Projekt

UCHWAŁA NR .....
RADY MIASTA GDYNI
z dnia 26 sierpnia 2015 r.

w sprawie: uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 594 z późn. zmianami[1)]) oraz art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 roku, poz. 199 z późn. zmianami[2)]), w związku z uchwałą nr XLI/846/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 marca 2014 roku w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni **Rada Miasta Gdyni uchwala, co następuje:**

§ 1

1. Uchwala się zmianę Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.
2. Załącznikami do niniejszej uchwały są:
1) ujednolicony tekst Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni stanowiący załącznik nr 1;
2) ujednolicone rysunki Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (od nr 2 - 1 do nr 2 - 4) stanowiące załącznik nr 2;
3) rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag złożonych do projektu zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni stanowiące załącznik nr 3.

§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta Gdyni

Zygmunt Zmuda-Trzebiatowski

[1)] Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 roku, poz. 645, poz. 1318, z 2014 roku, poz. 379, poz.1072
[2)] Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 roku, poz. 443

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

Załącznik nr 1
do uchwały nr ____/___/15
Rady Miasta Gdyni
z dnia 26 sierpnia 2015 r.

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI

ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA STUDIUM:

mgr inż. arch. MAREK KARZYŃSKI – GENERALNY PROJEKTANT, członek POIU nr G-151/2002
mgr inż. arch. ARKADIUSZ ZIENIUK, członek POIU nr G-213/2006
mgr MARCIN TURZYŃSKI

Zagadnienia społeczno-gospodarcze

mgr GRAŻYNA WŁODARCZYK
mgr MARCIN TURZYŃSKI

Ochrona dziedzictwa kulturowego

dr hab. inż. arch. MARIA JOLANTA SOŁTYSIK

Ochrona środowiska

mgr PAWEŁ SĄGIN
mgr MACIEJ ROGOCZ

System transportowy

dr inż. LECH MICHALSKI

Infrastruktura techniczna

mgr inż. ELŻBIETA PIEŚLA - zaopatrzenie w wodę, odprowadzanie ścieków i wód deszczowych
mgr inż. JOANNA WOJTKOWSKA-PASZAK - zaopatrzenie w ciepło
mgr inż. PIOTR GAJEWSKI - zaopatrzenie w gaz
mgr inż. PIOTR ZIELIŃSKI - zaopatrzenie w energię elektryczną

Współpraca techniczna

mgr inż. arch. JACEK POĆWIARDOWSKI, członek POIU nr G-195/2005
mgr inż. arch. JUSTYNA SOBCZAK-KOZŁOWSKA
inż. arch. JOANNA ŁOBODZIŃSKA

ZMIANA STUDIUM – ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA:

mgr inż. arch. MAREK KARZYŃSKI – GENERALNY PROJEKTANT
mgr inż. arch. ARKADIUSZ ZIENIUK
mgr SZYMON WIERGOWSKI
dr inż. arch. KATARZYNA ZIELIŃSKA
lic. arch. TOMASZ STUDZIŃSKI

Zagadnienia społeczno-gospodarcze

mgr MARCIN TURZYŃSKI

Ochrona dziedzictwa kulturowego

dr inż. arch. ROBERT HIRSCH

Ochrona środowiska

mgr PAWEŁ SĄGIN
mgr GABRIELA FIUTOWSKA
mgr PAWEŁ JANOWSKI

System transportowy

mgr inż. MACIEJ JENDRYCZKA

Infrastruktura techniczna

mgr inż. ANNA BUTKIEWICZ
mgr inż. ANNA OBRUSZEWSKA
inż. DANUTA STOJACZYK

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

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

ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA STUDIUM:

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

mgr inż. arch. MAREK NAKONIECZNY

mgr GRAŻYNA WŁODARCZYK

z zespołem:

mgr inż. arch. VIOLETTA POPKO

Zagadnienia transportowe

dr inż. LECH MICHALSKI

dr inż. KAZIMIERZ JAMROZ

dr inż. JACEK OSKARBSKI

Infrastruktura techniczna

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

mgr inż. ANTONI SĘKOWSKI - zaopatrzenie w ciepło

mgr inż. MARIAN NIKLAS - zaopatrzenie w gaz

mgr inż. STANISŁAW JĘDRUSZCZAK - zaopatrzenie w energię elektryczną

Zagadnienia dotyczące środowiska

dr MACIEJ PRZEWOŹNIAK

Zagadnienia ochrony i kształtowania środowiska kulturowego

dr hab. inż. arch. MARIA JOLANTA SOŁTYSIK

Relacje z otoczeniem Gdyni, gospodarka odpadami

dr inż. arch. JACEK LENDZION

Współpraca *(na etapie rozpoznania uwarunkowań)*

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

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

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

SPIS TREŚCI

WSTĘP 4

CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI 5
1. Wizja rozwoju Gdyni 5
2. Priorytety i zadania realizacyjne Strategii Rozwoju Gdyni 5

II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA GDYNI 7
1. Uwarunkowania międzynarodowe 7
2. Uwarunkowania krajowe 7
3. Uwarunkowania regionalne 9

III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO 12
1. Rozwój demograficzny 12
2. Rozwój gospodarczy 15

IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW 18
1. Warunki zamieszkiwania 18
2. Ocena wyposażenia usługowego 20

V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA 24
1. Uwarunkowania fizjograficzne 24
2. Uwarunkowania ekologiczne 25
3. Uwarunkowania sozologiczne 26
4. Uwarunkowania zasobowo-użytkowe 27

VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE – STAN I ZASOBY 28
1. Główne zasoby dziedzictwa kulturowego 28
2. Zdegradowane przestrzennie tereny miasta o dużym potencjale tradycji historycznej 29
3. Zespoły fortyfikacyjne z lat 40. i 50. XX w. 30
4. Historyczne cmentarze na terenie Gdyni 30
5. Istniejące formy ochrony dziedzictwa kulturowego 30

VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO 33
1. Gdyński węzeł transportowy 33
2. Przesłanki rozwoju i kształtowania systemu transportowego 34

VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ 36
1. Zaopatrzenie w wodę 36
2. Kanalizacja sanitarna 38
3. Odprowadzenie wód deszczowych 39
4. Zaopatrzenie w energię elektryczną 41
5. Zaopatrzenie w gaz 42
6. Zaopatrzenie w ciepło 44
7. Gospodarka odpadami 45

IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO – PRAWNE 46
1. Podział miasta na jednostki strukturalne 46
2. Sytuacja planistyczna 47

CZĘŚĆ II - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

X. POLITYKA PRZESTRZENNA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO MIASTA 49
1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego 49
2. Kluczowe kwestie wymagające rozstrzygnięcia oraz zasady ich rozwiązania 50

XI. POLITYKI SEKTOROWE 52
1. Mieszkalnictwo 52
2. Usługi publiczne i komercyjne 55
3. Port 58
4. Przemysł, składy, bazy 60
5. Turystyka 61
6. Zieleń i wypoczynek 63
7. Ogrody działkowe i cmentarze 65

XII. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW 66
1. Struktura przestrzenna – strefy urbanistyczne 66
2. Struktura funkcjonalna – kierunki zmian w przeznaczeniu terenów 67

XIII. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁACZONE SPOD ZABUDOWY 68
1. Minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) 68
2. Wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy 68
3. Standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych 68
4. Standardy mieszkaniowe 69
5. Tereny wyłączone spod zabudowy 69
6. Zasady sytuowania szyldów, reklam i informacji wizualnej 69
7. Wytyczne dotyczące zasad określania w m.p.z.p. ustaleń Studium w zakresie kierunków i wskaźników zagospodarowania i użytkowania terenów 70

XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA 71
1. Podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego 71
2. Zasady polityki przestrzennej w zakresie wdrożenia podstawowych kierunków zagospodarowania przestrzennego 71

XV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH 74
1. Cele 74
2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań 74
3. Ochrona dziedzictwa kulturowego w planach miejscowych 74

XVI. TRANSPORT 78
1. Polityka transportowa 78
2. Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni 80

XVII. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ 84
1. Zaopatrzenie w wodę 84
2. Odprowadzanie ścieków 85
3. Odprowadzenie wód deszczowych 86
4. Zaopatrzenie w energię elektryczną 88
5. Zaopatrzenie w gaz 90
6. Zaopatrzenie w ciepło 91
7. Wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych 92
8. Gospodarka odpadami 93

XVIII. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ GDYNI ZWIĄZANE ZE WSPÓŁPRACĄ Z GMINAMI POŁOŻONYMI W OTOCZENIU LOKALNYM 94
1. Uwarunkowania i zasady ogólne polityki 94
2. Kierunki polityki w odniesieniu do poszczególnych gmin 95

XIX. ZASADY ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM I PONADLOKALNYM 95
1. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu krajowym 95
2. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym 95
3. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym 96

XX. OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ LUB OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH 97
1. Obszary zagrożone powodzią 97
2. Obszary narażone na osuwanie się mas ziemnych 99

XXI. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ 101
1. Tereny rolne 101
2. Tereny leśne 101

XXII. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI 101
1. Obszary wymagające przekształceń 101
2. Obszary wymagające rehabilitacji 101
3. Obszary wymagające rekultywacji 101

XXIII. TERENY ZAMKNIĘTE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO 102
1. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne 102
2. Tereny związane z ochroną wybrzeża morskiego 102

XXIV. OBSZARY PROBLEMOWE 103

XXV. POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA 104
1. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie MPZP 104
2. Obszary, dla których Miasto zamierza sporządzić MPZP 105

WSTĘP

1. PODSTAWA PRAWNA I FORMALNA

„Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni" zostało sporządzone w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 roku, poz. 199 z późn. zmianami).

Opracowanie stanowi zmianę - aktualizację Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, zatwierdzonego uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r., zmienionego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XXXVIII/799/14 z 15 stycznia 2014 r. Podstawą formalną opracowania zmiany Studium jest uchwała nr XLI/846/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 marca 2014 r. w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

2. ROLA STUDIUM W SYSTEMIE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO

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

Plany miejscowe, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów oraz sposoby ich zagospodarowania i zabudowy nie mogą naruszać ustaleń studium.

3. ZAKRES PRZEDMIOTOWY STUDIUM

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

Studium składa się z:

- Uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Gdyni
- Kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

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

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

4. UKŁAD STUDIUM

Dokument Studium składa się z:

- części tekstowej stanowiącej załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Gdyni w sprawie uchwalenia Studium…
- części graficznej, obejmującej rysunki w tekście oraz 4 rysunki w skali 1: 20 000 stanowiące załącznik nr 2 do uchwały Rady Miasta Gdyni w sprawie uchwalenia Studium…

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

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

5. ANALIZY I OPRACOWANIA WYKONANE DLA POTRZEB STUDIUM

Dla potrzeb studium wykonano lub w studium wykorzystano następujące opracowania:

- *Historyczne obiekty i fortyfikacje na terenie Gdyni i w jej otoczeniu*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk 2001 r.
- Grzegorz Fej, Krzysztof Labudda, *Historyczne obiekty związane z koleją na terenie miasta Gdyni*, Gdynia 2002 r.
- Justyna Czyszek, Agata Obremska, *Ewidencja konserwatorsko-historyczna gdyńskich cmentarzy*, Gdańsk 2003 r.
- Marek Karzyński, Alicja Kowalska, Wiesław Zymni, *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdyni w latach 2000-2005. Stan opracowań oraz program prac planistycznych,* Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, Gdynia 2005 r.
- Maria Piotrzkowska, Bożena Tisler, Andrzej Piotrzkowski, *Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni*, Gdynia 2005 r.
- *Studium kulturowe w zakresie archeologii dla potrzeb zmian Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
- Jacek Thiem z zespołem, *Zasady określania wskaźników parkingowych w planach miejscowych i dla inwestycji w Gdyni*, Biuro Inżynierii Transportu, Poznań 2006 r.
- *Koncepcja Drogowa Drogi Czerwonej, odcinek od węzła Wielkopolska do granicy miasta z Sopotem*, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
- *Koncepcja Drogowa łącznika Trasy Kaszubskiej odcinek od Obwodowej Trójmiasta do granicy miasta*, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
- Paweł Sągin, Maciej Rogocz, *Opracowanie ekofizjograficzne do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, BPP, Gdynia 2006 r.
- Maciej Berendt, *Wielokryterialna ocena nowych przebiegów dróg krajowych, analiza zmiany przebiegu trasy S6*, „Profil" Sp. z o.o. i Biuro Inżynierii Komunikacyjnej, Gdańsk 2007 r.
- Maria Jolanta Sołtysik, *Dziedzictwo kulturowe Gdyni i jego ochrona, analiza dla potrzeb studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*, Gdynia 2007 r.
- Marek Karzyński, Alicja Kowalska, Paweł Sągin, Marcin Turzyński, *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdyni w latach 2005-2008. Stan opracowań oraz program prac planistycznych*, Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, Gdynia 2008 r.
- Marek Karzyński, Alicja Kowalska, Barbara Marchwicka, Iwona Markesič, Paweł Sągin, *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdyni II poł. 2008 – I poł. 2011. Stan opracowań oraz program prac planistycznych 2011-2014,* Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, Gdynia 2011 r.
- Marek Karzyński, Alicja Kowalska, Iwona Markesič, Paweł Sągin, Arkadiusz Zieniuk wraz z zespołem *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdyni II poł. 2011 – 2014. Stan opracowań oraz program prac planistycznych 2015-2018,* Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, Gdynia 2015 r.

CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI

Strategia rozwoju Gdyni jest dokumentem określającym cele i priorytety społeczno-gospodarczego rozwoju Gdyni w kilkunastoletniej perspektywie oraz wyznacza zadania służące jego urzeczywistnieniu. Strategia rozwoju Gdyni została przyjęta uchwałą nr XLI/744/98 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 stycznia 1998 r. oraz aktualizowana uchwałą Rady Miasta Gdyni nr IX/182/03 z dnia 25 czerwca 2003 r. zmienioną uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XX/421/04 z dnia 26 maja 2004 r. Zacytowane poniżej fragmenty Strategii rozwoju Gdyni wskutek konsekwentnych działań samorządu Miasta oraz obiektywnych procesów zachodzących w kraju straciły częściowo aktualność. Strategia jest trakcie aktualizacji na podstawie uchwały Rady Miasta Gdyni nr XXXVI/764/13 z dnia 27 listopada 2013 r.

1. WIZJA ROZWOJU GDYNI

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

2. PRIORYTETY I ZADANIA REALIZACYJNE STRATEGII ROZWOJU GDYNI

2.1. Priorytety Strategii rozwoju Gdyni

W Strategii rozwoju Gdyni wyszczególniono trzy zagadnienia priorytetowe:

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

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

Priorytet drugi, **Gdynianie**, grupuje cele związane z podnoszeniem poziomu życia, wiedzy i kwalifikacji Gdynian, ich aktywności i przedsiębiorczości. Cele strategiczne tego priorytetu dotyczą: wspierania aktywności zawodowej, wzmacniania aktywności obywatelskiej, usług realizowanych na rzecz mieszkańców, gdyńskich rodzin**,** kultury, procesu integracji europejskiej, kultury fizycznej i sportu.

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

2.2. Zadania realizacyjne Strategii rozwoju Gdyni dotyczące zagospodarowania przestrzennego miasta

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

PRIORYTET 1. PRZESTRZEŃ

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

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

Rozwój dzielnic - uporządkowanie i zagospodarowanie stref mieszkaniowych miasta.

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

Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowisku miejskiego systemu komunikacyjnego.

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

Rewitalizacja i ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych Gdyni.

- Organizacja stref rekreacji.
- Organizacja ogrodu botanicznego i parku rekreacyjnego na Kolibkach oraz parku wodnego przyległego do Rezerwatu Przyrody 'Kępa Redłowska'.
- Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.
- Organizacja parków rekreacyjnych na terenie każdej dzielnicy.
- Udział miasta w zagospodarowaniu Zatoki Gdańskiej, służącemu rozwojowi funkcji rekreacyjnych i turystycznych Gdyni.
- Regulacja cieków na terenach zurbanizowanych połączona z budową kanalizacji burzowej i objęciem całego miasta siecią kanalizacji sanitarnej.

Efektywne zarządzanie terenami w mieście.

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

PRIORYTET 2. GDYNIANIE *(zadania dotyczące zagospodarowania przestrzennego)*

Zwiększenie znaczenia Gdyni jako ważnego ośrodka kulturalnego.

- Rewaloryzacja zabytków architektury.

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

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

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

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

PRIORYTET 3. GOSPODARKA *(zadania dotyczące zagospodarowania przestrzennego)*

Tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

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

Stworzenie warunków umożliwiających miastu pełnienie funkcji ważnego węzła komunikacyjnego.

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

Podniesienie poziomu nowoczesności i innowacyjności gdyńskiej gospodarki.

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

Stworzenie infrastruktury i produktów dla rozwoju turystyki.

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

II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

1. UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE

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

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

Niezbędne jest włączanie się Gdyni we wdrażanie polityki rozwoju i równoważenia przestrzennego Unii Europejskiej wyrażonej w Europejskiej perspektywie rozwoju przestrzennego[1]. Dążenia określone w tym dokumencie to m. in.:

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

Celami rozwoju są m. in.:

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

W procesie europejskiej konkurencji wartości renty położenia dla lokalizacji kapitału i przedsiębiorczości oraz usług publicznych następować będzie poprzez rozwój funkcjonalnych obszarów miejskich (FUAs) o znaczeniu europejskim. Pośród nich w województwie pomorskim wskazana została Metropolia Trójmiejska, do której należy Gdynia, jako jeden z tzw. Metropolitalnych Europejskich Obszarów Wzrostu (Metropolitan European Growth Areas - MEGAs).

Obserwowane są silne tendencje do rozwoju współpracy bałtyckiej, zwłaszcza po przyjęciu Strategii Unii Europejskiej dla Regionu Morza Bałtyckiego, w tym w obszarach: południowego Bałtyku (South Baltic Programme) i południowo-wschodniego Bałtyku (South-East Baltic Area). Gdynia jest aktywnym uczestnikiem współpracy 11 krajów Regionu Morza Bałtyckiego, w których mieszka łącznie ponad 103 mln mieszkańców W regionie leży 10 obszarów metropolitarnych, z których każdy ma co najmniej milion mieszkańców. Jednym z realizowanych planów współpracy w dziedzinie planowania i rozwoju przestrzennego w krajach nadbałtyckich jest inicjatywa VASAB 2010[2], oparta m.in. o współpracę regionów miejskich w dziedzinie zagadnień zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego rozwoju przestrzennego stref brzegowych itp. W związku z tym programem, w celu wzmocnienia spójności Polski północnej zaproponowano m.in.: hanzeatycki szlak rowerowy, rozwój sieciowej turystyki kwalifikowanej, edukację w zakresie Agendy 21 i in.

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

Położenie Gdyni na skrzyżowaniu korytarza transportowego w sieci bazowej TEN-T (Bałtyk-Adriatyk) oraz Korytarza Północnego (wschód-zachód) stwarza szansę rozwoju infrastruktury multimodalnego węzła transportowego o znaczeniu europejskim i odpowiadającego standardom europejskim. Należy jednak podkreślić, że istnieją szybko rozwijające się, alternatywne trasy na tych kierunkach komunikacyjnych. Są to drogi wzdłuż zachodniego i wschodniego wybrzeży Bałtyku, stanowiące w większej części trasy lądowe z krótkimi regularnymi połączeniami promowymi lub mostowo-tunelowymi (Sztokholm – Malmo – Kopenhaga – Europa Zachodnia oraz Via Finlandia + Via Baltica: Umea – Helsinki – Tallin – Ryga – Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować na tych kierunkach transportowych konieczna jest obok rozwoju połączeń promowych radykalna modernizacja powiązań portów z obsługiwanym zapleczem lądowym (kluczową inwestycją jest budowa autostrady A1).

2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE

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

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

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

Podstawowymi elementami układu transportowego w regionie są dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni z terminalami promowymi i kontenerowymi, system bałtyckich połączeń żeglugowych (kontenerowych, promowych i ro-ro). Zaspokajanie potrzeb w zakresie infrastruktury odbywać się będzie z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych. Przyszły układ transportowy kraju determinowany jest silnie położeniem paneuropejskich korytarzy transportowych w sieci bazowej TEN-T. Jednym z nich jest Korytarz I Bałtyk-Adriatyk: porty morskie Gdyni i Gdańska – porty morskie północnego Adriatyku. W korytarzu tym położone są linie kolejowe: E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-CKM-Katowice-Zebrzydowice i magistrala węglowa, linia nr 131 (CE 65) Gdańsk/Gdynia – Tczew - Bydgoszcz – Śląsk, międzynarodowa droga kołowa nr 91 (E 75) Gdańsk – Toruń – Łódź –Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 (E 77) Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne (granica państwa) oraz Autostrada A-1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Gliwice – Gorzyczki (granica państwa). Połączenie samochodowe łączące porty z centralną i południową Polską objęte zostało programem budowy autostrad, łączących Polskę z Europą Południową i Zachodnią oraz łączących największe aglomeracje w Polsce jako Autostrada A-1. Autostrada A-1, będąca częścią Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe, otwiera korytarz lądowo-morski przez porty Gdańsk – Gdynia dla rozwoju przewozów promowych, ro-ro i kontenerowych w relacji kraje skandynawskie – Polska – kraje Europy Środkowej, kraje bałkańskie, Bliski Wschód. Autostrada A-1 jest w trakcie zaawansowanej realizacji, do użytku oddany został m.in. odcinek łączący Trójmiasto z Autostradą A-2.

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

[2] VASAB 2010 - Wizja i strategie wokół Bałtyku 2010.

Układ drogowy aglomeracji uzupełniają: Obwodowa Trójmiasta, Południowa Obwodnica Gdańska nadmorska trasa turystyczna Reda-Władysławowo oraz planowane: Trasa Kaszubska, Obwodnica Metropolitalna, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta (OPAT), Droga Czerwona.

Głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych w tym północ-południe. Kolej ma konkurować z transportem kołowym m. in. poprzez przystosowanie linii E 65 do parametrów linii dużych prędkości i wprowadzanie transportu multimodalnego. Dogodne połączenie kolejowe z wschodnioeuropejskim zapleczem portów Gdańsk – Gdynia zapewnia linia E 65 poprzez połączenia o przebiegu wschód – zachód; w węźle warszawskim z liniami Warszawa – Mińsk Białoruski – Moskwa i Warszawa – Lublin – Kijów, a także linią Iława – Olsztyn – Korsze – Skandawa i linią Malbork – Elbląg – Braniewo – Kaliningrad.

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

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

Transport rurociągowy: gazociąg wysokiego ciśnienia DN300 z kierunku Włocławka, DN500 z kierunku Włocławka współpracujący Podziemnym Magazynem Gazu (PMG) Kosakowo oraz ropociąg Płock – Rafineria Gdańska – Port Północny w Gdańsku.

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

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030[3], określa zasady polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Najważniejszą z nich jest **ustrojowa zasada zrównoważonego rozwoju** – oznaczająca taki rozwój społeczno-gospodarczy, w którym następuje proces integrowania działań politycznych, gospodarczych i społecznych z zachowaniem równowagi przyrodniczej oraz trwałości podstawowych procesów przyrodniczych w celu zagwarantowania możliwości zaspokajania podstawowych potrzeb poszczególnych społeczności oraz obywateli zarówno współczesnego, jak i przyszłych pokoleń. Z tej zasady wynikają następujące zasady planowania publicznego:

- **zasada racjonalności ekonomicznej** – oznacza, że w ramach polityki przestrzennej uwzględniana jest ocena korzyści społecznych, gospodarczych i przestrzennych w długim okresie; zasada preferencji regeneracji (odnowy) nad zajmowaniem nowych obszarów pod zabudowę – oznacza intensyfikację procesów urbanizacyjnych na obszarach już zagospodarowanych, tak aby minimalizować ekspansję zabudowy na nowe tereny;
- **zasada przezorności ekologicznej** – oznacza, że rozwiązywanie pojawiających się problemów powinno następować we właściwym czasie, tj. odpowiednie działania powinny być podejmowane już wtedy, gdy pojawia się uzasadnione przypuszczenie, że problem wymaga rozwiązania, a nie dopiero wtedy, gdy istnieje pełne tego naukowe potwierdzenie;
- **zasada kompensacji ekologicznej** – polega na takim zarządzaniu przestrzenią, planowaniu i realizacji działań polityki rozwojowej, w tym przestrzennej, aby zachować równowagę przyrodniczą i wyrównywać szkody w środowisku wynikające z rozwoju przestrzennego, wzrostu poziomu urbanizacji i inwestycji niezbędnych ze względów społeczno-gospodarczych, a pozbawionych alternatywy neutralnej przyrodniczo;

Funkcjonowanie zintegrowanego systemu rozwoju zapewniają natomiast:

- **zasada hierarchiczności celów** zapewniająca koordynację działalności wszystkich podmiotów podejmujących decyzje z poszanowaniem subsydiarności organizacji władz samorządowych – definiuje kluczowe elementy planowania przestrzennego, które powinny być formułowane na najwyższym poziomie planowania w celu ustalenia niezbędnych standardów i nadania pierwszeństwa realizacji inwestycji celu publicznego, dla ograniczania szkodliwych zjawisk przestrzennych, m.in. konfliktów przestrzennych;
- **zasada dynamicznego strefowania i wyznaczania obszarów planistycznych** jako podstawa do planowania funkcjonalnego w celu wykorzystania lokalnych i regionalnych potencjałów oraz minimalizacji sytuacji konfliktowych (realizowana w KPZK 2030 przez obszary funkcjonalne);
- **zasada partycypacji społecznej (szerokiej i aktywnej)** stanowiącej gwarant praworządności i transparentności gospodarowania przestrzenią i procedur planistycznych. Aktywność społeczna jest niezbędna przy formułowaniu w pierwszej kolejności lokalnych strategii, polityk i prawa miejscowego.

Poza wyżej wymienionymi istotne znaczenie mają zasady odnoszące się do wdrażania polityk publicznych, takie jak: koncentracja geograficzna i tematyczna, partnerstwo i współpraca, warunkowość, gospodarka oparta na wiedzy, zintegrowane podejście terytorialne i koordynacja z innymi politykami, subsydiarność i wieloszczeblowość.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego Polski w roku 2030 opierającą się na pięciu pożądanych cechach przestrzeni: konkurencyjności i innowacyjności, spójności wewnętrznej, bogactwie i różnorodności biologicznej, bezpieczeństwie oraz ładzie przestrzennym. KPZK 2030 określa cel strategiczny (ponadczasowy) polityki przestrzennego zagospodarowania kraju następująco:

Efektywne wykorzystanie przestrzeni kraju i jej terytorialnie zróżnicowanych potencjałów rozwojowych dla osiągania ogólnych celów rozwojowych – konkurencyjności, zwiększenia zatrudnienia, sprawności funkcjonowania państwa oraz spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym i terytorialnym w długim okresie.

W odniesieniu do diagnozy sytuacji, uwarunkowań oraz trendów rozwojowych KPZK formułuje sześć wzajemnie powiązanych celów polityki przestrzennego zagospodarowania kraju w horyzoncie roku 2030:

Cel 1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności.

Cel 2. Poprawa spójności wewnętrznej i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju, wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów.

Cel 3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Cel 4. Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających osiągnięcie i utrzymanie wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i walorów krajobrazowych Polski.

Cel 5. Zwiększenie odporności struktury przestrzennej kraju na zagrożenia naturalne i utraty bezpieczeństwa energetycznego oraz kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa.

Cel 6. Przywrócenie i utrwalenie ładu przestrzennego.

KPZK 2030 wskazuje na rolę w systemie osadniczym, oraz znaczenie społeczno-gospodarcze w procesach rozwojowych całego kraju największych ośrodków wojewódzkich, które uzyskują status ośrodków metropolitalnych (Warszawa, Aglomeracja Górnośląska, Kraków, Łódź, Trójmiasto, Poznań, Wrocław, bipol Bydgoszczy z Toruniem, Szczecin i Lublin). Jednym z podstawowych działań jakie należy podjąć dla zwiększenia sprawności systemu planowania przestrzennego jest wprowadzenie do aktów prawnych zasady pierwszeństwa wykorzystania obszarów już zagospodarowanych (brown fields) przed zagospodarowaniem nowych obszarów (green fields), które będzie dopuszczane jedynie gdy wyczerpią się zasoby obszarów możliwych do ponownego zagospodarowania.

W sferze wdrożeniowej KPZK 2030 proponuje:

- sukcesywne dokonanie w ciągu kilku najbliższych lat wprowadzenie szeregu nowych rozwiązań prawnych i instytucjonalnych pozwalających na budowę spójnego, hierarchicznego układu planowania i zarządzania przestrzennego;
- wyznaczenie priorytetów inwestycyjnych i podmiotów odpowiedzialnych za ich realizację;
- nadanie polityce przestrzennej bardziej europejskiego wymiaru;
- zwiększenie roli koordynacyjnej polityki przestrzennej w stosunku do polityk sektorowych.

[3] *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, przyjęta uchwałą Nr 239 Rady Ministrów z 13 grudnia 2011 r.

3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE

Najistotniejszą cechą struktury przestrzennej sieci osadniczej województwa to jej pasmowo-węzłowy układ i nierównomierność rozmieszczenia węzłów osadniczych i ludności. **Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego**[4] formułuje preferowany kierunek rozwoju struktury przestrzennej województwa - *politykę równoważenia rozwoju, przejawiającą się kształtowaniem ośrodków, pasm i stref aktywności, warunkujących rozwój przedsiębiorczości i innowacji w miejscach, które są i będą wybierane przez mechanizmy gospodarki rynkowej oraz aktywne inicjowanie i wspomaganie przedsięwzięć samorządów lokalnych i podmiotów publicznych, przy jednoczesnym zachowaniu cech, zasobów i walorów środowiska przyrodniczego, kulturowego i krajobrazu warunkujących wysoką jakość życia i zdrowie mieszkańców*.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej regionu kształtują się – w oparciu o system transportowy – układy węzłowo-pasmowe:

- ***duże węzły transportowe morskie*** *(Port w Gdańsku i Port w Gdyni) i lotniczy (Port Lotniczy w Gdańsku), zapewniające powiązania międzynarodowe oraz umożliwiające przeładunek towarów i pasażerów na układ lądowych dróg komunikacyjnych;*
- ***pasma podstawowe****:*
  - ***południkowe****: w korytarzu wzdłuż Zatoki Puckiej, Zatoki Gdańskiej i Wisły, ograniczone od zachodu drogą wojewódzką DW nr 222, a od wschodu drogą krajową DK nr 55, obejmujące ciągi autostrady A1, drogi krajowej DK nr 91, linii kolejowej Gdynia – Bydgoszcz, rzekę Wisłę. Pasmo to tworzy szeroki układ o najwyższym (poza kształtującą się metropolią) zagęszczeniu osadnictwa, który zawiera ciąg miast, zaczynający się od linii Tczew – Starogard Gdański – Malbork, poprzez Pelplin, Gniew i Kwidzyn;*
  - ***równoleżnikowe****: północne wzdłuż dróg krajowych DK nr 7, S6 i 6 (Elbląg – Nowy Dwór Gdański –Trójmiasto – Lębork – Słupsk i dalej Koszalin); południowe wzdłuż drogi krajowej DK nr 22 (Elbląg – Malbork – Tczew – Starogard Gdański – Czersk – Chojnice – Człuchów i dalej Wałcz); środkowe wzdłuż drogi krajowej DK nr 20 wraz z odcinkiem drogi wojewódzkiej DW nr 211 (Trójmiasto – Żukowo – Kartuzy / Kościerzyna – Bytów – Miastko);*
- ***pasma pozostałe*** *o niższych parametrach, ale odgrywające ważną rolę w powiązaniach wewnątrzregionalnych oraz w dostępie zewnętrznym zwłaszcza do terenów turystyczno-rekreacyjnych.*

Infrastruktura techniczna *o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i regionalnym, którą tworzą linie elektroenergetyczne najwyższych i wysokich napięć, gazociągi wysokiego ciśnienia, rurociągi paliw i produktów naftowych oraz sieci telekomunikacyjne i światłowody – prowadzone są w korytarzach:*

- ***południkowym****: Trójmiasto – Tczew – Malbork – Kwidzyn, dalej Grudziądz; wraz z zasobami wodnymi Wisły oraz obszarem deltowym tej rzeki, korytarz kreuje złożony subregion problemowy o bardzo wysokim potencjale rozwojowym oraz potencjalnych zagrożeniach ekologicznych na przecięciach infrastruktury z korytarzami ekologicznymi;*
- ***równoleżnikowym****: Trójmiasto – Wejherowo – Lębork – Słupsk, dalej Koszalin.*

Największe zagęszczenie sieci i urządzeń infrastruktury technicznej występuje wokół dzielnic portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni. Pozostałe obszary koncentracji infrastruktury technicznej zlokalizowane są w: Tczewie, Starogardzie Gdańskim, Kwidzynie, Chojnicach i Malborku.

1.1. Uwarunkowania w skali aglomeracji Trójmiasta

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego jako szczególny obszar problemowy wskazuje obszar aglomeracji Trójmiasta. *Powierzchnia aglomeracji Trójmiasta (bez zaplecza) wynosi 3072 km², a liczba mieszkańców ponad 1,216 mln, co stanowi odpowiednio 16,7% powierzchni i 54,9% ludności województwa pomorskiego. Elementami składowymi obszaru aglomeracji Trójmiasta są:*

1) Centrum aglomeracji (jądro): Gdańsk, Gdynia, Sopot, zamieszkane łącznie przez ok. 742 tys. osób, zajmujące 418 km²; charakteryzują je: intensyfikacja zainwestowania wzdłuż głównych ciągów komunikacji, nagromadzenie funkcji metropolitalnych, utrzymywanie słabo zagospodarowanych terenów w atrakcyjnych miejscach centralnych (np. Młode Miasto w Gdańsku, Międzytorze w Gdyni).

2) Obszar funkcjonalny aglomeracji – bezpośrednio silnie powiązany z Trójmiastem relacjami: miejsce pracy – miejsce zamieszkania – obszary rekreacji weekendowej. Tworzą go: miasta – Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Wejherowo, Tczew, gmina miejsko-wiejska Żukowo oraz gminy wiejskie – Pruszcz Gdański, Kolbudy, Szemud, Wejherowo, Kosakowo. Obszar charakteryzuje: wysoki stopień domknięcia funkcjonalnego relacji codziennych: miejsca zamieszkania – miejsca pracy, miejsca zamieszkania – tereny rekreacji codziennej, miejsca zamieszkania – miejsca częstych kontaktów usługowych (zwłaszcza w zakresie edukacji); wspólne urządzenia komunalne infrastruktury technicznej (system miejskiej komunikacji zbiorowej, zintegrowana sieć wodociągowa, powiązane sieci kanalizacji i urządzenia oczyszczania ścieków, instalacje zaopatrzenia w ciepło i gaz oraz system utylizacji odpadów itp.); wyższy w porównaniu z otoczeniem stopień urbanizacji mierzony wskaźnikami społecznymi, demograficznymi, ekonomicznymi i techniczno-przestrzennymi; silny proces suburbanizacji – przemieszczania się dotychczasowych mieszkańców Trójmiasta na tereny sąsiednich gmin.

3) Otoczenie aglomeracji – strefa pośredniego oddziaływania, tworzona przez miasta: Hel, Jastarnia, Puck, Kartuzy, Władysławowo, gminy wiejskie – Puck, Luzino, Przodkowo, Kartuzy, Somonino, Przywidz, Trąbki Wielkie, Pszczółki, Suchy Dąb, Cedry Wielkie, Stegna, Tczew. Charakteryzuje się ono: występowaniem relacji okazjonalnych – korzystanie z terenów wypoczynku, kooperacja z zakładami produkcyjnymi i usługowymi – nasilenie związków wzdłuż tras komunikacyjnych; mniejszym nasileniem procesów suburbanizacji.

Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu

PZPW w zakresie ochrony i kształtowania środowiska przyrodniczo-kulturowego i krajobrazu aglomeracji formułuje zadania polityki przestrzennej:

1) Ukształtowanie ciągłości struktury ekologicznej obszaru aglomeracji, zapewniającej trwałość i bioróżnorodność zasobów przyrodniczych i krajobrazowych zwłaszcza wynikających z położenia w strefie brzegowej morza.

2) Zachowanie i wykorzystanie zasobów dziedzictwa kulturowego obszaru aglomeracji, zwłaszcza bogatej spuścizny historycznej i kulturowej oraz tradycji morskich i solidarnościowych.

Niezbędne jest wzmocnienie i utworzenie przestrzennej spójności systemu obszarów chronionych, wraz z systemem NATURA 2000, w powiązaniu z zachowaniem i kształtowaniem układu płatów i korytarzy ekologicznych oraz obszarów aktywnych biologicznie - w tym na terenie Gdyni ochronę i kształtowanie:

a) korytarza ekologicznego przymorskiego o randze ponadregionalnej oraz korytarzy subregionalych łączących strefę brzegową Zatoki Gdańskiej z Lasami Oliwsko-Darżlubskimi, opartych o potok Sweliny oraz rzekę Kaczą;

b) obszarów wydmowych otaczających Zatokę Gdańską,

c) pokrytej lasami strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej Pojezierza Kaszubskiego;

d) Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – szczególnie cennych siedlisk, pozostałości naturalnych ekosystemów lub stanowisk unikalnych gatunków (rezerwaty, użytki ekologiczne) i ukierunkowanie działań na ich obszarze oraz w najbliższym otoczeniu na zachowanie walorów przyrodniczych;

e) osnowy przyrodniczej w obszarach intensywnej zabudowy mieszkaniowej (tereny zieleni, zieleńce, parki itp.), jako ostoi różnorodności biologicznej dla podtrzymania jakości i warunków życia.

Do podstawowych kierunków działań w zakresie środowiska kulturowego w Gdyni należą:

a) kształtowanie i rozwój spójnego systemu przestrzeni publicznej w oparciu o obszar w ciągu ulic Świętojańskiej, 10 Lutego i Skweru Kościuszki, powiązanych ze strefą nadmorską, terenami parkowymi i rekreacyjnymi;

b) ochrona, rewaloryzacja i uwidocznienie w strukturze obszaru aglomeracji historycznie ukształtowanych i stanowiących o jej tożsamości cennych kulturowo elementów: zespołu urbanistycznego Śródmieścia Gdyni z zabudową Kamiennej Góry oraz układów ruralistycznych: osady rzemieślniczej w Małym Kacku, dawnej wsi Wielki Kack, dawnej wsi Oksywie, zespołu ruralistyczno-kuracyjnego w Orłowie.

[4] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

System osadniczy aglomeracji

PZPW w zakresie kształtowania struktury sieci osadniczej formułuje zadania polityki przestrzennej:

1) Ukształtowanie struktury przestrzennej sieci osadniczej obszaru aglomeracji sprzyjającej rozwojowi funkcji metropolitalnych i podnoszących jego atrakcyjność osadniczą i inwestycyjną.

2) Zachowanie ładu przestrzennego obszaru aglomeracji, ochrona przestrzeni otwartej, ograniczenie rozwoju struktur amorficznych i dysharmonii układu osadniczego, a szczególnie osłabiania miast centralnych aglomeracji.

PZPW formułuje następujące kierunki kształtowania struktury osadniczej:

1) Kształtowanie atrakcyjnej i konkurencyjnej struktury osadniczej aglomeracji uwzględniającej zróżnicowanie struktury przestrzennej:

a) w strefie brzegowej aglomeracji poprzez:

- relokację z obszarów nadwodnych funkcji przypadkowych na rzecz pierwszeństwa dla funkcji wymagających nadwodnego położenia oraz „dopełnianie" ich funkcjami komplementarnymi;
- kształtowanie tożsamości struktur nadwodnych poprzez wysoką jakość przestrzeni publicznej;
- pobudzanie różnorodności wyrażającej się wielofunkcyjnością struktur nadwodnych;
- skupianie celów podróży pozwalające zredukować ilość podróży;
- wyznaczanie i kształtowanie w strukturze przestrzennej obszaru aglomeracji terenów zapewniających rozwój portów, centrów logistycznych, multimodalnych węzłów transportowych, ich wzajemne powiązania drogowe i kolejowe oraz poprawę ich dostępności;

b) na obszarach zwartej urbanizacji poprzez:

- dążenie do wielofunkcyjności Centralnego Pasma Usługowego, rozwój funkcji metropolitalnych;
- kształtowanie ośrodków w ścisłym związku z węzłami przesiadkowymi wokół dworców kolejowych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym: Gdańsk, Gdynia, Tczew oraz węzłów przesiadkowych o randze aglomeracyjnej przy stacjach i przystankach kolejowych;
- uwzględnienie potencjału ekonomicznego (turystyka, kultura) i społecznego (tożsamość) w ochronie zasobów kulturowych wpisanych do rejestru konserwatora zabytków;
- ochronę i kształtowanie tożsamości i różnorodności poszczególnych dzielnic;
- dążenie do relokacji stref zainwestowania gospodarczego o wysokiej terenochłonności poza strefę zwartej urbanizacji;
- rewitalizację dzielnic zdegradowanych (m. in. poprzemysłowych, poportowych) podnoszącą atrakcyjność i konkurencyjność zdegradowanych obszarów miejskich położonych na obszarach strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych lub w ich bezpośrednim otoczeniu;
- kształtowanie systemu ogólnomiejskich i osiedlowych terenów zielonych z dążeniem do uzyskania ich ciągłości przestrzennej;
- dalszą koncentrację ośrodków akademickich w ramach dzielnic wiedzy;

c) w aglomeracyjnej strefie parkowo-rekreacyjnej oprócz działań ochronnych (parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu) należy kształtować warunki dla rozwoju przestrzeni publicznej terenów otwartych,

d) w strefie suburbanizacji:

- należy ograniczać rozrost amorficznych struktur mieszkaniowych i produkcyjno-usługowych, rozwijać i krystalizować jednostki osadnicze w oparciu o dostępność terenów inwestycyjnych i opłacalność obsługi transportem zbiorowym wzdłuż kształtujących się stref/pasm osadniczych;
- tworzyć podstawy strukturalizacji poprzez wprowadzanie lub zachowanie rozdzielczych korytarzy osnowy ekologicznej, spójnej z osnową ekologiczną całej aglomeracji;

e) w strefie rolniczo-leśnej należy:

- chronić aglomeracyjną osnowę ekologiczną poprzez wzmocnienie restrykcyjnej polityki zapobiegania naruszania struktur przyrodniczych inwestycjami mieszkaniowymi i gospodarczymi;
- chronić zasoby kulturowe i krajobrazowe ze szczególnym uwzględnieniem układów ruralistycznych i krajobrazu rolniczego.

2) Podnoszenie atrakcyjności przestrzeni aglomeracji, przez planistyczne i infrastrukturalne przygotowanie przez gminy terenów inwestycyjnych produkcyjno-logistycznych sąsiadujących z portami, węzłami autostrady A1, drogami krajowymi nr 6, 7, 20 i 91 oraz węzłami kolejowymi.

3) Rozwijanie w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta dobrze dostępnych obszarów rozwojowych podnoszących rangę aglomeracji, posiadających odpowiedni dostęp do infrastruktury technicznej i systemów transportu integrującego społeczności lokalne miast i gmin obszaru aglomeracji Trójmiasta, rynki pracy i potencjał gospodarczy.

4) Hamowanie procesów suburbanizacji i rozlewania się miast przez krystalizowanie sieci osadniczej, obejmujące:

a) rozwój i rewitalizację obszarów śródmiejskich, w tym odtworzenie lub ukształtowanie tkanki miejskiej, poprawę jej walorów architektonicznych;

b) poprawę spójności za pośrednictwem tras średnicowych powiązanych z układem dróg tranzytowych;

c) poprawę dostępności wewnętrznej przez modernizację układu dróg, linii transportu szynowego i węzłów przesiadkowych;

d) koncentrację w śródmieściach Gdańska, Sopotu, Gdyni, Tczewa i Wejherowa funkcji dostosowanych swym charakterem do przestrzeni miejskiej, związanych z administracją oraz usługami wyższego rzędu i znaczeniem ponadlokalnym;

e) kształtowanie przestrzeni publicznej kreującej tożsamość miast.

Kierunki rozwoju funkcji metropolitalnych

Kierunki zagospodarowania przestrzennego służące rozwojowi funkcji metropolitalnych zostały zaproponowane w postaci programów dedykowanych wybranym obszarom strategicznym:

Program 1 - WIELOFUNKCYJNA, WYSOKIEJ JAKOŚCI PRZESTRZEŃ PUBLICZNA CENTRALNEGO PASMA USŁUGOWEGO ORAZ W WĘZŁACH TRANSPORTOWYCH I ICH OTOCZENIU

Program 2 - METROPOLIA KULTURY

Program 3 - METROPOLIA WIEDZY

Program 4 - METROPOLIA BIZNESU

Program 5 - METROPOLIA UZDROWISKIEM – Rozwój funkcji uzdrowiskowych w Sopocie

Program 6 - METROPOLIA SPORTU I REKREACJI

Program 7 - METROPOLITALNE ŚRÓDMIEŚCIA – Rozwój stref śródmiejskich poza Trójmiastem

Program 8 - FUNKCJE METROPOLITALNE KOMPLEMENTARNE – Rozwój funkcji metropolitalnych w miastach aglomeracji poza Trójmiastem

W PZPW do obszarów strategicznych rozwoju funkcji metropolitalnych zaliczono w Gdyni:

a) Nadmorską Strefę Prestiżu Miejskiego – łączącą obszar śródmieścia z otwartym morzem, obejmującą rejon Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru, ulice Świętojańską oraz 10 Lutego w kierunku Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry, Bulwar Nadmorski wzdłuż plaży do Polanki Redłowskiej i łączący się z aleją Marszałka Piłsudskiego do skrzyżowania z ulicą Świętojańską – Program 2, 4 i 6;

b) tereny Uniwersyteckiego Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej GUM – Program 3;

c) rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego z terenami rozwojowymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na płd. od ul. Stryjskiej – Program 3;

d) tereny z dominacją funkcji sportowych ograniczone od południa ulicą Małokacką, od północy Wołyńską i od wschodu Górskiego i linią kolejową – Program 6;

e) tereny istniejących uczelni wyższych: campusy Akademii Morskiej oraz Akademii Marynarki Wojennej – Program 3;

f) część tzw. Międzytorza wyłączoną z granic administracyjnych Portu Gdynia – Program 4;

g) rejon Chwarzna stanowiący rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – campus uniwersytecki – Program 3;

h) transportowe węzły integracyjne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym: Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, terminal promowy Gdynia oraz dworzec kolejowy Gdynia Głowna; punkty przesiadkowe o znaczeniu regionalnym i aglomeracyjnym – Program 1.

Rozwój systemu transportowego aglomeracji

Zadania polityki przestrzennej:

1) Ukształtowanie dostępnej i funkcjonalnej sieci transportowej obszaru aglomeracji.

2) Integracja systemu transportu pasażerskiego w obszarze aglomeracji.

3) Rozwój transportu intermodalnego i kombinowanego.

4) Poprawa bezpieczeństwa i zmniejszenie szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko.

PZPW wskazuje inwestycje na terenie i w otoczeniu Gdyni niezbędne w zakresie rozwoju systemu transportowego:

a) poprawa dostępności zewnętrznej aglomeracji: budowa drogi ekspresowej S6 (Trasa Kaszubska) i nowego połączenia dróg ekspresowych S6 i S7 jako obwodnicy „metropolitalnej";

b) poprawa dostępności kolejowej: modernizacja linii kolejowych E-65 Gdynia – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice; nr 201 Gdynia Główna – Kościerzyna; nr 202 na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Słupsk – Stargard Szczeciński;

c) rozwój Trójmiejskiego Węzła Lotniczego: w tym przystosowanie wojskowych obiektów lotniskowych Gdynia Oksywie do obsługi lotów cywilnych, w tym budowa Portu Lotniczego Gdynia – Kosakowo;

d) rozwój portów morskich Gdańsk i Gdynia jako węzłów bałtyckich autostrad morskich;

e) rozwój portowych centrów logistyczno-dystrybucyjnych jako węzłów intermodalnych tworzących Pomorskie Centrum Logistyczne;

f) budowa/rozbudowa układu wspomagającego obecną Trasę Średnicową (Gdańsk: Trakt Św. Wojciecha, Okopowa, Wały Jagiellońskie, Al. Zwycięstwa, Al. Grunwaldzka, Sopot: Al. Niepodległości, Gdynia: Al. Zwycięstwa, Śląska, Morska), w tym:

- budowa Drogi Czerwonej w Gdyni, w tym budowa Drogi Różowej od granicy z Sopotem do Śródmieścia Gdyni, rozbudowa ul. Wiśniewskiego i jej przedłużenie do Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej;
- budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej;
- modernizacja zachodniej Obwodnicy Trójmiasta (odcinek węzeł z Obwodnicą Południową Gdańska – węzeł Wielki Kack w Gdyni);

g) budowa/przebudowa głównych powiązań do Trasy Średnicowej, w tym przebudowa ul. Wielkopolskiej;

h) wyposażenie sieci ulicznej w urządzenia Inteligentnego Systemu Transportu - budowa Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR;

i) rozwój infrastruktury kolejowej poprawiającej obsługę ruchu pasażerskiego w aglomeracji, w tym:

- odbudowa/modernizacja linii Gdańsk Wrzeszcz – Kokoszki – Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia Kosakowo;
- budowa nowych przystanków (Gdańsk Śródmieście, Gdynia Śródmieście);
- rewitalizacja istniejących stacji i przystanków kolejowych.

j) rozwój węzłów przesiadkowych o randze krajowej i międzynarodowej:

- Port Lotniczy Gdynia Kosakowo;
- Pasażerski Terminal Promowy w Gdyni;
- dworzec kolejowy Gdynia Główna;

k) rozwój węzłów przesiadkowych o randze aglomeracyjnej przy stacjach i przystankach kolejowych:

- Gdynia Kack (Karwiny);
- Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana;

l) rozwój infrastruktury transportu wodnego o funkcjach turystycznych i rekreacyjnych;

m) budowa aglomeracyjnej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym, łączącego główne źródła i cele ruchu ludności: wzdłuż Centralnego Pasma Usługowego, wzdłuż pasa nadmorskiego, poprzecznych do ww. tras, w tym połączenia z trasami o charakterze rekreacyjnym, przede wszystkim na terenie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i w sąsiedztwie plaż.

Rozwój wybranych systemów infrastruktury technicznej aglomeracji

Zadania polityki przestrzennej:

1) Zapewnienie ochrony przed skutkami powodzi ze strony morza oraz rzek i kanałów, szczególnie rzeki Wisły oraz Gdańskiego Węzła Wodnego.

2) Zmniejszanie ładunku zanieczyszczeń odprowadzanych do wód, w tym morskich oraz do gruntu, zwłaszcza na obszarach cennych przyrodniczo i ważnych dla turystyki.

3) Zmniejszenie strat energii w istniejących sieciach i urządzeniach, wprowadzanie nowych rozwiązań technicznych i technologicznych, poprawiających ich niezawodność i ciągłość zasilania oraz minimalizujących koszty eksploatacji.

PZPW wskazuje inwestycje na terenie i w otoczeniu Gdyni niezbędne w zakresie rozwoju wybranych systemów infrastruktury technicznej:

a) rozbudowa i modernizacja systemów odprowadzania i oczyszczania ścieków na terenie działania Komunalnego Związku Gmin, w tym m.in.: rozbudowa i przebudowa Grupowej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze", budowa kolektora odprowadzającego ścieki z oczyszczalni w głąb Zatoki Puckiej, modernizacja i budowa instalacji do termicznego spalania osadów ściekowych w tej oczyszczalni;

b) budowa i modernizacja systemów odprowadzania wód opadowych, służących ochronie wód Zatoki Gdańskiej (wody należy w możliwie najwyższym stopniu zagospodarować na miejscu, zorganizowane odprowadzanie wód opadowych do cieków i zbiorników należy stosować tylko w przypadkach absolutnie koniecznych z uwzględnieniem opóźnienia i spowalniania ich odpływu oraz oczyszczania).

3.1. Uwarunkowania lokalne Gdyni

Gdynia ma bardzo ograniczone i silnie uwarunkowane możliwości rozwoju struktur zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu lokalnym i subregionalnym przez wody Zatoki Gdańskiej ze strony wschodniej, intensywnie zabudowane tereny Gdańska i Sopotu od południa i Rumi od północy, a także szczególnie chronione lasy TPK, położone w centralnej i zachodniej części obszaru miasta. Jedyne możliwości stwarzają tereny gmin Kosakowo, Szemud, Wejherowo i Żukowo.

Gminy sąsiadujące z Gdynią starają się prowadzić samodzielną politykę rozwoju. Związane jest to z możliwościami jakie stwarza ustawa samorządowa, chęcią czerpania korzyści z położenia w aglomeracji, ale też dostrzeganiem licznych problemów związanych z sąsiedztwem z dużymi miastami, co wytworzyło postawy ostrożności i samodzielności. Brak wyraźnej, wspólnej polityki przestrzennej jednostek wchodzących w skład aglomeracji, głównie między dużymi miastami i małymi gminami, spowodował szereg niekorzystnych zjawisk, do których należy przede wszystkim suburbanizacja, tj. „rozlewanie miast". W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne
i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie wymaga skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wielu gmin aglomeracji.

Od 2011 r. prowadzona jest systematyczna współpraca samorządów Północnego Pomorza w oparciu o udział w **Metropolitalnym Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA**. Forum zrzesza obecnie 23 samorządy: Gminę Cewice, Gminę Choczewo, Miasto Gdynię, Miasto Hel, Gminę Jastarnia, Gminę Karsin, Gminę Kosakowo, Gminę Krokowa, Miasto Lębork, Powiat Lęborski, Gminę Liniewo, Gminę Luzino, Miasto i Gminę Łeba, Gminę Łęczyce, Gminę Przywidz, Gminę Puck, Miasto Puck, Miasto Reda, Miasto Rumia, Gminę Szemud, Gminę Wejherowo, Miasto Wejherowo, Miasto i Gminę Władysławowo.

Forum NORDA podejmuje inicjatywy i przedsięwzięcia, służące zacieśnianiu metropolitalnych więzi wspólnot samorządowych Województwa Pomorskiego, ze szczególnym wskazaniem na:

- realizację strategicznie ważnej inwestycji: Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,
- zintegrowaną gospodarkę komunalną (w tym zwłaszcza odpady, energia elektryczna i komunikacja),
- zintegrowaną politykę rozwoju – głównie poprzez Subregionalny Obszar Funkcjonalny „Dolina Logistyczna", Małe Trójmiasto Kaszubskie, wspólną promocję gospodarczą,
- zintegrowaną politykę edukacyjną,
- zintegrowaną politykę turystyczną,
- bezpieczeństwo.

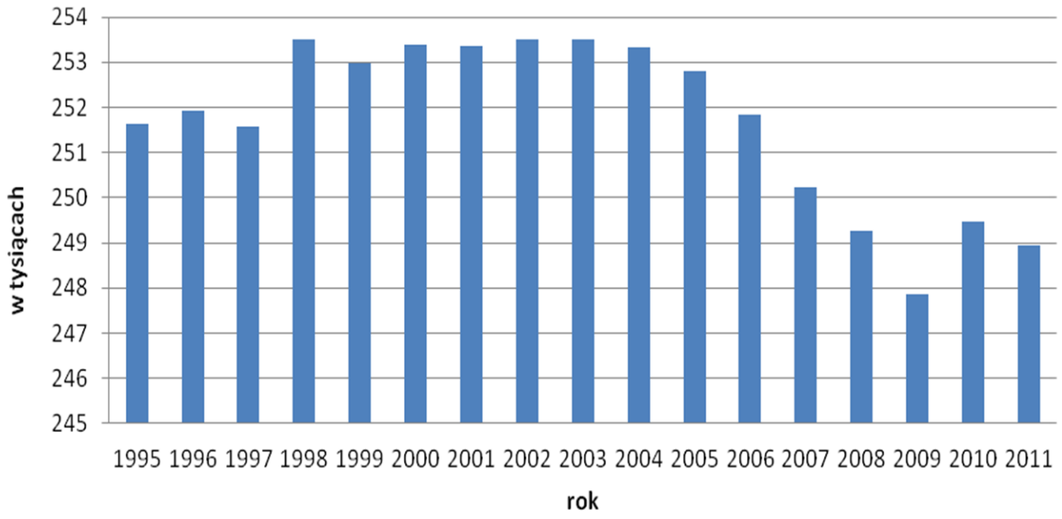
III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO

1. ROZWÓJ DEMOGRAFICZNY

1.1. Stan i struktura ludności

W roku 2011 r. liczba mieszkańców Gdyni wynosiła 248 939 osób (wg GUS[5]), co stanowiło 10,9% ludności województwa pomorskiego i 16,6% ludności miejskiej województwa. Gdynia jest drugim co do wielkości i znaczenia miastem województwa i aglomeracji. W rankingu miast w kraju wielkość Gdyni sytuuje ją na 12 pozycji.

Liczba ludności w Gdyni w latach 1995-2011[6]



Od 1995 r. liczba mieszkańców miasta ulegała cyklicznym zmianom. W latach 1995-1997, liczba mieszkańców była ustabilizowana na poziomie około 251-252 tys. osób, po czym wzrosła. W latach 1998-2004 liczba mieszkańców przekraczała 253 tys. osób, najwyższe wartości ponad 253,5 tys. osób osiągnęła w latach 1998 i 2002. Od 2005 r. obserwowany jest wyraźny spadek liczby ludności do najniższego poziomu w 2009 r. 247,9 tys. mieszkańców. W latach 2010-2011 liczba ludności wzrosła i ustabilizowała się na poziomie około 249 tys. mieszkańców.

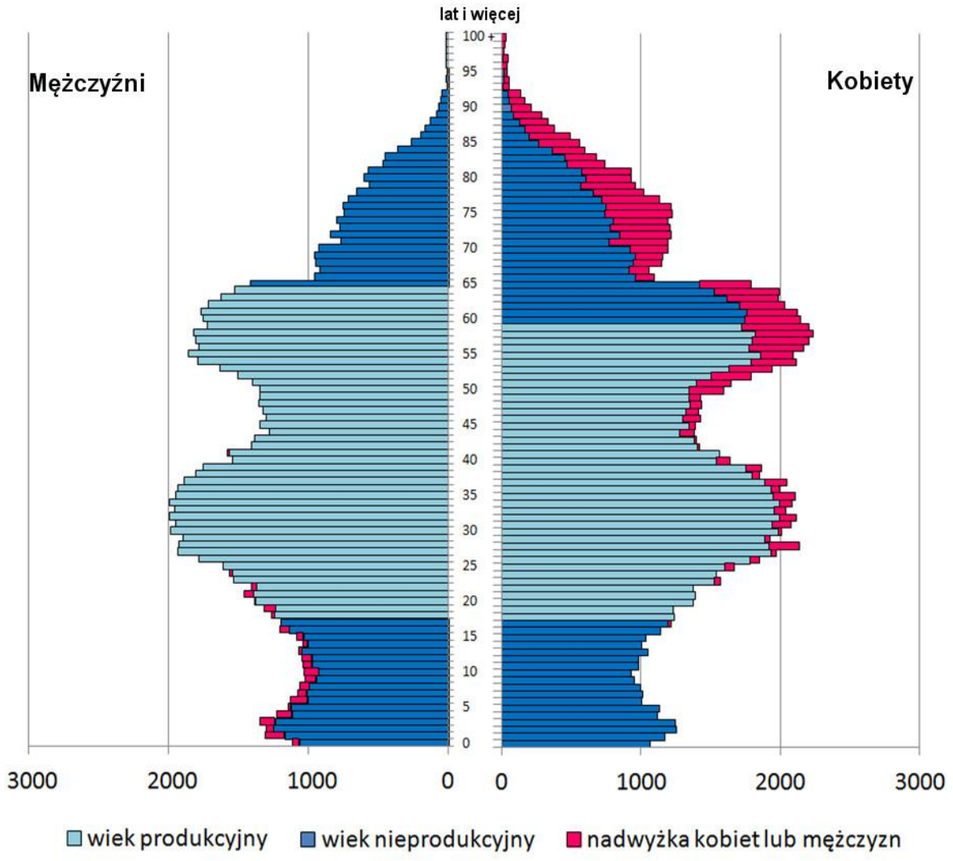
Ubytek mieszkańców Gdyni i Gdańska powoduje wysoki przyrost rzeczywisty głównie gmin wiejskich jak Wejherowo, Szemud, Żukowo oraz Kosakowo. Jest to proces spontaniczny, powodowany dostępnością gruntów budowlanych i możliwością budowy mieszkań tańszych niż w Trójmieście.

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

Udział osób w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat) w roku 2011 wyniósł 16,4%, udział osób w wieku produkcyjnym wyniósł 62,4%, gdzie 38,1% ogółu to ludność w wieku mobilnym (18-44 lata), zaś 24,3% niemobilnym zawodowo (kobiety - 45-59 lat i mężczyźni - 45-64 lata). Ludność w wieku poprodukcyjnym w 2011 r. stanowiła niemal 21% ogółu mieszkańców miasta, zatem co piąty mieszkaniec jest w wieku emerytalnym. Granica 20% ludności w wieku poprodukcyjnym jest jednym ze znamion starości demograficznej społeczeństwa, została ona przekroczona w Gdyni dopiero w 2010 r. W 2005 r. wskaźnik ten wynosił 17%. Mianem „starości demograficznej" określa się jednostki, w których występują jednocześnie trzy parametry:

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

Struktura ludności według płci i wieku w Gdyni – stan z 2011 r.[7]



Znaczny wzrost liczby ludności w wieku poprodukcyjnym spowodowany jest wkraczaniem w wiek emerytalny osób reprezentujących pierwszy, powojenny wyż demograficzny. Proces ten rozpoczął się w 2006 r. w przypadku kobiet i w 2010 r., w przypadku mężczyzn. Najliczniejsze roczniki tej grupy zasilą grupę poprodukcyjną w kolejnych kilku latach. Stan aktualny struktury płci i wieku, trendy przyrostu rzeczywistego pokazują, że w przypadku Gdyni można w niektórych dzielnicach mówić o wystąpieniu i przyszłym pogłębianiu się zjawiska starości demograficznej.

Poszczególne dzielnice Gdyni różnią się znacznie pod względem struktury wieku mieszkańców. Przede wszystkim na uwagę zasługuje rozkład przestrzenny zjawiska tzw. "starości demograficznej". Zjawisko to jest najbardziej zaawansowane w 2 jednostkach śródmiejskich: Śródmieście i Kamienna Góra, gdzie udział wieku poprodukcyjnego przekroczył 32%, zaś udział wieku przedprodukcyjnego jest najniższy w mieście i wyniósł 12-12,5%.

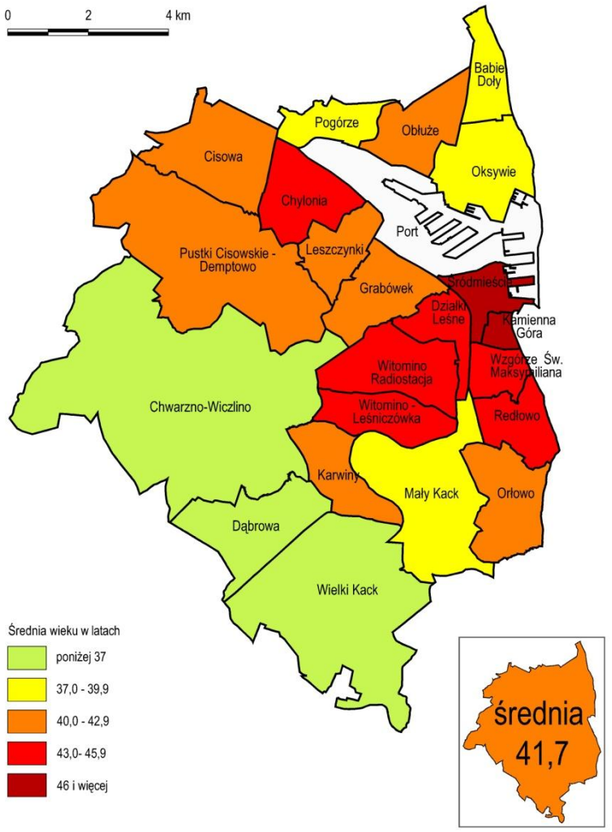
[5] Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni na podstawie danych GUS na dzień 31.12.2011 r.
[6] Bank Danych Regionalnych (BDR), GUS.
[7] Rysunek opracowany na podstawie danych Samodzielnego Referatu Analiz Statystycznych (SRAS) UM Gdyni, 2012 r.

Towarzyszy temu zjawisko wysokiego udziału gospodarstw 1-osobowych – powyżej 40% ogółu gospodarstw domowych w dzielnicy. Cechy "starych" dzielnic wykazują już sąsiednie jednostki: Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo, Działki Leśne, Witomino Radiostacja i Chylonia.

Zjawisko tzw. "młodych demograficznie" dzielnic gdzie występują tendencje przeciwne do opisanych powyżej, dotyczy południowo-zachodniego pasma rozwojowego miasta, to jest jednostek: Wielki Kack, Chwarzno-Wiczlino i Dąbrowa, gdzie odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym był najwyższy w mieście wynosząc 19-24%, zaś wiek poprodukcyjny stanowił jedynie 10-11%.

Jeszcze w 2005 r. najwyższym odsetkiem osób w wieku produkcyjnym szczyciły się starsze dzielnice mieszkaniowe jak Pogórze, Obłuże, Cisowa, Babie Doły itp. W 2011 r. widać już zmiany pokoleniowe, w czołówce pojawiły się licznie dzielnice o krótszej historii. Pierwsze miejsce zajmuje Dąbrowa, następnie Pogórze, Babie Doły (po około 72-73%) oraz Karwiny, Wielki Kack, Chwarzno-Wiczlino (po 64-67%).

Średnia wieku ludności zamieszkałej w Gdyni w 2011 r. wg dzielnic [8]



Przemiany w rozmieszczeniu ludności i strukturze demograficznej Gdyni wywołują zmiany zapotrzebowania na infrastrukturę i usługi typowe dla mieszkańców w różnych grupach wiekowych. Zapotrzebowanie na usługi świadczone na rzecz dzieci i młodzieży zmniejsza się w skali miasta, natomiast wzrasta w „młodych demograficznie" dzielnicach. Wzrastają również oczekiwania co do rozwoju instytucji i urządzeń dla osób w wieku starszym.

1.2. Przyrost naturalny

Przyrost naturalny w Gdyni w latach 1995-2011 był zmienny, układając się w cztery wyraźne okresy. W latach 1995-1999 przyrost był ujemny, z tendencją spadkową, osiągając najniższe wartości w 1997 r. (- 0,88‰) i 1999 r. (-0,55‰). W latach 2000-2004 nastąpiła stabilizacja przyrostu naturalnego, którego poziom oscylował w okolicy wartości zera, od -0,20‰ do +0,16‰. W 2005 r. przyrost wyraźnie spadł jeszcze incydentalnie do poziomu -0,50‰, ale już lata 2006-2010, z wyłomem w 2007 r., charakteryzowały się wyraźnie dodatnim przyrostem, z najwyższą w całym analizowanym okresie wartością +0,48‰ w 2008 r. W 2011 r. przyrost naturalny był ponownie ujemny (-0,72‰), zbliżając się do najniższego poziomu z 1997 r. Mimo ww. zmian *in plus* oraz *in minus*, należy pamiętać, że przyrost naturalny na poziomie poniżej 1‰ to wartość o bardzo małym znaczeniu, oznaczająca wartość 1 urodzenie na 1000 mieszkańców. W sąsiednich gminach wiejskich przyrost naturalny był w tym czasie nawet kilkanaście razy większy.

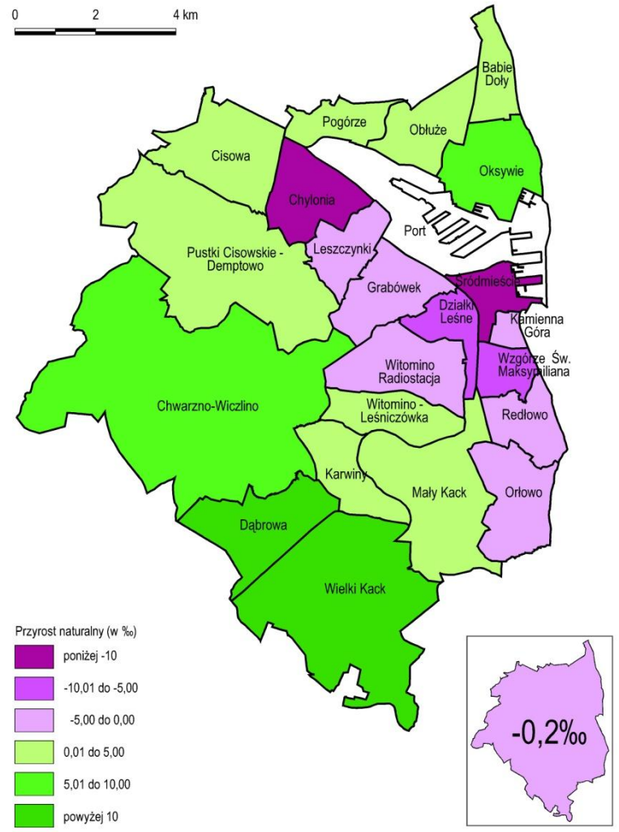
[8] Opracowanie na podstawie danych SRAS UM Gdyni, 2012 r.

Zgodnie z przewidywaniami z 2005 r. poprawa wskaźników urodzeń została spowodowana tym, że w wieku najwyższej płodności w okresie 2006-2010, był wyż demograficzny z lat 70. i 80. Według danych GUS w ostatnich latach przesunął się wiek najwyższej płodności kobiet. Najwięcej dzieci rodzą kobiety w wieku 25-29 lat (w 2010 r. w Gdyni: 36%), a następnie 30-34 lata (34%). Roczniki wchodzące w okres najwyższej płodności w 2011 r. były już mniej liczne, dlatego odnotowany wyraźny spadek przyrostu naturalnego będzie się zapewne pogłębiał.

Najwyższy przyrost naturalny w Gdyni odnotowały dzielnice o najniższej średniej wieku mieszkańców. W 2006 r. były to Chwarzno-Wiczlino, Wielki Kack (ok. +11 ‰). Natomiast w 2008 r. najwyższy wynik to +14‰ na Dąbrowie i w Wielkim Kacku oraz nieco mniej (do +6‰) w Chwarznie-Wiczlinie i Oksywiu.

Najniższy, ujemny przyrost naturalny odnotowano w 2006 r. w dzielnicach Śródmieście i Kamienna Góra (ok. -10‰). Natomiast w 2008 r. ujemny przyrost w Śródmieściu osiągnął aż -22‰, zaś drugie miejsce od końca zajęła Chylonia z wynikiem około -13‰.

Przyrost naturalny (w ‰) w Gdyni w 2008 r. wg dzielnic [9]



1.3. Migracje

Saldo migracji w latach 1995-2011 było też zmienne. W przypadku tego wskaźnika wyróżniamy trzy okresy. W latach 1995-1999 nastąpił wzrost salda migracji do wartości maksymalnej ponad 3,2‰ (tj. ponad 810 osób rocznie w latach 1998-1999). Drugi okres 2000-2007 to coroczny spadek salda od wartości maksymalnych do najniższej w badanym okresie -6,05‰ w 2007 r. (tj. -1515 osób). W 2005 r. saldo było po raz pierwszy ujemne (-0,84‰) i pozostało tak do 2011 r. Trzeci okres 2008-2011 to zmniejszanie się przewagi emigracji nad imigracją do wciąż ujemnego poziomu -2,1‰ (tj. -344 osób).

Ludność napływająca do Gdyni na pobyt stały w latach 1995-2011 pochodziła głównie z miast (74,6% imigrantów), natomiast wśród ludności emigrującej z Gdyni, odsetek wyprowadzających się do innych miast był niższy (niespełna 62% emigrantów). Od połowy lat 90. zaobserwować można wyraźny, stały wzrost odpływu ludności miasta na tereny wiejskie. W okresie 1995-2002 udział osób w emigracji na wieś wzrósł od 16-18% do ponad 22-23%. W okresie 2003-2011 nastąpił skok tych wartości do poziomu ponad 30% już w 2003 r., a następnie aż do najwyższego wyniku 37,5% w 2011 r. Znamiennym zjawiskiem jest zmiana salda migracji zagranicznych, które w okresie 1995-2008 było ujemne, a dopiero w okresie 2009-2011 osiągnęło wartości dodatnie. Najniższy poziom salda migracji zagranicznych odnotowano w 2006 r. -0,2‰ (tj. -486 mieszkańców). W 2011 r. przewaga imigrantów z zagranicy wyniosła +79 osób, co świadczyć może o licznych powrotach z kilkuletniej emigracji zarobkowej.

[9] Opracowanie na podstawie danych SRAS UM Gdyni, 2012 r.

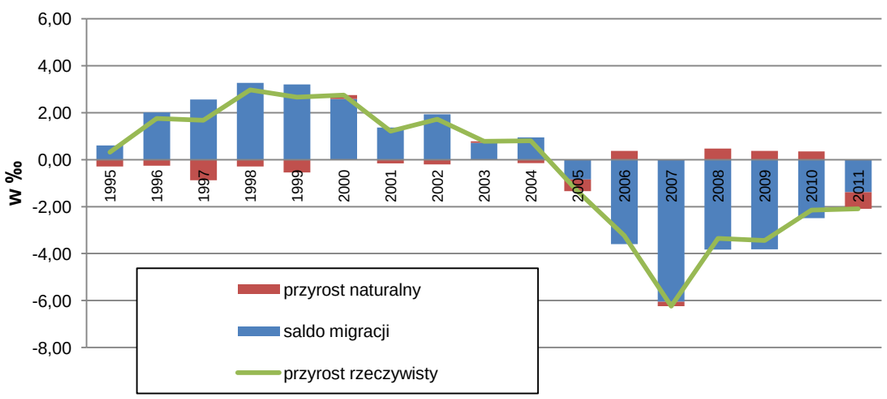
Saldo migracji ogółem zmienia się mimo wszystko na niekorzyść miasta od +829 osób w 1998 roku, do najniższego poziomu tj. -1515 w 2007 r. i -344 w 2011 r. Na pobyt stały w 2011 r. przybyło 3 070 osób, tj. o ponad 600 osób mniej niż w 2005 r. Podobnie zmalała też liczba emigrantów do poziomu 3414 w 2011 r., tj. 500 mniej niż w 2005 r.

Saldo migracji w ubiegłych latach w decydującym stopniu wpływało na bilans ludnościowy Gdyni, przekraczając wielokrotnie wpływ przyrostu naturalnego. Położenie Gdyni w obszarze metropolitalnym Trójmiasta daje szeroki wybór miejsc zamieszkania i możliwości dojazdów do pracy. Podejmowanie decyzji o zamieszkaniu w Gdyni będzie w dużym stopniu zależało od możliwości zatrudnienia i atrakcyjnej oferty budownictwa mieszkaniowego.

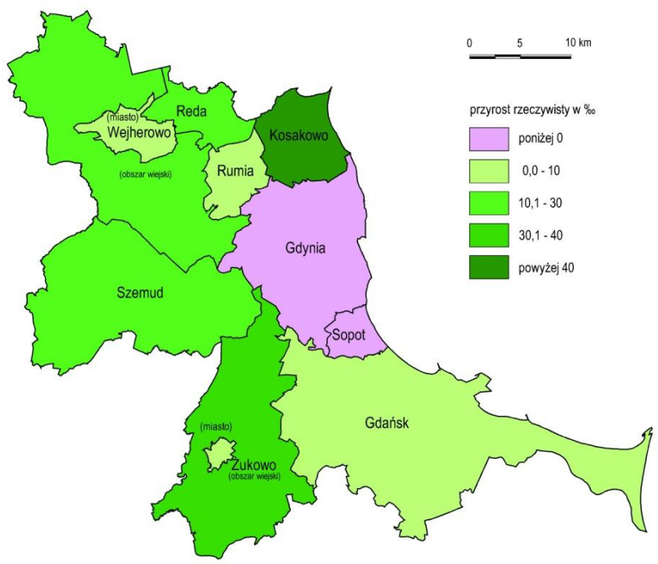
1.4. Przyrost rzeczywisty

Dzielnicami, w których dynamika wzrostu liczby ludności była dodatnia były głównie jednostki południowo-zachodnie. Najwyższy poziom wskaźnika osiągnęły: Chwarzno-Wiczlino (ponad 130), Wielki i Mały Kack (około 110). Dodatni wskaźnik osiągnęły jeszcze 4 jednostki: Redłowo, Oksywie, Pustki Cisowskie-Demptowo i Dąbrowa. Pozostałe dzielnice, odnotowały ujemny wskaźnik dynamiki zmiany liczby ludności. Najniższy poziom osiągnęły: Śródmieście i Działki Leśne (około 90).

Przyrost rzeczywisty w Gdyni w latach 1995-2011[11]



Przyrost rzeczywisty Gdyni i gmin sąsiednich w 2011 roku[10]



1.5. Prognozy demograficzne

Zgodnie z prognozą GUS obowiązująca w 2005 r., opublikowaną w 2004 r., w kierunkowym 2030 r. miało zamieszkiwać w Gdyni niespełna 220 tys. osób. Najnowsza prognoza opublikowana w 2011 r., na podstawie stanu wyjściowego z 2007 r. oraz założeń dotyczących dzietności, umieralności i migracji, jest o wiele bardziej pozytywna dla miasta Gdyni. Obserwowane tendencje zmian demograficznych będą się pogłębiać w mniejszym stopniu niż zakładano to jeszcze przed 2011 r. Ogólny ubytek ludności w okresie 2011-2030 szacowany jest na 5,66% tj. ponad 14,1 tys. osób. W 2005 r. szacowano go na 13,27% tj. aż 33,5 tys. osób. W okresie 2011-2035 ubytek ludności wyniesie łącznie już 7,6% tj. 18,9 tys. osób.

Prognoza ta przewiduje głębokie zmiany struktury wiekowej społeczeństwa, które nie będą jednak tak głębokie, jak przewidywano w oparciu o prognozę z 2004 r. Ubytki dotkną grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym o około 12,6%, (wg prognozy z 2004 r. 37%) oraz produkcyjnym o około 16,7% (wg prognozy z 2004 r. 25%), natomiast wzrośnie udział osób w wieku poprodukcyjnym o około 28,6% (wg prognozy z 2004 r. 55%). Obniży się liczba mieszkańców w mobilnym wieku produkcyjnym, a wzrośnie w wieku produkcyjnym niemobilnym.

Dynamika zmiany liczby ludności w Gdyni w latach 2005-2011[12]

Z powodu zmian struktury wiekowej szybko wzrastać będzie współczynnik obciążenia demograficznego. W roku 2005 współczynnik ten, wyrażony liczbą ludności w wieku nieprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym, wyniósł 52,3, w 2010 r. 56,9 a już w 2020 szacuje się go na około 73, zaś w 2030 r. na około 75. W 2035 r. ludność w wieku przedprodukcyjnym będzie stanowiła 15,2% ogółu społeczeństwa Gdyni, zaś w wieku poprodukcyjnym aż 27,7%.

Według danych NSP z 2002 r. w Gdyni było 101,2 tys. gospodarstw domowych.[13] Przeciętna liczba osób przypadająca na 1 gospodarstwo domowe zmniejsza się, w 2002 r. wynosiła 2,48 obecnie wynosi szacunkowo 2,3, prognozy wskazują na utrzymanie tej tendencji (spadek do 2,2 lub poniżej w 2035 r.). Przybywa gospodarstw jedno- i dwu-osobowych. W efekcie pomimo zmniejszania się liczby ludności, przewiduje się niewielki 1-2 procentowy przyrost liczby gospodarstw domowych do 2015-20, a w latach następnych spadek i stabilizację tej liczby na poziomie nieco niższym od obecnego.

[10] Opracowanie na podstawie danych BDR GUS.
[11] Opracowanie na podstawie danych BDR GUS.
[12] Opracowanie na podstawie danych SRAS UM Gdyni, 2012.
[13] Do 2013 r. nie zostały opublikowane dane dot. gospodarstw domowych wg Narodowego Spisu Powszechnego (NSP) przeprowadzonego w 2011 r., dlatego najaktualniejsze dane pochodzą jedynie z NSP 2002 r.

Prognoza ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym miasta Gdyni[14]

wyszczególnienie	2010[15]	2015	2020	2025	2030	2035
ogółem	**247324**	**244628**	**242081**	**239050**	**234845**	**230022**
mężczyźni	117539	115347	113775	112188	110110	107832
kobiety	129785	129281	128306	126862	124735	122190
wiek przedprodukcyjny	**40145**	**40186**	**40982**	**40561**	**37989**	**35067**
mężczyźni	20607	20744	21197	20987	19656	18151
kobiety	19538	19442	19785	19574	18333	16916
wiek produkcyjny	**157654**	**148173**	**139856**	**135864**	**134586**	**131260**
mężczyźni	81215	76582	72191	69500	68806	67946
kobiety	76439	71591	67665	66364	65780	63314
wiek poprodukcyjny	**49525**	**56269**	**61243**	**62625**	**62270**	**63695**
mężczyźni	15717	18021	20387	21701	21648	21735
kobiety	33808	38248	40856	40924	40622	41960
ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	**56,9**	**65,1**	**73,1**	**75,9**	**74,5**	**75,2**
mężczyźni	44,7	50,6	57,6	61,4	60	58,7
kobiety	69,8	80,6	89,6	91,2	89,6	93

1.6. Wnioski

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

[14] Rocznik statystyczny Gdyni 2011, US w Gdańsku, Gdańsk 2012, tabl. 4(44), s. 111-112.
[15] dane rzeczywiste, ~~wg~~

2. ROZWÓJ GOSPODARCZY

2.1. Struktura podmiotów gospodarczych

Ogół podmiotów gospodarczych tworzy bazę ekonomiczną miasta, stanowi główne źródło zatrudnienia i popytu na pracę, źródło dochodów budżetu miasta i dochodów osobistych ludności. W 2005 r. w Gdyni zarejestrowane były 31 272 podmioty gospodarcze, a w 2012 r. 36 472 podmioty, w tym: przedsiębiorstwa duże (zatrudniające pow. 250 osób) – 48, średnie (50-249 osób) – 258, małe (10-49 osób) – 1 282, bardzo małe (0-9 osób) – 34 884. W ciągu 5 lat przybyło zatem ponad 4 tys. podmiotów gospodarczych (wzrost o 12,6%).

W przedsiębiorstwach tych znajduje zatrudnienie łącznie ok. 143 tys. osób. Zjawiskiem godnym odnotowania jest fakt, iż znacząca część osób wyprowadzających się z Gdyni do gmin ościennych pozostaje aktywna zawodowo na terenie miasta, stąd liczba aktywnych zawodowo na terenie miasta pozostaje w dłuższym okresie czasu stabilna.

W latach 2005-2011 w gospodarce trwał nadal proces restrukturyzacji prowadzący do wyraźnego spadku zatrudnionych w sektorze publicznym. Zmiany w gospodarce związane są także ze światowym kryzysem gospodarczym, upadkiem przemysłu okrętowego, rybołówstwa dalekomorskiego, itp. Liczba podmiotów sektora publicznego spadła nieznacznie (4%), zaś liczba jego pracowników odnotowała kolejny, po okresie 2000-2005, wysoki spadek (20%) na rzecz sektora prywatnego. Sektor prywatny zanotował wzrost podmiotów gospodarczych o 4220 firm (13,7%) i 4,4 tys. pracujących (11,2%).

Ponad 70% ogółu podmiotów gospodarczych stanowią obecnie firmy funkcjonujące na statusie "osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą". To one właśnie wykazują największy przyrost. Największy udział mają firmy zajmujące się handlem 23,8%, produkcją i budownictwem 21,2% oraz działalnością profesjonalną, naukową i techniczną 11,4%.

2.2. Wiodące dziedziny gospodarki

Gospodarka morska

Kompleks różnych działalności, wykorzystujących nadmorskie położenie, określanych mianem "gospodarki morskiej" obejmował w 2010 r. 1322 podmioty, skupiające 12,9 tys. pracujących. Od 2005 r. nastąpił wysoki wzrost liczby podmiotów gospodarki morskiej (o ponad 37%), szczególnie w działalnościach związanych z produkcją oraz przeładunkiem i magazynowaniem. Liczba pracujących w gospodarce morskiej zmienia się odwrotnie proporcjonalnie, od 2005 r. spadła aż o 25%. Niepewny jest los polskiej **floty transportowej**, obejmującej w 2010 r. 15 jednostek (w 2005 r. 18).

Brak dostępności łowisk na morzach terytorialnych państw obcych spowodował marginalizację **rybołówstwa dalekomorskiego** na przełomie lat 90. i na początku XXI w., utrzymuje się. Liczba pracujących w tym dziale w latach 2000-2010 zmniejszyła się 4-krotnie, do poziomu 374 zatrudnionych. Jeszcze w latach 2004-2007 (141 zatrudnionych w 2007 r.) zapaść przeżywały firmy z branży **przetwórstwa rybnego**, ale już w 2010 r., pracując na surowcach importowanych, osiągnęły zatrudnienie na poziomie 649 osób, tj. nieznacznie wyższe niż w 2000 r.

Nastąpiły poważne zmiany w obszarze **przemysłu okrętowego**. Jeszcze w 2000 r. branża ta zatrudniała w Gdyni 13,5 tys. osób, w 2005 r. 9,4 tys. osób, zaś w 2010 r. już tylko niespełna 4 tys. osób. Zasadnicza zmiana nastąpiła w 2008 r. w wyniku upadłości Stoczni Gdynia S.A. Tereny po Stoczni Gdynia zostały zakupione przez nowe, prężne podmioty gospodarcze (m.in. Stocznię Remontową Nauta i firmę Crist) i objęte wsparciem Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. PSSE zamierza zarządzać infrastrukturą, tak aby znajdujące się w jej zasięgu firmy miały pełne bezpieczeństwo działania. Są duże szanse na utrzymanie produkcji stoczniowej, remontu statków i konstrukcji metalowych, w tym urządzeń dla morskiej energetyki wiatrowej.

W latach 2000-2007 renesans przeżywał **port morski,** który od poziomu 8,4 mln t w 2000 r. zanotował wzrost obrotów o 77% do 14,8 mln t w 2007 r. W kolejnych latach obroty ustabilizowały się, nie były już tak wysokie i na koniec 2010 r. wynosiły 12,4 mln t. Główną grupą ładunków portu gdyńskiego była drobnica (5,6 mln t w 2010 r.), w tym kontenery (3,4 mln t). Ładunki kontenerowe obsługiwane są w

Porcie Gdynia przez dwa nowoczesne terminale kontenerowe: Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) oraz Gdyński Terminal Kontenerowy S.A. (GCT S.A). BCT jest jednym z największych terminali w rejonie Bałtyku.

Wzrost zanotowały również **przewozy pasażerskie** w transporcie morskim i osiągnęły poziom 432,2 tys. pasażerów w 2010 r. Od 2000 do 2010 r. wzrost wyniósł 63%. Port gdyński jest również liderem pod względem wizyt dużych statków wycieczkowych. W roku 2012 zawinęło do Gdyni 69 wycieczkowców, a liczba odwiedzających Gdynię gości wyniosła prawie 109 tysięcy.

Port morski posiada niewielkie rezerwy terenowe, co oganicza dalszą jego rozbudowę i modernizację.

Zamierzenia inwestycyjne na najbliższe lata:

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

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

Infrastruktura obrony narodowej

Wykorzystuje nadmorskie i graniczne położenie Gdyni i obejmuje: port wojenny, stocznie, dowództwo 3 Flotylli Marynarki Wojennej, lotnictwo morskie, szkolnictwo wyższe. Cały ten kompleks funkcji obronnych odgrywa ważną, stabilizującą rolę dla funkcjonowania miasta.

Pozostały przemysł i budownictwo

Jeszcze w 2000 r. w przemyśle zatrudnionych było niemal 22,4 tys. osób, w 2005 r. 19 tys. zaś w 2010 r. 12 tys. osób. Większość zatrudnionych w tym sektorze należała do branż przetwórstwa przemysłowego (85%). Głównymi kierunkami produkcji prócz przemysłu okrętowego są: produkcja metalowych wyrobów gotowych (z wyłączeniem maszyn i urządzeń), produkcja komputerów, urządzeń elektrycznych, wyrobów elektronicznych i optycznych, mebli, produkcja oraz naprawa, konserwacja i instalowanie maszyn i urządzeń, produkcja odzieży. Ważnym sektorem działalności przemysłowej jest "wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę" zarządzane w całości przez spółki handlowe, w tym z kapitałem zagranicznym, zatrudniające w 2010 r. 1,1 tys. osób. Budownictwo niemal w całości prywatne zatrudniało w 2010 r. blisko 3,5 tys. osób, tj. 0,5 tys. więcej niż w 2005 r., ale mniej niż w okresach hossy budowlanej z lat 2008-2009.

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

Szkolnictwo wyższe

Gdynia stanowi duży ośrodek szkolnictwa wyższego, obejmujący 10 szkół wyższych (3 uczelnie publiczne i 7 prywatnych), w których w roku akademickim 2011/2012 kształciło się łącznie 17,9 tys. studentów.

Obserwowane w ostatnich latach zmiany to dostosowywanie kierunków kształcenia do potrzeb gospodarki i rynku pracy, stąd cywilne, najczęściej ekonomiczne kierunki nauczania w akademiach morskich. Absolwenci, zwłaszcza kierunków technicznych, mogą znaleźć zatrudnienie w Parku Naukowo-Technologicznym, który jest miejscem inkubowania małych, ale wysoce innowacyjnych firm, w szczególności w branży IT, biotechnologii i designu.

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

Handel

Gdynia jest ważnym ośrodkiem handlu detalicznego, hurtowego i targowiskowego. Ważniejsze obiekty handlowe to:

- „Zespół Miejskich Hal Targowych" przy ul. Wójta Radtkego (o pow.7 500 m², z targowiskiem o pow.2 000 m²),
- „Targowisko Chylonia" (o pow. 4 300 m², pow. handlowa 2 000 m²),
- Centrum Handlowe „Riviera" (70 000 m²),
- Centrum Handlowe "Klif" (33 000 m²),
- Centrum Handlowe z hipermarketem TESCO (8 100 m²), marketem OBI (9 000 m²) oraz marketem Media Markt (5 000 m²),
- Centrum Handlowe z hipermarketem TESCO (10 000 m²),
- Centrum Handlowe „Batory" (10 000 m²),
- Centrum Handlowe „Witawa" (6 100 m²),
- Centrum Handlowe „Kwiatkowskiego" (6 000 m²),
- hurtownia Macro Cash and Carry (12 800 m²),
- Dom Towarowy "Chylonia" (10 000 m²),
- 2 markety „Kaufland" (łącznie pow. 6 000 m²),
- targowisko hurtowe przy ul. Rdestowej (4 500 m²; pow. handlowa 3 000 m²),
- 38 dużych sklepów o powierzchni ponad 1 000 m² każdy.

Ponadto na granicy miasta wybudowano Centrum Handlowe „Szperk" (23 000 m²), które położone jest w granicach gminy Kosakowo, ale komunikacyjnie powiązane z Gdynią, obsługujące mieszkańców Pogórza i Obłuża.

Szacunkowo określa się powierzchnię handlu detalicznego na ponad 335 tys. m². Działalność handlową prowadziło ok. 8,5 tys. firm, zatrudnienie w handlu wynosi 12 tys. osób, czyli tyle ile zatrudnia przemysł. Obroty w handlu hurtowym są niespełna 2-krotnie większe niż w handlu detalicznym. W okresie 2006-2011 zmniejszył się dystans handlu hurtowego i detalicznego, głównie za sprawą trzykrotnego wzrostu obrotów detalicznych. Wzrost dochodów ludności oraz zainteresowanie potencjalnych inwestorów wskazuje na dalsze duże możliwości rozwoju handlu, zwłaszcza dużych kompleksów handlowo-usługowych.

2.3. Tendencje inwestycyjne w latach 2000-2014

Centrum miasta - komercjalizacja, uzupełnianie zabudowy i ekspansja

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

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

- zrealizowano Centrum Handlowe Riviera,
- zrealizowano halę sportowo-widowiskową i stadion rugby (dawne tereny baz transportowych),
- zrealizowano kompleks Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (była zajezdnia autobusowa),
- zrealizowano zespół apartamentowo-usługowy Sea Towers (tereny poportowe),

Problemem staje się brak przestrzeni parkingowych w obrębie śródmieścia.

Obszar rozwojowy północnej części śródmieścia miasta tworzy pas terenu o szerokości 150-200 m rozciągający się od rejonu dworca kolejowego Gdynia Główna Osobowa do basenów portowych i obejmuje Molo Rybackie wraz z nasadą – teren byłego przedsiębiorstwa „Dalmor" S.A. oraz tereny Stoczni Remontowej „Nauta" S.A., która opuszcza zajmowane dotąd tereny przy ul. Waszyngtona i przenosi całą działalności na nowo zakupione tereny w rejonie dawnej Stoczni Gdynia S.A. Potencjał tego obszaru, wraz z możliwymi uzupełnieniami istniejącej zabudowy, pozwala na rozważanie skali nowych inwestycji odpowiadającej kubaturowo obecnemu zainwestowaniu śródmieścia.

Tereny rozwojowe – rozwój budownictwa jednorodzinnego, przygotowanie uzbrojenia

Na obszarze tzw. Gdyni Zachód (obejmującej tereny rozwojowe położone w zachodniej części miasta) wyznaczonych zostało ponad 200 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, co przy przyjęciu wskaźników określonych w obowiązujących planach pozwala na wyznaczenie ponad 2500 działek budowlanych i realizację tyluż domów jednorodzinnych. W ostatnich latach liczba oddawanych do użytku średniorocznie domów wynosiła ok. 200 – 220. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę jednorodzinną, tylko na Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ponad 10 lat.

Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 100 ha terenów pod zabudowę wielorodzinną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy 0,5-1,5 (średnio 0,9-1,0). Pozwala to na realizację do 900 tys. m^2 powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % - do ok. 550 tys. m^2 powierzchni użytkowej mieszkań. W ciągu ostatnich lat średniorocznie oddawano w Gdyni do użytku ok. 1000 mieszkań w budynkach wielorodzinnych. Średnia wielkość budowanych mieszkań w różnych formach budownictwa (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi ok. 60 m^2. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę wielorodzinną, tylko na Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ok. 10 lat.

Należy zastrzec, że:

- możliwości inwestycyjne w zasadniczym stopniu uwarunkowane są tempem realizacji infrastruktury technicznej (uzbrojenia terenu) na Gdyni Zachód,
- tempo inwestycji zależeć będzie również od tempa udostępniania - sprzedaży terenów przez obecnych właścicieli - w interesie miasta są jak najszybsze przekształcenia własnościowe.

Zrealizowany program budowy wodociągów i kanalizacji sanitarnej na znacznej części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino, umożliwia realizację, obok zabudowy jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej, przy zachowaniu pełnych standardów uzbrojenia.

Rozwija się inwestowanie na terenie wiejskich gmin ościennych, które położone są stosunkowo blisko obszaru centralnego metropolii - w odległości 6-10 km od śródmieścia Gdyni kończą się tereny należące do miasta. Władze sąsiadujących terenów wiejskich starają się przyciągnąć inwestorów, promując w ten sposób słabo kontrolowane procesy suburbanizacji - rozlewania się miast.

Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury technicznej i transportowej

W analizowanym okresie na terenie miasta Gdyni zrealizowano szereg inwestycji infrastrukturalnych, w tym węzły i drogi układu podstawowego, usprawniających komunikację w obrębie miasta, z których najważniejszymi były:

- III i IV etap Drogi Różowej (oddana w 2007 r.),
- budowa Trasy Kwiatkowskiego - najistotniejszego połączenia drogowego dla poprawy dostępności do portu i centrum miasta (oddana w 2008 r.),
- przebudowa układu drogowego Węzeł Św. Maksymiliana wraz z budową tunelu drogowego pod Drogą Gdyńską i torami kolejowymi SKM i PKP (oddany w 2011 r.),
- rozbudowa ul. Chwarznieńskiej - odcinek leśny (oddany w 2014 r.),
- opracowanie dokumentacji projektowych dotyczacych systemów odprowadzania wód opadowych w Gdyni w ramach projektu pt: „Poprawa czystości wód Morza Bałtyckiego poprzez rozwój systemów gospodarki wodnej".

Najważniejszymi z prowadzonych inwestycji są:

- budowa sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino,
- realizacja dróg rowerowych,
- wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem TRISTAR,
- „Ochrona wód Zatoki Gdańskiej – budowa i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych w Gdyni".

Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury społecznej

Wśród inwestycji z zakresu infrastruktury społecznej najważniejszymi realizacjami okresu 2006-2014 są hala sportowo-widowiskowa przy ul. K. Górskiego, rozbudowa stadionu piłkarskiego GOSiR oraz budowa narodowego stadionu rugby, rozbudowa Teatru Muzycznego, adaptacja zabytkowego Dworca Morskiego na Muzeum Emigracji, budowa Gdynia InfoBox Obserwatorium Zmian. Ponadto licznie występowały inwestycje w placówkach oświatowych, w tym wyposażenie istniejących szkół w obiekty sportowe.

2.4. Wnioski

- Procesy restrukturyzacyjne z ubiegłych lat doprowadziły do znacznego rozdrobnienia bazy ekonomicznej Gdyni. Istotnym czynnikiem jest obecność nadal dość silnego sektora publicznego, który zapewnia pracę dla ok. 24,5 tys. osób (36% pracujących). Szczególnie dotkliwe straty poniosły niektóre działy gospodarki morskiej jak: przemysł okrętowy, rybołówstwo, transport morski (flota). Straty powstałe z tego tytułu na rynku zostały szybko wyrównane przez małych i drobnych przedsiębiorców, co świadczy o dużej prężności i aktywności mieszkańców.
- W wyniku ograniczenia aktywności niektórych podmiotów gospodarczych powstały możliwości innego zagospodarowania terenów przemysłowych i portowych, z których największe to:
  - układ torowy nabrzeży portowych obsługujących przeładunki węgla tzw. „Międzytorze",
  - teren po Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich DALMOR,
  - teren po Stoczni Remontowej „Nauta" S.A.,
  - teren po Fabryce Farb i Lakierów Okrętowych POLIFARB.
- Kolejny impuls rozwojowy dla miasta pojawia się w związku z możliwościami zwiększenia intensywności użytkowania terenów portowych – budową nowego terminalu promowego przy Nabrzeżach: Fińskim i Polskim, ożywieniem wymiany w handlu międzynarodowym, rozbudową węzłów komunikacji na styku ląd-morze.
- Gdynia ma możliwości wykorzystania szans wynikających z organizacji w Trójmieście ważnych imprez międzynarodowych. Wiąże się to z koniecznością rozbudowy bazy hotelowo-gastronomicznej, usługowej, obsługi turystyki, poszerzenia i podniesienia standardu oferty turystycznej miasta.
- W obrębie śródmieścia Gdyni występują rezerwy terenowe wynikające stąd, że przedwojenne plany zabudowy nie zostały w całości zrealizowane. Ich wykorzystanie może, poprzez uzupełnianie programu użytkowego, pozwolić na poprawę funkcjonowania śródmieścia (np. poprzez realizacje parkingów strategicznych). Z drugiej strony należy wziąć pod uwagę zgłaszany przez mieszkańców niedostatek powierzchni placowych i zieleni rekreacyjnej.
- Rezerwy w obrębie historycznego układu urbanistycznego Śródmieścia znajdują się w polu zainteresowania potencjalnych inwestorów. Dla kluczowych terenów uchwalone zostały lub są w przygotowaniu miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które mają ułatwić inwestowanie na terenach ważnych z punktu widzenia rozwoju Śródmieścia, dopełniających jego strukturę. Są to:
  - tereny waterfrontu – rejon Sea Towers i Centrum Gemini, Molo Rybackie, teren b. Stoczni Nauta, Molo Południowe wraz z rejonem nasady,
  - tereny po obu stronach ul. Władysława IV w sąsiedztwie centrum handlowego Batory oraz tereny uwolnione po przebudowie węzła drogowego Wzgórze Św. Maksymiliana,
  - tereny poportowe położone na północ od ul. Jana z Kolna,
  - pojedyncze działki plombowe, m.in. róg ulic 10-go Lutego i Świętojańskiej, ul. Bema przy Teatrze Miejskim, ul. Świętojańska przy Pomniku Harcerza, rejon Skweru Plymouth i inne,
  - teren pomiędzy ul. Śląską i torami kolejowymi - teren dzielnicy Działki Leśne w bezpośrednim styku z obszarem śródmieścia.

IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW

1. WARUNKI ZAMIESZKIWANIA

1.1. Zasoby mieszkaniowe

Zasoby mieszkaniowe Gdyni na koniec 2011 r. wg GUS wynosiły 106,2 tys. mieszkań o powierzchni użytkowej 6 585,9 tys. m². W okresie 2006-2011 wybudowano 7 634 nowych mieszkań o powierzchni użytkowej 625,6 tys. m^2. Średnia powierzchnia użytkowa nowych mieszkań z tego okresu to 81,9 m^2. Największy przyrost powierzchni użytkowej mieszkań odnotowano w 2008 r. – ponad 150 tys. m^2, w końcu tego okresu tj. w latach 2010-2011 przyrost kształtował się na poziomie 90 tys. m^2 rocznie.

Przeciętna wielkość 1 mieszkania w 2011 r. wyniosła 62 m^2 (w 2005 r. 59,8m^2), przeciętna liczba osób przypadająca na 1 mieszkanie wyniosła 2,34 (w 2005 r. 2,36), na 1 osobę przypadło 26,5 m^2 (w 2005 r. 23,3 m^2). W rzeczywistości warunki mieszkaniowe są nieco gorsze, ponieważ jak wykazały wyniki spisu powszechnego z 2002 r. ok. 5% zasobów stanowią mieszkania z różnych przyczyn niezamieszkałe, lokale oczekujące na zasiedlenie, na zmianę lokatora lub właściciela oraz lokale w trakcie remontu. Standardy mieszkaniowe, mimo spadku inwestycji budowlanych po 2008 r., wciąż się poprawiają.

Struktura wieku zasobów mieszkaniowych

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

Okres wczesnej urbanizacji - lata 1920-1945

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

Okres powojennej odbudowy - lata 1946-56

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

Okres intensywnej urbanizacji lat 60. i 70.

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

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

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

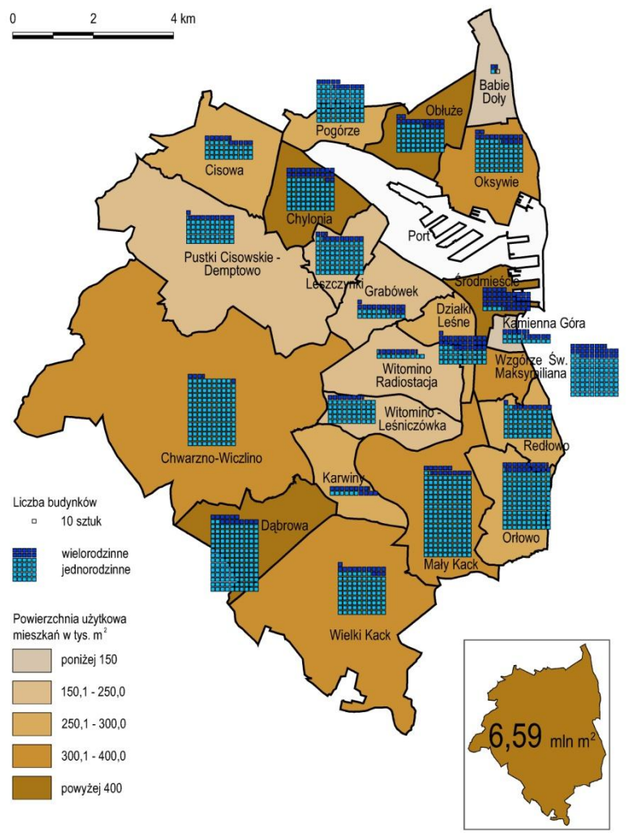
Okres budownictwa w drugiej połowie lat 90. i po roku 2000

Drugą połowę lat 90. charakteryzuje rozwój rynku firm developerskich oferujących realizacje zarówno mieszkań w ramach zabudowy wielorodzinnej jak i w formie domów jednorodzinnych usytuowanych w kompleksach zabudowy o małej i średniej skali. Urbanistyka tego okresu charakteryzuje się dopasowywaniem struktury zabudowy do nabytych nieruchomości z jednoznaczną opcją na maksymalizację powierzchni do sprzedaży lub wynajmu. Efektem tego jest uszczuplanie projektowanych wcześniej terenów usług osiedlowych i zieleni. Odczuwalny jest niedostatek terenów przeznaczanych na rekreację i inne cele publiczne wokół enklaw zabudowy developerskiej. Jedną z nowych form zabudowy są tzw. apartamentowce - zespoły intensywnej, wysokiej zabudowy z programem usługowo-rekreacyjnym w obrębie zespołu. Największą tego typu realizacją jest zespól apartamentowo-usługowy Sea Towers. Oddany do użytku w 2008 roku kompleks był do czasu ukończenia Sky Tower we Wrocławiu najwyższym budynkiem w Polsce wybudowanym poza Warszawą, oraz jednocześnie najwyższym budynkiem mieszkalnym w Polsce.

Oceniając strukturę wieku istniejącej zabudowy mieszkaniowej można stwierdzić, że:

- mieszkania przedwojenne mają niewielki udział w zasobach, ogółem 13%; przeciętna wielkość 59,7 m² pow. użytkowej / 1 mieszkanie; zabudowa przedwojenna występuje we wszystkich dzielnicach miasta,

Zasoby mieszkaniowe wg powierzchni użytkowej i liczby budynków[16]



- zasoby powojenne z lat 1945-78 to 46 tys. mieszkań o powierzchni użytkowej 2,3 mln m², przeciętna wielkość 49,9 m²/ 1 mieszkanie; ta grupa obejmuje najbardziej niekorzystne tzw. “oszczędnościowe” budownictwo wielorodzinne, zbudowane w technologii wielkiej płyty z dużym udziałem małych mieszkań np. w Chyloni - 76,5%, Witomino Radiostacja - 79,9%,
- w latach 1978-88 zbudowano ok. 15 tys. mieszkań, przeciętnej wielkości 64,4 m² p.u. / 1 mieszkanie,
- w latach 1988-2005 zbudowano 19 tys. mieszkań, przeciętnej wielkości 81,0 m² p.u. / 1 mieszkanie.
- w latach 2006-2012 zbudowano niespełna 8,8 tys. mieszkań o przeciętnej wielkości 80,8 m² p.u. / 1 mieszkanie.

Komunalne zasoby mieszkaniowe

Liczba mieszkań komunalnych w Gdyni ulega stałemu zmniejszeniu; w 2005 roku było to 6,5 tys. mieszkań o powierzchni 309,3 tys. m²; przeciętna wielkość 47,6 m² p.u. / 1 mieszkanie. W 2009 roku było 6,3 tys. mieszkań o powierzchni użytkowej 268,1 tys. m², a przeciętna wielkość spadła do 42,6 m² p.u. / 1 mieszkanie. W 2010 r. oddano do użytkowania 128 mieszkań komunalnych o powierzchni 6,3 tys. m² p.u., zaś w latach 2011-2012 nie oddano ani jednego mieszkania w zasobach gminy.

W 2011 r. miasto dysponowało mieszkaniami socjalnymi w liczbie 441, z czego 372 to zasób komunalny (318 w 2005 r.), zaś 69 to zasób wspólnot mieszkaniowych. Łączna powierzchnia użytkowa lokali socjalnych wynosiła 13,6 tys. m^2, średnia wielkość to 31 m² p.u. / 1 mieszkanie. Jest to grupa mieszkań, które muszą być zwielokrotnione z uwagi na zadania gminy w zakresie zabezpieczenia potrzeb

[16] Opracowanie na podstawie danych SRAS UM Gdyni, 2012 r.

mieszkaniowych najuboższych jej mieszkańców. Prognoza zapotrzebowania na lokale socjalne do 2016 r. wskazuje na około 300-320 takich mieszkań na koniec każdego roku. Do 2016 r. miasto planuje zwiększyć liczbę lokali socjalnych do poziomu 575.

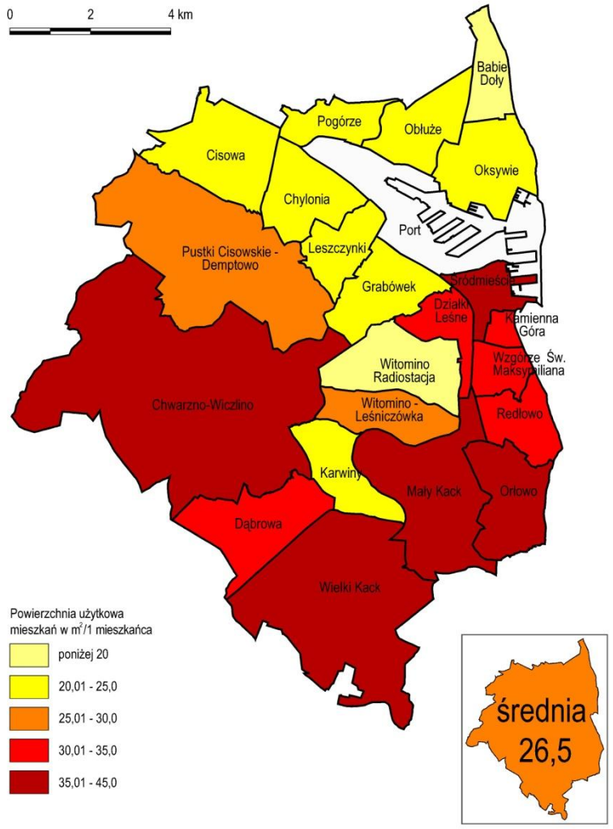
Budownictwo czynszowe, TBS-y zrealizowane przy współudziale gminy to 901 mieszkań w 23 budynkach, oddanych do użytku w latach 1998-2007. Do 2013 r. TBS Czynszówka Sp. z o.o. nie wybudowała już nowych budynków.

1.2. Standardy mieszkaniowe

Wskaźnik wielkości powierzchni użytkowej przypadającej na mieszkańca

W 2011 r. powierzchnia użytkowa mieszkań przypadająca na 1 mieszkańca w Gdyni wyniosła średnio 26,5 m^2. Wskaźnik ten był zróżnicowany i wyniósł od 17,8 m^2 na 1 mieszkańca w Babich Dołach do 42,1 m^2 w Małym Kacku. Wysokie wartości odnotowały także dzielnice Orłowo (40,5 m^2), Chwarzno-Wiczlino (39,8 m^2), czy Śródmieście (36,1 m^2). Najwyższy poziom wskaźnika występuje wszędzie tam, gdzie jest duży udział zabudowy jednorodzinnej, jak również w Śródmieściu, gdzie dominuje zabudowa wielorodzinna, ale średnia wieku jest tu najwyższa, gospodarstwa domowe są jednymi z mniej licznych w mieście, występują tu też mieszkania niemające stałych mieszkańców.

Powierzchnia użytkowa mieszkań na 1 mieszkańca w 2011 r.[17]



Od 2002 r. omawiany wskaźnik zmienił się znacząco. Najniższy wynik w Babich Dołach wynosił wtedy około 15 m^2, najwyższy zaś dotyczył Małego Kacka i Orłowa, gdzie był nieco wyższy niż 30,5 m^2. W pozostałych jednostkach: na północy Gdyni, w paśmie od Cisowej do Grabówka, i dalej na południe po Karwiny w 2002 r. wskaźnik był dużo niższy, poniżej 20 m² na 1 osobę. W 2011 r. jedynie jednostka Witomino Radiostacja utrzymała tak niski poziom, zaś w pozostałych jednostkach ww. pasma na 1 mieszkańca przypadało już od 21 m^2 w Cisowej do niemal 27 m^2 na Pustkach Cisowskich-Demptowie.

Wskaźnik powierzchni użytkowej mieszkań przypadającej na 1 mieszkańca wzrasta zgodnie z przyjętymi dla obliczeń chłonności terenów mieszkaniowych założeniami. W 2002 r. wskaźnik ten dla obszaru całego miasta wyniósł 20,75 m²/Mk, zaś w roku 2005 wzrósł do 23,39 m²/Mk i 26,5 m^2/Mk w 2011 r., co daje wzrost średnio o 0,72 m^2 p.u. / Mk rocznie.

Wskaźnik liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu

Średni wskaźnik liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu w 2011 r. wahał się od 1,5 w Śródmieściu do 3,1 w Babich Dołach. Dzielnice o najmniejszej liczbie osób w mieszkaniu tworzą pasmo śródmiejskie, obejmujące jednostki: Śródmieście, Wzgórze św. Maksymiliana i Działki Leśne (poniżej 2 os. na 1 mieszkanie). Poniżej średniej dla całego miasta wypadają też jednostki: Mały Kack, Redłowo, Witomino Radiostacja, Orłowo, Chylonia i Wielki Kack. Wymienione dzielnice, za wyjątkiem Wielkiego Kacka, charakteryzują się też wysokim udziałem ludności w wieku poprodukcyjnym.

Największe relatywnie zasiedlenie mieszkań powyżej 2,8 osób/mieszkanie utrzymuje się w jednostkach północnych: Babie Doły, Oksywie i Pogórze.

W porównaniu do 2002 r. na niższe pozycje spadły dzielnice Gdyni Zachód tj. Dąbrowa (2,6 os./1 mieszkanie), Chwarzno-Wiczlino (2,5) i Wielki Kack (2,2), co jest spowodowane najwyższym w mieście przyrostem liczby mieszkań i odsuniętym w czasie meldowaniu się nowych mieszkańców oraz prawdopodobnie zwiększonym udziałem gospodarstw 1 i 2 -osobowych.

Samodzielność zamieszkiwania gospodarstw domowych

W ubiegłych latach przyrost mieszkań wyprzedzał przyrost gospodarstw domowych, co znacznie poprawiło samodzielność zamieszkiwania. O ile w 2002 r. wg spisu wskaźnik ten wynosił 114 gospodarstw domowych na 100 mieszkań, to potencjał mieszkań, jaki wówczas istniał (gdyby wszystkie mieszkania zostały zasiedlone) pozwalał na obniżenie wskaźnika do 108. W latach 2002-2011 w Gdyni przybyło ponad 17 tys. mieszkań. Wg szacunków wskaźnik samodzielności zamieszkiwania obniżył się do poziomu około 105.

Barierą ograniczającą dostęp do mieszkań są ceny mieszkań, które od okresu 2008-2009 zaczęły spadać. Jednak w wyniku kryzysu gospodarczego kolejną barierą stał się ograniczony dostęp do kredytów mieszkaniowych. Zapotrzebowanie na mieszkania dla najuboższych zwiększa się i będzie nadal rosnąć wraz z coraz liczniejszą grupą emerytów i rencistów. Tę lukę dobrze wypełnia duża ilość małych mieszkań w tzw. blokowiskach, gdzie koszty utrzymania mieszkań są relatywnie niskie. Zapotrzebowanie na mieszkania socjalne ma swoje przyczyny m.in. w przekształceniach właścicielskich, zwłaszcza w Śródmieściu. Z drugiej strony zamożniejsza część społeczeństwa dąży do poprawy standardów zamieszkania, stąd rosnące zapotrzebowanie na mieszkania duże.

Gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych

Grunty zabudowane i zurbanizowane w mieście zwiększają swoją powierzchnię. W okresie 2006-2011 wzrosły one o 267 ha, do poziomu 4410 ha. W grupie tej zawierają się tereny mieszkaniowe, których powierzchnia w 2011 r. wynosiła 1412 ha tj. 10,5% obszaru miasta. Grunty przemysłowe zajmowały w 2011 r. 506 ha - 3,7%, tereny komunikacyjne 1367 ha, tj. 10,1%.

Średni wskaźnik gęstości zaludnienia terenów mieszkaniowych wynosił w 2011 r. 176 os./ha.

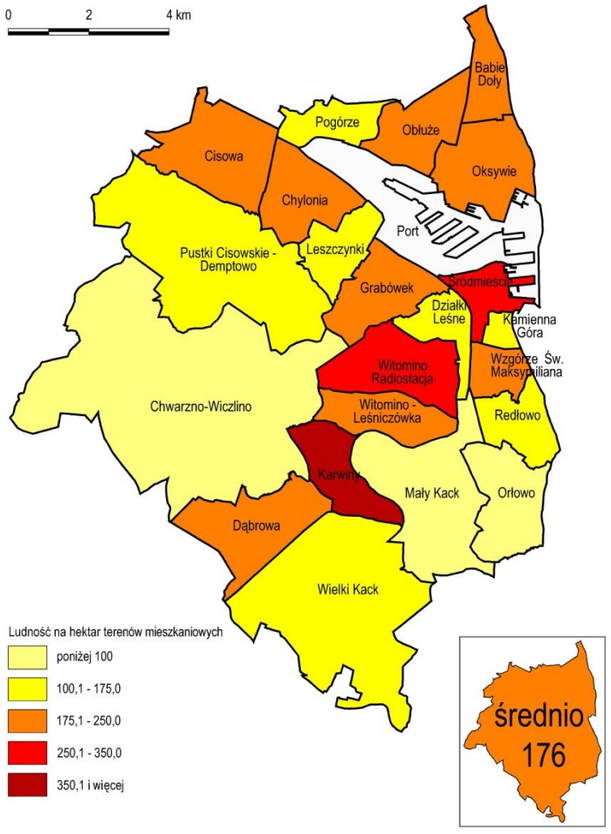
Dzielnice o najniższej gęstości zaludnienia, odniesionej do terenów mieszkaniowych to dzielnice o wysokim udziale zabudowy jednorodzinnej: Chwarzno-Wiczlino, Orłowo i Mały Kack - wszędzie poniżej 100 osób/ha. Względnie niska gęstość zaludnienia w przedziale 100-175 osób na ha terenów mieszkaniowych wystąpiła także w pozostałych dzielnicach o dużym udziale zabudowy jednorodzinnej: Działki Leśne, Kamienna Góra, Leszczynki, Pustki Cisowskie-Demptowo, Redłowo, a także Pogórze i Wielki Kack. Gęstość zaludnienia w przedziale 175-250 osób na ha terenów mieszkaniowych wystąpiła w dzielnicach: Babie Doły, Obłuże, Oksywie, Cisowa, Chylonia, Grabówek, Witomino-Leśniczówka, Wzg. Św. Maksymiliana, Dabrowa. Najwyższą gęstością zaludnienia charakteryzowała się dzielnica Karwiny, a także w mniejszym stopniu Śródmieście i Witomino-Radiostacja. Są to jednostki o dominacji intensywnej zabudowy wielorodzinnej. W stosunku do 2005 r. wyraźnie zwiększyła się gęstość zaludniania Dąbrowy, o wysokim przyroście liczby mieszkańców, a spadła na Pogórzu, w którym liczba mieszkańców spada.

[17] Opracowanie na podstawie danych SRAS UM Gdyni, 2012 r.

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

- okresie budowy osiedla mieszkaniowego, ściślej w fazie jego projektowania i realizacji; istotne zróżnicowanie dotyczy zwłaszcza zasobów powojennych, kształtowanych pod wpływem zmieniających się normatywów urbanistycznych, określających intensywność zabudowy netto (stosunek pow. ogólnej budynków do powierzchni zabudowy) oraz wielkość wyposażenia w podstawowe kubaturowe urządzenia usługowe oraz tereny zieleni, wypoczynku i komunikacji wewnętrznej,
- fazie rozwoju demograficznego osiedla mieszkaniowego, co też jest związane z okresem jego powstania; struktury demograficzne w kilka i kilkadziesiąt lat po realizacji różnią się od siebie zasadniczo, co czyni zmiennymi w czasie potrzeby społeczne w zakresie urządzeń i terenów podstawowych, służących obsłudze ludności.

Gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych w 2011 r.[18]



1.3. Wnioski

- Warunki mieszkaniowe w Gdyni kształtują się na dobrym poziomie, porównywalnym z innymi dużymi miastami w kraju i sukcesywnie poprawiają się. Świadczą o tym wskaźniki powierzchni użytkowej mieszkań przypadającej średnio na 1 mieszkańca, liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu, jak również wskaźniki obrazujące samodzielność zamieszkiwania.
- Istniejące zasoby mieszkaniowe miasta charakteryzują się trwałymi cechami, determinującymi sposób ich wykorzystania, obecnie i w przyszłości. Ponad 85% istniejących zasobów mieszkaniowych Gdyni zostało wybudowane w okresie powojennym. Ponad 30% to zabudowa z lat 70. i 80., zaś 16% to najnowsze realizacje z okresu 2002-2011. Okres budowy ma istotny wpływ na typ zabudowy i przeciętną wielkość mieszkań.
- Konieczna jest stopniowa poprawa standardów zamieszkania na osiedlach zrealizowanych w latach 70.-90. Zadaniem na przyszłość jest lepsze ich administrowanie, poprawa jakości technicznej budynków i zagospodarowania, w tym: termomodernizacja, rozwiązanie problemów parkingowych, urządzenie miejsc rekreacji i sportu dla różnych grup wiekowych mieszkańców.
- Bliskość urządzonych terenów zielonych położonych w sąsiedztwie koncentracji mieszkaniowych odgrywa ważną rolę w ocenie atrakcyjności tych obszarów dla zamieszkania. Występujące często znaczne, niezagospodarowane przestrzenie wewnątrzosiedlowe stwarzają możliwości przemyślanego uzupełniania zabudowy, co wraz z poprawą istniejącego zagospodarowania może być jednym ze sposobów ich rewitalizacji.

[18] Opracowanie na podstawie danych SRAS UM Gdyni, 2012 r.

- W okresie największego „boomu mieszkaniowego” tj. w latach 1961-78 w ramach tzw. oszczędnościowego budownictwa zbudowano szereg osiedli mieszkaniowych w technologii wielkopłytowej, niepodatnych ze względów technicznych na znaczące przekształcenia. Prawie 2/3 zasobów miasta stanowią mieszkania zlokalizowane w budynkach wielorodzinnych, liczących 20 i więcej mieszkań. Są to głównie zasoby spółdzielcze, ale także komunalne i zakładowe (wojskowe, kolejowe itd.). Wszystkie zasoby w zabudowie blokowej charakteryzują się niską przeciętną wielkością mieszkań, na poziomie 40-50 m² na 1 mieszkanie. Dla poprawy przeciętnej wielkości mieszkań w mieście konieczna będzie realizacja mieszkań dużych, łączenie mieszkań w ramach działań modernizacyjnych budynków oraz rozwój budownictwa jednorodzinnego.
- Związek między okresem budowy a przeciętną wielkością mieszkań występuje także w zabudowie niskiej, liczącej 1 do 4 mieszkań na 1 budynek. Zarówno budownictwo przedwojenne, jak i powojenne realizowane przynajmniej do połowy lat 80., cechuje przeciętna wielkość mieszkania na poziomie 60-70 m² na 1 mieszkanie w zabudowie jednorodzinnej. Wielkość mieszkań wzrosła wyraźnie w najnowszym budownictwie jednorodzinnym wolnostojącym, realizowanym od lat 80., kiedy pojawił się typ dużych mieszkań, 100-200 m² powierzchni użytkowej na 1 mieszkanie. Istniejące struktury mieszkaniowe w różnym stopniu dostosowują się do zmieniających się, pod wpływem postępu cywilizacyjnego, wymogów społecznych.
- Na terenie Gdyni utrzymują się nieliczne enklawy substandardowej, samowolnej zabudowy z okresu międzywojennego (Wzgórze Orlicz-Dreszera) oraz realizowanej na terenach tzw. ogródków (ogródki przy al. Zwycięstwa 62 i inne). Uporządkowanie tych terenów utrudnia znaczna liczba zameldowanych tam osób, zwykle o niskich dochodach, oczekujących wsparcia ze strony miasta lub potencjalnych inwestorów.

2. OCENA WYPOSAŻENIA USŁUGOWEGO

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

2.1. Oświata i wychowanie

Nauczanie początkowe i szkolnictwo podstawowe

- Przedszkola i oddziały przedszkolne

  Łącznie w 2005 roku było 71 placówek w tym: 44 przedszkola (1 specjalne) i 27 oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych. W 2011 roku w Gdyni było 89 placówek wychowania przedszkolnego, w tym: 49 przedszkoli, 29 oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych i 11 punktów przedszkolnych – nowej formy opieki nad dziećmi, która pojawiła się w 2008 roku.

  W roku 2011 w mieście było około 9374 dzieci przedszkolnych, w tym w wieku 3-5 lat 7223 osób, oraz 2151 w wieku 6 lat. Od 2005 roku liczba dzieci przedszkolnych wzrosła o 8%.

  Do wszystkich placówek przedszkolnych uczęszczało 6905 dzieci, wg danych GUS dzieci objęte wychowaniem przedszkolnym to 6742 osób w wieku 3-6 lat, w tym 5651 osób w wieku 3-5 lat. Różnica wynika z udziału dzieci spoza terenu miasta. Wysoki wzrost liczby jednostek przedszkolnych w okresie 2005-2011 spowodował poprawę odsetka dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym - dla grupy wiekowej 3-5 lat z 52,4% w 2005 r. do 78,2% w 2011 roku, a dla 6-latków z 64% do 71,9%.

  Dzieci w wieku 2 i 3 lat to najliczniejsze roczniki w całej grupie przedprodukcyjnej, zaś już dzieci młodsze, przyszłe grupy przedszkolaków, są mniej liczne. W 2011 roku, po raz pierwszy od co najmniej 2000 roku, było więcej miejsc w przedszkolach, niż dzieci do nich uczęszczających. Na 100 miejsc w przedszkolach przypadało 99 dzieci, w 2005 roku wskaźnik ten wynosił 102.

  Wyraźna poprawa stanu istniejącego w okresie 2006-2011 nie oznacza jednak zatrzymania wzrostu zapotrzebowania na opiekę przedszkolną. W nowej sytuacji przesunięcia wieku szkolnego z 7 do 6 lat, dzieci, które rozpoczynać będą naukę w szkole podstawowej zwolnią miejsca w przedszkolach i w oddziałach przy szkołach, ale docelowo wychowaniem przedszkolnym objęte ma być 100% dzieci w wieku 5 lat i jak najwyższy odsetek dzieci w wieku 3-4 lata. W 2015 w wieku 3-5 lat będzie około

7,2 tys. dzieci, zaś liczba miejsc w przedszkolach, przy szkołach i w punktach przedszkolnych w 2011 roku wynosiła około 7,1 tys. miejsc. Wydaje się zatem, że zapotrzebowanie będzie realizowane w pełni, a zwiększanie liczby przedszkoli, czy liczby miejsc w przedszkolach będzie miała za zadanie poprawę standardu, w tym zmniejszanie liczebności oddziałów przedszkolnych, które w 2011 roku w przedszkolach wynosiły średnio 25 osób na oddział, przy szkołach 24 osób, zaś w punktach przedszkolnych 14.

- Szkoły podstawowe

  W 2011 roku w Gdyni funkcjonowało 40 szkół podstawowych, w tym 2 o profilu sportowym i 4 specjalne dla 12 863 uczniów (w tym 131 w szkołach specjalnych). 35 placówek jest na utrzymaniu gminy, uczy się w nich 95% uczniów w mieście. W okresie 2006-2011 r. zanotowano spadek liczby uczniów o 7%, co spowodowało likwidację 1 szkoły. W kolejnych latach liczba uczniów będzie się jednak zwiększała, co jest wynikiem echa wyżu demograficznego. W latach 2015-2020 liczba dzieci w wieku szkolnym będzie się utrzymywała na poziomie 14-14,5 tys. Liczba osób w wieku szkolnym będzie się także zmieniać względem dzielnic, co będzie powodowało konieczność korekty sieci szkół – restrukturyzację szkół na terenach tzw. „starych" dzielnic mieszkaniowych oraz budowa nowych szkół w nowych osiedlach mieszkaniowych, w miarę przyrostu ich mieszkańców.

- Gimnazja

  W 2011 r. Istniały 32 placówki, w tym 3 o profilu sportowym, dla 6651 uczniów. Od 2005 r. liczba gimnazjów zmniejszyła się o jedną placówkę, zmalała też liczba uczniów o ponad 1,9 tys. osób. Liczba dzieci w wieku gimnazjalnym będzie się jeszcze zmniejszać do 2015 roku, do poziomu około 6,2 tys. osób, a następnie, w wyniku echa wyżu osiągnie wartości 7-8 tys. osób w latach 2020-2025.

  Placówek samorządowych było 23, uczy się w nich 90% uczniów. Zasada organizacji sieci szkół podobna jak przy szkołach podstawowych. Gmina ma obowiązek dowożenia uczniów do szkoły, jeżeli dostępność piesza do szkół przekracza określone odległości, stąd tak ważne jest zbliżenie szkół dla dzieci młodszych do miejsc zamieszkania.

Szkolnictwo ponadpodstawowe

Potencjał szkół ponadpodstawowych obejmuje:

- 19 liceów ogólnokształcących dla 5 163 uczniów, w tym 2 placówki specjalne i 1 liceum uzupełniające,
- 2 licea profilowane dla 89 uczniów, (w 2005 r. było to 8 placówek dla 991 uczniów),
- 16 techników zawodowych dla 3 270 uczniów, w tym 1 technikum uzupełniające,
- 7 szkół zasadniczych zawodowych dla 728 uczniów, w tym 2 specjalne,
- 5 szkół artystycznych dla 588 uczniów, w tym 2 szkoły ogólnokształcące.

Łącznie w szkołach ponadpodstawowych w roku szkolnym 2011/2012 naukę pobierało 9838 uczniów. Liczba mieszkańców w wieku ponadgimnazjalnym stanowiła około 80% liczby uczniów szkół ponadgimnazjalnych. Oznacza to, że Gdynia nadal pełni ważną funkcję obsługi regionu w zakresie szkolnictwa średniego szczebla. Liczba uczniów liceów ogólnokształcących jest wyższa niż w szkołach technicznych. Największa koncentracja szkół występuje w Śródmieściu, Chyloni oraz na Grabówku, ale pozytywnym faktem jest występowanie szkół średnich w północnych i zachodnich dzielnicach mieszkaniowych Gdyni. Wahania demograficzne, preferencje absolwentów gimnazjów oraz sytuacja na rynku pracy wymagać będzie podejmowania działań zmierzających do zmiany sieci i profilu szkół tego typu. Od 2005 roku obserwowany jest spadek liczby młodzieży w wieku ponadgimnazjalnym. Spadek liczby tej grupy wiekowej obserwowany będzie do końca tej dekady, a od 2020 r. liczba ta powinna wrastać do poziomu 8 tys. osób około 2025 r.

Kształcenie osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi

W zakresie szkolnictwa specjalnego w roku szkolnym 2011/2012 na terenie miasta kształceniem objęto:

- w 4 szkołach podstawowych i 4 gimnazjach 230 osób (od 2005 r. spadek o 491 osób),
- w 3 szkołach zawodowych i 3 liceach 129 osób (od 2005 r. spadek o 29 osób).

Ponadto w 2011 r. w mieście funkcjonowały:

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

2.2. Szkoły wyższe i policealne

W zakresie szkolnictwa policealnego Gdynia dysponuje 39 szkołami policealnymi dla 4845 uczniów i słuchaczy, w tym 32 to szkoły dla dorosłych. Funkcjonują one w powiązaniu z istniejącymi szkołami zawodowymi. Zapotrzebowanie w tym zakresie wykazuje tendencje wzrostowe. W latach 2006-2011 liczba uczących się wzrosła o 57%. W szkołach dla młodzieży liczba uczniów zmniejszyła się o połowę, w szkołach dla dorosłych zaś podwoiła się.

W Gdyni w 2011 r. funkcjonowało 10 szkół wyższych, które tworzą wieloprofilowy ośrodek naukowy, ukierunkowany na potrzeby gospodarki i rynku pracy. Charakter morski utrzymują Akademia Morska i Akademia Marynarki Wojennej oraz Wydział Oceanografii i Geografii Uniwersytetu Gdańskiego. Obie Akademie uruchomiły cywilne kierunki nauczania. Rozwój niepublicznych szkół wyższych zaowocował powstaniem Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu oraz Wyższej Szkoły Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Politycznych, Pomorskiej Wyższej Szkoły Humanistycznej, Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej. Łącznie ośrodek szkolnictwa wyższego w Gdyni kształci 17,9 tys. studentów. Wskazane byłoby rozwijanie kierunków technicznych i kreowanie zaplecza naukowo-badawczego w powiązaniu z istniejącym Pomorskim Parkiem Naukowo-Technologicznym.

W 2010 roku otwarto Policealne Niepubliczne Studium Filmowe – Gdyńską Szkołę Filmową, pierwsza tego typu szkołę w Polsce północnej. Głównym mecenasem szkoły jest Miasto Gdynia.

2.3. Usługi kultury

Wyposażenie miasta w placówki upowszechniania kultury obejmuje:

- 5 miejskich instytucji kultury: Miejską Bibliotekę Publiczną z 23 filiami (posiadającą księgozbiór liczący 0,5 mln tomów i będąca organizatorem konkursu o Nagrodę Literacką Gdynia), Teatr Miejski im. Witolda Gombrowicza, Centrum Kultury, Muzeum Miasta Gdyni (nowo zrealizowany budynek muzeum) oraz Muzeum Emigracji,
- 2 kina z 14 salami projekcyjnymi na ponad 3 500 miejsc oraz salę kinową w pomieszczeniach b. sali konferencyjnej Stoczni Nauta (Klub Filmowy),
- 4 muzea związane z morskim charakterem miasta: Akwarium Gdyńskie, statek - muzeum "Błyskawica", statek - muzeum "Dar Pomorza", Muzeum Marynarki Wojennej (nowo zrealizowany budynek muzeum),
- Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej (instytucja samorządu wojewódzkiego, współfinansowana przez Miasto, rozbudowywany w latach 2010-2013).

Placówki prowadzone przez miasto charakteryzują się niskim uczestnictwem mieszkańców w ich ofercie. Statystyczny mieszkaniec Gdyni odwiedza kino 3 razy w roku, ale do teatru chodzi 1 raz na dwa lata. Czytelnicy w bibliotekach w 2005 stanowili 20%, a w 2010 17,5% mieszkańców, uczestnicy imprez organizowanych przez domy i ośrodki kultury w 2005 stanowili 25%, a w 2009 11% mieszkańców, spadła też liczba odwiedzających muzea z 545 tys. osób w 2000 r. do 286 tys. osób w 2005 r. i do 242 tys. osób w 2011 r. Lepiej przedstawia się uczestnictwo w spektaklach teatralnych – liczba widzów wzrasta: 130,5 tys. w 2005 r., 141,5 tys. w 2010 r. Ogólny wynik placówek kulturalnych w Gdyni wskazuje na potrzebę wdrażania nowych pomysłów na spędzanie wolnego czasu, bądź jeszcze bardziej intensywnej promocji i ulepszania oferty kulturalnej miasta.

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

2.4. Ochrona zdrowia i pomoc społeczna

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

Szpitale:

- Szpital św. Wincentego a Paulo w Śródmieściu (404 łóżka),
- Szpital Morski im. PCK w Redłowie (380 łóżek),
- Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Redłowie (95 łóżek), w którym działają trzy krajowe specjalistyczne ośrodki referencyjne: Krajowy Ośrodek Medycyny Hiperbarycznej, Krajowy Ośrodek Medycyny Morskiej i Krajowy Ośrodek Medycyny Tropikalnej,
- Wielospecjalistyczny Szpital z Przychodnią „Clinica Medica" na Grabówku (22 łóżka),
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Zakład Rehabilitacji" w Witominie (25 łóżek),
- Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Diaverum" w Redłowie (6 łóżek).

Prócz ww. stacjonarnej, całodobowej opieki szpitalnej w Gdyni znajdują się także 4 podmioty chirurgii jednego dnia. W 2011 r. w Gdyni funkcjonowało łącznie 10 podmiotów leczniczych oferujących usługi szpitalne. Szpitale posiadają profile lecznicze, Szpital św. Wincentego a Paulo jest szpitalem ratunkowym, na terenie Szpitala Morskiego utworzono Pomorskie Centrum Onkologiczne. Łączna liczba łóżek w szpitalach w 2011 r. wyniosła 932., tj. 26 więcej niż w 2005 r. Wskaźnik liczby łóżek w szpitalach na 10 tys. ludności w 2011 r. wyniósł 37,2, co było najniższym wynikiem w Trójmieście.

Ratownictwo Medyczne

W Gdyni jest 7 zespołów ratownictwa medycznego. Rozmieszczenie zespołów ratownictwa na terenie miasta wynika z ustawy o ratownictwie medycznym i gwarantuje dojazd do osoby poszkodowanej w ciągu 8 minut w aglomeracji miejskiej i 15 minut poza miastem. Dysponentem zespołów jest Miejska Stacja Pogotowia Ratunkowego w Gdyni. Szpitalny oddział ratunkowy znajduje się przy Szpitalu św. Wincentego a Paulo.

Przychodnie lekarskie

W mieście funkcjonuje 35 przychodni lekarskich świadczących usługi z zakresu podstawowej opieki zdrowotnej, jak i usługi specjalistyczne. Najwięcej tego typu placówek jest w dzielnicy Śródmieście - 11 (w tym 2 na terenach przemysłowo-portowych), następnie na Oksywiu, Wzgórzu Św. Maksymiliana i w Chyloni – po 3, oraz po 2 na Obłużu, w Redłowie, Dąbrowie i Działkach Leśnych, po 1 w Chwarznie-Wiczlinie, Wielkim Kacku, Orłowie, Kamiennej Górze, Witominie, Grabówku i Pustkach Cisowskich-Demptowie. Brak przychodni odnotowuje się w dzielnicach Babie Doły, Cisowej i w Małym Kacku.

Gabinety prywatne

W 2011 r. w Gdyni zarejestrowane było 735 indywidualnych praktyk lekarskich, indywidualnych specjalistycznych i grupowych oraz 322 praktyki lekarsko-dentystyczne. Jeszcze w 2005 r. takich placówek było kilkakrotnie mniej. Zarejestrowane praktyki to tzw. gabinety prywatne lokalizowane we wszystkich dzielnicach, często w lokalach mieszkaniowych, w miejscu zamieszkania usługodawcy.

Pozostałe placówki należące do sfery ochrony zdrowia i pomocy społecznej to:

- Całodobowy Ośrodek Socjalizacyjny dla dzieci 0-3, (Śródmieście),
- Dom Dziecka (Pustki Cisowskie-Demptowo), w tym: Interwencyjny Ośrodek Opieki,
- Zespół Placówek Specjalistycznych (Chylonia), w tym:
  - Ognisko Wychowawcze,
  - Placówka Interwencyjna – forma dzienna, całodobowa dla dzieci do 12 lat,
- Rodzinne Domy Dziecka (7) w różnych dzielnicach Gdyni,
- Dzienny Dom Pomocy Społecznej (Wzgórze Św. Maksymiliana),
- Zespół Opiekuńczy w tym:
  - Dom Dziennego Pobytu (osoby starsze),
  - Dom Samotnej Matki,
  - Schronisko dla bezdomnych kobiet,
  - Mieszkania chronione dla samotnych matek,
- Tymczasowy Ośrodek Opiekuńczy (całodobowe schronisko dla bezdomnych mężczyzn) (Chwarzno-Wiczlino),
- Środowiskowy Dom Samopomocy dla osób z zaburzeniami psychicznymi (Wzgórze Św. Maksymiliana),
- Ośrodek Opiekuńczy dla osób przewlekle chorych (Oksywie),
- Dom Pomocy Społecznej (Pustki Cisowskie-Demptowo),
- Kluby Seniora,
- ZOL Caritas Cisowa Pomocowe Centrum Caritas im. Ojca Pio,
- Hospicjum Stacjonarne (Oksywie),
- Schronisko dla bezdomnych mężczyzn uzależnionych od alkoholu (Śródmieście),
- Warsztaty Terapii Zajęciowej (w 5 dzielnicach),
- Ośrodek Profilaktyki Rodzinnej (Grabówek),
- Ośrodek Adaptacyjny dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej (Obłuże).

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

2.5. Handel detaliczny, w tym wielkoprzestrzenny

W latach 2006-2012 handel w Gdyni rozwijał się szybciej niż inne działy usług; obok rozbudowanego Centrum Handlowego "Riviera" zbudowano szereg dużych sklepów. Najważniejsze realizacje tego okresu to:

- rozbudowa Centrum Handlowego „Klif",
- Media Markt przy ul. Kcyńskiej,
- Kaufland przy ul. Unruga,
- Tesco przy ul. Słonecznej,
- budowa kilkunastu dużych sklepów o powierzchni około 1 000 m^2 (Biedronka, Lidl, Netto, itp.),
- nowe sklepy meblowe, salony samochodowe, itp.

Łącznie powierzchnia handlu detalicznego przekroczyła 335 tys. m² pow. użytkowej (dane szacunkowe), co daje wskaźnik zaspokojenia potrzeb na poziomie 1345 m² pow. użytkowej na 1000 ludności. Jest to poziom zaspokojenia potrzeb porównywalny z innymi dużymi miastami w kraju.

Największe centra handlowe wraz z powierzchnią użytkową zostały wykazane w rozdz. III ust. 2 pkt 2.2.

Większość handlu skoncentrowana jest w Śródmieściu, ale zauważalna jest tendencja wydłużania ciągów handlowych wzdłuż głównych tras komunikacyjnych na terenie całego miasta, np. przy al. Zwycięstwa, ul. Morskiej, ul. Wielkopolskiej, ul. Płk. Dąbka. Umożliwia to dobrą dostępność do centrów handlowych nie tylko mieszkańcom Gdyni, ale także potencjalnym klientom z pozostałych ośrodków metropolii. Sieć dużych sklepów o pow. powyżej 1000 m² dotarła już do dzielnic mieszkaniowych, co zdecydowanie poprawiło zaopatrzenie mieszkańców. Szczególnie widocznym zjawiskiem był szybki przyrost liczby sklepów typu dyskont.

Istotnym elementem sieci handlowych jest handel targowiskowy, reprezentowany przez halę targową przy ul. Wójta Radtkego, targowisko Chylonia, targowisko na Placu Górnośląskim.

2.6. Sport i rekreacja

Koordynacją sportu i rekreacji w mieście zajmuje się Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji (GOSiR). Działalność sportową w 2010 roku prowadziły 62 kluby sportowe. Działalność klubów sportowych obejmowała 93 sekcje, w których trenowało 4924 osób. W okresie 2006-2010 przybyło 7 klubów i ponad 600 osób ćwiczących. To niewiele jeśli zważy się udział młodzieży w mieście, a także duże skupisko studentów i wojska. Kluby sportowe mają zazwyczaj charakter specjalizowany (piłkarskie, żeglarskie, pływackie, tenisowe itp.) i występują w powiązaniu z obiektami sportowymi.

Ważniejsze obiekty sportowe:

- stadion miejski przy ul. Olimpijskiej (rozbudowany w 2010 r.),
- Narodowy Stadion Rugby przy ul. Olimpijskiej (otwarty w 2010 r.),
- Hala Sportowo-Widowiskowa Gdynia przy ul. K. Górskiego (otwarta w 2008 r.),
- 8 mniejszych hal sportowo-widowiskowych (szkolne),
- 9 pływalni krytych i 1 otwarta,
- ośrodek żeglarski wraz z zapleczem (Marina Gdynia)
- 1 lodowisko sztuczne,
- zespól kortów tenisowych (Wzg. Św. Maksymiliana),
- 4 plaże strzeżone.

Sport dzieci i młodzieży opiera się na bazie przyszkolnej, obejmującej: 94 sale gimnastyczne oraz 57 zespołów boisk szkolnych. Dla najmłodszych miasto zorganizowało 50 placów zabaw o powierzchni 50 tys. m². Na 1 dziecko w wieku 0-6 lat przypada 2,5 m² tego typu miejsc. Rozkład przestrzenny zarówno sportowych obiektów przyszkolnych, jak i placów zabaw dla dzieci jest równomierny; urządzenia te występują we wszystkich dzielnicach.

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

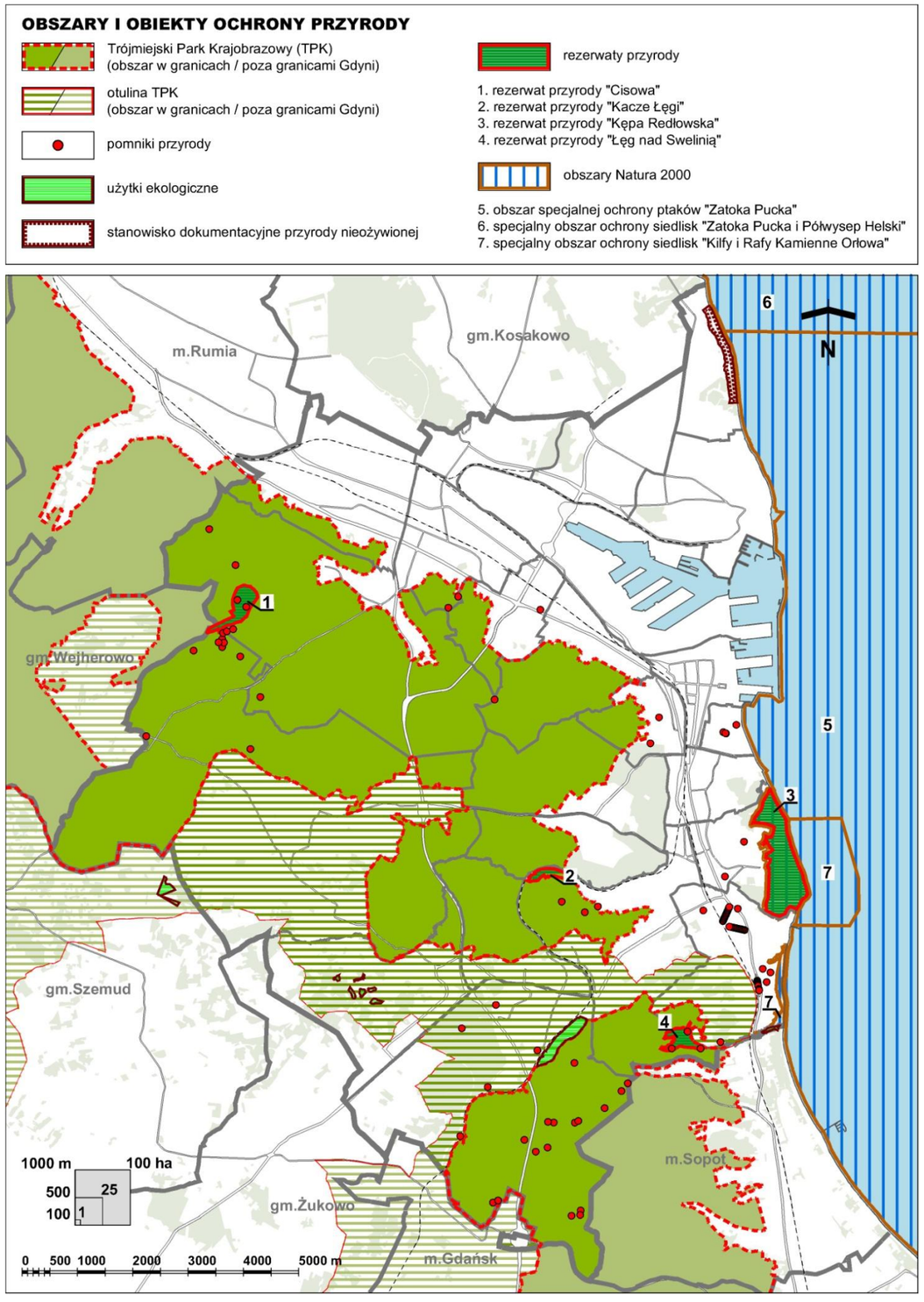
Powierzchnia terenów zielonych w mieście będąca na utrzymaniu gminy stanowi ok. 190 ha, w tym 55 ha to skwery. Wskaźnik zieleni miejskiej wynosi zatem 7,5 m^2 na jednego mieszkańca. Powyższe dane nie obejmują stanu terenów zielonych pozostających pod opieką spółdzielni oraz terenów prywatnych, w tym dużych osiedli mieszkaniowych wyposażonych w place zabaw, zieleń urządzoną itp.

Funkcję zieleni miejskiej spełniają też lasy o powierzchni 6222 ha (2011 r., w tym niecałe 2% lasów prywatnych) stanowiące 45,5% powierzchni miasta, z czego 5,1 tys. ha to obszar Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Wskaźnik powierzchni lasów ogółem to zatem aż 250 m^2 na 1 mieszkańca. Tereny leśne przystosowane są do użytkowania rekreacyjnego, posiadają wyznaczone ścieżki piesze i rowerowe, urządzone parkingi leśne. Problemem pozostaje zaśmiecanie terenów leśnych na dużym kompleksie obszarowym.

Kolejną formą rekreacji mieszkańców Gdyni są ogródki działkowe stanowiące łącznie około 250 ha. Forma ta ulegała lokalnym przekształceniom i zanikaniu z powodu pojawiania się zabudowy mieszkaniowej na tych terenach, mimo braku kanalizacji i innych mediów oraz lokalizacji ogródków na terenach niedogodnych dla budownictwa mieszkaniowego tj. np. na terenach zalewowych. Część ogrodów działkowych została przeniesiona z centralnych dzielnic Gdyni na nowe dogodniejsze dla tego celu i lepiej wyposażone lokalizacje - w północnych dzielnicach miasta.

2.7. Wnioski

- Rozmieszczenie placówek oświatowych jest nierównomierne. Najwięcej placówek różnego typu, zwłaszcza szkół średnich jest w dzielnicach centralnych (Śródmieście, Grabówek itp.). W dzielnicach tych obserwowany jest proces starzenia się społeczeństwa, co wywołuje konieczność reorganizacji sieci szkół najniższego szczebla, których z kolei coraz bardziej potrzeba w dzielnicach młodych, rozbudowujących się (Chwarzno-Wiczlino, Wielki Kack), gdzie brak jednostek oświatowych dla najmłodszych powodować może konieczność dowożenia dzieci do szkół i przedszkoli już istniejących. Sytuacja ulegnie poprawie po zakończeniu rozbudowy szkoły podstawowej i budowie przedszkola na Wiczlinie - po 2015 r.
- W okresie 2006-2011 wyraźnie poprawił się wskaźnik liczby dzieci objętych wychowaniem przedszkolnym. Przekroczony został zakładany w 2007 r. poziom 70% uczestnictwa. Uczestnictwo w wychowaniu przedszkolnym dzieci w wieku 3-5 lat w 2011 r. wyniosło 78,2%, zaś 6-latków 71,9%.
- Po okresie niżu demograficznego w Gdyni mamy do czynienia z echem wyżu, czego skutkiem są liczniejsze roczniki wchodzące w latach 2012-2013 w wiek przedszkolny, a które osiągną wiek szkolny w okresie 2015-2025 r.
- W dzielnicach starzejących wskazane jest lokalizowanie usług z zakresu opieki zdrowotnej, ośrodków rehabilitacji, specjalistycznych usług medycznych itp. Nierównomierne rozmieszczenie szpitali nie ma istotnego znaczenia dla jakości lecznictwa ze względu na jego specjalistyczny charakter. Inaczej jest w przypadku przychodni oraz mniejszych ośrodków zdrowia i pomocy społecznej, które powinny być adekwatne do liczby i struktury wiekowej mieszkańców w danym rejonie.
- W ostatnich latach nastąpiła poprawa w zakresie usług hotelarstwa i obsługi turystyki (w latach 2006-2010 przybyło 7 małych hoteli – 177 miejsc noclegowych, co stanowi wzrost o 16%). Mimo osłabienia ruchu turystycznego, spowodowanego kryzysem gospodarczym, nadal widoczny jest niedobór usług z tego zakresu. Chodzi głównie o bazę noclegową, rozbudowę infrastruktury gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej oraz rozrywkowej.
- Wśród inwestorów jak i konsumentów obserwowane jest stałe zainteresowanie dużymi obiektami handlowo-usługowymi. Pełnią one rolę ośrodków usługowych dla kilku dzielnic położonych w ich otoczeniu, a największe z nich mają także znaczenie dla całego miasta i obszaru metropolitalnego (CH „Riviera”, CH „Klif”). Lokalizacja największych centrów handlowo-usługowych w obszarze Śródmieścia może wpływać na jego ożywienie, tzw. rozwój miasta do wewnątrz, ale też na wzrost konkurencji dla mniejszych sklepów i placówek usługowych.



V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA

Klasyfikacja uwarunkowań

Przyrodnicze uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego ujęto w podziale na cztery grupy:

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

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

1. UWARUNKOWANIA FIZJOGRAFICZNE

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

Tereny najmniejszych ograniczeń fizjograficznych dla transurbacji występują przede wszystkim w dwóch rozległych kompleksach na wysoczyźnie pojeziernej, na zachód od Chwarzna i Wiczlina oraz na wierzchowinie Kępy Oksywskiej, gdzie istnieją warunki dla swobodnego kształtowania struktur urbanistycznych.
Tereny o umiarkowanych ograniczeniach fizjograficznych dla transurbacji położone są w obrębie wierzchowiny wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego, wzdłuż doliny Kaczej, rynny dawnego Jeziora Wielkokackiego oraz w rejonie wzniesień z górą Donas - możliwości kształtowania struktur urbanistycznych są tam ograniczone lokalnymi warunkami przyrodniczymi.

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

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

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

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

2. UWARUNKOWANIA EKOLOGICZNE

2.1. Osnowa ekologiczna

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

Elementy rangi regionalnej

Strukturami przyrodniczymi o regionalnym znaczeniu ekologicznym są w Gdyni:

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

Elementy rangi lokalnej

Strukturami przyrodniczymi o lokalnym znaczeniu ekologicznym są:

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

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

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

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

2.2. Ochrona przyrody - stan prawny

Część struktur przyrodniczych tworzących osnowę ekologiczną miasta objęta jest ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Na obszarze Gdyni występują cztery rezerwaty przyrody, Trójmiejski Park Krajobrazowy (częściowo), osiem użytków ekologicznych, jedno stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej i 65 pomników przyrody. Wody przybrzeżne oraz fragmenty strefy brzegowej na terenie miasta znajdują się w granicach już utworzonych lub projektowanych do utworzenia obszarów sieci Natura 2000.

Rezerwaty przyrody

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

Na terenie rezerwatów przyrody obowiązują zakazy określone ustawą z dn. 16.04.2004 r. o ochronie przyrody. Zarządzeniem Nr 6/2010 z dnia 7.04.2010 r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2010 r. Nr 97 poz. 1897) dla rezerwatu „Kępa Redłowska” ustanowiono plan ochrony, określający m.in. sposoby eliminacji lub ograniczania istniejących i potencjalnych zagrożeń zewnętrznych i wewnętrznych, w tym poprzez ustalenia do studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także określający działania ochronne na obszarze rezerwatu oraz obszary i miejsca udostępniane dla celów naukowych, edukacyjnych i rekreacyjnych wraz ze sposobami ich udostępniania. Pozostałe rezerwaty nie mają obowiązujących planów ochrony.

Trójmiejski Park Krajobrazowy

Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK) obejmuje porośniętą lasami strefę krawędziową i fragmenty wierzchowiny wysoczyzny. Największe zagrożenie dla ochrony przyrody TPK stwarza bezpośrednie sąsiedztwo aglomeracji Trójmiasta, w tym Gdyni. Związane jest to z przestrzennym rozwojem miast, które w coraz większym stopniu otaczają park, tak że staje się on parkiem śródmiejskim, z jego rozcięciem ciągami komunikacyjnymi oraz z intensywną penetracją rekreacyjną. Ochronie TPK przed zagrożeniami z zewnątrz służyć ma ustanowiona wokół niego otulina. Park nie posiada planu ochrony. Zasady gospodarowania na jego obszarze reguluje uchwała nr 143/VII/11 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 27.04.2011 r. *w sprawie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego* (Dz. Urz. Woj. Pom. z dnia 02.06.2011 r. nr 66, poz. 1458). Uchwała ta wprowadza ustawowe ograniczenia zagospodarowania przestrzennego parku. Reżim ochronny obowiązujący w otulinie parku wynika z jej definicji w ustawie o ochronie przyrody i polega na ogólnym zakazie lokowania i podejmowania przedsięwzięć mogących mieć negatywny wpływ na zasoby, twory i składniki chronionej przyrody, walory krajobrazowe oraz przebieg procesów przyrodniczych.

Użytki ekologiczne

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

Stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej

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

Pomniki przyrody

Pomniki przyrody występują w dużym rozproszeniu na obszarze całego miasta, głównie na terenach leśnych strefy krawędziowej. 47 spośród nich to drzewa, 4 to grupy drzew, 7 to głazy narzutowe, 4 to grupy głazów i 2 to pnącza. 8 pomników utworzono na podstawie uchwały Rady Miasta, 56 na podstawie aktów wydanych w różnym czasie przez władze wojewódzkie. Przepisy ochronne dotyczące pomników przyrody wprowadzają lokalne ograniczenia dla zagospodarowania, nieistotne w skali miasta.

Obszary Natura 2000

Obszar specjalnej ochrony ptaków PLB 22005 Zatoka Pucka jest obecnie wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12.01.2011 r. *w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków* (Dz. U. nr 25, poz. 133). Strefa przybrzeżna na północno-wschodnim krańcu miasta znajduje się w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk PLH 220032 Zatoka Pucka i Półwysep Helski, zatwierdzonego decyzją Komisji Europejskiej jako Obszar Mający Znaczenie dla Wspólnoty. Obszar ten obejmuje Półwysep Helski wraz z Zatoką Pucką Wewnętrzną oraz fragmentem wybrzeża od Władysławowa po Kępę Oksywską. Rezerwat „Kępa Redłowska", fragment przylegających do niego przybrzeżnych wód Zatoki Gdańskiej oraz klif w Kolibkach stanowią specjalny obszar ochrony siedlisk PLH220105 Klify i Rafy Kamienne Orłowa, także zatwierdzony jako Obszar Mający Znaczenie dla Wspólnoty. Dla miasta z obecności obszarów wynika zakaz podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych i warunki bytowania gatunków organizmów, dla których ochrony zostały one wyznaczone, z wyjątkiem przedsięwzięć, za którymi przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, przy braku rozwiązań alternatywnych, za zgodą wojewody lub dyrektora urzędu morskiego.

3. UWARUNKOWANIA SOZOLOGICZNE

3.1. Stan środowiska przyrodniczego

Warunki aerosanitarne

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

Obserwuje się tendencje spadkowe stężenia wielu zanieczyszczeń, np. dwutlenku siarki, tlenku azotu, ale inne zanieczyszczenia wykazują przekroczenia stężeń dopuszczalnych, największe problemy pojawiają się w związku z pyłami zawieszonymi PM 10 w rejonie portowo-stoczniowym i w północnej części Śródmieścia. Aglomeracja Trójmiasta została zakwalifikowana do strefy wymagającej programu ochrony powietrza. Aktualny program ochrony powietrza dla strefy aglomeracji trójmiejskiej został przyjęty uchwałą Nr 754/XXXV/13 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25 listopada 2013 r.

Natężenie hałasu

Aktualny stan klimatu akustycznego miasta jest rozpoznany – zobrazowano go na sporządzonej w 2012 roku Elektronicznej Mapie Akustycznej Miasta Gdyni (EMAMG). Istniejące dane wskazują, że podstawowym źródłem uciążliwości akustycznej na terenie miasta jest komunikacja, zwłaszcza samochodowa, pozostałe kategorie hałasu odgrywają rolę drugorzędną. Poziom hałasu komunikacyjnego oraz związanych z nim przekroczeń wartości dopuszczalnych w zwartej zabudowie śródmieścia, utrzyma się prawdopodobnie w kolejnych latach na względnie stałym, wysokim poziomie.

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

Zanieczyszczenie wód powierzchniowych

Potencjał ekologiczny rzeki Kaczej oceniony w roku 2011 w oparciu o wskaźniki biologiczne wskazuje na dobry stan wód. Jednak, okresowo stan ten pogarsza się wskutek wzrostu zawartości wielopierścieniowych węglowodorów aromatycznych.[19]

Obiekty szczególnie uciążliwe dla środowiska

Obiekty szczególnie uciążliwe dla środowiska w Gdyni: Elektrociepłownia Gdyńska, „Galwanizernia – Radmor" Sp. z o.o., Eurogaz–Gdynia Sp. z o.o., CTL Północ Sp. z o.o.

Zakłady w Gdyni stwarzające zagrożenie wystąpieniem poważnej awarii przemysłowej: Morski Terminal LPG – PETROLINVEST S.A., EUROGAZ - Gdynia Sp. z o.o., WESTWAY Terminal Poland Sp. z o.o.

Obiekty uciążliwe dla środowiska obsługujące Gdynię, położone poza jej granicami: Grupowa Oczyszczalnia Ścieków „Dębogórze", Regionalna Instalacja Przetwarzania Odpadów Komunalnych – „Eko Dolina" Sp. z o.o. w Łężycach oraz w Rewie składowisko odpadów paleniskowych z elektrociepłowni (składowania odpadów na składowisku zaprzestano od 01.01.2012 r.).

3.2. Ekologiczne warunki życia mieszkańców

Stan terenów zielonych

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

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

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

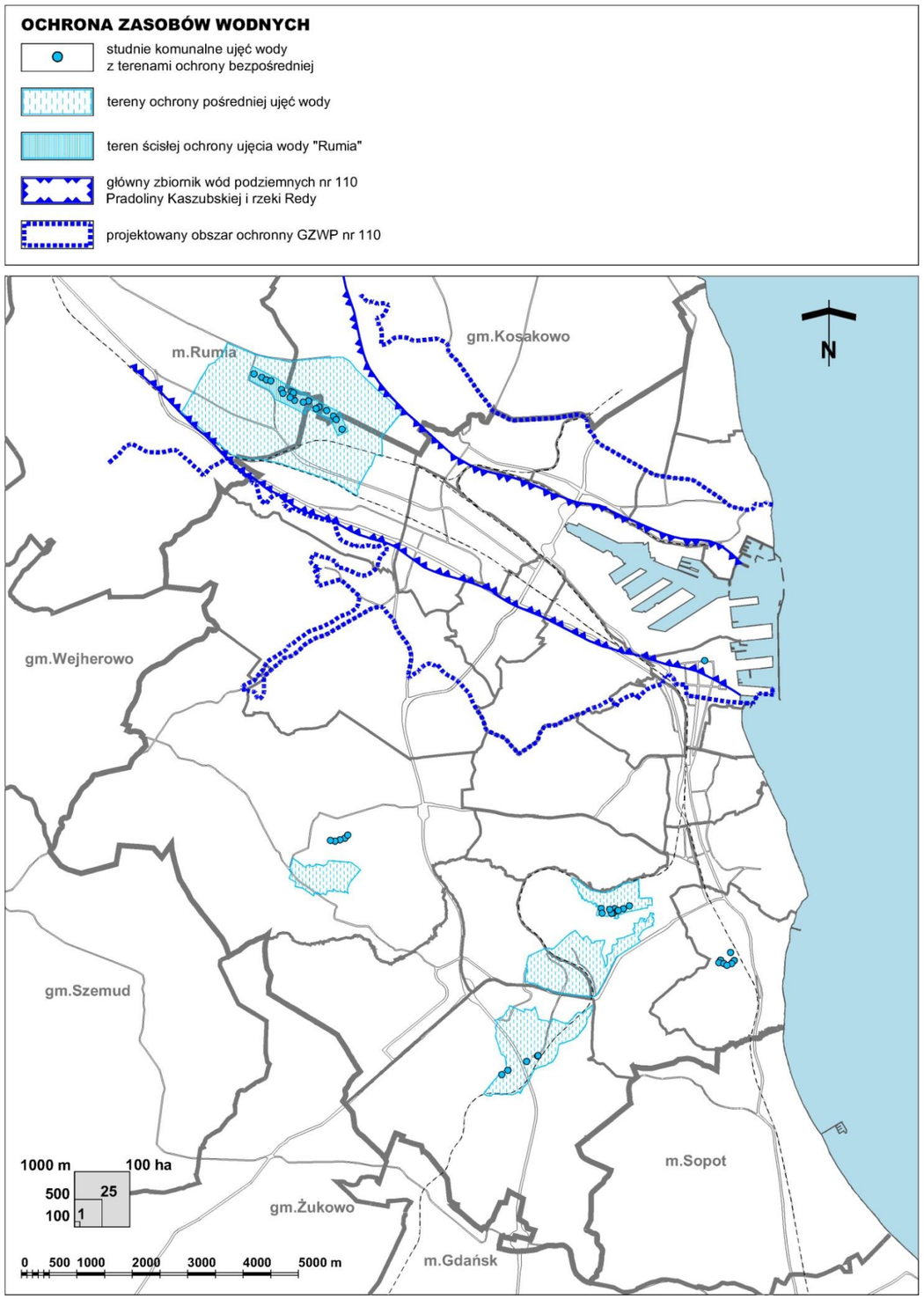
Ekologiczne warunki życia ludzi

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

Warunki te najlepsze są w zachodniej części miasta, a gorsze w części centralnej, gdzie niekorzystnie oddziaływują: dzielnica portowo-przemysłowa, koncentracja ogólnomiejskiego zainwestowania usługowego i szczególnie duże natężenie aktywności komunikacyjnej, a obecność zieleni w zwartej zabudowie jest słaba. Kluczowym dla poprawy warunków życia w centrum Gdyni jest zapewnienie dostępu wszystkim grupom mieszkańców do przestrzeni niezbędnej dla różnych form aktywności i rekreacji, w tym zapewnienie obecności różnorodnych form zieleni publicznej w każdej przestrzeni stwarzającej po temu możliwości.

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

[19] Raport o stanie środowiska w woj. pomorskim w 2011 roku. Biblioteka monitoringu środowiska. WIOŚ, Gdańsk 2012 r.



4. UWARUNKOWANIA ZASOBOWO-UŻYTKOWE

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

Potencjał wodny

Gdynia zaspokaja swoje potrzeby wodne całkowicie z zasobów dobrych jakościowo wód podziemnych. Na terenie miasta znajduje się około 40 ujęć wody, w tym 4 duże ujęcia komunalne: „Kolibki", „Sieradzka", „Wiczlino" i „Wielki Kack" oraz część ujęcia "Rumia". Istniejące ujęcia wody pobierają głównie wody z osadów czwartorzędowych, w tym na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 110 „Pradolina Kaszubska i rzeka Reda". Na sześciu ujęciach do eksploatacji ujęto wody w osadach kredowych w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 111 "Subniecka Gdańska". GZWP nr 110 jest najzasobniejszym zbiornikiem wód podziemnych w granicach Gdyni. Dokumentację geologiczną zatwierdził Minister Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa, decyzją znak KDH_1/013/5853/96 z dnia 16.09.1996 r., zmienioną decyzją Ministra Środowiska znak DGkdh/BJ/489-6273/2000 z 08.06.2000 r. (ustalenie szczegółowego przebiegu granic obszaru ochronnego zbiornika). Do tej pory brak jest przepisów wykonawczych.

Wody gruntowe w obrębie den dolin rozdzielających struktury wysoczyznowe nie są izolowane od powierzchni i na obszarach zabudowanych są objęte wysokim i bardzo wysokim stopniem zagrożenia wód podziemnych. Tereny wysoczyznowe natomiast tylko miejscami odznaczają się słabą izolacją górnych poziomów wodonośnych od dopływu zanieczyszczeń z powierzchni ziemi; dominuje tu niski poziom zagrożenia zanieczyszczeniem wód podziemnych (zwłaszcza niżej położonych poziomów wodonośnych) głównie dzięki występowaniu tu utworów o małym współczynniku filtracji.
Istotny wpływ na zagospodarowanie i użytkowanie terenów w mieście mają strefy ochronne dla komunalnych ujęć wód podziemnych, zwłaszcza tereny ochrony pośredniej ujęć: „Rumia", „Sieradzka", „Wielki Kack" i „Wiczlino", które ustanowione są w rozporządzeniach Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku: nr 8/2013 (z 19 grudnia 2013 r. - ujęcie wód podziemnych „Sieradzka"), nr 5/2014 (z dnia 15 maja 2014 r. - ujęcie wód podziemnych „Wiczlino"), nr 6/2014 (z dnia 7 lipca 2014 r. zmieniające rozporządzenie dot. ujęcia - „Sieradzka"), nr 7/2014 (z dnia 8 lipca 2014 r. - ujęcie wód podziemnych „Wielki Kacki") i nr 3/2015 (z dnia 18 marca 2015 r. – ujęcie wód podziemnych „Rumia").

Potencjał produktywności biotycznej

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

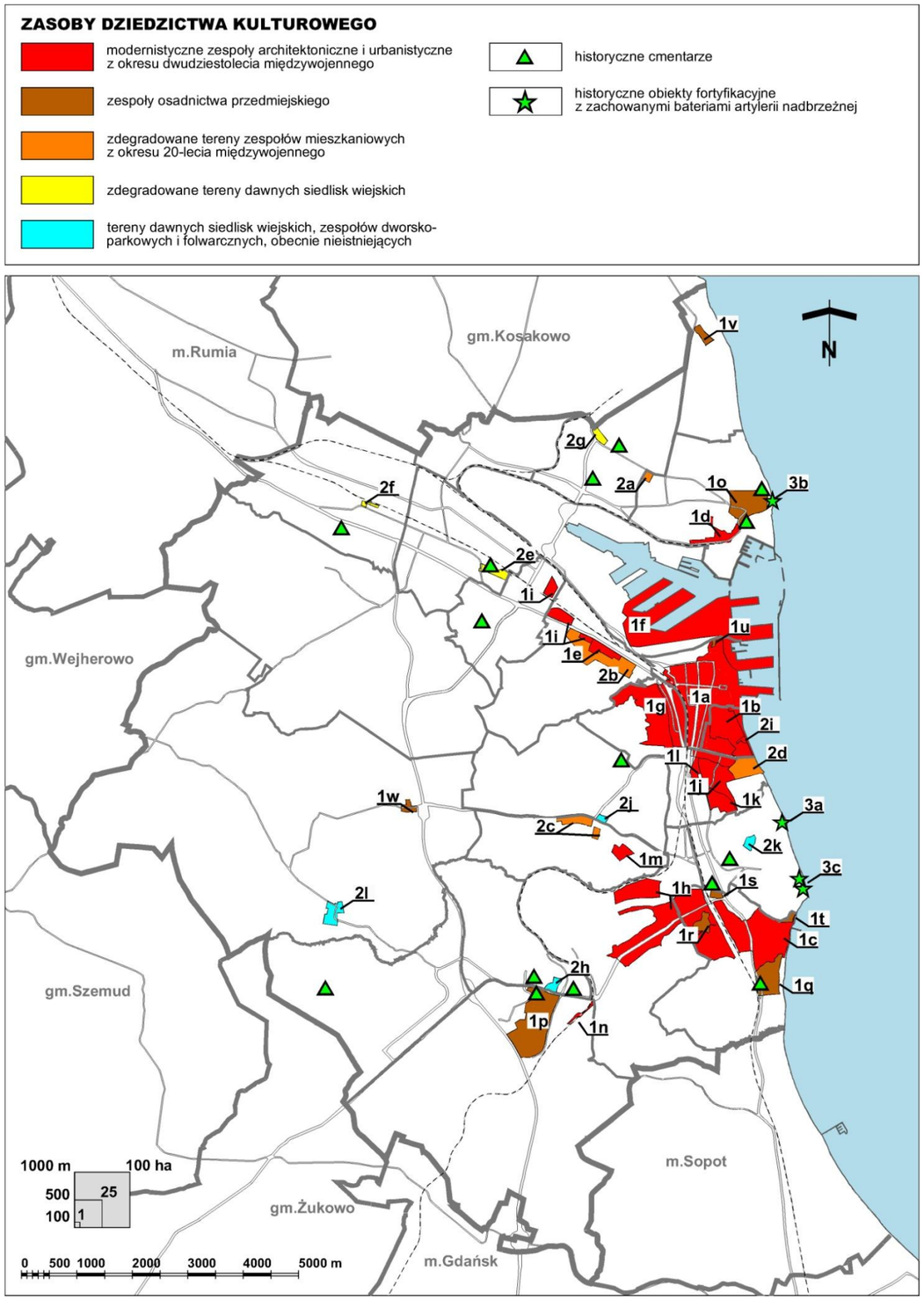
Największy potencjał agroekologiczny posiadają gleby na wierzchowinie Kępy Oksywskiej, reprezentujące w przeważającej części kompleksy przydatności rolniczej: żytni dobry, żytni bardzo dobry i pszenny dobry.

Potencjał rekreacyjny

Głównymi terenami rekreacyjnymi na obszarze Gdyni są kompleksy lasów strefy krawędziowej i wierzchowiny wysoczyzny morenowej oraz strefa brzegowa morza. Pozostałe tereny rekreacyjne uwarunkowane przyrodniczo, jak parki, skwery itp. występują w formie niewielkich enklaw, położonych wśród terenów zainwestowanych. Lasy strefy krawędziowej charakteryzują: bardzo duża atrakcyjność rekreacyjna, w przewadze mała chłonność rekreacyjna, mozaikowate występowanie terenów o dużej chłonności i postępujący proces antropizacji, zwłaszcza w strefach kontaktu z terenami zainwestowanymi, co prowadzi do obniżenia ich wartości przyrodniczej i zarazem rekreacyjnej.

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

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



VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE - STAN I ZASOBY

1. GŁÓWNE ZASOBY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

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

1) zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu budowy zrębów miasta, tj. z okresu dwudziestolecia międzywojennego,

2) zespoły osadnictwa przedmiejskiego, pochodzące sprzed lat 20. XX w.

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

1.1. Modernistyczne zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu dwudziestolecia międzywojennego

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

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

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

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

1c) zespół willowo-letniskowy Orłowa. Obejmuje założenie urbanistyczne zaprojektowane w krajobrazowym związku z ukształtowaniem terenu, którego ulice o nazwach związanych z imionami książąt i rodów pomorskich schodzą tarasowo ku plaży i wybrzeżu. W obrębie zespołu znajduje się wiele interesujących przykładów architektury pensjonatowo-willowej z okresu międzywojennego. W północnej części obszaru – nad rzeką Kaczą, zachował się niewielki, przekształcony fragment dawnego zespołu młyńskiego. Pozostałością dwóch młynów – młyna zbożowego i młyna papierniczego jest dawny dom młynarza;

1d) zespół Dowództwa Floty i koszar Marynarki Wojennej na Oksywiu wraz z zespołem mieszkaniowym (obecnie Komenda Portu Wojennego i kompleks Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej wraz z zapleczem mieszkaniowym). Zespół ten stanowi wybitny na skalę ogólnopolską przykład architektury klasycyzmu akademickiego. Najcenniejsza część zespołu została wpisana do rejestru zabytków;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Zespoły osadnictwa przedmiejskiego

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1w) **zespół dworsko-folwarczny Chwarzna.** Zespół folwarku szlacheckiego z zespołem parkowym. W rejonie zabudowań folwarku, ciągle jeszcze prezentującym istotne walory przestrzenno-historyczne zaszły procesy inwestycyjne zniekształcające jego spójność historyczną.

2. ZDEGRADOWANE PRZESTRZENNIE TERENY MIEJSKIE O DUŻYM POTENCJALE TRADYCJI HISTORYCZNEJ

Wieloletnia polityka przestrzenna okresu powojennego, odrzucająca w sposób programowy zarówno polską tradycję architektoniczną 20-lecia międzywojennego jak i wcześniejszą, przedmiejską tradycję budowlaną tego terenu, doprowadziła do pełnej lub częściowej degradacji wielu zespołów historycznych na terenie Gdyni. W sensie generalnym proces ten miał miejsce w obrębie trzech grup zespołów historycznych:

1) zespołów mieszkaniowych z okresu 20-lecia międzywojennego

2) siedlisk wsi kmiecych o tradycjach średniowiecznych

3) tradycyjnych siedlisk wsi rycerskich, przekształconych później w założenia dworsko-parkowe i folwarczne.

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

2.1. Zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu 20-lecia międzywojennego

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

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

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

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

2.2. Zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich

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

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

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

2.3. Tereny dawnych siedlisk wiejskich, zespołów dworsko-parkowych i folwarcznych, obecnie nieistniejących

2h) część północna siedliska Wielkiego Kacka, niegdyś malowniczo położona wzdłuż – Potoku Źródło Marii i stanowiąca przedłużenie dobrze zachowanej części południowej. Tradycja osadnicza siedliska sięgała średniowiecznej lokacji na prawie chełmińskim;

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

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

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

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

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

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

3a) zespół baterii nadbrzeżnej w Redłowie;

3b) zespół baterii nadbrzeżnej na Oksywiu;

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

4. HISTORYCZNE CMENTARZE NA TERENIE GDYNI

Historyczne cmentarze na terenie Gdyni to:

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

5. ISTNIEJĄCE FORMY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Na terenie Gdyni istnieją obecnie trzy formy prawne ochrony dziedzictwa kulturowego. Są nimi: wpisy do rejestru zabytków, uznanie za pomnik historii i ustalenia ochrony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie 69 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni oraz 2 stanowiska archeologiczne. Historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni został na mocy rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 lutego 2015 r. uznany za pomnik historii. Celem ochrony pomnika historii pod nazwą „Gdynia - historyczny układ urbanistyczny śródmieścia" jest zachowanie, ze względu na wartości historyczne, artystyczne i naukowe, materialne i niematerialne, unikatowego układu urbanistycznego powstałego na styku miasta z morzem, który jest wybitnym osiągnięciem polskiego modernizmu, a ze względu na jego szczególną rolę w rozwoju kraju i budowie polskiej tożsamości po odzyskaniu niepodległości, uchodzi za symbol II Rzeczypospolitej.

Ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto część obszarów dziedzictwa kulturowego Gdyni - historycznych dzielnic miasta: Oksywia, Śródmieścia, Działek Leśnych, Kamiennej Góry, Orłowa (części nadmorskiej) i Kolibek. Proces ten należy kontynuować. W gminnej ewidencji zabytków wykazano ok. 1700 obiektów historycznych, które obejmowane są sukcesywnie ochroną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

OBSZARY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO NA PODSTAWIE PRZEPISÓW ODRĘBNYCH

obszary wpisane do rejestru zabytków

strefy ochrony ekspozycji obszarów wpisanych do rejestru zabytków

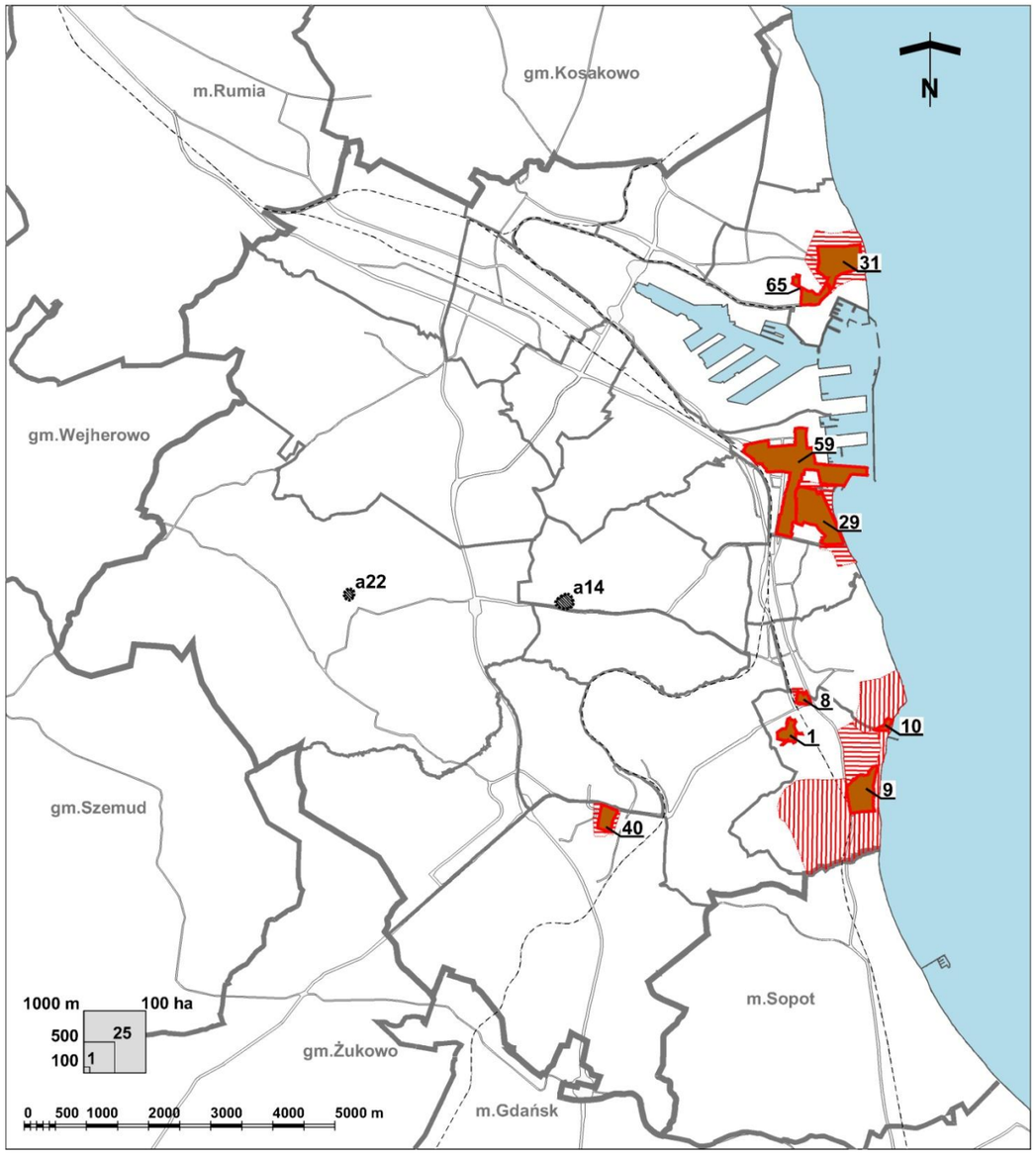
strefy ochrony krajobrazu obszarów wpisanych do rejestru zabytków

strefy ochrony archeologicznej wpisane do rejestru zabytków

1. Zespół dworsko - parkowy w Małym Kacku
8. Osada rzemieślnicza Mały Kack
9. Zespół dworsko - krajobrazowy Kolibki
10. Zespół ruralistyczno - kuracyjny Orłowo
29. Zespół urbanistyczny Kamiennej Góry
31. Zespół ruralistyczny dawnej wsi Oksywie
40. Zespół ruralistyczny dawnej wsi Wielki Kack
59. Historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni
65. Zespół Dowództwa Floty

a14. cmentarzysko płaskie, wczesna epoka żelaza
a22. cmentarzysko płaskie, wczesna epoka żelaza

(numeracja zgodna z wykazem zespołów i obiektów na terenie Gdyni wpisanych do rejestru zabytków)



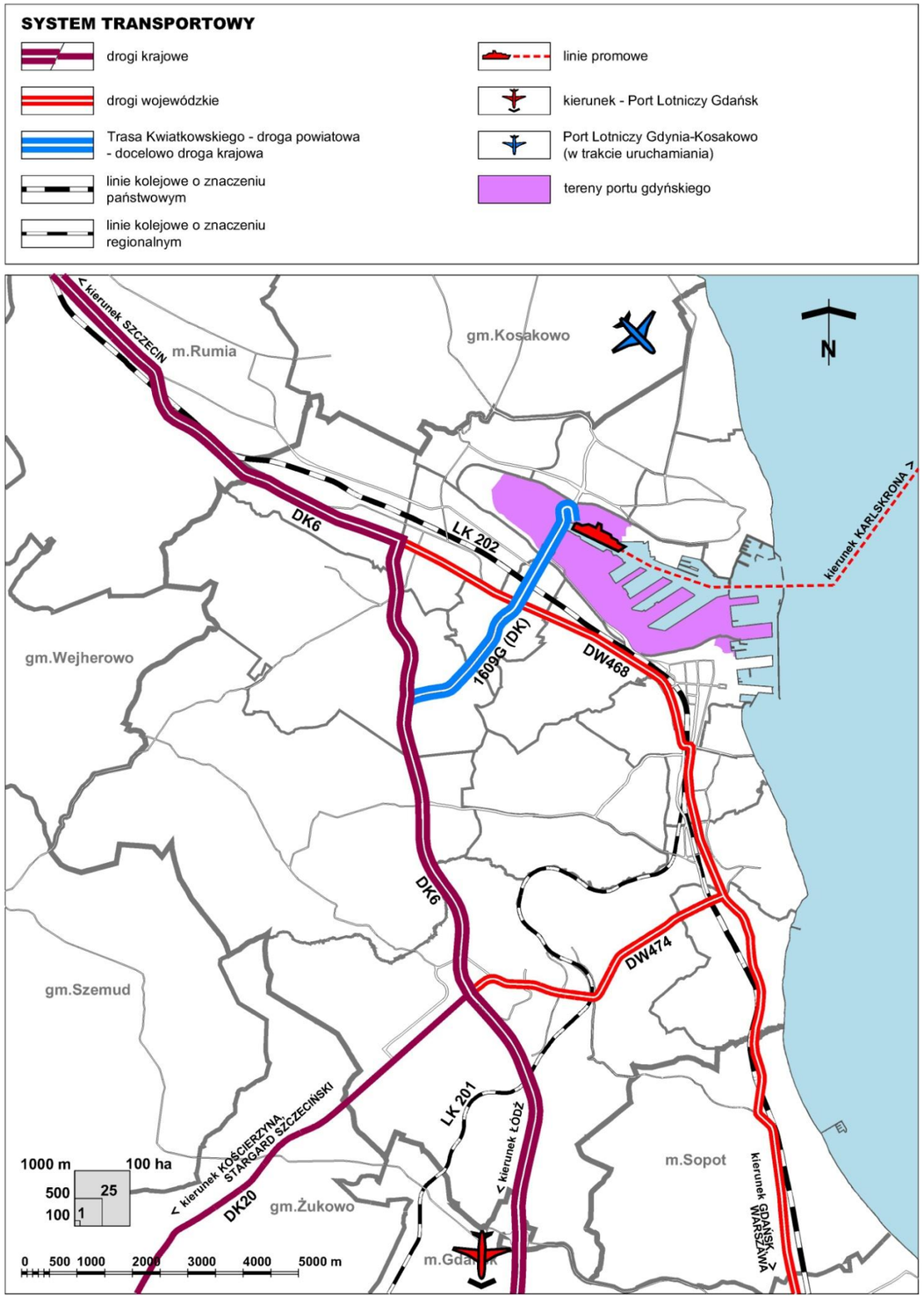
5.1. Zespoły i obiekty na terenie Gdyni wpisane do rejestru zabytków nieruchomych

Nr na rysunku studium	Obiekt	Adres obiektu	Dzielnica współczesna	Nr porządkowy w rejestrze zabytków województwa pomorskiego	Numer w decyzji	Data wpisu do rejestru
1	Zespół dworsko-parkowy w Małym Kacku	w rejonie ul. Folwarcznej	Orłowo	12	3	11.10.1946
2	Dom Antoniego Abrahama, ob. Muzeum Miasta Gdyni	ul. Starowiejska 30	Śródmieście	496	338	10.11.1969
3	Budynek biurowy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, później PLO	ul. 10 Lutego 24	Śródmieście	618	492	05.07.1972
4	Willa "Szumka"	ul. Sienkiewicza 37	Kamienna Góra	852	736	22.11.1976
5	Zajazd Adlera, ob. Państwowe Liceum Sztuk Plastycznych	ul. Orłowska 8	Orłowo	933	797	07.12.1978
6	Willa "Otok"	ul. Sędzickiego 24	Kamienna Góra	934	798	07.12.1978
7	Dom mieszkalny "Opolanka"	ul. Piotra Skargi 9	Kamienna Góra	972	830	31.07.1979
8	Osada rzemieślnicza Mały Kack	w rejonie ul. Ks. Zawackiego	Orłowo	995	853	10.09.1981
9	Zespół dworsko-krajobrazowy Kolibki	al. Zwycięstwa 291	Orłowo	1004	849	11.05.1982
10	Zespół ruralistyczno-kuracyjny Orłowo	w rejonie ul. Orłowskiej	Orłowo	1005	863	11.05.1982
11	Willa "Weneda"	ul. Przebendowskich 1	Orłowo	1007	861	15.02.1982
12	Willa dwurodzinna	ul. Korzeniowskiego 25/25a	Kamienna Góra	1021	871	30.03.1983
13	Kamienica Orłowskich	ul. Świętojańska 68	Śródmieście	1022	872	30.03.1983
14	Kamienica A. Jurkowskiego	Skwer Kościuszki 16	Śródmieście	1028	882	30.06.1983
15	Willa "Sadyba"	ul. Sieroszewskiego 8	Kamienna Góra	1030	883	01.08.1983
16	Willa "Sokola"	ul. Sieroszewskiego 7	Kamienna Góra	1031	884	01.08.1983
17	Willa modernistyczna	ul. Sieroszewskiego 1a	Kamienna Góra	1032	885	01.08.1983
18	Dom mieszkalny Funduszu Emerytalnego BGK	ul. 3 Maja 27/31 / Batorego 26	Śródmieście	1036	890	21.10.1983
19	Pensjonat "Gryf"	ul. Przemysława 6	Orłowo	1037	891	21.10.1983
20	Willa "Szczęść Boże"	ul. I Armii Wojska Polskiego 6	Kamienna Góra	1038	892	30.10.1983
21	Willa	ul. Tetmajera 1	Wzgórze Św. Maksymiliana	1041	876	30.11.1983
22	Zespół Hali Targowej	ul. Wójta Radtkego 38	Śródmieście	1044	895	15.12.1983
23	Kościół parafialny p.w. NMP Królowej Polski	ul. Świętojańska / Armii Krajowej	Śródmieście	1049	896	25.01.1984
24	Willa "Orla"	ul. Kasprowicza 2	Kamienna Góra	1051	900	20.03.1984
25	Budynek firmy POLSKAROB	ul. Korzeniowskiego 8/10	Kamienna Góra	1052	893	15.05.1984
26	Budynek Banku Polskiego	ul. 3 Maja 25/10 Lutego	Śródmieście	1061	906	11.07.1984
27	Dom Kuracyjny	ul. Orłowska 2	Orłowo	1064	909	18.09.1984
28	Willa "Zosieńka"	ul. Sędzickiego 22	Kamienna Góra	1071	920	04.12.1984
29	Zespół urbanistyczny Kamiennej Góry	Pomiędzy ul. Słowackiego a Bulwarem Nadmorskim	Kamienna Góra	1083	929	08.02.1985
30	Dworek ze stajnią	ul. Chylońska 112a	Chylonia	1141	988	20.01.1987
31	Zespół ruralistyczny dawnej wsi Oksywie	w rejonie ul. Muchowskiego	Oksywie	1196	992	16.02.1987
32	Willa "Poznanianka"	ul. Sędzickiego 16	Kamienna Góra	1143	990	03.03.1987
33	Dom Żeglarza Polskiego, ob. Akademia Morska	al. Zjednoczenia 3	Śródmieście	1150	A-991	23.03.1987
34	Zespół budynków dawnej Szkoły Morskiej	ul. Morska 83	Grabówek	1153	A-1002	25.03.1987
35	Willa modernistyczna	ul. Inżynierska 111	Orłowo	1154	A-1003	25.03.1987
36	Dom Marynarza Szwedzkiego	ul. Jana z Kolna 25	Śródmieście	1155	A-1004	25.03.1987
37	Kamienica Hunsdorfów	ul. Starowiejska 7/ Abrahama 2	Śródmieście	1160	A-951	30.04.1987

38	Dawna szkoła elementarna, ob. Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Lubawska 4	Chylonia	1164	A-1001	30.04.1987
39	Kamienica Krenskich	ul. Świętojańska 55 / Żwirki i Wigury 4	Śródmieście	1161	A-954	30.04.1987
40	Zespół ruralistyczny dawnej wsi Wielki Kack	w rejonie ul. Źródło Marii	Wielki Kack	1195	A-1017	27.11.1987
41	Budynek Sądu Rejonowego	pl. Konstytucji 3 Maja 5	Śródmieście	1258	A-1034	28.09.1988
42	Klasztor Zgromadzenia SS. Miłosierdzia św. Wincentego a Paulo	ul. Starowiejska 2	Śródmieście	1300	A-1082	20.12.1989
43	Elewator zbożowy w porcie	Nabrzeże Indyjskie, ul. Indyjska1	Śródmieście	1306	A-1083	06.04.1990
44	Dworzec Morski	ul. Polska	Śródmieście	1307	A-1084	24.04.1990
45	Magazyn długoterminowy "H" w porcie	ul. Polska 17	Śródmieście	1311	A-1086	07.05.1990
46	Chłodnia w porcie	ul. Polska 20	Śródmieście	1319	A-1085	20.08.1990
47	Dom mieszkalny	ul. Starowiejska 10 a	Śródmieście	1535	1123	10.04.1995
48	Hotel "Bristol"	ul. Starowiejska 1	Śródmieście	1597	A-1077	29.04.1996
49	Kościół parafialny p.w. św. Michała Archanioła	ul. Arciszewskich 2	Oksywie	1605	A-1154	16.08.1996
50	Dom mieszkalny wójta Radtkego	ul. 10 Lutego 2	Śródmieście	1610	A-1157	29.11.1996
51	Kamienica Pręczkowskich z kinem "Polonia"	Skwer Kościuszki 10/12	Śródmieście	1617	A-1159	19.12.1996
52	Dawny Hotel "Polska Riwiera"	ul. Zawiszy Czarnego 1	Kamienna Góra	1688	A-1198	19.01.1999
53	Kamienica Emilii Wojewskiej	ul. Portowa 4	Śródmieście	1752	A-1248	20.12.2004
54	Dom mieszkalny	pl. Kaszubski 7a-b	Śródmieście	1768	A-1262	27.12.2005
55	Budynek mieszkalny, dawne Biuro Budowy Portu	ul. Waszyngtona 38	Śródmieście	1769	A-1263	20.01.2006
56	Dom podoficerski Funduszu Kwaterunku Wojskowego, ob. wielorodzinny budynek mieszkalny	ul. Morska 67	Grabówek	1771	A-1267	01.03.2006
57	Kamienica	ul. Świętojańska 122	Śródmieście	1782	A-1270	29.03.2006
58	Dom mieszkalny	al. Zwycięstwa 192/192a	Orłowo	1794	A-1794	12.12.2006
59	Historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni	w rejonie ul. Świętojańskiej, Placu Kaszubskiego, ul. 10 Lutego, Skweru Kościuszki	Śródmieście	1815	A-1815	21.09.2007
60	Kościół parafialny p.w. św. Mikołaja	ul. św. Mikołaja 1	Chylonia	1823	A-1823	09.05.2008
61	Zespół dworca kolejowego w Gdyni	Plac Konstytucji 1	Śródmieście	1834	A-1834	11.08.2008
62	Budynek mieszkalny wraz z budynkiem gospodarczym	ul. Cumowników 21 / al. Zwycięstwa 205A	Orłowo	1836	A-1836	25.08.2008
63	Kamienica I. Reicha i W. Birnbauma	ul. Abrahama28	Śródmieście	1845	A-1845	12.03.2009
64	Dom czynszowy Antoniego i Bronisławy Konopków	ul. Słupecka 9	Działki Leśne	1856	A-1856	12.11.2009
65	Zespół Dowództwa Floty	Rondo Bitwy pod Oliwą, ul. Arciszewskich, Śmidowicza, Grudzińskiego	Oksywie	1859	A-1859	22.02.2010
66	Zespół Łuszczarni Ryżu	ul. Celna 2	Port	1805	A-1805	11.03.2010
67	Willa mieszkalna	ul. Śląska 20	Działki Leśne	1858	A-1858	27.05.2010
68	Budynek mieszkalny	ul. Św. Mikołaja 9	Chylonia	1875	A-1875	07.03.2011
69	Siedziba gdyńskiego ogniska Związku Młodzieży Chrześcijańskiej „Polska YMCA”	ul. Derdowskiego 8-12 / Żeromskiego 36	Śródmieście	1911	A-1911	25.02.2015

5.2. Stanowiska archeologiczne na terenie Gdyni wpisane do rejestru zabytków województwa pomorskiego

Nr na rysunku studium	Nr decyzji	Data wpisu do rejestru
a14	271/Archeol.	29.11.1975
a22	415/Archeol.	30.09.1986



VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

1. GDYŃSKI WĘZEŁ TRANSPORTOWY

1.1. Układ powiązań zewnętrznych

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

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

Transportową infrastrukturę techniczną o znaczeniu regionalnym tworzą:

- droga wojewódzka nr 468 Gdynia-Gdańsk łącząca Gdynię z drogą krajową nr 1 (E75) (Gdańsk-Łódź-Cieszyn) i drogą krajową nr 7 (E77) Gdańsk-Warszawa-Chyżne w Gdańsku, przechodząca na obszarze Gdyni ciągiem ulic: al. Zwycięstwa, ul. Śląska i ul. Morska; droga ta łączy Gdynię z nadmorską strefą rekreacyjną,
- droga wojewódzka nr 474 (ul. Chwaszczyńska, ul. Wielkopolska) łącząca Gdynię z drogą krajową nr 20 prowadzącą do gmin i powiatów Pojezierza Kaszubskiego i położonych w zachodniej części województwa,
- linia kolejowa nr 201 Gdynia Port-Nowa Wieś Wielka.

Z punktem węzłowym przy dworcu Gdynia Główna powiązane są linie autobusowe zamiejskie w relacjach krajowych i międzynarodowych. Lotnicze krajowe i międzynarodowe powiązania Gdyni odbywają się poprzez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. W Porcie Lotniczym Gdynia-Kosakowo w trakcie budowy jest terminal dla obsługi ruchu lotniczego cywilnego.

1.2. Układ uliczny miasta

Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzą ulice:

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

- ulice zbiorcze: Kwiatkowskiego (od końca estakady do ul. Płk. Dąbka), Sopocka, Wiczlińska, Chwarznieńska, Stryjska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chylońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, Plac Kaszubski.

Ogółem sieć uliczna Gdyni ma długość 396,5[20] km, w tym drogi krajowe - 5,8 km, drogi wojewódzkie - 17,9 km, drogi powiatowe - 112,5 km, drogi gminne – 260,3 km.

1.3. Układ miejskiego transportu zbiorowego

Na obszarze Gdyni układ miejskiego transportu zbiorowego tworzą:

- PKP Szybka Kolej Miejska (jako spółka z o.o., utworzona na bazie majątku PKP S.A.),
- sieć linii ulicznego transportu zbiorowego (linie autobusowe i trolejbusowe organizowane przez ZKM w Gdyni).

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

Sieć autobusowa obejmuje 80 linii o łącznej długości 202 km w granicach administracyjnych miasta oraz prawie 174 km poza nimi. Większość linii przechodzi przez Śródmieście. Sieć trolejbusowa obejmuje 15 linii o łącznej długości 40,3 km w granicach administracyjnych miasta i 3,7 km poza nimi. Łączy dzielnice południowe i południowo-zachodnie (Dąbrowa, Wielki i Mały Kack, Karwiny, Orłowo, Redłowo) z dzielnicami północnymi (Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo).

1.4. Układ miejskich tras rowerowych

Sieć dróg w Gdyni przeznaczonych do prowadzenia ruchu rowerowego wzdłuż lub w pobliżu dróg publicznych liczy 45,85 km[21]. W większości są to drogi dla pieszych i rowerów (powierzchnia wspólna lub wydzielona). Ponadto 25 km tj. około 6% ulic znajduje się w strefach ruchu uspokojonego (<30 km/h) co ułatwia rowerzystom korzystanie z tych ulic. Istniejący układ tras wykazuje brak spójności i bezpośredniości połączeń, co negatywnie wpływa zarówno na wybór roweru jako środka transportu, jak i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

2. PRZESŁANKI ROZWOJU I KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

2.1. Zmiany w zachowaniach transportowych ludności

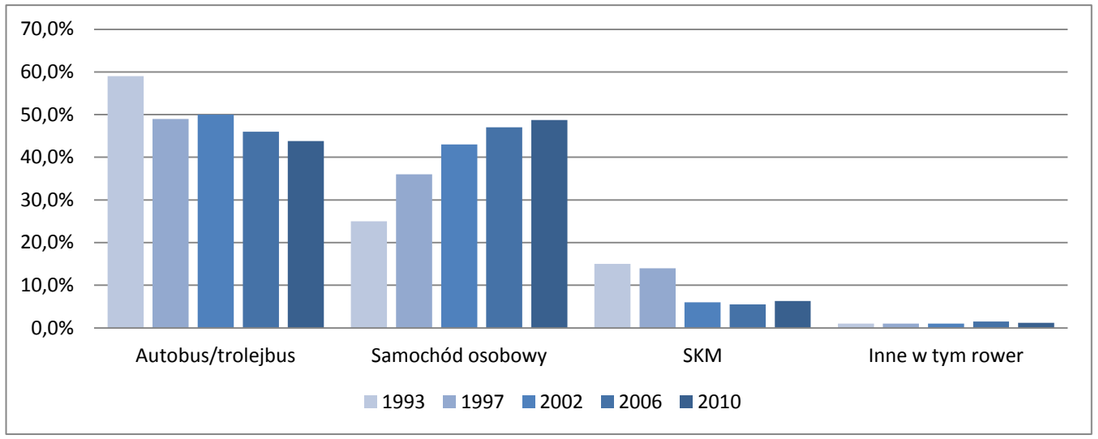
W Gdyni według stanu w dniu 31.03.2013[22] r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście wynosiła 174 852 pojazdy, co oznacza, że na 1000 mieszkańców przypadało 565 samochodów osobowych (w 2010 r. wskaźnik ten wyniósł w woj. pomorskim i w Polsce 451). Ponadto w ewidencji pojazdów figurowało 21 918 samochodów ciężarowych, 524 autobusów, 101 trolejbusów, 6 017 motorowerów i 5 531 motocykli. Udział samochodów osobowych w ogólnej liczbie pojazdów wynosił 80,5%, a udział samochodów ciężarowych 12,5%. Od wielu lat utrzymuje się podobne, wysokie tempo przyrostu liczby samochodów osobowych (w Gdyni w 2007 r. - 497 na 1000 mieszkańców, w woj. pomorskim w 2006 r.- 354 a w Polsce 351).

Porównując zmiany zachowań transportowych w latach 1991-2010 w zakresie przewozów pasażerskich należy stwierdzić, że nadal utrzymuje się tendencja zmniejszania się udziału przewozów transportem zbiorowym na rzecz transportu samochodem osobowym, tempo tych zmian jest znacznie mniejsze w porównaniu z latami dziewięćdziesiątymi. Obecnie łączny udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich wynosi 50,4%, natomiast samochodów osobowych 48,7%. Przewozy linią Szybkiej Kolei Miejskiej po wzroście w 2008 r. do 7,2% zmalały do 6,3% w 2010 r.[23]

[20] Zarząd Dróg i Zieleni, 2012 r.
[21] Zarząd Dróg i Zieleni, 2013 r.
[22] Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, wg Referatu Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów.
[23] Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2010 r., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, 2010 r.

Poza tym badania wskazują, że:

- w dojazdach do pracy Gdynia jest celem dla 66% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 18,7% i 6,3% mieszkańców,
- w dojazdach do miejsc edukacji Gdynia jest celem dla 58,9% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 31,3% i 7,5% mieszkańców,
- następują wyraźne zmiany w motywacjach podróży, a także ustabilizowała się średnia liczba podróży,
- najważniejszymi przyczynami wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich są: większa wygoda, krótszy czas podróży i brak konieczności oczekiwania na przystanku,
- najważniejszymi przyczynami wyboru komunikacji miejskiej w podróżach w mieście są: korzystanie z samochodu przez inną osobę, trudności z parkowaniem w miejscu docelowym i niski koszt podróży komunikacją zbiorową,



Rys. 1 Udział środków transportu w podróżach w Gdyni w latach 1993-2010 (Źródło: Politechnika Gdańska, ZKM w Gdyni)

2.2. Uwarunkowania rozwoju wynikające ze sfery transportu

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

Biorąc pod uwagę potrzebę utrzymania sprawnych powiązań transportowych Wielkiego Kacka, Dąbrowy, Chwarzna-Wiczlina, Pogórza, Obłuża i Oksywia ze Śródmieściem, przy obecnym układzie drogowym możliwy jest przyrost liczby mieszkańców w tych obszarach łącznie o kilka tysięcy, natomiast przy jego przebudowie, względnie budowie nowych ciągów ulicznych oraz połączeń szynowych (w tym ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (Średnicowa) – ul. Chwarznieńska oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w relacjach Wzg. Św. Maksymiliana – Stadion – Karwiny – Wlk. Kack – Kielnieńska – Osowa – Port Lotniczy Gdańsk oraz Gdynia Główna – Stocznia – Port – Pogórze – Obłuże Górne – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo) możliwy jest dalszy wzrost liczby mieszkańców w tych obszarach o około 25 - 30 tysięcy więcej po zrealizowaniu połączeń PKM.

2.3. Analiza SWOT systemu transportowego Gdyni

Mocne strony

- Rozwój sieci ulicznej prowadzony w sposób konsekwentny i dające istotne, pozytywne efekty transportowe.
- Transport publiczny organizowany w sposób nowoczesny i podnoszący jego konkurencyjność w stosunku do samochodu osobowego.
- Dobrze rozwinięta istniejąca sieć kolejowa oraz wysoka zdolność przewozowa SKM.
- Aktywny udział miasta w programach i projektach europejskich i bałtyckich promujących zrównoważony rozwój transportu.
- Wprowadzenie strefy płatnego parkowanie w śródmieściu miasta.
- Utworzenie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej i wspólne działania w kierunku integracji transportu.
- Rozpoczęcie budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
- Budowa inteligentnego systemu sterowania ruchem w aglomeracji trójmiejskiej – Tristar.

Słabe strony

- Duża wrażliwość transportu autobusowego i trolejbusowego na zatłoczenie układu ulicznego miasta.
- Niewykorzystane możliwości przewozowe SKM, niska jakość przewozów (zdekapitalizowany tabor, wymagające modernizacji przystanki, stacje i dworce).
- Zbyt mała integracja działań skutkujących wzrostem potrzeb transportowych i procesów inwestycyjnych dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej aglomeracji trójmiejskiej.
- Niespójna sieć dróg rowerowych zniechęcająca do korzystania z roweru jako środka transportu.
- Zbyt niska klasa obciążeń obiektu Estakady Kwiatkowskiego oraz niewłaściwa kategoria Estakady i Trasy Kwiatkowskiego (droga powiatowa, a powinna być krajowa).

Szanse

- Rozwój integracji transportu w obszarze metropolitalnym.
- Wprowadzenie polityki transportowej zmniejszającej z jednej strony atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum, strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego), a z drugiej strony sprzyjającej rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu) i rowerowego.
- Wykorzystanie potencjalnie dużych środków finansowych z udziałem funduszy UE dla poprawy jakości transportu miejskiego, SKM i realizacji PKM na terenie miasta Gdyni.
- Dalsze zmiany organizacyjne i własnościowe SKM.
- Realizacja połączeń Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w relacjach Wzg. Św. Maksymiliana – Port Lotniczy Gdańsk oraz Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo).

Zagrożenia

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

2.4. Podsumowanie i wnioski

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

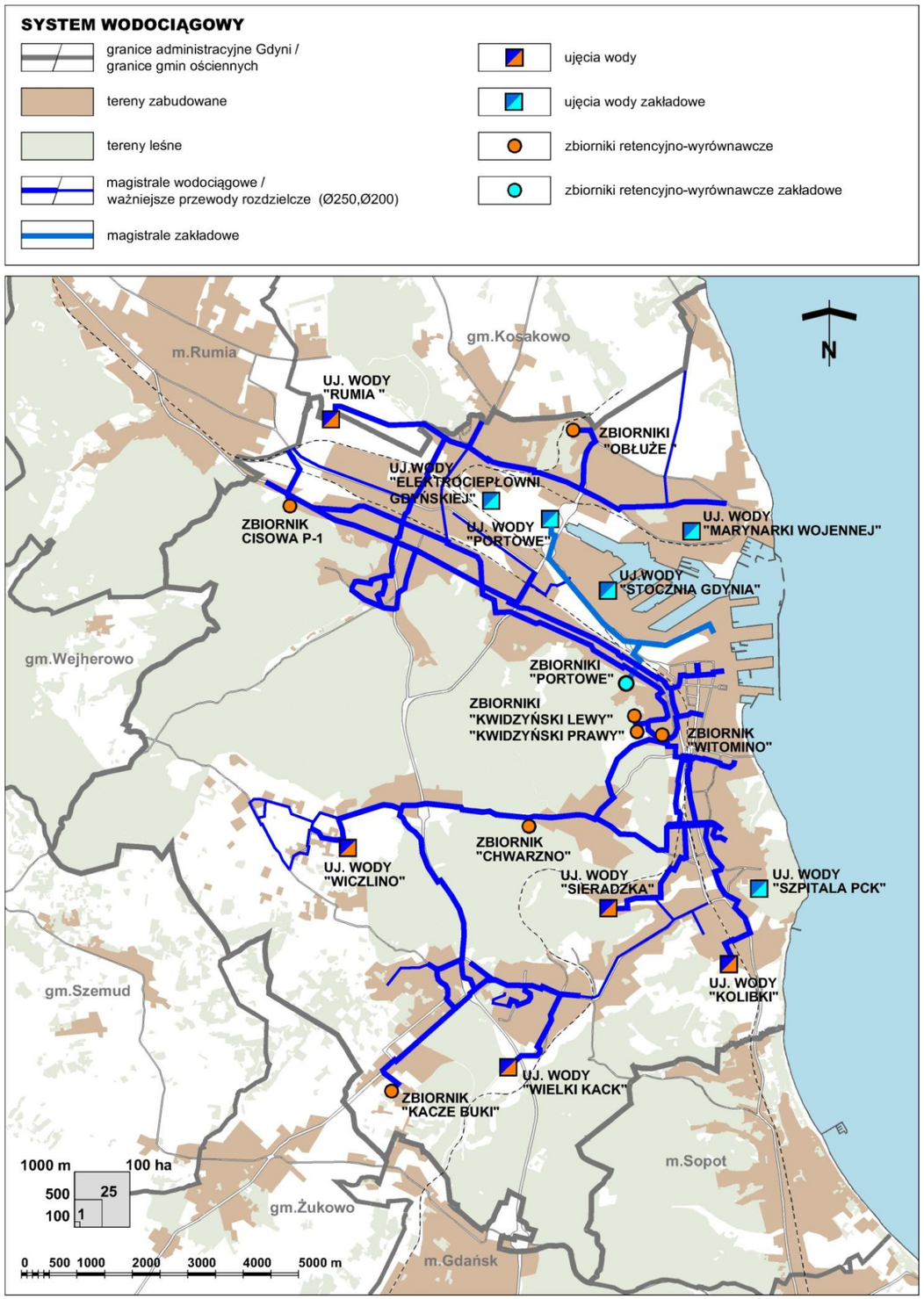
- wzrastający poziom motoryzacji i udział samochodowego transportu indywidualnego,
- zwiększający się zasięg i czas zatłoczeń, wydłużanie się okresu natężeń szczytowych,
- zmniejszanie się roli SKM w systemie obsługi miasta,
- brak efektywnych działań integrujących transport miejski,
- spadek bezpieczeństwa ruchu,
- brak spójnego systemu parkingowego,
- brak spójnej sieci dróg rowerowych.

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

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

Efektem tych działań będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na istniejącym układzie ulic oraz przyjęcie przyrostu podróżnych (wynikającego ze wzrostu ruchliwości mieszkańców) przez środki transportu zbiorowego i rowerowego. Ponadto celem tych działań będzie przekonanie młodego pokolenia (uczniowie, studenci) do korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy. W drugiej kolejności przewiduje się stopniowy wzrost inwestycji strukturalnych związanych z rozwojem podstawowego układu ulicznego. Wszystkie działania w zakresie rozwoju transportu podejmowane są zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu miejskiego, ujętymi w Planie Zrównoważonego Transportu Miejskiego, obejmującymi:

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



VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

1.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu wodociągowego

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

Obecnie gdyński wodociąg zasilany jest z 6 ujęć wód głębinowych o łącznej zdolności produkcyjnej 73 848 m^3/d. Wielkość zasobów wynika z aktualnych dokumentacji hydrogeologicznych poszczególnych ujęć. Szczegółowe dane o ujęciach wód przedstawiono w tablicy poniżej.

Charakterystyka ujęć wody dla miasta Gdyni

Ujęcie wody	Parametry ujęć wód podziemnych					
	Zatwierdzone zasoby		Zdolność produkcyjna		Stacje uzdatniania	Uwagi
	m^3/d	m^3/h	m^3/d	m^3/h		
Reda	38 400	2 100	33 768	1 410	istniejąca	
Rumia	20 640	1 030	7 512	315	istniejąca	
Kolibki	7 680	500	7 128	295	istniejąca	
Wiczlino	15 600	900	13 296	555	istniejąca	
Wielki Kack	6 960	320	4 680	195	istniejąca	
Sieradzka	6 720	400	7 464	310	istniejąca	
Razem	**96 000**	**5250**	**73 848**	**3 080**		

Wszystkie wymienione źródła wody podają wodę do wspólnego układu sieci wodociągowej poprzez pompownie II stopnia na stacjach uzdatniania.

Według inwentaryzacji długość sieci wodociągowej Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji Sp.z o.o. w Gdyni wraz z przyłączami wynosi 683,5 km, w tym długość sieci magistralnych wynosi ok. 92 km.

Sieć wodociągową tworzą magistrale o średnicach ∅ 300 mm - ∅ 800 mm, przewody rozdzielcze ∅ 80 mm - ∅ 250 mm i rurociągi o średnicy poniżej ∅ 80 mm. Te ostatnie w ramach remontów wymieniane są sukcesywnie na ∅ 100 mm. Struktura sieci wodociągowej: rury azbesto-cementowe – 10 %, żeliwne – 59 %, PCV – 10 %, PE – 16 %, stalowe – 5 %.

Duże zróżnicowanie wysokościowe terenu w obszarze Gdyni wymusiło strefowy układ wodociągu. Istnieje V głównych stref ciśnienia wodociągu gdyńskiego:

I STREFA – 42.0 m n.p.m., zbiornik Cisowa P-1

II STREFA – 73.0 m n.p.m., zbiornik Obłuże, Witomino, Kwidzyński Prawy, Kwidzyński Lewy

III STREFA – 137.0 m n.p.m., zbiornik Chwarzno

IV STREFA – 169.0 m n.p.m., zbiornik Kacze Buki

V STREFA – powyżej 169.0 m n.p.m.

Jednym z głównych elementów systemu są zbiorniki wody czystej współpracujące z siecią i pompowniami strefowymi, o których dane zamieszczono w poniższej tablicy.

Dane o zbiornikach retencyjnych czystej wody w wodociągu gdyńskim

L.p.	Nazwa zbiornika	Pojemność zbiornika [m^3]	Rzędna dna [m npm]
1	Cisowa P-1	5 000	42,0
2	Kwidzyński - lewy	5 000	73,0
3	Kwidzyński - prawy	5 000	73,0
4	Obłuże (stary}	1 000	73,0
5	Obłuże (nowy)	5 000	73,0
6	Witomino	2 000	73,0
7	Chwarzno	2 000	137,0
8	Kacze Buki	5 000	169,0
	Razem	**30 000**	

Na obszarze Gdyni istnieją również zakładowe ujęcia wód głębinowych. Należą do nich m. in. ujęcie „Portowe", ujęcie „Elektrociepłownia Gdyńska", ujęcie „Szpitala PCK", ujęcie „Stoczni Gdynia", ujęcie „Marynarki Wojennej".

1.2. Uproszczony bilans wodny

Dla zorientowania się o stanie zużycia wody z gdyńskiego systemu wodociągowego przeprowadzono uproszczony rachunek uwzględniający liczbę ludności oraz wielkości normatywne zużycia wody. Dla okresu obecnego przyjęto jednostkowy wskaźnik zużycia wody wynikający z rzeczywistego zużycia wody w Gdyni w roku 2014, natomiast dla perspektywy przyjęto jednostkowy wskaźnik przeciętnego zużycia wody wg rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 14.01.2002 r. w sprawie określenia norm zużycia wody.

Przyjęte wielkości normatywne:

- **100 l/Mk/d** dla okresu obecnego, przyjętego jako **poziom „A",**
- **150 l/Mk/d** dla perspektywy (ok. 15 lat), przyjęto **poziom „B".**

W obliczeniach zastosowano jednocześnie współczynniki nierównomierności dobowej – Nd = 1,236.

Liczba mieszkańców Gdyni w 2014 r. (poziom „A") - 247 792 osób.

Prognozowana liczba mieszkańców w 2030 r. (poziom „B") - 234 845 osób.

Skrócony bilans wodny dla miasta Gdyni na rok 2030

Użytkownik wody	Poziom „A"		Poziom „B"	
	$Q_{dśr}$ [m^3/d]	Q_{dmax} [m^3/d]	$Q_{dśr}$ [m^3/d]	Q_{dmax} [m^3/d]
Potrzeby mieszkańców	24 290	30 020	35 230	43 540
Przemysł	6 290	7 740	6 290	7 740
Przemysł perspektywiczny	8 020	9 490	8 020	9 490
Potrzeby Elektrociepłowni Gdyńskiej	1 530	1 880	2 220	2 550
Razem:	**40 130**	**49 130**	**51 760**	**63 320**

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

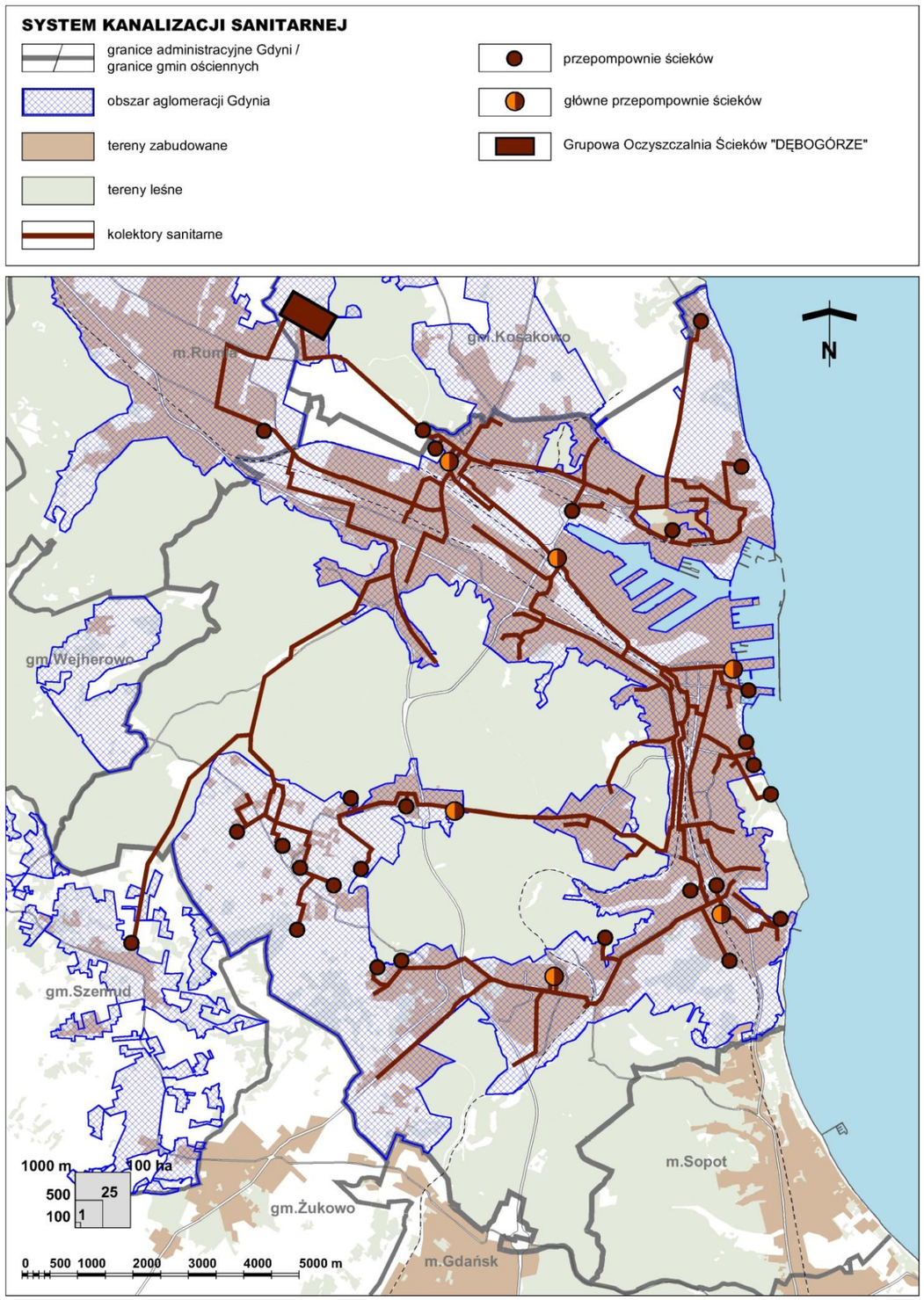
1.3. Ocena stanu istniejącego wodociągu

Słabe strony

- rozgałęźny układ głównych magistral przesyłowych na dolnym tarasie,
- niedostateczna ochrona wód podziemnych zbiornika GZWP nr 110.

Mocne strony

- rezerwa wydajności źródeł i urządzeń do produkcji wody,
- brak zagrożenia deficytem wody pitnej,
- zapewnienie dobrego ciśnienia wody w poszczególnych strefach ciśnienia wodociągowego,
- sieci przesyłowe w układzie pierścieniowym na terenach Gdyni-Zachód,
- ponad 98% mieszkańców miasta objętych jest siecią wodociągową,
- nowoczesna zmodernizowana technologia uzdatniania wody.



2. KANALIZACJA SANITARNA

2.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej

Na obszarze miasta Gdyni istnieje rozdzielczy, grawitacyjno-pompowy system kanalizacji sanitarnej. Ścieki sanitarne odprowadzane są do mechaniczno-biologicznej Grupowej Oczyszczalni Ścieków „DĘBOGÓRZE" zlokalizowanej na terenie gminy Kosakowo. Sieć kanalizacyjna odprowadzająca ścieki do oczyszczalni znajduje się w zasięgu aglomeracji Gdynia[24], obejmującej tereny istniejącej i planowanej zabudowy miasta: Gdynia (z wyłączeniem zabudowy ulic: Łosiowa, Jelenia, Sarnia i Bernadowska), a także miasta Rumia, miasta Reda, miasta Wejherowo, oraz położone w gminie Kosakowo miejscowości: Dębogórze, Dębogórze-Wybudowanie (stanowiącej cześć wsi Dębogórze), Kazimierz, Kosakowo, Mechelinki, Mosty, Pierwoszyno, Pogórze, Rewa i Suchy Dwór, położone w gminie Puck miejscowości: Połchowo, Rekowo Górne, Sławutówko i Widlino, położone w gminie Szemud miejscowości: Bojano, Dobrzewino, Karczemki i Koleczkowo, położone w gminie Wejherowo miejscowości: Bolszewo, Gościcino i Łężyce. Oczyszczone ścieki odprowadzane są kanałem krytym w obrębie miejscowości Kazimierz, Mosty i Mechelinki, a następnie na terenie wsi Mechelinki kolektorem głębokowodnym do Zatoki Puckiej na odległość ponad 2 km od linii brzegowej.
Liczba ludności Gdyni wg stanu na 2014 r. wynosi 247 792 osób. Liczba ludności z pozostałych miejscowości odprowadzających ścieki wynosi ok. 118 000 osób. Ogółem liczba obsługiwanej ludności wynosi ok. 366 000 osób. Średniodobowa ilość ścieków dopływająca do oczyszczalni w 2014 r. wynosiła 54 162 m^3/d, w tym szacowana ilość ścieków z terenów Gdyni wynosiła 36 670 m^3/d.

Przy przyjętych dla Gdyni normatywnych wielkościach zużycia wody: dla okresu obecnego - 105 l/Mk/d, a dla perspektywy - 150 l/Mk/d, prognozowana średniodobowa ilość ścieków w 2030 r. wyniesie 47 030 m^3/d. O skuteczności oczyszczania ścieków decyduje w dużej mierze ilość dopływających wód infiltracyjnych i deszczowych wynikająca z nieszczelności kanałów.

Obecna maksymalna hydrauliczna przepustowość oczyszczalni wynosi 135 000 m^3/dobę - oczyszczalnia posiada rezerwę w przepustowości. Oczyszczalnia jest sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana. W zakres prowadzonych obecnie prac modernizacyjnych wchodzą:

- modernizacja obiektów gospodarki osadowej,
- położenie nowych instalacji elektroenergetycznych z sieciami oraz wyposażenie obiektów w aparaturę kontrolno – pomiarową.

W systemie sieci kanalizacji sanitarnej m. Gdyni znajduje się 31 przepompowni ścieków związanych z pracą, eksploatacją i utrzymaniem sieci. Istniejący system kanalizacji sanitarnej obejmuje swym zasięgiem 98% istniejącej zabudowy mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej.

2.2. Ocena stanu systemu kanalizacji sanitarnej

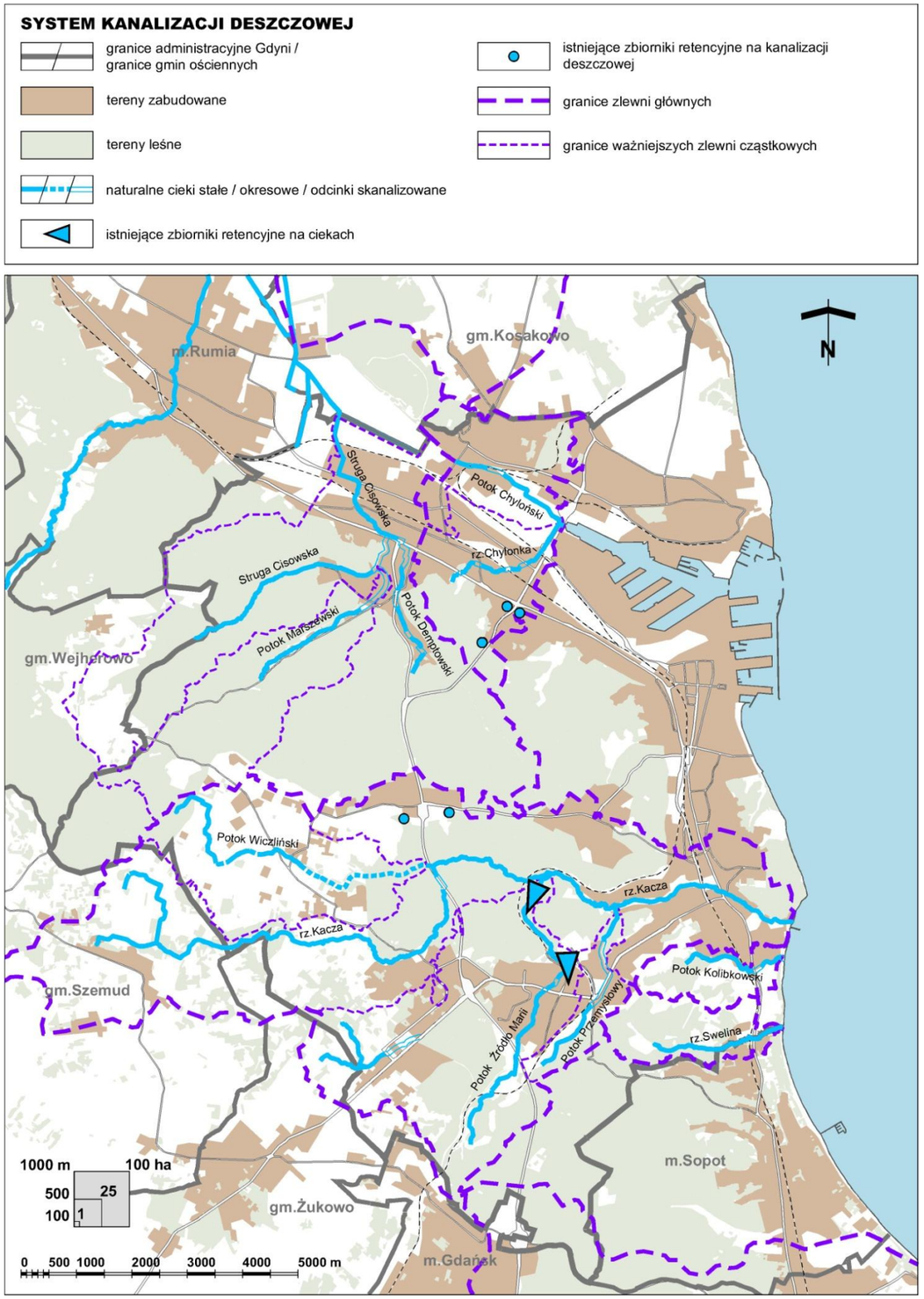
Słabe strony

- zbyt duża ilość wód przypadkowych i infiltracyjnych w sieci,
- zły stan techniczny niektórych kanałów (betonowych),
- za mała przepustowość niektórych kanałów w starych dzielnicach zabudowy mieszkaniowej.

Mocne strony

- rezerwa w przepustowości oczyszczalni ścieków,
- przeprowadzona modernizacja i rozbudowa oczyszczalni ścieków,
- kolektor główny grawitacyjny ø 0,40 m odprowadzający ścieki z terenu Gdyni – Zachód do grupowej oczyszczalni, umożliwiający rozwój budownictwa w tym rejonie,
- dobrze rozbudowana sieć kanalizacji sanitarnej w centralnych rejonach miasta,
- prowadzona modernizacja istniejących przepompowni ścieków,
- około 98% zurbanizowanych terenów miasta objętych jest siecią kanalizacji sanitarnej (około 95% mieszkańców miasta korzysta z sieci kanalizacji sanitarnej).

[24] ustanowionej uchwałą nr 842/XXXVIII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 31 marca 2014 r., zmienioną uchwałą nr 124/X/15 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 czerwca 2015 r.



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Dane ogólne

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

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

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

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

- Struga Cisowska z dopływami: Rowem Cisowskim, Potokiem Demptowskim i Potokiem Marszewskim; Struga Cisowska jest dopływem Zagórskiej Strugi,
- rzeka Chylonka z dopływami: Potokiem Chylońskim i Potokiem Kilońskim,
- rzeka Kacza z dopływami: Potokiem Wiczlińskim, Potokiem Źródło Marii i Potokiem Przemysłowym,
- Potok Kolibkowski,
- rzeka Swelina.

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

Częściowo ścieki deszczowe odprowadzane są do odbiorników bez podczyszczania. Miejska sieć kanalizacji deszczowej wyposażona jest w 122 wyloty do odbiorników, w tym 9 do Zatoki Gdańskiej, 106 do cieków naturalnych i 7 do ziemi. Wszystkie miejskie wyloty do Zatoki Gdańskiej są wyposażone w urzadzenia podczyszczające. Natomiast w przypadku wylotów kanałów deszczowych do cieków, na 106 miejskich wylotów tylko 58 posiada urządzenia podczyszczające.

Niewystarczająca ilość zbiorników retencyjnych ma istotny wpływ na urbanizację miasta, w szczególności terenów Gdyni-Zachód. Aktualnie istnieje siedem zbiorników retencyjnych, w tym dwa zbiorniki na cieku naturalnym – na Potoku Źródło Marii: zbiornik suchy „Karwiny" V = 6000 m^3 i zbiornik suchy „Krykulec" o pojemności V=66 650m^3 oraz pięć zbiorników na kanalizacji deszczowej: dwa na terenie starego Chwarzna, o pojemności V1 = 2300 m^3 i V2 = 2460 m^3 i trzy związane z Trasą Kwiatkowskiego.

3.2. Analiza rzek i potoków odbiorników wód opadowych

Stan czystości odbiorników

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

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

Analiza przepustowości istniejących cieków

- Swelina w przeważającej części ma charakter cieku naturalnego. Niewielkie zmiany w jego zlewni nie wymagają przebudowy koryta (obszar źródliskowy cieku objęty jest ochroną rezerwatową, odcinek poniżej al. Zwycięstwa tzw. Jar Sweliny objęty jest ochroną jako użytek ekologiczny),

- Potok Kolibkowski należy do potoków o stosunkowo wysokim stopniu pokrycia terenami zielonymi. Zmiany w zagospodarowaniu zlewni, głównie w dolnym odcinku, wymusiły częściową przebudowę koryta potoku (przewidywane zbiorniki w Parku Kolibki),
- rzeka Kacza ma największą zlewnię, w której planowane są duże tereny zurbanizowane. Wymusza to regulację i renowację koryta rzeki, przebudowę istniejących przepustów i budowli oraz budowę projektowanych zbiorników retencyjnych. Środkowy odcinek położony jest w rezerwacie przyrody „Kacze Łęgi",
- Potok Wiczliński w stanie obecnym prowadzi jedynie wody wczesną wiosną, odcinkami potok zanika. Ze względu na dużą powierzchnię zlewni i projektowane zurbanizowanie terenu potok wymaga odtworzenia oraz realizacji projektowanych zbiorników retencyjnych,
- Potok Źródło Marii biegnie przez tereny zurbanizowane i dalej rozbudowujące się dzielnice: Karwiny i Wielki Kack. Obecnie w jego dolnym biegu, blisko ujścia do rzeki Kaczej znajdują się suche zbiorniki retencyjne: „Krykulec" o pojemności 66 650 m^3 oraz „Karwiny" o pojemności 6000 m^3,
- rzeka Chylonka biegnie przez tereny zurbanizowane, przemysłowe, usługowe i dzielnice mieszkaniowe. W celu uniknięcia zjawisk powodziowych należy przebudować istniejące przepusty drogowe oraz wykonać wały przeciwpowodziowe na obydwu brzegach. Wskazana budowa zbiornika retencyjnego w źródłowym odcinku rzeki,
- Potok Chyloński dla uniknięcia zjawisk powodziowych wymaga przebudowy przepustów drogowych i ramowych oraz nadbudowy istniejących brzegów,
- Potok Demptowski – ochrona przeciwpowodziowa zabudowanych terenów położonych w pobliżu potoku wymaga retencjonowania wód na terenie zainwestowanych działek oraz przebudowy koryta wzdłuż ulic Skarbka-Demptowskiej,
- Struga Cisowska dla zabezpieczenia przed powodzią wymaga ograniczenia spływu wód z terenów zurbanizowanych mieszkaniowych i przemysłowych w dolnym biegu poprzez retencjonowanie ścieków deszczowych na terenach inwestycji. Odcinek źródliskowy chroniony jest w rezerwacie przyrody „Cisowa",
- Potok Marszewski ma niewystarczającą przepustowość na całej swej długości, wymaga ograniczenia spływu wód z terenów zurbanizowanych,
- Potok Przemysłowy ma niewystarczającą przepustowość w dolnym odcinku gdzie biegnie korytem otwartym. Przebudowy wymaga przepust stalowy powyżej skrzyżowania ulicy Łęczyckiej z ulicą Płocką. Powyżej ulicy Sopockiej w zlewni potoku ustanowiono użytek ekologiczny „Jezioro Kackie" umożliwiający naturalne retencjonowanie wód. W zlewni potoku wskazane jest retencjonowanie wód opadowych w zbiornikach lokalizowanych na terenach inwestycji.

3.3. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony i zagrożenia

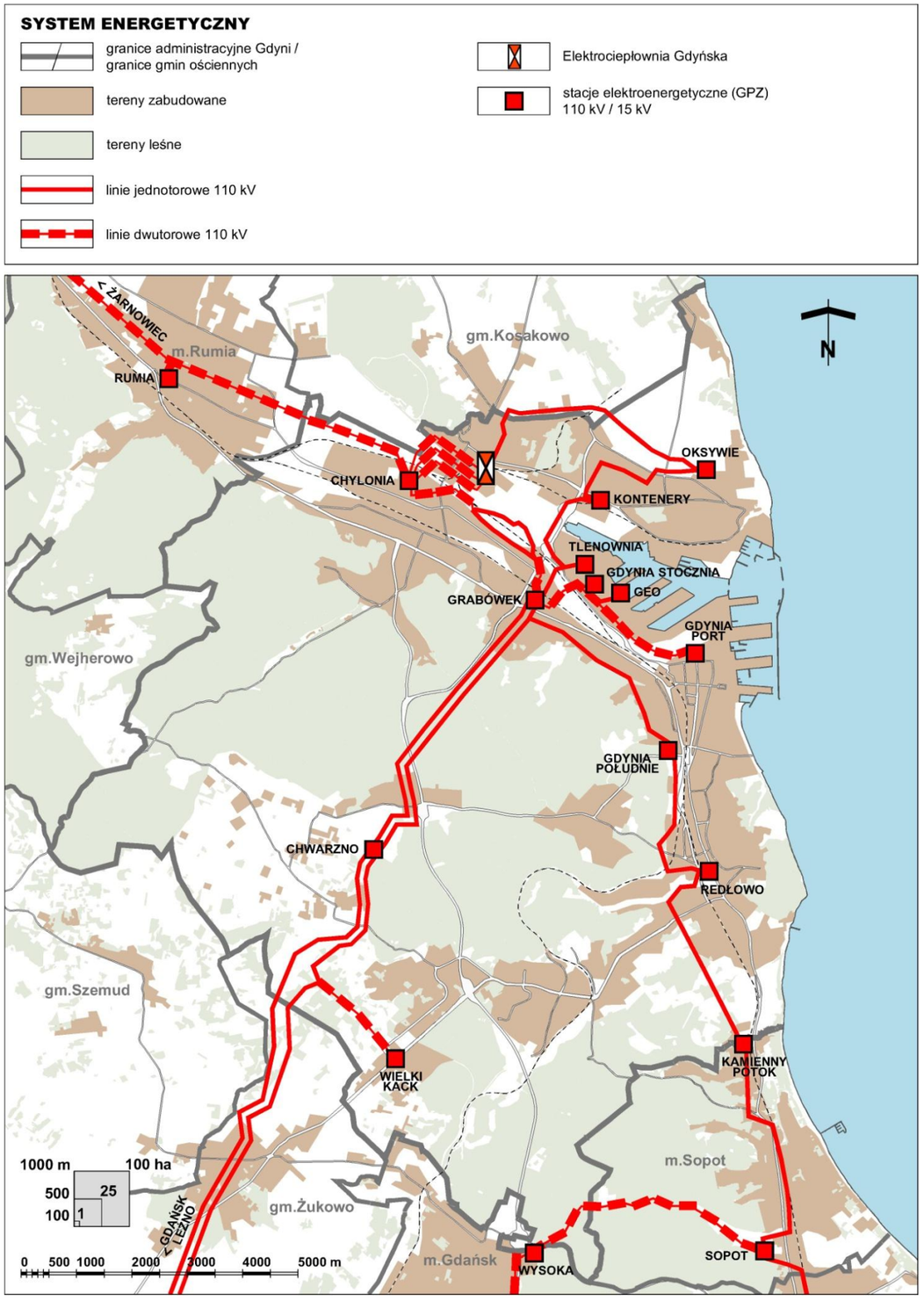
- zły stan techniczny części głównych kolektorów deszczowych,
- za mała przepustowość głównych kolektorów deszczowych,
- niewystarczająca liczba urządzeń podczyszczających na wylotach kolektorów i do istniejących cieków powierzchniowych,
- niewystarczająca liczba zbiorników retencyjnych na ciekach, szczególnie na rzece Kaczej;

  Realizacja projektowanych zbiorników retencyjnych i regulacja rzeki Kaczej oraz Potoku Wiczlińskiego, jest warunkiem zabudowy terenów Gdyni-Zachód i gwarancją ochrony przed zalaniem terenów zurbanizowanych w jej dolnym biegu,
- niewystarczająca ilość zbiorników retencyjnych w zlewniach istniejących zbiorczych kolektorów deszczowych,
- za mała przepustowość istniejących przepustów i budowli na ciekach stanowiących odbiorniki wód deszczowych,
- brak pasów technicznych wzdłuż cieków dla umożliwienia konserwacji i czyszczenia koryt (pasy techniczne mogą pełnić jednocześnie funkcje ścieżek spacerowo – rowerowych),
- mały stopień retencjonowania wód na terenie zainwestowanych działek.

Mocne strony i szanse

- położenie m. Gdyni nad Zatoką Gdańską stanowiącą odbiornik wód opadowych,
- sieć cieków powierzchniowych pełniących rolę pośrednich odbiorników ścieków deszczowych,
- przebudowa większości dolnych odcinków wylotowych kolektorów deszczowych wraz z urządzeniami podczyszczającymi na terenie ZMPG S.A.,
- planowana i realizowana rozbudowa i przebudowa kolektorów deszczowych na terenie Śródmieścia,

  W latach 2008 – 2013 zrealizowana została:
  - budowa kolektora Ø1,60m w al. Marszałka Piłsudskiego wraz z urządzeniami podczyszczającymi na istniejących kanałach,
  - przebudowa kanału Ø0,30m na Ø0,60m na terenie Skweru Kościuszki,
  - przebudowa kolektora w ul. Pułaskiego, ul. Waszyngtona, ul Hryniewickiego na Ø1,2m z nowym wylotem do Basenu Prezydenta i urządzeniami podczyszczającymi,
- zrealizowana przebudowa kolektora deszczowego w ul. Stryjskiej i ul. Lotników wraz z urządzeniami podczyszczającymi, budowa sieci deszczowej na terenie „Psiej Górki", związana z budową Drogi Różowej,
- zrealizowany nowy układ kanalizacji deszczowej ze zbiornikami retencyjnymi, urządzeniami podczyszczającymi, przebudową istniejących kanałów, związany z budową nowego odcinka Trasy Kwiatkowskiego;
- realizowana przebudowa kanałów w ul. ul. Małopolskiej, Żmudzkiej i Kurpiowskiej z urządzeniami podczyszczającymi przed wylotem do rzeki Kaczej,
- planowane odtworzenie Potoku Wczlińskiego wraz z budową zbiorników retencyjnych,
- zrealizowana budowa kolektora zbiorczego w ul Orłowskiej i sieci deszczowej w ulicach sąsiednich oraz urządzeń podczyszczających przed wylotem do rzeki Kaczej,
- zrealizowana budowa kolektora w ul. Przebendowskich z urządzeniami podczyszczającymi i wylotem do Potoku Kolibkowskiego,
- zrealizowana budowa zbiornika retencyjnego „Karwiny" na potoku Źródło Marii.



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu energetycznego

Źródła zasilania

Źródłami zasilania w energię elektryczną miasta Gdyni jest Elektrociepłownia Gdyńska należąca do spółki EDF Polska S.A. (dawniej EC III) oraz Krajowy System Elektroenergetyczny (KSE). Elektrociepłownia Gdyńska, zlokalizowana przy ul. Puckiej, posiada dwa generatory o mocy 55 MW każdy oraz posiada instalację umożliwiającą współspalanie biomasy z paliwem podstawowym (węglem). Moc osiągalna tego źródła to ok. 105 MW. Elektrociepłownia jest przyłączona do sieci elektroenergetycznej 110 kV. Mniej znaczącym punktem generacji mocy elektrycznej jest elektrownia biogazowa o mocy 2,5 MW (moc osiągalna 1,8 MW), zlokalizowana w miejscowości Łężyce. Źródło to, przyłączone do sieci rozdzielczej 15 kV, zasila część obszaru Wiczlina.

Drugim podstawowym źródłem zasilania miasta Gdyni jest Krajowy System Elektroenergetyczny poprzez dwa węzły sieci przesyłowej:

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

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

Sieć elektroenergetyczna 110 kV

- **Stacje elektroenergetyczne 110/15(6) kV**

Stacje elektroenergetyczne 110/SN kV (tzw. GPZ-ty), w których następuje transformacja napięcia wysokiego na średnie, stanowią podstawowe zasilanie sieci rozdzielczej 15 kV lub przemysłowej 6 kV. Na terenie miasta Gdyni znajduje się 13 stacji 110/SN kV, w tym ~~3~~ 2 abonenckie należące do Stoczni Gdynia SA oraz 1 GPZ należący do elektrociepłowni. Wszystkie stacje sieciowe posiadają po dwa transformatory mocy 110/15 kV. Moc zainstalowana w tych transformatorach, poza stacjami abonenckimi, to 369 MW. Obecne zapotrzebowanie mocy miasta Gdyni, z pominięciem podmiotów zasilanych ze stacji abonenckich 110/6 kV, wynosi 142 MW w szczycie obciążenia. Wobec tego wykorzystanie mocy transformatorów kształtuje się na poziomie ok. 47%. Dodatkowo istnieje możliwość wymiany transformatorów mocy na jednostki o większej mocy znamionowej. Wówczas moc zainstalowana może wynieść 400 MW. Łączne zapotrzebowanie mocy w mieście Gdynia wynosi około 158 MW.

- **Linie elektroenergetyczne 110 kV**

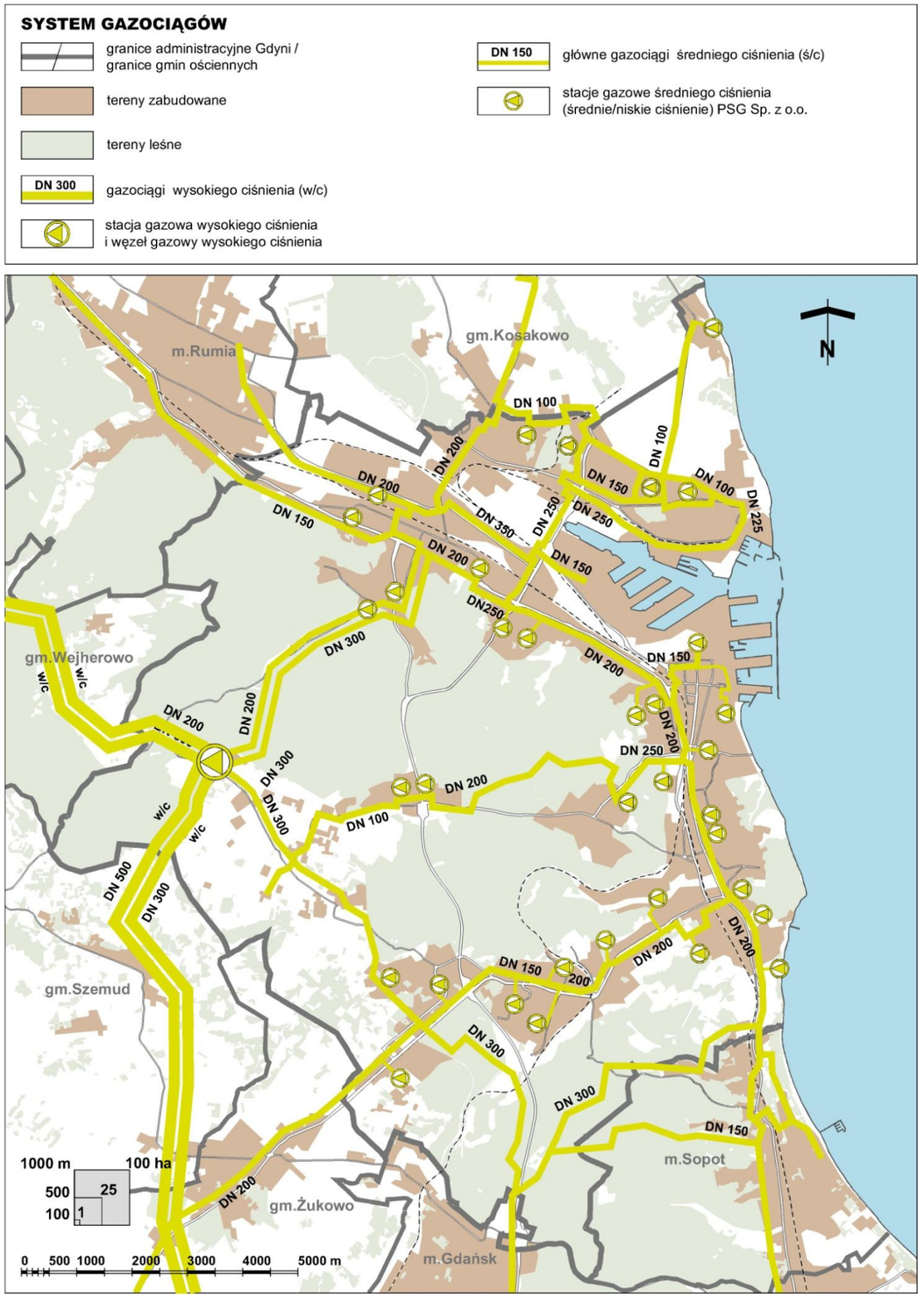
W większości linie na terenie miasta Gdyni są liniami napowietrznymi w wykonaniu dwutorowym lub jednotorowym, zaś fragment linii łączącej GPZ-ty Gdynia Południe i Redłowo oraz fragment linii zasilający stację GPZ Gdynia Stocznia, wykonany jest jako kablowy. Łączna ich długość to ok. 59,5 km, w tym 15,0 km stanowią linie dwutorowe, a 44,5 km jednotorowe. Przekrój przewodów roboczych linii 110 kV wynosi 185 lub 240 mm^2. Sieć elektroenergetyczna 110 kV ma charakter pierścieniowy zamknięty, umożliwiający drugostronne zasilanie stacji w przypadku awarii jednej z linii zasilających.

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

- **Sieć elektroenergetyczna 15 kV**

Sieć średniego napięcia 15 kV stanowi zasilanie stacji 15/0,4 kV. Sieć ta pracuje w przeważającej części w układzie pierścieniowym otwartym, umożliwiającym drugostronne zasilanie w przypadku awarii jednej z linii zasilających. Istniejące obecnie połączenia promieniowe są sukcesywnie rozbudowywane do układu pierścieniowego. Na terenach zabudowanych sieć 15 kV pracuje w wykonaniu kablowym, a na terenach o zabudowie rozproszonej w wykonaniu napowietrznym lub kablowym. Sieć elektroenergetyczna 15 kV posiada następujące przekroje robocze linii kablowych: 50, 70, 95, 120, 150, 185 i 240 mm^2. Natomiast przekroje robocze linii napowietrznych to: 25, 35, 50 i 70 mm^2. Stan techniczny linii 15 kV jest zróżnicowany. Najbardziej awaryjne linie kablowe w izolacji z polietylenu termoplastycznego są wymieniane na kable w izolacji z polietylenu usieciowanego.

Na terenie miasta Gdyni znajduje się ok. 583 stacji transformatorowych 15/0,4 kV.



5. ZAOPATRZENIE W GAZ

5.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu zaopatrzenia w gaz

W zakresie dostawy, rozprowadzenia i zużycia gazu ziemnego miasto Gdynia obsługiwane jest przez Polską Spółkę Gazownictwa sp. z o.o., Oddział Zakład Gazowniczy w Gdańsku, Rejon Dystrybucji Gazu w Rumi. Do sieci dystrybucyjnej gaz jest doprowadzony przesyłowymi rurociągami wysokiego ciśnienia, których eksploatacja jest w gestii Operatora Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A.

Miasto jest zasilane w gaz ziemny poprzez gazociąg wysokiego ciśnienia (w/c) o ciśnieniu nominalnym PN 6,3 MPa z kierunku Włocławka. Gazociąg ten dostarcza gaz ziemny wysokometanowy do zlokalizowanej w granicach miasta Gdyni stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiczlinie o przepustowości 20 000 Nm^3/h. Na odcinku Pruszcz Gdański - Wiczlino gazociąg w/c jest o średnicy DN 300, natomiast w dalszym biegu na odcinku Wiczlino - Lębork jego średnica zmniejsza się do DN 200.

W stacji gazowej wysokiego ciśnienia (tzw. stacji I-go stopnia) ciśnienie gazu redukowane jest do wartości około 0,3 MPa i rozprowadzane do miasta siecią dystrybucyjną średniego ciśnienia (ś/c) do poszczególnych dzielnic. Zasilenie odbiorców w gaz odbywa się:

- poprzez stacje gazowe średniego ciśnienia (tzw. stacje II-go stopnia) gdzie ciśnienie jest redukowane do niskiego ciśnienia (n/c) o wysokości około 2,5 kPa i poprzez sieć gazową niskiego ciśnienia,
- lub bezpośrednio z sieci gazowej średniego ciśnienia poprzez zespoły gazowe na przyłączu (reduktory indywidualne).

Rozwój sieci gazowej średniego ciśnienia w celu zasilenia odbiorców ma miejsce głównie w nowych dzielnicach, gdzie brak jest istniejącej sieci gazowej niskiego ciśnienia oraz przy nowej zabudowie w pozostałej części miasta, o ile wskazuje na to rachunek ekonomiczny i indywidualne potrzeby inwestora.

Równolegle do istniejącego gazociągu w/c z kierunku Włocławka wybudowano tzw. drugą nitkę DN500; MOP 8.4 MPa relacji Gustorzyn-Reszki.

Gazociąg ten jest częścią systemu gazociągów w/c współpracujących z Podziemnym Magazynem Gazu (PMG) Kosakowo, który umożliwi przyjęcie nadwyżek gazu zgromadzonego w okresie letnim i jego pobór do systemu w okresach zwiększonego zapotrzebowania. Gazociąg zapewnia bezpieczeństwo dostaw gazu dla Gdyni i jest szansą dla całej aglomeracji Trójmiasta na dostawy paliwa gazowego z nowego kierunku, zwiększenie przesyłanych ilości do dotychczasowych odbiorców i umożliwienie dostaw do nowych odbiorców.

5.2. Istniejące kierunki rozprowadzania gazu

Od stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiczlinie gaz jest rozprowadzany w dwóch kierunkach:

- gazociągiem ś/c DN 300 do dzielnic Chwarzno-Wiczlino, Dąbrowa, Karwiny, Wielki Kack i do miasta Sopotu,
- gazociągiem ś/c DN 200 oraz DN300 do dzielnic Chylonia, Grabówek, Śródmieście, Redłowo, Witomino i północnej cześci Gdyni.

5.3. Uwarunkowania rozwoju Gdyni-Zachód

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

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

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

Zachodnią granicę dzielnicy stanowi istniejący gazociąg w/c DN 300 i DN500.

W północnym wierzchołku dzielnicy jest stacja gazowa wysokiego ciśnienia „Wiczlino" oraz węzeł gazowy wysokiego ciśnienia – „Wiczlino".

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

5.4. Prognoza zapotrzebowania gazu ziemnego na Gdyni-Zachód

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

I wariant

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

II wariant

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

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

Prognoza zapotrzebowania na gaz dla terenów Gdyni-Zachód

Lp.	Wyszczególnienie potrzeb	Liczba mieszkańców		WARIANT I		WARIANT II	
		Osoby	Odbiorcy	Nm³/rok	Nm³/godz.	Nm³/rok	Nm³/godz.
1.	Komunalno – bytowe						
	– budownictwo wielorodzinne MW	15 000	3 750	3 000 000	2 200	-	-
	– budownictwo jednorodzinne MN	15 000	4 410	3 529 000	1 500	3 529 000	1 500
	Komunalno – bytowe razem	30 000	8 160	6 529 000	3 700	3 529 000	1 500
2.	Ogrzewanie mieszkań						
	– budownictwo wielorodzinne MW	15 000	3 750	4 687 000	1 875	-	-
	– budownictwo jednorodzinne MN	15 000	4 410	13 230 000	4 410	13 230 000	4 410
	Ogrzewanie mieszkań - razem	30 000	8 160	17 917 000	6 285	13 230 000	4 410
3.	Usługi		850	678 000	400	558 000	245
	Ogółem Gdynia-Zachód		**9 010**	**25 124 000**	**10 385**	**17 317 000**	**6 155**

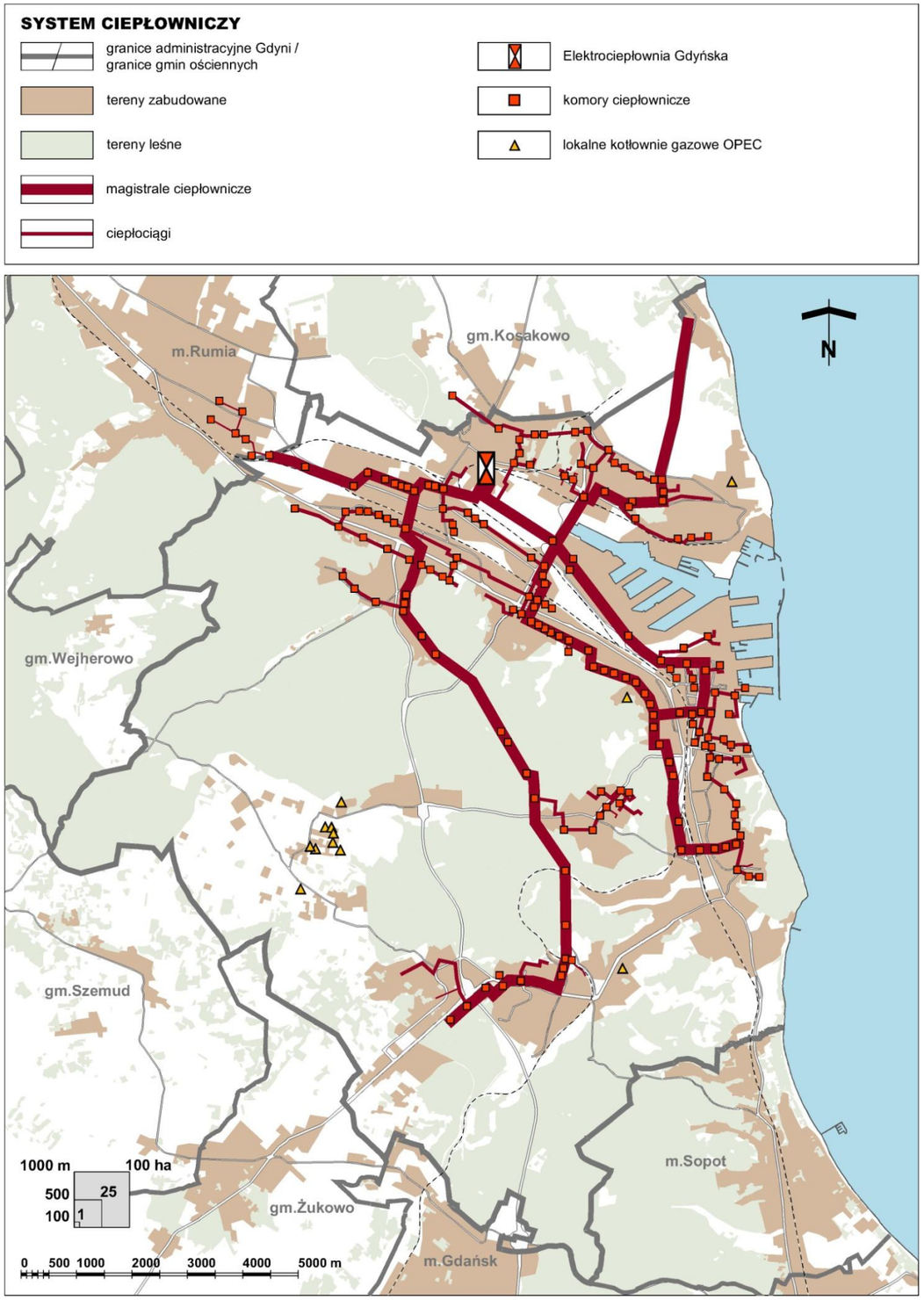
5.5. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony:

- rozproszona struktura zasiedlenia na terenach Gdyni-Zachód podnosząca koszt budowy i utrzymania odpowiedniej infrastruktury

Mocne strony:

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



6. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

6.1. Istniejące źródła ciepła

Źródłem ciepła dla miasta Gdyni w zakresie wody grzewczej dla potrzeb centralnego ogrzewania, ciepłej wody użytkowej i ciepła technologicznego jest Elektrociepłownia Gdyńska o mocy cieplnej 470 MWt. Osiągalna moc elektryczna Elektrociepłowni Gdyńskiej wynosi 105,2 MWe. Elektrociepłownia Gdyńska dostarcza również ciepło dla m. Rumi. Od 01.12.2014 roku moc cieplna zamówiona przez Okręgowe Przedsiebiorstwo Energetyki Cieplnej Sp z o.o. w Elektrociepłowni Gdyńskiej wyniosła 375 MWt. Rezerwa mocy cieplnej w elektrociepłowni wynosi 103 MWt. Miejski system ciepłowniczy pokrywa obecnie ok. 60% całkowitych potrzeb cieplnych miasta Gdyni.
Poza scentralizowanym systemem ciepłowniczym OPEC Gdynia jest właścicielem i eksploatuje lokalne kotłownie opalane gazem przy ulicach: Dickmana 24, Szczecińskiej 11, Kamrowskiego 3, Kamrowskiego 7, Staniszewskiego 8, Staniszewskiego 15, Kańskiego 5, Miłej 2, Zaruskiego 2, Zaruskiego 8, Zaruskiego 27 oraz Filipkowskiego 2 (razem pokrywają ok. 0,5% potrzeb cieplnych). Kotłownie lokalne i zakładowe pokrywają ok. 16,5%, a źródła indywidualne ok. 28% całkowitych potrzeb cieplnych miasta.

Elektrociepłownia Gdyńska posiada instalację umożliwiającą współspalanie biomasy z paliwem podstawowym. W pełni odnawialnym źródłem energii jest system kolektorów słonecznych o mocy 256 kW do ogrzewania i przygotowania c.w.u. zrealizowany w obiektach „TBS Czynszówka”.

6.2. Sieć ciepłownicza

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

W wyniku działań termomodernizacyjnych węzłów wymiennikowych, ich automatyzacji, opomiarowania odbiorców, ocieplenia budynków i stosowania w budownictwie nowych energooszczędnych technologii, zmalały straty i zapotrzebowanie ciepła, a tym samym wzrosła rezerwa ciepła w źródle. Aktualnie wszystkie węzły ciepłownicze wyposażone są w regulatory różnicy ciśnień, liczniki ciepła i regulatory pogodowe. Obecnie średnia wysokość strat ciepła na przesyle sieci ciepłowniczych wynosi około 16%.

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

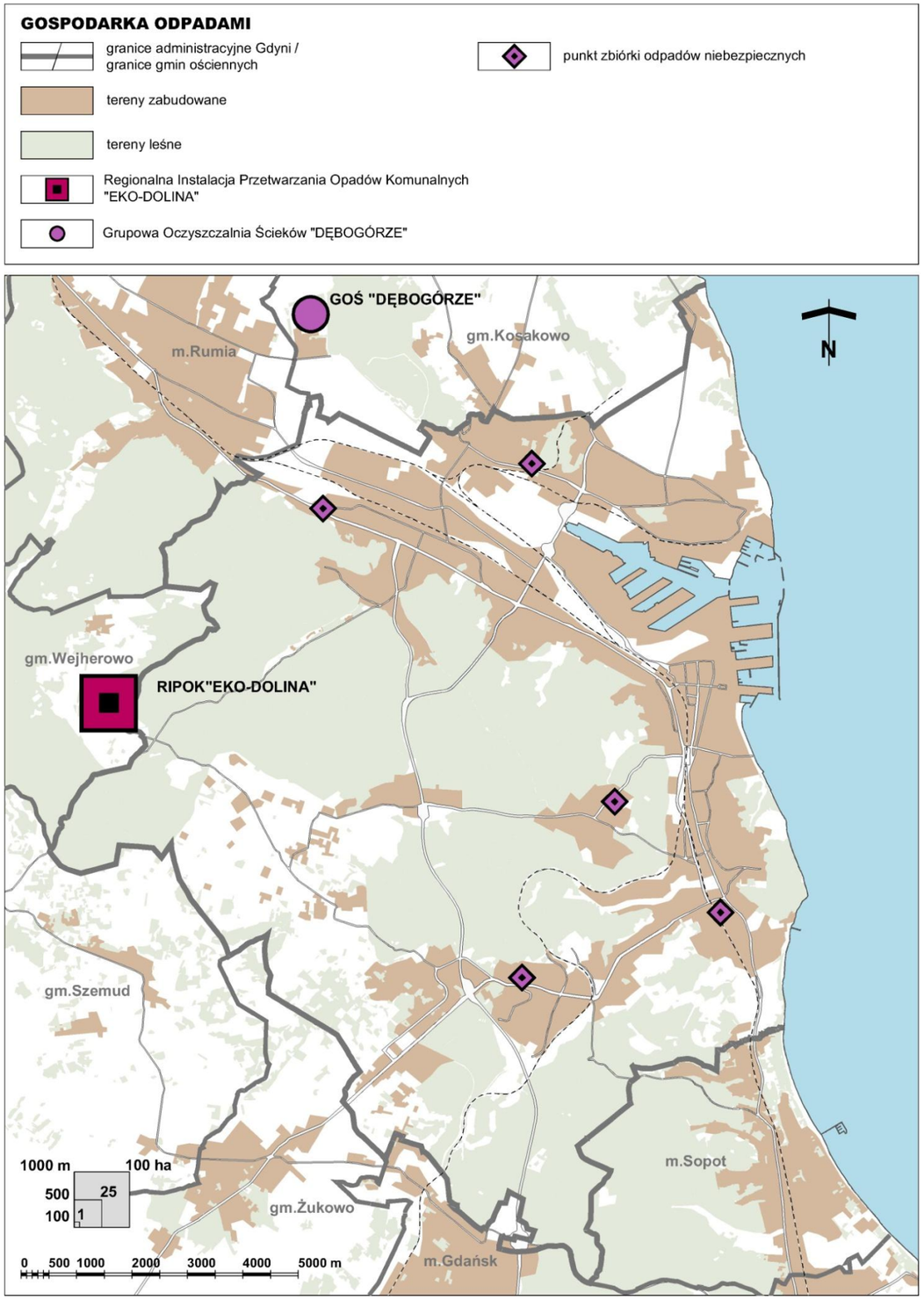
6.3. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony

- część magistral przesyłowych jest nadal w technologii kanałowej,
- brak sieci przesyłowej do terenów Gdyni – Zachód,

Mocne strony

- znaczna rezerwa ciepła w Elektrociepłowni Gdyńskiej i w sieciach przesyłowych,
- rozbudowa sieci magistral przesyłowych obejmująca ¾ terenów zurbanizowanych,
- wzrost nowych przyłączeń, co skutkuje spadkiem jednostkowych cen ciepła,
- zmniejszenie strat ciepła w wyniku działań termomodernizacyjnych,
- wytwarzanie ciepła w skojarzeniu z energią elektryczną, co powoduje najbardziej efektywne wykorzystanie energii zawartej w paliwie,
- możliwość zapewnienia ciągłej dostawy ciepła,



7. GOSPODARKA ODPADAMI

Źródłami powstawania odpadów są: sektor komunalny oraz gospodarczy.

Odpady komunalne

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

Transportem odpadów zajmują się firmy wywozowe działające na zasadach konkurencji rynkowej. Odpady są systematycznie wywożone do Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych Eko Dolina Sp.z o.o., która obsługuje miasta Gdynię, Redę, Rumię, Wejherowo, Sopot, gm. Wejherowo, gm. Kosakowo, gm. Szemud i gm. Luzino.

Ilość odpadów dostarczona z terenu Gdyni do RIPOK w 2012 roku wyniosła 124 819 Mg.

RIPOK Eko Dolina Sp. z o. o. zlokalizowana jest na terenie gm. Wejherowo, przy wsi Łężyce, obok starego składowiska odpadów. Zrealizowany I etap budowy RIPOK-u obejmował m.in.:

- kwaterę składowania odpadów B - 1 o powierzchni 8 ha, z systemem odgazowania,
- kwaterę na odpady budowlane wraz z segmentem przerobu gruzu,
- sortownię odpadów surowcowych o przerobie 25 000 – 50 000 Mg/rok,
- stacje demontażu odpadów wielkogabarytowych o przepustowości 15 000 Mg/rok,
- segment demontażu sprzętu AGD o przepustowości 550 Mg/rok,
- kompostownię pryzmową odpadów zielonych o przepustowości 6 000 Mg/rok,
- magazyn czasowego gromadzenia odpadów niebezpiecznych (przekazywanych do specjalist. firm),
- segment wykorzystania biogazu z kwatery A (stare składowisko odpadów) i kwatery B1,
- podczyszczalnie ścieków i odcieków ze zbiornikiem, osadnikiem i pompownią.

Zakład jest samowystarczalny energetycznie dzięki wykorzystaniu biogazu.

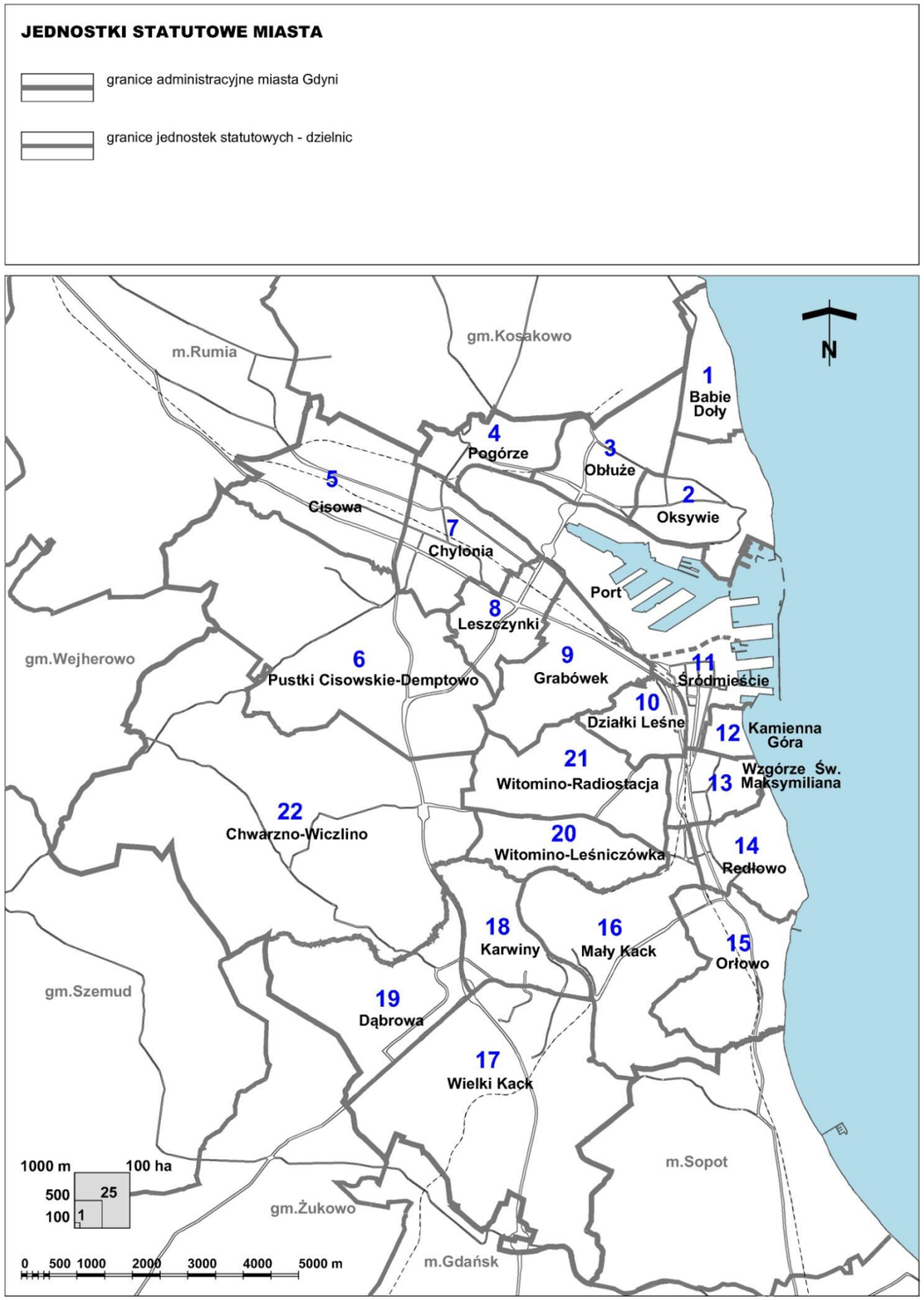
Zrealizowany II etap budowy RIPOK-u obejmował m.in.:

- kompostownie odpadów organicznych BIO o pojemności 30 000 Mg/rok,
- budowę kwatery składowej B-2 o powierzchni ok. 7 ha,
- rozbudowę sortowni odpadów surowcowych do przerobu 100 000 – 150 000 Mg/rok.

Odpady przemysłowe

Odpady przemysłowe usuwane są przez podmioty gospodarcze we własnym zakresie zgodnie z ustawą z dnia 14 grudzień 2012 r. o odpadach. Odpady przemysłowe niebezpieczne są unieszkodliwiane i wywożone przez wyspecjalizowane firmy. Odpady przemysłowe, inne niż obojętne i niebezpieczne, wywożone są częściowo do RIPOK Eko Dolina Sp.z o.o. w Łężycach.

Osady z oczyszczalni ścieków w Dębogórzu po procesie fermentacji, zagęszczania i suszenia są spalane w istniejącej spalarni na terenie oczyszczalni, a częściowo wykorzystywane do rekultywacji wyłączanych z eksploatacji kwater składowiska popiołów w Rewie. Ilość wytwarzanych osadów wynosi 26 391 Mg/rok. Wydajność spalarni wynosi 110 Mg/dobę. Popioły ze spalania osadów składowane są na składowisku o powierzchni 22 125 m^2, zlokalizowanym w granicach terenu oczyszczalni. Obecnie spalarnia osadów jest modernizowana i rozbudowywana.



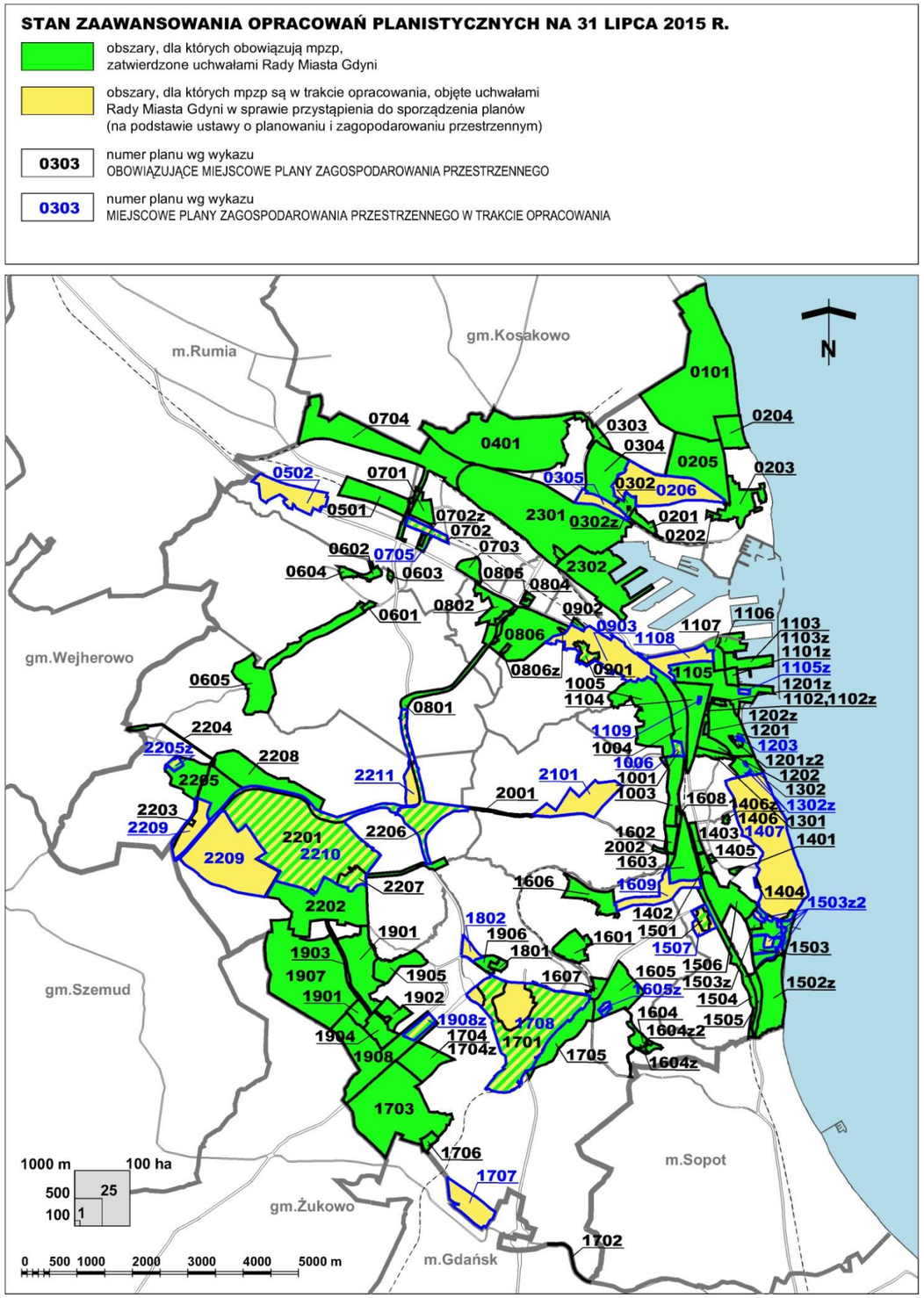
IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO-PRAWNE

1. PODZIAŁ MIASTA NA JEDNOSTKI

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

Numer	Nazwa jednostki strukturalnej - dzielnicy	Pow. dzielnicy w (ha)	Liczba mieszkańców
1	Babie Doły	221	2 227
2	Oksywie	437	15 039
3	Obłuże	366	19 173
4	Pogórze	236	14 111
5	Cisowa	578	12 796
6	Pustki Cisowskie-Demptowo	1 518	8 639
7	Chylonia	383	24 438
8	Leszczynki	275	8 509
9	Grabówek	438	10 017
10	Działki Leśne	195	8 156
11	Śródmieście (z Portem)	1 149	13 040
12	Kamienna Góra	65	4 309
13	Wzgórze Św. Maksymiliana	195	11 996
14	Redłowo	296	8 159
15	Orłowo	503	7 117
16	Mały Kack	794	8 401
17	Wielki Kack	1 503	11 101
18	Karwiny	339	11 012
19	Dąbrowa	623	14 664
20	Witomino-Leśniczówka	328	8 483
21	Witomino-Radiostacja	522	10 026
22	Chwarzno-Wiczlino	2 550	8 868
	Gdynia ogółem	**13 514**	**(248 939 [25]) 240 283[26]**

[25] Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni na podstawie danych GUS na dzień 31.12.2011 r.
[26] Na podstawie analizy danych ewidencji ludności i bazy adresowej UMG, stan na dzień 31.12. 2013 r.



2. SYTUACJA PLANISTYCZNA

2.1. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Na obszarze Gdyni obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (stan na dzień 31 lipca 2015 r., wykaz obejmuje także plany miejscowe oczekujące na publikację):

0101 M. p. z. p. części dzielnic Babie Doły, Obłuże i Oksywie w Gdyni, rejon ulic Zielonej i A. Dickmana
0201 Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Oksywie, rejon ulic Nasypowej i Śmidowicza
0202 M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Aragońskiej i Andaluzyjskiej w Gdyni
0203 M. p. z. p. części dzielnicy Oksywie w Gdyni, rejon ulic Dickmana, Muchowskiego i Kępa Oksywska
0204 M. p. z. p. części dzielnicy Oksywie w Gdyni, rejon ulic Dickmana i Osada Rybacka
0205 M. p. z. p. części dzielnic Oksywie i Babie Doły w Gdyni, rejon ulic A. Dickmana, Płk. S. Dąbka i Zielonej
0302 M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Tkackiej i Benisławskiego
0302z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Tkackiej, Benisławskiego
0303 M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon Starego Obłuża
0304 M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, tzw. osiedla „Kaczy Dół" oraz rejonu ulic Adm. J. Unruga, Płk. S. Dąbka i E. Kwiatkowskiego
0401 M. p. z. p. części dzielnic Pogórze i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Urunga i Płk. S. Dąbka
0501 M. p. z. p. części dzielnicy Cisowa w Gdyni, rejon ulic Hutniczej i Piaskowej
0601 M. p. z. p. części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Chabrowej i Jałowcowej
0602 M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Żurawiej i Sępiej w Gdyni
0603 M. p. z. p. terenu w rejonie ulicy Sępiej i Drogi Obwodowej Trójmiasta w Gdyni
0604 M. p. z. p. części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Żurawiej i Malinowej
0605 M. p. z. p. części dzielnic Pustki Cisowskie-Demptowo i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon osady leśnej Marszewo oraz Leśnego Ogrodu Botanicznego Marszewo
0701 M. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni - Osiedla Meksyk
0702 M. p. z. p. części dzielnicy Chyloni w Gdyni, rejon ulicy Chylońskiej i Kartuskiej
0702z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulic Chylońskiej i Kartuskiej
0703 M. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon Parku Kilońskiego
0704 M. p. z. p. rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej
0801 M. p. z. p. połączenia drogowego Estakady Kwiatkowskiego z Drogą Obwodową Trójmiasta „Trasa Kwiatkowskiego"
0802 M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Działdowskiej i Modlińskiej
0804 M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon zajezdni przy ul. Zakręt do Oksywia
0805 M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Drzymały, Ramułta
0806 M. p. z. p. cz. dz. Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz-Dreszera, Kalksztajnów i Dembińskiego
0806z Zmiana m. p. z. p. części dzielnic Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz-Dreszera, Kalksztajnów i Dembińskiego
0901 M. p. z. p. części dzielnicy Grabówek w Gdyni, rejon ulic Grabowo, Beniowskiego, Wąsowicza
0902 M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Morskiej, róg Mireckiego w Gdyni
1001 M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni
1003 M. p. z. p. części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Kieleckiej i Drogi Gdyńskiej
1004 M. p. z. p. części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Śląskiej i Podolskiej
1005 M. p. z. p. części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Warszawskiej, Wolności i Witomińskiej
1101z Zmiana m. p. z. p cz. dz. Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i al. Jana Pawła II
1102 M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego
1102z Zmiana m. p. z. p. cz. dz. Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego
1103 M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego
1103z Zmiana m. p. z. p części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego
1104 M. p. z. p. części dzielnic Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Władysława IV, 10 Lutego i Świętojańskiej
1105 M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego
1106 M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona
1107 M. p. z. p. cz. dz. Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej
1201 M. p. z. p. Kamiennej Góry w Gdyni
1201z Zmiana m. p. z. p Kamiennej Góry w Gdyni

1201z2 Zmiana m. p. z. p Kamiennej Góry w Gdyni
1202 M. p. z. p. części dzielnic Kamienna Góra i Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic J. Słowackiego, I. Krasickiego i al. Marszałka Piłsudskiego
1202z Zmiana m. p. z. p. części dzielnic Kamienna Góra i Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic J. Słowackiego, I. Krasickiego i al. Marszałka Piłsudskiego
1301 M. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon Skweru Plymouth
1302 M. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Wyspiańskiego i Ejsmonda
1401 M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Legionów i Powstania Styczniowego
1402 M. p. z. p. terenu ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 136 w Gdyni
1403 M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, terenu byłej zajezdni komunikacji miejskiej
1404 M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulicy Huzarskiej
1405 M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ul. Legionów i al. Zwycięstwa – na północ od ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 169
1406 M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Skośnej, Szczeblewskiego i Okrętowej
1406z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Skośnej, Szczeblewskiego i Okrętowej
1501 M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej i Wrocławskiej
1502z Zmiana m. p. z. p części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon alei Zwycięstwa i ulicy Świętopełka
1503 M. p. z. p. części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni
1503z Zmiana m. p. z. p. części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni
1504 M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy
1505 M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon al. Zwycięstwa i ul. Spółdzielczej
1506 M. p. z. p. części dzielnic Orłowo i Redłowo w Gdyni, rejon rzeki Kaczej i ulic: Kościelnej, Armatorów i Kasztanowej
1601 M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Żniwnej i Grenadierów
1602 M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulicy Olimpijskiej
1603 M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Stryjskiej i Łużyckiej
1604 M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni – Polana Bernadowo wraz z drogą dojazdową i ciągiem infrastruktury technicznej
1604z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni – Polana Bernadowo wraz z drogą dojazdową i ciągiem infrastruktury technicznej
1604z2 Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni – Polana Bernadowo wraz z drogą dojazdową i ciągiem infrastruktury technicznej
1605 M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopockiej
1606 M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, terenu położonego na zachód od ul. Łęczyckiej
1607 M. p. z. p. części dzielnic Mały Kack i Karwiny w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej i Strzelców
1608 M. p. z. p. części dzielnic Działki Leśne i Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Stryjskiej i Kazimierza Górskiego
1701 M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni
1702 M. p. z. p. połączenia drogowego dolnego tarasu Gdańsk-Oliwa-Sopot z Obwodową Trójmiasta – „Nowa Spacerowa”
1703 M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack, tzw. Kacze Buki
1704 M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszar dawnego „Polifarbu
1704z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszaru dawnego „Polifarbu”
1705 M. p. z. p. części dzielnic Wielki Kack i Mały Kack w Gdyni, terenu położonego na zachód od ulicy Sopockiej, rejonu tzw. Jeziora Kackiego
1706 M. p. z. p części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, terenu poł. na wschód od ul. Świętokrzyskiej
1801 M. p. z. p. części dzielnicy Karwiny w Gdyni, rejon ulic Makuszyńskiego i Porazińskiej
1901 M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Łanowej i Warzywnej
1902 M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Głogowej i Walerianowej w Gdyni
1903 M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejonu przebiegu ulicy zbiorczej - Nowej Wiczlińskiej
1904 M. p. z. p. części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Rdestowej
1905 M. p. z. p. części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Miętowej i rzeki Kaczej
1906 M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Karwiny w Gdyni, rejon ulic J. Porazińskiej i Nowowiczlińskiej
1907 M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon rzeki Kaczej i góry Donas
1908 M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Wielki Kack w Gdyni, rejon ulic: Chwaszczyńskiej, Rdestowej i K. Pomianowskiego
2001 M. p. z. p. części dzielnicy Witomino w Gdyni, ulica Chwarznieńska – odcinek leśny
2002 M. p. z. p. części dzielnic Witomino-Radiostacja i Witomino-Leśniczówka w Gdyni, rejon schroniska dla bezdomnych zwierząt „Ciapkowo”
2201 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Wiczlińskiej, Chwarznieńskiej i Śliskiej
2202 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Suchej i Wiczlińskiej
2203 M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500, P_{rob} 8,4 MPa Włocławek - Gdynia, ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi na trasie przez teren m. Gdyni, odcinek południowy
2204 M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 mm, P_{rob} 8,4 MPa wraz ze strefą ochronną na trasie przez teren m. Gdyni
2205 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulicy Wiczlińskiej i tzw. Wielkiej Roli
2206 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła Chwarzno, ul. Chwarznieńskiej i jej przedłużenia w kierunku południowo-zachodnim
2207 M. p. z. p. części dzielnic: Chwarzno-Wiczlino i Karwiny w Gdyni, rejon Potoku Wiczlińskiego oraz zbiorników retencyjnych „Zielenisz” i „Obwodnica”
2208 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon Niemotowa i ul. Chwarznieńskiej
2301 M. p. z. p. rejonu Portu Zachodniego w Gdyni.
2302 M. p. z. p. rejonu dawnej Stoczni Gdynia.

2.2. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w trakcie opracowania

Rada Miasta Gdyni podjęła uchwały o przystąpieniu do sporządzania poniższych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dla których prace planistyczne nie zostały ukończone (stan na dzień 30 lipca 2015 r.):

0206 M. p. z. p. części dzielnic Oksywie i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Płk. S. Dąbka, Bosmańskiej, Białowieskiej i Benisławskiego
0305 M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J.Unruga, E.Kwiatkowskiego i Szlifierzy
0502 M. p. z. p. części dzielnicy Cisowa w Gdyni, rejon ulic Morskiej i Chylońskiej
0705 M. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulicy Chylońskiej i węzła integracyjnego Gdynia Chylonia
0903 M. p. z. p. części dzielnicy części dzielnicy Grabówek w Gdyni, rejon ulic Morskiej, Komandorskiej i Kapitańskiej
1006 M. p. z. p. części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Śląskiej, Kieleckiej i Poznańskiej
1105z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego
1108 M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i proj. Nowej Węglowej
1109 M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon skweru przy ulicy Władysława IV
1203 M. p. z. p. części dzielnicy Kamienna Góra w Gdyni, rejon ulic J. Korzeniowskiego oraz W. Stwosza
1302z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Wyspiańskiego i Ejsmonda
1407 M. p. z. p. części dzielnic: Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo i Orłowo w Gdyni, rejon rezerwatu przyrody „Kępa Redłowska” wraz z otoczeniem
1503z2 Zmiana m. p. z. p. części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni
1507 M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon ulic Inżynierskiej i Wrocławskiej
1605z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopockiej
1609 M. p. z. p. części dzielnic Mały Kack i Orłowo w Gdyni, rejon rzeki Kaczej na odcinku od Potoku Przemysłowego do Drogi Gdyńskiej
1707 M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, rejon ul. Nowej Kielnieńskiej
1708 M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, rejonu ulic Źródło Marii, Chwaszczyńskiej, Wielkopolskiej i Nowodworcowej
1802 M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Karwiny w Gdyni, rejon Obwodnicy Trójmiasta i ul. Nowowiczlińskiej
1908z Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Dąbrowa i Wielki Kack w Gdyni, rejon ulic: Chwaszczyńskiej, Rdestowej i K. Pomianowskiego
2101 M. p. z. p. części dzielnicy Witomino-Radiostacja w Gdyni, terenu położonego na północ od ulic Rolniczej i Chwarznieńskiej
2205z Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon ulicy Wiczlińskiej i tzw. Wielkiej Roli
2209 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulic J. Skrzetuskiego, bpa J. Pelczara i kard. S. Wyszyńskiego
2210 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejonu ulic Wiczlińskiej, Chwarznieńskiej i A. Krauzego.
2211 M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła drogowego Chwarzno.

CZĘŚĆ II - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

X. POLITYKA PRZESTRZENNA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO MIASTA

1. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

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

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

1.1. Intensyfikacja i restrukturyzacja istniejącego zagospodarowania

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

Największą skalą potencjalnych przekształceń objęte będzie Śródmieście, tereny dzielnicy portowo-przemysłowej na styku ze Śródmieściem. Planowane rozszerzenie w kierunku terenów poportowych podwoi obecny potencjał Śródmieścia, zmieni zasięg reprezentacyjnych publicznych przestrzeni nadwodnych oraz panoramę miasta od strony historycznego centrum i od strony morza. Atrakcyjne lokalizacje śródmiejskie stanowić mogą odpowiedź na procesy niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na obszary peryferyjne sąsiednich gmin.

Obecne najwięcej inwestuje się i w ciągu najbliższych lat inwestować się będzie także wzdłuż al. Zwycięstwa w Redłowie i Orłowie, wzdłuż ulicy Wielkopolskiej w rejonie Wielkiego i Małego Kacka, okolic Dąbrowy, a także w Śródmieściu, Grabówku, Leszczynkach i Oksywiu.

1.2. Urbanizacja nowych terenów

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

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

Podstawowym kierunkiem zorganizowanego rozwoju przestrzennego Gdyni w ubiegłych 30 latach był kierunek „chwaszczyński" – rozwój obszaru Wielkiego Kacka i uzupełnianie struktury urbanistycznej Dąbrówki i Dąbrowy, a w ostatnich latach także pozostałe kierunki: Chwarzno-Wiczlino I Kosakowo. Pozostaje aktualna teza o tym, iż wszystkie kierunki rozwoju przestrzennego (Chwarzno-Wiczlino, Chwaszczyno oraz Kosakowo) stanowią pole przyszłego rozwoju generowanego przez Gdynię.

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

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

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

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

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

Kierunek Chwarzno-Wiczlino stanowi podstawowy potencjalny kierunek urbanizacji ze względu na wielkość niezainwestowanych terenów położonych w granicach administracyjnych miasta. Przyjęte opracowania planistyczne mają na celu kontrolowanie postępującej rozproszonej urbanizacji tych terenów, z drugiej strony podjęto decyzje i działania zmierzające do realizacji elementów uzbrojenia tego terenu (w trakcie zaawansowanej realizacji jest sieć wodociągowa i kanalizacja sanitarna na obszarze Chwarzna-Wiczlina).

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

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

ZAGROŻENIA:

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

.

2. KLUCZOWE KWESTIE WYMAGAJĄCE ROZSTRZYGNIĘCIA ORAZ ZASADY ICH ROZWIĄZANIA

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Konieczność zapewnienia atrakcyjnej oferty terenów mieszkaniowych kompleksowo zagospodarowywanych

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

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

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

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

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

Na strefę ekologicznie ważną składają się:

- kompleksy leśne, w tym Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- rezerwaty przyrody, użytki ekologiczne oraz obszary Natura 2000,
- plaże i brzegi klifowe w pasie przybrzeżnym,
- obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników),
- obszary korytarzy ekologicznych, w tym: tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.) oraz tereny, dla których wymagane jest zachowanie określonej powierzchni biologicznie czynnej,
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji,
- tereny ujęć wody i ich strefy ochronne.

Strefa kulturowo ważna, w tym obszary nagromadzenia wartości kulturowych materialnych i niematerialnych istotnych dla tożsamości miasta, gdzie w zależności od oceny tych wartości ustalono strefy i zasady ochrony konserwatorskiej.

Na strefę kulturowo ważną składają się:

- obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków oraz postulowane do wpisania do rejestru zabytków,
- obszary do objęcia różnymi strefami ochrony konserwatorskiej na podstawie ustaleń planów miejscowych, w tym przestrzenie o wyrazistej tożsamości charakterystyczne dla Gdyni,
- stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków oraz wskazane do objęcia ochroną na podstawie ustaleń planów miejscowych,
- obszary ważnych osi kompozycyjnych (w tym wnętrz urbanistycznych),
- zespoły dworsko-parkowe i cmentarze historyczne.

Strefa aktywności publicznej – istniejące i potencjalne przestrzenie publiczne ogólnomiejskie, strefa postrzegana przez większość mieszkańców oraz strefa penetracji przybyszów, przestrzeń tożsamości i identyfikacji miasta.

Na strefę aktywności publicznej składają się:

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

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

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

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

Jako **obszary szczególnych szans rozwojowych** wskazano:

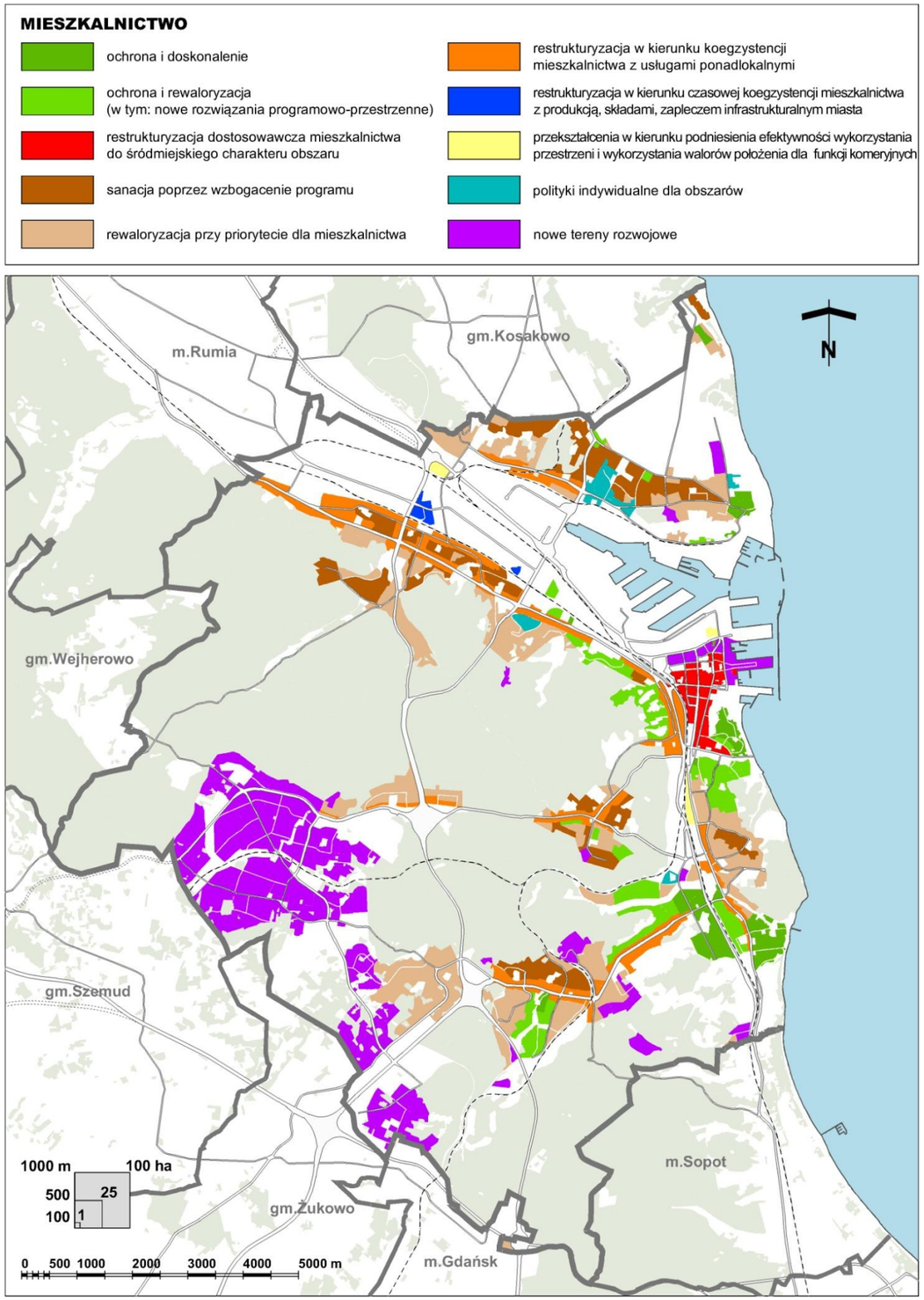
- tereny rozwojowe istotne w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego:
  - Strefa Rozwoju Centrum Miasta (w tym południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia oraz część terenów po Stoczni Remontowej Nauta) - koegzystencja funkcji usługowych, obsługi biznesu, sektora gospodarczego, funkcji śródmiejskich z uzupełniającą funkcją mieszkaniową,
  - Międzytorze (część w granicach administracyjnych Portu Gdynia) – strategiczna rezerwa dla rozwoju funkcji portowych,
  - rejon Basenu Prezydenta i Basenu Inż. Wendy z pirsem Dalmoru - funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe, funkcja mieszkaniowa jako funkcja uzupełniająca,
  - Forum Kultury - rejon położony na południe od Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry - zespół usług kultury (istniejący Teatr Muzyczny, Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, planowany Teatr Miejski, Biblioteka-Mediateka Miejska), funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające,
  - rejon Chwarzna (tereny miejskie położone na południe od osiedla Chwarzno) – obszar wskazany np. dla campusu uniwersyteckiego, campusu nauki i opieki zdrowotnej dla osób starszych (AgeTech) lub zabudowy mieszkaniowej w ramach przedsięwzięcia zintegrowanego,
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji:
  - Park Kolibki - dzieli się na część wschodnią - nadmorską - przewidzianą do utworzenia ogrodu botanicznego oraz część zachodnią - wysoczyznową - przeznaczoną dla rozwoju tras spacerowych, różnych form sportu i rekreacji oraz stanowiący rezerwę dla perspektywicznego rozwoju ogrodu botanicznego, z możliwością lokalizowania zabudowy o funkcji leczniczej i sanatoryjnej,
  - rejon planowanego Parku Donas w dzielnicy Dąbrowa - funkcje sportu, rekreacji i rozrywki, lokalizacja nowego cmentarza komunalnego na części obszaru.

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

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

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

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



XI. POLITYKI SEKTOROWE

1. MIESZKALNICTWO

1.1. Założenia rozwoju funkcji

- Przyszła liczba mieszkań zależy od czynników ekonomicznych (które warunkują zdolność nowych gospodarstw domowych do niezależnego funkcjonowania, w tym do niezależnego zamieszkania) oraz od czynników natury społecznej (liczba dzieci, stopień samodzielności dzieci i osób starszych itp.). Liczba nowych mieszkań, które będą potrzebne w przyszłości zależy też od kondycji mieszkań obecnie istniejących, od akceptowania ich standardu, standardu otoczenia, od swobody obrotu mieszkaniami na rynku.
- Realne potrzeby mieszkaniowe, szacowane w oparciu o faktyczne możliwości ekonomiczne, uzależnione będą od czynników nie w pełni zależnych od samych mieszkańców i wahać się będą w zależności od tempa rozwoju gospodarczego w skali kraju i skutków jego ożywienia wyrażających się możliwościami finansowymi realizacji własnych potrzeb przez mieszkańców.
- Program mieszkaniowy Gdyni uwzględniać powinien także ofertę mieszkaniową dla mieszkańców innych gmin aglomeracji Trójmiasta, gdyż występuje zainteresowanie możliwościami osiedlania się w Gdyni.
- Liczba gospodarstw domowych w przeciwieństwie do liczby mieszkańców Gdyni będzie podlegać niewielkiemu wzrostowi. Przeciętna liczba osób przypadająca na 1 gospodarstwo domowe stale się zmniejsza (w 2002 r. wynosiła 2,48, obecnie wynosi ok. 2,3) i prognozy wskazują na utrzymanie tendencji spadkowej (do wartości wskaźnika poniżej 2,2 w 2035 r.). W efekcie pomimo zmniejszania się liczby ludności, przewiduje się niewielki 1-2 procentowy przyrost liczby gospodarstw domowych do roku 2015, a w latach następnych spadek i stabilizację liczby gospodarstw na poziomie nieco niższym od obecnego.
- Dla zapewnienia pełnej samodzielności zamieszkiwania, wyrażonej wskaźnikami 100 mieszkań na 100 gospodarstw domowych należałoby wybudować w Gdyni do 2020 roku około 7,5 tys. nowych mieszkań, zakładając że do tego roku przetrwa 95 % istniejącej substancji mieszkaniowej. Zachowanie 75% tempa realizacji nowych mieszkań z lat 2000-2010 wynoszącym ponad 1300 mieszkań rocznie (średniorocznie ponad 1100 w zabudowie wielorodzinnej i 240 w jednorodzinnej), umożliwiłoby zrealizowanie tego celu. W następnych latach, do 2035 r. następować powinien stały spadek wskaźnika poniżej wartości 100, co oznaczałoby posiadanie więcej niż jednego mieszkania przez znaczną część gospodarstw domowych.
- Przy optymistycznym założeniu zachowania dotychczasowego trendu – wielkości powierzchni mieszkaniowej oddawanej corocznie do użytku (w latach 2000-2010 oddawano średniorocznie ok. 100 tys. m^2 powierzchni użytkowej mieszkań: 70 tys. m^2 w zabudowie wielorodzinnej i 32 tys. m^2 w jednorodzinnej) oraz zakładając, że do 2020 r. przetrwa 95% istniejącej substancji mieszkaniowej, w roku tym nastąpiłoby powiększenie zasobów mieszkaniowych Gdyni do ok. 7,7 mln m^2. Pozwoliłoby to, w warunkach stabilizacji liczby ludności, osiągnąć już w 2020 r. wskaźnik zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych na poziomie 32 m^2/Mk, tj. zbliżony do poziomu notowanego w rozwiniętych krajach europejskich. Średnia standardów zamieszkiwania w krajach UE wg badań Eurostatu w programie „Urban Audit" z 2001 r. wyniosła 30 m^2/Mk. Miasta wysoko rozwinięte o podobnej wielkości do Gdyni osiągały wskaźniki 35-40 m^2/Mk.
- Zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych nie powinno oznaczać ograniczeń w budownictwie mieszkaniowym. Aby osiągnąć odpowiednie standardy zamieszkiwania powierzchnia użytkowa mieszkań ogółem powinna wzrosnąć nawet do ponad 10 mln m^2 w 2035 r., ale proces ten powinien iść w parze ze wzrostem średniej powierzchni mieszkań, co osiągnięte zostanie przez budowanie coraz większych mieszkań, łączenie małych mieszkań w większe, rozwój rynku najmu, itp.

1.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Podaż terenów mieszkaniowych Gdyni w granicach obecnego zainwestowania miejskiego jest ograniczona z uwagi na:
  - silne zainwestowanie budownictwem wielorodzinnym zbudowanym po 1965 roku, niepodatnym na przekształcenia, zwłaszcza w Chyloni, Grabówku, Obłużu i Witominie,
  - ograniczone możliwości przekształceń w zabudowie przedwojennej: Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Kamiennej Góry, Działek Leśnych, Śródmieścia objętych strefami ochrony konserwatorskiej,
  - wyczerpanie chłonności terenów mieszkaniowych w jednostkach Karwiny, Dąbrowa, Witomino, Pustki Cisowskie, Pogórze,
  - konieczność ograniczenia rozwoju mieszkalnictwa w obrębie Gdyni-Północ (Babie Doły, Obłuże, Oksywie), z uwagi na potencjalną uciążliwość lotniska Gdynia Oksywie, zwłaszcza w kontekście wykorzystania lotniska dla celów cywilnych,
  - konieczność likwidacji lub ograniczenia ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi, zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej w sąsiedztwie funkcji uciążliwych, zwłaszcza w dzielnicy portowo-przemysłowej, ale także na terenie między al. Zwycięstwa a terenami PKP, aż po ul. Stryjską w Redłowie.
- Zmiana granic portu i wyprowadzenie Stoczni Remontowej Nauta uwolniło około 53 ha terenów poportowych, atrakcyjnie położonych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i przestrzeni nadwodnych, planowanych jako główne, reprezentacyjne przestrzenie publiczne. Szacunki chłonności, poparte kubaturowymi koncepcjami zabudowy, wskazują na możliwość podwojenia istniejących powierzchni usługowo-mieszkaniowych w obszarze centrum miasta. Przy założeniu ok. 50% udziału powierzchni mieszkaniowych potencjał rozwojowy tych terenów pozwala na wprowadzenie w Śródmieściu ok. 300 tys. m^2 powierzchni użytkowej nowych mieszkań., co oznaczałoby osiedlenie się na nowych terenach ok. 10 tys. mieszkańców.
- Głównym kierunkiem rozwojowym dla funkcji mieszkaniowej pozostaje obszar tzw. Gdyni-Zachód tj. Chwarzna-Wiczlina i zachodnich części dzielnic: Dąbrowa i Wielki Kack. Na obszarze tym wskazane zostały w planach miejscowych tereny dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej, prowadzone są sukcesywnie inwestycje miasta w zakresie uzbrajania terenów budowlanych (wodociągi, kanalizacja sanitarna) oraz rozbudowy infrastruktury drogowej.
- W obrębie uchwalonych planów miejscowych na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało ponad 200 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, co przy przyjęciu wskaźników określonych w obowiązujących planach pozwala na wyznaczenie ponad 2500 działek budowlanych i realizację tyluż domów jednorodzinnych. W ostatnich latach liczba oddawanych do użytku średniorocznie domów wynosiła ok. 200 – 220. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę jednorodzinną, tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ponad 10 lat.
- Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 100 ha terenów pod zabudowę wielorodzinną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy (0,5-1,5, średnio 0,9-1,0). Na ok. 6 ha zabudowa wielorodzinna została już zrealizowana. Powierzchnia pozostałych terenów pozwala na realizację do 900 tys. m^2 powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % – do ok. 700 tys. m^2 powierzchni użytkowej mieszkań. W ciągu ostatnich lat średniorocznie oddawano w Gdyni do użytku ok. 1000 mieszkań w budynkach wielorodzinnych. Średnia wielkość budowanych mieszkań w różnych formach budownictwa wielorodzinnego (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi ok. 60 m^2. Pełne wykorzystanie wyznaczonych w planach terenów pod zabudowę wielorodzinną tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ok. 10 – 15 lat.
- Rejon Wielkiego Kacka Osiedla Fikakowo oraz wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej - wskazany jest jako obszar realizacji intensywnej zabudowy wielorodzinnej. Pozostały obszar Wielkiego Kacka wskazany jest do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkaniowych domach mieszkalnych.
- Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnego o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach.
- Zakłada się ograniczony rozwój funkcji mieszkaniowej o niższej intensywności (głównie zabudowy jednorodzinnej, rezydencjalnej na dużych działkach) na terenach o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności położonych w obrębie lub w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub korytarzy ekologicznych. W Studium wskazano konieczność zachowania na takich terenach wysokiej wymaganej powierzchni czynnej biologicznie.
- Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.

W stosunku do istniejących struktur mieszkaniowych zakłada się polityki przekształcania i dopełniania, a na nowych terenach politykę racjonalnego ich wykorzystania na następujących warunkach:

TYP 1 – POLITYKA OCHRONY

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

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

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

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

TYP 3 – RESTRUKTURYZACJA DOSTOSOWAWCZA MIESZKALNICTWA DO ŚRÓDMIEJSKIEGO CHARAKTERU OBSZARU

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

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

TYP 4 – SANACJA POPRZEZ WZBOGACANIE PROGRAMU

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

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

TYP 5 – REWALORYZACJA PRZY ZACHOWANIU PRIORYTETU DLA MIESZKALNICTWA

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

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

TYP 6 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z USŁUGAMI PONADLOKALNYMI

Równouprawnienie w obszarze zarówno struktur mieszkaniowych jak i niezwiązanego z nimi szerokiego spektrum usług ponadlokalnych lub ogólnomiejskich. Objęcie mieszkalnictwa działaniami ochronnymi przed uciążliwościami wywoływanymi przez równouprawnione formy aktywności z umożliwieniem rozwoju usług o charakterze ponadlokalnym, o swobodnej lokalizacji. Ograniczanie rozwoju funkcji mieszkaniowej lub wymiana jej na funkcje usługowe w miejscach, w których poziom hałasu komunikacyjnego przekracza wartości dopuszczalne. Ten typ polityki dotyczy terenów wzdłuż głównych tras komunikacyjnych (drogowych i kolejowych).

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

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

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

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

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

TYP 9 - POLITYKI INDYWIDULANE DLA OBSZARÓW

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

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

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

TYP 10 - NOWE TERENY ROZWOJOWE

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

Polityka racjonalnego zagospodarowania terenów rozwojowych miasta polegająca na:

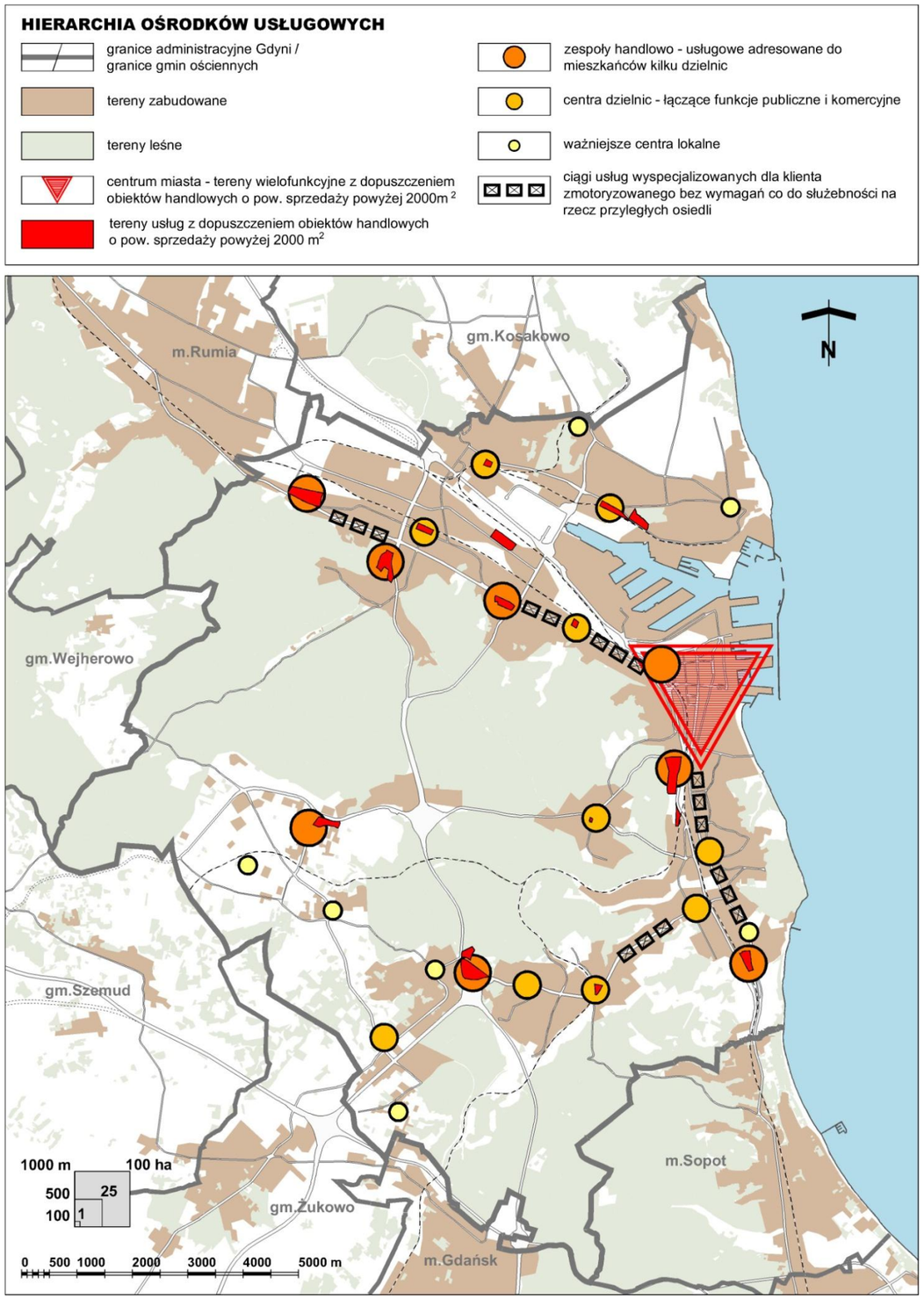
- zdecydowanym priorytecie dla przedsięwzięć zintegrowanych - powiązanych z równoległą realizacją infrastruktury technicznej i społecznej,
- dopuszczeniu innych niż mieszkaniowe funkcje:
  - funkcji usługowych i rekreacyjnych jako uzupełnienia funkcji mieszkaniowej,
  - na wskazanych terenach – usług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

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

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

Miasto prowadzić powinno stały monitoring sfery budownictwa mieszkaniowego w celu:

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



2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE

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

Obiekty poziomu podstawowego i osiedlowego, adresowane do okolicznych mieszkańców nie mają znaczenia strategicznego. Polityka przestrzenna w tym zakresie znajduje odniesienie w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego.

Uporządkowania i wzmocnienia wymagają ośrodki poziomu dzielnicowego dedykowane 20-30 tys. mieszkańcom obsługujące dzielnice lub w przypadku Gdyni także grupy mniejszych dzielnic.

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

Duże szanse ma Gdynia w rozwoju usług poziomu wojewódzkiego – takich usług, które racjonalne są przy zaludnieniu obszaru obsługiwanego w przedziale 500-1500 tys., a które nie muszą być unikatowymi w województwie. Dublowanie takich usług poza Gdańskiem, także w Gdyni, jest uzasadnione gorszą dostępnością Gdańska dla mieszkańców północnej części regionu (średnie wydłużenie przejazdu koleją o ok. 40 min.) oraz ich liczbą - obecnie ok. 500 tys. mieszkańców na obszarze woj. pomorskiego zamieszkuje w strefie zdecydowanie lepszej dostępności do Gdyni niż do Gdańska (na pn. od linii Sopot - Sierakowice). Gdynia może konkurować też z Gdańskiem o obsługę ok. 115-130 tys. mieszkańców rejonu Kartuz i Kościerzyny – o zbliżonej dostępności komunikacją zbiorową do Gdańska i Gdyni. Gdynia może obsługiwać rejon Lęborka (ok. 50-60 tys. mieszkańców).

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

2.1. Założenia rozwoju funkcji

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

- W odniesieniu do dalszego rozwoju hipermarketów należy prowadzić monitoring obrotów i powierzchni usługowych w poszczególnych rejonach miasta oraz prowadzić studia konsekwencji transportowych dla ew. dalszych lokalizacji hipermarketów. Duże wielofunkcyjne centra handlowo-usługowe powinny być lokalizowane w obrębie Śródmieścia – w powiązaniu z węzłami komunikacyjnymi integrującymi różne formy komunikacji zbiorowej i parkingami strategicznymi.
- Istnieje uzasadnienie dla wzmocnienia programu usługowego w obszarze Gdyni Północ (jednostki Pogórze, Obłuże, Oksywie). Realizacja dużych zespołów handlowych na terenie sąsiedniej gminy Kosakowo ogranicza zapotrzebowanie na tego typu usługi po stronie Gdyni.
- W związku z rozwojem Gdyni – Zachód należy przewidywać lokalizację w tym rejonie ośrodka handlowo-usługowego gwarantującego zaspokojenie potrzeb w tym zakresie dla przyszłych mieszkańców tego rejonu miasta.
- Szczególnie pożądane jest zrealizowanie idei sieci parków wypoczynku i rozrywki (Park Kolibki, Polanka Redłowska, Park Donas, parki dzielnicowe), dla których lokalizacje wskazano w Studium. Wobec upowszechniania się form rozrywki masowej, organizowanej w postaci festynów ludowych, jarmarków, obrzędów okazjonalnych świeckich i religijnych konieczne jest zapewnienie stałych terenów imprez masowych – obok lokalizacji wspomnianych parków wypoczynku i rozrywki.
- Miasto winno wspierać wszelkie inicjatywy, zmierzające do uzupełnienia niedoboru usług publicznych formami komercyjnymi tak, aby spójna oferta usługowa dostosowana była do różnej zamożności społeczeństwa.
- Szczególnie pożądane są wszelkie przedsięwzięcia umacniające rolę Gdyni jako węzła obsługi północnego regionu województwa, grupującego usługi w zakresie szkolnictwa średniego, pomaturalnego i wyższego, nauki, kultury, ochrony zdrowia i pomocy społecznej, finansów, rozrywki, sportu kwalifikowanego oraz administracji gospodarczej, morskiej i specjalnej.
- Należy wskazać na realną możliwość rozwoju wyspecjalizowanych usług ochrony zdrowia i pomocy społecznej. Uzupełnieniem dla istniejących szpitali może być kilka mniejszych terenów dla małych szpitali, prywatnych klinik, ośrodków diagnostyki medycznej, ośrodków rehabilitacji, domów dla przewlekle chorych, prywatnych domów pomocy społecznej itp.
- Pożądana jest rozbudowa sieci hoteli w mieście ze zróżnicowanym standardem oferowanych usług.
- Należy oczekiwać dalszego rozwoju sektora small biznesu w mieście i związanego z tym zapotrzebowania na pomieszczenia biurowe, przede wszystkim w Śródmieściu, ale także wzdłuż głównych tras komunikacyjnych i w węzłach integracyjnych.

2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

- Zapewnienie dogodnych warunków realizacji potrzeb usługowych mieszkańców pod względem powszechnej dostępności i należytego asortymentu i standardu usług, zwłaszcza usług publicznych podstawowych i ponadpodstawowych.
- Wzmocnienie roli Gdyni jako ośrodka usług IV i V poziomu o zasięgu ponadlokalnym i regionalnym skupiającego szereg usług specjalistycznych w skali aglomeracji i województwa.
- Stymulowanie rozwoju śródmieścia jako jedynego miejsca skupiającego na tym samym obszarze szeroki asortyment usług obsługi biznesu, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, funkcji prestiżowych niewymagających dodatkowego ruchu samochodowego.
- Wykształcenie nowych dzielnicowych centrów usługowych, koncentrujących usługi publiczne i komercyjne, wzbogacających strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, co przyczyni się do poprawy ogólnej sprawności funkcjonowania organizmu miejskiego i zracjonalizuje przemieszczenia ludności w układzie wewnątrzmiejskim oraz rozmieszczenie miejsc pracy.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

ROZWÓJ ŚRÓDMIEŚCIA

- Śródmieście pozostanie najważniejszym miejscem skupiającym na tym samym obszarze szeroki asortyment usług, obsługi biznesu, finansów, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, administracji.
- Na terenie Śródmieścia następować będzie poszerzanie oferty usługowej usług wyspecjalizowanych o znaczeniu ponadmiejskim, krajowym i międzynarodowym.
- Będzie następowała ekspansja Śródmieścia w kierunku północnym, przy równoczesnych zmianach sposobu użytkowania szeregu terenów śródmiejskich na rzecz funkcji usług i mieszkalnictwa (zwłaszcza o wysokim standardzie). Istnieją możliwości rozwoju przestrzennego funkcji śródmiejskich w rejonach:
  - na północ od ul. Jana z Kolna do granic administracyjnych Portu Gdynia – zagospodarowanie tego obszaru powinno objąć również uporządkowanie funkcjonalne i kompozycyjne komunikacyjnego węzła integracyjnego przy stacji Gdynia Główna,
  - Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru – centrum kongresowe, funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe,
  - Mola Południowego z terenami na południe od Skweru Kościuszki (Forum Kultury) - zespół usług nauki i kultury, funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające.
- Drugim kierunkiem rozwoju funkcji śródmiejskich lub usług ogólnomiejskich będzie kierunek południowy, to znaczy:
  - teren przy Wzgórzu Św. Maksymiliana - na obszarze tym oprócz funkcji usług śródmiejskich konieczne jest zrealizowanie parkingów strategicznych dla Śródmieścia oraz udział funkcji sportu i rekreacji,
  - tereny pomiędzy al. Zwycięstwa i linią kolejową na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana w kierunku Orłowa (zwłaszcza w zakresie usług niewymagających koncentracji i jednocześnie tworzących znaczną ilość miejsc pracy – tereny dobrze obsługiwane przez SKM).

ISTNIEJĄCE, ROZWIJANE I PLANOWANE CENTRA HANDLOWO-USŁUGOWE O CHARAKTERZE POWSZECHNYM ADRESOWANE DO MIESZKAŃCÓW KILKU DZIELNIC

- **Rejon ul. Morskiej przy granicy administracyjnej z Rumią**. Koncentracja usług adresowanych zarówno do mieszkańców okolicznych dzielnic jak i użytkowników samochodów jadących od Obwodnicy Trójmiasta oraz jadących z kierunku zachodniego (Rumia, Reda).
- **Rejon wylotu z Obwodnicy Trójmiasta do ul. Morskiej**. Koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców /Pustki Cisowskie-Demptowo, Cisowa, Chylonia/ jak i użytkowników samochodów jadących Obwodnicą oraz jadących z kierunku zachodniego (OPAT).
- **Rejon skrzyżowania Trasy Kwiatkowskiego z ul. Morską**. Obszar w sąsiedztwie przystanku SKM Grabówek, który obsługiwałby mieszkańców dzielnic zachodnich i północnych.
- **Rejon węzła integracyjnego Gdynia Główna.** Zespół usługowo-handlowy o znaczeniu ogólnomiejskim, dostępny z dzielnic północnych i zachodnich bez konieczności przejazdu przez Śródmieście (dojazd Trasą Kwiatkowskiego i ul. J. Wiśniewskiego), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym.
- **Sąsiedztwo węzła integracyjnego Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana.** Zespół usługowo-administracyjny o znaczeniu ogólnomiejskim, położony po obu stronach przystanku SKM, dostępny z dzielnic południowych i zachodnich bez konieczności przejazdu przez Śródmieście (dojazd Drogą Różową i al. Zwycięstwa), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym i centrum miasta (część wschodnia).

- **Sąsiedztwo węzła przesiadkowego Gdynia Orłowo.** Koncentracja usług dla obsługi dzielnic południowych i zachodnich oraz przyjezdnych z kierunku Sopotu, parkingi mogą być wykorzystywane jako parking związany z węzłem przesiadkowym oraz nieodległym Parkiem Kolibki.
- **Rejon skrzyżowania ul. Nowowiczlińskiej z Obwodnicą Trójmiasta**. Koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Karwin, Wielkiego Kacka, Chwaszczyna jak i do podróżujących Obwodnicą.
- **Rejon Chwarzna-Wiczlina** przy większej skali rozwoju kierunku Chwarzno-Wiczlino – jako centrum handlowo-usługowe północnej części Gdyni Zachód.

CENTRA DZIELNICOWE ŁĄCZĄCE FUNKCJE PUBLICZNE I KOMERCYJNE

Wymienione powyżej duże zespoły handlowo-usługowe, których zasięg obsługi obejmuje kilka dzielnic, całe miasto bądź nawet obszar sąsiednich gmin (poziom ponaddzielnicowy-powiatowy), pełnią również częściowo rolę ośrodków dzielnicowych dla mieszkańców dzielnicy, w której są zlokalizowane. Jednakże ze względu na występujący zwykle niedostatek programu usług publicznych w centrach komercyjnych oraz biorąc pod uwagę istniejące już, dobrze funkcjonujące ośrodki dzielnicowe niezbędne jest uzupełnienie hierarchicznego systemu ośrodków usługowych w Gdyni, w wybranych lokalizacjach, o poziom dzielnicowy. Lokalizacjami takimi są wykształcone lub kształtujące się ośrodki dzielnicowe – zgrupowania usług komercyjnych i publicznych:

- **Centrum dzielnicowe Pogórza** – rejon planowanego węzła integracyjnego PKM Gdynia Pogórze
- **Centrum dzielnicowe Obłuża** – rejon ul. Adm. J. Unruga
- **Centrum dzielnicowe Chyloni** – rejon ul. Kartuskiej, Chylońskiej i węzła integracyjnego SKM
- **Centrum dzielnicowe Grabówka** – rejon ul. Morskiej
- **Centrum dzielnicowe Witomina** – rejon ul. Chwarznieńskiej. Wielkokackiej, Małokackiej
- **Centrum dzielnicowe Redłowa** – rejon ul. Redłowskiej, Legionów, węzła integracyjnego SKM
- **Centrum dzielnicowe Małego Kacka** – rejon placu Górnośląskiego i ul. Wielkopolskiej
- **Centrum dzielnicowe Wielkiego Kacka - Karwin** – dwa rejony: rejon ul. Wielkopolskiej i rejon planowanego węzła integracyjnego PKM Gdynia Karwiny
- **Centrum dzielnicowe Dąbrowy i cz. Wielkiego Kacka (Kaczych Buków)** – rejon skrzyżowania ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego i ul. Rdestowej.

WAŻNIEJSZE CENTRA LOKALNE

Na nowych terenach rozwojowych miasta należy dążyć do wykształcenia lokalnych ośrodków usługowych, uzupełnionych atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi, stanowiących miejsca tożsamości, identyfikacji przestrzennej - alternatywę dla przestrzeni śródmiejskich. Lokalne zespoły usługowe powinny powstawać także w rejonach planowanych węzłów integracyjnych transportu miejskiego - w celu stworzenia atrakcyjnej oferty usługowej w miejscach dobrze skomunikowanych oraz celem zachęcenia do korzystania z SKM w przejazdach do i z pracy, jak również dla tworzenia dodatkowych miejsc pracy w rejonach dobrze obsługiwanych komunikacją masową. Ważniejsze lokalizacje to:

- **Rejon planowanego węzła integracyjnego PKM Gdynia Obłuże Górne**
- **Oksywie - rejon ul. Kępa Oksywska**
- **Orłowo – rejon al. Zwycięstwa, ul. Orłowskiej**
- **Dąbrowa – rejon ul. Nowowiczlińskiej, Rdestowej**
- **Rejony nowych zespołów mieszkaniowych w Chwarznie-Wiczlinie**
- **Rejon nowego zespołu mieszkaniowego Kacze Buki**

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

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

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

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

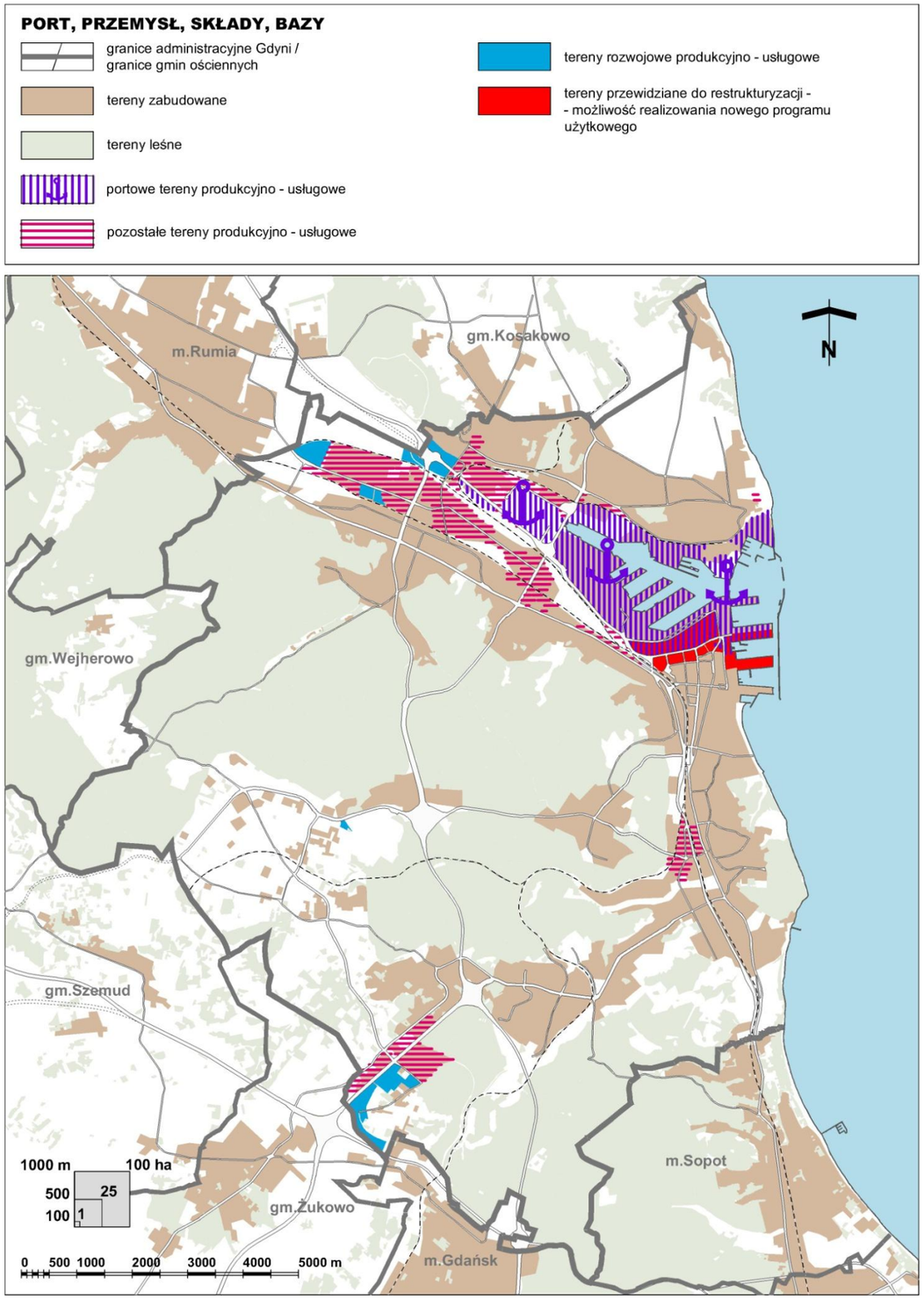
- Dla tego typu usług pożądane lokalizacje są w rejonach przemysłowo-składowych (ul. Hutnicza, ul. Łużycka) lub wzdłuż głównych ulic wylotowych z miasta:
  - wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej,
  - wzdłuż ul. Morskiej,
  - wzdłuż projektowanej ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,
  - wzdłuż al. Zwycięstwa.

WZMACNIANIE ISTNIEJĄCYCH USŁUG OSIEDLOWYCH

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

ROZMIESZCZENIE USŁUG O SWOBODNEJ LOKALIZACJI (TERENOCHŁONNYCH)

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



3. PORT

3.1. Założenia rozwoju funkcji

- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. zarządza jednym z trzech głównych polskich portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, realizując swoje obowiązki statutowe zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich. Funkcje portowo-przemysłowe koncentrują się na obszarze terytorialnym, określonym przez rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu RP z dnia 24 lipca 1936 r., w sprawie ustalenia granicy morskiego portu handlowego w Gdyni. Granice portu były po 1989 r. kilkakrotnie korygowane, a największa zmiana została dokonana rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2003 r., gdy doszło do wyłączenia z granic portu obszaru użytkowanego przez przedsiębiorstwo Dalmor S.A. oraz południowej części obszaru tzw. „Międzytorza".
- Port gdyński jest wielofunkcyjnym portem uniwersalnym i obsługuje:
  - ładunki drobnicowe, głównie w kontenerach i przewożone w systemie ro-ro,
  - płynne i suche ładunki masowe,
  - żeglugę promową i wycieczkową,
  - przybrzeżną turystykę morską i jachtową,
  - przemysł budowy i remontów statków,
  - funkcje związane z ratownictwem morskim i obronnością kraju.
- Ogólny nadzór nad bezpieczeństwem portu i nawigacją jednostek morskich sprawuje Urząd Morski w Gdyni. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. administruje na terenie około 52% obszaru portu handlowego. Użytkownikami pozostałej części obszaru portu są głównie stocznie i inne podmioty gospodarcze. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., zgodnie z ustawą o portach i przystaniach morskich pełni funkcję portowego podmiotu zarządzającego i jest odpowiedzialny głównie za rozwój i utrzymanie infrastruktury oraz za planowanie rozwoju obszarów portowych.

Przewidywane strategiczne kierunki rozwoju funkcji portowych:

- **Usługi przeładunkowo-składowe**

  Po wejściu Polski do Unii Europejskiej Port Handlowy Gdynia notuje stały wzrost obrotów przeładunkowo-składowych, szczególnie w grupie kontenerów, przeładunków w systemie ro-ro i promowych, stanowiących ponad 60% wszystkich obrotów portowych. W latach 2010 - 2013 przeładunki w Gdyni osiągnęły poziom 14,7-17,6 mln ton.

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

  Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. przewiduje utrzymanie się obecnych trendów rynkowych, co stworzy możliwość osiągnięcia ok. 39,7 mln ton obrotów do roku 2020, w tym: przeładunki kontenerów ok. 18 mln ton (1,8 mln TEU), przewozy w systemie ro-ro i promowe ok. 7 mln ton, ładunki masowe ok. 14,7 mln ton.

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

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

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

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

- **Otoczenie administracyjno-handlowe portu**

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

- **Obsługa ruchu pasażersko-turystycznego**

  Ruch pasażerski w porcie Gdynia kreowany jest głównie przez połączenie promowe z Karlskroną w Szwecji i kształtuje się na poziomie 400 tys. osób rocznie z możliwością dalszego wzrostu o ok. 5% per annum. W sezonie letnim zagraniczne statki wycieczkowe, 70-90 zawinięć, generują ok. 90 tys. pasażerów. Przybrzeżna żegluga turystyczna z Gdyni na Zatoce Gdańskiej to kolejne ok. 300 tys. uczestników krótkich podróży morskich. Gdynia posiada bardzo korzystne warunki do dalszego rozwoju morskich przewozów pasażerskich, doskonałą dostępność nawigacyjną dla dużych jednostek morskich, co zostanie wykorzystane przy planowanej do uruchomienia w 2017 roku inwestycji nowego terminalu promowo-pasażerskiego przy Nabrzeżu Polskim.

3.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

W obszarze Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. dominować będzie polityka przekształcania przestrzeni realizująca poniższe cele.

- Przekształcanie obszaru portu w kierunku wzrostu funkcji o dużej intensywności, dedykowanych w pierwszej kolejności dla obrotu kontenerowego, przewozów w systemie ro-ro i promów morskich.
- Poszukiwanie rezerw terenowych i możliwości pozyskania nowych obszarów dla obsługi szybko rosnących obrotów, w tym także zapewnienia możliwości obsługi znacznie większych kontenerowców i promów nowej generacji.
- Wykorzystywanie wolnych terenów w zachodniej części portu na rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznych, wspomagających obrót kontenerowy.
- Zagospodarowanie obszarów stykowych portu z miastem w kierunku umożliwienia rozwoju funkcji wspomagających obrót portowy z ograniczeniem uciążliwości dla funkcji miejskich.
- W miarę możności, likwidacja enklaw terenowych pośród terenów portu, które stanowią utrudnienie w efektywnym wykorzystaniu infrastruktury portu i utrudniają obrót portowy.
- Stała poprawa infrastruktury drogowej i sieciowej portu zapewniająca rozwój obrotów portowych i dogodne warunki funkcjonowania dla użytkowników portu.

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

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

– tereny: obecnego terminalu promowego przy Nabrzeżu Helskim II oraz teren przyległy do Nabrzeża Bułgarskiego, planowane do wykorzystania dla przyszłego rozwoju obrotu kontenerowego.

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

– rejon przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, gdzie planowana jest lokalizacja nowego terminalu promowego (ruch pasażerski, samochodowy, intermodalny).

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

– tereny tzw.”Międzytorza”, położone w granicach portu i części terenu po Stoczni Nauta, będące, strategiczną rezerwą dla przyszłego rozwoju funkcji kolejowego transportu multimodalnego ładunków promowych i kontenerów, a także niezbędnych do zapewnienia obsługi terminali ładunków masowych.

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

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

4. PRZEMYSŁ, SKŁADY, BAZY

4.1. Założenia rozwoju funkcji

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

4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

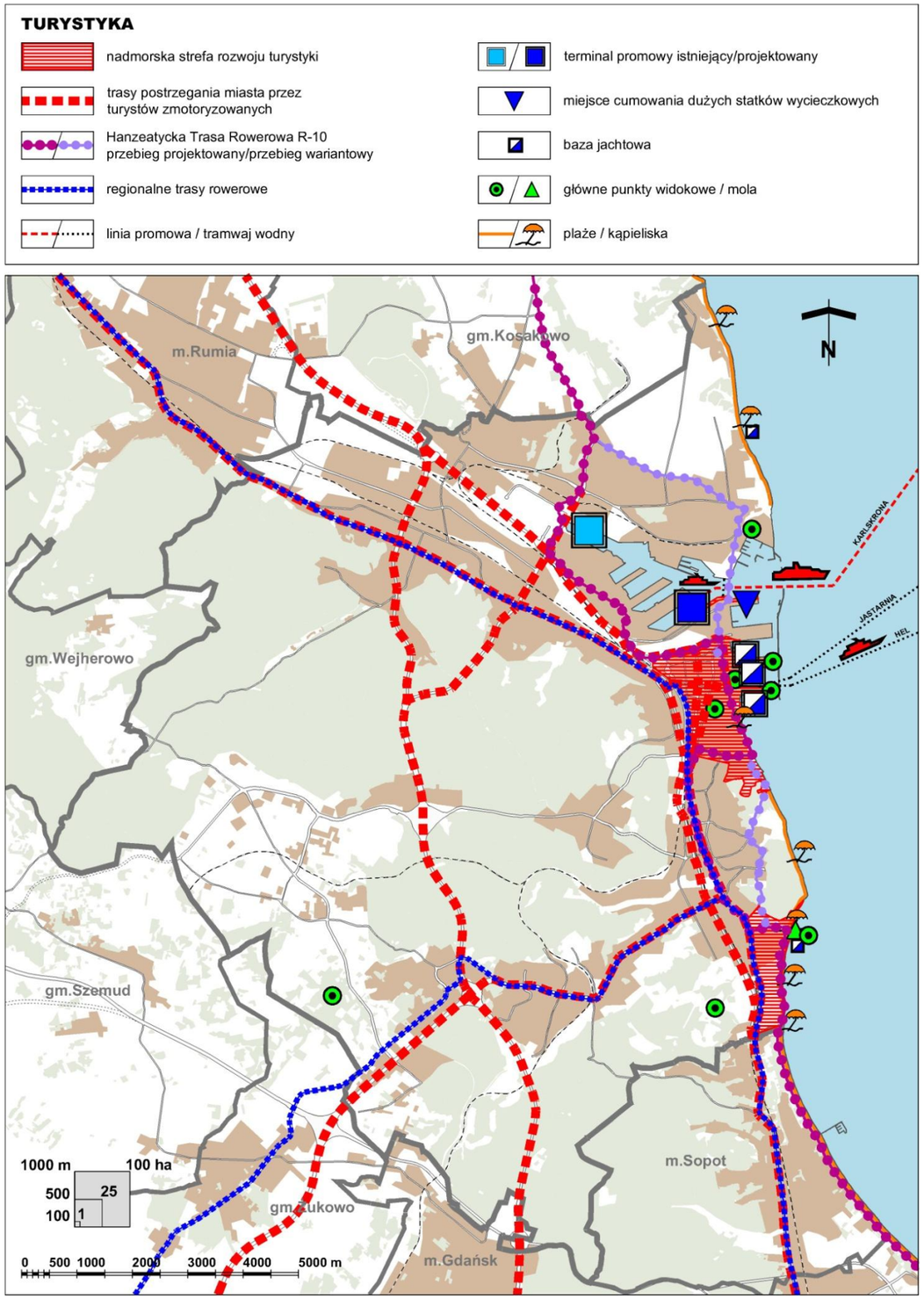
- Podwyższenie efektywności wykorzystania istniejących terenów przemysłowo-składowych.
- Modernizacja przestrzeni powiązana powinna być z neutralizacją szkodliwego oddziaływania funkcji przemysłowych na środowisko przyrodnicze z ewentualną relokacją funkcji uciążliwych z terenów mieszkaniowych do zespołów przemysłowo-składowych.
- W rozmieszczeniu nowych funkcji przemysłowo-składowych należy dążyć do poprawy, w skali miasta, relacji mieszkanie – praca, co pozwoli na polepszenie sprawności funkcjonowania miasta.
- Wyznaczenie nowych zespołów przemysłowo-składowych przyczyni się do stworzenia atrakcyjnej oferty terenowej dla nowych podmiotów krajowych i zagranicznych oraz uruchomi rozwój drobnej wytwórczości.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Tereny użytkowane jako przemysłowe i składowe, w istniejących zgrupowaniach tych funkcji, takimi powinny pozostać przy dążeniu do bardziej efektywnego wykorzystywania przestrzeni i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej.
- W obszarze przemysłowym Chyloni będzie dominować polityka przekształcania i modernizacji przestrzeni w kierunku efektywnego jej wykorzystania.
- W obszarze przemysłowym Redłowa zakłada się restrukturyzację przestrzeni w granicach istniejącego użytkowania w kierunku funkcji przemysłowo-usługowych oraz ograniczony rozwój przestrzenny obszaru w kierunku południowym. Pomorski Park Naukowo-Technologicznego zajmuje dla swoich potrzeb rejon d. zajezdni w Redłowie z możliwością poszerzenia terenu w kierunku północnym - wzdłuż al. Zwycięstwa.

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

- Obszarem wskazanym dla nowych lokalizacji funkcji przemysłowo-usługowych i technicznej obsługi miasta jest obszar wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta, oraz sąsiadująca część obszaru Kaczych Buków. W rejonie d. Polifarbu zakłada się priorytet dla lokalizacji funkcji przemysłowych (park przemysłowy), na pozostałym obszarze preferowane będą funkcje przemysłowo-usługowe o ograniczonej uciążliwości oraz związane z obsługą techniczną miasta (m.in. zajezdnia autobusowa).
- Wzdłuż głównych ulic wiodących do Śródmieścia głównie al. Zwycięstwa, ul. Śląskiej, ul. Morskiej dopuszczać się będzie lokalizacje funkcji komercyjnych i związanych z obsługą komunikacyjną przy zachowaniu priorytetu dostosowania do wymagań płynących z zagospodarowania i rozwiązania węzłów integracyjnych i rozwoju układu drogowego.
- W jednostkach mieszkaniowych: Grabówku, Orłowie, Redłowie oraz w Śródmieściu występują funkcje przemysłowo-składowe i bazy jako urządzenia rozproszone. Zajmują one łącznie ok. 50 ha. Obiekty tego typu uciążliwe dla otoczenia wymagają zmian technologicznych lub relokacji do zespołów przemysłowo-składowych ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi. Funkcje nieuciążliwe mają pozostać z uwagi na pożądane zbliżenie miejsc pracy do miejsc zamieszkania ludności.



5. TURYSTYKA

5.1. Założenia rozwoju funkcji

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

- Trafna ocena szans miasta w zakresie przyciągnięcia turystów daje właściwy punkt wyjścia dla określenia strategii rozwoju tej dziedziny.
  - Gdynia już obecnie pełni funkcje ważnego ośrodka turystyki krajoznawczej, w mniejszym stopniu stanowi ośrodek wypoczynkowy, pobytowy ze względu na szczupłość bazy noclegowej, ograniczone możliwości plażowania i kąpielisk morskich.
  - Dla przybywającego turysty całe Trójmiasto jest jedną destynacją, którego poszczególne ogniwa posiadają swoją specyfikę.
  - Oferta Gdyni kierowana do turystów winna koncentrować się na ofercie dla wybranego sektora turystów, którym specyfika Gdyni odpowiada oraz powinna obejmować Szlak Modernizmu, XX wieczne fortyfikacje i bogatą ofertę kulturalną, sportową i rekreacyjną, ze szczególnym uwzględnieniem sportów i turystyki morskiej.

5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

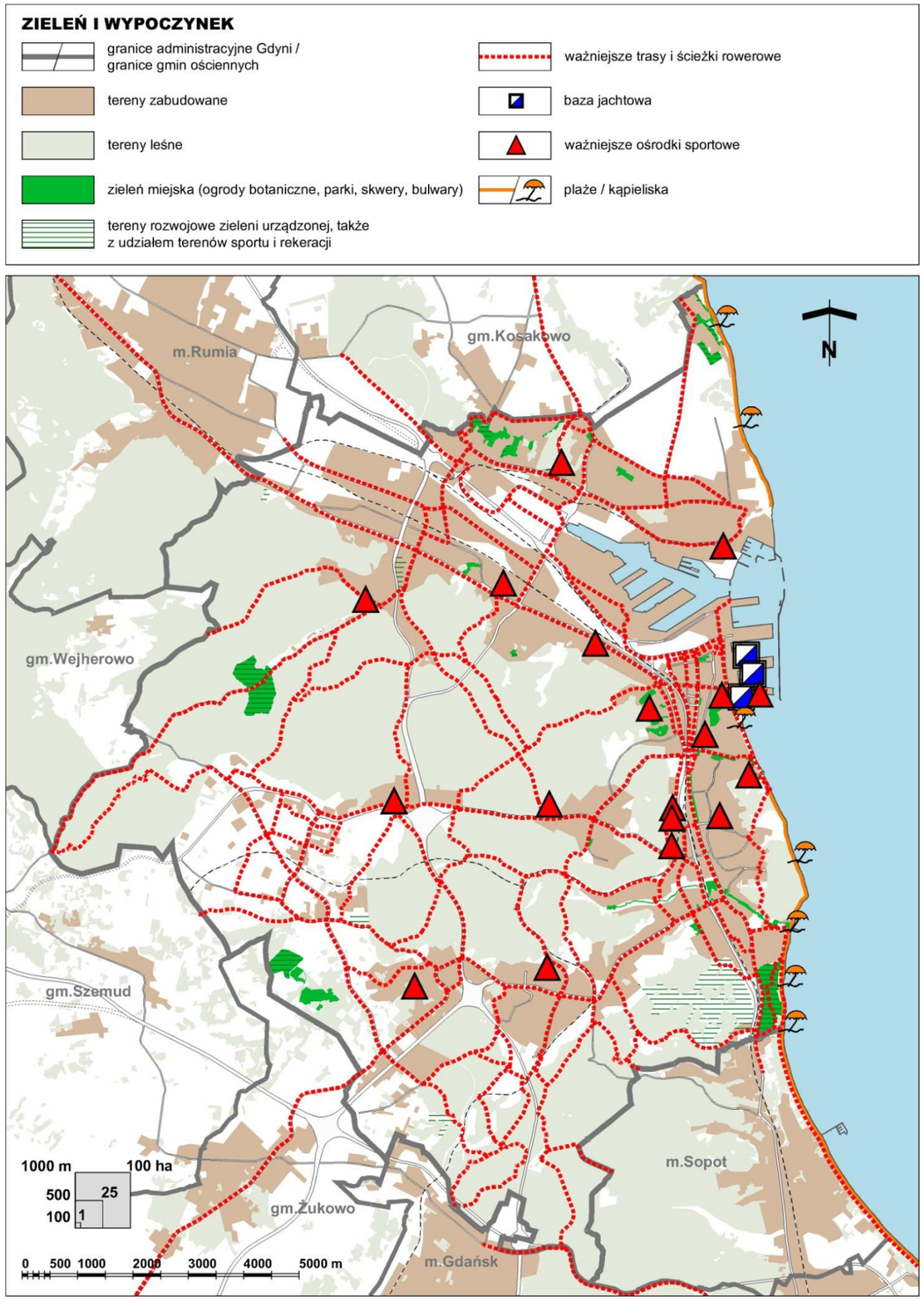
CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

- Jako obszar koncentracji usług adresowanych do turystów wskazuje się rejon ścisłego śródmieścia wraz z pasem przyplażowym od granic portu do Polanki Redłowskiej oraz na wysokości Orłowa jak również rejon projektowanej bazy promowej (Dworca Morskiego); w strefie śródmieścia istnieje realna możliwość zlokalizowania ok. 2000 miejsc noclegowych w tym w wysokostandardowych hotelach. Dla lokalizacji funkcji obsługi turystyki preferowany jest pas terenu o szerokości ok. 200 m od brzegu morskiego.
- Wskazane są działania zmierzające do tworzenia warunków popularyzacji żeglarstwa, w tym tworzenia technicznych i organizacyjnych warunków rozwoju tej dziedziny (Śródmieście, Orłowo, Oksywie).
- Przy Basenie Żeglarskim im. Mariusza Zaruskiego funkcjonują kluby żeglarskie i marina, która w ostatnim czasie zastała poddana modernizacji i rozbudowie, co zwiększyło jej pojemność do ok. 250 jachtów i podniosło standard ich obsługi. Istnieje możliwość budowy nowej mariny w Basenie Prezydenta oraz w Basenie Inż. Wendy.
- Jako obszary szczególnie atrakcyjne i ważne dla przyjezdnych wskazuje się sąsiedztwo głównych dróg wylotowych z Gdyni, linii kolejowej na odcinku Sopot - Gdynia - Rumia i tereny od strony morza – o konkurencyjności miasta w skali kraju i w skali międzynarodowej stanowi m.in. rodzaj atrakcyjności centrum śródmiejskiego oraz obraz miasta postrzegany z dróg i linii kolejowych wiodących do centrum - jest to czynnik z grupy tak istotnych czynników jak możliwości inwestycyjne czy jakość środowiska zamieszkania. Na wlotach i wylotach głównych dróg pożądana jest budowa terminali obsługi podróżnych z motelami, zajazdami turystycznymi wraz z parkingami i gastronomią.
- Atrakcyjne lokalizacje dla rozbudowy bazy turystycznej znajdują się w sąsiedztwie projektowanego Parku Kolibki i w Orłowie Morskim (hotele, schroniska turystyczne, campingi).
- Intensyfikacja zabudowy usługowej wzdłuż al. Zwycięstwa, który to proces jest już obserwowany może zaowocować lokalizacją bazy noclegowej w rodzaju: apartamentów, małych pensjonatów i moteli, jak również innych form obsługi turystów zmotoryzowanych: stacji paliw, stacji obsługi samochodów, informacji turystycznej, biur turystycznych, gastronomii, parkingów.
- Wskazane byłoby rozważenie możliwości lokalizowania w Gdyni bazy obsługi rehabilitacji, odnowy biologicznej i profilaktyki leczniczej, (SPA, talassoterapia - leczenie morzem). Lokalizacji dla tego typu obiektów należy poszukiwać w pasie nadmorskim (z wykorzystaniem istniejących ośrodków wypoczynkowych) oraz na obrzeżu TPK; w szczególności interesujące lokalizacje stanowić mogą kotlinki śródleśne i górna część Kolibek, które można byłoby zagospodarować pod warunkiem spełniania zaostrzonych rygorów ochrony środowiska.
- W ograniczonym stopniu wykorzystywane są obecnie plaże wzdłuż Kępy Oksywskiej - z racji zanieczyszczenia wód, silnych ograniczeń ze strony funkcji obronnych wybrzeża morskiego oraz z uwagi na występowanie zjawisk osuwania się mas ziemi. Niemniej jednak bliski kontakt z morzem i inne atrakcje turystyczne mogą uzasadniać rozbudowę funkcji turystycznej w rejonie Osady Rybackiej poprzez wyznaczenie lokalizacji dla pól biwakowych lub campingów (poza terenami zagrożonymi osuwaniem się mas ziemi).
- Celowe jest rozważenie możliwości zorganizowania połączenia promowego pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem, które byłoby zarówno: atrakcją turystyczną, szansą lepszego zaistnienia obszaru Oksywia w krajobrazie miasta (Oksywie jako obszar o walorach historycznych i krajobrazowych) oraz elementem transportu publicznego. W wersji ograniczonej inwestycyjnie połączenie mogłoby mieć charakter sezonowego tramwaju wodnego, którego kursowanie powiązane byłoby z obsługą przystani, położonych na obu brzegach basenu portowego, autobusami komunikacji miejskiej.
- Wśród projektowanych tras rowerowych należy wyróżnić dwie trasy o znaczeniu dla turystyki:
  - międzynarodową Hanzeatycką Trasę Rowerową R-10, prowadzącą wzdłuż wybrzeży Morza Bałtyckiego; jej przebieg na terenie Gdyni uwzględnia wariant możliwy w przypadku uruchomienia połączenia promowego pomiędzy Oksywiem a Śródmieściem,
  - regionalną trasę rowerową nr 132: Gdynia – Banino (gm. Żukowo).



6. ZIELEŃ I WYPOCZYNEK

6.1. Założenia rozwoju funkcji

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

6.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- W strukturze przestrzennej miasta wyróżnia się następujące wiodące elementy przestrzeni o funkcjach wypoczynkowych[27] lub predestynowanych do zagospodarowania rekreacyjnego:
  - strefa brzegowa Kępy Oksywskiej,
  - nadmorska strefa śródmiejska,
  - Kępa Redłowska,
  - Orłowo Morskie,
  - Park Wypoczynku Kolibki, razem z terenem ogrodu botanicznego,
  - las między Małym Kackiem a Karwinami,
  - otoczenie Witomina,
  - las w dzielnicy Karwiny,
  - las w dzielnicy Dąbrowa,
  - las w otoczeniu Chwarzna,
  - Działki Leśne – lasy Grabówka,
  - zespół leśny Leszczynki-Demptowo,
  - zespół leśny w otoczeniu Pustek Cisowskich,
  - tereny rekreacyjne Pogórza-Obłuża,
  - dolina Rzeki Kaczej i Potoku Wiczlińskiego,
  - Park Góry Donas.
- Podstawowe zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej kompleksów rekreacyjnych:
  - poszanowanie odrębności poszczególnych stref, ich walorów i cech jako podstawy do różnicowania form zagospodarowania,
  - potrzeba poszukiwania i utrzymania naturalnych korytarzy wiążących strefy jako zasadniczych łączników struktury przestrzeni rekreacyjnej.
- Zagospodarowanie rekreacyjne pasa nadmorskiego winno odbywać się z zachowaniem poniższych zasad.

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

  Należy utrzymać dostępność następujących odcinków brzegu morskiego, przydatnych dla wyznaczania plaż i kąpielisk:
  - Babie Doły - długość 500 m,
  - Oksywie - długość 500 m,
  - Śródmieście - długość 250 m,
  - Redłowo akwen I (przy Polance Redłowskiej) - długość 500 m,
  - Redłowo akwen II (na wysokości szpitala) - długość 900 m,
  - Orłowo akwen III północny (przy ujściu rz. Kaczej) - długość 600 m,
  - Orłowo akwen III południowy (od rz. Kaczej 200 m w stronę Sopotu) - łączna długość 800 m,
  - Orłowo – Kolibki akwen IV - długość 850 m.

  Główne funkcje podstrefy to:
  - promenady nadmorskie o rozwiniętej strukturze planów i zatok dla obsługi ruchu turystycznego,
  - lokalizacja usług przyplażowych,
  - żeglarstwo morskie i sporty wodne,
  - plażowanie, miejscami możliwość korzystania z kąpielisk.

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

  Podstrefa 3 – otulinowa obejmuje obszar dostępny od brzegu morskiego w czasie 15' (1000 m). Jest to zasięg akceptowanej społecznie dostępności do plaż i kąpielisk, stąd pożądane jest lokalizowanie w tej strefie bazy pobytowej dla wypoczynku nadmorskiego np. pensjonatów, hoteli, ośrodków wypoczynkowych wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, także łączenie z zabudową mieszkaniową.
- W strefie intensywnie urbanizowanej przewiduje się stworzenie niżej wymienionych, ogólnomiejskich parków wypoczynku lub rozrywki oraz kompleksów sportowo-widowiskowych.

  Park Kolibki – pow. 400 ha, w granicach wyznaczonych uchwałą WRN w 1983 r., przebiegających: ul. Sopocką, granicą z m. Sopot, rzeczką Sweliną, linią brzegową morza, Potokiem Kolibkowskim, wzdłuż ogrodów działkowych do ul. Spokojnej. Park dzieli się na:
  - część wschodnią – nadmorską, przeznaczoną do utworzenia ogrodu botanicznego,
  - część zachodnią – wysoczyznową, gdzie ze względu na wymogi ochrony kompleksów leśnych przed zniszczeniem przeważać powinny formy ciągów spacerowych urządzonych oraz punktowe rozmieszczenie urządzeń obsługi rekreacji i sportu, z możliwością realizacji niekubaturowych obiektów sportowych.

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

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

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

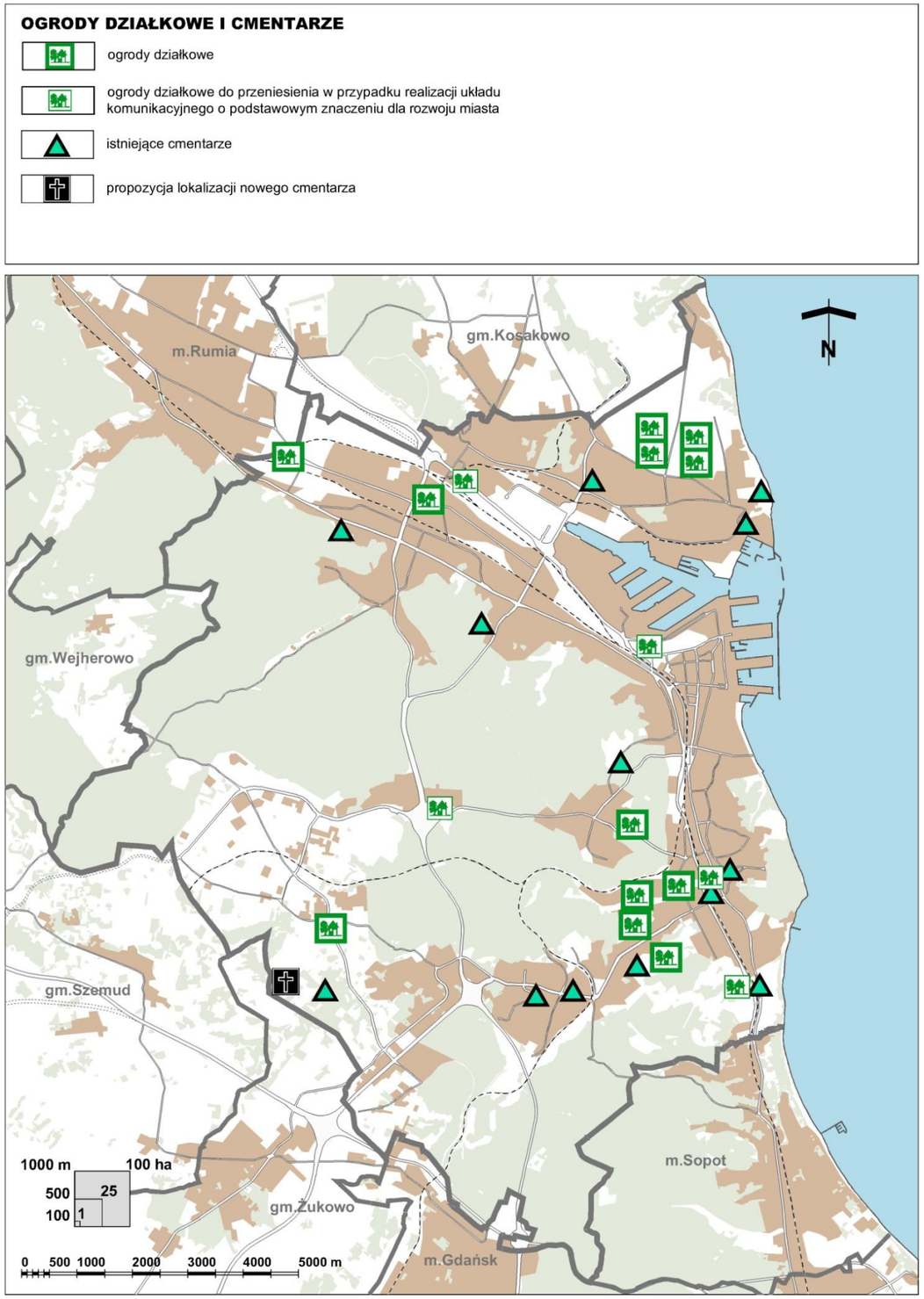
  Kompleks sportowo-widowiskowy „Centrum" – lokalizacja między ul. Wołyńską a ul. Stryjską, między lasem a torami kolejowymi; zrealizowana Hala Sportowo-Widowiskowa o parametrach umożliwiających organizowanie imprez międzynarodowych oraz Narodowy Stadion Rugby, rozbudowany Stadion Miejski, możliwa lokalizacja innych specjalistycznych obiektów sportowych.
- Lokalizacja innych urządzeń sportowych ogólnomiejskich (poza istniejącymi kompleksami sportowymi przy ul.: Olimpijskiej i Ejsmonda oraz WKS Flota i WSM) przewidywana jest generalnie w parkach miejskich i w kompleksach sportowo-widowiskowych.
- Pozostałe formy terenów zieleni urządzonej:

  Ciągi rekreacyjno-ekologiczne – przystosowanie dla potrzeb spacerowych (urządzenie ścieżek wzdłuż dolin i zwiększenie ilości powiązań poprzecznych) doliny rzeki Kaczej i jej dopływów: Źródła Marii i Potoku Wiczlińskiego, doliny Chylonki, doliny Potoku Chylońskiego.

  Turystyczne trasy rowerowe – oprócz istniejących ścieżek rekreacyjnych przewiduje się realizację tzw. Hanzeatyckiej Trasy Rowerowej R-10 oraz powiązanie siecią ścieżek rekreacyjnych śródmieścia Gdyni z atrakcyjnymi miejscowościami podmiejskimi, w tym realizację regionalnej trasy rowerowej nr 132: Gdynia – Banino (gm. Żukowo).

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

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



7. OGRODY DZIAŁKOWE I CMENTARZE

7.1. Ogrody działkowe

CELE

- Utrzymanie równowagi pomiędzy racjonalnością gospodarowania przestrzenią a aktualnymi potrzebami społecznymi (forma aktywnej rekreacji, zwłaszcza ludzi w starszym wieku, możliwość osiągnięcia pewnych oszczędności z tytułu produkcji własnych warzyw i owoców).
- Stworzenie warunków do przeniesienia ogrodów działkowych z miejsc gdzie występuje konieczność realizacji istotnych elementów podstawowego układu komunikacyjnego.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Zakłada się utrzymanie istniejących ogrodów działkowych, których lokalizację uznaje się za możliwą do utrzymania w okresie kilkunastu-kilkudziesięciu lat. Na obszarach tych zakłada się ograniczenie ewentualnego spontanicznego procesu przekształcania terenów ogrodów działkowych w tereny zabudowy mieszkaniowej oraz niezbędne działania dostosowawcze do lokalnych uwarunkowań.
- Zakłada się przeniesienie ogrodów działkowych, których lokalizacja koliduje z przewidywaną rozbudową układu komunikacyjnego o podstawowym znaczeniu dla rozwoju miasta (Nowa Węglowa, Droga Czerwona, Obwodowa Trójmiasta, al. Zwycięstwa) – w przypadku przystąpienia do realizacji.
- Znaczenie ogrodów działkowych maleje z uwagi na zakładany i realny wzrost udziału budownictwa jednorodzinnego, rosnącą liczbę posiadaczy domów letniskowych za miastem oraz utratę funkcji wypoczynkowej dotychczasowych ogrodów z racji rozpowszechniania się w nich form „dzikiego" budownictwa mieszkaniowego. Nowe ogrody działkowe mogą być wyznaczane jako tereny zastępcze dla obiektów likwidowanych.

7.2. Cmentarze

Łączna powierzchnia 11 cmentarzy gdyńskich to 56,72 ha, z czego 78% zajmują 3 cmentarze komunalne. Jedynym cmentarzem ze znacznymi rezerwami wolnych miejsc pochówkowych jest cmentarz w Pierwoszynie (gm. Kosakowo), na pozostałych dominują pochówki do grobów istniejących i w miejscach rezerwowanych. Wzrasta liczba pochówków urnowych. W Polsce wskaźnik kremacji sięga 4%, w Gdyni 25%, zaś w krajach Europy Zachodniej przekracza miejscami 70%. Pochówek taki jest niemal dziesięciokrotnie mniej terenochłonny oraz mniej kosztowny od tradycyjnego.

Potrzeby na nowe miejsca cmentarne oblicza się[28] mnożąc liczbę zgonów prognozowaną na 23 lata przez 4,5 m^2. Otrzymany iloczyn wskazuje powierzchnię grzebalną, stanowiącą 40-60% powierzchni ogólnej cmentarza. Zapotrzebowanie dla Gdyni wynosi 44 do 66 ha. Jednakże odnosząc się do aktualnej sytuacji Gdyni, do tendencji panujących w naszym kręgu kulturowym (stanowisko mieszkańców i Kościoła katolickiego w kwestii kremacji), biorąc pod uwagę wielkość udziału grobów odzyskanych i doświadczenia krajów europejskich, sugeruje się rezerwację 5-10 ha pod nowe cmentarze[29] (lub powiększanie już istniejących).

Wobec planowanego rozwoju miasta tzw. Gdyni Zachód, uznaje się za pożądane i uzasadnione zlokalizowanie nowego cmentarza w tym rejonie. Potencjalne miejsce lokalizacji nowego cmentarza to zachodnia część dzielnicy Dąbrowa (na zachód od góry Donas).

[28] Rozporządzenie MGTiOŚ i MZiOS z dnia 20.10.72 r. w sprawie urządzania cmentarzy ..., § 4 ust.1.
[29] M. Piotrzkowska (red.), Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni, Gdynia 2005, s. 3, 34.

XII. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW

1. STRUKTURA PRZESTRZENNA - STREFY URBANISTYCZNE

Dla potrzeb określenia kierunków i wskaźników dotyczących zagospodarowania i użytkowania terenów, w strukturze przestrzennej miasta wyróżnione zostały elementy kształtujące strukturę przestrzenną miasta oraz strefy urbanistyczne charakteryzujące się zbliżonymi cechami zagospodarowania, przedstawione na Rysunku Studium Nr 2-1. Są to:

– strefa centrum miasta,
– strefa śródmiejska,
– strefa miejska,
– strefa przedmieść,
– strefa portowo-przemysłowo-usługowa.

Strefy urbanistyczne obejmują obszary istniejącej zabudowy oraz obszary rozwoju zabudowy, przy czym wraz z oddalaniem się od centrum miasta i innych obszarów węzłowych zmienia się charakter zabudowy i zagospodarowania przestrzeni i wzrastają ustalone w Studium ograniczenia dla zabudowy i zagospodarowania. W szczególności na części obszarów w strefie przedmieść oraz na obrzeżach strefy miejskiej ustalony został wymóg zachowania minimalnej powierzchni biologicznie czynnej (PBC) - w przedziałach 40-60%, 60-80% i pow. 80%. Wymagany udział powierzchni biologicznie czynnej na danym obszarze ogranicza możliwość realizacji funkcji wskazanych w Studium. Wysoki wymagany udział PBC oznacza, że tylko część obszaru może być wykorzystana dla wskazanych funkcji, a część, wyznaczona w planie miejscowym na podstawie szczegółowego rozpoznania uwarunkowań, powinna zachować niezurbanizowany charakter. Urbanizacji nie podlegają również wskazane na Rysunku Studium Nr 2-1 tereny stanowiące elementy współtworzące osnowę ekologiczną miasta, obejmujące w szczególności tereny lasów i zieleni krajobrazowo-ekologicznej.

1.1. Strefa centrum miasta

Strefa centrum miasta, obejmuje **obszary istniejącej zabudowy** i **obszary wskazane do przekształceń** położone w południowej części dzielnicy Śródmieście (bez obszaru Portu) oraz w przylegających częściach dzielnic Działki Leśne i Kamienna Góra.

Strefa ścisłego centrum miasta stanowi obszar zwartej historycznej zabudowy kwartałowej, powstałej w okresie międzywojennym, oraz zespoły nowej zabudowy o najwyższych intensywnościach i wysokościach zabudowy, przewidzianych dla różnorodnego wachlarza funkcji, w tym dla lokalizacji obiektów użyteczności publicznej i koncentracji usług o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym, krajowym i międzynarodowym, które w połączeniu z zabudową mieszkaniową ogniskują życie społeczne miasta i północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.

Na styku centrum z morzem tworzą się najatrakcyjniejsze przestrzenie publiczne i reprezentacyjne miasta, stanowiące o jego morskiej tożsamości, dedykowane głównie funkcjom kultury, rozrywki i obsługi turystyki, w tym turystyki morskiej.

1.2. Strefa śródmiejska

Strefa śródmiejska, obejmuje **obszary istniejącej zabudowy** i **obszary uzupełnień zabudowy** w dzielnicach: Kamienna Góra i Działki Leśne, oraz w położonych wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych fragmentach dzielnic Grabówek, Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo i Mały Kack.

Strefa śródmiejska stanowi obszar wielofunkcyjny, zwartej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokich intensywnościach zabudowy oraz intensywnych form zabudowy jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych, przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym, w tym obiektów handlowych, biurowych, sportowych i użyteczności publicznej wymagających dużych działek.

1.3. Strefa miejska

Strefa miejska obejmuje podstawowe **obszary istniejącej zabudowy** położonej poza śródmieściem funkcjonalnym oraz **obszary rozwoju zabudowy** położone głównie na terenie tzw. Gdyni Zachód w dzielnicach Chwarzno-Wiczlino, Dąbrowa i Wielki Kack, a także występujące w postaci niewielkich enklaw na pozostałym obszarze miasta.

Strefa miejska to obszary gdzie występują różne funkcje, lecz głównie są to tereny istniejącej oraz planowanej zabudowy mieszkaniowej z uzupełniającymi zespołami zabudowy usługowej i produkcyjno-usługowej. W strefie występują zróżnicowane formy zabudowy, ale przeważa zabudowa wielorodzinna wolno stojąca, blokowa, nie tworząca układów kwartałowych oraz zabudowa jednorodzinna wolno stojąca, bliźniacza lub szeregowa.

Niezbędne działania w strefie obejmują wprowadzanie zmian jakościowych, podnoszących atrakcyjność zamieszkiwania, w tym poprawę komunikacji zbiorowej, wykształcenie centrów dzielnicowych i lokalnych oraz terenów zieleni urządzonej i miejskich przestrzeni publicznych integrujących społeczności lokalne.

1.4. Strefa przedmieść

Strefa przedmieść, obejmuje usytuowane peryferyjnie **obszary ograniczonego rozwoju zabudowy**, wymagające podporządkowania sposobu i form zagospodarowania warunkom wynikającym z ochrony wartości przyrodniczych i środowiska. W strefie występują duże powierzchnie terenów użytkowanych rolniczo z rozproszoną zabudową mieszkaniową oraz enklawy zabudowy jednorodzinnej otoczone zwartymi kompleksami leśnymi lub terenami otwartymi.

Niezbędne działania w strefie obejmują powstrzymanie rozproszonych działań inwestycyjnych na terenach nie przewidzianych do zabudowy, zmiany profilu produkcji rolnej („ekorolnictwo miejskie"), a także wykorzystanie wskazanych obszarów dla rozwoju różnorodnych form rekreacji, parków wypoczynku, sportu i turystyki, w tym agroturystyki.

1.5. Strefa portowo-przemysłowo-usługowa

Strefa portowo-przemysłowo-usługowa, obejmuje **obszary istniejącej zabudowy**, **obszary przekształceń** oraz **obszary rozwoju zabudowy** położone w granicach Portu oraz przylegające tereny produkcyjno-usługowe w dzielnicach: Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Oksywie.

Niezbędne działania w strefie obejmują rozbudowę i usprawnienie układu komunikacyjnego poprawiającego dostęp do portu, rozwój transportu zbiorowego, porządkowanie struktury terenów produkcyjnych, ograniczanie uciążliwości działalności produkcyjnej i portowej.

1.6. Elementy współtworzące osnowę ekologiczną miasta

Zasadnicze **elementy osnowy ekologicznej miasta** to aktywne biologicznie **tereny z ograniczeniami dla zabudowy i zagospodarowania** obejmujące:

– strefę brzegową morza, w tym przybrzeżny akwen morski i plaże,
– tereny zieleni leśnej,
– tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.) – PBC min. 90%,
– tereny zieleni urządzonej (parki, bulwary, skwery) – PBC min. 80%,
– drobne zbiorniki i cieki wodne,
– lokalne korytarze ekologiczne łączące lasy strefy krawędziowej ze strefą przybrzeżną Zatoki Gdańskiej (doliny Kaczej i Sweliny) i korytarze wysoczyzny morenowej.

Na wymienionych obszarach stanowiących elementy systemu osnowy ekologicznej Gdyni przewiduje się podporządkowanie sposobu i form zagospodarowania warunkom wynikającym z ochrony wartości przyrodniczych, środowiska i krajobrazu. Zaleca się wzmacnianie systemu osnowy ekologicznej miasta przez poprawę ciągłości przestrzennej (wprowadzenie nowych elementów i eliminacja barier antropogenicznych) i wzbogacenie bioróżnorodności.

2. STRUKTURA FUNKCJONALNA – KIERUNKI ZMIAN W PRZEZNACZENIU TERENÓW

Podstawową zasadą dla kierunków zmian struktury funkcjonalnej jest równoważenie funkcji na całym obszarze miasta i tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych. Na Rysunku Studium Nr 2-1 wskazano kierunki zmian w przeznaczeniu terenów dla poszczególnych wydzielonych obszarów. Kierunki zmian struktury funkcjonalnej i zasięg wydzielonych obszarów należy traktować orientacyjnie. Stanowią one wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i należy je w planach miejscowych uszczegółowić, jak również wskazać przeznaczenie poszczególnych, wyznaczonych w planach terenów, położonych w obrębie wskazanych obszarów.

Symbole bez nawiasów określają funkcje **obszarów istniejącej zabudowy** przewidywane do utrzymania, z możliwością uzupełnień. Symbole podane w nawiasach określają planowane funkcje **obszarów rozwoju zabudowy** lub **obszarów wskazanych do przekształceń**, z zastrzeżeniem, że jeżeli symbole dotyczą obszarów położonych w strefie przedmieść lub na obrzeżach strefy miejskiej na terenach, na których ustalony został wymóg zachowania podwyższonej powierzchni biologicznie czynnej (40% lub więcej) to określają wówczas planowane funkcje **obszarów ograniczonego rozwoju zabudowy** – zgodnie z zasadami określonymi w ust. 1. Kilka symboli funkcji wskazanych na jednym obszarze (np. M1,U) oznacza funkcje alternatywne – do uściślenia w planie miejscowym.

Wyodrębniono niżej wymienione kierunki zmian w przeznaczeniu terenów.

- **Tereny usług i tereny wielofunkcyjne** – oznaczone symbolami **U…, (U…)**

  UC – tereny usług z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m^2, na których ustala się priorytet dla wielofunkcyjnych zespołów usługowo – handlowych. Dopuszcza się lokalizowanie: innych funkcji usługowych oraz zabudowy mieszkaniowej i innych funkcji niekolidujących z funkcjami preferowanymi**.**

  U – tereny usług, na których ustala się priorytet dla lokalizowania usług (z dopuszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży do 2000 m^2) o charakterze metropolitalnym, ogólnomiejskim i ponaddzielnicowym. Dopuszcza się lokalizowanie funkcji uzupełniających związanych z funkcją podstawową oraz uzupełniającej funkcji mieszkaniowej – ponad parterem usługowym lub ponad kondygnacjami usługowymi, a także w poziomie terenu z zaleceniem by udział funkcji mieszkaniowej nie przekraczał 20% powierzchni zabudowy na wskazanym obszarze, dopuszcza się lokalizowanie obiektów produkcyjnych niekolidujących z funkcjami preferowanymi. Profil usług może zostać uściślony w planie miejscowym.

  UA – tereny usług administracji, z dopuszczeniem funkcji towarzyszących funkcji podstawowej.

  UO – tereny usług oświaty, na których ustala się priorytet dla lokalizowania usług oświaty, wychowania, kultury, z dopuszczeniem funkcji towarzyszących funkcji podstawowej.

  UN – tereny usług nauki, z dopuszczeniem funkcji towarzyszących funkcji podstawowej.

  UK – tereny usług kultury, z dopuszczeniem funkcji towarzyszących funkcji podstawowej.

  US – tereny usług sportu i rekreacji, na których, ustala się priorytet dla lokalizacji obiektów i urządzeń sportowych oraz obiektów i urządzeń dla rekreacji i rehabilitacji ruchowej. Dopuszcza się lokalizowanie: funkcji uzupełniających związanych z podstawową funkcją terenu, w tym przede wszystkim usług z zakresu gastronomii, turystyki, kultury, rozrywki, edukacji, itp.

  UZ – tereny usług zdrowia, z dopuszczeniem funkcji towarzyszących funkcji podstawowej,

- **Tereny zabudowy mieszkaniowej** – oznaczone symbolami **M..., (M...)**

  M1 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych,

  M2 – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,

  M3 – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na obszarze centrum miasta lub dzielnicy,

  Na obszarach M1, M2 i M3 ustala się priorytet dla funkcji mieszkaniowej, niezbędnych inwestycji z zakresu infrastruktury społecznej, terenów ogólnodostępnej zieleni urządzonej, sportu i rekreacji oraz usług podstawowych, według standardów określonych w rozdziale XIII.

  W strukturze zabudowy mieszkaniowej na obszarach M1 ustala się przeważający udział domów jednorodzinnych i kilkurodzinnych – tzw. małych domów mieszkalnych, a na terenach M2 i M3 przeważający udział zabudowy wielorodzinnej.

  Dopuszcza się lokalizowanie funkcji usługowej oraz obiektów produkcyjnych niekolidujących z funkcją mieszkaniową, z zaleceniem by udział tych funkcji nie przekraczał 20% powierzchni zabudowy na wskazanym obszarze M1 oraz 40% powierzchni zabudowy na obszarze M2. Na obszarach M3 zaleca się realizację pierzei usługowych od strony przestrzeni publicznych.

- **Tereny portowe i produkcyjno-usługowe** – oznaczone symbolami **P…, (P…)**

  PM – tereny portowe, na których ustala się priorytet dla lokalizowania infrastruktury portowej oraz funkcji administracyjnych, logistycznych, magazynowo-składowych i usługowych związanych z działalnością portu, a także funkcji produkcyjnych i usługowych związanych z gospodarką morską**.** Dopuszcza się lokalizowanie funkcji uzupełniających związanych z funkcją podstawową oraz obiektów produkcyjnych niekolidujących z funkcjami preferowanymi.

  PU – tereny produkcyjno-usługowe, na których ustala się priorytet dla lokalizowania funkcji produkcyjnych i usługowych, magazynowo-składowych, baz transportowych, a także parków technologicznych oraz centrów wystawienniczych. Dopuszcza się lokalizowanie funkcji uzupełniających związanych z funkcją podstawową oraz funkcji mieszkaniowej – z zaleceniem by udział tej funkcji nie przekraczał 20% powierzchni zabudowy na wskazanym obszarze i pod warunkiem jej ochrony przed ewentualnymi uciążliwościami istniejących, bądź projektowanych obiektów.

- **Tereny zieleni** – oznaczone symbolami **Z..., (Z...)**

  ZL – tereny zieleni leśnej, na których ustala się: zakaz zabudowy, z wyjątkiem budowy niezbędnych urządzeń i ciągów infrastruktury technicznej, możliwość rozwoju funkcji rekreacyjno-wypoczynkowych – przy czym w przypadku rezerwatów przyrody obowiązują przepisy odrębne w zakresie ochrony przyrody.

  ZE – tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.), na których ustala się ochronę i utrzymanie funkcji.

  ZP – tereny zieleni urządzonej, na których ustala się ochronę i utrzymanie funkcji, z dopuszczeniem funkcji towarzyszących funkcji podstawowej, uzupełniających program parkowo-rekreacyjny.

  ZC – tereny cmentarzy, na których ustala się ochronę i utrzymanie funkcji oraz możliwość urządzenia lub rozszerzenia istniejących cmentarzy.

  ZD – tereny ogrodów działkowych, dopuszcza się niezbędne działania dostosowawcze do lokalnych uwarunkowań.

- **Tereny obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej** – oznaczone symbolami **I…, (I…)**

  IW – tereny obiektów i urządzeń zbiorowego zaopatrzenia w wodę.

  IE – tereny obiektów i urządzeń elektroenergetyki – Elektrociepłownia Gdyńska i GPZ-y.

  IG – tereny obiektów i urządzeń gazownictwa – stacje redukcyjne I stopnia SRP I°.

  IK – tereny obiektów i urządzeń kanalizacji zbiorowej. Na Rysunku Studium Nr 2-1 wskazano także orientacyjne lokalizacje ważniejszych powierzchniowych zbiorników retencyjnych wód opadowych.

  Dopuszczalna lokalizacja urządzeń wytwarzających energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW - według ustaleń zawartych w rozdz. XVII ust 7.

- **Tereny obiektów i urządzeń komunikacji**

  Kierunki zmian w przeznaczeniu terenów pod obiekty i urządzenia komunikacji wskazane na Rysunku Studium Nr 2-1 w formie oznaczeń graficznych: powierzchniowych, liniowych i symboli, obejmują: ważniejsze drogi z podaniem ich klas technicznych, ważniejsze trasy/ścieżki rowerowe, linie kolejowe i rejony węzłów integracyjnych, bazy promowe i mariny.

  Wskazane na rysunku lokalizacje i schematy projektowanych węzłów drogowych mają charakter orientacyjny – powinny zostać uściślone w miejscowych planach zagospodarowania przestzrennego.

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

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

- minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej,
- wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy brutto,
- standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych,
- standardy mieszkaniowe,
- tereny wyłączone spod zabudowy,
- zasady rozmieszczenia reklam i informacji wizualnej.

1. MINIMALNY % UDZIAŁU POWIERZCHNI BIOLOGICZNIE CZYNNEJ (PBC)

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

Dla terenów zieleni przyjęto następujące wskaźniki PBC:

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

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

Wymagany udział powierzchni biologicznie czynnej na danym obszarze ogranicza możliwość realizacji funkcji wskazanych w Studium. Wskaźniki wymaganej powierzchni biologicznie czynnej zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i będą uszczegółowione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – w tym również wskazane zostaną tereny z ograniczeniami w zagospodarowaniu oraz tereny z zakazem zabudowy – na podstawie szczegółowych analiz urbanistycznych, z uwzględnieniem uwarunkowań i powiązań przyrodniczych. Powierzchnię biologicznie czynną na danym obszarze stanowi suma wyznaczanych w planie miejscowym terenów wód, zieleni, użytków rolnych (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.

2. WYSOKOŚĆ ZABUDOWY I WSKAŹNIKI INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY

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

Przyjęto następujące kategorie wysokości zabudowy:

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

Na obszarze związanym z funkcjonowaniem lotniska Gdynia Oksywie obowiązują szczególne warunki określania wysokości zabudowy.

Przyjęto następujące kategorie wskaźników intensywności zabudowy brutto:

Funkcja	Strefa centrum miasta	Strefa śródmiejska	Strefa miejska	Strefa przedmieść	Strefa portowo-przemysłowa
M1, (M1) zabudowa	-	0,6	0,5	0,3	-
M1, (M1) małe domy mieszkalne	-	0,8	0,7	0,5	-
M2, (M2)	-	1,5	1,2	0,8	-
M3, (M3)	2,5	-	-	-	-
U …, (U….),	2,5	1,5	1,2	1,0	1,2
PU, (PU)	-	1,5	1,2	1,0	1,2
UC, (UC)	3,0	2,0	1,5	-	1,2

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

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

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

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

- **Oświata**

  Należy zapewnić dla:

  - przedszkoli teren o wielkości - 0,9 m^2 na jednego mieszkańca (m^2/Mk); dojście, bez przekraczania ulic układu podstawowego do 500 m (izochrona dojścia do 10 min) lub dowożenie,
  - szkół razem (razem tj. szkoły podstawowe, artystyczne, gimnazja, licea ogólnokształcące i specjalne, szkoły średnie techniczne i dla dorosłych) teren o wielkości - 4,0 m^2 powierzchni terenu na mieszkańca, w tym dla:
    - szkół podstawowych teren o wielkości 2,0 m^2/Mk; minimalna powierzchnia działki -1,0 ha; dojście, bez przekraczania ulic o dużym natężeniu ruchu - do 800-1000 m lub dowożenie.

- **Zdrowie i pomoc społeczna**

  Należy zapewnić dla:

  - usług zdrowia i pomocy społecznej: żłobki, przychodnie publiczne, domy pomocy społecznej, szpitale, pogotowia noclegownie i działalność weterynaryjna, tereny o wielkości wynikającej z indywidualnej oceny potrzeb bieżących i perspektywicznych, w tym dla:
    - placówek podstawowej służby zdrowia – 0,2 m^2/Mk; w promieniu dojścia pieszego do 1800 – 2000 m.

- **Kultura**

  Należy zapewnić dla:

  – domów i ośrodków kultury – teren o wielkości 0,1 m^2/Mk, w promieniu dojścia do ok. 1000 m.

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

- **Tereny ogólnodostępnej zieleni urządzonej i sportu powszechnego**

  Należy zapewnić:

  – na terenach mieszkaniowych netto – w bezpośrednim sąsiedztwie mieszkań tereny zieleni urządzonej - zabaw dla dzieci i wypoczynku osób starszych w wielkości minimum 8-10 m^2/Mk w zabudowie wielorodzinnej oraz 10 m^2/działkę lub mieszkanie w zabudowie jednorodzinnej,

  – na terenach mieszkaniowych brutto, w osiedlach mieszkaniowych – parki i boiska sportowe – minimum 6 m^2 na 1 mieszkańca oraz ogrody dziecięce o pow. 0,50-1,50 ha, rozmieszczone w promieniu 300-600 m od mieszkań,

  – urządzenia ogólnomiejskie, sytuowane w zależności od warunków terenowych, obejmujące: parki i zieleńce, tereny sportu powszechnego (boiska, baseny itp.), tereny i urządzenia rozrywkowe – teren o wielkości minimum 4 m^2 na 1 mieszkańca.

- **Usługi podstawowe**

  Należy zapewnić dla:

  – handlu, gastronomii, obiektów obsługi ludności (w tym punkty usług rzemieślniczych) – teren o wielkości - 0,5 m^2/Mk, w promieniu dojścia pieszego do obiektu 500 m (ok. 10 min).

4. STANDARDY MIESZKANIOWE

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

– 1 mieszkanie na 1 gospodarstwo domowe,

– zabudowa wielorodzinna – 38 m^2 powierzchni użytkowej mieszkań / osobę,

– zabudowa jednorodzinna – 76 m^2 powierzchni użytkowej mieszkań / osobę.

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

Zakłada się, że w 2020 r. nastąpi zbliżenie do pełnej samodzielności zamieszkiwania gospodarstw domowych oraz osiągnięcie standardu powierzchni użytkowej mieszkań na osobę w wielkości ok. 33 m^2 (średnio).

5. TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY

Tereny wyłączone spod nowej zabudowy to:

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

– tereny zieleni leśnej,

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

– obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników), obszary retencyjne,

– tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.), w tym obszary położone w strefach istniejących ograniczeń dla zainwestowania,

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

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

6. ZASADY SYTUOWANIA SZYLDÓW, REKLAM I INFORMACJI WIZUALNEJ

Określa się poniższe zasady umieszczania szyldów, reklam i informacji wizualnej w przestrzeni publicznej.

6.1. Zasada zachowania hierarchii ważności informacji wizualnej

Należy zachować pierwszeństwo niezakłóconej czytelności informacji związanych z bezpieczeństwem, w tym bezpieczeństwem ruchu drogowego (znaki drogowe), informacji publicznej i kierunkowej w ramach Systemu Informacji Miejskiej (SIM), następnie informacji o prowadzonej w danym miejscu działalności (szyldy), a na końcu zapewnić estetykę i czytelność reklamy komercyjnej, mającej na celu skłonienie do nabycia lub korzystania z określonych towarów czy usług.

- Ograniczanie lokalizacji reklam wolnostojących w liniach rozgraniczających dróg publicznych i terenów kolejowych – nie dotyczy wyznaczonych miejsc i form przewidzianych w przyjętym dla Gdyni systemie aranżacji/wyposażenia przestrzeni publicznych (meble uliczne, wiaty przystankowe, kioski, słupy ogłoszeniowe itp.) i Systemie Informacji Miejskiej.
- Ustalenie minimalnych odległości usytuowania wolnostojących reklam od skrzyżowań (licząc od wlotów ulic na skrzyżowania):
  - minimum 20 m dla obiektów o powierzchni do 3 m^2 i słupów ogłoszeniowych,
  - minimum 50 m dla pozostałych obiektów.
- Ustalenie minimalnej odległości usytuowania wolnostojących reklam od jezdni – minimum 10 m od krawężnika jezdni.
- Ustalenie minimalnych odległości między reklamami i elementami informacji wizualnej, które nie tworzą zorganizowanych zespołów:
  - 100 m między takimi obiektami o powierzchni powyżej 9 m^2,
  - 50 m między takimi obiektami o powierzchni pomiędzy 3 i 9 m^2,
  - 50 m od pomników i miejsc pamięci,
  - 20 m między mniejszymi obiektami oraz od znaków drogowych i znaków SIM.

6.2. Zasada ograniczania wielkości i środków wyrazu

Należy wprowadzić ograniczenia środków wyrazu, wielkości reklam i nośników informacji wizualnej w poszczególnych strefach miasta, z zachowaniem niezakłóconych stref o szczególnych wartościach krajobrazowych.

- Wykluczenie lokalizacji reklam wolnostojących na obszarach objętych formami ochrony przyrody, terenach leśnych, obszarach wód powierzchniowych, terenach zieleni urządzonej, terenach ogrodów działkowych i cmentarzy - za wyjątkiem szyldów oraz miejsc i form przewidzianych w przyjętym dla Gdyni Systemie Informacji Miejskiej.
- W strefie centrum miasta i w strefie śródmiejskiej:
  - ograniczenie wielkości wolnostojących reklam i nośników informacji wizualnej do 3 m^2, z dopuszczeniem zwiększenia limitu powierzchni do 9 m^2 w lokalizacjach wybranych na podstawie studiów dla obszarów lub przestrzennie wyodrębnionych odcinków ulic,
  - ograniczenie wielkości reklam na budynkach do 24 m^2.
- W strefie miejskiej:
  - ograniczenie wielkości wolnostojących reklam i nośników informacji wizualnej do 18 m^2,
  - ograniczenie wielkości reklam na budynkach do 36 m^2.
- Wykluczenie stosowania oświetlenia pulsacyjnego wszelkich szyldów i reklam; wykluczenie stosowania szyldów i reklam o zmiennym natężeniu oświetlenia takich jak telebimy i tablice LCD – za wyjątkiem lokalizacji wybranych na podstawie analiz widoczności, niezakłócających odbioru innych elementów informacji wizualnej.

6.3. Zasada podporządkowania reklam i informacji wizualnej wartościom krajobrazu i architektury

Należy zachować pierwszeństwo czytelności architektury budynków i ich zespołów przed formami reklamowymi. Muszą one być podporządkowane funkcji budynków, podziałom fasad, ich kolorystyce, detalom architektonicznym.

- Kształt i wielkość szyldów i reklam oraz miejsce ich umieszczenia na budynku powinny być dostosowane do architektury budynku, a także uwzględniać funkcje budynku i ewentualne współistnienie z informacjami wizualnymi już zamontowanymi.
- Gdy ilość drobnych szyldów na budynku (np. informujących o kancelariach adwokackich, biurach notarialnych, gabinetach lekarskich) jest większa niż jeden, powinny być, w miarę możliwości, tej samej wielkości i winny być zgrupowane w jednym wyznaczonym miejscu na elewacji, a w przypadku szyldów nad witrynami lokali sklepowych lub usługowych, powinny być tej samej wysokości i usytuowane w jednym wyznaczonym pasie nad witrynami.
- Dopuszczenie lokalizacji szyldów i reklam na budynkach jedynie w pasie kondygnacji przeznaczonej na usługi (poniżej linii gzymsu lub w przypadku braku gzymsu poniżej linii parapetów okien pierwszego piętra mieszkaniowego nad kondygnacją usługową) oraz na ścianach szczytowych pozbawionych okien.
- Dopuszczenie lokalizacji szyldów i reklam nad budynkami, przy ograniczeniu ich wysokości w proporcji do wysokości budynku w przedziale od 1/6 do 1/10 w zależności od strefy, przy czym ograniczenie wysokości nie dotyczy flag i masztów flagowych.
- Reklama na budynku nie powinna zakrywać istotnych elementów wystroju architektonicznego elewacji takich jak: okna, portale, gzymsy, balustrady, detale, sztukaterie itp.
- Wykluczenie umieszczania reklam na ogrodzeniach, balustradach, murach oporowych itp.
- Wykluczenie lokalizowania reklam zasłaniających pomniki, obiekty wpisane do rejestru zabytków, pomniki przyrody, jak również wytypowanych otwarć widokowych np. w kierunku krajobrazów otwartych lub wartościowych architektonicznie zespołów zabudowy.
- Dopuszczenie na budynkach objętych ochroną konserwatorską jedynie szyldów i reklam związanych z prowadzoną na miejscu działalnością, przy czym na budynkach wpisanych do rejestru zabytków dopuszczenie szyldów i reklam jedynie w ich pierwotnej lokalizacji i w zbliżonej do pierwotnej formie.
- Wprowadzenie dodatkowych ograniczeń w obszarze historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni wpisanego do rejestru zabytków i w obszarach ochrony dziedzictwa kulturowego poprzez:

  - dopuszczenie stosowania jedynie elementów o najwyższych standardach estetyczno-technicznych;

  - dopuszczenie stosowania elementów wolnostojących jedynie w skali mebla miejskiego, adresowanych do odbiorców pieszych,

  - ustalenie lokalizacji, wielkości i formy szyldu lub reklamy na budynkach objętych ochroną konserwatorską w oparciu analizy projektowe całej elewacji budynku lub pierzei zabudowy,

  - nośniki reklamowe, których jeden z wymiarów przekracza 2,0 m powinny być indywidualnie zaprojektowane w dostosowaniu do charakteru i architektury budynku,

  - dopuszczenie stosowania reklam wolnostojących jedynie jako indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych, związanych z prowadzoną na miejscu działalnością, z preferencją dla masztów flagowych, służących jako nośnik flagi.

7. WYTYCZNE DOTYCZĄCE ZASAD OKREŚLANIA W MPZP USTALEŃ STUDIUM W ZAKRESIE KIERUNKÓW I WSKAŹNIKÓW ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW

1. Wskaźniki dotyczące powierzchni biologicznie czynnej, zgodnie z ustaleniami zawartymi w rozdz. XIII ust. 1, są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów wskazanych na rysunku Studium. Wymagana powierzchnia biologicznie czynna na danym obszarze stanowi sumę wyznaczanych w planie miejscowym terenów wód, zieleni, użytków rolnych (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.
2. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice terenów wyłączonych spod zabudowy, uwzględniając istniejące uwarunkowania, w tym istniejącą zabudowę i istniejące wydzielenia działek budowlanych, kierując się zasadą ograniczania rozproszonej zabudowy, przy czym na terenach wskazanych na Rysunku Studium Nr 2-4 jako tereny wyłączone spod zabudowy:
   - przeznaczonych na tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.), dopuszcza się lokalizację niezbędnej zabudowy siedliskowej, w przypadku, gdy powierzchnia gospodarstwa rolnego związanego z tą zabudową przekracza średnią powierzchnię gospodarstwa rolnego w Gdyni,
   - określonych jako tereny zieleni urządzonej i tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji, dopuszcza się lokalizację niezbędnej zabudowy siedliskowej oraz dopuszcza się realizację zabudowy wynikającej z docelowego przeznaczenia terenu - na warunkach określonych w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z zachowaniem wymaganej powierzchni biologicznie czynnej.
3. Wskaźniki dotyczące wysokości i intensywności są uśrednione. Uszczegółowienie tych wskaźników oraz wskazanie lokalnych dominant wysokościowych będzie następowało w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, na podstawie przyjętych założeń urbanistycznych i kompozycyjnych uwzględniających zagospodarowanie terenów otaczających.
4. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczące lokalizacji infrastruktury społecznej powinny zostać poprzedzone analizą istniejącego i planowanego zagospodarowania terenów w obszarze rozwojowym pod kątem jego wyposażenia w ww. obiekty oraz wykonaniem koncepcji struktury przestrzennej ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji lokalnych obiektów infrastruktury społecznej niezbędnych dla obsługi obszaru rozwojowego, w tym terenów ogólnodostępnej zieleni urządzonej (m.in. parków i skwerów) oraz terenów sportu powszechnego.
5. Wskaźniki urbanistyczne i standardy służą przede wszystkim do badania chłonności terenów i opracowywania wytycznych programowo-przestrzennych w różnych rejonach miasta. Są podstawą do programowania i projektowania elementów infrastruktury transportowej, inżynieryjnej oraz infrastruktury społecznej.
6. Dopuszcza się odstępstwa od wymagań określonych wskaźnikami parkingowymi określonymi w rozdz. XVI Transport ust. 2 pkt 2.5 w sytuacji gdy:
   - inwestycja realizowana będzie na obszarze objętym ochroną konserwatorską lub formami ochrony przyrody i realizacja wymaganej liczby miejsc postojowych byłaby sprzeczna z przyjętymi zasadami ochrony,
   - inwestycja dotyczy adaptacji bądź przebudowy zabudowy istniejącej, a brak miejsca nie pozwala na realizację pełnego wymaganego programu, w tym na realizację wymaganej liczby miejsc postojowych,
   - inwestycja wiąże się z realizacją ogólnodostępnego parkingu strategicznego w strefie śródmiejskiej (dopuszcza się zwiększenie liczby miejsc postojowych).



XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA

1. PODSTAWOWE KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

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

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

2.1. Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi

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

- podczyszczanie wód opadowych z zanieczyszczonych powierzchni, zwłaszcza z terenów przemysłowych i komunikacyjnych przed ich odprowadzeniem do odbiornika,
- maksymalne zatrzymanie wód opadowych w miejscu ich wystąpienia poprzez lokalną infiltrację oraz retencję.

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

2.2. Proekologiczny rozwój przestrzenny miasta

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

2.3. Wzrost efektywności ochrony przyrody i kształtowanie osnowy ekologicznej miasta

- **Współudział w realizacji celów ochrony w rezerwatach przyrody:**
  - przestrzeganie zasad zagospodarowania przestrzennego określanych w planach ochrony rezerwatów przyrody.
- **Realna ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego:**
  - przyjęcie jako decydującego kryterium lokalizacji funkcji i przedsięwzięć w otulinie TPK, braku ich oddziaływania w stopniu trwale zmieniającym którykolwiek z komponentów środowiska parku, w tym rozwijanie systemu zagospodarowania wód opadowych na wysoczyźnie pojeziernej w kierunku ochrony cieków przecinających jej krawędź (preferowanie naturalnej i sztucznej retencji w zlewniach),
  - podporządkowanie gospodarki przestrzennej w Parku zasadom określonym w przepisach powołujących obszar chroniony,
  - aktywny udział w opracowaniu „Planu ochrony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego” i wdrażanie jego ustaleń.
- **Wprowadzanie nowych, indywidualnych form ochrony przyrody:**
  - obejmowanie enklaw naturalnych i półnaturalnych ekosystemów na obszarach urbanizowanych ochroną na podstawie uchwał rady miasta o ustanowieniu użytków ekologicznych,
  - systematyczne obejmowanie ochroną jako pomniki przyrody obiektów przyrodniczych spełniających właściwe kryteria.
- **Wzrost bioróżnorodności miejskich struktur przyrodniczych:**
  - zachowywanie na terenach zielonych miasta enklaw naturalnych i półnaturalnych
  - systemów: oczek wodnych, podmokłości, torfowisk, wyróżniających się krajobrazowo, starych zadrzewień itp.,
  - stosowanie na terenach zieleni urządzonej zróżnicowania jej form tak pod względem struktury pionowej, jaki i składu gatunkowego.
- **Kształtowanie osnowy ekologicznej miasta jako systemu terenów przyrodniczo aktywnych, przenikających obszar zurbanizowany, umożliwiających przyrodnicze powiązania funkcjonalne, spełniającego warunki:**
  - różnorodności świata żywego i nisz ekologicznych,
  - ciągłości w czasie ekosystemów,
  - ciągłości przestrzennej ekosystemów,
  - adekwatności systemów ekologicznych do warunków siedliskowych.
- **Ochrona terytorialna i jakościowa struktur przyrodniczych strefy krawędziowej wysoczyzny i strefy brzegowej morza jako trzonu osnowy ekologicznej miasta:**
  - nie zwiększanie obciążenia antropogenicznego, ograniczenie penetracji ludzi do wyznaczonych i właściwie urządzonych przejść,
  - rewaloryzacja fragmentów zdewastowanych.
- **Ochrona terytorialna i rewaloryzacja korytarzy ekologicznych:**
  - rewaloryzacja przyrodnicza otoczenia cieków łączących lasy strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej ze strefą brzegową morza (dolny odcinek Kaczej, Potok Kolibkowski, Swelina),
  - zachowanie i/lub rewaloryzacja przyrodnicza korytarzy wierzchowinowej części wysoczyzny morenowej (górny odcinek doliny Kaczej, dolina Potoku Wiczlińskiego, zespół podmokłości i kompleksów leśnych z Górą Donas).
- **Ochrona terytorialna mikropłatów ekologicznych:**
  - mikropłaty ekologiczne drobnych kompleksów leśnych i semileśnych,
  - mikropłaty ekologiczne drobnych zbiorników wodnych i terenów hydrogenicznych, zwłaszcza torfowiskowych,
  - tereny zieleni miejskiej, jak parki, skwery, zieleńce itp. oraz założenia dworsko-parkowe,
  - zgrupowania drzew i krzewów różnicujące nisze ekologiczne, o istotnej roli krajobrazowo-fizjonomicznej.

2.4. Modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej ochrony środowiska

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

2.5. Rekultywacja i rewaloryzacja środowiska terenów zdewastowanych i zaniedbanych przyrodniczo

- **Rekultywacja terenów przemysłowych, poprzemysłowych i składowych;**
  - modernizacja technologiczna obiektów w celu ograniczenia ich uciążliwości środowiskowej,
  - uaktywnienie biologiczne terenów niepokrytych sztucznymi nawierzchniami,
  - wprowadzenie stref zieleni izolacyjno-krajobrazowej.
- **Rewaloryzacja terenów zabudowy śródmiejskiej:**
  - wzbogacenie struktury biotycznej terenów zielonych,
  - uaktywnienie biologiczne fragmentów zdewastowanych,
  - zwiększanie zróżnicowania zieleni na terenach publicznych, w tym także wzrost udziału zieleni wysokiej.
- **Rewaloryzacja terenów wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej:**
  - uaktywnienie biologiczne fragmentów zdewastowanych,
  - izolacja od głównych tras komunikacji samochodowej wielopiętrowymi strefami zieleni buforowej,
  - zwiększenie udziału zieleni wysokiej, przede wszystkim na nowych osiedlach,
  - ukształtowanie osiedlowych terenów zielonych o funkcji rekreacyjnej.

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

- **Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów komunalnych Gdyni położonych poza jej granicami:**
  - oczyszczalnia ścieków „Dębogórze” (gmina Kosakowo),
  - składowisko pyłów Elektrociepłowni Gdyńskiej koło Rewy (gmina Kosakowo),
  - Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych "Eko Dolina" w Łężycach (gmina Wejherowo).
- **Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów położonych w Gdyni oddziaływujących negatywnie na jej otoczenie:**
  - Elektrociepłownia Gdyńska – emisja zanieczyszczeń do atmosfery (gmina Kosakowo),
  - wprowadzanie zanieczyszczeń do wód Zatoki Gdańskiej (Port Handlowy Gdynia, Port Wojenny Gdynia, stocznie, kanalizacja deszczowa miasta) – (gminy Kosakowo, Sopot, Gdańsk).

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

Obszarami bezpośrednio lub pośrednio zasilającymi miasto są:

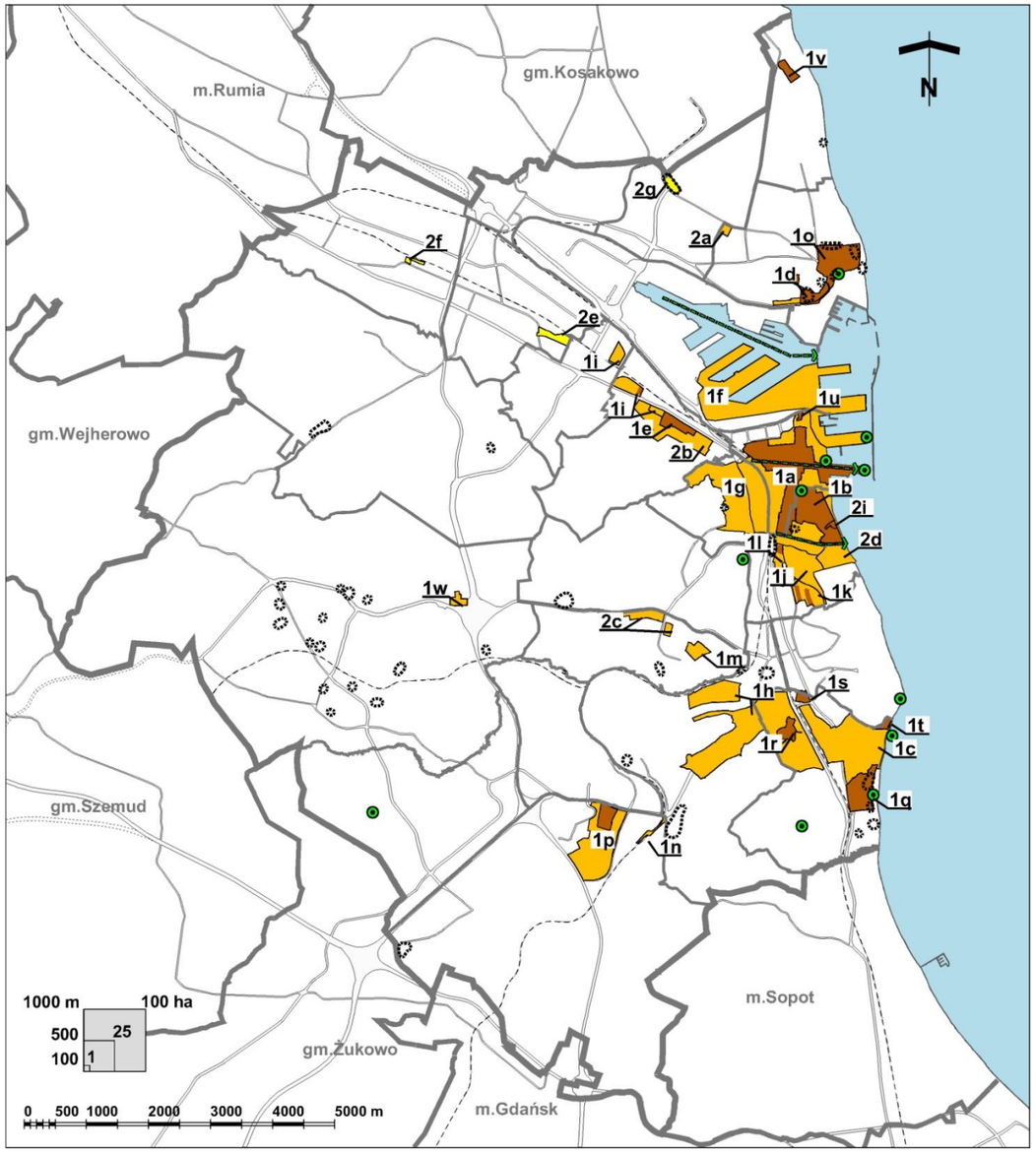
- Pojezierze Kaszubskie i Pobrzeże Kaszubskie (główne obszary rekreacji weekendowej mieszkańców miasta, zasadnicze strefy napowietrzania miasta, rejony zasilania podziemnych poziomów wodonośnych ujmowanych dla potrzeb miasta),
- Zatoka Gdańska (akwen determinujący pod względem przyrodniczym nadmorską specyfikę miasta).

- **W związku z wymienionymi relacjami w interesie Gdyni leżą inspirowanie, promocja i udział we wdrażaniu następujących działań:**
  - utrzymanie przyrodniczych walorów rekreacyjnych Pojezierza Kaszubskiego i Pobrzeża Kaszubskiego oraz stworzenie warunków dla trwałego ich użytkowania,
  - nie lokalizowanie w wymienionych regionach obiektów uciążliwych dla środowiska, mogących pogorszyć jego stan w zakresie aero- i hydrosanitarnym,
  - rewaloryzacja przyrodnicza wód Zatoki Gdańskiej w celu restytucji jej stabilności jako ekosystemu.

OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO W STUDIUM

- strefy ochrony konserwatorskiej I - - obszary pełnej ochrony oraz restytucji zasobów
- strefy ochrony konserwatorskiej II - - obszary ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień
- strefy ochrony konserwatorskiej III - - obszary kształtowania nowej przestrzeni kulturowej o cechach inspirowanych tradycją danego miejsca
- strefy ochrony archeologicznej
- ochrona ważnych osi kompozycyjnych
- główne punkty widokowe

(numeracja zgodna z wykazem stref ochrony konserwatorskiej)



XV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH

1. CELE

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

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

2. GENERALNE ROZSTRZYGNIĘCIA I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego Gdyni nadal powinna się odbywać poprzez wpis do rejestru zabytków najcenniejszych zespołów i obiektów, oraz poprzez ochronę w zapisach planów miejscowych. Należy jednak dążyć do tego, by znacznie rozszerzyć zakres tej ochrony w obu wspomnianych grupach. Należy także kontynuować wysiłki konserwatorskie, by zachować unikatowy charakter historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni, uznanego za pomnik historii, jako wybitny zespół architektoniczno-urbanistyczny z okresu międzywojennego - symbol miasta dwudziestolecia międzywojennego i morskiej stolicy II Rzeczypospolitej.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie 69 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni, a ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto część obszarów o istotnych walorach historycznych - w tym przede wszystkim najstarszą część Oksywia, Śródmieście, Działki Leśne, Kamienną Górę oraz część Orłowa i część Kolibek. Jednocześnie istnieje potrzeba objęcia ściślejszą ochroną kolejnych zespołów i obiektów, których wartość kulturowa jest wysoka, a które obecnie pozbawione są prawnej ochrony konserwatorskiej.

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

Gminna ewidencja zabytków, ulegająca sukcesywnej weryfikacji, obejmuje ok. 1700 obiektów historycznych, które będą obejmowane ochroną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zakres ochrony zostanie ustalony po szczegółowym rozpoznaniu ich stanu technicznego i uwarunkowań przestrzennych.

3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO W PLANACH MIEJSCOWYCH

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

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

Obiekty o najwyższej wartości historycznej i kulturowej, które nie są obecnie wpisane do rejestru zabytków, i które powinny zostać objęte ochroną w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

1) Olejarnia w porcie Gdyńskim;
2) willa Śreniawa przy ul Ejsmonda 2;
3) willa Magdaleny Łosiowej przy ul. Korzeniowskiego 7 (obecnie Sąd Marynarki Wojennej);
4) willa prof. Wacława Szczeblewskiego przy ul. Pomorskiej 18;
5) kamienica burmistrza Krausego przy ul. Abrahama 25;
6) Chłodnia Rybna na pirsie dalmorowskim;
7) willa „Rusałka" przy ul. Mariackiej 4;
8) kamienica Tuchołki przy ul. Armii Krajowej 9;
9) kamienica Trybińskich przy ul. Świętojańskiej 77;
10) gmach Urzędu Morskiego przy ul. Chrzanowskiego;
11) dawny budynek Urzędu Celnego i Straży Granicznej przy ul. Rotterdamskiej 9;
12) budynek Szkoły Handlu Morskiego przy ul. Morskiej 79;
13) pensjonat przy ul. Zegarskiego 8;
14) willa przy ul Wrocławskiej 104;
15) willa przy ul. Przebendowskich 24;
16) willa przy ul. Przebendowskich 20;
17) dom-kamienica przy ul. Orłowskiej 66;
18) gmach d. Państwowego Banku Rolnego przy ul. Wójta Radtkego 53;
19) budynek PIM przy ul. Waszyngtona 42;
20) gmach „Żeglugi Polskiej" przy ul. Waszyngtona 44;
21) Bank Gospodarstwa Krajowego przy ul. 10 Lutego 8;
22) Urząd Pocztowo Telegraficzny (poczta główna) przy ul. 10 Lutego 10;
23) Dom Marynarza ob. Dom Rybaka przy ul. Jana z Kolna 27;
24) gmach Izby Arbitrażowej Bawełny przy ul. Derdowskiego7;
25) budynek Urzędu Celnego przy ul. Chrzanowskiego 8;
26) kościół p. w. Św. Wawrzyńca przy ul. Źródło Marii 18;
27) biurowiec „Bergenske" przy ul. Portowej 13-15;
28) kamienica Budyna przy ul. Świętojańskiej 9;
29) kamienica Scheibego przy ul. Jana z Kolna 2;
30) kamienica Jęczkowiaka przy ul. Świętojańskiej 65;
31) kamienica Orłowskich przy ul. 10 Lutego 5;
32) kamienica Paged-u przy ul. Świętojańskiej 44;
33) kamienica Peszkowskiego przy Skwerze Kościuszki 14;
34) kamienica Tutkowskich przy ul. Starowiejskiej 11;
35) kamienica Wieczorkowskiej przy ul. Świętojańskiej 78 a;
36) kamienica Gliszczyńskiego przy ul. Abrahama 41;
37) dom oficerski FKW przy ul. 10 lutego 29;
38) kamienica Nierzwickich przy ul. Portowej 8;
39) kamienica Wagnera przy ul. Świętojańskiej 89;
40) kościół Matki Boskiej Bolesnej z cmentarzem przy ul. Bocznej 4.

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

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

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

W I strefie ochrony konserwatorskiej obowiązują następujące zasady ochrony, które należy uwzględnić w ustaleniach planów miejscowych:

- Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności w pełni zachowana musi zostać historyczna kompozycja ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowych i wnętrz zieleni komponowanej, a także ich związków widokowych z krajobrazem nadmorskim oraz kontekstem kulturowym.

  Ochrona historycznej formy i wyrazu architektonicznego wartościowej zabudowy oraz zachowanie najcenniejszych obiektów historycznych, a w szczególności bryły i układu elewacji.
- Przywrócenie i rewaloryzacja przekształconych lub zniszczonych cennych elementów zespołu zabytkowego, a w szczególności jego historycznego rozplanowania, układu zabudowy, elewacji, detalu architektonicznego oraz historycznych kompozycji parkowych i krajobrazowych.
- Nowe obiekty, stanowiące uzupełnienie historycznego układu, winny nawiązywać skalą i charakterem przestrzennym do zabudowy i rozplanowania historycznego.

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

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

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

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

W II strefie ochrony konserwatorskiej obowiązują następujące zasady ochrony, które należy uwzględnić w ustaleniach planów miejscowych:

- Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności zachowana powinna zostać historyczna kompozycja głównych ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowo-krajobrazowych i wnętrz zieleni komponowanej.
- Ochrona historycznej formy i wyrazu architektonicznego wartościowej zabudowy oraz zachowanie najcenniejszych obiektów historycznych, a w szczególności bryły i układu elewacji.
- Kształtowanie struktury przestrzennej nowej zabudowy uwzględniające istniejącą, historyczną tkankę miejską/przedmiejską poprzez ograniczenie gabarytów nowej zabudowy oraz nawiązanie do zabudowy historycznej w otoczeniu, a w przypadku zdegradowanych zespołów mieszkaniowych z okresu dwudziestolecia międzywojennego (2a-d) poprzez stworzenie warunków do harmonijnego współistnienia zabudowy historycznej i nowej zabudowy.

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

Strefa III ochrony konserwatorskiej obejmuje zdegradowane przestrzennie i przekształcone tereny dawnych siedlisk wiejskich. Wśród nich znajdują się 3 następujące zespoły:

1) część siedliska wsi Chylonia – zespół (2e);
2) część siedliska wsi Cisowa – zespół (2f);
3) część siedliska wsi Obłuże – zespół (2g).

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

3.5. Ochrona cmentarzy historycznych na terenie Gdyni

Należy objąć ochroną obszary 15 następujących cmentarzy historycznych:

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

Na obszarach historycznych cmentarzy obowiązują następujące zasady ochrony:

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

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

Należy objąć ochroną następujące 3 zespoły fortyfikacyjne:

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

Na obszarze historycznych zespołów fortyfikacyjnych obowiązują następujące zasady ochrony:

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

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić listę obiektów i granice obszarów, które objęte będą ochroną konserwatorską oraz obowiązujące zasady ochrony, alternatywnie określić szczegółowe zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, uwzględniając stan zachowania zasobów dziedzictwa kulturowego i istniejące uwarunkowania.

3.7. Ochrona stanowisk archeologicznych na terenie Gdyni

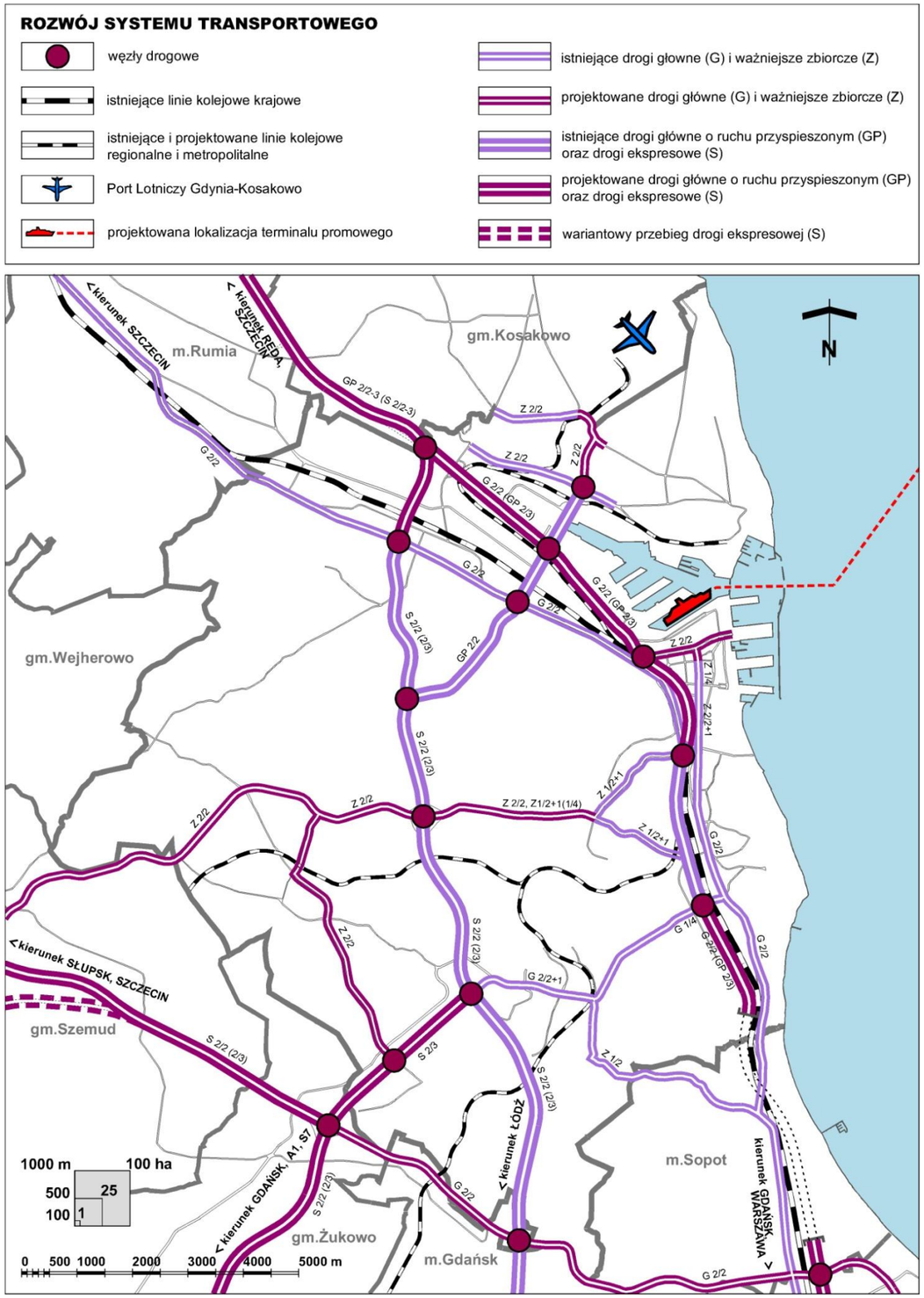
Stanowiska archeologiczne podlegają ochronie na mocy przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Podstawowym zagrożeniem dla stanowisk archeologicznych są działania inwestycyjne związane z pracami ziemnymi, które powodują nieodwracalne ich niszczenie oraz zalegających w nich ruchomych zabytków archeologicznych (przedmiotów będących wytworem człowieka bądź związanych z jego działalnością). W celu ochrony przed nieodwracalną utratą dziedzictwa kulturowego, działania inwestycyjne na obszarze stanowisk archeologicznych wymienionych w poniższej tabeli powinny być poprzedzone badaniami archeologicznymi – zgodnie z zakresem ochrony określonym w tabeli.

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

OBJAŚNIENIA DO TABELI:

Rodzaj stanowiska:

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



XVI. TRANSPORT

1. POLITYKA TRANSPORTOWA

1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego

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

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

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

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

1.2. Cele i środki polityki transportowej

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

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

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

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

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

W ramach realizacji celu należy:
- zapewnić utrzymanie wysokiego standardu taboru autobusowego i trolejbusowego, odpowiadającego standardom europejskim,
- zmodernizować układ uliczny w sposób umożliwiający wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego (odcinek al. Zwycięstwa od ul. Wielkopolskiej do al. Marszałka Piłsudskiego – ul. Władysława IV, ul. J. Wiśniewskiego, ul. Wielkopolska – Chwaszczyńska – Nowowiczlińska, ul. Morska) z zastosowaniem urządzeń ITS i przestrzeni dedykowanej,
- zwiększyć kontrolę dostępności samochodów osobowych do strefy śródmiejskiej (łącznie z wprowadzaniem ograniczeń dostępności),
- wykorzystać atrakcyjne powiązania układowe dla obsługi transportem zbiorowym, przy priorytecie dla transportu zbiorowego (połączenie Gdyni-Zachód ze Śródmieściem poprzez ul. Chwarznieńską i Witomino),
- usprawnić funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w celu przywrócenia jej wysokiej rangi w systemie transportowym Gdyni i aglomeracji,
- zrealizować Pomorską Kolej Metropolitalną - szynowy środek transportu publicznego łączący porty lotnicze Gdańsk-Rębiechowo, Gdynia-Kosakowo oraz dzielnice tzw. „górnego tarasu" z centrami Gdańska i Gdyni,
- doprowadzić do rzeczywistej integracji transportu zbiorowego poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych przy przystankach SKM i PKM; dla podniesienia atrakcyjności węzłów, należy przewidzieć na ich obszarze program usługowo-handlowy,
- wprowadzić nowoczesny system informacji dla pasażerów i usunąć bariery przestrzenne dla pasażerów niepełnosprawnych (zwłaszcza na linii SKM i PKM).

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego

W ramach realizacji celu należy:
- unikać lokalizacji względem siebie funkcji miejskich w sposób wymuszający niekontrolowaną dostępność do drogi i przyczyniający się do powstawania efektu bariery (np. ulica oddzielająca szkołę lub zespół usług od osiedla mieszkaniowego),
- zmodernizować miejsca szczególnej koncentracji wypadków drogowych poprzez zastosowanie pasów skrętu w lewo, azyli dla pieszych, małych rond i sygnalizacji świetlnych,
- opracować kompleksowe projekty koncepcyjne (koncepcje programowe) usprawnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu dla ciągów ulic w poszczególnych dzielnicach zwracając uwagę na prawidłową funkcję ulicy, tworzenie stref ruchu i stosowane środki uspokojenia ruchu,
- wspierać edukacyjne działania szkoły w zakresie wychowania komunikacyjnego,
- rozwijać system tras rowerowych i propagować rower jako środek transportu miejskiego i równoprawny uczestnik ruchu drogowego,
- wprowadzić obligatoryjne oceny zamierzeń transportowych i lokalizacji funkcji miejskich pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego).

Cel 4: Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami

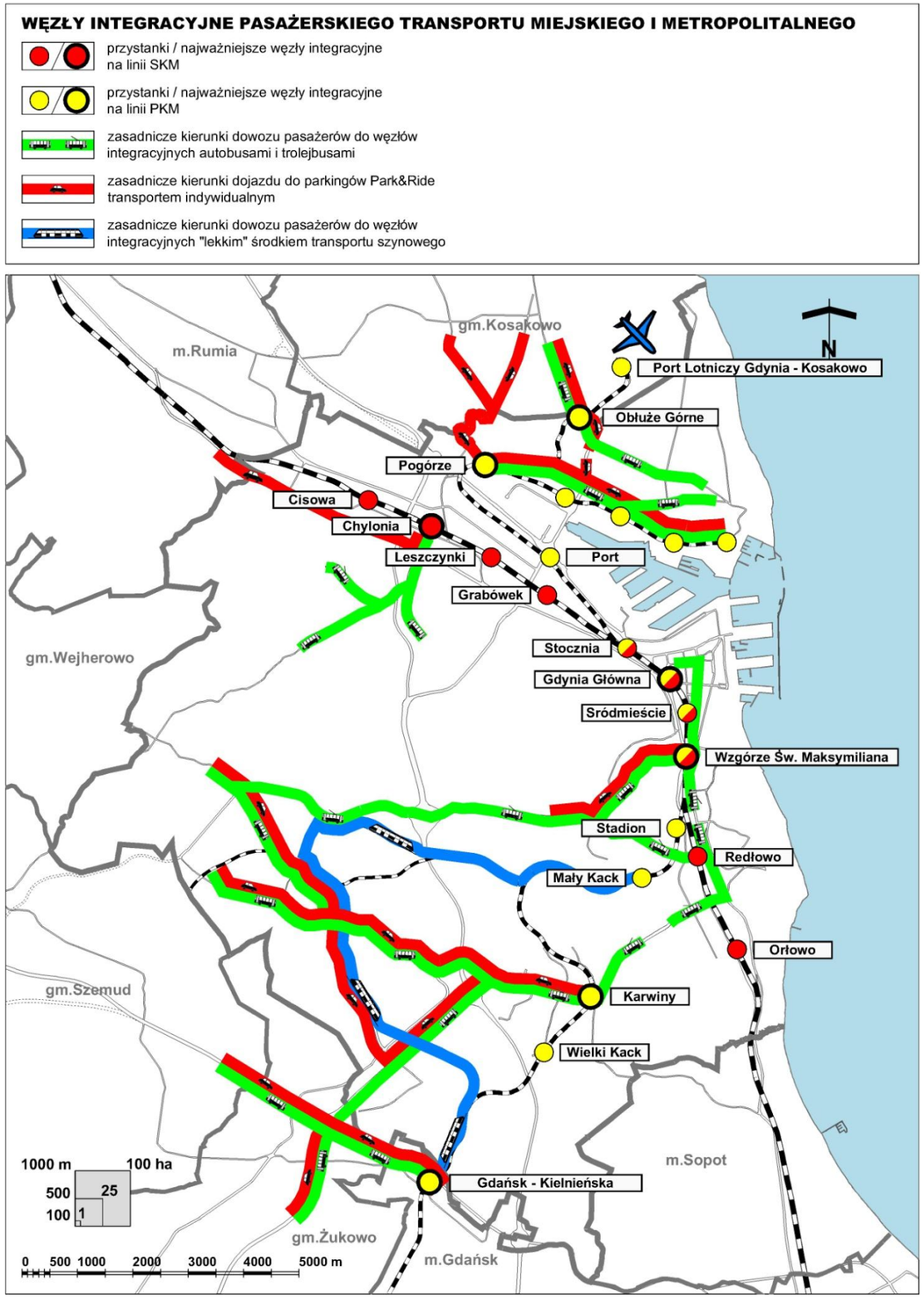
W ramach realizacji celu należy:
- zwiększyć zakres działań modernizacyjnych i utrzymaniowych dla zahamowania degradacji istniejącej infrastruktury drogowej miasta,
- dokończyć rozpoczęte inwestycje drogowe o znaczeniu strukturalnym (Droga Różowa od ul. Wielkopolskiej do Kolibek, ul. Chwarznieńska, modernizacja Estakady Kwiatkowskiego),
- uzupełnić układ uliczny o odcinki stwarzające możliwość ograniczenia ruchu tranzytowego i ciężarowego przez obszary centralne, usprawnienia transportu autobusowego, korzystniejszego rozłożenia ruchu kołowego w sieci, zainwestowania terenów rozwojowych (Nowa Węglowa-Nowa Waszyngtona),
- wprowadzić system parkowania z parkingami strategicznymi i ograniczeniami dostępności pojazdów indywidualnych do stref centralnych miasta,
- rozwijać nowoczesny system sterowania ruchem ulicznym z priorytetami dla transportu zbiorowego,
- zbudować system sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego i informacji parkingowej,
- stworzyć system informacji transportowej w systemie informacji przestrzennej miasta,
- systematycznie przeprowadzać badania ruchu drogowego, w tym rowerowego, oceniać kierunki zmian zachowań transportowych mieszkańców Gdyni jak i jej gości,
- zlokalizować i umożliwić rozwój terminali logistycznych, baz przeładunkowych, magazynów i hurtowni na obrzeżach miasta.

Cel 5: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców

W ramach realizacji celu należy:
- kontynuować proces dostosowywania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi,
- eliminować bariery przestrzenne spowodowane przez układ drogowy i kolejowy,
- popierać ekologiczne środki transportu osób i towarów oraz stosowanie ekologicznych paliw,
- wyznaczyć trasy dla ruchu ciężarowego,
- ograniczyć ruch samochodów ciężarowych do wyznaczonych ciągów ulicznych, dni tygodnia i godzin doby stosownie do strefy miasta,
- zwiększyć kontrolę stanu technicznego pojazdów pod względem emisji spalin i hałasu,
- minimalizować ogólną powierzchnię terenów przeznaczonych na trasy drogowe i kolejowe,
- oceniać zamierzenia inwestycyjne w transporcie pod kątem ich skutków na środowisko przyrodnicze oraz stosowane środki ochrony biernej,
- działania obejmujące zmiany organizacji ruchu w obrębie dzielnicy lub miasta umożliwiające tworzenie stref ruchu uspokojonego na drogach o klasie niżej niż (Z) – zbiorcza.

Cel 6: Integracja i usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu w skali obszaru metropolitalnego

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



1.3. Ogólne zasady wdrażania polityki transportowej

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

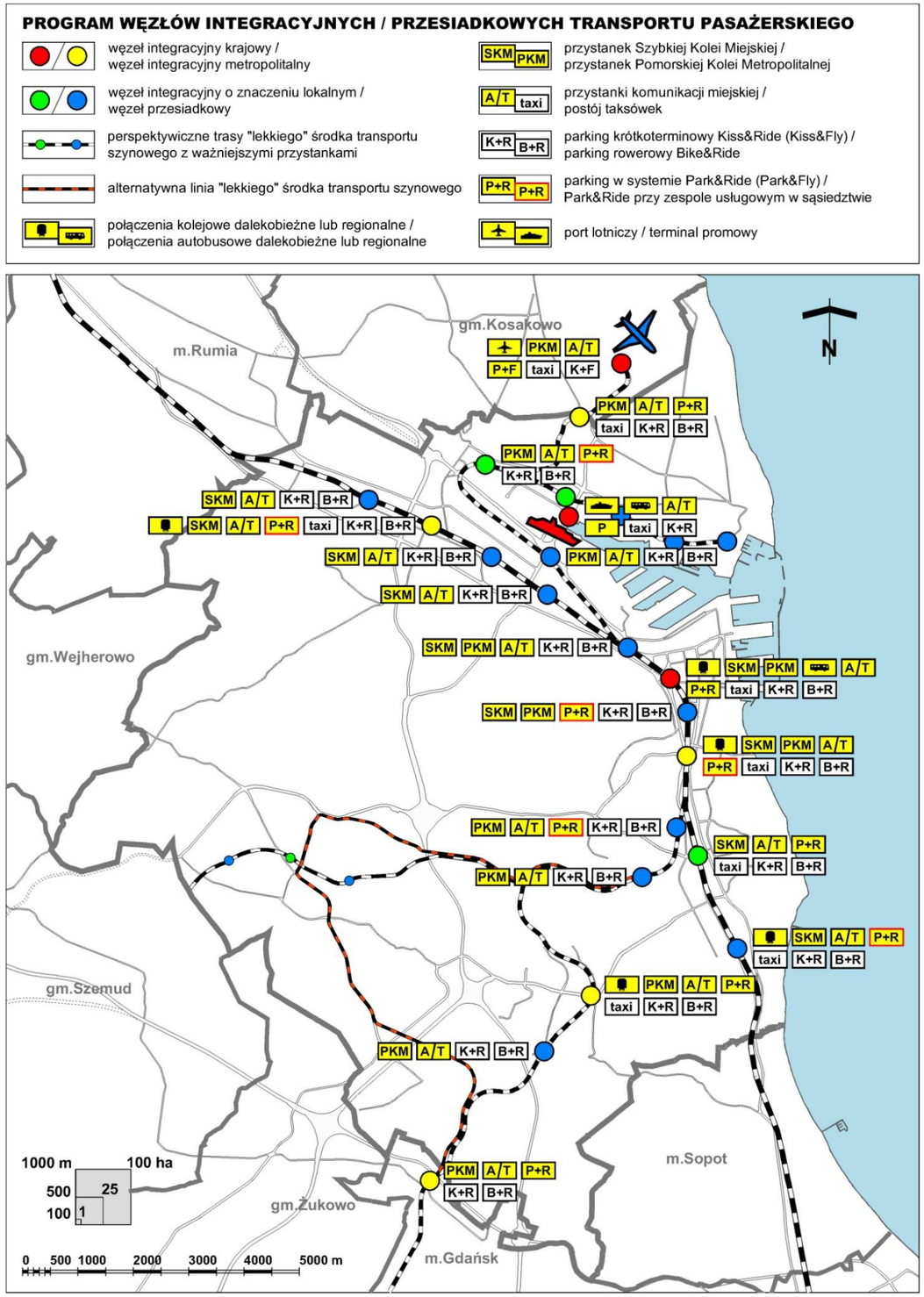
- Polityka transportowa i proponowane w niej środki realizacji powinny uwzględniać realne środki finansowe, a środki na rozwój systemu powinny być wydatkowane zgodnie z założeniem, że rozwój systemu transportu zbiorowego będzie wyprzedzał rozwój podstawowego układu ulic miasta.
- Polityka transportowa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

2. ROZWÓJ ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI

2.1. Podstawowy układ uliczny miasta

Perspektywiczny, podstawowy układ uliczny miasta tworzy:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2-3 - od węzła „Wielki Kack” (ulica Chwaszczyńska), oraz Obwodnica Metropolitalna S7 łącząca się z Trasą Kaszubską poprzez „Węzeł Chwaszczyno”,
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Handlowym Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) klasy GP2/2-3 (lub S2/2-3),
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, ale z uwagi na jej dotychczasowy charakter i przylegającą zabudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/3~~2~~) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2+1, G1/4 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,
- planowana Nowa Chwarznieńska klasy Z 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do gminy Szemud),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2+1, Z 1/4,
- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- planowane ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2 i Nowa Waszyngtona klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 1/2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 1/2+1,
- ul. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2, Z 1/2+1 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).



2.2. Rozwój transportu zbiorowego i węzły integracyjne

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę wydzielonych pasów dla autobusów,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiający nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów w ruchu ulicznych oraz bieżącą informację pasażerską na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę linii transportu szynowego do centralnego obszaru Chwarzna-Wiczlina,
- budowę węzłów integracyjnych przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Gdynia-Kosakowo),
- integrację transportu zbiorowego (wspólna organizacja transportu, powiązanie rozkładów jazdy).

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

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

W ramach powiązań wewnętrznych obszaru metropolitalnego niezbędne są następujące działania:

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

Do planowanych inwestycji kolejowych wiązanych z obsługą pasażerską należą także:

- budowa stacji Gdynia Główna Postojowa,
- budowa 4-go toru Gdynia Główna - Rumia,
- rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej Trójmiejskiego obszaru Metropolitalnego w kierunku Wejherowa,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

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

- **węzły o znaczeniu krajowym**
  - Gdynia Główna – dworzec kolejowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanek SKM, PKM, dworzec autobusowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
  - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo – terminal obsługujący ruch general aviation, połączenia lotnicze krajowe i międzynarodowe, przystanek PKM, polaczenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi Park&Fly, Kiss&Fly;
  - Terminal Promowy w Porcie Gdynia (połączenia promowe międzynarodowe),polaczenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parking ogólnodostępny,

- **węzły o znaczeniu metropolitalnym**
  - Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek SKM, PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
  - Gdynia Chylonia – przystanek kolejowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
  - Gdynia Obłuże Górne – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
  - Gdynia Karwiny – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride;
- **Węzły integracyjne o znaczeniu lokalnym i węzły przesiadkowe**
  - Gdynia Orłowo – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
  - Gdynia Redłowo – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
  - Gdynia Śródmieście (opcjonalnie) – przystanek SKM, PKM, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
  - Gdynia Stocznia – przystanek SKM, PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
  - Gdynia Grabówek – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, (do czasu realizacji odcinka PKM w kierunku Pogórza, Obłuża także ograniczony parking Park&Ride),
  - Gdynia Leszczynki – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
  - Gdynia Cisowa – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
  - Gdynia Stadion – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
  - Gdynia Wielki Kack – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
  - Gdynia Port – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
  - Gdynia Pogórze – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany ze znaczącymi usługami w sąsiedztwie,
  - Gdynia Mały Kack (opcjonalnie) – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride.

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

2.3. Rozwój transportu rowerowego

Ruch rowerowy wymieniony jest w licznych dokumentach krajowych i międzynarodowych jako istotny element modelu zrównoważonego transportu. Podkreślane są przy tym nie tylko walory komunikacyjne i ekologiczne, ale również zdrowotne. System transportu rowerowego w Gdyni powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto pomiędzy źródłami i celami podróży. System ten powinien pełnić funkcję przede wszystkim transportową, ale i rekreacyjno-sportową. Głównym celem rozwoju systemu jest osiągnięcie min. 10% udziału ruchu rowerowego we wszystkich podróżach ogółem. System powinien się rozwijać w oparciu o poniższe zasady:

- **spójności** – system rowerowy powinien tworzyć spójną całość, łącząc wszystkie źródła i cele podróży rowerowych oraz zapewnić powiązanie miejskich dróg rowerowych z trasami poza obszarem miasta,
- **bezpośredniości** – system rowerowy powinien oferować użytkownikom bezpośrednie połączenia, stwarzając możliwość łatwego i w miarę możliwości szybkiego poruszania się po mieście, konkurencyjnego w stosunku do samochodu,
- **wygody** – system rowerowy powinien być wykonywany z zachowaniem wysokich standardów projektowania i wykonywania w oparciu o standardy jednolite dla całego obszaru metropolitalnego,
- **bezpieczeństwa ruchu** – system rowerowy powinien być projektowany przy założeniu minimalizowania liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym oraz pieszym, eliminacji przeplatania torów ruchu oraz dobrego kontaktu wzrokowego,
- **atrakcyjności** – system rowerowy powinien być czytelny dla użytkownika, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiadający potrzebom użytkowników.

Dla istotnego zwiększenia liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem roweru obecny system tras rowerowych powinien być rozwijany poprzez:

- **tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego,** odizolowanych od jezdni i w miarę możliwości od ciągów pieszych wzdłuż dróg głównych i o wyższej klasie, ale również wzdłuż ulic zbiorczych w sytuacjach uzasadnionych dużym natężeniem ruchu,
- **tworzenie pasów dla ruchu rowerów** wraz z innymi technicznymi środkami poprawiającymi ruch rowerów (śluzy rowerowe, kontrapasy) na drogach klasy L oraz Z – w zależności od natężenia ruchu,
- **tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h** i wyposażeniem w techniczne środki uspokojenia ruchu na drogach poza głównym układem drogowym miasta,
- **budowę samodzielnych dróg rowerowych,** prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego, głównie z myślą o potrzebach turystycznych i rekreacyjnych,
- **budowę parkingów rowerowych** – zbiorczych w miejscach węzłów integracyjnych oraz głównych celów ruchu, a także rozproszonych parkingów indywidualnych.

Rozwojowi systemu transportu rowerowego towarzyszyć powinny:

- ciągłe, coroczne kampanie promujące rower jako ekologicznego środka transportu, jednocześnie zachęcające do rezygnacji z podróży samochodowych,
- uruchomienie systemu roweru publicznego na terenie całego miasta w oparciu o główne źródła i cele podróży, jednolitego lub możliwie spójnego z systemami w obrębie metropolii,
- dalsze zapewnianie możliwości przewozu rowerów w środkach transportu publicznego i inne metody integracji transportu rowerowego i zbiorowego.

2.4. Udogodnienia dla ruchu pieszego

Zapewnienie bezpieczeństwa pieszych jak i udogodnienia dla ruchu pieszego mają szczególne znaczenie dla jakości życia w mieście. Do głównych utrudnień w ruchu pieszym należy zaliczyć: niewłaściwą jakość nawierzchni i niedostateczną do natężeń ruchu szerokość chodników, występowanie przeszkód na chodnikach, w tym nieprawidłowo zaparkowanych samochodów, liczne, kolizyjne przecinanie tras ruchu kołowego, konieczność przekraczania jezdni na dwóch poziomach (przejścia podziemne, kładki), wydłużanie tras (zwłaszcza w obrębie skrzyżowań), grodzenie obszarów miejskich. co pogarsza konkurencyjność poruszania się pieszo, zniechęca do tej formy transportu.

Należy dążyć do utrzymania i zwiększenia udziału podróży pieszych, w szczególności poprzez:

- uwzględnianie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów, stosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta, w tym zmiejszanie liczby punktów kolizji z ruchem kołowym i podnoszenie atrakcyjności ciągów pieszych,
- kształtowanie przestrzeni publicznych na obszarze funkcjonalnego śródmieścia z priorytetem ruchu pieszego, w tym tworzenie na wybranych obszarach stref ruchu pieszego wolnych od samochodów,
- kształtowanie przyjaznych dla pieszych węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacji miejskiej,
- uwzględnianie problemów przemieszczania się osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

2.5. Wskaźniki parkingowe

Rodzaj funkcji obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów			Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów	Wskaźniki miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
	Strefa I *Centrum miasta*	Strefa II *Obszar intensywnej zabudowy z dobrą obsługą komunikacją zbiorową*	Strefa III *Pozostałe obszary zabudowy miejskiej ze złą obsługą komunikacją zbiorową*		
Budynki mieszkalne wielorodzinne powyżej 4 lub 6 mieszkań	- zabud. projektowana: 1-1,4 / 1 mieszkanie - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 0,7 / 1 mieszkanie	- zabud. projektowana: min. 1,2 / 1 mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)[1)] - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 1 / 1 mieszkanie [2)]	min. 1,4 / 1 mieszkanie (z czego min. 10% miejsc ogólnodostępnych)[1)]	zapewnić możliwość przechowywania rowerów w budynkach - min. 1 / 1 mieszkanie oraz ogólnodostępne postoje czasowe: - zabud. projektowana: min. 0,3 / 1 mieszkanie - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 0,2 / 1 mieszkanie	zapewnić stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych min.: 1 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 3 do 15, 2 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 16 do 40, 3 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 41 do 100, 4%, jeżeli ogólna liczba wynosi więcej niż 100
Budynki mieszkalne do 4 lub do 6 mieszkań	min.1,5 / 1 mieszkanie[3)]	min.1,5 / 1 mieszkanie[3)]	min.1,5 / 1 mieszkanie[3)]	nie określa się	jw., lecz nie dotyczy zabudowy jednorodzinnej
Akademiki, bursy, hotele pracownicze	0,25 -1 / 10 łóżek	1-3 / 10 łóżek	min. 2/10 łóżek	min. 5 / 10 łóżek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Hotele, pensjonaty	0,25 -1 / 1 pokój	0,25 -1 / 1 pokój	min. 0,6 / 1 pokój ; min. 1 / 1 pokój dla motelu i pensjonatu	min. 1 / 10 łóżek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Schroniska turystyczne, hostele, domy turysty itp.	max. 1 / 10 łóżek	0,25 -2 / 10 łóżek + min. 1 dla autokaru / 60 łóżek	min. 1 / 10 łóżek + min. 1 dla autokaru / 60 łóżek	min. 2 / 10 łóżek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Centra handlowo-usługowe i obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować 2-3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować 2-4 / 100 m^2 powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min. 3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min. 1 / 200 m^2 powierzchni użytkowej.	jw.
Usługi, gastronomia, rzemiosło, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m^2	- nowoprojektowane 1-3 / 100 m^2 pow. użytkowej - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – nie ustala się	2-4 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m^2 powierzchni użytkowej min. 2 mp	jw.
Urzędy i biura o dużym ruchu klientów	1-4 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	2-4 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m^2 powierzchni użytkowej, min. 2 mp	jw.
Biura, banki, poczty	- nowoprojektowane 1-2 / 100 m^2 pow. użytkowej - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – nie ustala się	2-3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 2 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 1 / 200m^2 powierzchni użytkowej	jw.
Zakłady produkcyjne, magazyny, składy	max. 2 / 10 zatrudnionych (najliczniejsza zmiana)	2-4 / 10 zatrudnionych	min. 3 / 10 zatrudnionych	min. 1 / 10 zatrudnionych	jw.
Warsztaty samochodowe	0,5-2 / 1 stanowisko obsługi	2-4 / 1 stanowisko obsługi	min. 2 / 1 stanowisko obsługi	nie określa się	jw.
Przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i średnie	max. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp[4)] dla przedszkoli 1- 2 / 1 oddział, lecz min. 3 mp[4)]	min. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp[4)] dla przedszkoli min. 1 / 1 oddział, lecz min. 3 mp[4)]	min. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp[4)] dla przedszkoli min. 2 / 1 oddział, lecz min. 3 mp[4)]	min. 10 / 1 salę lekcyjną (tylko dla szkół podstawowych, gimnazjum i szkół średnich)	jw.
Szkoły wyższe, pomaturalne	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Wyjściowo należy przyjmować:			min. 30 / 100 miejsc dydaktycznych	jw.
	3-10 / 100 miejsc dydaktycznych	10-20 / 100 miejsc dydaktycznych	min.10 / 100 miejsc dydaktycznych		
Szpitale	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Wyjściowo należy przyjmować:			min. 10 / 100 łóżek	jw.
	max. 50 / 100 łóżek	40-60 / 100 łóżek	min. 50 / 100 łóżek		
Przychodnie, gabinety lekarskie ~~i poradnie~~	- nowoprojektowane 0,5-2 / 1 gabinet - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – max. 2 / 1 gabinet	min. 1,5 / 1 gabinet	min. 2 / 1 gabinet	min. 0,3 / 1 gabinet	jw.
Kina, teatry, sale widowiskowe	max. 20 / 100 miejsc siedzących	10-20 / 100 miejsc siedzących	min. 20 / 100 miejsc siedzących	min.10 / 100 miejsc siedzących	jw.
Muzea, obiekty wystawowe	max. 2 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	1- 2 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 2 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m^2 powierzchni użytkowej	jw.
Obiekty sportowe	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla przewidywanej liczby korzystających i widzów. Wyjściowo należy przyjmować:			min. 5 / 100 miejsc siedzących	jw.
	max. 20 / 100 miejsc siedzących	15-20 / 100 miejsc siedzących	min. 20 / 100 miejsc siedzących		
Kościoły	max. 2 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	2- 3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 2,5 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m^2 powierzchni użytkowej	jw.
Obiekty wielofunkcyjne (handel, usługi, biura)	Indywidualne studia, w których należy określić maksymalne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe uwzględniając różne okresy szczytów parkowania dla poszczególnych funkcji, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych.				

[1)] Miejsca ogólnodostępne w zabudowie wielorodzinnej powinny być realizowane na zewnątrz budynków.

[2)] W zespołach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powstałych do lat 90., posiadających znaczny deficyt miejsc postojowych, dopuszcza się obniżenie wskaźników parkingowych w przypadku rozbudowy, nadbudowy lub przebudowy zabudowy istniejącej, przy równoczesnym podniesieniu wymagań dla zabudowy nowoprojektowanej – w dostosowaniu do lokalnych uwarunkowań.

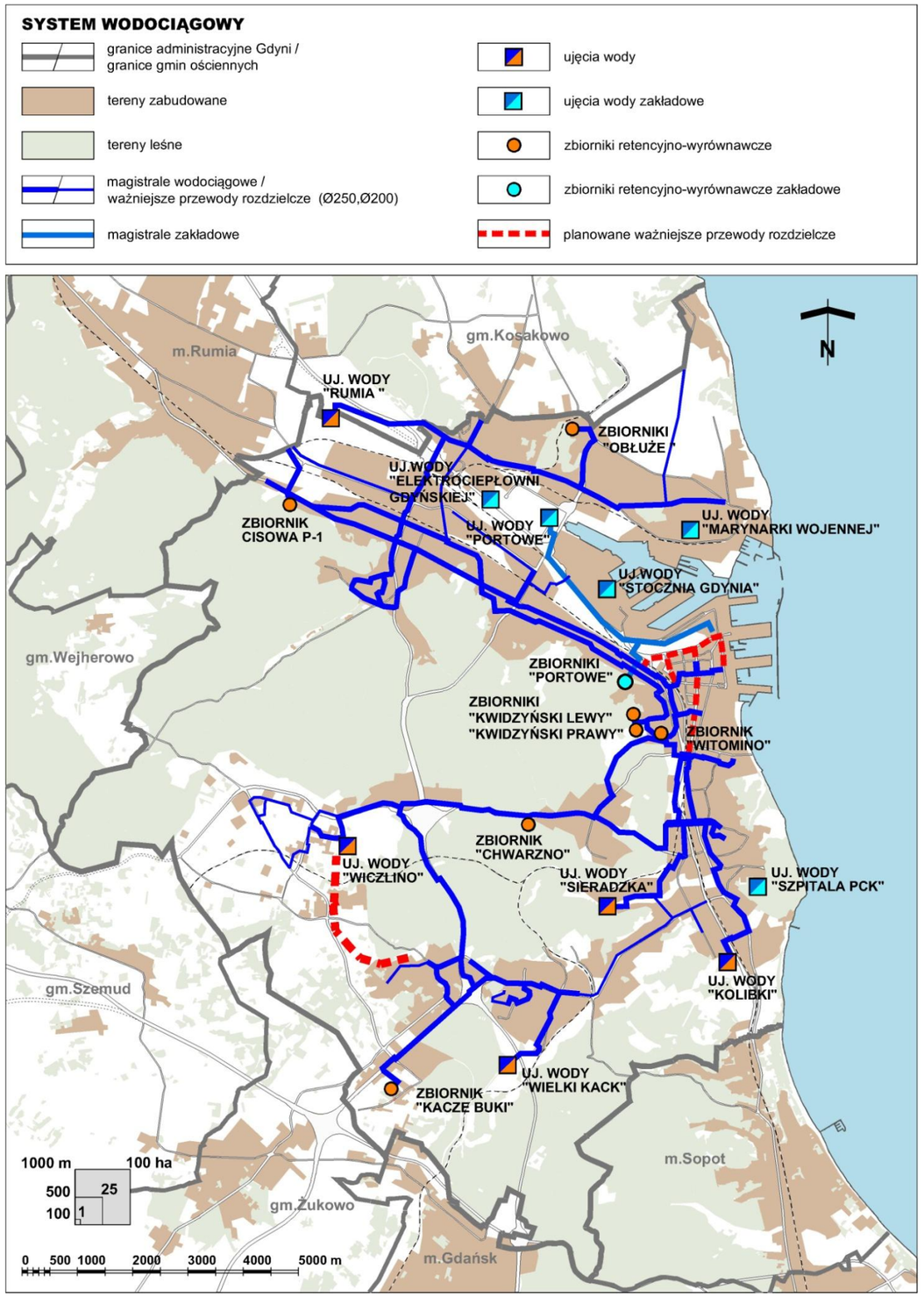
[3)] W przypadku, gdy w budynku mieszkalnym jednorodzinnym wydzielono lokal użytkowy o pow. użytkowej przekraczającej 25 m^2, należy dodatkowo uwzględnić zapotrzebowanie wynikające z powierzchni lokalu użytkowego, wg wskaźników właściwych dla prowadzonej działalności.

[4)] Co najmniej 3 miejsca postojowe powinny być łatwo dostępne, jako miejsca dla osób podwożących dzieci lub uczniów.

Uwagi: I strefa - obejmuje obszar centrum miasta, w którym z uwagi na zagęszczenie zabudowy, uciążliwość ruchu samochodowego, utrudnienia w ruchu samochodowym i wymagane priorytety dla innych użytkowników ruchu wprowadza się restrykcje dla ruchu pojazdów samochodowych, w tym również limituje się miejsca parkingowe. II strefa zdefiniowana została jako obszar w odległości 360-540 m (6-9 min dojścia) od przystanków, na których komunikacja publiczna kursuje z częstością nie mniejszą niż 9-6 min – czas pomiędzy opuszczeniem obiektu a wejściem do pierwszego dostępnego pojazdu komunikacji zbiorowej nie przekracza 15 min. III strefa obejmuje obszar miasta nie wyznaczony strefami I i II. W ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić fakt, że granice stref nie mają charakteru definitywnego - mogą zmieniać się wraz z rozwojem miasta i rozwojem komunikacji zbiorowej.

Ilekroć w tabeli jest mowa o powierzchni użytkowej należy przez to rozumieć powierzchnię użytkową podstawową wg normy *PN-ISO 9836:1997 Właściwości użytkowe w budownictwie. Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych.*

Dla obiektów niewymienionych w tabeli wskaźniki parkingowe należy określać przez analogię. Dopuszcza się odstępstwa od wyżej w/w wskaźników parkingowych w sytuacjach i na warunkach określonych w Studium w rozdz. XIII *Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów...*, ust. 7 pkt 6, a także w przypadkach uzasadnionych lokalnymi uwarunkowaniami – wynikającymi z sytuacji parkingowej w sąsiedztwie planowanych inwestycji.



XVII. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

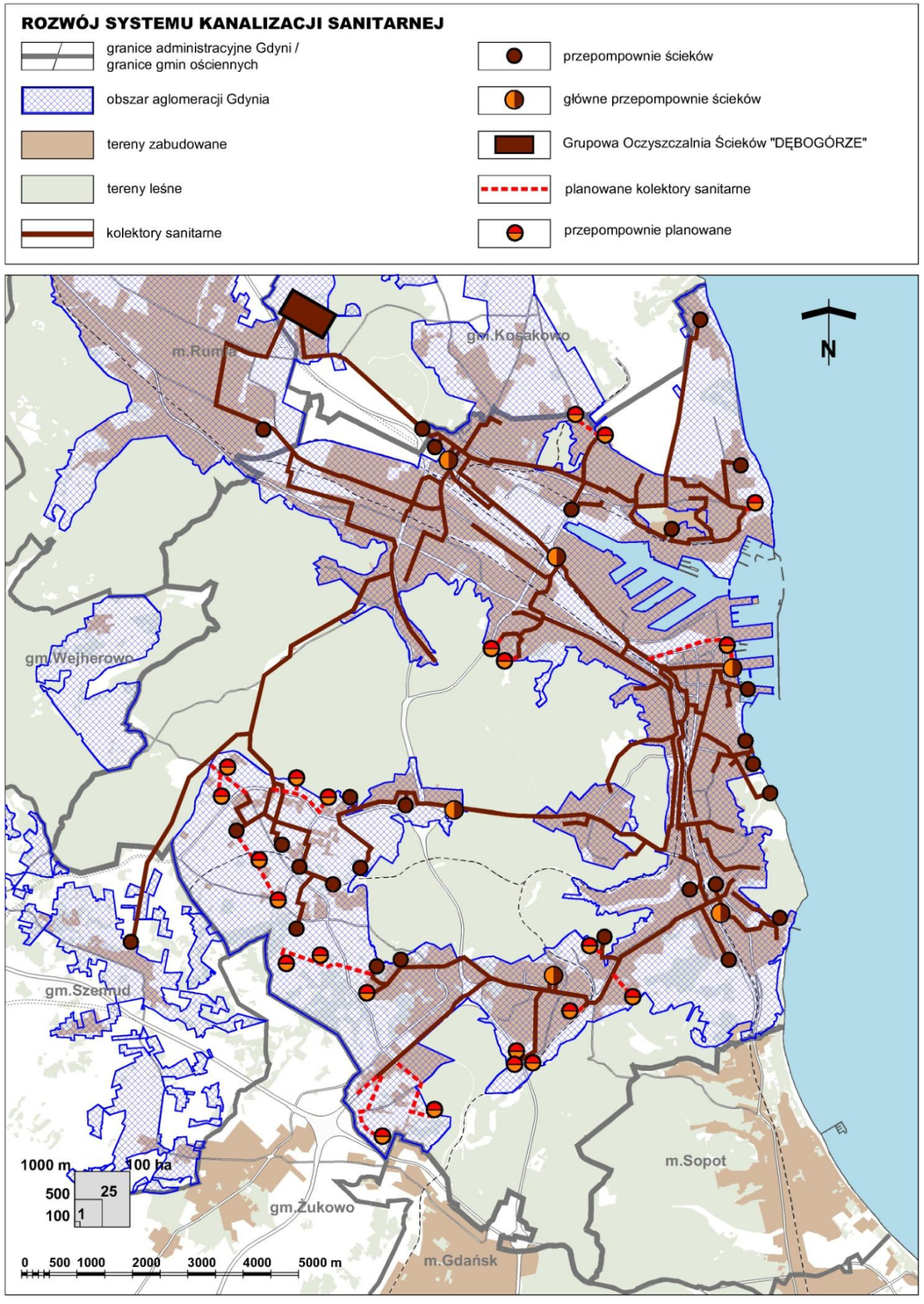
1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

1.1. Cele

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

1.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Budowa sieci przesyłowej z ujęcia „Wiczlino” do górnych rejonów Dąbrowy.
- Budowa stacji podnoszenia ciśnienia przy zbiorniku „Kacze Buki” dla zabudowy na rzędnych powyżej 155 m n.p.m. dla dzielnicy Kacze Buki i Dąbrowa.
- Budowa sieci rozdzielczej na terenach części dzielnicy Wielki Kack - tzw. Kacze Buki oraz na terenach rozwojowych północnej części śródmieścia Gdyni – tzw. Waterfront, Molo Rybackie, teren b. Stoczni Nauta) i tzw. Międzytorze.
- Regulacja ciśnień w poszczególnych strefach ciśnienia wodociągowego i zoptymalizowanie ciśnień w granicach 0,30 – 0,55 MPa.
- Modernizacja magistral przesyłowych i sieci rozdzielczej oraz wymiana rur azbestocementowych na rury PE.
- Sterowanie systemem w oparciu o monitoring jego działania w celu utrzymania wysokiego stopnia pewności dostawy wody.
- Rozbudowa sieci rozdzielczej i jej wymiarowanie w oparciu o obliczenia hydrauliczne za pomocą komputerowego modelu przepływów w celu m.in. ograniczenia wtórnego zanieczyszczenia wody;
- Rezerwacja terenów w strefie ochrony pośredniej ujęć wody pod ich rozbudowę (ujęcie „Sieradzka”, ujęcie „Wielki Kack”, ujęcie „Kolibki”, ujęcie „Wiczlino”).
- Dla wykorzystania zdolności eksploatacyjnej wodociągu gdyńskiego w dalszej perspektywie należy dążyć do ochrony wód podziemnych w rejonie basenów portowych poprzez ograniczenie eksploatacji tych ujęć zakładowych, które nie zapewniają właściwych standardów wody pitnej i dostawę do użytkowników wody do celów komunalnych z ujęcia komunalnego.



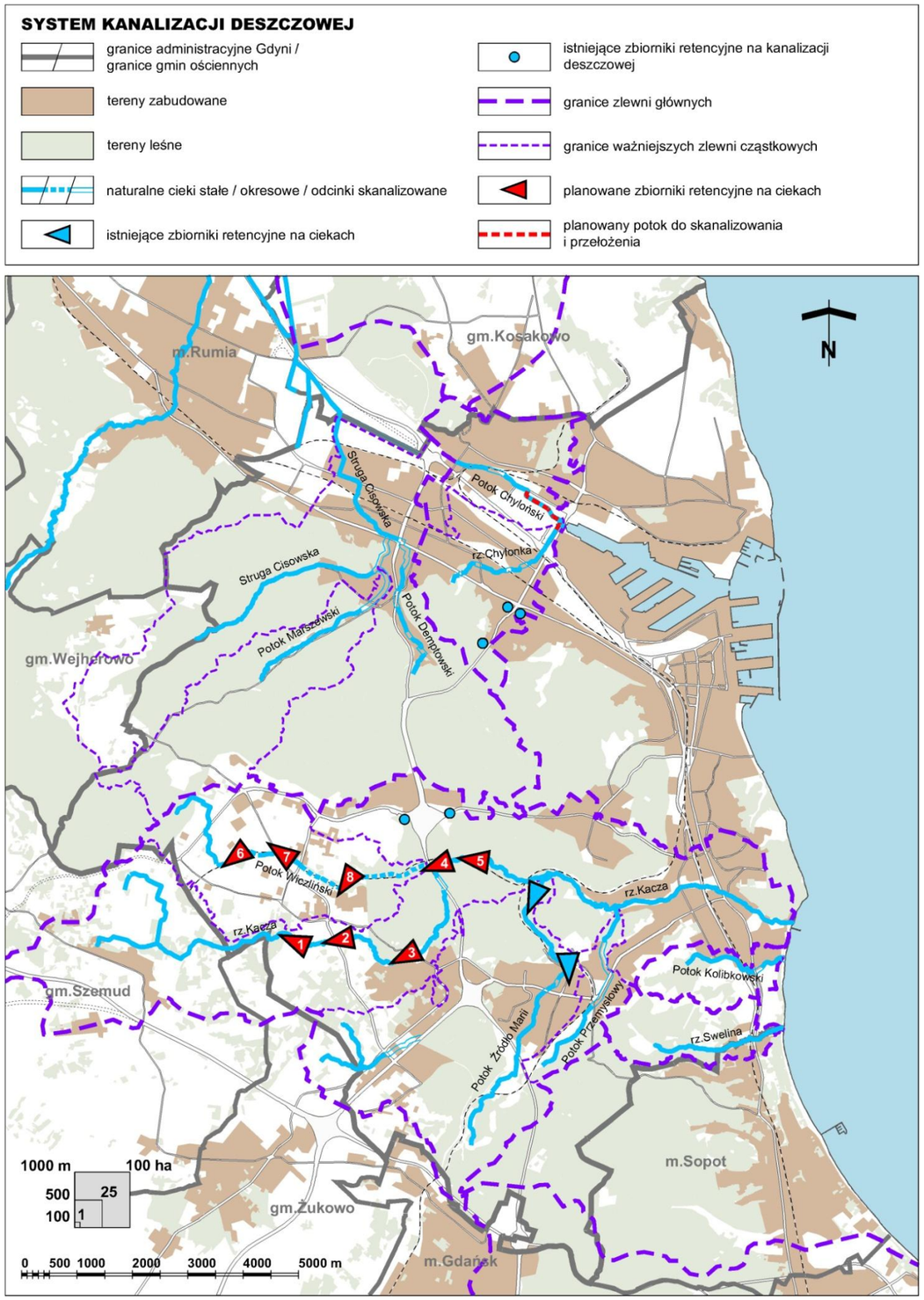
2. ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW

2.1. Cele

- Zwiększenie zasięgu istniejącej sieci, podłączenie do systemu obszarów dotąd nieobsługiwanych przez system, w tym organizacja odbioru ścieków ze statków.
- Poprawa stanu technicznego, modernizacja i eliminacja wąskich gardeł systemu; zagwarantowanie niezawodności systemu.
- Zapewnienie utrzymania stałej modernizacji i rozbudowy oczyszczalni ścieków.

2.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Kontynuacja modernizacji i rozbudowy oczyszczalni ścieków w Dębogórzu w zakresie gospodarki osadami, przeróbki osadów, rozbudowy systemu kogeneracji, instalacji elektroenergetycznych i aparatury kontrolno-pomiarowej.
- Budowa sieci kanalizacji sanitarnej z przepompowniami na terenie Kaczych Buków oraz na terenach rozwojowych północnej części śródmieścia Gdyni – tzw. Waterfront, Molo Rybackie, teren b. Stoczni Nauta) i tzw. Międzytorze.
- Sukcesywna modernizacja systemu kanalizacji sanitarnej w celu minimalizacji ilości wód przypadkowych.
- Sukcesywna rozbudowa systemu dla zapewnienia odbioru ścieków ze wszystkich obszarów zurbanizowanych.
- Uzbrojenie w sieć kanalizacyjną terenów „wrażliwych” – stref ujęć wody i zbiornika GZWP nr 110
- Modernizacja węzłowych przepompowni ścieków w zakresie optymalizacji ich pracy.
- Rehabilitacja techniczna istniejących kolektorów ściekowych (główne kolektory przewidziane do rehabilitacji to kolektory Janowski, Oksywski, Gdyński i Chwaszczyński).



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Cele

- Maksymalna retencja wody na obszarze miasta, zwłaszcza jego części wysoczyznowej.
- Budowa zbiorników retencyjnych na terenie Gdyni-Zachód.
- W niezbędnym zakresie regulacja i przebudowa rzeki Kaczej i istniejących potoków dla przejęcia wód opadowych z zurbanizowanych terenów ich zlewni.
- Przebudowa i modernizacja istniejących kolektorów deszczowych wraz z budową urządzeń podczyszczających przed wprowadzeniem do odbiorników.
- Zwiększenie zasięgu sieci kanalizacji deszczowej.

3.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

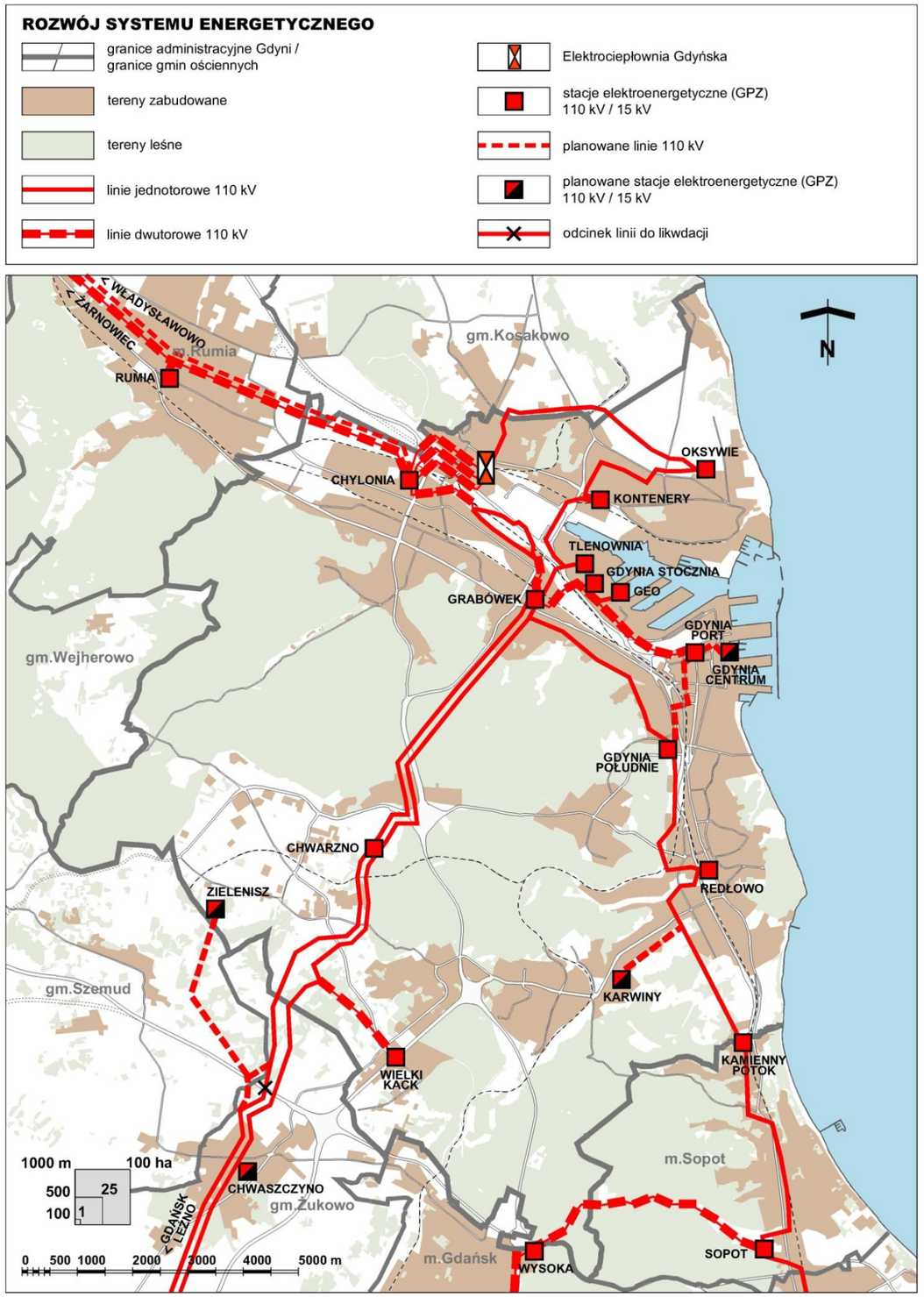
- Regulacja i przebudowa wybranych odcinków rzeki Kaczej, Potoku Wiczlińskiego, Potoku Źródło Marii wraz z budową projektowanych zbiorników retencyjnych w ramach projektu „Poprawa czystości wód Morza Bałtyckiego poprzez rozwój systemów gospodarki wodnej" (BPBK, Gdańsk 2006 r.).
- Maksymalna retencja wód deszczowych na istniejących i projektowanych terenach zurbanizowanych, szczególnie górnego tarasu. Utrzymanie maksymalnej retencji wody polegać będzie na:
  - budowie zbiorników retencyjnych,
  - utrzymywaniu naturalnej obudowy i ukształtowania koryt cieków,
  - na terenach zabudowy jednorodzinnej odprowadzaniu wód opadowych z dachów do gruntu,
  - na terenach także innej zabudowy nieprzemysłowej, w tym obsługujących ją lokalnych powierzchni komunikacyjnych stosowaniu, w miarę możliwości, urządzeń chłonnych.
- Budowa urządzeń podczyszczających na kolektorach zbiorczych przed wprowadzeniem do odbiornika.
- Przebudowa głównych kolektorów zbiorczych będących w złym stanie technicznym lub o niewystarczającej przepustowości.
- Budowa sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina i Kaczych Buków.
- Przebudowa kanalizacji deszczowej na terenie Babich Dołów (lotniska i jednostki wojskowej) z wylotem do Zatoki.
- Systematyczna rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacji deszczowej na istniejących terenach zurbanizowanych, w pierwszej kolejności w zlewni rzeki Kaczej.
- Utrzymanie, odtworzenie, przebudowa, rewitalizacja naturalnych stawów, zbiorników i zagłębień terenowych dla celów retencjonowania wód opadowych.
- Przebudowa wszystkich budowli na ciekach powierzchniowych, których przepustowość jest mniejsza niż przepływ wody miarodajnej o prawdopodobieństwie p = 1 % (100 lat).
- Rezerwacja terenów pod pasy eksploatacyjne wzdłuż istniejących cieków oraz ochrona wyznaczonych terenów zalewowych poprzez ich wykup.

Zestawienie planowanych zbiorników retencyjnych w zlewni rzeki Kaczej

L.p.	Rzeka km	Nazwa zbiornika	Lokalizacja	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Kacza 12 + 845	**"Wiczlino I"**	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiczlinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
2	Kacza 12 + 010	**"Wiczlino II"**	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiczlinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
3	Kacza 9 + 700	**"Dąbrowa"**	Poniżej ul. Wiczlińskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik „suchy”
4	Kacza 7 + 740	**"Obwodnica"**	Poniżej obwodnicy Trójmiasta	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „suchy"
5	Kacza 7 + 300	**"Polana Krykulec"**	Polana Krykulec	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „suchy"
6	Potok Wiczliński 3 + 880	**"Wiczlino Łąka"**	Rejon ulicy Suchej na południe od ulicy Ketlinga	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik „mokry”
7	Potok Wiczliński 3 + 000	**"Wiczlino Szkoła"**	Powyżej ul. Chwarznieńskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik "suchy"
8	Potok Wiczliński 1 + 670	**" Wiczlino Zielenisz"**	Rejon osiedla Wiczlino - Zielenisz	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik "suchy"

Planowane inwestycje przebudowy i rozbudowy miejskiego systemu odprowadzania wód deszczowych obejmują:

- budowę kolektora ø 1,0 m w ul. Rdestowej,
- przebudowę kolektora w ul. Armii Krajowej, ul. Borchardta, Skwer Kościuszki na ø 1.0 m,
- budowę zbiorników retencyjnych na rzece Kaczej: „Wiczlino I” i „Wiczlino II”, „Dąbrowa”, „Obwodnica”, „Polana Krykulec”,
- odtworzenie Potoku Wiczlińskiego wraz z budową zbiorników retencyjnych na Potoku Wiczlińskim: "Wiczlino Łąka", "Wiczlino Szkoła", "Wiczlino Zielenisz",
- budowę i przebudowę kanałów w ul. Ejsmonda i na terenie Polanki Redłowskiej wraz z urządzeniami podczyszczającymi,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina,
- przebudowę kolektora w ul. Zielonej,
- przebudowę kolektora w ul. Muchowskiego i ul. Arciszewskich wraz z urządzeniami podczyszczającymi przed wylotem do basenów portowych,
- przebudowę kolektora biegnącego przez Osadę Kolejową, ul. Energetyków do basenów portowych, z budową urządzeń podczyszczających,
- przebudowę kolektora w ul. Jana z Kolna, ul. Św. Wojciecha z wylotem do Basenu inż. Wendy,
- przebudowę kolektora w ul. Starowiejskiej, ul. Derdowskiego z wylotem do Basenu inż. Wendy, budowę urządzeń podczyszczających,
- przebudowę kolektora w ul. 10 Lutego, Skwer Kościuszki, ul. Żeromskiego,
- przebudowę kolektorów w ul. Warszawskiej i ul. Morskiej do wylotu po drugiej stronie torów PKP.



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Cele

- Dostosowanie rozwoju systemu do przewidywanego zapotrzebowania na energię elektryczną i jego rozkładu przestrzennego.
- Poprawa bezpieczeństwa zasilania.
- Stwarzanie warunków i zachęt dla podejmowania produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych.

4.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

Zapotrzebowanie mocy

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

Źródła zasilania

Podstawowymi źródłami zasilania w energię elektryczną pozostanie Elektrociepłownia Gdyńska należąca do spółki EDF Polska S.A. Oddział Wybrzeże w Gdańsku oraz Krajowy System Elektroenergetyczny, poprzez sieć elektroenergetyczną 110 kV.

EDF Polska S.A. Oddział Wybrzeże w Gdańsku rozważy możliwość budowy w przyszłości nowych jednostek wytwórczych w Elektrociepłowni Gdyńskiej.

Sieć elektroenergetyczna 110 kV

Stacje elektroenergetyczne 110/15 (6) kV

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

1) 110/15 kV „Chylonia” (zlokalizowana przy ul. Północnej),
2) 110/15 kV „Grabówek” (zlokalizowana przy ul. Morskiej),
3) 110/15 kV „Kontenery” (zlokalizowana przy ul. Flisaków),
4) 110/15 kV „Oksywie” (zlokalizowana przy ul. Żółkiewskiego),
5) 110/15 kV „Gdynia Port” (zlokalizowana przy ul. Węglowej),
6) 110/15 kV „Gdynia Południe” (zlokalizowana przy ul. Poznańskiej),
7) 110/15 kV „Redłowo” (zlokalizowana przy ul. Krośnieńskiej),
8) 110/15 kV „Wielki Kack” (zlokalizowana przy ul. Chwaszczyńskiej),
9) 110/15 kV „Chwarzno” (zlokalizowana przy ul. Krauzego),
10) 110/15 kV „Gdynia Stocznia” (zlokalizowana przy ul. Przelotowej),
11) 110/6 kV „GEO” (stacja abonencka),
12) 110/6 kV „Tlenownia” (stacja abonencka),
13) Stacja należąca do EDF Wybrzeże S.A.

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

Obecnie zrealizowana została stacja „Kamienny Potok” (lokalizacja na terenie miasta Sopotu) – stacja będzie zasilała Kamienny Potok, Browino oraz Orłowo, obiekt ten odciąży stacje „Redłowo” oraz „Sopot”.

Na terenie miasta Gdyni planowana jest budowa następujących stacji:

1) „Centrum” (planowana lokalizacja w rejonie Mola Rybackiego, ul. Waszyngtona) – stacja umożliwi rozbudowę obszarów portowych oraz centrum Gdyni, obiekt ten dodatkowo połączy stacje „Gdynia Port” i „Gdyni Południe”, obszaru Małego Kacka; obiekt ten dodatkowo odciąży stację „Redłowo”.
2) „Karwiny” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Wielkopolskiej) – stacja umożliwi rozbudowę obszaru Małego Kacka; obiekt ten dodatkowo odciąży stację „Redłowo”.
3) „Zielenisz” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Suchej) – stacja umożliwi rozbudowę obszaru Zielenisz, Wiczlina oraz przyległych do Gdyni miejscowości.

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

1) „Chwaszczyno” (lokalizacja w miejscowości Chwaszczyno – gmina Żukowo) – stacja będzie zasilała okolice przyległe do miejscowości Chwaszczyno, obiekt ten odciąży stację „Wielki Kack”.
2) „Dębogórze” (lokalizacji w miejscowości Dębogórze – gmina Kosakowo) – stacja będzie zasilała miejscowości w gminie Kosakowo, obiekt ten odciąży stację „Chylonia”.

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

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

Terminy realizacji poszczególnych stacji elektroenergetycznych 110/15 kV

Stacja 110/15 kV	Termin realizacji
Karwiny	po 2022 roku
Chwaszczyno	po 2020 roku
Zielenisz	po 2022 roku
Dębogórze	po 2020 roku
Centrum	po 2019 roku

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

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

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

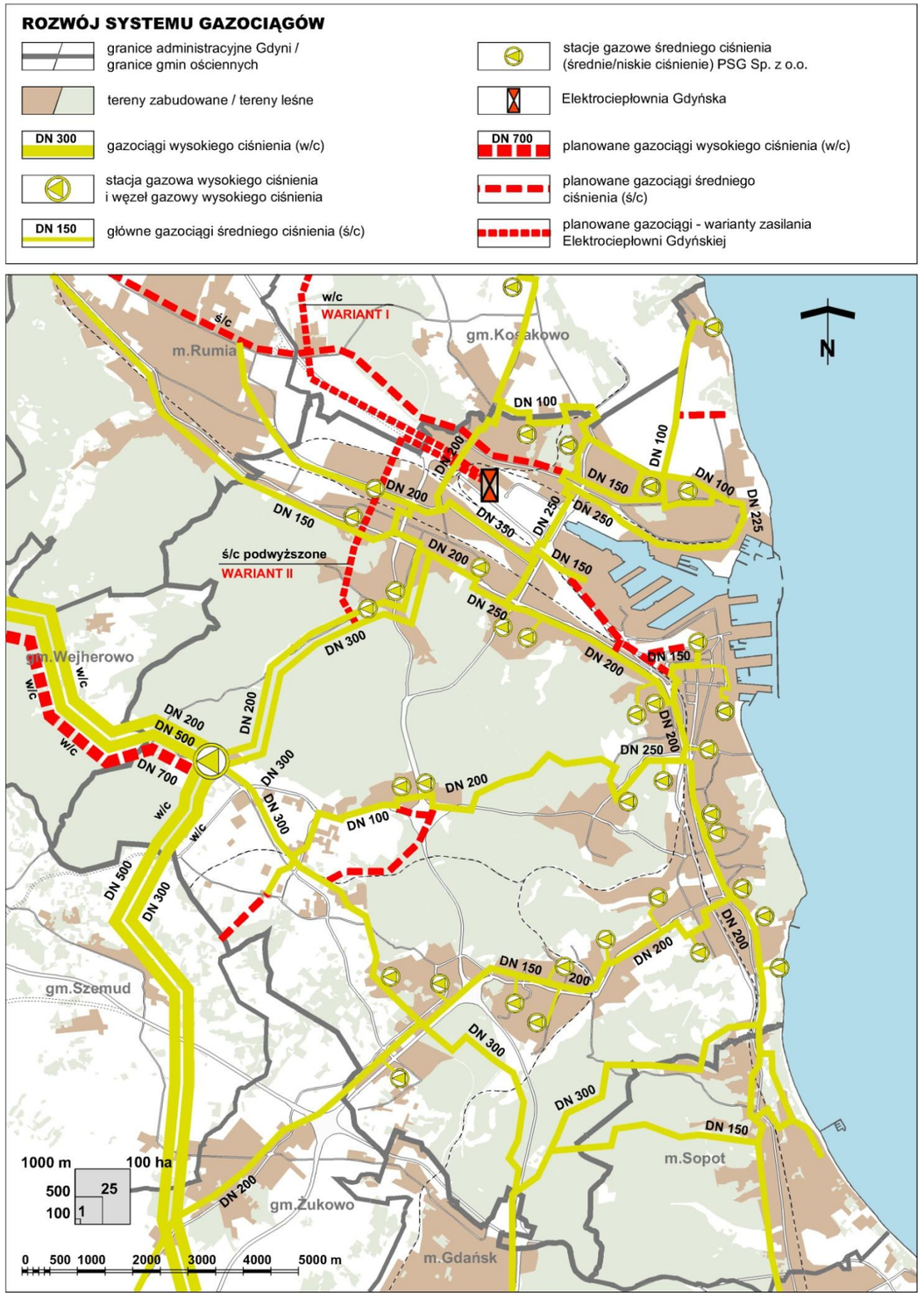
Linie elektroenergetyczne 110 kV

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

Sieć elektroenergetyczna 15 kV

Nowe linie elektroenergetyczne 15 kV przewiduje się w rozwiązaniu kablowym, lub w szczególnych przypadkach, w rozwiązaniu napowietrznym. Zalecany przekrój nowych linii kablowych to 120 lub 240 mm^2, natomiast linii napowietrznych 50 lub 70 mm^2.

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



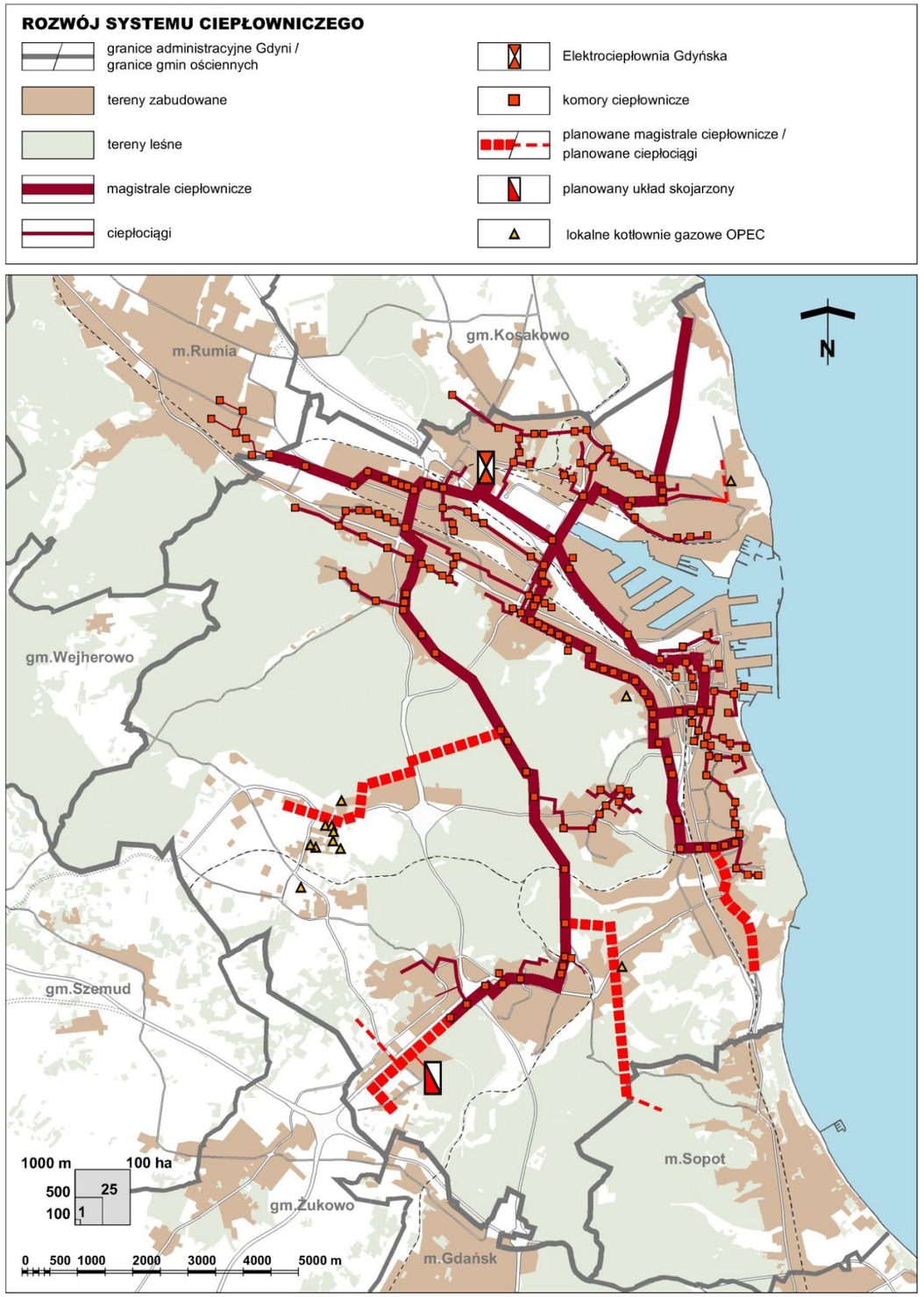
5. ZAOPATRZENIE W GAZ

5.1. Cele

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

5.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- W przypadku wyposażenia Elektrociepłowni Gdyńskiej w blok parowo-gazowy, zaopatrzenie w gaz przewiduje się wariantowo:
  - Wariant I – doprowadzenie gazu wysokiego ciśnienia jako odgałęzienie od gazociągu wysokiego ciśnienia DN500; MOP 8,4 MPa relacji Reszki – Kosakowo; stacja gazowa wysokiego ciśnienia na terenie Elektrociepłowni Gdyńskiej;
  - Wariant II – doprowadzenie gazu podwyższonego średniego ciśnienia ze stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiczlinie do Elektrociepłowni Gdyńskiej.
- W celu zapewnienia drugostronnego zasilania miasta Gdyni przewiduje się budowę gazociągu wysokiego ciśnienia DN700; MOP 8,4 MPa relacji Wiczlino-Reszki.
- Aby umożliwić większe dostawy gazu dla Stoczni oraz tzw. „Międzytorza” przewiduje się budowę gazociągu wzdłuż ul. J. Wiśniewskiego do rejonu istniejącej stacji gazowej średniego ciśnienia Jana z Kolna lub do ul. Dworcowej.
- Budowa gazociągu średniego ciśnienia do dzielnicy Wiczlino i miejscowości Bojano w gminie Szemud, dla którego źródłem gazu będzie gazociąg w ulicy Biskupa Pelczara.
- Budowa gazociągu średniego ciśnienia łączącego gazociągi i stacje gazowe średniego ciśnienia w rejonie ul. Chwarznieńskiej z gazociągiem leżącym przy Obwodnicy Trójmiasta.
- Budowa gazociągu średniego ciśnienia do Osady Rybackiej, dla którego źródłem gazu będzie gazociąg w ulicy Zielonej.
- Znaczną poprawę w możliwościach dostaw gazu do północnych obszarów miasta zapewni budowa stacji gazowej wysokiego ciśnienia w oparciu o drugą nitkę gazociągu w/c wstępnie zlokalizowanej na pograniczu Rumi i Redy oraz budowa gazociągów ś/c w ulicach Unruga i Dębogórskiej od Trasy Kwiatkowskiego do Rumi.



6. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

6.1. Cele

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

6.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

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

Na obszarze miasta Gdyni w rejonach, w których istnieje miejska sieć ciepłownicza lub planowana jest jej rozbudowa należy maksymalnie wykorzystać ciepło sieciowe. W rejonach tych przyjęto założenie, że dopuszcza się do eksploatacji nieemisyjne źródła ciepła tj. źródła ciepła niepogarszające łącznej emisji zanieczyszczeń, w tym emisji NO_x, SO_2 i CO_2.

W rejonach, o których mowa powyżej, zakłada się możliwość budowy niskoemisyjnych źródeł ciepła w przypadkach:

– inwestora przemysłowego, który wymaga z racji prowadzonej technologii produkcji innego nośnika ciepła, np. para wodna, olej termiczny, woda grzewcza o temperaturze powyżej 135^0C, itp.,

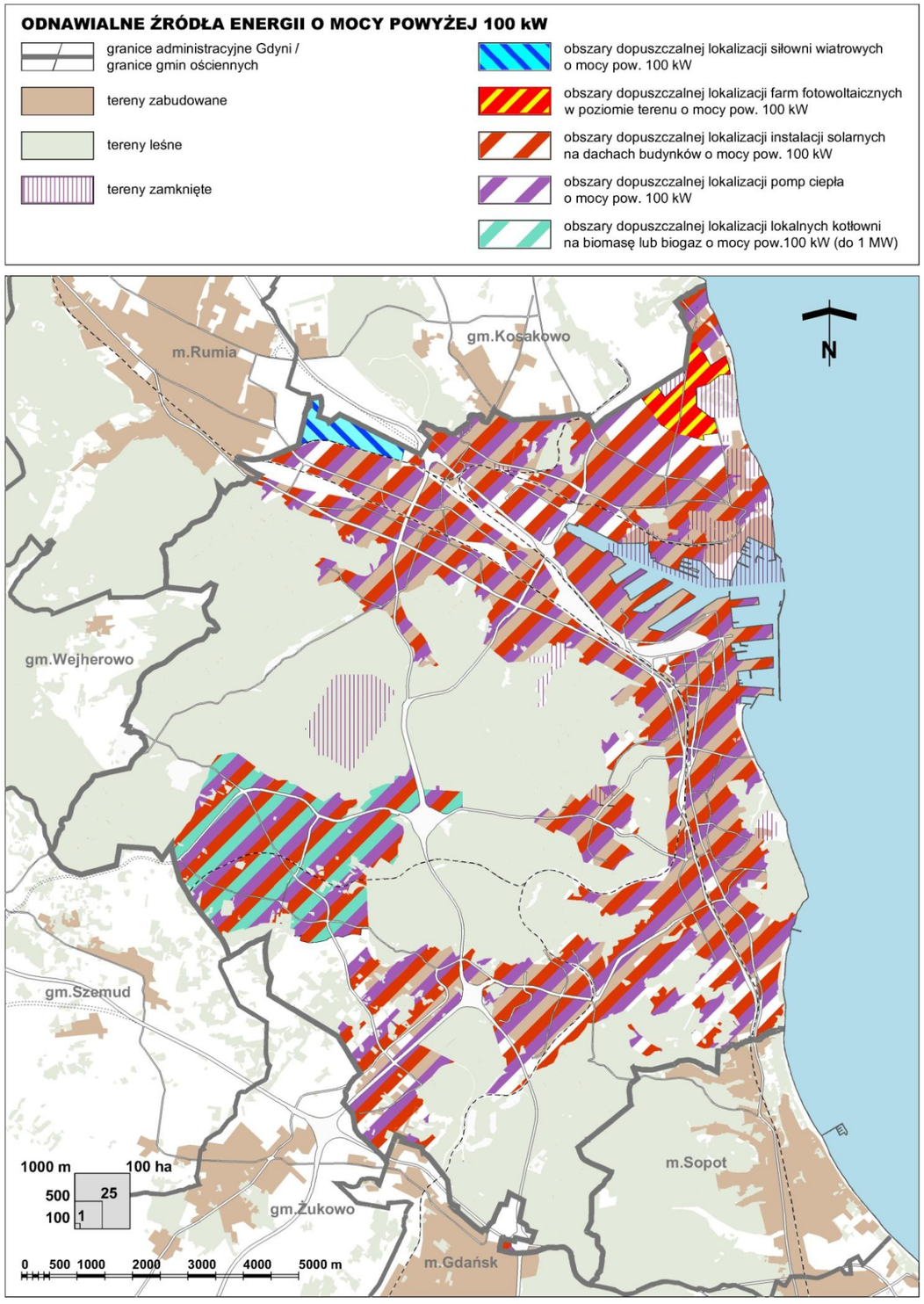
– inwestora innego niż przemysłowy, tzn. np. dla budownictwa mieszkaniowego lub usługowego, jeżeli przedłoży audyt efektywności energetycznej dla danej inwestycji uzasadniający racjonalność wprowadzenia danego źródła ciepła, tzn. z którego będzie wynikało, że zaproponowane rozwiązanie będzie bardziej efektywne energetycznie od przyłączenia do m.s.c.,

– alternatywą przyłączenia do m.s.c. jest budowa źródła odnawialnego lub źródła kogeneracyjnego.

W rejonach, w których nie istnieje miejska sieć ciepłownicza, w nowych budynkach o mocy zainstalowanej powyżej 50 kW powinno się stosować odnawialne źródło energii lub układy kogeneracyjne.

Planowane kierunki rozwoju:

- Rozbudowa sieci ciepłowniczej na terenie Obłuża kierunek ul. Dickmana.
- Rozbudowa sieci ciepłowniczej w kierunku Chwarzna – Wiczlina.
- II etap rozbudowy sieci ciepłowniczej w obrębie ulicy Chwaszczyńskiej dla zasilenia w ciepło dzielnicy Kacze Buki z możliwością zasilenia dzielnicy Gdańsk – Osowa.
- Budowa układu skojarzonego w rejonie byłego Polifarbu, jako źródła współpracującego z siecią miejską i zaopatrującą w ciepło rejony Dąbrowy, Dąbrówki i Karwin.
- Budowa magistrali ciepłowniczej w kierunku Sopot – Brodwino poprzez Mały Kack wraz ze stacją podnoszenia ciśnienia. Zapewnienie ciepła dla nowego budownictwa w rejonie ul. Żniwnej, ul. Parkowej i ul. Spokojnej;
- Budowa magistrali ciepłowniczej w kierunku Orłowa – „Centrum Handlowe Klif” z możliwością połączenia pierścieniowego z magistralą do kotłowni „Brodwino”.



7. WYKORZYSTANIE ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH

7.1. Możliwości wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych na terenie Gdyni

Podstawowymi odnawialnymi źródłami energii, które mogą być wykorzystane do produkcji energii elektrycznej i ciepła są: energia grawitacyjna wody, biomasa i biogaz, energia słoneczna, energia wiatru, energia geotermalna, hydrotermalna i areotermalna.

Z uwagi na niski potencjał energii wodnej rzek i potoków na terenie miasta Gdyni możliwa jest jedynie realizacja mikroelektrowni wodnych o mocy poniżej 100 kW.

Gdynia położona jest na pograniczu I i II strefy energetycznej wiatru w Polsce – w strefach wybitnie i bardzo korzystnej dla lokalizacji elektrowni wiatrowych. Elektrownie wiatrowe o mocach przekraczających 100 kW, a szczególnie ich skupiska wywierają znaczący wpływ na krajobraz, mogą również wpływać niekorzystnie na psychikę pobliskich mieszkańców. Powinny być lokalizowane z poszanowaniem wartości krajobrazowych oraz z dala od zamieszkałych budynków. Na terenie całego miasta, szczególnie na terenach przemysłowych, możliwe jest natomiast zastosowanie mikroelektrowni wiatrowych o mocy kilku kW, służących przede wszystkim jako dodatkowe źródła energii.

Warunki geotermalne na terenie Gdyni należą do najsłabszych w Polsce. Wykorzystanie energii geotermalnej, podobnie jak areotermalnej i hydrotermalnej (ciepło wód morskich) możliwe jest w ograniczonym stopniu w układach mikrogeneracyjnych, opartych o pompy ciepła. W części nadmorskiej miasta, w sąsiedztwie basenów portowych, istnieje możliwość wykorzystania wód morskich w układach grzewczych i chłodniczych.

Ze względu na zurbanizowany charakter miasta, brak jest możliwości produkcji biomasy, biogazu lub biopaliw na jego terenie (niewielkie biogazownie działają w Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych Eko Dolina w gm. Wejherowo i przy Grupowej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze", gm. Kosakowo). Wymienione paliwa mogą być dostarczane transportem kolejowym lub drogowym, a w przypadku biogazu również transportem rurociągowym, z możliwością wykorzystania istniejącej sieci gazowej dla przesyłu biometanu (uszlachetnionego biogazu).

Roczna suma energii promieniowania słonecznego w Gdyni wynosi 1080 kWh/m^{2}rok, co jest wartością zbliżoną do średniej dla Polski[30]. Coraz bardziej popularne staje się wykorzystanie kolektorów słonecznych do przygotowania ciepłej wody użytkowej oraz ogniw fotowoltaicznych do produkcji energii elektrycznej. Brak nasłonecznienia przez cały rok, wymusza stosowanie tych rozwiązań jako pomocniczych źródeł energii, natomiast podstawowymi pozostają źródła tradycyjne.

7.2. Możliwości lokalizacyjne odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 100 kW

Lokalizacja mikrogeneracyjnych i mikrokogeneracyjnych odnawialnych źródeł energii powinna być dopuszczona na terenie całego miasta, natomiast OZE o mocach **powyżej 100 kW** mogą być lokalizowane według poniższych zasad.

Energetyka wiatrowa – lokalizacja siłowni wiatrowych dopuszczona jest w rejonie Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej.

Wykorzystanie biomasy lub biogazu – ograniczone ze względu brak lokalnych zasobów i koszty transportu, możliwe są kotłownie do 1 MW, zasilające realizowane zespoły zabudowy w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino, gdzie brak jest warunków technicznych przyłączenia do m.s.c. Elektrociepłownia Gdyńska ma możliwość realizacji technologii współspalania (paliwa kopalne i biomasa).

Instalacje solarne (kolektory słoneczne i panele fotowoltaiczne) – na terenie całego miasta dopuszczona jest lokalizacja na dachach budynków, natomiast z uwagi na wielkość terenu potrzebnego dla budowy farm fotowoltaicznych, lokalizacja w poziomie terenu dopuszczona jest w obszarze zakazu zabudowy w rejonie podejścia do lotniska Oksywie – pod warunkiem przeprowadzenia szczegółowej analizy planowanych rozwiązań wykluczających zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Pompy ciepła wykorzystujące energię geotermalną lub hydrotermalną dopuszczone są na terenie całego miasta.

[30] The European Commission, DG – Joint Research Centre, Institute for Enviroment and Sustainability, Renewable Energies Unit, SOLAREC, PVGIS (wg. danych dla lat 2001 – 2012, dla płaszczyzny poziomej



8. GOSPODARKA ODPADAMI

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

System zintegrowanej gospodarki odpadami w nowoczesnym ujęciu obejmuje następujące działania:

- Unikanie powstawania, minimalizację ilości i uciążliwości powstających odpadów.
- Odzysk (użytkowanie wtórne, recykling).
- Unieszkodliwianie odpadów jako działanie ostateczne.

8.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Objęcie wszystkich mieszkańców zorganizowaną selektywną zbiórką odpadów.
- Rozbudowa systemu zbiórki i wywozu odpadów budowlanych, wielkogabarytowych, zielonych i niebezpiecznych, zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.
- Zwiększenie recyklingu.
- Uruchomienie zbiórki odpadów organicznych BIO.
- Zorganizowanie stałych punktów odbioru odpadów niebezpiecznych.
- Likwidacja dzikich wysypisk.
- Modernizacja i budowa nowych instalacji do termicznego przetwarzania osadów ściekowych na terenie GOŚ Debogórze.

W prognozie zakłada się istotny wzrost ilości odpadów „wytwarzanych” przez 1 mieszkańca do 430 kg na osobę, przy obecnej ilości wynoszącej 392 kg na osobę w ciągu roku.

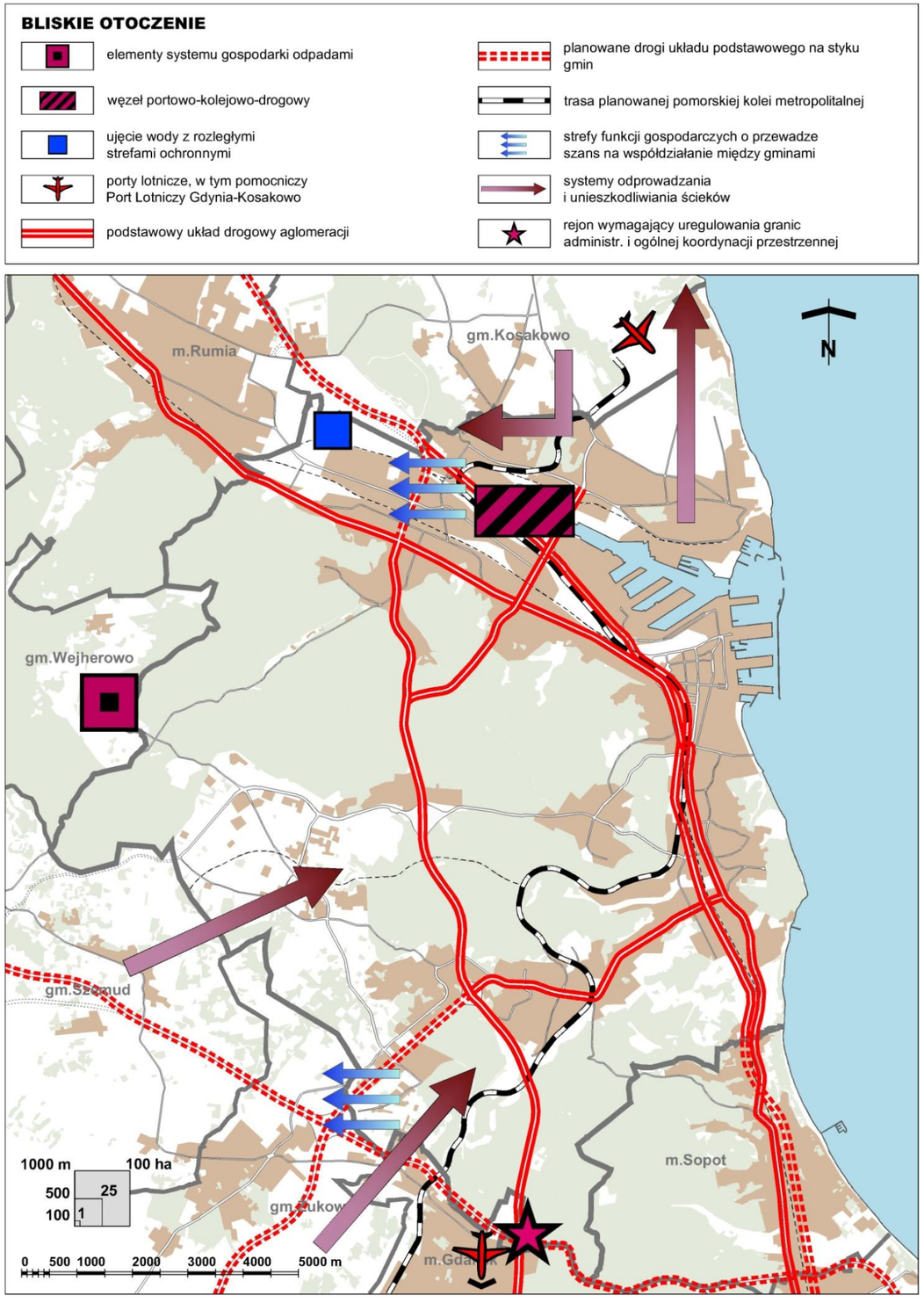
Prognoza ilości odpadów na rok 2030

okres odniesienia	liczba mieszkańców miasta	masa odpadów komunalnych na 1 osobę	masa odpadów komunalnych	masa odpadów poprodukcyjnych i budowlanych	łączna masa odpadów do zagospodarowania
2012 r.	248 726 (2012 wg GUS)	392kg	97 500 Mg	27 342Mg	124 842 Mg
2030 r.	234 845	430kg	100 983 Mg	68 000 Mg	168 983 Mg

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

- System działań zachęcających do ograniczenia ilości i szkodliwości wytwarzanych odpadów, wtórnego ich wykorzystania w zakładzie, gospodarstwie domowym lub na działce.
- Selektywna zbiórka w dogodny, zachęcający sposób (m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni osiedlowych oraz określenie sposobu zbiórki w regulaminie gminnym).

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



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

1. UWARUNKOWANIA I ZASADY OGÓLNE POLITYKI

- Wszystkie gminy wchodzące w skład Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot prowadzą politykę samodzielnego rozwoju. Związane to jest z możliwościami ustawowymi i chęcią spożytkowania korzyści położenia w aglomeracji, a częściowo także z nawarstwieniem się pewnych problemów rozwoju, spowodowanych sąsiedztwem z dużym miastem, co wytworzyło postawy ostrożności i niezależności. Warunkiem uzyskania wzajemnych korzyści jest rozważna i wielostronnie korzystna współpraca sąsiadujących gmin. Generalnym uwarunkowaniem dla rozwiązywania ponadlokalnych problemów jest umiejętność prowadzenia dialogu gmin OMG-G-S.
- Otoczenie lokalne Gdyni cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, społecznymi i ekonomicznymi - te ostatnie związane są przede wszystkim z koncentracją w obszarze OMG-G-S względnie dynamicznej i nowoczesnej gospodarki oraz przestrzeni zurbanizowanej o wysokim standardzie technicznym. Stwarza to dla zagospodarowania przestrzennego Gdyni pozytywne na ogół uwarunkowania: większa szansa, różnorodność i skala rozwoju działalności (zwłaszcza unikatowych), możliwość ograniczenia rozwoju niektórych działalności na terenie Gdyni (takich, które już są w jej otoczeniu i które na wystarczającym poziomie obsługują mieszkańców Gdyni).
- W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie (i/lub rozwój) jest zagrożony i które wymagają skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wszystkich gmin OMG-G-S. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.
- W zakresie planowania przestrzennego rola koordynująca przypada PZPWP[31], w którym przyjęto następujące **zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji i jego zagospodarowania przestrzennego,** które mają zastosowanie do polityki przestrzennej prowadzonej w Gdyni i jej otoczeniu lokalnym:
  1) **ciągłości osnowy ekologicznej,** zachowania ciągłości miejskich terenów zielonych oraz ich powiązań ekologicznych z otoczeniem, zachowywanie aktywnych biologicznie terenów wewnątrzaglomeracyjnych, zwiększanie udziału powierzchni aktywnych biologicznie w strukturze zagospodarowania terenów i zachowanie ich walorów krajobrazowych;
  2) **oszczędnej gospodarki zasobami,** polegającą na pierwszeństwie racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej;
  3) **redukcji napięć i konfliktów funkcjonalno-przestrzennych** wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne;
  4) **wielofunkcyjnego rozwoju struktur przestrzennych** wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych, zasada ma także na celu zmniejszanie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną;
  5) **kształtowania tożsamości poszczególnych struktur,** realizowaną przez: identyfikację elementów tożsamości aglomeracji ze szczególnym uwzględnieniem elementów wybrzeża, integrację funkcjonalno-przestrzenną i kompozycyjną otwartych przestrzeni publicznych;
  6) **łączenia funkcji komplementarnych,** prowadzącą do racjonalizacji gospodarki zasobami oraz redukcji potrzeb transportowych, poprzez politykę lokalizacyjną, umożliwiającą pożądane uzupełnianie się technologii produkcyjnych lub komunalnych oraz sposobów wykorzystania terenu.

[31] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

2. KIERUNKI POLITYKI W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH GMIN

- Kierunek północno-zachodni stanowi pogranicze Gdyni i **Rumi** (obszar Pradoliny Kaszubskiej). Najważniejsze jest tam właściwe skoordynowanie utrzymania i rozwoju ponadlokalnych urządzeń infrastruktury i transportu: OMB Dębogórze, ujęcia wód podziemnych, Obwodowa Północna (OPAT), centrum logistyczne (kolejowo-samochodowa stacja ładunkowa), a także wzmocnienie procesów regulacji ekologicznej i ochrony krajobrazu. Celem tych ostatnich działań winno być zmniejszenie emisji i transportu zanieczyszczeń wzdłuż układu dolinnego oraz zapobieżenie "zlewaniu się" struktur osiedleńczych Rumi z Dzielnicą Przemysłowo-Portową Gdyni. Można to osiągnąć m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie strefy stykowej Gdyni, Rumi i gm. Kosakowo jako swoistego korytarza ekologiczno-krajobrazowego. Bardzo ważnym elementem przyszłego układu komunikacyjnego - ze względu na istotne interesy Rumi, a także Redy, miasta i gminy Wejherowo - jest Obwodowa Północna Aglomeracji Trójmiasta.
- Kierunek północny - **gm. Kosakowo** - jest tradycyjnym terenem ekspansji funkcji miejskich Gdyni, w tym mieszkalnictwa wielorodzinnego, obsługiwanym niemal w pełni przez gdyńską komunikację autobusową. Czy kierunek ten będzie mógł być otwarty dla rozwoju Gdyni, zdecydować mogą wspólnie prowadzone przez Gdynię i gm. Kosakowo studia planistyczne i negocjacje.
- Kierunki zachodni i północno-zachodni to obszar **gm. Wejherowo.** Skala możliwości rozwoju mieszkalnictwa i zagospodarowania terenów dla innych funkcji związanych z Gdynią jest znacznie mniejsza niż w gm. Kosakowo, lecz są one atrakcyjnie położone pod względem środowiskowo-krajobrazowym i stopniowo przygotowywane do zabudowy. Główne uwarunkowanie - minimalizacja negatywnych oddziaływań RIPOK „Eko Dolina" Sp. z o.o. w Łężycach.
- Kierunek zachodni stanowią rozległe, stosunkowo dogodne do zagospodarowania i bardzo jednorodne pod względem charakteru środowiska przyrodniczego oraz społeczno-kulturowego obszary **gmin Szemud i Żukowo**. Te ostatnie cechy (np. charakter krajobrazu, formy zabudowy) powinny być kultywowane na całym obszarze zachodniego kierunku rozwojowego Gdyni, również w granicach miasta. Jednocześnie, odmienne cechy zagospodarowania terenu, a przede wszystkim odrębność i odmienność polityk władz lokalnych, wskazują na różnice uwarunkowań i potrzebę oddzielnego potraktowania kierunku "chwaszczyńskiego" i kierunku "koleczkowskiego". W obszarze miasta w naturalny sposób rozdzielane są one przez węzeł ekologiczny kompleksu Góry Donas i korytarz ekologiczny rz. Kaczej. Generalnie, z cech terenu i kierunków polityki gmin wynika, że preferowany jest na tym obszarze rozwój niskointensywnego budownictwa mieszkaniowego, a także niskouciążliwych form działalności gospodarczych. Mogą to być również działalności o charakterze usług publicznych, także o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnych, regionalnych). Czynnikiem dynamizującym oba wymienione kierunki użytkowania jest układ drogowy, zwł. istniejąca droga nr 20 oraz projektowana S6.
- Kierunek południowy to styk z miastami **Gdańsk i Sopot**. Główne uwarunkowania strategiczne dla współpracy w tym obszarze są podobne dla obu miast:
  - ochrona wartościowych i zagrożonych układów ekologiczno-krajobrazowych (lasy TPK, dolina Sweliny – w tym przebudowa zbiornika retencyjnego Staw Mazowiecki na Swelinie: zwiększenie jego pojemności, umożliwienie regulacji odpływu wód – we współpracy z miastem Sopot),
  - realizowanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (metropolitalny układ transportowy, w tym Pomorska Kolej Metropolitalna i Droga Czerwona – w tym węzeł integracyjny Gdańsk-Kielnieńska (PKM) i ulica tzw. Nowa Kielnieńska – we współpracy z miastem Gdańsk),
  - zagospodarowanie rekreacyjne terenów leśnych (w tym koordynacja ścieżek spacerowych, tras rowerowych ew. konnych itp.).

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

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

1. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM

W **Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego**[32] wymienione zostały zadania rządowe objęte Programem Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP). 2 z tych zadań występują na terenie Gdyni.

Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP) został ustanowiony przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniach 12 i 14 grudnia 2000 r. Zgłoszenie Ministra Obrony Narodowej zawierało wykaz zadań objętych programem NSIP, przewidzianych do realizacji na obszarze 11 województw i składało się z 3 pakietów zadań inwestycyjnych, z czego 1 pakiet obejmował Gdynię tj.

- **Pakiet CP 2A0022** Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO, obejmujący:
  - modernizację infrastruktury lotniskowej, w tym lotniskowych składów MPS na 7 lotniskach (Poznań-Krzesiny, Łask, Malbork, Mirosławiec, Mińsk Mazowiecki, Powidz, Świdwin),
  - modernizację infrastruktury paliwowej w 5 Bazach MPS Wojsk Lądowych (Cybowo, Gardeja, Porażyn, Puszcza Mariańska, Wędrzyn),
  - modernizację infrastruktury portowej w 2 Portach Wojennych (Gdynia i Świnoujście).

Zakończenie pakietu planowane jest na rok 2018.

Od 1 stycznia 2013 r., czyli daty wejścia w życie przepisów ustawy z 13 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 951), uchylony został przepis art. 49 ust 1 ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który stanowił, że minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej prowadzi rejestr programów (o których mowa w art. 48 ww. ustawy, to jest zawierających zadania rządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego) – co oznacza, że rejestr przestał istnieć.

Dodatkowo Program NSIP realizowany przez Ministra Obrony Narodowej obejmuje również pakiety nie zgłoszone oficjalnie do rejestru prowadzonego przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – 1 pakiet obejmuje Gdynię tj:

- **Pakiet CP 9B3012/5A0006** Brzegowa Łączność Dowodzenia Marynarki Wojennej

Pakiet został zatwierdzony przez Komitet Planowania Obronnego NATO w dniu 16 grudnia 2005 r. Dotyczy on systemów dowodzenia dla morskich Sił Wzmocnienia NATO operujących na akwenach przyległych do krajów wzmacnianych oraz cumujących w ich portach. W 2008 roku rozpoczęto pierwsze prace projektowe. Zakończenie realizacji pakietu i osiągnięcie pełnej gotowości operacyjnej realizowanych systemów zaplanowano na 2014 r.

2. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU METROPOLITALNYM

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

Poniżej wymieniono inwestycje celu publicznego oraz inwestycje komercyjne o znaczeniu metropolitalnym planowane na terenie Gdyni. Lista zawiera przedsięwzięcia planowane do zrealizowania do 2018 r. (przygotowane do realizacji, pod względem formalno-prawnym i finansowym), ale też wskazuje inwestycje planowane na okres po 2018 r., będące w różnych fazach przygotowania.

[32] Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

2.1. System transportowy

Inwestycjami celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie transportu są:

- Inwestycje z zakresu układu drogowo-ulicznego:
  - rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta do przekroju 2/3,
  - Obwodnica Metropolitalna (droga krajowa S7) klasy S2/3,
  - Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2-3 – rozpatrywane są dwa warianty jej przebiegu,
  - planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) klasy GP2/2-3,
  - podniesienie obecnej klasy Trasy Kwiatkowskiego do klasy drogi krajowej (korytarz transportowy w sieci bazowej TEN-T (Bałtyk-Adriatyk),
  - Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/3) (Droga Różowa (Czerwona) od ul. Wielkopolskiej do granic miasta, włączenie w al. Niepodległości lub tunel na terenie Sopotu, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
  - ul. Nowa Kielnieńska klasy G 2/2,
  - ul. Nowa Chwarznieńska i jej przedłużenie w kierunku południowo-zachodnim klasy Z 2/2,
  - ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
  - ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2,
  - ul. Nowa Łużycka klasy Z 1/2,
  - ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód),
  - Inteligentny System Sterowania Ruchem TRISTAR – metropolitalny system kierowania ruchem drogowym,
  - trójmiejska sieć dróg rowerowych.
- Inwestycje z zakresu komunikacji zbiorowej:
  - przebudowa węzła integracyjnego Gdynia Główna,
  - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - budowa dworca pasażerskiego i urządzeń towarzyszących,
  - modernizacja linii E 65/ C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia,
  - Pomorska Kolej Metropolitalna: uruchomienie odcinka Port Lotniczy Gdańsk-Rębiechowo – Gdynia Główna, budowa przystanków: Wzg. Św. Maksymiliana, Stadion, Karwiny; przebudowa linii kolejowej - budowa rozplotu torów PKM i SKM w rejonie przystanku Wzg. Św. Maksymiliana,
  - Pomorska Kolej Metropolitalna: uruchomienie odcinka Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo oraz odcinka Pogórze – Oksywie, budowa przystanków: Stocznia, Port, Pogórze, Obłuże Górne, Port Lotniczy; przebudowa linii kolejowej - budowa rozplotu torów PKM i SKM w rejonie przystanku Gdynia Główna,
  - rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego Korytarza Kolejowego”,
  - połączenie promowe lub sezonowy tramwaj wodny pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem,
  - rozbudowa sieci trolejbusowej,
  - budowa przystanku SKM-PKM Śródmieście,
  - lekki środek transportu szynowego Gdynia-Gdynia Zachód (po 2020 r.), z możliwością przedłużenia trasy na zachód w kierunku Gminy Szemud,
  - przebudowa/realizacja węzłów integracyjnych i przesiadkowych przy przystankach SKM/PKM.

2.2. System infrastruktury inżynieryjnej i technicznej

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie infrastruktury inżynieryjnej:
- Trójmiejska sieć światłowodowa.

2.3. Infrastruktura społeczna

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu infrastruktury społecznej:
- Akwarium Gdyńskie – rozbudowa muzeum,
- Forum Kultury – biblioteka, mediateka, nowy Teatr Miejski, galeria sztuki,
- Park Botaniczny Kolibki,
- Park Wypoczynku Kolibki,
- inwestycje związane z zagospodarowaniem otoczenia plaż,
- budowa lądowiska dla SOR Szpitala św. Wincentego a Paulo w Gdyni Sp. z o.o. – rozbudowa infrastruktury medycznej.

2.4. Ochrona środowiska

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

2.5. Inwestycje produkcyjne i komercyjne

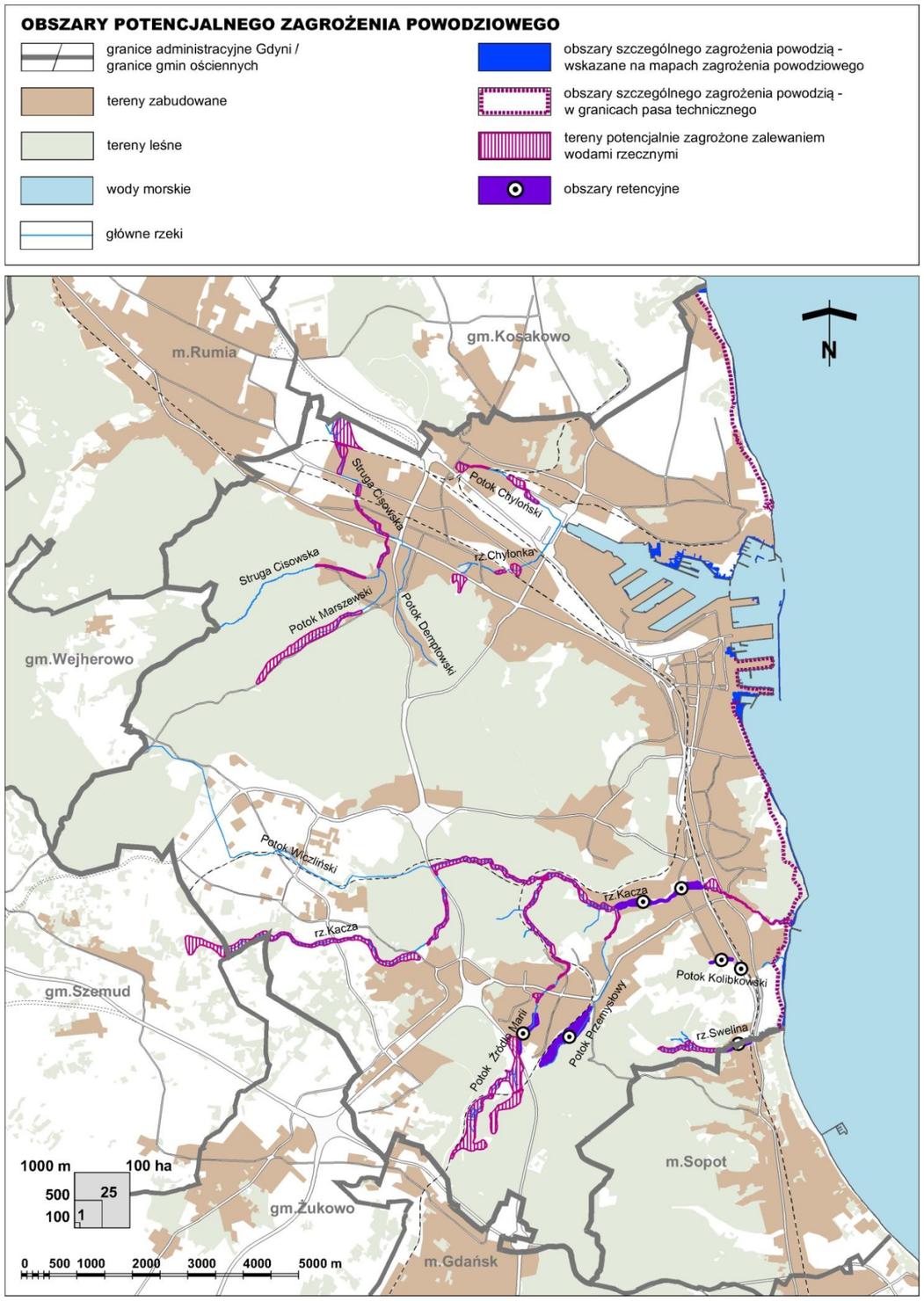
Inwestycje o znaczeniu metropolitalnym z zakresu inwestycji produkcyjnych i komercyjnych:
- rozbudowa terminali kontenerowych - BCT i GCT,
- centrum logistyczno-dystrybucyjne – Port Zachodni,
- terminal promowy przy Nabrzeżu Polskim,
- centrum hotelowo-kongresowe – Hryniewickiego, al. Jana Pawła II
- zespół hotelowo-sportowy Polanka Redłowska,
- centrum handlowo-usługowe Cisowa, ul. Morska,
- centrum handlowo-usługowe Leszczynki – ul. Morska, Trasa Kwiatkowskiego,
- wielofunkcyjne zespoły handlowo-usługowe w Śródmieściu,
- centrum handlowo-usługowe Gdynia Zachód,
- wprowadzenie funkcji śródmiejskich na obszary wyłączone z granic administracyjnych Portu Gdynia – część terenów: tzw. Międzytorza, po Stoczni Nauta oraz Molo Rybackie,
- marina Basen Prezydenta,
- marina Basen Inż. Wendy,
- marina Babie Doły – Torpedownia.

3. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

Do inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym dla m. Gdyni należą inwestycje gminne i powiatowe:
- z zakresu systemu transportowego,
- z zakresu infrastruktury inżynieryjnej i technicznej,
- z zakresu infrastruktury społecznej,
- dotyczące ochrony środowiska.

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

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



XX. OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ LUB OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH

1. OBSZARY ZAGROŻONE POWODZIĄ

1.1. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

Zgodnie z ustawą Prawo wodne z 2001 r. dla obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi wskazanych we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego[33], sporządza się **mapy zagrożenia powodziowego**, na których wskazuje się m.in.[34]:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, określone jako[35]:
  - obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat,
  - obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat,
  - obszar, między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przymuliska, o których mowa w art. 18 wspomnianej ustawy, stanowiący działkę ewidencyjną,
  - pas techniczny w rozumieniu art. 36 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Dla obszarów wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego sporządza się ponadto **mapy ryzyka powodziowego**, na których przedstawia się potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią[36].

Na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią ustawa Prawo wodne ustala zakaz wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym[37]:

- wykonywania urządzeń wodnych oraz budowy innych obiektów budowlanych,
- sadzenia drzew lub krzewów, z wyjątkiem plantacji wiklinowych na potrzeby regulacji wód oraz roślinności stanowiącej element zabudowy biologicznej dolin rzecznych lub służącej do wzmacniania brzegów, obwałowań lub odsypisk,
- zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymywaniem wód oraz brzegu morskiego, a także utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych wraz z obiektami związanymi z nimi funkcjonalnie.

Od tych ustaleń można odstępować za zgodą odpowiedniego Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej lub Urzędu Morskiego.

Mapy zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego wskazują obecnie w granicach Gdyni wyłącznie obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi od strony morza, obejmujące część terenów przyległych do basenów portowych. Mapy wskazują tereny, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat oraz średnie i wynosi raz na 100 lat. Na mapach tych przedstawiono granice obszarów, które należy uwzględnić w planach miejscowych[38].

Znaczne powierzchnie terenów utwardzonych w obszarach zainwestowanych powodują, że zagrożenia zalewaniem lub podtapianiem mogą występować w dolinach rzek i potoków, położonych poniżej tych obszarów.

---

[33] Wstępna ocena ryzyka powodziowego 2011 r., zatwierdzona przez Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.
[34] Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 88d, ust 1 i 2.
[35] Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 9, ust. 1.
[36] Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 88e, ust.1 i 2.
[37] Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 88l, ust.1.
[38] Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego przekazane 15.04.15 r. przez Dyrektora RZGW w Gdańsku

1.2. Tereny zagrożone zalewaniem wodami morskimi

Wybrzeże morskie w granicach miasta Gdyni wynosi 15,1 km, z czego połowa to obszary klifowe, a zatem o znacznej wysokości n.p.m., gdzie w praktyce nie występuje ryzyko powodziowe.

Wedle wytycznych Urzędu Morskiego teren realnie zagrożony powodzią w wyniku spiętrzeń sztormowych to obszar położony poniżej rzędnej +2,5 m n.p.m. W związku z powyższym należy:

- stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed powodzią morską do rzędnej +2,5 m n.p.m.,
- stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed wzrostem poziomu wód gruntowych do rzędnej +1,25 m n.p.m.

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

1.3. Tereny zagrożone zalewaniem wodami rzecznymi

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

Zlewnie cieków powierzchniowych stanowią:

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

Na części graficznej pokazano obszary przyległe do cieków, które są potencjalnie zagrożone zalewaniem wodami rzecznymi oraz obszary proponowane do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i roztopowych, które powinny być wyłączone spod zabudowy – zasięg obszarów z zakazem zabudowy do uściślenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

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

Zlewnia Sweliny

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

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Zlewnia Potoku Kolibkowskiego

Najbardziej narażonym jest odcinek potoku zlokalizowany powyżej przepustu pod torami kolejowymi (od km od 0+808).

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Zlewnia Kaczej

Najbardziej narażonymi na wystąpienie wody z koryta jest większość odcinków rzeki Kaczej, Potoku Źródło Marii oraz Potoku Wiczlińskiego. Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

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

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

Zlewnia Potoku Przemysłowego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest odcinek do km 0+750.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Rozwiązaniem wariantowym jest retencjonowanie wody w zlewni poprzez:

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

Zlewnia Potoku Źródło Marii

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

- utrzymania naturalnie nisko położonych terenów w dolinie potoku wolnych od zabudowy i zaprzestania zasypywania ziemią doliny potoku z przeznaczeniem pod zabudowę, jak również obwałowania tych terenów pod warunkiem rozwiązania odprowadzania wód z zawala,
- zaprzestania wykonywania szczelnych umocnień parkingów, dróg i wjazdów itp. na rzecz płyt wielootworowych na podsypce piaskowo-żwirowej ułatwiających wsiąkanie wody w głąb gruntu, ograniczając tym samym gwałtowny spływ powierzchniowy wody,
- maksymalnego gromadzenia wody w zbiornikach otwartych lub zakrytych usytuowanych na kolektorach kanalizacji deszczowej lub:

Zlewnia Potoku Wiczlińskiego

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

Zlewnia Chylonki i Potoku Chylońskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta Chylonki jest odcinek rzeki zlokalizowany w km od 1+200 do 1+400 oraz w km od 1+490 do 1+700.

Dla Potoku Chylońskiego najbardziej zagrożonymi terenami są odcinki zlokalizowane w km od 0+600 do 1+400 oraz w km od 1+800 do 2+350.

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

Ochrona przeciwpowodziowa w przypadku Chylonki wymaga:

– przebudowy wszystkich przepustów drogowych i zapewnienia odpowiedniego przekroju poprzecznego koryta poprzez nadbudowę (wały przeciwpowodziowe) obydwu brzegów,
– wybudowania zbiornika retencyjnego w źródłowym odcinku rzeki Chylonki powyżej przepustu drogowego ul. Morskiej.

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

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

Zlewnia Strugi Cisowskiej i Potoku Marszewskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta są odcinki Strugi Cisowskiej na km od 0+000 (liczone od granicy adm. Gdyni) do 1+900, od 2+600 do 2+750 oraz od 3+900 do 4+310. Dla Potoku Marszewskiego zagrożony jest odcinek na km od 1+050 do 2+550.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Zlewnia Potoku Demptowskiego

Zasięg i obszar terenów zagrożonych podtopieniem mogą być wyznaczone na podstawie obliczonych rzędnych zwierciadeł wody o prawdopodobieństwie wystąpienia p=1% i p=2% w charakterystycznych przekrojach potoku.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

– maksymalnego ograniczenia spływu wód z osiedli mieszkaniowych i terenów przemysłowych poprzez zagospodarowanie wód deszczowych na własnych posesjach, stworzenie retencji glebowej poprzez zwiększone zagospodarowanie zielenią,
– przebudowy istniejących budowli, których przepustowość nie gwarantuje swobodnego przepuszczania wód,
– utrzymania niezabudowanych terenów zieleni przylegających do koryta cieku,
– sprawdzenia lokalizacji wybudowanych ogrodzeń na posesjach przyległych do potoku.

2. OBSZARY NARAŻONE NA OSUWANIE SIĘ MAS ZIEMNYCH

2.1. Obszary narażone na osuwanie się mas ziemnych

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z 2001 r.[39] starosta prowadzi obserwację terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz terenów, na których występują te ruchy, a także rejestr zawierający informacje o tych terenach.

Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla Gdyni[40] wskazuje 48 **osuwisk** i 37 **terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi** w dzielnicach: Babie Doły, Oksywie, Pogórze, Obłuże, Leszczynki, Grabówek, Działki Leśne, Mały Kack, Karwiny, Dąbrowa, Orłowo. 19 osuwisk stwarza poważne zagrożenie dla zabudowy i infrastruktury komunikacyjnej; niektóre powodują zniszczenia obiektów budowlanych.

Zróżnicowane ukształtowanie powierzchni ziemi powoduje, że zagrożenia osuwaniem się mas ziemnych mogą występować na szerszym obszarze miasta. Terenami potencjalnie narażonymi na osuwanie się mas ziemnych są:

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

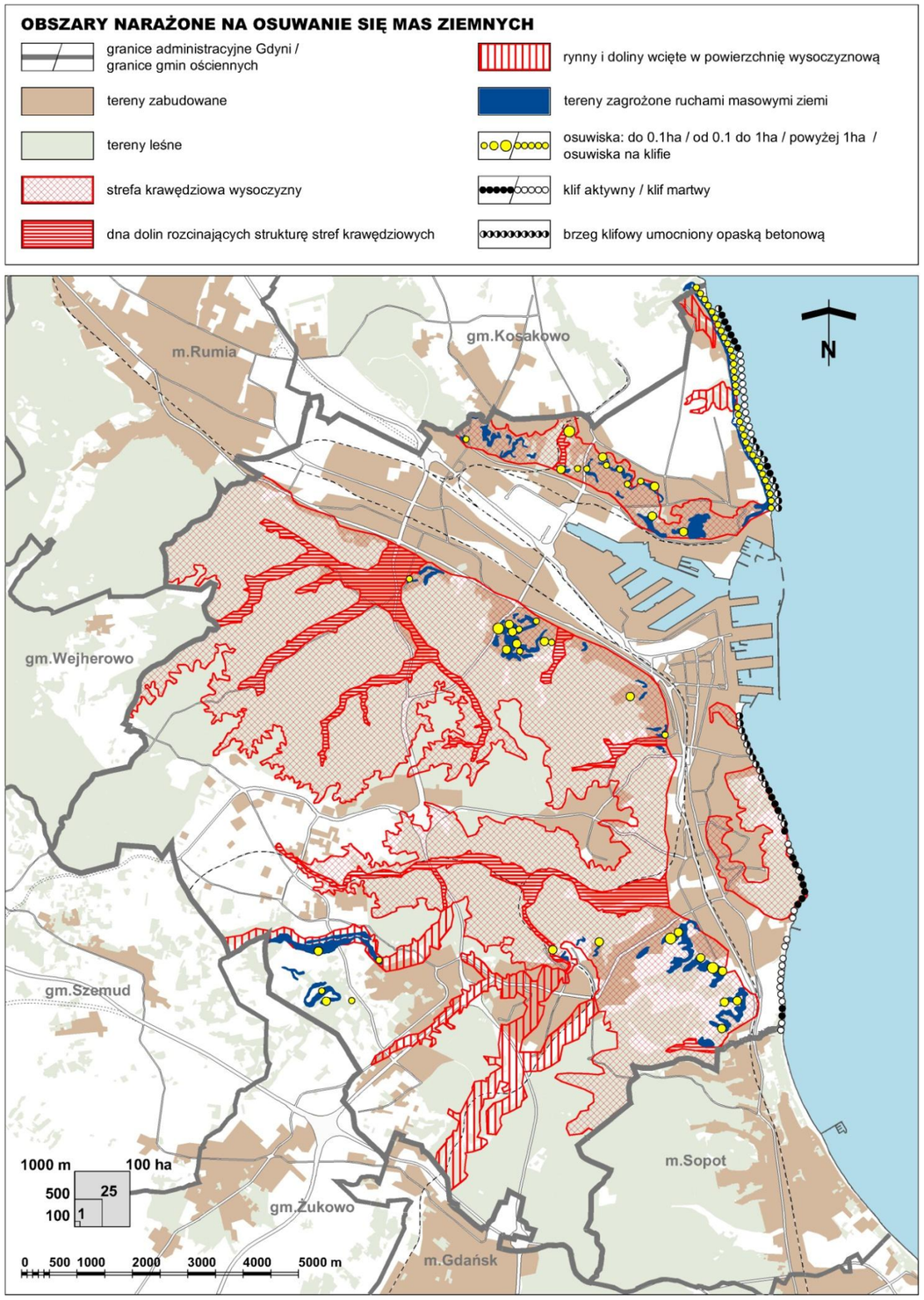
Klify morskie – wysokie, strome zbocza, powstałe w wyniku bezpośredniego oddziaływania morza na ląd. W Gdyni występują klify aktywne, abradowane przez morze o trwających procesach zboczowych oraz klify martwe, niepodcinane przez fale i niewykazujące aktywności zboczy, porośnięte trwałą roślinnością leśno-zaroślową.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

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

Wszystkie brzegi klifowe należy uznać za zagrożone aktywnością w związku z postępującą abrazją morską, zwłaszcza w warunkach notowanego, stałego wzrostu poziomu morza. Tempo tego wzrostu, w przyjętych dla akwenu Morza Bałtyckiego wariantach może wynieść od 0,3 do 1,0 m/100 lat[41]. Za najbardziej aktywny brzeg klifowy Zatoki Gdańskiej uznano odcinek klifu wzdłuż Kępy Redłowskiej. Średnie tempo cofania brzegu w tym miejscu, w latach 60. i 70. XX w. oceniono na 1 m/rok[42]. Obecnie takie potencjalne tempo erozji prognozowane jest na przestrzeni kolejnego wieku dla całego brzegu morskiego w granicach Gdyni[43]. Skutkiem może być uaktywnienie się nowych odcinków klifów. Bezpieczeństwo brzegów z zabudowanym zapleczem uzależnione będzie jedynie od ich aktywnej ochrony, w tym poprzez zabudowę hydrotechniczną.

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

[39] Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, art. 110a, ust. 1.
[40] Mapa i rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi w skali 1 : 10 000 dla terenu miasta Gdyni. Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy w Warszawie, Oddział Geologii Morza, Gdańsk 2012 r..
[41] A. Cieślak, *Synteza pracy pt. „Podstawy przyrodnicze, techniczne i organizacyjno-prawne oraz przedsięwzięcia strategii ochrony brzegów morskich." Projekt celowy: Strategia ochrony brzegów morskich,* Instytut Morski, Gdańsk 2000 r., s. 2.
[42] W. Subotowicz, *Litodynamika brzegów klifowych wybrzeża Polski*, Ossolineum, Gdańsk 1982 r.
[43] *Wybrane elementy strefy brzegowej*. Mapa 1 : 300 000 wykonana w ramach projektu celowego: *Strategia ochrony brzegów morskich*, Instytut Morski.



Strefa krawędziowa wysoczyzny - najważniejszy obok strefy brzegowej morza element osnowy ekologicznej miasta - charakteryzuje się wysokim stopniem nachylenia zboczy, stąd inwestycje tam lokalizowane i związane z nimi potencjalne prace ziemne mogą spowodować uruchomienie lokalnych ruchów mas ziemnych. Niemal cała strefa krawędziowa, stanowiąca tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych, wchodzi w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Do obszarów tych stosuje się zatem normy, zakazy i wskazania przewidziane w ustawie o ochronie przyrody.

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

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

2.2. Ograniczenia w zagospodarowaniu na obszarach narażonych na osuwanie się mas ziemnych

Na terenach osuwisk aktywnych i okresowo aktywnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie wyklucza się zabudowę. Na terenach osuwisk nieaktywnych, terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi lub potencjalnie narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych (obejmujących stoki silnie nachylone i strome wraz z pasem terenu o szerokości odpowiadającej trzem wysokościom stoku/klifu, licząc od jego dolnej krawędzi):

- Wszelkie inwestycje powinny być poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem budowy geologicznej, oceną stateczności skarp/zboczy z uwzględnieniem istniejącej i planowanej zabudowy oraz oceną możliwości odprowadzania wód opadowych do gruntu – zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku konieczności zabezpieczenia stabilności skarp, w projekcie budowlanym należy przewidzieć sposób ich zabezpieczenia.
- Na terenach osuwisk nieaktywnych, terenach zagrożonych ruchami masowymi obowiązują badania geologiczno-inżynierskie.
- Ustala się obowiązek zachowania, pielęgnacji i uzupełniania roślinności ograniczającej erozję zboczy oraz utrzymującej ich stabilność.

Zgodnie z wytycznymi Urzędu Morskiego w Gdyni[44], strefę wzdłuż klifu morskiego o szerokości odpowiadającej trzem jego wysokościom, licząc od dolnej podstawy (dolnej krawędzi klifu), poza wyznaczonymi terenami zagrożonymi ruchami masowymi ziemi należy uznać co najmniej za teren potencjalnie narażony na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych i jako strefę ochrony klifu objąć zakazem wznoszenia budynków i budowli oraz realizacji podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej, z wyjątkiem niezbędnych, odpowiednio zorganizowanych przejść pieszych, obiektów służących zapewnieniu stateczności klifu lub innych niezbędnych inwestycji celu publicznego.

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

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszary zagrożone, należy określać wymagany poziom zabezpieczenia (normę bezpieczeństwa brzegu) zapewniający bezpieczeństwo zaplecza brzegu morskiego przed działaniem morza, zgodnie z zasadami przyjętymi w „Strategii ochrony brzegów morskich”[45].

Wskazane w Studium granice obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, zagrożonych ruchami masowymi ziemi, osuwisk lub tylko obszarów potencjalnie narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych mają charakter orientacyjny. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice takich obszarów oraz określić zasady ich zagospodarowania.

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

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

XXI. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ

1. TERENY ROLNE

Łączna powierzchnia użytków rolnych, wg stanu geodezyjnego, w Gdyni w 2011 r. (stan na 01.01.) wynosiła 2122 ha, co stanowi 15,4% powierzchni miasta, z czego jedynie 788 ha wchodziło w skład gospodarstw rolnych prowadzonych przez osoby fizyczne. Liczba gospodarstw rolnych osób fizycznych w roku 2013 r. wg danych podatkowych, 223. Gospodarstwa rolne znajdujące się w granicach miasta są bardzo małe, średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwie wynosi ok. 3,53 ha, (średnia dla województwa pomorskiego w 2012 r. wynosiła 18,94 ha) i wykazują niski poziom intensywności produkcyjnej.

Gospodarstwa rolne na terenie miasta są często nierentowne i wymagają zmiany profilu produkcji lub z biegiem czasu będą ulegały naturalnej eliminacji. Szansą wykorzystania istniejących terenów rolnych jest agroturystyka oraz wyspecjalizowana, intensywna działalność rolnicza na terenie miasta (“ekorolnictwo miejskie”) polegająca na wytwarzaniu, przetwórstwie i sprzedaży żywności i innych produktów rolnych, odpowiadająca na codzienne zapotrzebowanie konsumentów w obrębie miasta lub aglomeracji, wykorzystująca lub ponownie wykorzystująca zasoby naturalne i miejskie, wzbogacając różnorodność krajobrazu, fauny i flory.

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

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

W Studium nie wskazano obszarów wymagających zmiany przeznaczenia gruntów rolnych na cele nierolnicze w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego - grunty rolne położone w granicach administracyjnych miast nie wymagają uzyskania zgody na zmianę przeznaczenia.

2. TERENY LEŚNE

Na terenie Gdyni znajduje się 6222 ha gruntów leśnych oraz zadrzewionych (stan na 01.01.2011 r.), co stanowi 46% powierzchni miasta. Ponad 90% lasów jest własnością Skarbu Państwa, ok. 7% należy do gminy, zaś 2,3% jest własnością prywatną. Tereny leśne w Gdyni, będące własnością Skarbu Państwa mają status lasów ochronnych. Statusowi temu nie podlegają lasy komunalne i prywatne.

Ponadto 80% wszystkich lasów w Gdyni podlega ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody [46] wchodząc w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, rezerwatów lub i innych form ochrony. Ochronie tej nie podlega ponad 133 ha lasów prywatnych (94,8%), 253 ha lasów komunalnych (58,1%) i 551 ha lasów Skarbu Państwa (9,8%)[47].

Gospodarka leśna powinna być prowadzona w warunkach określonych w planach urządzania lasów lub terenów objętych różnymi formami ochrony przyrody na warunkach określonych w planach ochrony, uwzględniając powołany Leśny Ogród Botaniczny Marszewo. Na terenach leśnych dopuszcza się rozwój funkcji rekreacyjnych na warunkach określonych w przepisach odrębnych.

Na terenie miasta nie planuje się przeznaczania zwartych obszarów leśnych na cele nieleśne, zatem w Studium nie wskazano obszarów wymagających zmiany przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Niezbędne korekty granic terenów leśnych będą uwzględnione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań.

[46] Ustawa z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
[47] Szacunki własne na podstawie mapy ewidencji gruntów.

XXII. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI

1. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ

Za obszary wymagające przekształceń funkcjonalno – przestrzennych uznaje się:

- tereny poprzemysłowe, poportowe i pokolejowe, które utraciły swoją pierwotną funkcję, a istniejące tam obiekty budowlane uległy znacznej dekapitalizacji:
  - tereny dawnego „Polifarbu” (Wielki Kack),
  - Molo Rybackie - tereny po dawnym Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich Dalmor S.A. (Śródmieście),
  - tereny po dawnej Stoczni Gdynia (Śródmieście-Port),
  - niewykorzystywane tereny pokolejowe położone na północ od ul. Jana z Kolna – tzw. „Międzytorze” (Śródmieście),
  - tereny po Stoczni Remontowej „Nauta” w rejonie ul. Waszyngtona (Śródmieście),
  - tereny dawnego Polam-Rem S.A. (Babie Doły);
- tereny powojskowe:
  - teren po kompleksie wojskowym nr 4033 na Grabówku,
  - teren po kompleksie wojskowym nr 4039 w Redłowie;
- tereny substandardowej zabudowy mieszkaniowej wymagające zmiany struktury zabudowy, tereny ogródków wykorzystywanych niezgodnie ze swoim przeznaczeniem funkcjonalnym:
  - tereny tzw. Pekinu (Leszczynki),
  - tereny tzw. Meksyku (Chylonia),
  - zespól zabudowy w rejonie ul. Zbarskiej,
  - tereny tzw. ogródków przy al. Zwycięstwa (Wzgórze Św. Maksymiliana),
  - ogródki na przebiegu planowanej ulicy tzw. Nowej Łużyckiej (Redłowo).

2. OBSZARY WYMAGAJĄCE REHABILITACJI

Za tereny wymagające rehabilitacji uznaje się:

- wymagające rewaloryzacji części obszarów ochrony dziedzictwa kulturowego (wyszczególnionych w rozdziale XV), w tym w szczególności:
  - zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu 20-lecia międzywojennego (zespół domów robotniczych "Pagedu" na Oksywiu, Kolonia Oficerska na Grabówku, centralna część dawnego zespołu mieszkaniowego na Witominie, wschodnia część zespołu zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana d. Wzgórza Focha),
  - zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich (d. siedlisko wsi Chylonia, Cisowa, Obłuże),
- osiedla i zespoły mieszkaniowe niespełniające współczesnych standardów funkcjonalnych i przestrzennych, w tym w szczególności osiedla z lat 70-tych w dzielnicach Oksywie, Obłuże, Pogórze, Cisowa, Chylonia, Leszczynki, Witomino Radiostacja.

3. OBSZARY WYMAGAJĄCE REKULTYWACJI

Za obszary wymagające rekultywacji uznaje się:

- zanieczyszczone i zdegradowane tereny poprzemysłowe i poportowe,
- tereny przekształcone geomechanicznie, w tym zagrożone ruchami masowymi.

Spośród wymienionych terenów wskazuje się na tereny po stacji paliw CPN na pirsie „Dalmor”; tereny poprzemysłowe dawnego „Naftpolu” przy ul. Puckiej w Gdyni, teren dawnej żwirowni przy ul. Krosnieńskiej i tereny osuwiskowe powstałe na skutek działalności człowieka.



XXIII. TERENY ZAMKNIĘTE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

1. TERENY ZAMKNIĘTE I ICH STREFY OCHRONNE

Tereny zamknięte to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych[48].

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

Na terenie Gdyni znajdują się następujące tereny zamknięte[49]:

- **tereny kolejowe** - dotyczy terenu Polskich Kolei Państwowych,
- **tereny wojskowe** w tym:
  - tereny Ministerstwa Obrony Narodowej,
  - tereny Stoczni Marynarki Wojennej,
  - tereny Akademii Marynarki Wojennej,
  - tereny OBR – Centrum Techniki Morskiej.

2. TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

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

- pas nadbrzeżny, w tym: pas techniczny i pas ochronny,
- port morski w Gdyni,
- przystanie morskie: Orłowo, Gdynia-Oksywie, Gdynia-Obłuże (planowana zmiana granicy przystani), „Dalmor", „Żegluga Gdańska", „Marina Gdynia",
- morskie wody wewnętrzne w obrębie portu morskiego.

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

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

Pas nadbrzeżny

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

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

Pas techniczny przebiega wzdłuż brzegu obszarów morskich i obejmuje teren od linii brzegu morskiego w kierunku lądu o szerokości od 10 do 1000 m w zależności od rodzaju brzegu, z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich[50].

[48] Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne, art. 2, pkt 9.
[49] Wg mapy ewidencji gruntów, będącej w zasobach Wydziału Geodezji Urzędu Miasta Gdyni, stan na 31 grudnia 2007 r.

Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do odlądowej granicy pasa technicznego lub przystani morskiej o szerokości od 100 m do 2500 m, z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich[51].

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

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

Porty i przystanie morskie

Na terenie Gdyni znajdują się:

- port morski w Gdyni o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej[52] (zarządzany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna),
- przystań morska „Dalmor”[53] – położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż nabrzeży Mola Rybackiego: Kutrowego, Islandzkiego, Angielskiego, Kaszubskiego oraz części nabrzeży: Prezydenta i Rybnego,
- przystań morska „Marina Gdynia”[54] – położona w dzielnicy Śródmieście, obejmująca Basen Żeglarski z nabrzeżami i falochronami,
- przystań morska „Żegluga Gdańska”[55] - położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż Nabrzeża Pomorskiego, po północnej stronie Mola Południowego,
- morska przystań rybacka Orłowo[56] - w dzielnicy Orłowo, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 80,940 km do punktu 80,080 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego,
- przystań morska Gdynia-Oksywie[57] - w dzielnicy Oksywie, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 90,385 km do punktu 90,487 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego,
- morska przystań rybacka Gdynia-Obłuże[58] – położona w dzielnicy Babie Doły, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 91,673 km do punktu 91,965 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego,
- projektowana jest nowa lokalizacja morskiej przystani rybackiej Gdynia-Obłuże położonej w dzielnicy Babie Doły – w obrębie od punktu 93,000 km do punktu 93,150 km pasa technicznego.

[50] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania ich granic § 1 ust. 1 i 2.
[51] Tamże.
[52] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu, poprzedzone rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 lipca 1936 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego w Gdyni.
[53] Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 5 września 2003 r. w sprawie ustalenia granicy lądowej dla morskiej przystani „Dalmor” w Gdyni.
[54] Zarządzenie Nr 24 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 listopada 2005 r. w sprawie określenia granicy dla przystani morskiej „Marina Gdynia” w Gdyni.
[55] Zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 października 2003 r. w sprawie ustalenia granicy lądowej dla morskiej przystani „Żegluga Gdańska” w Gdyni.
[56] Zarządzenie Nr 3 Naczelnego Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 września 1991 r. w sprawie ustalenia granic lądowych dla morskich przystani rybackich położonych w obrębie pasa technicznego zarządzanego przez Urząd Morski w Gdyni, § 1, ust. 1, pkt 10.
[57] Zarządzenie Nr 7 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 kwietnia 2013 r. w sprawie określenia granicy od strony lądu i morza morskiej przystani „Gdynia-Oksywie” w Gdyni.
[58] Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie określenia granicy lądowej dla morskiej przystani rybackiej „Gdynia-Obłuże”.

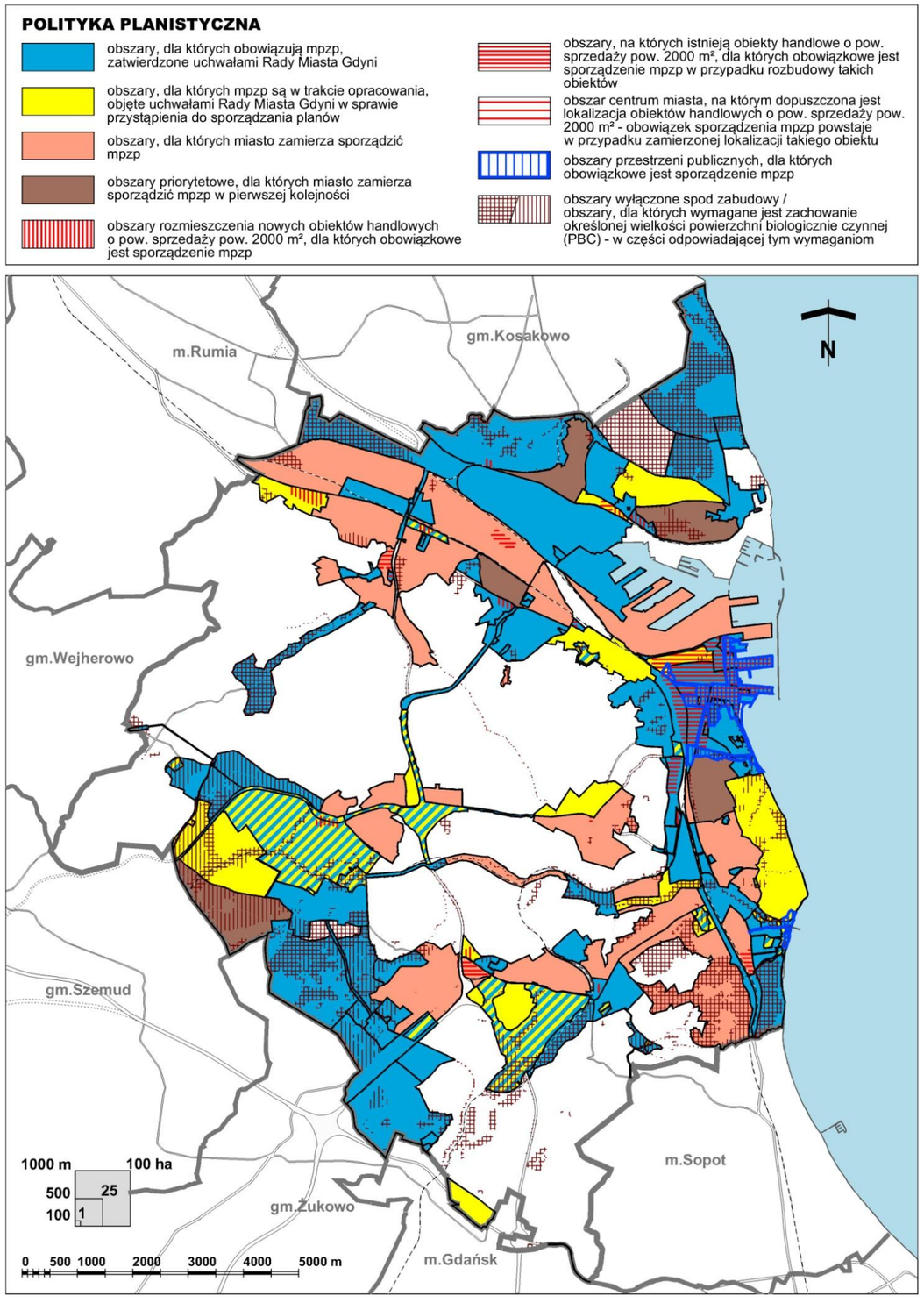
XXIV.OBSZARY PROBLEMOWE

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

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

- presją inwestycyjną związaną z terenami cennymi przyrodniczo, są to m. in.:
  - zabudowa fragmentu strefy krawędziowej, terenów dolin przecinających wysoczyznę, jak i obszaru całej wierzchowiny, głównie terenu zlewni rzeki Kaczej i jej dopływu Potoku Wiczlińskiego, skutkująca zmianami bilansu wodnego, zagrożeniem powodziowym w dolnym biegu rzeki. Sytuacja taka związana jest z tym, iż intensywny rozwój zabudowy zwiększy odpływ wód deszczowych przez system rzeki Kaczej, która jest nieproporcjonalnie mała w stosunku do wielkości zlewni,
  - trwały rozdział dwóch części Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego znajdującego się w granicach Gdyni, tj. na część północną oraz południową, rozdzielonych terenami przeznaczanymi pod zabudowę oraz projektowanymi trasami komunikacyjnymi (droga krajowa S6 - Trasa Kaszubska, Droga Różowa/Czerwona, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej),
- potencjalną uciążliwością hałasową lotniska Gdynia Oksywie/Gdynia-Kosakowo i koniecznością ustanowienia stref ograniczonego użytkowania, w tym zakazu zabudowy mieszkaniowej,
  Obszar północnej części Gdyni, w tym głównie część dzielnic Babie Doły, Oksywie i Obłuże znajduje się w strefie oddziaływania lotniska powodowanego przez starty, lądowania i przeloty samolotów. W najbliżej położonych terenach, mimo dogodnych warunków fizjograficznych i infrastrukturalnych, wykluczyć należy zabudowę mieszkaniową i inną, dla której określone w przepisach wartości dopuszczalnego poziomu hałasu są niższe od prognozowanych, wskazanych na rysunku Studium nr 2-1,
- koniecznością ustanowienia stref ograniczenia wysokości zabudowy i obiektów naturalnych, ustalonych dla lotnisk:
  - Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy – strefy obejmują niewielką południową część Gdyni w dzielnicy Wielki Kack, głównie tereny leśne oraz zabudowę mieszkaniową jednorodzinną w rejonie ulic: Łosiowej, Jeleniej i Sarniej,
  - lotniska Gdynia Oksywie – strefy obejmują obszar północnej części Gdyni, w tym głównie dzielnice: Babie Doły, Pogórze, Obłuże, Oksywie, Chylonia oraz znaczne części dzielnic: Cisowa, Leszczynki, Grabówek, Działki Leśne oraz Śródmieście.

  Na rysunku Studium nr 2-1 wskazano zasięg powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych, na których występują ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.
- utrudnieniami w zmianie struktury oraz funkcji zabudowy na terenach zajmowanych przez zabudowę substandardową, tzw. ogródki itp. Obszarami tymi są m. in.: obszar tzw. ogródków przy al. Zwycięstwa 62 (Wzgórze Św. Maksymiliana), obszar Wzgórza Orlicz-Dreszera tzw. Pekin (Leszczynki),
- planowaniem obiektów powodujących istotne zmiany obciążenia ruchem układu komunikacyjnego, szczególnie w dzielnicach centralnych, np. zespołów biurowych lub obiektów handlowo-usługowych,
- skomplikowaną strukturą własnościową i prawną gruntów przeznaczonych na konkretne funkcje np.: prestiżowe inwestycje w mieście - obszar tzw. Międzytorza, obszary zamknięte i ich stref ochronne, na terenie których utrudnione jest prowadzenie polityki przestrzennej zmierzającej do uporządkowania obszarów lub ich przekształcanie np. na funkcje mieszkaniowe lub usługowe.



XXV. POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA

1. OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MPZP

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

- obszary, dla których obowiązek taki wynika z przepisów odrębnych,
- wyznaczone w studium obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości,
- wyznaczone w studium obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m^2,
- wyznaczone w studium obszary przestrzeni publicznej.

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

Obszary, dla których obowiązek sporządzenia planu wynika z przepisów odrębnych

Na dzień 31.07.2015 r. nie istnieje, dla żadnego obszaru w granicach administracyjnych Gdyni, obowiązek sporządzenia planu miejscowego na podstawie przepisów odrębnych.

Obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości

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

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży pow. 2.000 m^2

W Studium wskazano obszary, na których dopuszczalna jest zgodnie z ustaleniami studium lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m^2. Są to:

- obszary rozmieszczenia nowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m^2, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- obszary, na których istnieją już obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m^2, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w przypadku zamierzonej rozbudowy tych obiektów,
- obszar centralny Śródmieścia, na którym dopuszczona jest lokalizacja obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2.000 m^2 - obowiązek sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego powstaje w przypadku zamierzonej lokalizacji takiego obiektu na wskazanym terenie.

Obszary przestrzeni publicznej

W Studium wskazano obszary przestrzeni publicznej, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Są to obszary w obrębie Śródmieścia i nadmorskiej części Orłowa o największym znaczeniu dla wizerunku i tożsamości miasta. Sporządzane plany miejscowe mają na celu ochronę najcenniejszych przestrzeni publicznych przed przypadkowym, niewłaściwym zagospodarowaniem.
Granice w/w obszarów wskazano na rysunku Studium nr 2-4 *Kierunki zagospodarowania przestrzennego. Polityka planistyczna*.

2. OBSZARY, DLA KTÓRYCH MIASTO ZAMIERZA SPORZĄDZIĆ MPZP

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

– kontynuowanie rozpoczętych procedur sporządzania planów miejscowych,

– zamierzenia związane ze sporządzaniem planów miejscowych na podstawie kierunków zagospodarowania przestrzennego, ze wskazaniem obszarów priorytetowych.

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

– obszary, dla których obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzone uchwałami Rady Miasta Gdyni,

– obszary, dla których miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są w trakcie opracowania - objęte uchwałami Rady Miasta Gdyni w sprawie przystąpienia do sporządzania planu (podjętymi na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym),

– obszary, dla których miasto zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ze wskazaniem obszarów priorytetowych - dla których miasto zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w pierwszej kolejności.

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

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

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

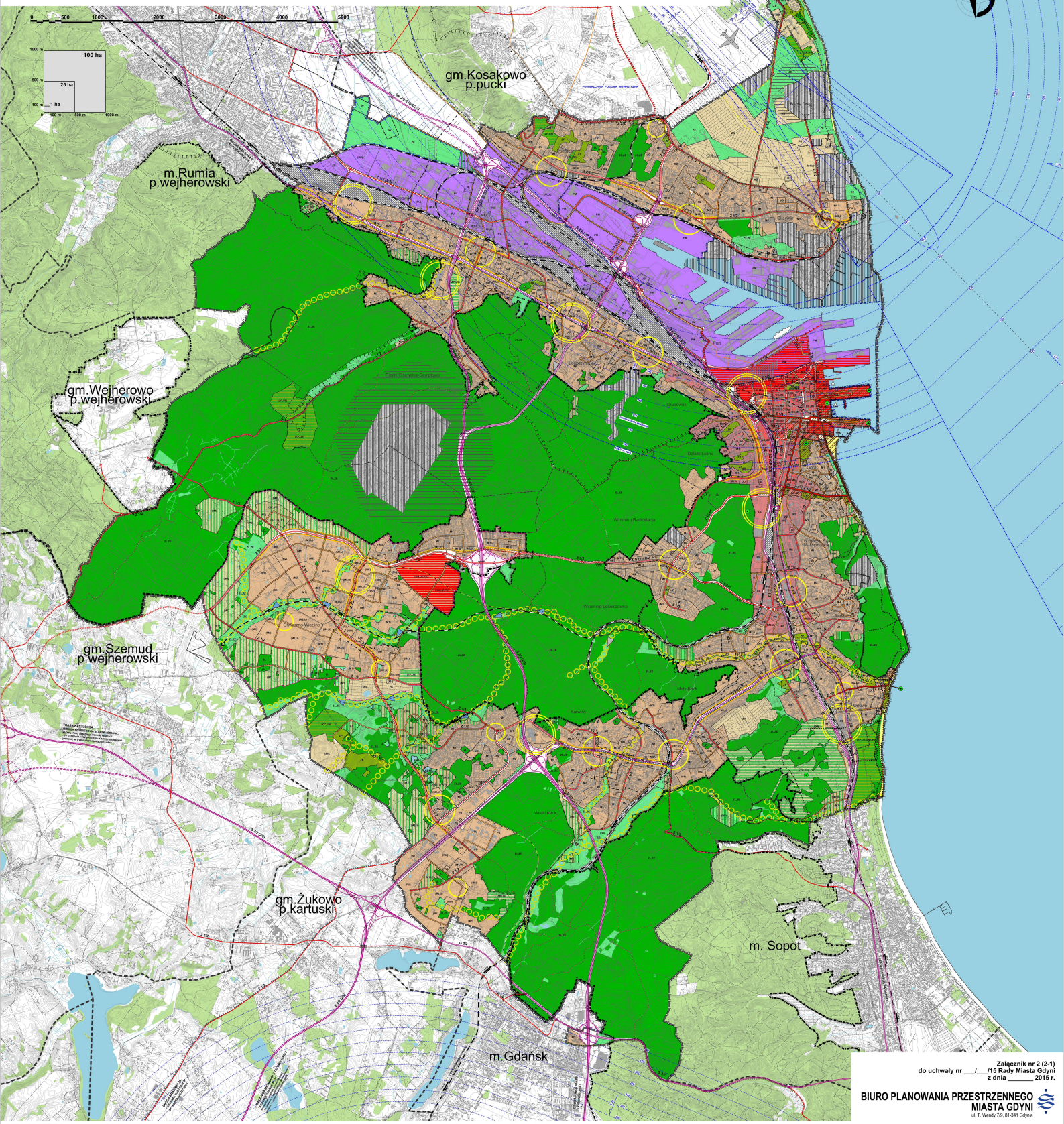
Na obszarach, na których sporządzane są plany miejscowe - zasięgi polityk przestrzennych, obszarów chronionych bądź przeważających form użytkowania terenu lub funkcji - mogą ulec korektom po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań.

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

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

RYS. NR 2-1. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO - STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

SKALA 1:20000



Załącznik nr 2 (2-1)
do uchwały nr ___/___/15 Rady Miasta Gdyni
z dnia _____ 2015 r.

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI
ul. T. Wendy 7/9, 81-341 Gdynia

LEGENDA

STRUKTURA PRZESTRZENNA - KIERUNKI ZMIAN

ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ I KRAJOBRAZ MIASTA

- centrum miasta - tereny wielofunkcyjne
- zespoły handlowo-usługowe zdominowane do wielkohalowców
- centra dzielnic - łączące funkcje publiczne i komercyjne
- wielofunkcyjne centra lokalne
- ciągi wielofunkcyjne
- główne przestrzenie publiczne
- główne punkty widokowe

STREFY URBANISTYCZNE

- strefa centrum miasta
- strefa śródmiejska
- strefa miejska
- strefa przedmiejska
- strefa portowo-przemysłowo-usługowa

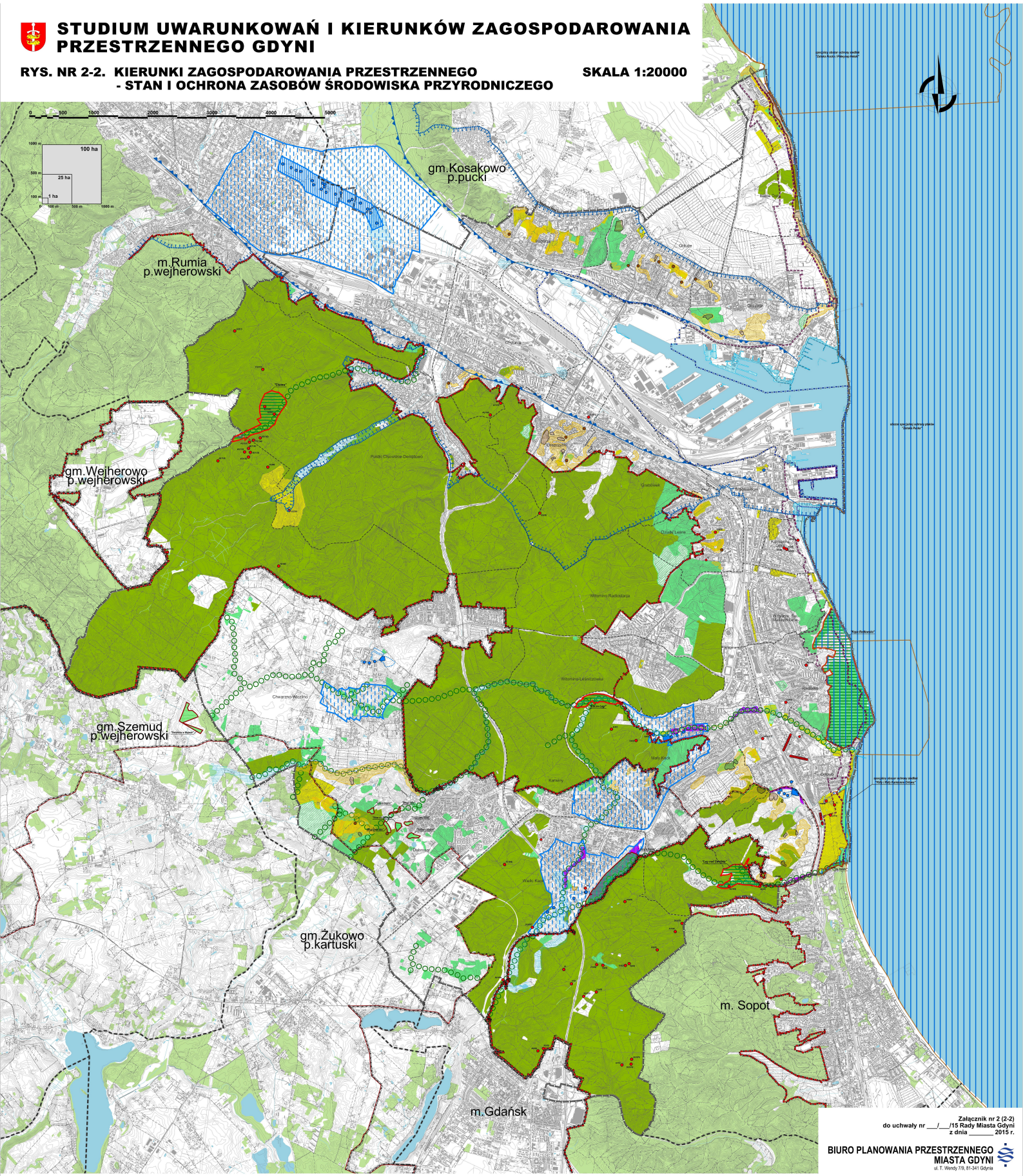
ELEMENTY WSPÓŁTWORZĄCE OBNOWĘ EKOLOGICZNĄ MIASTA

- tereny leśne w granicach Gdyni
- tereny leśne poza granicami Gdyni
- tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, tj. zadrzewienia, zakrzewienia, sukcesja naturalna, sady, ogrody działkowe, cmentarze, zieleńce, parki, zieleń towarzysząca ciekom, zieleń towarzysząca terenom kolejowym, zieleń towarzysząca ciągom komunikacyjnym, zieleń towarzysząca terenom zabudowy, zieleń towarzysząca terenom rolnym, zieleń towarzysząca terenom leśnym, zieleń towarzysząca terenom wodnym, zieleń towarzysząca terenom przemysłowym, zieleń towarzysząca terenom usługowym, zieleń towarzysząca terenom mieszkaniowym, zieleń towarzysząca terenom sportowym, zieleń towarzysząca terenom rekreacyjnym, zieleń towarzysząca terenom komunikacyjnym, zieleń towarzysząca terenom infrastruktury technicznej

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

RYS. NR 2-2. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO - STAN I OCHRONA ZASOBÓW ŚRODOWISKA PRZYRODNICZEGO

SKALA 1:20000



Załącznik nr 2 (2-2)
do uchwały nr ___/___/15 Rady Miasta Gdyni
z dnia _____ 2015 r.

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI
ul. T. Wendy 7/9, 81-341 Gdynia

LEGENDA

OCHRONA ZASOBÓW ŚRODOWISKA
FORMY OCHRONY PRZYRODY

- Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK)
- strefa TPK
- rezerwaty przyrody
- pomniki przyrody nr w rejestrze gminnym (nr w rejestrze wojewody)
- Natura 2000
- użytki ekologiczne
- stanowiska dokumentacyjne przyrody nieożywionej

ZASOBY UŻYTKOWE ŚRODOWISKA, OBOWIĄZUJĄCE I PROJEKTOWANE FORMY ICH OCHRONY

- studnie i grupy studni komunalnych z terenami ochrony bezpośredniej ujęć wody
- tereny ochrony bezpośredniej ujęć wody
- tereny ochrony pośredniej ujęć wody
- teren ścisłej ochrony ujęcia wody "Rumia"
- rezerwy terenu dla obecnych i przyszłych potrzeb ujęć wody
- główny zbiornik wód podziemnych nr 110 Pradolina Kaszubsko-Pomorska i rzeki Reda
- projektowany obszar ochrony GZWP nr 110

- obszary zagrożonego zagrożenia powodzią - wskazane na mapach zagrożenia powodziowego
- obszary zagrożonego zagrożenia powodzią - w granicach pasa technicznego
- tereny potencjalnie zagrożone zalewaniem wodami rzecznymi
- obszary retencyjne
- skała kwarcowa naturalnego
- tereny zagrożone ruchami masowymi ziemi
- osuwiska (> 0,1 ha)
- osuwiska (< 0,1 ha)
- główne powiązania przyrodnicze pomiędzy obszarami systemu przyrodniczego

- czereśnie z dużym udziałem olsząt
- tereny zieleni miejskiej (ogrody botaniczne, parki, skwery, bulwary)
- tereny leśne własności Skarbu Państwa w granicach Gdyni
- tereny leśne w granicach Gdyni
- tereny leśne poza granicami Gdyni
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

TERENY PORTÓW I PRZYSTANI, OCHRONA BRZEGU MORSKIEGO

- granice portu
- granice przystani morskich
- granice projektowanych przystani morskich
- pas technicznej brzegu morskiego
- pas ochrony brzegu morskiego

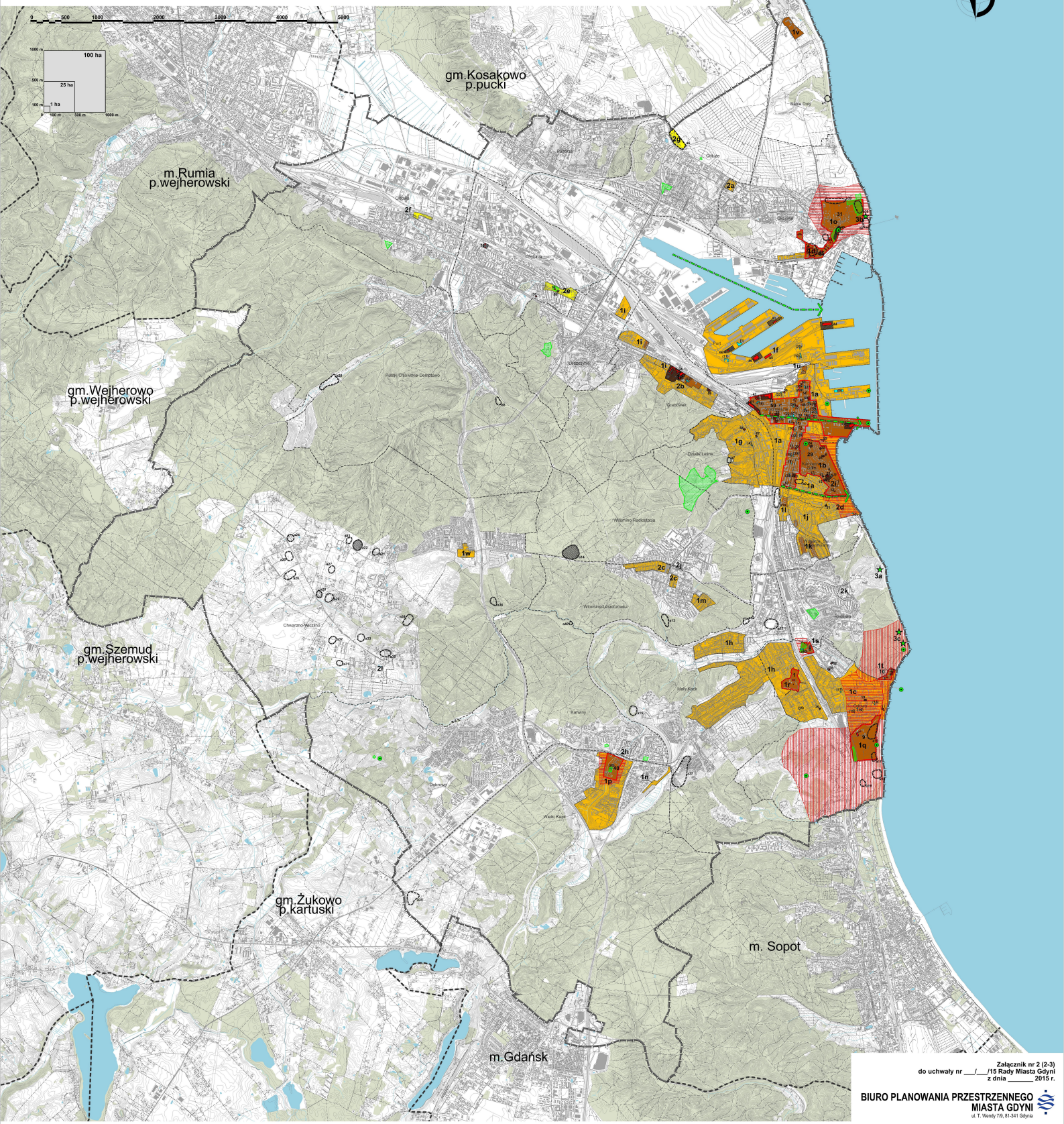
ELEMENTY INFORMACYJNE STUDIUM

- granice miasta Gdyni
- granice działki miasta Gdyni
- granice gmin sąsiednich

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

RYS. NR 2-3. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO - STAN I OCHRONA ZASOBÓW DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

SKALA 1:20000



Załącznik nr 2 (2-3)
do uchwały nr ___/___/15 Rady Miasta Gdyni
z dnia _____ 2015 r.

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI
ul. T. Wendy 7/9, 81-341 Gdynia

LEGENDA

OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

(wykaz obszarów, obiektów oraz stref w tekście studium w części VI - dziedzictwo kulturowe, oraz i zasady oraz w części XIV - ochrona i kształtowanie przestrzeni w wartościach kulturowych)

OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO NA PODSTAWIE PRZEPISÓW ODRĘBNYCH

- 1 — obszary wpisane do rejestru zabytków (numeracja wg tekstu studium)
- strefy ochrony ekspozycji obszarów wpisanych do rejestru zabytków
- strefy ochrony krajobrazu obszarów wpisanych do rejestru zabytków
- 2 — obiekty wpisane do rejestru zabytków (numeracja wg tekstu studium)
- strefy ochrony konserwatorskiej obiektów wpisanych do rejestru zabytków
- strefy ochrony archeologicznej wpisane do rejestru zabytków (numeracja wg tekstu studium)

OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO W STUDIUM

- 1a — granice zespołów historyczno - przestrzennych (numeracja wg tekstu studium)
- strefy ochrony konserwatorskiej I - obszary pełnej ochrony oraz ekspozycji zasobów
- strefy ochrony konserwatorskiej II - obszary ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem prac przekształceń i uzupełnień
- strefy ochrony konserwatorskiej III - obszary ochrony konserwatorskiej kulturowej o cechach krajobrazowych tradycji dawnej miejsca
- (1) — obiekty o najwyższej wartości historycznej i kulturowej, które nie są chronione wpisane do rejestru zabytków (numeracja wg tekstu studium)
- st — strefy ochrony archeologicznej (numeracja wg tekstu studium)

- historyczne otwarcia
- historyczne obiekty fortyfikacyjne z zachowanymi fragmentami zespołów zieleni
- ochrona ważnych osi kompozycyjnych
- główne punkty widokowe

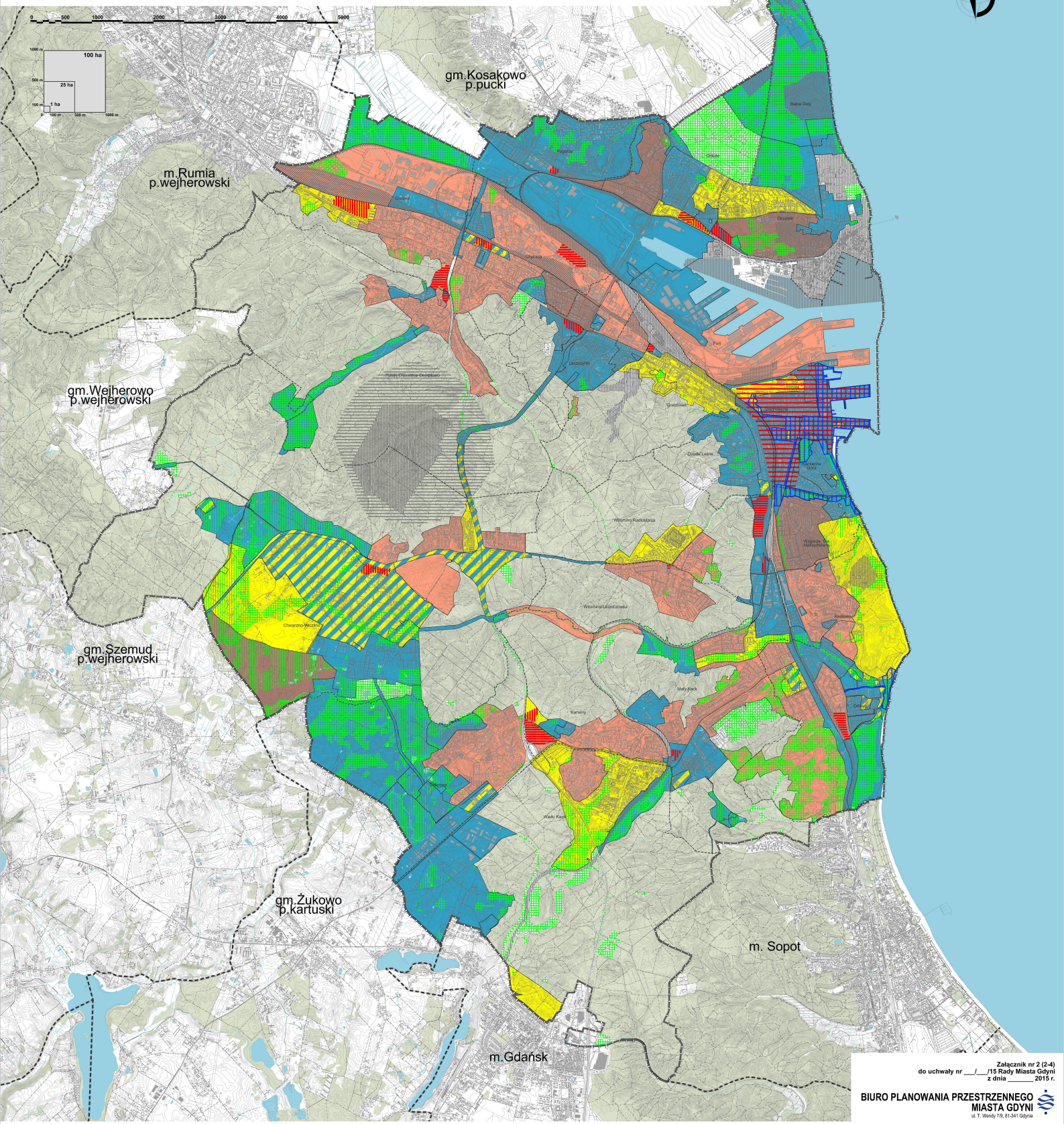
ELEMENTY INFORMACYJNE STUDIUM

- granice miasta Gdyni
- granice obrębów miasta Gdyni
- granice gmin sąsiednich
- tereny leśne
- wody powierzchniowe
- cieki wodne

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

RYS. NR 2-4. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO - POLITYKA PLANISTYCZNA

SKALA 1:20000



Załącznik nr 2 (2-4)
do uchwały nr ___/___/15 Rady Miasta Gdyni
z dnia _____ 2015 r.

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI
ul. T. Wendy 7/9, 81-341 Gdynia

LEGENDA

POLITYKA PLANISTYCZNA

- obszary, dla których obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, ustanowione uchwałami Rady Miasta Gdyni
- obszary, dla których miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego są w trakcie opracowania, objęte uchwałami Rady Miasta Gdyni w sprawie przystąpienia do sporządzania planów
- obszary, dla których miasto zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego
- obszary priorytetowe, dla których miasto zamierza sporządzić miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w pierwszej kolejności
- obszary nieistniejących nowych obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
- obszary, na których istnieją obiekty handlowe o pow. sprzedaży pow. 2000 m², dla których obowiązkowe jest sporządzenie mpzp w przypadku rozbudowy takich obiektów
- obszar centrum miasta, na którym dopuszczone jest lokalizacja obiektów handlowych o pow. sprzedaży pow. 2000 m² - obowiązek sporządzenia mpzp powstaje w przypadku zmiany (zbudowy) takiego obiektu
- obszary przestrzeni publicznych, dla których obowiązkowe jest sporządzenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego
- obszary wyłączone spod zabudowy
- obszary, dla których wymagane jest zachowanie określonej właściwości powierzchni biologicznie czynnej (PBC) - w części odpowiadającej tym wymaganiom

ELEMENTY INFORMACYJNE STUDIUM

- granice miasta Gdyni
- granice gmin sąsiednich
- granice dzielnic miasta Gdyni
- tereny zamknięte / strefy ochronne terenów zamkniętych
- tereny kolei
- wody powierzchniowe
- stałe wodne

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr .....
Rady Miasta Gdyni
z dnia 26 sierpnia 2015 r.

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag złożonych do projektu zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni

I. Projekt zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni został wyłożony do publicznego wglądu w okresie od 01.06.2015 r. do 22.06.2015 r. W ustawowym terminie tj. do dnia 13.07.2015 r. wpłynęły 23 uwagi.

Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 2870/15/VII/U z dnia 04.08.2015 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu zmiany Studium, 10 uwzględnił w całości, 4 w części, 9 nie uwzględnił.

Uwagi dotyczące projektu zmiany Studium uwzględnione w całości dotyczyły:

- obszaru w rejonie ul. Żeliwnej (Pogórze) – przeznaczonego w obowiązującym Studium pod tereny usług oświaty, który w związku z wydaną decyzją o warunkach zabudowy – zgodnie z porozumieniem zawartym ze składającym uwagę, włączono do sąsiedniego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych (M1),
- obszaru w rejonie ul. Parkowej (Mały Kack) – przeznaczonego w obowiązującym Studium pod tereny usług oraz tereny obiektów i urządzeń elektroenergetycznych, który włączono do sąsiedniego terenu wskazanego jako tereny rozwojowe zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (M2), ze względu na możliwość przeniesienia lokalizacji planowanej stacji elektroenergetycznej (GPZ Karwiny) w kierunku terenów usługowych – uwaga zaopiniowana pozytywnie przez Energa Operator,
- ograniczenia obszarów lokalizacji w rejonie Gdyni-Zachód źródeł ciepła na biomasę lub biogaz o mocy pow. 100 kW oraz ograniczenia ich mocy (do 1MW),
- uzupełnienia zapisów projektu Studium zawartych w rozdziale XIII *Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy* ust. 7.6 tiret drugi o dodatkowe wyjaśnienie, co należy rozumieć przez warunki przestrzenne terenu.

II. Uwagi do projektu zmiany Studium wniesione przez:

1. Lechosław Dzierżak – pismem z dn. 08.06.2015 r.;
2. J.W. Construction Holding S.A. – pismem z dn. 26.06.2015 r.;
3. Danuta i Jerzy Mogielniccy – pismem z dn. 02.07.2015 r.,
4. Krystyna i Marian Bigott, Anna i Janusz Bigott – pismem z dn. 08.07.2015 r.,
5. Auchan Polska Sp. z o.o. – pismem z dnia 10.07.2015 r.;
6. Invest Komfort Spółka Akcyjna Sp.K. – pismem z dnia 13.07.2015 r.;
7. Barbara Szkodowska – pismem z dnia 12.07.2015 r.;
8. DART DG Staszak Kełpiński Sp. J. – pismami z dnia 13.07.2015 r.;
9. Lidia Daszuta, reprezentowana przez r.pr. Marka Forysia – pismami z dnia 13.07.2015 r.;
10. Łukasz Piesiewicz, Stowarzyszenie Starowiejska – pismem z dn. 13.07.2015 r.;
11. Andrzej Radecki, Małgorzata Radecka, Władysław Jaroszewicz, Zofia Jaroszewicz – pismem z dn. 13.07.2015 r.;
12. Maria Chlebba – pismem z dn. 11.07.2015 r.;
13. Jerzy Kowecki i Joanna Ruszar reprezentowani przez r.pr. Marka Forysia – pismami z dn. 13.07.2015 r.;

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

III. Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

1. **Lechosław Dzierżak** wniósł poniższe uwagi:

1) Zwrócił się z prośbą rozważenia zmiany projektowanego układu drogowego w dzielnicach Karwiny i Mały Kack.

W związku ze sporą rozbudową mieszkaniową na terenach Małego Kacka - ulic: Strzelców, Szaserów, Dragonów, Grenadierów, Kirasjerów, Szwoleżerów i Fizylierów, wąwóz i tory zlokalizowane na

granicy dzielnic Mały Kack i Karwiny stały się sporym utrudnieniem dla mieszkańców nowych osiedli.
Zwrócił się z prośbą o umieszczenie na planie Studium możliwości utworzenia wiaduktu nad torami w ciągu ul. Fizylierów łączących nowe osiedla z ul. Z. Nałkowskiej na wysokości ul. L. Staffa. Umieszczenie w tym miejscu przejazdu dla samochodów osobowych, a także przejazdu rowerowego i przejścia pieszego znacznie ułatwi komunikację niniejszego regionu.
Swoją prośbę motywuje tym, że niniejszy wiadukt będzie stanowił dojście m.in. do Zespołu Szkół nr 10, przychodni „Źródło Marii" oraz Komisariatu Karwiny. Będzie stanowił alternatywną drogę do nowych osiedli mieszkaniowych dla już teraz mocno zatłoczonego skrzyżowania Wielkopolska/Sopocka/Strzelców. Umożliwi dojście do siebie bliskich sąsiadów z dwóch stron wąwozu, zmniejszy negatywny wpływ torów jako podziału tkanki miejskiej, aż w końcu zwiększy bezpieczeństwo mieszkańców eliminując coraz częstszą praktykę przechodzenia przez tory w miejscach do tego nie wyznaczonych (ryzyko potrącenia przez pociąg).
2) Zachęcił również do ponownego rozpatrzenia umieszczenia w rejonie ul. Fizylierów przystanku Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Rozumie, że na podstawie dzisiejszych analiz ruchu oraz możliwości finansowych niniejszy przystanek nie będzie realizowany. Jednak umieszczenie go na planie umożliwi jego budowę w dalszej przyszłości, a w przypadku dalszej rozbudowy niniejszych terenów wysoce prawdopodobne, że nastąpi taka konieczność.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Ad 1) Studium w zakresie układu komunikacyjnego określa kierunki rozwoju systemów komunikacji. Charakter oraz szczegółowość opracowania (skala 1:20000) pozwala na określenie ww. kierunków w zakresie układu ulicznego z dokładnością nie większą niż obejmującą wskazanie ważniejszych ulic lokalnych.
Studium nie wskazuje połączeń pieszych, natomiast w rozdziale XVI Transport wskazuje na potrzebę rozwoju sieci ścieżek i parkingów rowerowych oraz rozwoju udogodnień dla ruchu pieszego. Wnioskowane połączenie w formie kładki pieszo-rowerowej jest możliwe do realizacji zarówno w drodze decyzji jak też możliwe jest uwzględnienie połączenia w planie miejscowym. W obowiązującym m.p.z.p. rejonu ulic Żniwnej i Grenadierów, uchwalonym uchwałą nr XIX/403/04 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 kwietnia 2004 roku przewidziano dwie lokalizacje dla takich połączeń: obok postulowanej trasy, połączenie na przedłużeniu ul. Strzelców do ul. Buraczanej.
Ulica Wielkopolska jest mocno obciążona, przekroczona jest jej przepustowość w godzinach szczytu, w szczególności w rejonie skrzyżowania z ul. Strzelców. Użytkownicy ruchu drogowego poszukują alternatyw umożliwiających ominięcie zatłoczonych odcinków głównego układu komunikacyjnego z wykorzystaniem lokalnych dróg dojazdowych. Postulowane nowe połączenie drogowe byłoby wykorzystywane przez kierowców jako „skrót" co miałoby negatywny wpływ na rozkład ruchu w tym rejonie miasta, a przelotowy układu drogowy wpłynąłby negatywnie na częstotliwość oraz bezpieczeństwo ruch ulicznego w tym rejonie dzielnicy.
Ad 2) Określone w Studium lokalizacje przystanków PKM wskazane zostały w oparciu o opracowanie pn. "Typologia przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na odcinku Gdynia-Wielki Kack - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo" opracowane w 2011 r. przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku. Celem opracowania było określenie typologii przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitalnej na terenie Gdyni. W trakcie prac nad ww. opracowaniem analizowane były m.in. zasięgi obsługi poszczególnych przystanków na trasie PKM z uwzględnieniem m.in. czasu przejazdu, postojów na przystankach, liczby mieszkańców w zasięgach obsługi przystanków oraz uwarunkowań terenowych. Jednym z przystanków odgrywających szczególną rolę na poziomie regionalnym i lokalnym będzie przystanek PKM Gdynia Karwiny, który jest kluczowy ze względu na duży zasięg obsługi. Z projektowanego przystanku PKM korzystać będą mieszkańcy zarówno dzielnic sąsiadujących (Mały Kack, Wielki Kack, Dąbrowa, Sopot Brodwino), a także mieszkańcy dzielnic Gdyni Zachód, Chwaszczyna czy Gminy Szemud. Uwzględnienie wnioskowanej lokalizacji przystanku w rejonie ul. Fizylierów nie jest uzasadnione z uwagi na małą odległość od przystanku PKM Gdyni Karwiny (ok. 1000 m) oraz ograniczony obszar zabudowy w zasięgu obsługi tak zlokalizowanego przystanku.

2. **J.W. Construction Holding S.A.** wniosła o zmianę przeznaczenia części nieruchomości położonej poza obszarem przylegającym do pętli zakończenia ul. Spokojnej i cmentarza, objętej wnioskiem (zgodnie z załącznikiem graficznym) z U (zabudowa usługowa) na alternatywną - M2,U (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usług). Uwaga obejmowała część terenu znajdującego się na zakończeniu pasa drogowego ul. Spokojnej, poza istniejącą pętla autobusową oraz sąsiedztwem

cmentarza. Wnioskowany fragment nieruchomości mieści się (zgodnie z załącznikiem graficznym) pomiędzy terenem zabudowy mieszkaniowej z planowaną zielenią osiedlową, ogródkami działkowymi oraz lasem Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Naturalne otulenie zielenią, wnioskowanej części terenu stwarza dogodne warunki do ewentualnego rozszerzenia istniejącej strefy mieszkaniowej określonej w planie przestrzennym, jako 18 MW2. Rozszerzenie sąsiednich, istniejących terenów mieszkaniowych na wskazaną część terenu 29 U nie stworzy również problemu sąsiedztwa z cmentarzem. Pozostała, nieobjęta wnioskiem część terenu, położona bezpośrednio naprzeciw cmentarza przy ul. Spokojnej, przeznaczona na usługi, w pełni zaspokoi potrzeby mieszkańców oraz nadal stanowić będzie naturalną barierę oddzielającą ulicę Spokojną z przylegającym cmentarzem od obszaru 18 MW2 o funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej. Dopuszczenie alternatywnej funkcji - mieszkaniowej i usługowej - na wskazanym fragmencie terenu przeznaczonym dotychczas wyłącznie pod usługi pozwoli w pełni wykorzystać walory terenu i dostosować do potrzeb lokalnej społeczności oraz wnioskodawcy.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:

Przedmiotowa nieruchomość położona jest w obrębie obszaru, dla którego Studium wskazuje jako kierunki zmian w przeznaczeniu terenów - tereny rozwojowe usług (z dopuszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży do 2000 m^2). Powyższe kierunki stanowią kontynuację istniejącej zabudowy usługowej oraz uwzględniają położenie tego obszaru częściowo w strefie ochronnej cmentarza komunalnego – zlokalizowanego po drugiej stronie ul. Spokojnej. W związku z tym, że rezerwy istniejącego cmentarza są wyczerpane, dominują pochówki do grobów istniejących i w miejscach rezerwowanych, istnieje potencjalna możliwość rozbudowy cmentarza na gminnych terenach zieleni zlokalizowanych po południowo-wschodniej stronie cmentarza – położonych w bezpośrednim sąsiedztwie terenu objętego uwagą. Ograniczenia dotyczące zagospodarowania oraz użytkowania terenów położonych w sąsiedztwie cmentarzy regulują przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki Komunalnej z dnia 25 sierpnia 1959 r. w sprawie określenia, jakie tereny pod względem sanitarnym są odpowiednie na cmentarze. Wg § 3 ust. 1 ww. rozporządzenia: *„Odległość cmentarza od zabudowań mieszkalnych (...) powinna wynosić co najmniej 150 m; odległość ta może być zmniejszona do 50 m pod warunkiem, że teren w granicach od 50 do 150 m odległości od cmentarza posiada sieć wodociągową i wszystkie budynki korzystające z wody są do tej sieci podłączone."* W świetle powyższego dopuszczenie zabudowy mieszkaniowej na wnioskowanym terenie wykluczyłoby szanse potencjalnej rozbudowy cmentarza. Określone w Studium kierunki zmian w przeznaczeniu terenów uwzględnione zostały w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopockiej, w którym przedmiotowy teren przeznaczony został pod zabudowę usługową.

3. **Danuta i Jerzy Mogielniccy** złożyli następujące uwagi:

Studium niedostatecznie uwzględnia interes miasta i mieszkańców w okolicy oraz właścicieli nieruchomości działki 178, 180-193 KM 42. W opinii składających uwagi:

1) Lokalizowanie usług U na działce 178, 180-193 KM 42 i działkach sąsiednich bez odpowiedniego zaplecza mieszkalnego w postaci zabudowy mieszkalnej wielorodzinnej - MW / w Studium M2 i M3, sprawi że teren ten przez wiele lat będzie nie zabudowany i nie zagospodarowany z powodu braku motywów uzasadniających ekonomicznie funkcję U.
2) Lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej - MN / w Studium M1, wzdłuż całej ulicy Dickmana przy jednoczesnym ustanowieniu funkcji U na działce 178, 180-193 KM 42 i działkach sąsiednich wprowadzi duże dysproporcje między charakterem tkanki mieszkalnej i charakterem tkanki usługowej miasta na tym obszarze.
3) Lokalizacja dużych obszarów przeznaczenia militarnego w okolicy generuje i generować będzie w przyszłości duże potrzeby mieszkaniowe dla osób z obsługi. Zabudowa typu -MN / w Studium M1, nie będzie w stanie sprostać oczekiwaniom pod względem intensywności i co za tym idzie ilości mieszkań dla planowanego obszaru. Strategicznie dla miasta i kraju korzystniej jest, aby obiekty i obszary przeznaczenia militarnego posiadały zaplecza mieszkaniowe dla obsługujących je pracowników na przestrzeni nie dalej niż 500 m od ich usytuowania. Co wynika z konieczności szybkiego reagowania w czasie zagrożenia.
4) Lokalizacja tkanki rozproszonej typu - MN / w Studium M1, wzdłuż ulicy Dickmana wyklucza możliwość budowy spójnej tkanki miejskiej dla całej okolicy. Pozbawia znaczenia skrzyżowanie znajdujące się na początku ulicy Dickmana, które powinno być naturalnym centrum lokalnym dla całej okolicy. Tego typu centra zawsze obudowane są tkanką typu - MW / w Studium M2 i M3, z naciskiem na M3 gdyż tego typu zabudowa podnosi prestiż i znaczenie miejsc. Centrum lokalne

obudowane zabudową typu - MN / w Studium M1, w przyszłości przekształci się, co najwyżej w lokalny placyk wśród osiedla domków jednorodzinnych służący, jako pętla autobusowa i nigdy nie uzyska charakteru miejskiego.

5) Lokalizacja wzdłuż całej ulicy Dickmana tkanki typu - MW / w Studium M2 i M3, jest w chwili obecnej możliwa dla całej ulicy, ze względu na fakt, że cały ten obszar jest obecnie słabo zabudowany. Zabudowa występuje tylko na początku długości ulicy ze znacznym uwzględnieniem tylko jednej jej strony. Mała ilość zabudowanych działek i duża ilość pustych niezabudowanych obszarów nie doprowadzi do gwałtownego wzrostu dysproporcji między obecnie występująca tkanką a charakterem tkanki przyszłej, gdyż obecnie istniejąca tkanka praktycznie w ogóle nie istnieje.
6) Wnoszący uwagę proponowali, aby:
   a) cały odcinek ulicy Dickmana jak również znajdujące się na jego początku skrzyżowanie zagospodarować tkanką typu - MW-U / w Studium M2, M3 - U, bez określania proporcji udziału funkcji MW i U w ramach budynku czy kwartału,
   b) nie ograniczać funkcji U jedynie do parterów budynków,
   c) nie ograniczać funkcji MW tylko dla kondygnacji +1 i wyższych,
   d) ustanowić charakter zabudowy dla całego obszaru opisany jako budynki do 5 kondygnacji,
   e) na odcinku bliżej skrzyżowania wskazać zabudowę typu M3, na odcinkach dalej od skrzyżowania zabudowę M2 lub M3.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:

Ad 1) Przedmiotowe nieruchomości znajdują się w zasięgu prognozowanego hałasu (wynikającego z lokalizacji istniejącego lotniska wojskowego Oksywie i uruchamianego lotniska cywilnego), przekraczającego wartości dopuszczalne dla terenów zabudowy mieszkaniowej jedno- i wielorodzinnej, zamieszkania zbiorowego, terenów mieszkaniowo-usługowych a także terenów rekreacyjno – wypoczynkowych (powyżej: 60 dB dla pory dnia, wieczoru i nocy i 50 dB dla pory nocy). Ze względu na powyższe wprowadzanie zabudowy mieszkaniowej nie jest zasadne.

Ad 2-6) Określone w Studium kierunki zmian w przeznaczeniu terenów położnych wzdłuż ul. Dickmana wskazują tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych oraz tereny usług. Powyższe kierunki odpowiadają dominującemu wzdłuż ul. Dickmana charakterowi istniejącej zabudowy oraz położeniu znacznej części obszaru w strefie przedmieść, zlokalizowanej poza obszarem z dobrą obsługą komunikacyjną. W związku z powyższym przedstawione w uwadze argumenty uzasadniające możliwość wprowadzenia zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zabudowy wielorodzinnej w obszarze centrum jako funkcji priorytetowych tego obszaru nie są trafne. Dla obszaru położonego w rejonie ul. Dickmana obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, według których na terenach położonych po zachodniej stronie ul. Dickmana dopuszczona jest zabudowa stanowiąca kontynuację zabudowy: zabudowa jednorodzinna, zabudowa wielorodzinna o niskiej intensywności w budynkach zawierających do 4 mieszkań oraz usługi.

4. Krystyna i Marian Bigott oraz Anna i Janusz Bigott złożyli następujące uwagi dotyczące działek nr 997/5, 997/4, 997/9, 997/8, 997/7 KM 17:

1) Wnioskowali o zmianę przeznaczenia terenu z zieleni urządzonej na tereny usługowo-mieszkalne z funkcją rekreacyjno-wypoczynkową ponieważ:
   - jest to działka budowlana, dysponują decyzją o warunkach zabudowy nr RAA-I-13895/7331/588/06/701/dz.997/9/MZ z dnia 02.09.2008 r., wydaną na wniosek Państwa: Anny i Janusza Bigott oraz Krystyny i Mariana Bigott na budowę budynku usługowo-mieszkalnego, dwukondygnacyjnego z poddaszem użytkowym, wraz z infrastrukturą techniczną,
   - nieruchomość posiada wartość sentymentalną, gdyż na terenie tym było osiedlisko rolne ich rodziców i przodków, tam się urodzili i dorastali, z nieruchomością są związani emocjonalnie i pragną w przyszłości poczynić na niej inwestycję,
   - w bezpośrednim sąsiedztwie występują zabudowania wielorodzinne i amfiteatr, jest też przychodnia zdrowia, supermarket a przez ulicę sąsiadują z budynkami jednorodzinnymi i siedliskami rolnymi,
   - na spotkaniu p. Prezydent Wojciech Szczurek zaaprobował projekt powstania budynku o funkcji rekreacyjno-wypoczynkowej /(restauracja, kawiarnia, hotel, kręgle).
2) Wnioskowali o przystąpienie do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego tego terenu, który uwzględniłby ich uwagi do wyłożonego projektu Studium.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 1) Skorygowane zostały zapisy projektu zmiany Studium zawarte w rozdziale XII ust. 2 *Struktura funkcjonalna – kierunki zmian w przeznaczeniu terenów* w zakresie terenów zielonych, uwzględniając możliwość dopuszczenia na przedmiotowym terenie zabudowy ogrodowej o funkcjach związanych z funkcją podstawową parku/zieleni miejskiej np. kawiarnia, restauracja, klub itp. w celu uatrakcyjnienia przestrzeni rekreacyjnej służącej przede wszystkim okolicznym mieszkańcom.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Ad 1) Uwagi nieuwzględniono w części dotyczącej zaproponowanej w uwadze intensywności zabudowy, która odbiega charakterem od form zabudowy, które mogłyby towarzyszyć parkowi miejskiemu.
Ad 2) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń Studium.

5. **Auchan Polska Sp. z o.o.** wniosła o wykreślenie z rysunku Studium na terenie położonym w Gdyni przy ul. Morskiej drogi zbiorczej Z 1/2, pomiędzy terenami „UC" oraz „M1,U", na obszarze określonym załącznikiem graficznym do niniejszego wniosku. Spółka proponowała wykreślić drogę zbiorczą ze względu na bliskość węzła ul. Morskiej z planowaną trasą GP 2/2-3 (S 2/2-3), poprzez którą realizowane będzie połączenie z ulicą Hutniczą.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Planowana droga zbiorcza stanowi najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą. Połączenie to wynika z przewidywanych potrzeb komunikacyjnych, stanowić ma m.in. dojazd od strony północnej (od Rumi) do planowanego centrum usługowego. Ewentualna weryfikacja zasadności budowy drogi będzie możliwa po przeprowadzeniu prognoz i analiz ruchu w oparciu o przygotowywany model ruchu dla Gdyni.

6. **Invest Komfort Spółka Akcyjna Sp. K.** złożyła następujące uwagi:
1) Dla rejonu ulic Bydgoskiej i Kieleckiej w granicach przedstawionych w załączniku nr 1: zmiana przeznaczenia z M2,U, na M3,U przy jednoczesnym ustaleniu wskaźnika intensywności zabudowy brutto dla M3 w strefie śródmiejskiej na poziomie 2,2. Wniosek argumentuje ustaleniami istniejących i sporządzanych miejscowych planów zagospodarowania w rejonie ww. ulic. Zabudowa mieszkaniowa M3 występuje w strefie śródmiejskiej, co uzasadnia jej wprowadzenie, natomiast wnioskowana intensywność - 2,2, jest wynikową intensywnością zabudowy ustaloną w oparciu o ustalenia ww. planów miejscowych.
2) Dla działki nr 718/18 KM 70 położonej przy ul. Legionów 121:
   a) w granicach rejonu wschodniej zabudowy ulicy Legionów (na odcinku od ul. Redłowskiej do ul. Cylkowskiego) oraz części zabudowy przy ul. Korczaka, w granicach przedstawionych w załączniku nr 2: zmiana przeznaczenia z M2 (strefa miejska) na M3, przy jednoczesnym zaliczeniu obszaru do strefy śródmiejskiej oraz ustaleniu wskaźnika intensywności zabudowy brutto dla M3 w strefie śródmiejskiej na poziomie 2,2. W projekcie zmiany Studium, ulica Legionów jest granicą pomiędzy strefą śródmiejską, a strefą miejską. W rzeczywistości cała przestrzeń ulicy – na ww. odcinku, wraz ze znajdującą się przy niej zabudową po obydwu jej stronach oraz częściowo zabudowa przy ul. Korczaka, posiadają cechy przestrzeni śródmiejskiej: charakterystyczne dla centrum miast usługi zlokalizowane w parterach budynków wielorodzinnych, wskaźniki urbanistyczne: duża intensywność, wysokość i układ zabudowy – w przewadze zabudowa mieszkaniowo-usługowa pierzejowa oraz bardzo dobry dostęp do transportu publicznego. Wnioskowana intensywność dla M3 w strefie śródmiejskiej - 2,2, jest przybliżoną średnią intensywnością, ustaloną w oparciu o istniejące intensywności zabudowy. Ponadto przedmiotowy obszar obejmuje również działkę przy ul. Legionów 121, stanowiącą własność Spółki, gdzie planowana jest realizacja budynku mieszkalno-usługowego na podstawie ważnej decyzji o warunkach zabudowy nr RAA.6730.69.2014.KR-75/121 z dnia 16.09.2014 r., która umożliwia realizację zabudowy o intensywności ok 2,7 (łącznie z dominantami);
   b) wniosła o objęcie obszaru działki okręgiem wyznaczającym centrum dzielnicy na rys. nr 2-1 projektu zmiany Studium, jak w załączniku nr 2. W części II projektu zmiany Studium, pkt. 2.2 Cele i kierunki polityki przestrzennej w części CENTRA DZIELNICOWE ŁĄCZĄCE FUNKCJE PUBLICZNE I KOMERCYJNE występuje zapis: *(...) niezbędne jest uzupełnienie hierarchicznego systemu ośrodków usługowych w Gdyni, w wybranych lokalizacjach, o poziom dzielnicowy. Lokalizacjami takimi są wykształcone lub kształtujące się ośrodki dzielnicowe - zgrupowania usług komercyjnych i publicznych: • Centrum dzielnicowe Redłowa - rejon ul. Redłowskiej, Legionów, węzła integracyjnego SKM.* Obrys obszaru oznaczającego centrum dzielnicy Redłowo, na rysunku Studium znajduje się w rejonie ulic: Zwycięstwa, Redłowskiej i Legionów oraz Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego, co było aktualne

w 2008 roku, kiedy uchwalano Studium. W ciągu ostatnich siedmiu lat rozbudowano centrum PPNT, w szczególności komercyjnie dostępne części, jak sale konferencyjne i centrum Eksperyment. Powstał również zespół mieszkalno-usługowy Altus z funkcją handlowo-usługową w parterze, generujący duży ruch i którego zasięg obsługi kwalifikuje jego obszar do zaliczenia do centrum dzielnicowego Redłowa. Również planowane inwestycje, jak projektowana przez Spółkę zabudowa mieszkalno-usługowa na przedmiotowej działce, czy projektowany budynek SKOK potwierdziły tendencję przesuwania się centrum dzielnicy w kierunku południowym. Lokalizacja powyższych inwestycji wskazuje na kształtowanie się funkcji publicznych i komercyjnych wokół węzła integracyjnego SKM, który jest bardzo istotnym elementem centrotwórczym w skali dzielnicy i powinien znaleźć się w centralnej części obszaru wyznaczającego centrum dzielnicy Redłowo.

3) W związku z wnioskowanym wprowadzeniem oznaczenia M3 o intensywności 2,2 w strefie śródmiejskiej, wniosła również o korektę opisu w Studium UiKZPG pkt 2 STRUKTURA FUNKCJONALNA: „M3 - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej na obszarze centrum miasta lub dzielnicy oraz śródmieścia".
4) Dla działki nr 586/36 KM 79 położonej przy ul. Kłajpedzkiej i ul. Wielkopolskiej:
   a) wniosła o zmianę przeznaczenia obszaru w granicach przedstawionych w załączniku nr 3, z M1,U na M2,U - tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i tereny usług. Wnioskowana zmiana wynika z istniejącego oraz planowanego zagospodarowania terenu zgodnie z poniższym: istniejąca zabudowa przy ul. Kłajpedzkiej jest zabudową wielorodzinną o intensywności od 1,1 do 1,4 (zdjęcie nr 3), natomiast działki własności Invest Komfort posiadają decyzję o warunkach zabudowy nr RAA-11-8979/7331/416/06/926/0.Skarpa-bud.1,2/KL z dnia 30.10.2007 r. dla inwestycji polegającej na budowie dwóch budynków wielorodzinnych z częściami usługowymi, o intensywności do ok 1,4. W związku z powyższym, przedmiotowy teren kwalifikuje się do terenów zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i terenów usług – M2,U, o intensywności ustalonej zgodnie z projektem zmiany Studium - 1,2.
   b) wniosła o korektę przebiegu obszaru lasów, w zakresie przedstawionym w załączniku nr 3, w oparciu o będący w trakcie aktualizacji plan urządzania lasu w związku z procedurą aktualizacji klasyfikacji granic użytków Ls, będącą w trakcie procedowania.
5) Dla działki nr 232/8 KM 3L położonej przy ul. Nowowiczlińskiej wniosła o zmianę przeznaczenia obszaru planowanego pod dojazd do ww. działki (wg wstępnej koncepcji Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego części dzielnicy Karwiny w Gdyni, rejon Obwodnicy Trójmiasta i ulicy Nowowiczlińskiej) – wyłączenie z obszaru lasów i włączenie obszaru do terenu UC. Wnioskowana zmiana wynika z obowiązku zgodności Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego z ustaleniami Studium UiKZP.
6) Dla działki nr 37/1 KM 85 położonej przy ul. Bernadowskiej wniosła o analogiczne ustalenia, jak dla terenów zabudowy wielorodzinnej znajdujących się po przeciwnej stronie ul. Bernadowskiej, w szczególności:
   a) przeznaczenie działki pod tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M2,
   b) zmniejszenie wymaganego minimalnego procentowego udziału powierzchni biologicznie czynnej z 80% na 40-60%.

Dla przedmiotowej działki nie obowiązuje plan miejscowy, w związku z czym nowa zabudowa może powstać po uzyskaniu decyzji o warunkach zabudowy, którą wydaje się w oparciu o funkcję zabudowy i zagospodarowania oraz cechy zabudowy i zagospodarowania na obszarze analizowanym, w granicach którego, na działce nr 97 KM 85, powstaje realizowane przez Invest Komfort osiedle mieszkaniowe Rivus. Inwestycja posiada ważną decyzję o pozwoleniu na budowę nr RAAIII.6740.545.2013.AP-895/dz.97 z dnia 26.03.2015 r. (w załączeniu), dla zespołu budynków mieszkalnych wielorodzinnych wraz z infrastrukturą techniczną. Zgodnie z wytycznymi do kierunków zagospodarowania przestrzennego w Studium UiKZG - w ramach działań zmierzających do racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów, w tym terenów uzbrojonych, zakłada się intensyfikację i "dopełnienie" zagospodarowania istniejącego (zdjęcie nr 5,6) oraz restrukturyzację terenów już zainwestowanych. Spółka wniosła o umożliwienie realizacji osiedla mieszkaniowego o analogicznych, do budowanego osiedla Rivus, wskaźnikach, które będzie dopełnieniem istniejącego i powstającego zagospodarowania o funkcji mieszkaniowej wielorodzinnej oraz przyczyni się do intensyfikacji i restrukturyzacji ośrodka wypoczynkowego i zagospodarowania zaniedbanych okolic ulicy Bernadowskiej.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 2b) Przesunięty został wskazany na rysunku Studium nr 2-1 Kierunki zagospodarowania przestrzennego – struktura funkcjonalno-przestrzenna, „okrąg" określającego centrum dzielnicy. Kolejne realizacje usługowe przesuwają stopniowo miejsce największego zintensyfikowania usług w tym rejonie w kierunku południowym. Oznaczenie posiada charakter symboliczny, dlatego pomimo faktycznego szerszego zasięgu usług, nie obejmuje wszystkich usług występujących w tym rejonie.
Ad 6) Uwagę uwzględniono poprzez korekty projektu zmiany Studium:

- w zakresie kierunków zmian w przeznaczeniu terenów – przypisano przedmiotowy teren do terenów rozwojowych zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usług (M2,U),
- zmniejszono wymagany minimalny procentowy udział powierzchni biologicznie czynnej z 80% na 40-60%.

Zmiany uzasadnia powstająca sukcesywnie wzdłuż ul. Bernadowskiej nowa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna o niskiej intensywności.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Ad 1), 2a), 3) Studium określa politykę przestrzenną gminy, w tym kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów, natomiast przeznaczenie terenów dokonuje się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów na określone cele oraz precyzują zasady zabudowy i zagospodarowania. Wskazane w Studium strefy funkcjonalne (centrum miasta, śródmiejska, miejska, przedmieść oraz portowo-przemysłowo-usługowa) zostały wyznaczone w oparciu o charakter zabudowy przeważającej na danym obszarze, m.in. w celu określenia wskaźników dotyczących zagospodarowania terenu oraz w celu możliwości szacowania chłonności terenów w poszczególnych częściach miasta. W Studium przyjęto także wysokości i wskaźniki intensywności zabudowy brutto, określone jako orientacyjne dla różnych rodzajów zabudowy w poszczególnych strefach funkcjonalnych, które mają służyć do badania chłonności terenów i opracowywania wytycznych programowo-przestrzennych w planach miejscowych. Wskaźniki intensywności zabudowy brutto przyjęto dla terenów inwestycyjnych z uwzględnieniem niezbędnych terenów podstawowych urządzeń usługowych, zieleni, wypoczynku, oraz dróg o charakterze lokalnym i dojazdowym. Wskaźniki intensywności zabudowy brutto i wysokości zabudowy zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i będą uszczegółowione – w tym również wskazane zostaną lokalne dominanty wysokościowe – na podstawie analiz urbanistycznych wykonywanych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem spójności kompozycji przestrzennej oraz charakteru istniejącej zabudowy.
Błędne jest utożsamianie przyjętych w Studium kategorii wskaźników intensywności zabudowy brutto ze wskaźnikami intensywności zabudowy ustalanymi w planach miejscowych dla poszczególnych działek lub terenów inwestycyjnych (netto).
Ad 4a) Studium określa politykę przestrzenną gminy, w tym kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów, natomiast przeznaczenie terenów dokonuje się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów na określone cele oraz precyzują zasady zabudowy i zagospodarowania. Podstawową zasadą dla kierunków zmian struktury funkcjonalnej jest równoważenie funkcji na całym obszarze miasta i tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych. Na Rysunku Studium Nr 2-1 wskazano kierunki zmian w przeznaczeniu terenów dla poszczególnych wydzielonych obszarów. Kierunki zmian struktury funkcjonalnej i zasięg wydzielonych obszarów należy traktować orientacyjnie. Stanowią one wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i należy je w planach miejscowych uszczegółowić, jak również wskazać przeznaczenie poszczególnych, wyznaczonych w planach terenów, położonych w obrębie wskazanych obszarów. Charakter przeważającej części zabudowy występującej w obszarze wskazanym w Studium jako M1,U to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Zgodnie z zapisami Studium zawartymi w rozdziale XII ust. 2 „*W strukturze zabudowy mieszkaniowej na obszarach M1 ustala się przeważający udział domów jednorodzinnych i kilkurodzinnych – tzw. małych domów mieszkalnych..()"*. W świetle powyższego możliwość wskazania terenów przeznaczonych pod zabudowę wielorodzinną w obrębie terenu M1 nie są wykluczone jeżeli poparte będą analizami urbanistycznymi wykonywanymi do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego z uwzględnieniem spójności kompozycji przestrzennej oraz charakteru istniejącej zabudowy.
Ad 4b), 5) Stopień szczegółowości uwagi nie pozwala na rozstrzygnięcie w zakresie ustaleń Studium. Zgodnie z zapisami Studium *„Na obszarach, na których sporządzane są plany miejscowe - zasięgi polityk przestrzennych, obszarów chronionych bądź przeważających form użytkowania terenu lub*

funkcji - mogą ulec korektom po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań. Nie stanowi to o sprzeczności z regulacjami określonymi w Studium, o ile nie są naruszane zasady rozwiązań układów liniowych, logika niezbędnych rezerw terenowych oraz generalna struktura stref ważnych w mieście".

7. **Barbara Szkodowska** złożyła następujące uwagi:

Zdaniem wnoszącej uwagę, tekst Studium należało doprecyzować w poniższych miejscach.

1) W strukturze przestrzennej strefy śródmiejskiej dokładnie definiować ograniczenia powierzchni zabudowy kierując się wytycznymi Prognozy oddziaływania na środowisko, aby nie dopuścić, by w strefach wysokiego obciążenia (rys 2-1) doszło do zagrożenia życia ludzi. Priorytetem niech będą strefy ochronne ujęć wód podziemnych. Uzupełnić tekst w kierunkach i wskaźnikach dot. zagospodarowania i użytkowania, jako tereny wyłączone spod zabudowy – patrz. Rozp. Nr 3/2015 DRZEW w Gdańsku z 24.04.2015 r.
2) Cel ochrona wód podziemnych przed degradacją. Proponowała w kategorii wskaźników intensywności zabudowy brutto rejonie Wzgórza Św. Maksymiliana zmienić z 2,0 na 1,5 i wyłączyć funkcje U(UC). Teren obciążony skutkami inwestycji drogowej, marketu Riviera, sąsiedztwem kolei, brakiem odbudowy zieleni izolacyjnej, przekroczone normy hałasu (uciążliwość akustyczna). Brak lokalizacji miejsc na tak dużą ilość odpadów komunalnych dla całej strefy śródmiejskiej.
3) W przypadku minimalistycznego % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) ustanowić 90% dla wszystkich terenów zielonych (zieleni).
4) Wykazać należytą staranność o utrzymanie rodzimego gatunku i wody powierzchniowej na nowo wprowadzone uzupełnienie – kwietniki na podłożu zapewniającym ich naturalną wegetację.
5) Nie dla folii, kamieni, traw i drzew w donicach.
6) Wskaźnik (PBC) uszczegółowić jeszcze przy planach.
7) W kwestii wskaźników parkingowych ograniczać ilość miejsc postojowych poprzez wymóg – zachętę do korzystania z transportu publicznego, czy tworząc stacje rowerowe. Powoli (odpowiedni zapis) wyprowadzać auta nie spełniające norm emisji CO_2 poza strefą śródmiejską do parkingów zbiorowych (tereny postoczniowe, międzytorze PKP).
8) Powracając do struktury funkcjonalnej – kierunki zmian w przeznaczeniu terenu dot. terenów zieleni, zlikwidować ogródki działkowe np. rejon ul. Harcerskiej, natomiast zieleń parkową – wspólną przestrzeń objąć (odpowiedni zapis) jakąś formą mini planów zagospodarowania dla zadrzewienia, które już istnieje dla zachowania genotypu i szczególnych walorów krajobrazowych z właściwą formą ochrony tej zieleni zabytkowej (również dla drzew przydrożnych i alei) aby zabezpieczyć tereny wyższej użyteczności przed ekspansją byłych spadkobierców, których zalew po 100 latach jest niezrozumiały i staje się zagrożeniem dla ładu publicznego.
9) Należałoby do zasad ochrony dziedzictwa i dóbr kultury włączyć krajobraz dla zachowania niepowtarzalnych cech przestrzeni, które zachęcą do osiedlania przybysza. Budowle w takich terenach winny być inspirowane otoczeniem.
10) To samo powinno odnosić się do osad – gdzie stare chaty plus teren (powinny) być zapisane, jako parki tematyczne (przykład wyspy Madery – chaty tematyczne jako element zachęcający turystów do odwiedzenia takich miejsc.
11) Każde zamierzenie inwestycyjne uzgodnić z Wojewódzkim Konserwatorem Przyrody i Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.
12) To samo w odniesieniu do lokalnej zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie gruntów leśnych. Chronić lokalnym prawem (uchwały RM) zieleń zabytkową poprzez stosowne zapisy o Grupowych Pomnikach Przyrody.
13) Zlikwidować Specustawy.
14) Tereny zamknięte, zastrzeżone ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa – nie dopuszczać do zmiany statusu. Przykład – Kamienna Góra ul. Korzeniowskiego 7 i 7a.
15) Zakaz wycinki dużych, sędziwych drzew i roślinności, które chronią dodatkowo osuwisko, zapobiegając erozji gleby i wysychaniu jej, co zmniejsza spójność.
16) To samo dotyczy terenów kolejowych.

Składająca uwagę wskazała, że uwagi zebrano po rozmowach z mieszkańcami w ramach naszej Inicjatywy z udziałem Radnego Miasta Gdyni, umocowanego merytorycznie w sprawach dot. bezpieczeństwa, który w Toronto pracował w UTSC Police na stanowisku policjanta klasy pierwszej.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 6) W Studium ustalono wskaźniki minimalnego procentowego udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) dla niektórych obszarów o różnym przeznaczeniu, wskazanych na Rysunku Studium Nr 2-1 (zielony szraf o różnym zagęszczeniu).
Zgodnie z zapisami rozdziału XIII, dla terenów zieleni przyjęto następujące wskaźniki PBC:

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

Na terenach przeznaczonych pod inne funkcje wskazano obszary, dla których wymagane są podwyższone wskaźniki PBC w przedziałach 40-60%, 60-80% oraz min. 80%.
Na terenach zabudowy mieszkaniowej, dla których nie wskazano minimalnego % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) na Rysunku Studium Nr 2-1, zaleca się, aby wskaźnik PBC kształtował się w granicach od 25% do 40 %. Wymagany udział powierzchni biologicznie czynnej na danym obszarze ogranicza możliwość realizacji funkcji wskazanych w Studium. Wskaźniki wymaganej powierzchni biologicznie czynnej zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i będą uszczegółowione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego – w tym również wskazane zostaną tereny z ograniczeniami w zagospodarowaniu oraz tereny z zakazem zabudowy – na podstawie szczegółowych analiz urbanistycznych, z uwzględnieniem uwarunkowań i powiązań przyrodniczych. Powierzchnię biologicznie czynną na danym obszarze stanowi suma wyznaczanych w planie miejscowym terenów wód, zieleni, użytków rolnych (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.
Ad 7) Projekt zmiany Studium zawiera zapisy dotyczące kierunków rozwoju systemu transportowego Gdyni, uwzględniające poruszaną w uwadze problematykę w zakresie dotyczącym ustaleń Studium w rozdziałach: VII i XVI.
Ad 15) Zgodnie z zapisami Studium w rozdziale XX, ust. 2.2 na terenach osuwisk nieaktywnych, terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi lub potencjalnie narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych ustala się obowiązek zachowania, pielęgnacji i uzupełniania roślinności ograniczającej erozję zboczy oraz utrzymującej ich stabilność. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice takich obszarów oraz określić zasady ich zagospodarowania.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Ad 1), 2) Nie ma bezpośredniej zależności pomiędzy powierzchną, intensywnością zabudowy na obszarach śródmieścia oraz w jego rejonie a ochroną ujęć wód podziemnych czy zagrożeniem życia ludzi. Ujęcia wód podziemnych zostały wskazane na rys. 2-1 oraz 2-2 projektu zmiany Studium – nie występują w przywołanym w uwadze rejonie. Wskazane w Studium kierunki polityki przestrzennej gminy uwzględniają problematykę ochrony wód podziemnych na poziomie dostosowanym do zakresu Studium i są uwzględniane w aktach prawa miejscowego na podstawie obowiązujących przepisów. Zgodnie z zapisami Prognozy oddziaływania na środowisko do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni *„Przyjęte cele i założenia rozwoju Gdyni oraz jej struktura funkcjonalno-przestrzenna sprzyjają ograniczeniu oddziaływania procesów inwestycyjnych na środowisko ale także prowadzą w kierunku budowania przyszłości przy jak najmniejszym koszcie środowiskowym, najefektywniejszym wykorzystaniu naturalnych zasobów i w konsekwencji w zgodzie z zasadą rozwoju zrównoważonego. Jest to kierunek dobrze dostosowany do poziomu przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych walorów na terenie gminy.”*
Ad 3) Postulowane ograniczenie wskaźników minimalnego procentowego udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC) do 90% na wszystkich terenach zieleni nie jest uzasadnione ze względu na możliwości realizacji, na części z nich, zabudowy/obiektów o funkcjach związanych z funkcją podstawową parku/zieleni miejskiej np. kawiarnia, restauracja, klub itp. czy obiektów sportu i rekreacji, które mogą powstać w ramach:

- terenów zieleni urządzonej (ogrody botaniczne, parki, bulwary, skwery) - min. 80% PBC,
- terenów rozwojowych zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji – min. 80% PBC, w celu uatrakcyjnienia przestrzeni rekreacyjnej służącej przede wszystkim okolicznym mieszkańcom.

Ad 8) Istotne ograniczenie dotychczasowej funkcji dotyczyło i nadal dotyczyć będzie ogrodów działkowych, gdzie rekreacyjny charakter użytkowania tych terenów został przekształcony niezgodnie ze swoim pierwotnym przeznaczeniem oraz gdzie występują ewidentne uciążliwości ze strony

istniejącego zagospodarowania o charakterze priorytetowym (układ drogowy, kolejowy, otoczenie przemysłowe). W Gdyni występują przykłady ogrodów działkowych, które za zgodą ich właścicieli, zostały przeniesione z dotychczasowej lokalizacji na nowe dogodniejsze dla tego celu i lepiej wyposażone lokalizacje w północnych dzielnicach miasta – np. na tereny przy ul. Zielonej. Przywołane w uwadze tzw. ogródki w rejonie ul. Harcerskiej (niezrzeszone w ROD) położone są pomiędzy głównymi korytarzami transportowymi w strefie uciążliwości akustycznej, utrudniającej wypoczynek czy rekreację (tereny kolejowe oraz al. Zwycięstwa). Powyższa lokalizacja uzasadnia dopuszczenie na tym terenie wskazanej w Studium funkcji usługowej, umożliwiającej stworzenie zabudowy ekranującej uciążliwości akustyczne od strony terenów kolejowych. System terenów zieleni urządzonej oraz terenów rozwojowych zieleni urządzonej także z udziałem terenów sportu i rekreacji wskazuje rys 2-1 projektu zmiany Studium. Dokonanie szczegółowych rozstrzygnięć dotyczących zasad zagospodarowania terenów nastąpi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, który jest aktem prawa miejscowego.
Ad 9), 10) Projekt zmiany Studium uwzględnia ochronę krajobrazu kulturowego w rozdziałach dotyczących ochrony i kształtowanie przestrzeni o walorach kulturowych (rozdział VI, XV). Głównym celem polityki przestrzennej w odniesieniu do środowiska kulturowego jest ochrona i rewaloryzacja wszystkich jego walorów, które stanowią o pięknie i tożsamości historycznej miasta. Studium zwraca również uwagę na zachowanie śladów osadnictwa wiejskiego oraz wiejsko-letniskowego jako świadków historii przestrzennej i kultury materialnej tego terenu. Przykładem powyższego może być zespół dawnej osady rybackiej „Na Piaskach" przy ul. Węglowej – zaliczony do obszarów pełnej ochrony oraz restytucji zasobów. Dodatkowo na rys. 2-3 projektu zmiany Studium wskazane zostały m.in. strefy ochrony konserwatorskiej poszczególnych obszarów wyróżniających się wysokimi walorami kulturowymi oraz ważne osie kompozycyjne. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić listę obiektów i granice obszarów, które objęte będą ochroną konserwatorską oraz obowiązujące zasady ochrony, alternatywnie określić szczegółowe zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, uwzględniając stan zachowania zasobów dziedzictwa kulturowego i istniejące uwarunkowania. Określone w Studium polityki przestrzenne dot. dziedzictwa kulturowego nie stoją w sprzeczności w możliwością utworzenia przywołanych w uwadze „parków tematycznych", które nie dotyczą ustaleń Studium.
Ad 4), 5), 11), 12), 13), 14) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń Studium.
Ad 15) Ochrona poszczególnych drzew uwzględniona będzie na poziomie planów miejscowych.
Ad 16) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń Studium. W studium określa się m.in. granice terenów zamkniętych, do których należą tereny kolejowe. Uzyskanie pozwolenia na budowę w obrębie linii kolejowej, wymaga uzyskania wszelkich zgód od właściwych organów ochrony przyrody, w tym zgody na ewentualną wycinkę drzew.

8. **DART DG Staszak Kełpiński Sp. J.** wniosła o:
1) Dołączenie działek nr 684/6 i 684/8 KM 10 do sąsiedniej strefy o funkcji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M2 lub jeżeli nie jest to możliwe do sąsiedniej strefy o funkcji jednorodzinnej i usługowej M1,U.
2) Dołączenie działki nr 684/20 KM 10 do sąsiedniej strefy o funkcji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M2.
3) Dołączenie działki nr 684/22 KM 10 do sąsiedniej strefy o funkcji zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej M2 lub jeżeli nie jest to możliwe do sąsiedniej strefy o funkcji jednorodzinnej i usługowej M1,U.

Jako uzasadnienie uwagi wskazała następujące argumenty:
- historię przeznaczenia wskazującą na wcześniejsze możliwości zabudowy tych działek. W przeszłości teren ten miał funkcje mieszkaniową i usługową wynikającą z poprzednich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i Studium: Już w latach 70-tych XX wieku planowane były na tym terenie inwestycje budowlane i dlatego też nieruchomość została wywłaszczona poprzedniej właścicielce pod zabudowę mieszkaniową, hotele robotnicze oraz suchy dok, co wynika z tekstu uzasadnienia decyzji zwrotowej Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 10.09.2009 r. nr WS-IV/72211/4/2009;
- Studium z dnia 04 listopada 1999 r. także przewidywało na przedmiotowym terenie funkcję „rewaloryzacja przy priorytecie mieszkalnictwa";
- możliwości kontynuacji istniejącej zabudowy położonej w bliskim sąsiedztwie;
- spadki terenu na ekspozycję południową i południowo-zachodnią, czyli nasłonecznienie działki jest idealne dla zabudowy mieszkaniowej;

- nierówne traktowanie właścicieli;
- niemożliwość wykorzystania tych działek na funkcję usług sportu i rekreacji czy zieleni urządzonej;
- niskie walory przyrodnicze terenu – teren nie wyróżnia się pod względem walorów krajobrazowych czy rekreacyjnych;
- nieuzasadnione czy nadmierne ograniczenie prawa własności;
- naruszenie norm Konstytucji, tj. art. 31 ust, 3 ustawy zasadniczej i wynikającej z niej zasady proporcjonalności;
- oznaczenie użytku – Bp (działka budowlana);
- korzystne warunki gruntowo-wodne dla realizacji zabudowy o charakterze mieszkaniowym jednorodzinnym, wielorodzinnym oraz komunikacyjnym;
- pozytywną opinię w zakresie możliwości realizacji dróg i parkingów;
- spadki terenu nieprzekraczające 20%.

Do uwagi załączono opracowania: „Opinia geotechniczna dotycząca warunków gruntowo-wodnych na terenie działek nr 684/8, 684/20 i 684/22 przy ul. Żelaznej w Gdyni" z 2012 r. oraz „Inwentaryzacja przyrodnicza wraz z waloryzacją terenu: Gdynia, działki nr 684/22, 684/8 i 684/21" z 2013 r.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:

Teren, którego dotyczy uwaga położony jest w obrębie strefy krawędziowej wysoczyzny, charakteryzującej się wysokim stopniem nachylenia zboczy.

Dołączona do uwagi „Opinia geotechniczna dotycząca warunków gruntowo-wodnych na terenie działek nr 684/8, 684/20 i 684/22 przy ul. Żelaznej w Gdyni" potwierdza, że teren charakteryzuje się dużą deniwelacja terenu w zakresie 33,50 – 72,50 m n.p.m., a kąt nachylenia skarp wynosi 15-30°. Autor opinii nie zaobserwował w terenie czynnych osuwisk, ruchów masowych czy obrywów. Zauważył, że lokalnie występujące pochyłe drzewa wskazują na przypowierzchniową destabilizację zbocza. W dalszej części opinii stwierdza, że na całym obszarze badań nie ma przeciwwskazań dla zabudowy, chociaż inwestycje mogą wymagać ,w zależności od przyjętej koncepcji zagospodarowania, makroniwelacji terenu lub ewentualnego zabezpieczenia zbocza poprzedzonego analizą stateczności skarp.

Jak wynika z treści opinii autor nie przeprowadził analizy stateczności skarp, a opinia o braku przeciwwskazań dla zabudowy oparta jest jedynie na ocenie wstępnych warunków gruntowo-wodnych.

Natomiast wg opracowania z 2012 r. „Mapa i rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla terenu Miasta Gdyni" południowa oraz północna część przedmiotowego terenu stanowi teren zagrożony ruchami masowymi ziemi – dotyczy to przeważającej części dz. 684/8, części dz. 684/20 oraz południowej części dz. 684/22. Wymienione powyżej części nieruchomości znajdują się w granicach obszaru objętego kartą rejestracyjną terenu zagrożonego ruchami masowymi o nr identyfikacyjnym 5140, gdzie głównymi kryteriami wyznaczenia terenu były uwarunkowania:

1) geomorfologiczne:
   - duże nachylenie i wysokość zboczy,
   - przejawy ruchów masowych,
2) antropogeniczne:
   - podcięcie zboczy (obniżenie parametrów wytrzymałościowych gruntów).

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Pogórze i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Unruga i Płk. S. Dąbka, zachodnia część przedmiotowego terenu sytuowana jest na obszarze oznaczonym symbolem 125 US,ZP – zieleń urządzona, usługi sportu i rekreacji, natomiast wschodnia część na obszarze oznaczonym symbolem 136 ZP – zieleń urządzona. Powyższe przeznaczenie ustalone zostało z następujących względów:

- znaczne różnice wysokości pomiędzy górnym i dolnym tarasem sięgające kilkudziesięciu metrów powodują znaczne pochylenie terenu - skarpy o spadkach przekraczających 20 %. Z tego powodu występują tam znaczne połacie terenów zielonych o różnej szerokości stanowiące naturalne umocnienie skarp. Stanowią one istotny element kompozycji przestrzennej ze względu na wyjątkowe walory przyrodniczo-krajobrazowe i widokowe, a jednocześnie zaplecze rekreacyjno-wypoczynkowe sąsiednich osiedli mieszkaniowych;
- przedmiotowe tereny w większości stanowią teren potencjalnie narażony na osuwanie się mas ziemnych – wszelkie roboty ziemne wymagałyby znacznej ingerencji w środowisko;

- warunki terenowe nie pozwalają na poprowadzenie dróg dojazdowych (zapewnienie odpowiednich spadków i szerokości) bez znacznych robót ziemnych naruszających stabilność skarp.

9. **Lidia Daszuta, reprezentowana przez r.pr. Marka Forysia** wniosła o:
1) Zmianę funkcji działek nr 666/10, 666/1, 666/3, 666/5 z M1,U na M2,U.
2) Włączenie działki nr 684/19 do sąsiedniej strefy M2.
3) Włączenie działki nr 684/21 do sąsiedniej strefy M2.
Wniosek o zmianę funkcji działek nr 666/10, 666/1, 666/3, 666/5 z M1,U na M2,U motywowała faktem występowania w bliskim sąsiedztwie na zbiegu ul. Rtęciowej i Żelaznej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej o wysokości budynków do 38 m, zrealizowanej przez spółkę deweloperską, jak również istniejącej od lat 80-tych budynków mieszkalnych 11-kondygnacyjnych wzdłuż ul. Żelaznej.
Powyżej składane wnioski są spójne z zamierzeniami inwestycyjnymi właścicieli, a planowe w Studium przeznaczenie je ogranicza czy wręcz uniemożliwia. Nieruchomość jest przedmiotem umowy przedwstępnej sprzedaży, gdzie inwestor najbardziej zainteresowany jest budową budynku mieszkalnego wielorodzinnego z usługami w parterze. Gdynia jako miasto sprzyjające inwestycjom nie powinna wprowadzać takich ograniczeń. Powinna natomiast wychodzić naprzeciw i sprzyjać nowym zamierzeniom inwestycyjnym, gdyż ma to bezpośrednie przełożenie na rozwój miasta. Dodatkowym argumentem jest to, że działka ta znajduje się w strefie opisanej jako centra dzielnic - łączące funkcje publiczne i komercyjne, zatem dla takich terenów powinny być preferowane inwestycje o największej intensywności zabudowy. A jest odwrotnie, bo wprowadzono jedynie zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Teren o oznaczeniu M2 i wybudowane na nim wielokondygnacyjne budynki wielorodzinne dochodzi od północy do działki nr 666/10, stąd zasadna wydaje się kontynuacja typu sąsiedniej zabudowy.
Jako uzasadnienie do uwagi o włączenie działki nr 684/19 do sąsiedniej strefy M2 oraz działki nr 684/21 do sąsiedniej strefy M2 wskazała następujące argumenty:
- historię przeznaczenia wskazującą na funkcję mieszkaniową i usługową wynikającą z poprzednich miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i Studium: Już w latach 70-tych XX wieku planowane były na tym terenie inwestycje budowlane i dlatego też nieruchomość została wywłaszczona poprzedniej właścicielce pod zabudowę mieszkaniową, hotele robotnicze oraz suchy dok, co wynika z tekstu uzasadnienia decyzji zwrotowej Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 10.09.2009 r. nr WS-IV/72211/4/2009;
- Studium z dnia 04 listopada 1999 r. także przewidywało na przedmiotowym terenie funkcję „rewaloryzacja przy priorytecie mieszkalnictwa";
- Studium z dnia 27 lutego 2008 r. także przewidywało na przedmiotowym terenie funkcję M2 – tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej;
- korzystne warunki gruntowo-wodne dla realizacji zabudowy o charakterze mieszkaniowym jednorodzinnym, wielorodzinnym oraz komunikacyjnym;
- częściową zabudowę działki;
- pozytywną opinię w zakresie możliwości realizacji dróg i parkingów;
- niskie walory przyrodnicze terenu – teren nie wyróżnia się pod względem walorów krajobrazowych czy rekreacyjnych;
- spadki terenu nieprzekraczające 20%,
- możliwości kontynuacji istniejącej zabudowy położonej w bliskim sąsiedztwie;
- ograniczenie miejsc parkingowych dla mieszkańców,
- nieuzasadnione czy nadmierne ograniczenie prawa własności;
- naruszenie norm Konstytucji, tj. art. 31 ust, 3 ustawy zasadniczej i wynikającej z niej zasady proporcjonalności;
- oznaczenie użytku – Bp (działka budowlana).

Do uwagi załączono opracowania: „Opinia geotechniczna dotycząca warunków gruntowo-wodnych na terenie działek nr 684/8, 684/20 i 684/22 przy ul. Żelaznej w Gdyni" z 2012 r. oraz „Inwentaryzacja przyrodnicza wraz z waloryzacją terenu: Gdynia, działki nr 684/22, 684/8 i 684/21" z 2013 r.
Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:
Ad 2) Działka 684/19 położona jest na obszarze wskazanym na Rysunku Studium Nr 2-1 w kierunkach zmian w przeznaczeniu terenów, jako tereny zabudowy wielorodzinnej M2.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:

Ad 1) Studium określa politykę przestrzenną gminy, w tym kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów, natomiast przeznaczenie terenów dokonuje się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów na określone cele oraz precyzują zasady zabudowy i zagospodarowania. Podstawową zasadą dla kierunków zmian struktury funkcjonalnej jest równoważenie funkcji na całym obszarze miasta i tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych. Na Rysunku Studium Nr 2-1 wskazano kierunki zmian w przeznaczeniu terenów dla poszczególnych wydzielonych obszarów. Kierunki zmian struktury funkcjonalnej i zasięg wydzielonych obszarów należy traktować orientacyjnie. Stanowią one wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i należy je w planach miejscowych uszczegółowić, jak również wskazać przeznaczenie poszczególnych, wyznaczonych w planach terenów, położonych w obrębie wskazanych obszarów. Charakter przeważającej części zabudowy występującej po północnej stronie ul. Adm. J. Unruga – w obszarze wskazanym w Studium jako M1,U to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz usługi.
Dla obszaru obejmującego przedmiotowe działki obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Pogórze i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Unruga i Płk. S. Dąbka, który biorąc pod uwagę istniejące zagospodarowanie terenu – kościół oraz budynek parafialny, przeznaczył przedmiotowy teren pod usługi kultury – usługi sakralne.
Ad 3) Teren, którego dotyczy uwaga położony jest w obrębie strefy krawędziowej wysoczyzny, charakteryzującej się wysokim stopniem nachylenia zboczy.
Dołączona do uwagi „Opinia geotechniczna dotycząca warunków gruntowo-wodnych na terenie działek nr 684/8, 684/20 i 684/22 przy ul. Żelaznej w Gdyni" potwierdza, że teren charakteryzuje się dużą deniwelacja terenu w zakresie 33,50 – 72,50 m n.p.m., a kąt nachylenia skarp wynosi 15-30°. Autor opinii nie zaobserwował w terenie czynnych osuwisk, ruchów masowych czy obrywów. Zauważył, że lokalnie występujące pochyłe drzewa wskazują na przypowierzchniową destabilizację zbocza. W dalszej części opinii stwierdza, że na całym obszarze badań nie ma przeciwwskazań dla zabudowy, chociaż inwestycje mogą wymagać w zależności od przyjętej koncepcji zagospodarowania makroniwelacji terenu lub ewentualnego zabezpieczenia zbocza poprzedzonego analizą stateczności skarp.
Jak wynika z treści opinii autor nie przeprowadził analizy stateczności skarp, a opinia o braku przeciwwskazań dla zabudowy oparta jest jedynie na ocenie wstępnych warunków gruntowo-wodnych.
Działka 684/21 objęta jest ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Pogórze i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Unruga i Płk. S. Dąbka. Z uwagi na istniejące boisko sportowe oraz drogę dojazdową, działka przeznaczona została na – teren zieleni urządzonej, usługi sportu i rekreacji (125 US,ZP) oraz drogę dojazdową – ul. Żelazna (175 KD-D 1/2). Poza drogą i boiskiem występują jedynie skarpy o spadkach przekraczających 20 %.
Ze względu na powyższe uwarunkowania uzasadnione jest utrzymanie kierunków zmian w zagospodarowaniu terenów określonych w projekcie zmiany Studium.

10. **Łukasz Piesiewicz, Stowarzyszenie Starowiejska** złożył następujące uwagi:
Uwaga dotyczy istniejącego w Studium zapisu o ulicy Władysława IV na odcinku od skrzyżowania z ulicą 10 Lutego do skrzyżowania z ulicą Jana z Kolna. Powyższy odcinek ulicy na załączonym do Studium rysunku "2-1 Struktura funkcjonalno-przestrzenna", opisany został, jako droga Z 1/4. Ulica ta wspomniana jest też w dziale dotyczącym polityki transportowej w punkcie 2. Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni, w podpunkcie 2.1 Podstawowy układ uliczny miasta. Zdaniem wnoszącego uwagę wspomniany odcinek ulicy Władysława IV powinien zostać określony w Studium zgodnie ze stanem aktualnym jako Z 1/3, droga trzypasmowa lub ograniczony do Z 1/2, drogi dwupasmowej. Plany poprowadzenia 4-pasmowej ulicy Władysława IV na tereny portowe przez ścisłe śródmieście Gdyni pochodzą z czasów PRL, i są sprzeczne z obowiązującym obecnie paradygmatem rozwoju nowoczesnych miast, zgodnie z którym ruch kołowy w centrum jest stopniowo ograniczany, a drogi mają charakter dojazdowy zamiast tranzytowego. Utrzymanie wspomnianego zapisu jest sprzeczne z innymi zapisami Studium, jak i założeniami polityki transportowej miasta. Daje też sprzeczny sygnał o kierunku zamierzeń inwestycyjnych miasta i jego działań na rzecz zrównoważonego transportu, bowiem w Studium obok 4-pasmowej ul. Władysława IV, znajdujemy też zapis o ulicach Nowa Waszyngtona i Nowa Węglowa. To drogi zbiorcze o przekroju 2/2, zapisane jako element "perspektywicznego, podstawowego układu ulicznego miasta" (i mające według prognoz wyprowadzić w przyszłości ruch ze śródmieścia). Realizacja obu inwestycji - poszerzenia ul. Władysława IV i budowy 4-pasmowej ul. Nowej Węglowej oznaczałaby zaprzeczenie idei

nowoczesnego miasta, ograniczającego ruch samochodowy w ścisłym śródmieściu. Ponadto wnoszący uwagę wskazał na sprzeczności kwestionowanego przez stowarzyszenie zapisu z podstawowymi założeniami samego Studium m.in.:

- zadań realizacyjnych "Strategii rozwoju Gdyni" dotyczących zagospodarowania przestrzennego miasta, gdzie na pierwszym miejscu znajduje się:*"Rewitalizacja historycznego Centrum Gdyni, zapewniająca ład przestrzenny Śródmieścia oraz wysokie walory estetyczne i funkcjonalne",*
- polityką dotyczącą ochrony i kształtowania przestrzeni o walorach kulturowych – "*Rewitalizacja historycznego Centrum Gdyni, zapewniająca ład przestrzenny Śródmieścia oraz wysokie walory estetyczne i funkcjonalne*","*Głównym celem polityki przestrzennej w odniesieniu do środowiska kulturowego jest ochrona i rewaloryzacja wszystkich jego walorów, które stanowią o pięknie i tożsamości historycznej miasta", „Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności w pełni zachowana musi zostać historyczna kompozycja ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowych i wnętrz zieleni komponowanej, a także ich związków widokowych z krajobrazem nadmorskim oraz kontekstem kulturowym."*
- polityką dotyczącą ochrony i kształtowania środowiska –*"Proekologiczny rozwój przestrzenny miasta ukierunkowany (jest) na minimalizację konfliktu "urbanizacja - środowisko przyrodnicze", „Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi"*ma odbywać się między innymi poprzez poprawę*"stanu aerosanitarnego powietrza atmosferycznego, ograniczenie uciążliwości akustycznej środowiska miejskiego: poprzez m.in. modernizacja układu komunikacji samochodowej i wzrost płynności ruchu w mieście, oraz unikanie konfliktowego lokalizowania funkcji będących źródłem i wymagających ochrony przed hałasem."*
- polityką transportową miasta – "*nie ma praktycznej możliwości nadążenia z rozbudową dróg za rosnącą motoryzacją; w sytuacji tłumionego popytu, próby dostosowania przepustowości dróg do pojemności parkingów prowadzą do nadmiernego zwiększenia ruchliwości i wzrostu zanieczyszczenia środowiska. Kontynuacja dotychczasowej polityki w większości przypadków nie rozwiązuje problemu zatłoczenia, które obejmuje coraz większe obszary i pochłania coraz więcej czasu*", „*kontynuowanie procesu dostosowywania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi, eliminowanie barier przestrzennych spowodowanych przez układ drogowy",*"*uwzględnianie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów, stosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta, w tym zmniejszanie liczby punktów kolizji z ruchem kołowym i podnoszenie atrakcyjności ciągów pieszych"*.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Studium określa kierunki polityki przestrzennej gminy, w tym lokalne zasady zagospodarowania przestrzennego. W zakresie układu komunikacyjnego określa kierunki rozwoju systemów komunikacji. Wskazane w Studium klasa oraz przekrój ul. Władysława IV na odcinku pomiędzy ulicami 10 Lutego i Jana z Kolna – klasa zbiorcza (Z1/4) uwzględnia potrzebę poprawy i sprawnej obsługi komunikacyjnej obszaru centrum miasta uwzględniając powstającą sukcesywnie zabudowę uzupełniającą istniejącą tkankę obszaru historycznego. W związku z tym, że obecny układ komunikacyjny śródmieścia jest intensywnie obciążony i jego przepustowość w godzinach szczytu jest praktycznie w pełni wykorzystana przewidywany rozwój tego obszaru w długim horyzoncie czasu uzasadnia potrzebę rezerwy terenu dla wskazanego przekroju ulicy. Powyższe uwarunkowania uwzględnione zostały w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego, w którym ustalono dla przedmiotowego odcinka ulicy przeznaczenie – KD-Z 1/4,2/2 – ULICA ZBIORCZA – ul. Władysława IV wraz z przebudową skrzyżowań.
Głównymi planowanymi arteriami komunikacyjnymi obsługującymi tereny rozwojowe północnej części śródmieścia Gdyni będą ulice: Nowa Węglowa i Nowa Waszyngtona, które umożliwią wyprowadzenie nowo generowanego ruchu komunikacyjnego ze śródmieścia w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego z ominięciem obszaru istniejącej zabudowy śródmiejskiej.
Warto zauważyć, że przekrój ulicy 1/4 lub 2/2 nie stoi w sprzeczności z ograniczaniem ruchu samochodów indywidualnych – pozwala na realizację wydzielonych bus-pasów i uprzywilejowanie transportu publicznego.

11. **Andrzej Radecki, Małgorzata Radecka, Władysław Jaroszewicz, Zofia Jaroszewicz** wnieśli o ponowne wnikliwe przeanalizowanie przedstawionych w piśmie argumentów oraz o odpowiednią

zmianę przeznaczenia terenów produkcyjno-uslugowych (PU) w rejonie Kaczych Buków na tereny zabudowy usługowo-mieszkaniowej (U,M2).
Wnoszący uwagę wskazali, że informacji uzyskanych w Biurze Rozwoju Gdańska wynika, że projektowana droga „Nowa Kielnieńska" ma docelowo posiadać klasę ulicy zbiorczej (a nie głównej, jak założono to w Studium Gdańska) ze względu na zdecydowane stanowisko większości mieszkańców, którzy chcą mieć do niej dostęp. Władze m. Gdańska podjęły już działania planistyczne w sprawie zmiany Studium, samą uchwałę w sprawie przystąpienia do zmiany Studium planuje się na sierpień tego roku. Po zmianie zapisów Studium będzie można kontynuować przerwane prace nad planem dla tzw. "Nowej Kielnieńskiej". Obniżenie klasy drogi nada jej miejskiego charakteru (podobnie jak ulica Morska lub Wielkopolska), a nie charakteru drogi tranzytowej. Obniżenie klasy spowoduje również obniżenie dopuszczonych prędkości, w konsekwencji zmniejszenie uciążliwości dla otoczenia, w tym obniżenie poziomu emitowanego hałasu. Warto przy tym zauważyć, że prognozowane poziomy hałasów od drogi na wnioskowanych terenach (oznaczone na rysunku obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z 2007r.) to 60dB-dzień i 55dB-noc. Obecnie obowiązuje rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku z dnia 14 czerwca 2007 roku (j.t. Dz.U. z 2014r., poz.112), według którego dopuszczone poziomy hałasu dla terenów mieszkaniowo-usługowych to 65dB-dzień (I,eqD) i 56dB-noc (La eciN) - nowa sytuacja prawna daje zatem możliwości swobodniejszego projektowania terenów mieszkaniowo-usługowych w rejonach dróg niż miało to miejsce w trakcie sporządzania projektu planu uchwalonego w 2007 roku.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Według Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad planowany węzeł Chwaszczyno w ciągu drogi ekspresowej S6 (na odcinku tzw. Trasy Kaszubskiej) będzie położony w bezpośredniej bliskości granic miasta Gdyni, wzdłuż wnioskowanej zabudowy mieszkaniowej. Uzasadnione jest pozostawienie obecnego przeznaczenia terenów pod tereny produkcyjno-usługowe, gdyż nie jest właściwe lokalizowanie zabudowy mieszkaniowej w pobliżu dróg o dużym natężeniu ruchu, gdzie występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla zabudowy mieszkaniowej. Ostateczny kształt węzła nie jest jednak jeszcze przesądzony, dlatego zasadnym jest zweryfikowanie zapisów Studium i miejscowych planów w momencie ustalenia szczegółowego kształtu planowanego węzła Chwaszczyno w ciągu drogi ekspresowej S6.

12. **Maria Chlebba** wniosła o uzupełnienie przeznaczenia terenu U,US (tereny usług, tereny usług sportu i rekreacji), o zabudowę mieszkaniową, w większym zakresie niż tylko funkcja uzupełniająca. W projekcie zmiany Studium działka (nr 21) znajduje się w strefie oznaczonej symbolem U, US – tereny usług, tereny usług sportu i rekreacji. W części opisowej wskazano, m.in. (część, która dot. funkcji mieszkaniowej), iż.. „*dopuszcza się lokalizowanie funkcji uzupełniających związanych z funkcją podstawową oraz uzupełniającej funkcji mieszkaniowej – ponad parterem usługowym, a także w poziomie terenu z zaleceniem by udział funkcji mieszkaniowej nie przekraczał 20 % powierzchni zabudowy na wskazanym obszarze..."*Poinformowała jednocześnie, iż w 10.09.2014 r. złożyła pismo w Biurze Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni, w którym również wnosiła o podobne przeznaczenie (pismo w załączeniu) – pismo dot. przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:
Ze względu na niekorzystne dla stałego zamieszkania uwarunkowania bioklimatyczne terenu położonego w leśnej dolinie o północno-wschodniej ekspozycji oraz brak odpowiedniej infrastruktury społecznej niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania zabudowy mieszkaniowej uzasadnione jest utrzymanie kierunków zmian w przeznaczeniu przedmiotowego terenu jako tereny usług, tereny usług sportu i rekreacji (U,US). Przeznaczenie terenów na określone cele oraz sprecyzowanie zasad zabudowy i zagospodarowania nastąpi w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, który jest aktem prawa miejscowego

13. **Jerzy Kowecki i Joanna Ruszar, reprezentowani przez r.pr. Marka Forysia** złożyli następujące uwagi:
1) Wnieśli o uzupełnienie funkcji mieszkaniowej na działce nr 293 o funkcję usługową (biura, hotele, pensjonaty) z uwagi na faktyczny sposób użytkowania przedmiotowej nieruchomości jak i nieruchomości sąsiednich oraz zamierzenia inwestycyjne współwłaścicieli. Nieruchomość zabudowana jest budynkiem wykorzystywanym od lat 50- tych XX wieku na cele biurowe. Obecnie jest objęty umową najmu i w całości wykorzystywany jest na cele komercyjne jako siedziba Sądu Garnizonowego Marynarki Wojennej. Ponadto obecny właściciel nieruchomości nie wyklucza

w przyszłości przeznaczenia tego obiektu na cele hotelowo-pensjonatowe, przywracając pierwotną funkcję nieruchomości.

2) Wnieśli o włączenie działki nr 1068/296 do strefy mieszkaniowej jednorodzinnej M1. Znacząca część działki 1068/296 (około 1/3 powierzchni) stanowi teren całkowicie płaski, z poziomem równym w stosunku ul. Korzeniowskiego i sąsiadującej działki 1067/296. Zamiana na funkcję mieszkaniową dla tej części działki da możliwość bilansowania parametrów zabudowy (działki 1067/296 i 1068/296), a także pozwoli powrócić do historycznego układu przestrzennego (dawna Łosiówka), co będzie możliwe po zakończeniu toczącego się postępowania rewindykacyjnego. Jeżeli wprowadzenie powyższej funkcji jest z jakichkolwiek względów utrudnione, wnoszą alternatywnie o dołączenie przynajmniej płaskiej części tej działki do sąsiedniej funkcji zabudowy mieszkaniowej M1. Niniejszy wniosek w zakresie wnioskowanej funkcji jest zasadny biorąc pod uwagę atrakcyjne położenie nieruchomości, oraz sąsiadująca zabudowę mieszkaniową na terenie całej Kamiennej Góry. Umożliwienie takiej zabudowy współgrać będzie z charakterem tego obszaru i skutkować będzie ożywieniem tego rejonu Kamiennej Góry.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się w następująco:

Ad 1) Studium określa politykę przestrzenną gminy, w tym kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów, natomiast przeznaczenie terenów dokonuje się w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów na określone cele oraz precyzują zasady zabudowy i zagospodarowania. Podstawową zasadą dla kierunków zmian struktury funkcjonalnej jest równoważenie funkcji na całym obszarze miasta i tworzenie wielofunkcyjnych struktur przestrzennych.

Na Rysunku Studium Nr 2-1 wskazano kierunki zmian w przeznaczeniu terenów dla poszczególnych wydzielonych obszarów. Kierunki zmian struktury funkcjonalnej i zasięg wydzielonych obszarów należy traktować orientacyjnie. Stanowią one wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i należy je w planach miejscowych uszczegółowić, jak również wskazać przeznaczenie poszczególnych, wyznaczonych w planach terenów, położonych w obrębie wskazanych obszarów. Charakter przeważającej części zabudowy występującej po wschodniej stronie ulic Korzeniowskiego oraz Sienkiewicza – w obszarze wskazanym w Studium jako M1 to zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Zgodnie z zapisami Studium zawartymi w rozdziale XII ust. 2 „*W strukturze zabudowy mieszkaniowej na obszarach M1 ustala się przeważający udział domów jednorodzinnych i kilkurodzinnych – tzw. małych domów mieszkalnych..()”*. Nie wyklucza to możliwości wskazania terenów przeznaczonych pod uzupełniającą zabudowę usługową w planie miejscowym – zgodnie ze złożoną uwagą. Ewentualne przeznaczenie przedmiotowego obiektu na cele hotelowo-pensjonatowe, przywracające pierwotną funkcję nieruchomości, nie narusza ustaleń Studium.

Ad 2) Przedmiotowa działka wchodzi w skład pasa zieleni ekologiczno-krajobrazowej, zlokalizowanego wzdłuż bulwaru nadmorskiego. Działka stanowi teren zadrzewiony, który wbrew twierdzeniom wnoszących uwagę jest skarpą na ok. 93% pow. działki. W obrębie terenu na długości ok. 45 m różnice wysokości terenu sięgają ok. 30 m – powodując spadki terenu rzędu 60%. Powyższe uwarunkowania uwzględnione zostały w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Kamiennej Góry w Gdyni, który przeznacza obszar działki pod tereny zieleni ekologicznej, zieleń ochronna klifu (54 ZE). W świetle powyższego uzasadnione jest utrzymanie kierunków zmian w zagospodarowaniu tego terenu jako terenów zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.) - PBC min. 90%.

UZASADNIENIE

1. PODSTAWA PRAWNA I FORMALNA, PRZEBIEG PRAC PLANISTYCZNYCH

Dnia 26 marca 2014 roku Rada Miasta Gdyni podjęła uchwałę nr XLI/846/14 w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Obecnie obowiązują ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni zatwierdzonego uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 roku, zmienionego uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 r.

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni" zostało sporządzone w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r. poz. 199 z późn. zmianami).

Założenia do projektu oraz projekt zmiany Studium przedstawione zostały Miejskiej Komisji Urbanistyczno – Architektonicznej podczas posiedzenia w dniu 20.11.2014 r. MKUA przedstawiła pozytywną opinię o projekcie.

Projekt zmiany Studium uzyskał wymagane w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uzgodnienia oraz opinie i został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 01.06.2015 r. do 22.06.2015 r.

Dnia 08.06.2015 r. odbyła się dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie zmiany Studium rozwiązaniami.

Po wyłożeniu projektu zmiany do publicznego wglądu, w ustawowym terminie, wpłynęły 23 uwagi, które zostały rozpatrzone przez Prezydenta Miasta Gdyni na posiedzeniu w dniu 04.08.2015 r.

Prezydent Miasta Gdyni zaakceptował projekt zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni w dniu 11.08.2015 r. i skierował go do przedstawienia Radzie Miasta Gdyni.

2. ROLA STUDIUM W SYSTEMIE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO, ZAKRES PRZEDMIOTOWY STUDIUM

Studium określa politykę przestrzenną dla całego obszaru gminy w granicach administracyjnych, uwzględniając zasady określone w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii rozwoju gminy.

Studium nie jest aktem prawa miejscowego, ale ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Plany miejscowe, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów oraz sposoby ich zagospodarowania i zabudowy, nie mogą naruszać ustaleń studium.

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

Studium składa się z:

- uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Gdyni
- kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

Część Studium dotycząca „uwarunkowań" ma charakter opisu i oceny uwarunkowań wynikających z położenia miasta, uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych, demograficznych i gospodarczych, prawnych oraz wynikających z istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego. Ilustrowana jest rysunkami i schematami zawartymi w tekście Studium. Ta część nie zawiera ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Część Studium dotycząca „kierunków" ma charakter ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przy czym część ustaleń określająca ogólne cele i kierunki polityki przestrzennej ma charakter wytycznych ukierunkowujących dalsze prace planistyczne, w tym prace polegające na sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Dokument Studium składa się z:

- części tekstowej;
- części graficznej, obejmującej rysunki w tekście oraz 4 rysunki w skali 1: 20 000:
  - rys. 2-1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Struktura funkcjonalno-przestrzenna
  - rys. 2-2. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Stan i ochrona zasobów środowiska przyrodniczego
  - rys. 2-3. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Stan i ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego
  - rys. 2-4. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Polityka planistyczna.

3. PODSTAWOWY ZAKRES ZMIAN

Część zapisów Studium dotyczących kierunków polityki przestrzennej w zakresie ogrodów działkowych, mówiących o przekształceniach ogrodów działkowych, wywołała niepokój wśród działkowców, ponieważ zapisy te zostały zinterpretowane jako zamiar likwidacji ogrodów. Procesy przekształceń ogrodów działkowych dotyczyły jak dotąd i nadal dotyczyć będą jedynie obszarów, na których nastąpiła faktyczna zmiana ich charakteru lub w sytuacji istotnego ograniczenia ich dotychczasowej funkcji. Do czasu wykorzystywania ogrodów przez działkowców zgodnie z ich przeznaczeniem, w formie zielonych terenów rekreacyjnych, brak jest uzasadnienia dla takich przekształceń. Uzasadniona jest weryfikacja zapisów Studium dotyczących kierunków polityki przestrzennej w zakresie zielonych terenów otwartych i ogrodów działkowych, tak aby nie budzić wątpliwości co do intencji władz miasta. Główne zmiany obejmują również:

- korektę granic terenu zamkniętego kompleksu wojskowego K-5322 Gdynia Demptowo oraz wprowadzenie jego strefy ochronnej;
- aktualizację zapisów dotyczących zaopatrzenia w gaz, w zakresie charakterystyki ogólnej istniejącego systemu zaopatrzenia w gaz;
- aktualizację zapisów dotyczących zaopatrzenia w energię elektryczną, w zakresie realizowanych inwestycji oraz terminów realizacji planowanych stacji elektroenergetycznych 110/15 kV;
- ujednolicenie nazewnictwa planowanych przystanków Pomorskiej Kolei Metropolitarnej;
- aktualizację zapisów dotyczących portu;
- zmianę wskaźników parkingowych m.in. w oparciu o zmiany wprowadzone w ubiegłym roku do ustawy o drogach publicznych nakazujące organowi właściwemu do zarządzania ruchem na drogach wyznaczanie stanowisk postojowych dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową osoby niepełnosprawnej;
- korekty redakcyjne i aktualizacyjne w zakresie przywołanych opracowań i dokumentów prawnych;
- korektę wskaźników intensywności zabudowy brutto;
- korektę zapisów w zakresie zasad kształtowania nowej zabudowy w obrębie stref ochrony konserwatorskiej;
- korektę zapisów w zakresie obszarów wyłączonych spod zabudowy;
- wprowadzenie zasad sytuowania szyldów, reklam i informacji wizualnej;
- dodanie rozdziału poświęconego kierunkom zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów;
- aktualizację map tematycznych zawartych w części tekstowej Studium;
- korektę w zakresie kierunków zmian w przeznaczeniu terenów wynikającą z uwzględnienia wniosków wniesionych do projektu zmiany Studium:
  - obszar na końcu ul. Janowskiej (Cisowa) – obecnie przeznaczony pod tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych oraz teren usług (M1,U), włączono do terenu zabudowy wielorodzinnej oraz terenu usług (M2,U),
  - obszar przy ul. Korzeniowskiego (dawny teren zamknięty wojskowy na Kamiennej Górze) włączono do terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych (M1),
  - obszar przy ul. Dickmana (Babie Doły) – obecnie przeznaczony pod tereny zieleni krajobrazowo - ekologicznej, łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp - PBC min. 90%, włączono do terenu usług (U),
  - na obszarze w rejonie skrzyżowania ulic: Bosmańskiej i Zielonej (Oksywie) – obecnie przeznaczonym pod tereny zieleni krajobrazowo - ekologicznej, łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp. - PBC min. 90%, w związku z prowadzonymi inwestycjami mieszkaniowymi

dopuszczono rozwój funkcji mieszkaniowej (M2),
  - na obszarze w rejonie ul. Morskiej (Cisowa, w sąsiedztwie granic z Rumią) – obecnie przeznaczonym pod tereny zieleni krajobrazowo - ekologicznej, łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp. - PBC min. 90%, w związku z wydanymi decyzjami o warunkach zabudowy dopuszczono rozwój funkcji usług oraz usług sportu i rekreacji z wymaganym minimalnym udziałem 40 - 60% PBC,
  - na obszarze w rejonie skrzyżowania ulic: Unruga i Puckiej (Pogórze) – obecnie przeznaczonym pod tereny o przewadze zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, tereny usług (M2,U), w związku z wnioskiem Malborskich Zakładów Chemicznych „Organika" S.A. ws. zmiany planu, zmieniono przeznaczenie terenów na tereny produkcyjno – usługowe (PU), a w rejonie przystanku PKM Pogórze na tereny usług z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m² (UC);
- korektę w zakresie kierunków zmian w przeznaczeniu terenów wynikającą z uwzględnienia uwag wniesionych do projektu zmiany studium wyłożonego do publicznego wglądu:
  - obszar w rejonie ul. Żeliwnej (Pogórze) – obecnie przeznaczony pod tereny usług oświaty, w związku z wydaną decyzją o warunkach zabudowy – zgodnie z porozumieniem zawartym ze składającym uwagę, włączono do sąsiedniego terenu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych (M1),
  - obszar w rejonie ul. Parkowej (Mały Kack) – obecnie przeznaczony pod tereny usług oraz tereny obiektów i urządzeń elektroenergetycznych, włączono do sąsiedniego terenu wskazanego jako tereny rozwojowe zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej (M2), ze względu na możliwość przeniesienia lokalizacji planowanej stacji elektroenergetycznej (GPZ Karwiny) w kierunku terenów usługowych – zaopiniowana pozytywnie przez Energa Operator,
  - na obszarze w rejonie ul. Bernadowskiej (Orłowo) – obecnie przeznaczonym pod tereny zieleni krajobrazowo - ekologicznej, łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp. - PBC min. 90%, dopuszczono tereny rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usług (M2,U) oraz zmniejszono wymagany minimalny procentowy udziału powierzchni biologicznie czynnej z 80% na 40-60% – zmiany uzasadnia powstająca sukcesywnie wzdłuż ul. Bernadowskiej nowa zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna o niskiej intensywności,
  - wprowadzono niewielkie przesunięcie „okręgu" określającego centrum dzielnicy Redłowo – kolejne realizacje usługowe przesuwają stopniowo miejsce największego zintensyfikowania usług w tym rejonie w kierunku południowym. Oznaczenie posiada charakter symboliczny, dlatego pomimo faktycznego szerszego zasięgu usług, nie obejmuje wszystkich usług występujących w tym rejonie,
  - ograniczono obszary lokalizacji źródeł ciepła na biomasę lub biogaz o mocy pow. 100 kW oraz ograniczono ich moc w rejonie Gdyni-Zachód (do 1MW) – szczegółowe wymogi i ograniczenia dotyczące konkretnych inwestycji zawarte są w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które stanowią podstawę działań inwestycyjnych (Studium nie jest podstawą działań inwestycyjnych).

4. OBJAŚNIENIA PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ SYNTEZA USTALEŃ PROJEKTU STUDIUM

4.1. Polityka przestrzenna w odniesieniu do całego Miasta

Ze względu na istniejące uwarunkowania należy stwierdzić, że rozwój miasta będzie postępował dwutorowo:
- poprzez intensyfikację i racjonalizację wykorzystania istniejących zasobów oraz restrukturyzację istniejącego zainwestowania;
- poprzez, niezbędną z punktu widzenia realizacji celów wiodących, ekspansję terytorialną zainwestowania na każdym (choć w różnej skali) z potencjalnych kierunków rozwoju przestrzennego.

Intensyfikacja i restrukturyzacja istniejącego zagospodarowania

W ramach działań zmierzających do racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów, w tym terenów uzbrojonych, zakłada się intensyfikację i "dopełnienie" zagospodarowania istniejącego oraz restrukturyzację terenów już zainwestowanych. Największą skalą potencjalnych przekształceń objęte będzie Śródmieście, tereny dzielnicy portowo-przemysłowej na styku ze Śródmieściem. Planowane rozszerzenie w kierunku terenów poportowych podwoi obecny potencjał Śródmieścia, zmieni zasięg reprezentacyjnych publicznych przestrzeni nadwodnych oraz panoramę miasta od strony historycznego centrum i od strony morza. Atrakcyjne lokalizacje śródmiejskie stanowić mogą odpowiedź na procesy

niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na obszary peryferyjne sąsiednich gmin. Obecne najwięcej inwestuje się i w ciągu najbliższych lat inwestować się będzie wzdłuż al. Zwycięstwa w Redłowie i Orłowie, wzdłuż ulicy Wielkopolskiej w rejonie Wielkiego i Małego Kacka, okolic Dąbrowy, a także w Śródmieściu, Grabówku, Leszczynkach i Oksywiu.

Urbanizacja nowych terenów

Uwarunkowania przestrzenne, techniczne i ekonomiczne jak również zaobserwowane tendencje rozwoju przestrzennego wskazały na potencjalny rozwój Gdyni w następujących kierunkach:

- kierunek Chwarzno-Wiczlino - północna część Gdyni-Zachód, na zachód i południowy-zachód od Chwarzna;
- kierunek Chwaszczyno - obejmujący obszar związany z ul. Wielkopolską i ul. Chwaszczyńską, w tym rejon Kaczych Buków oraz rejon Dąbrowy;
- kierunek Kosakowo - tereny w granicach administracyjnych gminy Kosakowo.

Główne decyzje, w tym inwestycje warunkujące pełną możliwość urbanizacji nowych terenów to:

- zapewnienie możliwości odbioru ścieków sanitarnych i deszczowych z terenu Chwarzna-Wiczlina,
- realizacja układu ulicznego i powiązań terenów rozwojowych z centrum miasta (w tym Trasa Średnicowa Gdyni Zachód - ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego),
- duża różnorodna oferta planistyczna terenów dla funkcji mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych,
- intensyfikacja zagospodarowania, równoległa realizacja infrastruktury technicznej i społecznej,
- utrzymanie ograniczeń dla inwestycji mieszkaniowych w rejonach podejściowych lotniska Gdynia Oksywie i uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Zagrożenia:

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

4.2. Kluczowe kwestie oraz zasady ich rozwiązania

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

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

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

W Studium określona została generalna struktura funkcjonalno-przestrzenna terenów rozwojowych na obszarze Gdyni-Zachód. Obejmowanie tych obszarów planami miejscowymi jest jednym z priorytetów polityki planistycznej Miasta.

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

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

dla różnych funkcji i stref miasta, które stanowią wytyczne dla formułowania wymagań w tym zakresie w planach miejscowych i procedurach lokalizacyjnych.

Zapewnienie atrakcyjnej oferty terenów mieszkaniowych, kompleksowo zagospodarowywanych
Zróżnicowana oferta terenów mieszkaniowych, dostosowana do uwarunkowań i walorów położenia powinna być zapewniona w przygotowywanych planach miejscowych tak, aby zapewnić dogodne warunki i tereny dla różnych form i standardów budownictwa mieszkaniowego.
W Studium zdefiniowane zostały zróżnicowane polityki przestrzenne w stosunku do istniejących i nowych terenów mieszkaniowych dostosowane do ich specyfiki i istniejących uwarunkowań. Zarysowane polityki wskazują przesłanki do określenia polityki Miasta w zakresie wspierania organizacyjnego, finansowania inwestycyjnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego (uzbrojenie terenów, rewitalizacja, restrukturyzacja kwartałów zabudowy istniejącej).

Wskazanie obszarów kluczowych dla ochrony najistotniejszych wartości tworzących tożsamość miasta, sterowania przekształceniami oraz określenia polityki planistycznej miasta
W Studium wyeksponowano strefy stabilizujące strukturę miasta tzn. strefę osnowy przyrodniczej miasta - strefę ekologicznie ważną, strefę nagromadzenia wartości kulturowych i charakterystycznych obszarów budujących tożsamość miasta – strefę kulturowo ważną oraz strefę koncentrującą miejsca skupiające aktywność publiczną – strefę aktywności publicznej.

Strefa ekologicznie ważna – strefa o bezwzględnym priorytecie celów ochrony zespołów przyrodniczo-krajobrazowych lub użytków ekologicznych, w tym dla zapewnienia korzystnych warunków aerosanitarnych lub mikroklimatycznych dla mieszkańców miasta, obszary wyłączone spod zainwestowania miejskiego lub w których dopuszcza się jedynie ściśle określone formy zainwestowania.
Na strefę ekologicznie ważną składają się:
- kompleksy leśne w tym Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- rezerwaty przyrody, użytki ekologiczne oraz obszary Natura 2000,
- plaże i brzegi klifowe w pasie przybrzeżnym,
- obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników),
- obszary korytarzy ekologicznych, w tym: tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne oraz tereny, dla których wymagane jest zachowanie określonej powierzchni biologicznie czynnej,
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji,
- tereny ujęć wody i ich strefy ochronne.

Strefa kulturowo ważna, w tym obszary nagromadzenia wartości kulturowych materialnych i niematerialnych istotnych dla tożsamości Miasta, gdzie w zależności od oceny tych wartości ustalono strefy i zasady ochrony konserwatorskiej.
Na strefę kulturowo ważną składają się:
- obszary i obiekty wpisane do rejestru zabytków oraz postulowane do wpisania do rejestru zabytków,
- obszary do objęcia różnymi strefami ochrony konserwatorskiej na podstawie ustaleń planów miejscowych, w tym przestrzenie o wyrazistej tożsamości charakterystyczne dla Gdyni,
- stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków oraz wskazane do objęcia ochroną na podstawie ustaleń planów miejscowych,
- obszary ważnych osi kompozycyjnych (w tym wnętrz urbanistycznych),
- zespoły dworsko parkowe i cmentarze historyczne.

Strefa aktywności publicznej – istniejące i potencjalne przestrzenie publiczne ogólnomiejskie, strefa postrzegana przez większość mieszkańców oraz strefa penetracji przybyszów, przestrzeń tożsamości i identyfikacji miasta.
Na strefę aktywności publicznej składają się:
- obszary przestrzeni publicznych,
- obszar centrum miasta,
- zespoły handlowo-usługowe ponaddzielnicowe, centra usługowe dzielnicowe i lokalne, obszary ciągów usługowych wzdłuż głównych ulic miasta,
- obszary ważnych wnętrz urbanistycznych i główne punkty widokowe,
- tereny węzłów integracyjnych transportu miejskiego.

Uzupełnieniem i rozszerzeniem dokonanych rozstrzygnięć są rozpisane sektorowo polityki przestrzenne.

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

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

Jako obszary szczególnych szans rozwojowych wskazano:

- tereny rozwojowe istotne dla miasta w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego:
  - Strefa Rozwoju Centrum Miasta (w tym południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia oraz część terenów po Stoczni Remontowej Nauta) - koegzystencja funkcji usługowych, obsługi biznesu, sektora gospodarczego, funkcji śródmiejskich z uzupełniającą funkcją mieszkaniową;
  - Międzytorze (część w granicach administracyjnych Portu Gdynia) – strategiczna rezerwa dla rozwoju funkcji portowych;
  - rejon Basenu Prezydenta i Basenu Inż. Wendy z pirsem Dalmoru - funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe, funkcja mieszkaniowa jako funkcja uzupełniająca;
  - Forum Kultury - rejon położony na południe od Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry - zespół usług kultury (istniejący Teatr Muzyczny, Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, planowany Teatr Miejski, Biblioteka-Multiteka Miejska), funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające;
  - rejon Chwarzna (tereny miejskie położone na południe od osiedla Chwarzno) – obszar wskazany np. dla campusu uniwersyteckiego, campusu nauki i opieki zdrowotnej dla osób starszych (AgeTech) lub zabudowy mieszkaniowej w ramach przedsięwzięcia zintegrowanego;
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji:
  - Park Kolibki - dzieli się na część wschodnią - nadmorską - przewidzianą do utworzenia ogrodu botanicznego oraz część zachodnią - wysoczyznową - przeznaczoną dla rozwoju tras spacerowych, różnych form sportu i rekreacji oraz stanowiący rezerwę dla perspektywicznego rozwoju ogrodu botanicznego, z możliwością lokalizowania zabudowy o funkcji leczniczej i sanatoryjnej;
  - rejon planowanego Parku Donas w dzielnicy Dąbrowa - funkcje sportu, rekreacji i rozrywki, lokalizacja nowego cmentarza komunalnego na części obszaru;
- obszary rozwoju funkcji metropolitalnych opartych na nauce i wiedzy (Metropolia nauki i wiedzy):
  - rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii);
  - w/w obszary szczególnych szans rozwojowych: rejon Basenu Prezydenta i Basenu Inż. Wendy z pirsem Dalmoru oraz Forum Kultury - rejon położony na południe od Skweru Kościuszki wraz z Molem Południowym (placówki muzealne, kulturalne i Biblioteka-Multiteka Miejska, instytucje badań i kształcenia, centrum kongresowe – preferowane specjalizacje: centrum upowszechniania wiedzy i wymiany idei, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media);
  - tereny istniejących instytucji badań i kształcenia oraz uczelni wyższych, w tym w szczególności campus uniwersytecki Akademii Morskiej, campus Akademii Marynarki Wojennej (posiadający status terenu zamkniętego), Międzywydziałowy Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej AMG, Centrum Techniki Morskiej;
  - w/w obszar szczególnych szans rozwojowych w rejonie Chwarzna (stanowiący potencjalną rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – np. campus uniwersytecki).

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

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

4.3. Kierunki polityki przestrzennej w odniesieniu do podstawowych funkcji

W Studium określono założenia rozwoju, cele i kierunki polityki przestrzennej w odniesieniu do podstawowych funkcji: mieszkalnictwa, usług, portu, przemysłu, baz i składów, turystyki, zieleni i wypoczynku, ogrodów działkowych i cmentarzy.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie mieszkalnictwa:

Podaż terenów mieszkaniowych Gdyni w granicach obecnego zainwestowania miejskiego jest ograniczona z uwagi na:

- silne zainwestowanie budownictwem wielorodzinnym – zbudowanym po 1965 roku, niepodatnym na przekształcenia, zwłaszcza w Chyloni, Grabówku, Obłużu i Witominie;
- ograniczone możliwości przekształceń w zabudowie przedwojennej: Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Kamiennej Góry, Działek Leśnych, Śródmieścia objętych strefami ochrony konserwatorskiej;
- wykorzystanie chłonności terenów mieszkaniowych w jednostkach Karwiny, Dąbrowa, Witomino, Pustki Cisowskie, Pogórze;
- konieczność ograniczenia rozwoju mieszkalnictwa w obrębie Gdyni-Północ (Babie Doły, Obłuże, Oksywie), z uwagi na potencjalną uciążliwość lotniska Gdynia Oksywie, zwłaszcza w kontekście wykorzystania lotniska dla celów cywilnych,
- konieczność likwidacji lub ograniczenia ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi, zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej w sąsiedztwie funkcji uciążliwych zwłaszcza w dzielnicy portowo-przemysłowej.

Zmiana granic portu i wyprowadzenie Stoczni Remontowej Nauta uwolniło około 53 ha terenów poportowych, atrakcyjnie położonych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i przestrzeni nadwodnych, planowanych jako główne, reprezentacyjne przestrzenie publiczne. Szacunki chłonności, poparte kubaturowymi koncepcjami zabudowy, wskazują na możliwość podwojenia istniejących powierzchni usługowo-mieszkaniowych w obszarze centrum miasta. Przy założeniu ok. 50% udziału powierzchni mieszkaniowych potencjał rozwojowy tych terenów pozwala na wprowadzenie w Śródmieściu ok. 300 tys. m^2 powierzchni użytkowej nowych mieszkań., co oznaczałoby osiedlenie się na nowych terenach ok. 10 tys. mieszkańców.

Głównym kierunkiem rozwojowym dla funkcji mieszkaniowej pozostaje nadal obszar tzw. Gdyni-Zachód tj. Chwarzna-Wiczlina i zachodnich części dzielnic: Dąbrowa i Wielki Kack. Na obszarze tym wskazane zostały w planach miejscowych tereny dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej, prowadzone są sukcesywnie inwestycje miasta w zakresie uzbrajania terenów budowlanych (wodociągi, kanalizacja sanitarna) oraz rozbudowy infrastruktury drogowej.

W obrębie uchwalonych planów miejscowych na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało ponad 200 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, co przy przyjęciu wskaźników określonych w obowiązujących planach pozwala na wyznaczenie ponad 2500 działek budowlanych i realizację tyluż domów jednorodzinnych. W ostatnich latach liczba oddawanych do użytku średniorocznie domów wynosiła ok. 200 – 220. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę jednorodzinną, tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ponad 10 lat.

Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 100 ha terenów pod zabudowę wielorodzinną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy (0,5-1,5, średnio 0,9-1,0). Na ok. 6 ha zabudowa wielorodzinna została już zrealizowana. Powierzchnia pozostałych terenów pozwala na realizację do 900 tys. m^2 powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % – do ok. 700 tys. m^2 powierzchni użytkowej mieszkań. W ciągu ostatnich lat średniorocznie oddawano w Gdyni do użytku ok. 1000 mieszkań w budynkach wielorodzinnych. Średnia wielkość budowanych mieszkań w różnych formach budownictwa wielorodzinnego (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi ok. 60 m^2. Pełne wykorzystanie wyznaczonych w planach terenów pod zabudowę wielorodzinną tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ok. 10 – 15

lat.

Pozostałe nowe obszary rozwojowe wskazane są do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkaniowych domach mieszkalnych. Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnego o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach. Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.

Zakłada się ograniczony rozwój funkcji mieszkaniowej o niższej intensywności (głównie zabudowy jednorodzinnej, rezydencjalnej na dużych działkach) na terenach o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności położonych w obrębie lub w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub korytarzy ekologicznych. W Studium wskazano konieczność zachowania na takich terenach wysokiej wymaganej powierzchni czynnej biologicznie.

W stosunku do istniejących struktur mieszkaniowych zakłada się polityki przekształcania i dopełniania, a na nowych terenach politykę racjonalnego ich wykorzystania. Określono 10 typów polityk przestrzennych w stosunku do terenów mieszkaniowych w mieście.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie usług:
Śródmieście pozostanie najważniejszym miejscem skupiającym na tym samym obszarze szeroki asortyment usług, obsługi biznesu, finansów, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, administracji. Na terenie Śródmieścia następować będzie poszerzanie oferty usługowej usług wyspecjalizowanych o znaczeniu ponadmiejskim, krajowym i międzynarodowym.

Będzie następowała ekspansja Śródmieścia w kierunku północnym, przy równoczesnych zmianach sposobu użytkowania szeregu terenów śródmiejskich na rzecz funkcji usług i mieszkalnictwa. Istnieją możliwości rozwoju przestrzennego funkcji śródmiejskich w rejonach:
- na północ od ul. Jana z Kolna do granic administracyjnych Portu Gdynia – zagospodarowanie tego obszaru powinno objąć również uporządkowanie funkcjonalne i kompozycyjne komunikacyjnego węzła integracyjnego przy stacji Gdynia Główna;
- Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru – centrum kongresowe, funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe, uzupełniająca funkcja mieszkaniowa;
- Mola Południowego z terenami na południe od Skweru Kościuszki - zespół usług nauki i kultury, funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające.

Drugim kierunkiem rozwoju funkcji śródmiejskich lub usług ogólnomiejskich będzie kierunek południowy:
- teren przy Wzgórzu Św. Maksymiliana - funkcje usług śródmiejskich, parkingi strategiczne dla Śródmieścia, funkcji sportu i rekreacji;
- tereny pomiędzy al. Zwycięstwa i linią kolejową na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana w kierunku Orłowa (zwłaszcza w zakresie usług niewymagających koncentracji i jednocześnie tworzących znaczną ilość miejsc pracy – tereny dobrze obsługiwane przez SKM).

Obok Śródmieścia istnieją lub będą rozwijane zespoły handlowo-usługowe adresowane do mieszkańców kilku dzielnic w następujących lokalizacjach:
- rejon ul. Morskiej przy granicy administracyjnej z Rumią - koncentracja usług adresowanych zarówno do mieszkańców okolicznych dzielnic jak i użytkowników samochodów jadących od Obwodnicy Trójmiasta oraz z kierunku zachodniego /Rumia, Reda/;
- rejon wylotu z Obwodnicy Trójmiasta do ul. Morskiej - koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców jak i użytkowników samochodów jadących Obwodnicą oraz jadących z kierunku zachodniego /OPAT/;
- rejon skrzyżowania Trasy Kwiatkowskiego z ul. Morską - obszar w sąsiedztwie przystanku SKM Grabówek, który obsługiwałby mieszkańców dzielnic zachodnich i północnych;
- rejon węzła integracyjnego Gdynia Główna - zespół usługowo-handlowy o znaczeniu ogólnomiejskim, dostępny z dzielnic północnych i zachodnich bez konieczności przejazdu przez Śródmieście (dojazd Trasą Kwiatkowskiego i ul. J. Wiśniewskiego), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym;
- sąsiedztwo węzła integracyjnego Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana - zespół usługowo-administracyjny o znaczeniu ogólnomiejskim, położony po obu stronach przystanku SKM, dostępny z dzielnic

południowych i zachodnich bez konieczności przejazdu przez Śródmieście (dojazd Drogą Różową i al. Zwycięstwa), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym i centrum miasta;
- sąsiedztwo węzła przesiadkowego Gdynia Orłowo - koncentracja usług dla obsługi dzielnic południowych i zachodnich oraz przyjezdnych z kierunku Sopotu, parkingi mogą być wykorzystywane jako parking związany z węzłem przesiadkowym oraz nieodległym Parkiem Kolibki;
- rejon skrzyżowania ul. Nowowiczlińskiej z Obwodnicą Trójmiasta - koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Karwin, Wielkiego Kacka, Chwaszczyna jak i do podróżujących Obwodnicą;
- rejon Chwarzna-Wiczlina (przy większej skali rozwoju kierunku Chwarzno-Wiczlino) – jako centrum handlowo-usługowe północnej części Gdyni Zachód.

Wymienione powyżej duże zespoły handlowo-usługowe, których zasięg obsługi obejmuje kilka dzielnic, całe miasto bądź nawet obszar sąsiednich gmin (poziom ponaddzielnicowy - powiatowy), pełnią również częściowo rolę ośrodków dzielnicowych dla mieszkańców dzielnicy, w której są zlokalizowane. Jednakże ze względu na występujący zwykle niedostatek programu usług publicznych w centrach komercyjnych oraz biorąc pod uwagę istniejące już, dobrze funkcjonujące ośrodki dzielnicowe niezbędne jest uzupełnienie hierarchicznego systemu ośrodków usługowych w Gdyni, w wybranych lokalizacjach, o poziom dzielnicowy. Lokalizacjami takimi są wykształcone lub kształtujące się ośrodki dzielnicowe – zgrupowania usług komercyjnych i publicznych:
- centrum dzielnicowe Pogórza – rejon planowanego węzła integracyjnego PKM Gdynia Pogórze,
- centrum dzielnicowe Obłuża – rejon ul. Adm. J. Unruga,
- centrum dzielnicowe Chyloni – rejon ul. Kartuskiej, Chylońskiej i węzła integracyjnego SKM,
- centrum dzielnicowe Grabówka – rejon ul. Morskiej,
- centrum dzielnicowe Witomina – rejon ul. Chwarznieńskiej, Wielkokackiej, Małokackiej,
- centrum dzielnicowe Redłowa – rejon ul. Redłowskiej, Legionów, węzła integracyjnego SKM,
- centrum dzielnicowe Małego Kacka – rejon placu Górnośląskiego i ul. Wielkopolskiej,
- centrum dzielnicowe Wielkiego Kacka - Karwin – dwa rejony: rejon ul. Wielkopolskiej i rejon planowanego węzła integracyjnego PKM Gdynia Karwiny,
- centrum dzielnicowe Dąbrowy i cz. Wielkiego Kacka (Kacze Buki) – rejon skrzyżowania ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego i ul. Rdestowej.

Na nowych terenach rozwojowych miasta należy dążyć do wykształcenia lokalnych ośrodków usługowych, uzupełnionych atrakcyjnymi przestrzeniami publicznymi, stanowiących miejsca tożsamości, identyfikacji przestrzennej - alternatywę dla przestrzeni śródmiejskich. Lokalne zespoły usługowe powinny powstawać także w rejonach planowanych węzłów integracyjnych transportu miejskiego - w celu stworzenia atrakcyjnej oferty usługowej w miejscach dobrze skomunikowanych oraz celem zachęcenia do korzystania z SKM w przejazdach do i z pracy, jak również dla tworzenia dodatkowych miejsc pracy w rejonach dobrze obsługiwanych komunikacją masową. Ważniejsze lokalizacje to:
- rejon planowanego węzła integracyjnego PKM Gdynia Obłuże Górne,
- Oksywie - rejon ul. Kępa Oksywska,
- Orłowo – rejon al. Zwycięstwa, ul. Orłowskiej,
- Dąbrowa – rejon ul. Nowowiczlińskiej, Rdestowej,
- rejony nowych zespołów mieszkaniowych w Chwarznie-Wiczlinie,
- rejon nowego zespołu mieszkaniowego Kacze Buki.

Zakłada się jako pożądany proces rozbudowy programu i podnoszenia standardu istniejących skupisk usług na szczeblu dzielnicowym i osiedlowym, w szczególności w zakresie usług oświaty (przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące), kultury i rekreacji, ochrony zdrowia i pomocy społecznej.

W obszarze rozwojowym Gdyni-Zachód niezbędne jest zabezpieczenie przez miasto terenów dla pełnego programu usług podstawowych i ponadpodstawowych.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie rozwoju portu:
W obszarze Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. dominować będzie polityka przekształcania przestrzeni mająca na celu:
- przekształcanie obszaru portu w kierunku wzrostu funkcji o dużej intensywności, dedykowanych w pierwszej kolejności dla obrotu kontenerowego, przewozów w systemie ro-ro i promów morskich,

- poszukiwanie rezerw terenowych i możliwości pozyskania nowych obszarów dla obsługi szybko rosnących obrotów, w tym także zapewnienia możliwości obsługi znacznie większych kontenerowców i promów nowej generacji,
- wykorzystywanie wolnych terenów w zachodniej części portu na rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznych, wspomagających obrót kontenerowy,
- zagospodarowanie obszarów stykowych portu z miastem w kierunku umożliwienia rozwoju funkcji wspomagających obrót portowy z ograniczeniem uciążliwości dla funkcji miejskich,
- w miarę możności, likwidację enklaw terenowych pośród terenów portu, które stanowią utrudnienie w efektywnym wykorzystaniu infrastruktury portu i utrudniają obrót portowy,
- stałą poprawę infrastruktury drogowej i sieciowej portu zapewniającej rozwój obrotów portowych i dogodne warunki funkcjonowania dla użytkowników portu.

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

- rejon zachodniej części portu, na zachód od Estakady Kwiatkowskiego, gdzie przewidywana jest lokalizacja centrum logistyczno-dystrybucyjnego z dostępem do transportu kolejowego oraz istnieje możliwość rozwoju towarzyszących funkcji portowo-przemysłowych,
- tereny: obecnego terminalu promowego przy Nabrzeżu Helskim II oraz teren przyległy do Nabrzeża Bułgarskiego, planowane do wykorzystania dla przyszłego rozwoju obrotu kontenerowego,
- tereny położone w sąsiedztwie Basenu V portu, będące zapleczem dla rozwoju przestrzennego terminalu ro-ro, charakteryzującego się dużym zapotrzebowaniem na powierzchnie manipulacyjne i drogi technologiczne;
- rejon przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, gdzie planowana jest lokalizacja nowego terminalu promowego (ruch pasażerski, samochodowy, intermodalny),
- tereny tzw.”Międzytorza”, położone w granicach portu i części terenu po Stoczni Nauta, będące strategiczną rezerwą dla przyszłego rozwoju funkcji kolejowego transportu multimodalnego ładunków promowych i kontenerów, a także niezbędne do zapewnienia obsługi terminali ładunków masowych.

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

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

Tereny zajmowane przez Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” zostały częściowo wyłączone z granic portu. Zakłada się likwidację prowadzonej obecnie działalności i wykorzystanie terenu na cele rozwoju funkcji śródmiejskich, z ewentualnym wykorzystaniem istniejącej przystani morskiej „Dalmor”. Sąsiedztwo głównych przestrzeni reprezentacyjnych śródmieścia Gdyni predestynuje wykorzystanie tego terenu do rozwoju usług związanych z obsługą turystyki, czasu wolnego i wypoczynku mieszkańców, usług kultury i nauki, a także funkcji biurowo-administracyjnych z dopuszczeniem mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej.

Tereny zajmowane przez Stocznię Remontową „Nauta” S.A. która opuszcza zajmowane dotąd tereny przy ul. Waszyngtona i przenosi całą działalności na nowo zakupione tereny w rejonie dawnej Stoczni Gdynia S.A., przewidywane są częściowo do przejęcia na funkcje portowe, a w części dla nowych inwestycji usługowych i mieszkaniowych. W docelowym zagospodarowaniu należy przewidzieć możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury portowej - nabrzeży - dla postoju i obsługi jednostek pływających. Sąsiadujący Basen inż. Wendy daje możliwości utworzenia nowej mariny.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie przemysłu, baz, składów:

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

W obszarze przemysłowym Chyloni będzie dominować polityka przekształcania i modernizacji przestrzeni w kierunku efektywnego jej wykorzystania. W obszarze przemysłowym Redłowa zakłada się restrukturyzację przestrzeni w granicach istniejącego użytkowania w kierunku funkcji przemysłowo-usługowych oraz ograniczony rozwój przestrzenny obszaru w kierunku południowym. Pomorski Park

Naukowo-Technologicznego zajmuje dla swoich potrzeb rejon d. zajezdni w Redłowie z możliwością poszerzenia terenu w kierunku północnym - wzdłuż al. Zwycięstwa. Oba sąsiadujące obszary ukierunkowane będą na rozwój działalności gospodarczej opartej na nauce i wiedzy (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii).

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

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

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

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie turystyki:

Miasto winno opracować ofertę terenów turystycznych w ramach programu rozwoju turystyki, dla których zostaną stworzone właściwe regulacje w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Jako obszar koncentracji usług adresowanych do turystów wskazuje się rejon ścisłego śródmieścia wraz z pasem przyplażowym od granic portu do Polanki Redłowskiej oraz na wysokości Orłowa jak również rejon projektowanej bazy promowej (Dworca Morskiego); w strefie śródmieścia istnieje realna możliwość zlokalizowania ok. 2000 miejsc noclegowych w tym w wysokostandardowych hotelach. Dla lokalizacji funkcji obsługi turystyki preferowany jest pas terenu o szerokości ok. 200 m od brzegu morskiego.

Wskazane są działania zmierzające do tworzenia warunków popularyzacji żeglarstwa, w tym tworzenia technicznych i organizacyjnych warunków rozwoju tej dziedziny (Śródmieście, Orłowo, Oksywie). Przy Basenie Żeglarskim im. Mariusza Zaruskiego funkcjonują kluby żeglarskie i marina, która w ostatnim czasie została poddana modernizacji i rozbudowie, co zwiększyło jej pojemność do ok. 250 jachtów i podniosło standard ich obsługi. Istnieje możliwość budowy nowej mariny w Basenie Prezydenta oraz w Basenie Inż. Wendy.

Jako obszary szczególnie atrakcyjne i ważne dla przyjezdnych wskazuje się sąsiedztwo głównych dróg wylotowych z Gdyni, linii kolejowej na odcinku Sopot - Gdynia - Rumia i tereny od strony morza – o konkurencyjności miasta w skali kraju i w skali międzynarodowej stanowi m.in. rodzaj atrakcyjności centrum śródmiejskiego oraz obraz miasta postrzegany z dróg i linii kolejowych wiodących do centrum - jest to czynnik z grupy tak istotnych czynników jak możliwości inwestycyjne czy jakość środowiska zamieszkania. Na wlotach i wylotach głównych dróg pożądana jest budowa terminali obsługi podróżnych z motelami, zajazdami turystycznymi wraz z parkingami i gastronomią.

Atrakcyjne lokalizacje dla rozbudowy bazy turystycznej znajdują się w sąsiedztwie projektowanego Parku Kolibki (hotele, schroniska turystyczne, campingi) i w Orłowie Morskim. Wskazane byłoby rozważenie możliwości lokalizowania w Gdyni bazy obsługi rehabilitacji, odnowy biologicznej i profilaktyki leczniczej.

Intensyfikacja zabudowy usługowej wzdłuż al. Zwycięstwa, który to proces jest już obserwowany, może zaowocować lokalizacją bazy noclegowej w rodzaju: apartamentów, małych pensjonatów i moteli, jak również innych form obsługi turystów zmotoryzowanych: stacji paliw, stacji obsługi samochodów, informacji turystycznej, biur turystycznych, gastronomii, parkingów.

Celowe jest rozważenie możliwości zorganizowania połączenia promowego pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem, które byłoby zarówno: atrakcją turystyczną, szansą lepszego zaistnienia obszaru Oksywia w krajobrazie miasta (Oksywie jako obszar o walorach historycznych i krajobrazowych) oraz elementem transportu publicznego. W wersji ograniczonej inwestycyjnie połączenie mogłoby mieć charakter sezonowego tramwaju wodnego, którego kursowanie powiązane byłoby z obsługą przystani, położonych na obu brzegach basenu portowego, autobusami komunikacji miejskiej.

Wśród projektowanych tras rowerowych należy wyróżnić dwie trasy o znaczeniu dla turystyki:

- międzynarodową Hanzeatycką Trasę Rowerową R-10, prowadzącą wzdłuż wybrzeży Morza Bałtyckiego; jej przebieg na terenie Gdyni uwzględnia wariant możliwy w przypadku uruchomienia połączenia promowego pomiędzy Oksywiem a Śródmieściem;
- regionalną trasę rowerową nr 132: Gdynia – Banino (gm. Żukowo).

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie zieleni i wypoczynku:

W strukturze przestrzennej miasta wyróżniono wiodące elementy przestrzeni o funkcjach wypoczynkowych lub predestynowanych do zagospodarowania rekreacyjnego, w tym m.in.:

- plaże i możliwość korzystania z kąpielisk morskich,
- ogólnomiejskie parki wypoczynku lub rozrywki oraz kompleksy sportowo-widowiskowe:
  - Park Kolibki,
  - Morski Park Komunalny – obejmujący Polankę Redłowską wraz z lasem Komunalnym, do granicy rezerwatu przyrodniczego Kępa Redłowska,
  - park dzielnicowy na Oksywiu, Obłużu i Pogórzu – w oparciu o istniejące kompleksy leśne i zespoły zieleni, dotychczas nieurządzonej, układu naturalnego Kępy Oksywskiej,
  - Park „Donas” w dzielnicy Dąbrowa; element korytarza ekologicznego łączącego lasy TPK,
  - kompleks sportowo-widowiskowy „Centrum” – między ul. Wołyńską a ul. Stryjską,
  - ciągi rekreacyjno-ekologiczne – przystosowanie dla potrzeb spacerowych - doliny rzeki Kaczej i jej dopływów: Źródła Marii i Potoku Wiczlińskiego, doliny Chylonki, doliny Potoku Chylońskiego,
- lasy komunalne i państwowe sąsiadujące z dzielnicami mieszkaniowymi.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie ogrodów działkowych:

Zakłada się utrzymanie istniejących ogrodów działkowych, których lokalizację uznaje się za możliwą do utrzymania w okresie kilkunastu-kilkudziesięciu lat. Na obszarach tych zakłada się ograniczenie ewentualnego spontanicznego procesu przekształcania terenów ogrodów działkowych w tereny zabudowy mieszkaniowej oraz niezbędne działania dostosowawcze do lokalnych uwarunkowań.

Zakłada się przeniesienie ogrodów działkowych, których lokalizacja koliduje z przewidywaną rozbudową układu komunikacyjnego o podstawowym znaczeniu dla rozwoju miasta (Nowa Węglowa, Droga Czerwona, Obwodowa Trójmiasta, al. Zwycięstwa) – w przypadku przystąpienia do realizacji.

Znaczenie ogrodów działkowych maleje z uwagi na zakładany i realny wzrost udziału budownictwa jednorodzinnego, rosnącą liczbę posiadaczy domów letniskowych za miastem oraz utratę funkcji wypoczynkowej dotychczasowych ogrodów z racji rozpowszechniania się w nich form „dzikiego” budownictwa mieszkaniowego. Nowe ogrody działkowe mogą być wyznaczane jako tereny zastępcze dla obiektów likwidowanych.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie ochrony i kształtowania środowiska

Podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego w zakresie ochrony i kształtowania środowiska to:

- poprawa ekologicznych warunków życia ludzi przez poprawę jakości środowiska miejskiego i jego wzbogacenie w zakresie przyrodniczych terenów rekreacyjnych,
- proekologiczny rozwój przestrzenny miasta ukierunkowany na minimalizację konfliktu „urbanizacja - środowisko przyrodnicze”,
- ograniczanie ryzyka zagrożeń naturalnych – powodziowego i ruchami masowymi ziemi,
- wzrost efektywności ochrony przyrody i kształtowanie osnowy ekologicznej miasta,
- modernizacja i rozbudowa infrastruktury technicznej ochrony środowiska, zwłaszcza w zakresie gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami stałymi,
- rekultywacja i rewaloryzacja środowiska terenów zdewastowanych i zaniedbanych przyrodniczo,
- eliminacja aktualnych i potencjalnych konfliktów na tle ekologicznym z sąsiednimi gminami,
- kształtowanie środowiska przyrodniczego obszarów zasilających miasto w zakresie stymulującym trwałe wykorzystanie ich zasobów.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie ochrony i kształtowania przestrzeni o walorach kulturowych

Ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego Gdyni nadal powinna się odbywać poprzez wpis do rejestru zabytków najcenniejszych zespołów i obiektów, oraz poprzez ochronę w zapisach planów miejscowych. Należy jednak dążyć do tego, by rozszerzyć zakres tej ochrony w obu wspomnianych grupach. Należy

także kontynuować wysiłki konserwatorskie, by zachować unikatowy charakter historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni, uznanego za pomnik historii, jako wybitny zespół architektoniczno-urbanistyczny z okresu międzywojennego - symbol miasta dwudziestolecia międzywojennego i morskiej stolicy II Rzeczypospolitej.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie 69 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni, a ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto część obszarów o istotnych walorach historycznych - w tym przede wszystkim najstarszą część Oksywia, Śródmieście, Działki Leśne, Kamienną Górę oraz część Orłowa i część Kolibek. Jednocześnie istnieje potrzeba objęcia ściślejszą ochroną kolejnych zespołów i obiektów, których wartość kulturowa jest wysoka, a które obecnie pozbawione są prawnej ochrony konserwatorskiej.

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

Gminna ewidencja zabytków, ulegająca sukcesywnej weryfikacji, obejmuje ok. 1700 obiektów historycznych, które będą obejmowane ochroną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zakres ochrony zostanie ustalony po szczegółowym rozpoznaniu ich stanu technicznego i uwarunkowań przestrzennych.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie transportu

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

- ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych oraz dostosowanie chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego,
- poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
- usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
- usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu,
- integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego,
- rozwój sieci ścieżek i parkingów rowerowych,
- rozwój udogodnień dla ruchu pieszego.

Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni

Perspektywiczny podstawowy układ uliczny miasta tworzą:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2-3 - od węzła „Wielki Kack" (ulica Chwaszczyńska), oraz Obwodnica Metropolitalna S7 łącząca się z Trasą Kaszubską poprzez „Węzeł Chwaszczyno",
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Handlowym Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) klasy GP2/2-3 (lub S2/2-3),
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, ale z uwagi na jej dotychczasowy charakter i przylegającą zabudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2+1, G1/4 (z rezerwą dla przekroju GP2/2) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,

- planowana Nowa Chwarznieńska klasy Z 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do gminy Szemud),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2+1, Z 1/4,
- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- planowane ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2 i Nowa Waszyngtona klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 lub Z 2/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 1/2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 1/2+1,
- ul. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2, Z 1/2+1 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:
- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę wydzielonych pasów dla autobusów,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiający nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów w ruchu ulicznych oraz bieżącą informację pasażerską na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę linii transportu szynowego do centralnego obszaru Chwarzna-Wiczlina,
- budowę węzłów integracyjnych przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Gdynia-Kosakowo),
- integrację transportu zbiorowego (wspólna organizacja transportu, powiązanie rozkładów jazdy).

Rozwój obsługi pasażerskiej transportem szynowym obszarze Gdyni odbywać się będzie poprzez:
- kolej dalekobieżną (powiązania krajowe i międzynarodowe),
- kolej regionalną (powiązania regionalne m. in. z Lęborkiem i Kościerzyną),
- kolej metropolitalną (powiązania wewnątrz obszaru metropolitalnego), w ramach której niezbędny jest:
  - rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) poprzez modernizację infrastruktury liniowej i przystankowej oraz taboru,
  - uruchomienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w tym: modernizację linii „kościerskiej” z budową dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk-Rębiechowo z nowymi przystankami: „Stadion”, „Karwiny”, „Wielki Kack” oraz modernizację linii kolejowej do realizowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo z przystankami: „Stocznia”, „Port”, „Pogórze”, „Obłuże Górne”, „Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo”,
  - budowę odcinka linii kolejowej od linii „kościerskiej” do Chwarzna-Wiczlina z możliwością poprowadzenia tam lekkiego taboru szynowego (np. tramwaju dwusystemowego).

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie infrastruktury technicznej

Zaopatrzenie w wodę

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w wodę - cele rozwojowe:
- zapewnienie wszystkim mieszkańcom wody na cele bytowo-socjalne o jakości spełniającej wymagane przepisami normy i standardy,
- utrzymanie wysokiego stopnia pewności dostawy wody w warunkach normalnych i w sytuacjach zagrożenia kryzysowego,
- poprawę stanu technicznego sieci dla zminimalizowania jej awaryjności, zapobiegania stratom wody i uniknięcia wtórnego zanieczyszczenia,
- racjonalizację gospodarki wodnej.

Odprowadzanie ścieków

Kierunki rozwoju systemu odprowadzania ścieków - cele rozwojowe:
- zwiększenie zasięgu istniejącej sieci, podłączenie do systemu obszarów dotąd nieobsługiwanych przez

system, w tym organizacja odbioru ścieków ze statków,
- poprawa stanu technicznego, modernizacja i eliminacja wąskich gardeł systemu; zagwarantowanie niezawodności systemu,
- zapewnienie utrzymania stałej modernizacji i rozbudowy oczyszczalni ścieków.

Odprowadzanie wód deszczowych

Kierunki rozwoju systemu odprowadzania wód deszczowych - cele rozwojowe:
- budowa zbiorników retencyjnych na terenie Gdyni-Zachód,
- w niezbędnym zakresie regulacja i przebudowa rzeki Kaczej i istniejących potoków dla przejęcia wód opadowych z zurbanizowanych terenów ich zlewni,
- przebudowa i modernizacja istniejących kolektorów deszczowych wraz z budową urządzeń podczyszczających przed wprowadzeniem do odbiorników,
- zwiększenie zasięgu sieci kanalizacji deszczowej.

Zaopatrzenie w energię elektryczną

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w energię elektryczną - cele rozwojowe:
- dostosowanie rozwoju systemu do przewidywanego zapotrzebowania na energię elektryczną i jego rozkładu przestrzennego,
- poprawa bezpieczeństwa zasilania,
- stwarzanie warunków i zachęt dla podejmowania produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych.

Zaopatrzenie w gaz

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w gaz - cele rozwojowe:
- określenie racjonalnego rozwoju sieci gazowej z uwzględnieniem rozwoju systemu ciepłowniczego pochodzącego z Elektrociepłowni,
- podłączenie do systemu obszarów, dla których gaz dotychczas był niedostępny,
- zapewnienie niezawodności systemu poprzez tworzenie pierścieniowego układu gazociągów.

Zaopatrzenie w ciepło

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w ciepło - cele rozwojowe:
- dostosowanie źródeł energii do wymagań ochrony środowiska, zapewnienie poprawy niezawodności i właściwych parametrów jakościowych dostaw energii cieplnej, rozbudowa sieci ciepłowniczej i budowa źródła kogeneracyjnego na terenie Gdyni-Zachód, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii jako czynników wspomagających podstawowe nośniki energetyczne,
- określenie optymalnych warunków rozwoju sieci ciepłowniczej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

Wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych

Lokalizacja mikrogeneracyjnych i mikrokogeneracyjnych odnawialnych źródeł energii powinna być dopuszczona na terenie całego miasta, natomiast OZE o mocach powyżej 100 kW mogą być lokalizowane według poniższych zasad:
- energetyka wiatrowa – lokalizacja siłowni wiatrowych dopuszczona jest w rejonie Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej,
- wykorzystanie biomasy lub biogazu – ograniczone ze względu brak lokalnych zasobów i koszty transportu, możliwe są kotłownie do 1 MW, zasilające realizowane zespoły zabudowy w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino, gdzie brak jest warunków technicznych przyłączenia do m.s.c. Elektrociepłownia Gdyńska ma możliwość realizacji technologii współspalania (paliwa kopalne i biomasa),
- instalacje solarne (kolektory słoneczne i panele fotowoltaiczne) – na terenie całego miasta dopuszczona jest lokalizacja na dachach budynków, natomiast z uwagi na wielkość terenu potrzebnego dla budowy farm fotowoltaicznych, lokalizacja w poziomie terenu dopuszczona jest w obszarze zakazu zabudowy w rejonie podejścia do lotniska Oksywie – pod warunkiem przeprowadzenia szczegółowej analizy planowanych rozwiązań wykluczających zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego,
- pompy ciepła wykorzystujące energię geotermalną lub hydrotermalną dopuszczone są na terenie całego miasta.

Gospodarka odpadami

Kierunki rozwoju systemu zintegrowanej gospodarki odpadami obejmują następujące działania:

- unikanie powstawania, minimalizację ilości i uciążliwości powstających odpadów,
- odzysk (użytkowanie wtórne, recykling),
- unieszkodliwianie odpadów jako działanie ostateczne.

4.4. Kierunki zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów

Dla potrzeb określenia kierunków i wskaźników dotyczących zagospodarowania i użytkowania terenów, w strukturze przestrzennej miasta wyróżnione zostały elementy kształtujące strukturę przestrzenną miasta oraz strefy urbanistyczne charakteryzujące się zbliżonymi cechami zagospodarowania. Są to:

- strefa centrum miasta,
- strefa śródmiejska,
- strefa miejska,
- strefa przedmieść,
- strefa portowo-przemysłowo-usługowa.

Strefy urbanistyczne obejmują obszary istniejącej zabudowy oraz obszary rozwoju zabudowy, przy czym wraz z oddalaniem się od centrum miasta i innych obszarów węzłowych zmienia się charakter zabudowy i zagospodarowania przestrzeni i wzrastają ustalone w Studium ograniczenia dla zabudowy i zagospodarowania

Strefa centrum miasta

Strefa centrum miasta, obejmuje **obszary istniejącej zabudowy** i **obszary wskazane do przekształceń** położone w południowej części dzielnicy Śródmieście (bez obszaru Portu) oraz w przylegających częściach dzielnic Działki Leśne i Kamienna Góra.

Strefa ścisłego centrum miasta stanowi obszar zwartej historycznej zabudowy kwartałowej, powstałej w okresie międzywojennym, oraz zespoły nowej zabudowy o najwyższych intensywnościach i wysokościach zabudowy, przewidzianych dla różnorodnego wachlarza funkcji, w tym dla lokalizacji obiektów użyteczności publicznej i koncentracji usług o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym, krajowym i międzynarodowym, które w połączeniu z zabudową mieszkaniową ogniskują życie społeczne miasta i północnej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. Na styku centrum z morzem tworzą się najatrakcyjniejsze przestrzenie publiczne i reprezentacyjne miasta, stanowiące o jego morskiej tożsamości, dedykowane głównie funkcjom kultury, rozrywki i obsługi turystyki, w tym turystyki morskiej.

Strefa śródmiejska

Strefa śródmiejska, obejmuje **obszary istniejącej zabudowy** i **obszary uzupełnień zabudowy** w dzielnicach: Kamienna Góra i Działki Leśne, oraz w położonych wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych fragmentach dzielnic Grabówek, Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo i Mały Kack.

Strefa śródmiejska stanowi obszar wielofunkcyjny, zwartej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokich intensywnościach zabudowy oraz intensywnych form zabudowy jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych, przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym, w tym obiektów handlowych, biurowych, sportowych i użyteczności publicznej wymagających dużych działek.

Strefa miejska

Strefa miejska obejmuje podstawowe **obszary istniejącej zabudowy** położonej poza śródmieściem funkcjonalnym oraz **obszary rozwoju zabudowy** położone głównie na terenie tzw. Gdyni Zachód w dzielnicach Chwarzno-Wiczlino, Dąbrowa i Wielki Kack, a także występujące w postaci niewielkich enklaw na pozostałym obszarze miasta.

Strefa miejska to obszary gdzie występują różne funkcje, lecz głównie są to tereny istniejącej oraz planowanej zabudowy mieszkaniowej z uzupełniającymi zespołami zabudowy usługowej i produkcyjno-usługowej. W strefie występują zróżnicowane formy zabudowy, ale przeważa zabudowa wielorodzinna wolno stojąca, blokowa, nie tworząca układów kwartałowych oraz zabudowa jednorodzinna wolno stojąca, bliźniacza lub szeregowa.

Niezbędne działania w strefie obejmują wprowadzanie zmian jakościowych, podnoszących atrakcyjność zamieszkiwania, w tym poprawę komunikacji zbiorowej, wykształcenie centrów dzielnicowych i lokalnych oraz terenów zieleni urządzonej i miejskich przestrzeni publicznych integrujących społeczności lokalne.

Strefa przedmieść

Strefa przedmieść, obejmuje usytuowane peryferyjnie **obszary ograniczonego rozwoju zabudowy**, wymagające podporządkowania sposobu i form zagospodarowania warunkom wynikającym z ochrony wartości przyrodniczych i środowiska. W strefie występują duże powierzchnie terenów użytkowanych

rolniczo z rozproszoną zabudową mieszkaniową oraz enklawy zabudowy jednorodzinnej otoczone zwartymi kompleksami leśnymi lub terenami otwartymi.
Niezbędne działania w strefie obejmują powstrzymanie rozproszonych działań inwestycyjnych na terenach nie przewidzianych do zabudowy, zmiany profilu produkcji rolnej („ekorolnictwo miejskie"), a także wykorzystanie wskazanych obszarów dla rozwoju różnorodnych form rekreacji, parków wypoczynku, sportu i turystyki, w tym agroturystyki.

Strefa portowo-przemysłowo-usługowa
Strefa portowo-przemysłowo-usługowa, obejmuje **obszary istniejącej zabudowy**, **obszary przekształceń** oraz **obszary rozwoju zabudowy** położone w granicach Portu oraz przylegające tereny produkcyjno-usługowe w dzielnicach: Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Oksywie.
Niezbędne działania w strefie obejmują rozbudowę i usprawnienie układu komunikacyjnego poprawiającego dostęp do portu, rozwój transportu zbiorowego, porządkowanie struktury terenów produkcyjnych, ograniczanie uciążliwości działalności produkcyjnej i portowej.

Elementy współtworzące osnowę ekologiczną miasta
Zasadnicze **elementy osnowy ekologicznej miasta** to aktywne biologicznie **tereny z ograniczeniami dla zabudowy i zagospodarowania** obejmujące:
- strefę brzegową morza, w tym przybrzeżny akwen morski i plaże,
- tereny zieleni leśnej,
- tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.) – PBC min. 90%,
- tereny zieleni urządzonej (parki, bulwary, skwery) – PBC min. 80%,
- drobne zbiorniki i cieki wodne,
- lokalne korytarze ekologiczne łączące lasy strefy krawędziowej ze strefą przybrzeżną Zatoki Gdańskiej (doliny Kaczej i Sweliny) i korytarze wysoczyzny morenowej.

Na wymienionych obszarach stanowiących elementy systemu osnowy ekologicznej Gdyni przewiduje się podporządkowanie sposobu i form zagospodarowania warunkom wynikającym z ochrony wartości przyrodniczych, środowiska i krajobrazu.

Na Rysunku Studium Nr 2-1 wskazano kierunki zmian w przeznaczeniu terenów dla poszczególnych wydzielonych obszarów. Kierunki zmian struktury funkcjonalnej i zasięgi wydzielonych stanowią wytyczne do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i należy je w planach miejscowych uszczegółowić, jak również wskazać przeznaczenie poszczególnych terenów, położonych w obrębie wskazanych obszarów.

4.5. Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy

Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów, określone w Studium to:
- minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej,
- wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy brutto,
- standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych,
- standardy mieszkaniowe,
- tereny wyłączone spod zabudowy,
- zasady rozmieszczenia reklam i informacji wizualnej.

Tereny wyłączone spod zabudowy
Tereny wyłączone spod nowej zabudowy to:
- istniejące i projektowane obszary ochrony przyrody: rezerwaty przyrody, użytki ekologiczne oraz zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- tereny zieleni leśnej,
- plaże i brzegi klifowe w pasie przybrzeżnym, z wyłączeniem wyznaczonych miejsc,
- obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników), obszary retencyjne,
- tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.), w tym obszary położone w strefach istniejących ograniczeń dla zainwestowania,
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji,

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

Zasady sytuowania szyldów, reklam i informacji wizualnej

W Studium określono zasady umieszczania szyldów, reklam i informacji wizualnej w przestrzeni publicznej:

- **zasada zachowania hierarchii ważności informacji wizualnej** - należy zachować pierwszeństwo niezakłóconej czytelności informacji związanych z bezpieczeństwem, w tym bezpieczeństwem ruchu drogowego (znaki drogowe), informacji publicznej i kierunkowej w ramach Systemu Informacji Miejskiej (SIM), następnie informacji o prowadzonej w danym miejscu działalności (szyldy), a na końcu zapewnić estetykę i czytelność reklamy komercyjnej, mającej na celu skłonienie do nabycia lub korzystania z określonych towarów czy usług;
- **zasada ograniczania wielkości i środków wyrazu - n**ależy wprowadzić ograniczenia środków wyrazu, wielkości reklam i nośników informacji wizualnej w poszczególnych strefach miasta, z zachowaniem niezakłóconych stref o szczególnych wartościach krajobrazowych;
- **zasada podporządkowania reklam i informacji wizualnej wartościom krajobrazu i architektury - n**ależy zachować pierwszeństwo czytelności architektury budynków i ich zespołów przed formami reklamowymi. Muszą one być podporządkowane funkcji budynków, podziałom fasad, ich kolorystyce, detalom architektonicznym;

oraz odpowiadające im zasady szczegółowe.

4.6. Kierunki polityki przestrzennej - współpraca z otaczającymi gminami

Wszystkie gminy wchodzące w skład Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot prowadzą politykę samodzielnego rozwoju. Związane to jest z możliwościami ustawowymi i chęcią spożytkowania korzyści położenia w aglomeracji, a częściowo także z nawarstwieniem się pewnych problemów rozwoju, spowodowanych sąsiedztwem z dużym miastem, co wytworzyło postawy ostrożności i niezależności. Warunkiem uzyskania wzajemnych korzyści jest rozważna i wielostronnie korzystna współpraca sąsiadujących gmin. Generalnym uwarunkowaniem dla rozwiązywania ponadlokalnych problemów jest umiejętność prowadzenia dialogu gmin OMG-G-S.

Otoczenie lokalne Gdyni cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, społecznymi i ekonomicznymi - te ostatnie związane są przede wszystkim z koncentracją w obszarze OMG-G-S względnie dynamicznej i nowoczesnej gospodarki oraz przestrzeni zurbanizowanej o wysokim standardzie technicznym. Stwarza to dla zagospodarowania przestrzennego Gdyni pozytywne na ogół uwarunkowania: większa szansa, różnorodność i skala rozwoju działalności (zwłaszcza unikatowych), możliwość ograniczenia rozwoju niektórych działalności na terenie Gdyni (takich, które już są w jej otoczeniu i które na wystarczającym poziomie obsługują mieszkańców Gdyni).

W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie (i/lub rozwój) jest zagrożony i które wymagają skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wszystkich gmin OMG-G-S. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.

W zakresie planowania przestrzennego rola koordynująca przypada Planowi zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, w którym przyjęto zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji i jego zagospodarowania przestrzennego, które mają zastosowanie do polityki przestrzennej prowadzonej w Gdyni i jej otoczeniu lokalnym.

4.7. Zasady rozmieszczania inwestycji celu publicznego

W Studium wymienione zostały inwestycje celu publicznego o znaczeniu krajowym, metropolitalnym z zakresu transportu, infrastruktury technicznej i społecznej, ochrony środowiska oraz inwestycje produkcyjne i komercyjne o znaczeniu metropolitalnym. Określono zasady lokalizowania inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym.

4.8. Inne obszary problemowe

W Studium wskazane zostały obszary zagrożone powodzią lub osuwaniem się mas ziemnych, obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji lub rekultywacji, tereny zamknięte oraz związane z ochroną wybrzeża morskiego.

4.9. Polityka planistyczna

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

- obszary, dla których obowiązek taki wynika z przepisów odrębnych,
- wyznaczone w studium obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości (obszary takie nie zostały wyznaczone w obecnym Studium),
- wyznaczone w studium obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2.000 m^2,
- wyznaczone w studium obszary przestrzeni publicznej.

Obszary, dla których miasto zamierza sporządzić m.p.z.p.

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

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

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