więź mieszkańców ze swoim miastem nie idzie jednak w parze z wysoką aktywnością społeczną na rzecz rozwoju lokalnego. W interesie gminy leżałoby zatem pobudzanie aktywności wspólnot lokalnych, a jedną z propozycji jest stworzenie programu kształcenia liderów lokalnych. Inną, jak dotąd zbyt mało wykorzystywaną formą wzmacniania więzi sąsiedzkich, jest organizacja dzielnicowych imprez masowych (festyny, zabawy, turnieje itp.) w oparciu o urządzone tereny sportowe i rekreacyjne.

3.8.2 Zachęcanie szkół i innych instytucji do pełnienia roli ośrodków aktywizacji życia społecznego i mobilizowania społeczności lokalnych

Zwiększeniu aktywności społecznej gdynian służy tworzenie sieci instytucji integrujących środowiska lokalne. Taką rolę mogłyby pełnić gdyńskie szkoły, z uwagi na swoją kulturotwórczą rolę w społeczeństwie. Szczególnym zadaniem szkoły jest organizowanie zajęć pozalekcyjnych, służących

celom wychowawczo-społecznym (szkolne kluby sportowe, harcerstwo, koła zainteresowań) oraz inicjatyw rozwijających przedsiębiorczość, pracowitość i pomysłowość dzieci i młodzieży.

3.8.3 Wspieranie projektów organizacji pozarządowych

Gdynia opracowała i wdrożyła program współpracy z organizacjami pozarządowymi, których działalność ma z reguły charakter ponaddzielnicowy. Najwięcej organizacji pozarządowych działa w sferze ochrony zdrowia, pomocy społecznej, samopomocy i rehabilitacji, oświaty, kultury i sztuki oraz spędzania czasu wolnego. Ich aktywność, przy umiejętnym rozdziale środków z budżetu miasta przeznaczonych na ich dofinansowanie, pozwoli zniwelować lukę pomiędzy potrzebami społecznymi a możliwościami ich zaspokajania przez powołane do tego celu instytucje.

3.8.4 Wspieranie finansowe inicjatyw społecznych

Władze gminy powinny wspierać inicjatywy społeczne dotyczące możliwych do zrealizowania udogodnień w życiu mieszkańców, współfinansując je z puli własnych środków. Przykładem takiego działania jest współuczestnictwo władz miasta i spółdzielni mieszkaniowych w uzbrajaniu terenów pod budownictwo mieszkaniowe. Inną możliwą formą współpracy jest pomoc materialna ze strony gminy dla wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych pragnących podnieść jakość środowiska zamieszkania swoich członków (dokonywanie remontów, dbanie o estetykę otoczenia).

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- **niepowodzenie programów gminnych zakładających partycypację społeczności lokalnej**



3.9 STWORZENIE ATRAKCYJNEJ OFERTY SPĘDZANIA CZASU WOLNEGO DLA MIESZKAŃCÓW GDYNI

3.9.1 Zagospodarowywanie terenów sportowych i rekreacyjnych w dzielnicach miasta

Zadanie to wiąże się z praktyczną realizacją zamysłu wielofunkcyjnego rozwoju dzielnic gdyńskich poprzez stworzenie infrastruktury pozwalającej na aktywny wypoczynek. Rosnące zainteresowanie sportem i rekreacją ruchową, zwłaszcza wśród dzieci i młodzieży, wymaga właściwego odzewu ze strony władz miasta. Konieczne jest przeznaczenie pod funkcję sportową wskazanych terenów dzielnicowych, w tym terenów użytkowanych przez szkoły, i ich odpowiednie przygotowanie (ogólnodostępne boiska, sale gimnastyczne, korty tenisowe, bieżnie i tory sportowe, wypożyczalnie sprzętu sportowego itp.). Po utworzeniu Gdyńskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji należy dofinansować obiekty przy ul. Olimpijskiej oraz rozważyć budowę w Gdyni basenów i hali sportowej. Z pozytywną reakcją mieszkańców Gdyni spotyka się również urządzenie terenów zielonych (skwery, zieleńce, parki) w dzielnicach miasta. Inwestycją tą należy sukcesywnie obejmować kolejne rejony Gdyni.

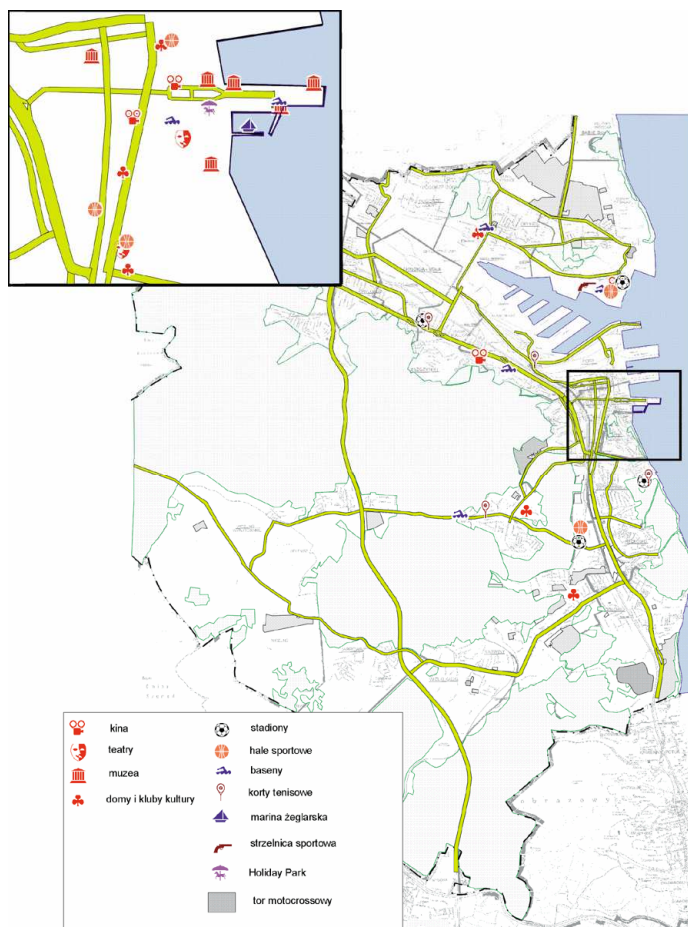
3.9.2 Utrzymanie bogatego zestawu imprez kulturalnych i sportowych, dostępnych dla mieszkańców Gdyni

Bezpośrednie zaangażowanie się władz miasta w organizację imprez kulturalnych i sportowych ma na celu wystąpienie do miejscowej społeczności z alternatywną, wobec oglądania telewizji, ofertą spędzania wolnego czasu. Proponowane imprezy są adresowane tak do elitarnej, jak i do masowej publiczności, mają charakter rocznicowy bądź okolicznościowy, są realizowane samodzielnie lub w ramach kontaktów między miastami siostrzanymi, są organizowane pod dachem albo w plenerze. Ten kierunek działań należy utrzymać. Należy również rozważyć tworzenie nowych ośrodków kultury.

3.9.3 Sprawowanie patronatu nad gdyńskimi placówkami kulturalnymi

Wypełnianie obowiązku zaspokajania potrzeb kulturalnych miejscowej ludności przejawia się również utrzymywaniem bądź dotowaniem tych placówek, które z uwagi na rodzaj działalności i adresata usług nie są w stanie przetrwać bez zewnętrznej pomocy (np. teatry, muzea, biblioteki, chóry, orkiestry). Wsparcie finansowe ze strony władz lokalnych może też przybrać formę zakupu imprez kulturalnych.

PLACÓWKI KULTURALNE I OBIEKTY SPORTOWO - REKREACYJNE W GDYNI



SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- brak możliwości zorganizowanego spędzania czasu wolnego
- niezadowalająca rola Gdyni jako ośrodka kulturotwórczego
- nasilenie się niepożądanych zjawisk społecznych (rozboje, dewastacje mienia, znieczulica społeczna)







3.10 POPRAWA LOKALNEGO SYSTEMU DROGOWEGO

3.10.1 Zwiększenie przepustowości sieci dróg gdyńskich

Przeciążenie wewnątrzmijskich połączeń drogowych, szczególnie utrudniających przemieszczanie się między dzielnicami Gdyni, wymaga podjęcia przez władze lokalne szeregu działań zmierzających do poprawy ich przepustowości. Obok realizacji rekomendacji o priorytecie dla transportu zbiorowego, proponuje się między innymi: poszerzanie jezdni (tam, gdzie jest to możliwe i uzasadnione pod względem zagospodarowania przestrzeni), budowę zatoczek przy przystankach autobusowych (o ile nie został wydzielony osobny pas ruchu dla komunikacji zbiorowej), prowadzenie napraw i robót modernizacyjnych nawierzchni dróg oraz synchronizowanie sygnalizacji świetlnej (tzw. zielona fala).

3.10.2 Wprowadzanie określonych zasad organizacji ruchu w obrębie terenów mieszkaniowych

Zadanie to dotyczy obserwowanego często konfliktu przestrzennego między funkcją mieszkaniową a transportową, zwłaszcza wzdłuż tras przebiegających przez osiedla. Wprowadzanie ograniczeń prędkości (wraz z kontrolowaniem ich przestrzegania) oraz minimalizowanie udziału transportu ciężkiego służyć będzie uspokajaniu ruchu i zmniejszeniu jego uciążliwości. Przy planowaniu parametrów technicznych dróg istotne jest również branie pod uwagę prognoz urbanistycznych.

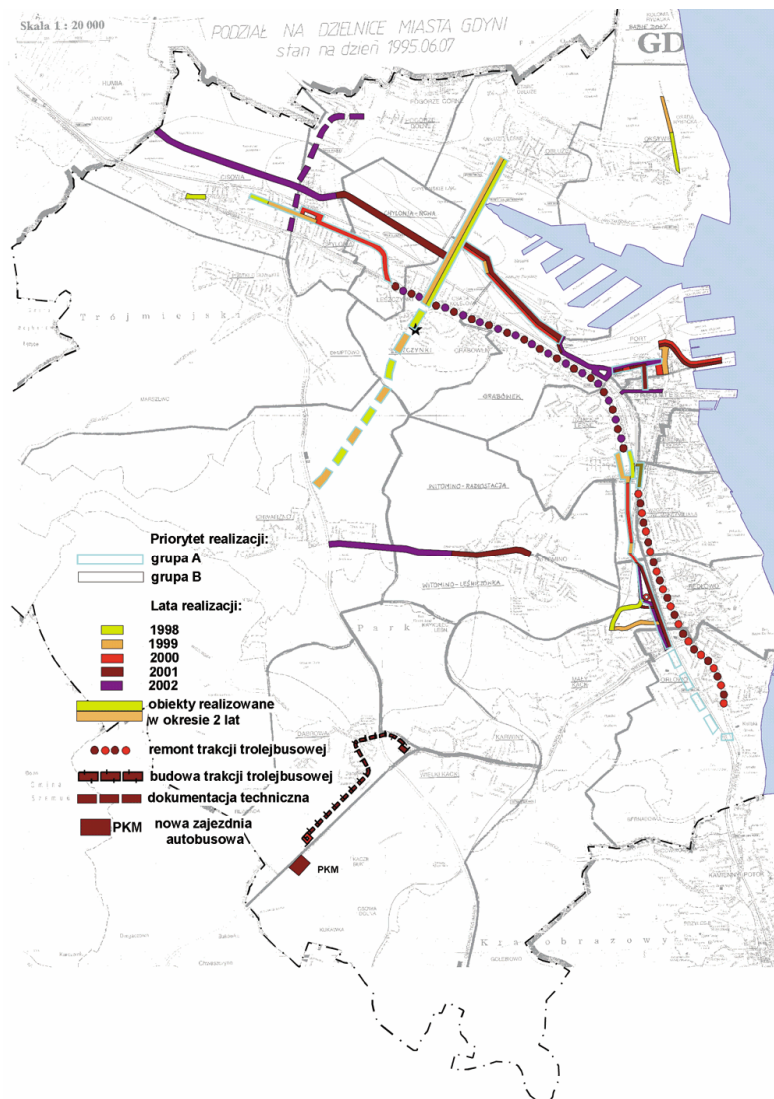
3.10.3 Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w Gdyni

Nie rozwiązany problem parkowania w mieście sprawia dużą uciążliwość zarówno dla osób zmotoryzowanych, jak i tych, które nie posiadają samochodu. Zwiększenie miejsc parkingowych poprzez wyznaczenie nowych lokalizacji (po uprzednich analizach usytuowania w kategoriach dostępności i popytu) oraz budowę wielopoziomowych parkingów podziemnych, strzeżonych przez całą dobę, powinno przyczynić się do ograniczenia zjawiska pozostawiania samochodów na poboczach dróg i chodnikach.

3.10.4 Odciążenie śródmieścia Gdyni

Zadanie to wiąże się z możliwością zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego na głównej arterii miasta (ul. Morska - Śląska - Al. Zwycięstwa) przy wykorzystaniu dróg ułatwiających dostęp do większych osiedli mieszkaniowych. Wiązałoby się to z koniecznością ich przystosowania do obsługi większej ilości pojazdów. Dotyczy to przede wszystkim Drogi Różowej, ulic: Chwarznieńskiej, Władysława IV, Jana z Kolna, Janka Wiśniewskiego.

GDYŃSKI PROGRAM DROGOWY NA LATA 1998 - 2002



SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- dalszy wzrost trudności w poruszaniu się po mieście
- szybkie pogarszanie się stanu technicznego dróg
- dewastacja otoczenia dróg (nielegalne miejsca parkingowe)
- spadek jakości życia w osiedlach mieszkaniowych (hałas, spaliny, groźba wypadków drogowych)

4. GDYNIA MIASTEM OTWARTYM

4.1 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI DROGOWEJ MIASTA

4.1.1 Dokończenie budowy Trasy Kwiatkowskiego

Zrealizowanie III przedsięwzięcia Trasy Kwiatkowskiego umożliwi bezpośrednie połączenie północnych rejonów miasta i dzielnicy portowo-przemysłowej z Obwodową Trójmiasta, a przez to - z siecią dróg krajowych. Priorytetowe znaczenie Trasy Kwiatkowskiego dla Gdyni wynika również z faktu, że w przyszłości będzie ona funkcjonalnie powiązana z autostradą A1, a w dalszej perspektywie będzie wchodzić w skład projektowanej Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe.

4.1.2 Przygotowanie koncepcji systemu drogowego północnych dzielnic Gdyni

Zasadność przygotowania takiej koncepcji wynika z możliwości pełnienia przez nie roli dróg dojazdowych do lotniska wojskowego w Babich Dołach, które wraz z przystąpieniem Polski do NATO zostanie udostępnione formacjom Paktu, oraz z ekspansji zabudowy mieszkaniowej w sąsiadującej z Gdynią od północy gminie Kosakowo. Koncepcja ta byłaby uzupełnieniem przyjętego przez Radę Miasta programu drogowego, określającego potrzeby inwestycyjne w zakresie budowy i przebudowy układu drogowego Gdyni na lata 1998-2002.

4.1.3 Budowa nowoczesnego dworca autobusowego

Gdynia utrzymuje kursowe połączenia autobusowe z miejscowościami północnej części województwa gdańskiego. Coraz większą rolę na gdyńskim rynku przewozów pasażerskich zaczynają odgrywać linie zagraniczne, obsługiwane przez prywatnych przewoźników, które są konkurencyjne cenowo w stosunku do połączeń kolejowych. Funkcjonujące obecnie stanowiska przyjazdów i odjazdów, a także postoju autobusów, ulokowane obok dworca PKP, nie spełniają współczesnych standardów. Konieczna jest budowa nowoczesnego dworca autobusowego, z pełnym zapleczem technicznym i socjalnym, współtworzącego komunikacyjny węzeł integracyjny.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- zmniejszenie atrakcyjności inwestycyjnej Gdyni
- utrata potencjału tranzytowego miasta w wyniku wyboru przez przewoźników alternatywnych dróg transportu towarów
- niebezpieczeństwo stagnacji gospodarczej



4.2 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI LOTNICZEJ MIASTA

4.2.1 Poprawa obsługi komunikacyjnej miasta z lotniskiem "Gdańsk-Trójmiasto" w Rębiechowie

Goście przybywający do Gdyni drogą lotniczą zmuszeni są, przy korzystaniu ze środków komunikacji zbiorowej, do pokonywania dłuższej trasy i przesiadania się w Gdańsku-Wrzeszczu. Pożądane jest wprowadzenie wahadłowej, specjalnej linii autobusowej (śródmieście Gdyni - terminal pasażerski),

zsynchronizowanej z godzinami przylotów i odlotów, a w dalszej przyszłości zorganizowanie w mieście terminalu odpraw.

4.2.2 Wykorzystanie potencjału lotniska wojskowego w Babich Dołach

Dogodne usytuowanie lotniska w Babich Dołach (w granicach administracyjnych miasta i nieopodal terenów portowych) przemawia za perspektywicznym wykorzystaniem go do obsługi cywilnych lotów czarterowych i przewozu ładunków.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- zmniejszenie zainteresowania Gdynią ze strony zagranicznych inwestorów
- nie wykorzystanie atutu miasta jako potencjalnej siedziby okręgowego dowództwa NATO i wojskowej bazy lotniczo-morskiej



4.3 ZWIĘKSZENIE ILOŚCI POŁĄCZEŃ I JAKOŚCI OBSŁUGI GDYNI Z INNYMI OŚRODKAMI MIEJSKIMI

4.3.1 Aktywna współpraca z przedsiębiorstwami działającymi w sferze transportu i łączności

Poprawa dostępności komunikacyjnej Gdyni wymaga współdziałania z przewoźnikami świadczącymi usługi transportowe i łącznościowe (Port Gdynia Holding S.A., PKP, Telekomunikacja Polska S.A., spółki lotnicze i żeglugowe). Jednym z możliwych aspektów współpracy jest ustalanie potrzeb rozwojowych miasta i uwzględnianie ich w strategicznych planach wymienionych przedsiębiorstw, co przyniesie w efekcie obopólne korzyści. Nastąpi poprawa szybkości i standardu usług w wyniku modernizacji infrastruktury, w tym dworców (a przede wszystkim terminalu promowego i mariny) i przystanków, wzrost wielkości usług, uruchamianie nowych połączeń. Przykładowa współpraca z PKP

dotyczyłaby wykorzystania istniejącego potencjału kolejowego i przygotowania kolei do obsługi przewozów kombinowanych, pasażerskich i towarowych w przewozach krajowych i zagranicznych.

SKUTKI ZANIECHANIA DZIAŁAŃ

- **nie uwzględnianie priorytetów strategicznych Gdyni w planach rozwojowych usługodawców**



CELE OGOLNE I SZCZEGOLNE ORAZ ZADANIA REALIZACYJNE - SYNTEZA

Przedstawiona poniżej tabela zawiera cele i zadania realizacyjne w ujęciu czasowym. Organizację wykonania zadań powierza się poszczególnym jednostkom Urzędu Miasta, zgodnie z zakresem ich działania (Regulamin Organizacyjny Urzędu Miasta Gdyni, zatwierdzony uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XXV/400/96 z dnia 28 sierpnia 1996 r.). Szeroki termin "organizacja wykonania zadania" obejmuje swym zasięgiem:

- **samodzielne wykonanie zadania przez daną jednostkę Urzędu Miasta**
- **wykonanie zadania wspólnie przez kilka jednostek Urzędu Miasta, z których jedna pełni funkcję organizatora zadania;**
- **wykonanie zadania na bazie współpracy jednej lub kilku jednostek Urzędu Miasta z podmiotami zewnętrznymi (zakładami budżetowymi, związkami celowymi bądź niezależnymi instytucjami i podmiotami gospodarczymi); prace te organizowane są wówczas przez wskazaną jednostkę.**



Nadrzędnym celem jest osiągnięcie trwałego, akceptowanego społecznie i bezpiecznego ekologicznie rozwoju, pozwalającego dorównać europejskim standardom życia, przy pełnym wykorzystaniu zasobów przyrodniczych, ludzkich i kapitałowych oraz walorów położenia miasta.

NUMER HIERARCHICZNY	NAZWA	JEDNOSTKA ORGANIZUJĄCA	HORYZONT CZASOWY
1. GDYNIA OŚRODKIEM WZROSTU GOSPODARCZEGO			
1.1 Współdziałanie ośrodków decyzyjnych i opiniotwórczych na rzecz rozwoju aglomeracji i regionu gdańskiego.			
1.1.1	Podjęcie wspólnych starań o nadanie aglomeracji gdańskiej statusu metropolii	Zarząd Miasta	1998-1999
1.1.2	Powołanie ciała doradczego złożonego z przedstawicieli życia gospodarczego i nauki	Zarząd Miasta	1998
1.1.3	Porozumienie co do wspólnego lobbingu różnych grup i organizacji w celu promowaniu priorytetowych przedsięwzięć	Zarząd Miasta	1998
1.1.4	Prowadzenie wspólnych działań w kierunku przekształcenia aglomeracji gdańskiej w europejską metropolię (europol).	Zarząd Miasta	1997-2010
1.2 POSZERZENIE I WZBOGACENIE PRZEMYSŁOWYCH, HANDLOWYCH, FINANSOWYCH I TURYSTYCZNYCH FUNKCJI GDYNI			
1.2.1	Uzupełnianie rynku pracy Gdyni o nowoczesne branże przemysłu i usług, wykorzystujące najnowsze zdobycze nauki i techniki	Wydział Polityki Gospodarczej	1997-2010
1.2.2	Wspieranie dywersyfikacji produkcji i usług przedsiębiorstw sektora morskiego	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1994-2010
1.2.3	Zwiększanie liczby małych i średnich firm handlowych, usługowych i produkcyjnych	Zarząd Miasta	1990-2010
1.2.4	Prowadzenie racjonalnej polityki względem małych i dużych obiektów handlowych	Wydział Polityki Gospodarczej	1990-2010
1.2.5	Aktywna promocja gdyńskich produktów za granicą	Wydział Polityki Gospodarczej	1990-2010
1.2.6	Marketing miasta jako dogodnego ośrodka lokalizacji instytucji bankowych, ubezpieczeniowych i pośrednictwa finansowego	Wydział Polityki Gospodarczej	1990-2010
1.2.7	Stworzenie atrakcyjnej oferty dla turystyki	Wydział Polityki	1994-2010

	biznesowej	Gospodarczej	
1.2.8	Wykorzystanie atutu nadmorskiego położenia Gdyni w celu budowy infrastruktury nastawionej na obsługę turystów przybywających do miasta drogą morską	Wydział Polityki Gospodarczej	1994-2010
1.3 PROWADZENIE SPÓJNEJ POLITYKI ROZWOJU MIASTA I GŁÓWNYCH PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH ZLOKALIZOWANYCH NA JEGO OBSZARZE			
1.3.1	Ustanowienie stałej płaszczyzny współpracy, kontaktów i wymiany informacji	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1998
1.4 UMOCNIE NIE I ROZBUDOWA INSTYTUCJI NAUKOWO - BADAWCZYCH I SZKOLNICTWA WYŻSZEGO			
1.4.1	Wspieranie ośrodków naukowo-badawczych zajmujących się badaniami morza i rozwijających nowe technologie	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1994-2010
1.4.2	Szeroka współpraca z jednostkami organizacyjnymi Uniwersytetu Gdańskiego oraz uczelniami morskimi (Wyższą Szkołą Morską i Akademią Marynarki Wojennej)	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1992-2010
1.4.3	Promowanie i współpraca z niepaństwowymi szkołami wyższymi	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1994-2010
1.4.4	Proponowanie tematów prac dyplomowych absolwentów uczelni wyższych, przydatnych w planowaniu rozwoju miasta	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1997-2010
1.5 POSZERZENIE I UMOCNIE NIE MIĘDZYKRAJOWYCH I MIĘDZYREGIONALNYCH POWIĄZAŃ GDYNI			
1.5.1	Aktywne uczestnictwo miasta w organizacjach Regionu Morza Bałtyckiego	Wydział Polityki Gospodarczej/ Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1990-2010
1.5.2	Współdziałanie w programach rozwojowych Regionu Morza Bałtyckiego	Wydział Polityki Gospodarczej/ Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1992-2010
1.5.3	Wspieranie i współuczestnictwo w międzynarodowych wystawach gospodarczych Regionu Morza Bałtyckiego	Wydział Polityki Gospodarczej	1994-2010
1.5.4	Wykorzystanie współpracy z miastami siostrzanymi w celu prowadzenia wspólnych przedsięwzięć i programów w różnych dziedzinach życia	Wydział Polityki Gospodarczej	1990-2010
1.5.5	Organizowanie sieci miast bałtyckich.	Wydział Polityki Gospodarczej	1990-2010
1.5.6	Aktywniejsze wykorzystywanie funduszy europejskich na rzecz rozwoju gospodarczego Gdyni	Wydział Polityki Gospodarczej	1998-2010
1.5.7	Prezentacja miasta na międzynarodowych targach inwestycyjnych w Europie i światowych wystawach EXPO	Wydział Polityki Gospodarczej/ Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1995-2010

2. GDYNIA MIASTEM SPRZYJAJĄCYM ŚRODOWISKU

2.1 ZORGANIZOWANIE SYSTEMU UTYLIZACJI ODPADÓW Z TERENU MIASTA

2.1.1	Prowadzenie działań informacyjnych i edukacyjnych w zakresie wprowadzanego systemu	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1996-2000
2.1.2	Wybór lokalizacji i uruchomienie nowego składowiska odpadów komunalnych	Wydział Eksploatacji	1998-2000
2.1.3	Wybór i wdrożenie wariantu systemu gospodarki odpadami, uzupełniającego składowanie odpadów komunalnych o inne możliwe metody utylizacyjne	Wydział Eksploatacji	1998-2005
2.1.4	Zapewnienie dochodowości systemu utylizacji odpadów poprzez prowadzenie prawidłowej polityki cenowej	Wydział Eksploatacji	1998-2010

2.2 PRZYWRÓCENIE CZYSTOŚCI GDYŃSKICH TERENÓW ZIELONYCH, CIEKÓW, PLAŻ I WÓD PRZYBRZEŻNYCH ZATOKI GDAŃSKIEJ

2.2.1	Dokończenie kanalizowania terenów zurbanizowanych	Wydział Inwestycji	1998-2010
2.2.2	Modernizacja systemu kanalizacji sanitarnej w celu zapewnienia bezawaryjnej pracy	Wydział Eksploatacji	1992-2010
2.2.3	Wyeliminowanie zanieczyszczeń wprowadzanych kolektorami deszczowymi do Wód powierzchniowych	Wydział Eksploatacji	1992-2010
2.2.4	Uporządkowanie gospodarki ściekowej na gruntach należących do gdyńskich podmiotów	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1992-2010
2.2.5	Rozbudowa infrastruktury wodno-kanalizacyjnej na terenach rozwojowych miasta zgodnie z wymogami ochrony środowiska	Wydział Eksploatacji	1992-2010
2.2.6	Retencjonowanie i podczyszczanie śródlądowych wód powierzchniowych oraz preferowanie naturalnych sposobów regulacji cieków powierzchniowych	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1992-2010
2.2.7	Zapewnienie skutecznej kontroli zanieczyszczania wód Zatoki Gdańskiej i Puckiej przez statki wchodzące do portów	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1992-2010
2.2.8	Wdrożenie programu edukacji ekologicznej społeczności gdyńskiej i proekologicznych zachowań turystów w utrzymaniu czystości terenów rekreacyjnych	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa/ Wydział Edukacji	1994-2010
2.2.9	Zapewnienie właściwego poziomu obsługi sanitarnej plaż i kąpielisk gdyńskich	Wydział Eksploatacji	1994-2010
2.2.10	Zharmonizowanie działań w zagospodarowywaniu odpadów na morzu i lądzie	Wydział Eksploatacji	1994-2010
2.2.11	Nadanie straży miejskiej uprawnień w zakresie dozoru czystości miasta	Zarząd Miasta	1998

2.3 STWORZENIE GDYŃSKIEGO SYSTEMU OCHRONY PRZYRODY

2.3.1	Stworzenie planu rozwoju terenów zielonych w mieście na bazie współpracy władz gminy (w tym rad dzielnic) z właścicielami tych terenów	Wydział Eksploatacji	1998-2000
2.3.2	Uwzględnianie rozwoju terenów zielonych na etapie tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1992-2010

2.4 UTRZYMANIE DOBREJ JAKOŚCI POWIETRZA W GDYNI

2.4.1	Wspieranie działań mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do atmosfery	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1993-2010
2.4.2	Egzekwowanie wymogu ekologicznego bezpieczeństwa wobec wszelkich przedsięwzięć inwestycyjnych	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1995-2010
2.4.3	Likwidowanie lokalnych kotłowni opalanych paliwem stałym i podłączanie obsługiwanych przez nie rejonów do miejskiej sieci ciepłowniczej	Wydział Eksploatacji	1993-2000
2.4.4	Promowanie czystych ekologicznie systemów grzewczych obsługujących peryferyjne rejon miasta	Wydział Dróg i Komunikacji	1993-2010
2.4.5	Dokończenie wymiany taboru autobusowego	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2000
2.4.6	Rozwijanie sieci i taboru transportu trolejbusowego	Wydział Dróg i Komunikacji	1997-2010
2.4.7	Ograniczanie ruchu samochodowego w śródmieściu	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2010
2.4.8	Wyprowadzenie samochodowego transportu tranzytowego poza miasto	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2010
2.4.9	Rozwijanie ekologicznego systemu rowerowego	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2010
2.4.10	Sfinalizowanie sieci monitoringu atmosfery w Gdyni	Wydział Eksploatacji	1998-1999
2.5 ZMNIEJSZENIE ENERGOCHŁONNOŚCI INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ			
2.5.1	Wymiana oświetlenia ulicznego na energooszczędne	Wydział Eksploatacji	1995-2004
2.5.2	Dalsze obniżanie wodochłonności gospodarstw domowych	Wydział Eksploatacji	1998-2010
2.5.3	Utrzymanie dobrej jakości wody dostarczanej gdyńskim odbiorcom	Wydział Eksploatacji	1998-2010
2.5.4	Zmniejszenie strat energii w sieci przesyłowej miejskiego ciepłownictwa	Wydział Eksploatacji	1994-2010
2.5.5	Promowanie opomiarowania zużycia energii ciepłej w gospodarstwach domowych podłączonych do sieci miejskiej	Wydział Eksploatacji	1994-2010
2.5.6	Preferowanie energooszczędnych technologii w budownictwie	Wydział Architektury i Nadzoru Budowlanego	1998-2010
2.6 ELIMINOWANIE NEGATYWNEGO WPŁYWU HAŁASU NA OTOCZENIE			
2.6.1	Wspieranie nowych technologii zmniejszających poziom hałasu w otoczeniu zakładów produkcyjnych	Wydział Ochrony Środowiska i Rolnictwa	1998-2010
2.6.2	Wprowadzanie ekranów ochronnych wzdłuż dróg szybkiego ruchu, na których przekroczony jest dopuszczalny poziom hałasu	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2010
2.7 INTENSYFIKACJA ROZWOJU PRZESTRZENNEGO MIASTA			
2.7.1	Wypełnianie zabudową obszarów pozostających w zasięgu infrastruktury sieciowej	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1998-2010

2.7.2	Sprzyjanie zintegrowanym formom budownictwa	Wydział Architektury i Nadzoru Budowlanego	1998-2010
2.7.3	Skomunalizowanie części terenów Strefy Rozwoju Centrum Miasta	Wydział Gospodarki Nieruchomościami	1997-2000
2.7.4	Przygotowanie terenów pod przyszłe inwestycje w dzielnicy portowo-przemysłowej	Wydział Gospodarki Nieruchomościami	1998-2010
2.7.5	Przekształcanie substandardowych enklaw mieszkaniowych	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1997-2010

3. GDYNIA MIASTEM BEZPIECZNYM I WYGODNYM

3.1 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI OSŁUG ZDROWOTNYCH

3.1.1	Koordinowanie funkcjonowania gdyńskich przychodni lekarskich	Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej	1993-2010
3.1.2	Realizowanie programów profilaktycznych poprawiających stan zdrowotności mieszkańców Gdyni	Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej	1990-2010
3.1.3	Wzmocnienie bazy diagnostycznej lecznictwa otwartego	Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej	1994-2002
3.1.4	Monitorowanie zjawisk związanych ze zdrowotnością mieszkańców Gdyni oraz podaży usług zdrowotnych	Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej	1998-2010

3.2 UTRZYMANIE WYSOKIEGO POZIOMU GDYŃSKIEJ OŚWIATY

3.2.1	Stymulowanie zmian w programach kształcenia ogólnego i zawodowego	Wydział Edukacji	1998-2010
3.2.2	Realizowanie reformy szkolnictwa zawodowego	Wydział Edukacji	1998-2005
3.2.3	Wspieranie powstawania placówek niepaństwowych w szkolnictwie podstawowym i średnim	Wydział Edukacji	1992-2010
3.2.4	Przyznawanie stypendiów dla wyróżniających się uczniów szkół podstawowych i średnich oraz studentów uczelni gdyńskich	Wydział Edukacji	1993-2010
3.2.5	Monitorowanie skutków różnicowania się oferty edukacyjnej	Wydział Edukacji	1998-2010

3.3 ZABEZPIECZENIE POTRZEB MIESZKAŃCÓW W ZAKRESIE OPIEKI SOCJALNEJ

3.3.1	Opracowanie systemowych rozwiązań problemów społecznych	Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej	1990-2000
3.3.2	Prowadzenie monitoringu ubóstwa w dzielnicach miasta	Wydział Zdrowia i Opieki Społecznej	1990-2010
3.3.3	Wdrożenie gminnego programu pomocy osobom niepełnosprawnym	Biuro Prezydenta	1998-2000

3.4 POPRAWA JAKOŚCI USŁUG KOMUNALNYCH

3.4.1	Liberalizacja sfery gospodarki komunalnej	Wydział Eksploatacji	1996-2002
3.4.2	Realizowanie modernizacji infrastruktury sieciowej podnoszącej jakość obsługi mieszkańców i zakładów produkcyjnych	Wydział Eksploatacji	1990-2010
3.4.3	Usprawnienie systemu komunikacji miejskiej	Wydział Dróg i Komunikacji	1994-2002
3.4.4	Budowa pasażerskich węzłów integracyjnych	Wydział Dróg i	1998-2002

3.5 OPRACOWANIE OFERTY MIESZKANIOWEJ DLA GRUP SPOŁECZNYCH O RÓŻNYM POZIOMIE ZAMOŻNOŚCI

3.5.1	Wyznaczenie terenów pod przyszłe budownictwo mieszkaniowe	Biuro Planowania Rozwoju Miasta	1998-1999
3.5.2	Zwiększenie podaży terenów uzbrojonych z przeznaczeniem dla budownictwa mieszkaniowego	Wydział Gospodarki Nieruchomościami	1998-2010
3.5.3	Zaktywizowanie rynku budowlanego	Wydział Gospodarki Nieruchomościami	1998-2000
3.5.4	Zwiększenie gminnego zasobu mieszkań	Wydział Spraw Lokalnych	1996-2002
3.5.5	Stworzenie niezbędnej rezerwy mieszkań zamiennych	Wydział Spraw Lokalnych	1998-2002
3.5.6	Poprawa standardu komunalnych zasobów mieszkaniowych	Wydział Budynków	1992-2010
3.5.7	Poprawa efektywności administrowania komunalnymi zasobami mieszkaniowymi	Wydział Budynków	1994-2002

3.6 ZWIĘKSZENIE BEZPIECZEŃSTWA MIESZKAŃCÓW I PRZYJEZDNYCH ORAZ ICH MIENIA

3.6.1	Wspieranie instytucji rodziny i organizacji prorodzinnych	Biuro Prezydenta	1994-2010
3.6.2	Zwiększenie skuteczności policji i miejskich służb porządkowych	Biuro Prezydenta	1990-2010
3.6.3	Dofinansowywanie działań wspólnot i spółdzielni mieszkaniowych podnoszących poziom bezpieczeństwa mieszkańców	Wydział Inwestycji	1996-2010
3.6.4	Planowanie wielofunkcyjnego rozwoju osiedli gdyńskich	Wydział Architektury i Nadzoru Budowlanego	1993-2010
3.6.5	Inicjowanie nowych metod poprawy stanu bezpieczeństwa publicznego w ramach programu "Bezpieczne miasto"	Biuro Prezydenta	1994-2010

3.7 USPRAWNIENIE ADMINISTROWANIA MIASTEM

3.7.1	Reorientacja polityki społecznej gminy z sektorowej na zadaniową	Wydział Organizacyjny	1998-2000
3.7.2	Wprowadzenie zmian organizacyjnych w pracy Urzędu Miasta	Wydział Organizacyjny	1998-2000
3.7.3	Wykorzystywanie potencjału rad dzielnic	Biuro Prezydenta	1996-2010

3.8 ZWIĘKSZENIE AKTYWNOŚCI SPOŁECZNEJ MIESZKAŃCÓW GDYNI

3.8.1	Umacnianie wspólnoty lokalnej i więzi sąsiedzkich	Biuro Prezydenta	1998-2010
3.8.2	Zachęcanie szkół i innych instytucji do pełnienia roli ośrodków aktywizacji życia społecznego i mobilizowania społeczności lokalnych	Biuro Prezydenta	1991-2010
3.8.3	Wspieranie projektów organizacji pozarządowych	Biuro Prezydenta	1994-2010
3.8.4	Wspieranie finansowe inicjatyw społecznych	Wydział Inwestycji	1990-2010

3.9 STWORZENIE ATRAKCYJNEJ OFERTY SPĘDZENIA CZASU WOLNEGO DLA MIESZKAŃCÓW W GDYNI

3.9.1	Zagospodarowywanie terenów sportowych i rekreacyjnych w dzielnicach miasta	Wydział Kultury i Sportu	1990-2010
-------	--	--------------------------	-----------

3.9.2	Utrzymanie bogatego zestawu imprez kulturalnych i sportowych, dostępnych dla mieszkańców Gdyni	Wydział Kultury i Sportu	1991-2010
3.9.3	Sprawowanie patronatu nad gdyńskimi placówkami kulturalnymi	Wydział Kultury i Sportu	1990-2010
3.10 POPRAWA LOKALNEGO SYSTEMU DROGOWEGO			
3.10.1	Zwiększenie przepustowości sieci dróg gdyńskich	Wydział Dróg i Komunikacji	1994-2010
3.10.2	Wprowadzanie określonych zasad organizacji ruchu w obrębie terenów mieszkaniowych	Wydział Dróg i Komunikacji	1998
3.10.3	Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w Gdyni	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2010
3.10.4	Odciążenie śródmieścia Gdyni	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2010
4. GDYNIA MIASTEM OTWARTYM			
4.1 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI DROGOWEJ MIASTA			
4.1.1	Dokończenie budowy Trasy Kwiatkowskiego	Biuro Planowania i Rozwoju Miasta	1998-2010
4.1.2	Przygotowanie koncepcji systemu drogowego północnych dzielnic Gdyni	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2000
4.1.3	Budowa nowoczesnego dworca autobusowego	Wydział Dróg i Komunikacji	1998-2002
4.2 ZWIĘKSZENIE DOSTĘPNOŚCI LOTNICZEJ MIASTA			
4.2.1	Poprawa obsługi komunikacyjnej miasta z Lotniskiem "Gdańsk-Trójmiasto" w Rębiechowie	Wydział Dróg i Komunikacji	1998
4.2.2	Wykorzystanie potencjału lotniska wojskowego w Babich Dołach	Biuro Planowania i Rozwoju Miasta	1998-2002
4.3 ZWIĘKSZANIE ILOŚCI POŁĄCZEŃ I JAKOŚCI OBSŁUGI GDYNI Z INNYMI OŚRODKAMI MIEJSKIMI			
4.3.1	Aktywna współpraca z przedsiębiorstwami działającymi w sferze transportu i łączności	Biuro Planowania i Rozwoju Miasta	1998-2010



ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ JAKO NARZĘDZIE WŁADZ SAMORZĄDOWYCH W STRATEGII ROZWOJU MIASTA

Problemy rozwoju rozpatrywane w trzech strategicznych kategoriach, tj. zaspokojenia podstawowych potrzeb, niezawodności funkcjonowania systemu miejskiego i niezbędnego otwarcia na przyszłość wskazują, że ta ostatnia w oczach gdynian jest najważniejsza. Odnosi się to głównie do wykorzystania dostępnych i potencjalnych rezerw, zasobów oraz stymulatorów rozwoju miasta. Nowoczesna doktryna rozwoju zrównoważonego oznacza realizację strategii rozwojowej przy ciągłym wyborze realnych decyzji w warunkach kompromisu między różnymi stronami. Biorąc pod uwagę to, że samorzady lokalne mają największą samodzielność w sferze gospodarki przestrzennej, należy maksymalnie wykorzystać instrumenty gminy dla realizacji celów społeczno-ekonomicznych. Do takich instrumentów należą między innymi programy inwestycji publicznych, programy gospodarki gruntami oraz programy aktywizacji ekonomicznej obszarów strategicznych.

Program inwestycji publicznych sformułowany w strategii bądź studium gminnym wymaga debaty z udziałem polityków i ekspertów. Natomiast program gospodarki gruntami wiąże się z wielkością terenów budowlanych, jakie gmina zamierza przygotować dla inwestycji, i odpowiedzią na pytania, jak te tereny zagospodaruje i jaką rolę w tym procesie zagospodarowania będzie odgrywał majątek gminy, w tym grunty gminne. Inwestycje publiczne "ciągną" za sobą inwestycje prywatne. Gmina musi zatem kalkulować, ile terenów musi uzbroić, jak zachęcić do inwestowania, aby ożywić rynek nieruchomości i rynek pracy. Decyzja o tym, ile terenów zostaje wprowadzonych do obrotu na rynku nieruchomości, będzie traktowana jako zobowiązanie w stosunku do inwestorów prywatnych oraz pociągnie za sobą środki publiczne między innymi na infrastrukturę techniczną. Zasadniczą decyzją, przed którą stoją władze miasta, jest określenie stopnia zaangażowania kapitału publicznego, tak aby stworzyć odpowiednie warunki dla prywatnych inwestorów. Odpowiedź na to pytanie musi być jednak poprzedzona określeniem funkcji danego terenu.



OGRANICZENIA FINANSOWE REALIZACJI STRATEGII ROZWOJU GDYNI

Ogrom zadań służących realizacji wyszczególnionych celów zmusza władze gminy do przyjrzenia się swoim możliwościom finansowym i dokonania po tym kątem wyboru priorytetów, od zrealizowania

których uzależniony będzie dalszy rozwój miasta. W grupie zadań priorytetowych znajdują się przede wszystkim inwestycje miejskie, finansowane z puli dochodów i przychodów budżetowych.

Na kształtowanie polityki inwestycyjnej gminy realny wpływ ma ocena możliwości pozyskania środków do budżetu, ujęta w kilkuletniej perspektywie. Na potencjalne dochody gminy składają się:

- **dochody własne gminy, złożone z dochodów z podatków i opłat lokalnych, dochodów z majątku gminy oraz pozostałych dochodów własnych,**
- **udziały w podatkach stanowiących dochód budżetu państwa (podatek dochodowy od osób fizycznych i prawnych),**
- **subwencja ogólna z budżetu państwa (w tym na zadania oświatowe),**
- **dotacje z budżetu państwa na finansowanie zadań własnych, zleconych i powierzonych oraz dotacje z funduszy celowych.**

W latach 1994-97 nastąpiła wyraźna zmiana proporcji pomiędzy źródłami dochodów Gdyni. Osłabła rola dochodów własnych gminy, które pod względem wielkości kwot zostały dogonione i wyprzedzone przez dochody pochodzące z udziału gminy w podatkach. Z każdym kolejnym rokiem różnica między dwiema głównymi grupami dochodów pogłębia się, co potwierdza prognoza dochodów zawarta w założeniach do projektu budżetu miasta na rok 1998. Owa nieuchronna tendencja wynika z wyczerpywania się zasobu wystawianego na sprzedaż mienia komunalnego, nie rekompensowanego w pełni wzrostem wpływów z innych źródeł własnych. Spośród wpływów wykazujących tendencję zwykłą, wpływy z podatków i opłat pobieranych bezpośrednio przez gminę oraz wpływy z tytułu czynszów za lokale użytkowe wynikają głównie z lepszej współpracy i przepływu informacji między wydziałami Urzędu Miasta. Stabilizacja tych wpływów, przy osiągnięciu pewnego maksymalnego pułapu skuteczności windykacji należnych kwot, jest nieuchronna. Większe możliwości pozyskiwania środków finansowych tkwią w sferze dzierżaw i najmów nieruchomości, w przypadku których, obok waloryzacji stawek o wskaźnik inflacji, zakłada się zwiększenie liczby dzierżawionych nieruchomości oraz wyższe stawki opłat dzierżawnych uzyskanych w wyniku przetargów. Trudna do oszacowania jest z kolei wielkość i prognoza dalszych wpływów z tytułu sprzedaży działek pod jednorodzinne budownictwo mieszkaniowe, z uwagi na wprowadzone ograniczenia ulg podatkowych (ulga na zakup działki i tzw. duża ulga mieszkaniowa).

Wykup gruntów do zasobu gminnego, a następnie ich sprzedaż, choć obciąża budżet miasta, pozwala na osiągnięcie trojakiej korzyści finansowej. Po pierwsze - przynosi wpływy z tytułu sprzedaży danego terenu pod ustaloną inwestycję po cenie uzyskanej w wyniku przetargu; po drugie - zwiększa dochody gminy z tytułu podatku od nieruchomości, po trzecie - w związku z nowymi miejscami pracy daje większe kwoty z tytułu udziałów gminy w podatkach od osób fizycznych i prawnych.

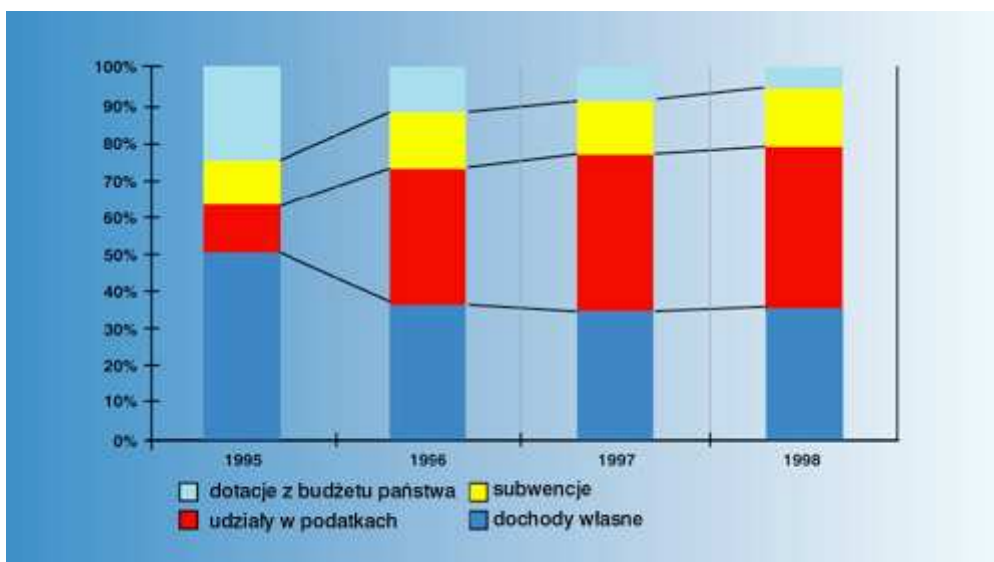
Udziały poszczególnych źródeł w strukturze dochodów decydują często o kształtowaniu się wydatków bieżących, przeznaczonych na utrzymanie miasta, i majątkowych, sygnowanych na jego rozwój. Otrzymywana przez gminę z budżetu centralnego subwencja oświatowa pokrywa zaledwie około 75% kwot płać i pochodnych gdyńskich placówek edukacyjnych, co zmusza władze lokalne do zabezpieczania bieżących wydatków oświaty z własnych środków. Tym samym znacznemu uszczupleniu ulega wielkość środków gminnych, które mogłyby zostać przeznaczone na realizację inwestycji. Gmina musi więc poszukiwać innych źródeł pozyskiwania funduszy na pokrycie wydatków majątkowych, bez których groziłaby jej stagnacja gospodarcza.

Kredyty, pożyczki oraz emisje obligacji związane są z konkretnymi inwestycjami i umożliwiają ich realizację - pod warunkiem pełnego przygotowania dokumentacyjno - technicznego i prawnego (uporządkowanie spraw własnościowych gruntów pod inwestycje). Jest to jedna z wad zasilania budżetu ze źródeł zewnętrznych, gdyż nie zawsze gmina jest w stanie w odpowiednim czasie skompletować

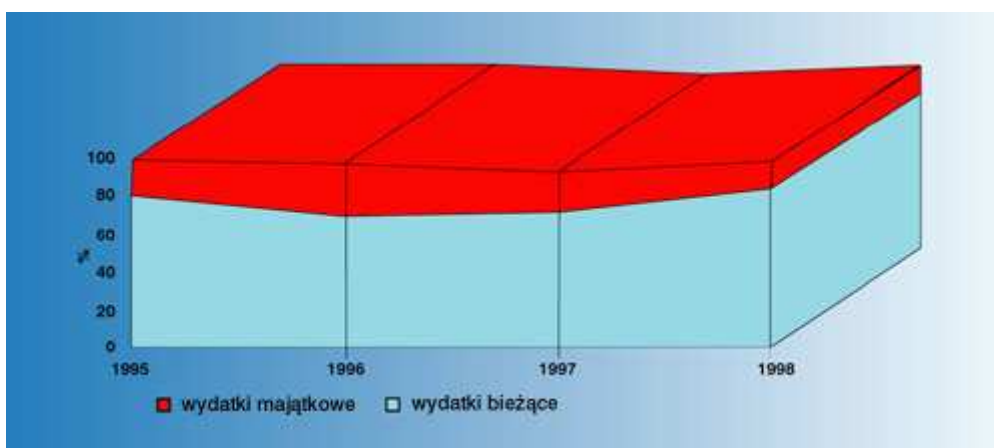
dokumentację danej inwestycji i rozstrzygnąć sprawy proceduralne związane z własnościami terenów. Inną ujemną cechą takich operacji jest konieczność zamrożenia w budżetach kolejnych lat środków na spłatę odsetek (przy zachowaniu progu bezpieczeństwa wynoszącego 6-8% dochodów), co ogranicza możliwość utrzymywania wysokiego poziomu zewnętrznego finansowania wydatków majątkowych. W roku 1996 inwestycje gdyńskie w ponad 55% prowadzone były z kredytów, pożyczek i obligacji, podczas gdy w roku następnym udział źródeł zewnętrznych spadł do poziomu 8%. Ciężar finansowania wydatków majątkowych przejęła wówczas na siebie sama gmina, zwiększając udział dochodów własnych w omawianej strukturze z 34 do 80%.

Wydaje się jednak, że pozyskiwanie funduszy ze źródeł zewnętrznych z przeznaczeniem na inwestycje jest dla gminy jedynym rozwiązaniem. Dobitnie przekonuje o tym prognozowana w projekcie założeń do budżetu miasta na rok 1998 wielkość wydatków majątkowych, która bez uwzględnienia finansowania zewnętrznego wynosi 14,4%. W przyszłości prawdopodobna jest więc swoista sinusoida dominacji udziałów funduszy budżetowych i zewnętrznych w strukturze wydatków majątkowych Gdyni w uchwalanych corocznie budżetach.

STRUKTURA DOCHODÓW BUDŻETU MIASTA W LATACH 1995-98



STRUKTURA WYDATKÓW BUDŻETU MIASTA W LATACH 1995-98



PRIORYTETY STRATEGICZNEGO DZIAŁANIA WŁADZ MIASTA

Omówione powyżej ograniczenia finansowe realizacji celów i zadań strategicznych przemawiają za określeniem priorytetów działania władz miasta, ujęciem ich w programy wykonawcze i zabezpieczeniem w budżecie środków finansowych. Proponowanych jest pięć priorytetowych programów działania władz Gdyni:

PROGRAM GOSPODARKI ODPADAMI

W obliczu wyczerpywania się możliwości rekultywacyjnych składowiska odpadów w Łęczycach, konieczna jest budowa nowego składowiska, ale wkomponowanego w kompleksowy system zagospodarowania odpadów. Program gospodarki odpadami musi być prowadzony na dwóch płaszczyznach współdziałania: pomiędzy sąsiadującymi gminami północnej części aglomeracji gdańskiej (Gdynia nie jest w stanie samodzielnie rozwiązać problemu odpadów) oraz pomiędzy wytwórcami odpadów a jednostkami je usuwającymi i unieszkodliwiającymi (koncepcja systemowa zakłada zaniechanie budowy wyizolowanych instalacji lub obiektów). Sukcesywne wdrażanie poszczególnych segmentów systemu powinno nastąpić w ciągu najbliższych dziesięciu lat, przy czym konkretne terminy uruchamiania inwestycji będą uzależnione od faktycznych potrzeb. Konieczność zapewnienia wysokiego standardu funkcjonowania systemu wymaga zaangażowania środków własnych uczestniczących w programie gmin, uzupełnionych o kredyty i dotacje. Program obejmuje swoim zakresem zadania: 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4.

PROGRAM MODERNIZACJI UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO MIASTA

Z uwagi na szybki przyrost liczby samochodów w Gdyni, skutkujący przeciążeniem układu komunikacyjnego miasta, polepszenie warunków życia jego mieszkańców będzie w pierwszym rzędzie uzależnione od realizacji nowych inwestycji drogowych. Potrzeba rozbudowy sieci dróg gdyńskich sygnalizowana jest również w badaniach ankietowych przeprowadzonych wśród mieszkańców. Wśród podstawowych inwestycji drogowych wymienia się: budowę Drogi Różowej, która ma za zadanie odciążać główną oś komunikacyjną miasta, przejmując ruch samochodowy między centrum a dzielnicami usytuowanymi na wierzchołku Wysoczyzny Gdańskiej (tzw. górny taras) oraz poszerzenie ulic: Janka Wiśniewskiego, Jana z Kolna, Władysława IV i Chyłońskiej, które usprawni połączenie Śródmieścia z północnymi rejonami Gdyni. Konieczność przeciwdziałania nadal rosnącemu obciążeniu ulic gdyńskich sprawia, że wdrożenie programu modernizacji układu komunikacyjnego miasta powinno nastąpić w możliwie krótkim okresie. W zależności od kategorii drogi (ranga wojewódzka lub lokalna), środki finansowe na realizację programu powinny pochodzić z funduszy centralnych lub gminnych. W przypadku wykorzystywania funduszy gminnych nieuniknione będzie finansowanie bądź współfinansowanie inwestycji ze źródeł zewnętrznych (kredyty, dotacje, obligacje). Program obejmuje swoim zakresem zadania: 3.10.1, 3.10.4.

Pod kątem rozwiązania problemów komunikacyjnych Gdyni, Biuro Obsługi Inwestycji opracowało szczegółowy program inwestycji drogowych na lata 1998 - 2002, uwzględniający hierarchizację potrzeb oraz możliwości realizacyjne zadań inwestycyjnych.

PROGRAM OCZYSZCZANIA WÓD ZATOKI GDAŃSKIEJ

Poprawa jakości wód przybrzeżnych uzależniona jest od wspólnych działań gmin położonych w zlewniach cieków bezpośrednio uchodzących do morza oraz zakładów produkcyjnych usytuowanych na ich terenie przy budowie i modernizacji systemu kanalizacji sanitarno-deszczowej. Jednym z etapów programu oczyszczania wód Zatoki Gdańskiej jest rozbudowa grupowej oczyszczalni ścieków w Dębogórze, przyjmującej ścieki z terenu Gdyni, Rumi, Redy i Wejherowa, której zakończenie nastąpiło we wrześniu 1997 r. Inwestycja ta umożliwi zwiększenie przepustowości oczyszczalni do zadowalającego poziomu i spełnienie norm w zakresie usuwania związków azotu. Od kilku lat, w ramach programu, władze Gdyni dokonują uzbrajania i podłączania do sieci miejskiej nie skanalizowanych dzielnic, likwidując szamba i miejscowe zrzuty ścieków. Dalsze plany zakładają rozszerzenie inwestycji na nowe obszary miasta, aby docelowo objąć nimi tereny istniejącej zabudowy. Istotne jest również osiągnięcie porozumienia z gminą Chwaszczyno odnośnie rozwiązania problemu gospodarki wodno-ściekowej użytkowanej wspólnie zlewni rzeki Kaczej. Środki na finansowanie inwestycji omawianego programu pochodzić mogą z funduszy własnych gminy oraz źródeł zewnętrznych (zwłaszcza z funduszy ochrony środowiska). Program obejmuje swoim zakresem zadania: 1.1.1, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.2.5.

PROGRAM UZBRAJANIA TERENÓW POD NOWE BUDOWNICTWO MIESZKANIOWE

Ilość terenów przeznaczonych w Gdyni pod funkcje mieszkaniową jest ograniczona. Gmina, praktycznie oprócz osiedla Bernadowo oraz terenu położonego w dzielnicy Dąbrowa, nie dysponuje większymi zasobami gruntów pod budownictwo mieszkaniowe, które znajdują się na ogół w rękach prywatnych. Z przeprowadzonych badań i analiz wynika, iż preferowanym przyszłym kierunkiem rozwojowym dla Gdyni powinien być kierunek Chwarzno-Wiczlino. Niestety, budownictwo mieszkaniowe rozwija się tam w sposób niekontrolowany, wpływając na zamierzenia inwestycyjne gminy (podział nieruchomości nie zapewnia należytej przestrzeni dla budowy dróg i uzbrojenia technicznego). Utrudnia to w konsekwencji wykorzystanie potencjału Chwarzno-Wiczlino jako dzielnicy oferującej atrakcyjne miejsca zamieszkania (co pozwoliłoby na przeciwdziałanie zjawisku ucieczki zamożnych mieszkańców poza granice miasta). Działania gminy z jednej strony powinny być skierowane na wykup gruntów do zasobu komunalnego, a z drugiej na uzbrojenie terenów rozwojowych. Program uzbrajania terenów pod budownictwo mieszkaniowe, z uwagi na wysokie koszty, powinien być realizowany ze źródeł zewnętrznych (np. z obligacji miejskich), w krótkim okresie czasu. Program obejmuje swoim zakresem zadania: 2.7.5, 3.5.1, 3.5.2.



PROGRAM ZAGOSPODAROWANIA STREFY ROZWOJU CENTRUM MIASTA

Teren Strefy Rozwoju Centrum Miasta to obszar około 100 hektarów, leżący na styku centrum miasta i portu. Jest to teren częściowo zabudowany, w zdecydowanej większości jednak nie wykorzystany. Powinien on ulec restrukturyzacji, prowadzącej do istotnych zmian w jego zagospodarowaniu i użytkowaniu. Dostępność terenu dla nowych użytkowników i przedsięwzięć inwestycyjnych będzie zależała od następujących czynników: struktury własności, możliwości ograniczenia istniejącego układu torowego, dostępności komunikacyjnej i powiązań z miastem oraz zdefiniowania "ognisk restrukturyzacji". Znaczna większość terenu jest własnością Państwa i w przeważającej mierze pozostaje we władaniu Portu Gdynia Holding S.A. (ok. 40%) i Urzędu Morskiego. Pojedyncze działki są użytkowane przez inne podmioty. Przeważająca większość terenu jest zajęta przez funkcje podstawowe (składy, magazyny, itp.) oraz transport kolejowy.

Układ torowy służący obsłudze południowo-wschodniej części gdyńskiego portu, częściowo zdezaktualizowany w swej zasadniczej funkcji "magazynu na osiach", może ulec zredukowaniu do funkcji transportowej na rzecz nabrzeży portowych i stoczni, otwierając możliwości nowych lokalizacji i nowych form użytkowania terenu. Skala redukcji zdecyduje o przyszłym charakterze Strefy Rozwoju Centrum Miasta. Obsługa systemu komunikacji ulicznej decyduje przede wszystkim o kolejności ewentualnych przedsięwzięć restrukturyzacyjnych. Z tego względu preferowane byłyby tereny obsługiwane przez istniejące obecnie ulice: Jana z Kolna, Wendy i Chrzanowskiego oraz Polską. Istniejące już "ogniska restrukturyzacji" - Morska Agencja oraz centrum targowo-wystawiennicze WTC Gdynia EXPO - są czynnikiem dynamizującym przemianę zagospodarowania i użytkowania terenu. Zasadne jest podjęcie działań, aby część terenu Strefy Rozwoju Centrum Miasta skomunalizować. Kolejny krok polegać będzie na określeniu skali inwestycji publicznych, czyli stopnia uczestnictwa gminy w procesie zagospodarowania terenu, zważywszy na fakt, że inwestycje publiczne pociągają za sobą inwestycje prywatne. W tym kontekście konieczne będzie przygotowanie przez gminę terenu pod przyszłe inwestycje, a więc zapewnienie odpowiedniego stanu uzbrojenia.

Środki na uruchomienie programu zagospodarowania Strefy Rozwoju Centrum Miasta powinny pochodzić z funduszy zewnętrznych. W przypadku wyboru emisji obligacji na źródło finansowania inwestycji, należy rozstrzygnąć o pierwszeństwie realizacyjnym pomiędzy omawianym programem a programem uzbrajania terenów pod nowe budownictwo mieszkaniowe. Program obejmuje swoim zakresem zadania: 1.3.1, 2.7.3.

Opisane powyżej programy służą realizacji docelowej wizji miasta, w której Gdynia jawi się ośrodkiem wzrostu gospodarczego, miastem sprzyjającym środowisku, bezpiecznym i wygodnym oraz otwartym. Rola miastotwórcza i regionotwórcza portu w rozwoju Gdyni jest niezaprzeczalna. I tak jak w przeszłości wokół portu powstało miasto, tak i dzisiaj, ale już w zupełnie odmiennych warunkach, nadmorskie położenie Gdyni w sposób zdecydowany wpływa na jej rozwój. Obecna i przyszła Gdynia to prężny ośrodek gospodarczy, który przy pełnym wykorzystaniu funkcji morskich staje się centrum szeroko pojętego biznesu, z wykorzystaniem potencjału bankowego, finansowego i handlowego. W tym kierunku konsekwentnie zmierza polityka władz samorządowych.



