



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

**Załącznik nr 1
do uchwały nr XI/190/15
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	XIII. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY	68
CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO			
I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI	5	1. Minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC)	68
1. Wizja rozwoju Gdyni	5	2. Wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy	68
2. Priorytety i zadania realizacyjne Strategii Rozwoju Gdyni	5	3. Standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych	68
II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA GDYNI	7	4. Standardy mieszkaniowe	69
1. Uwarunkowania międzynarodowe	7	5. Tereny wyłączone spod zabudowy	69
2. Uwarunkowania krajowe	7	6. Zasady sytuowania szyldów, reklam i informacji wizualnej	69
3. Uwarunkowania regionalne	9	7. Wytyczne dotyczące zasad określania w m.p.z.p. ustaleń Studium w zakresie kierunków i wskaźników zagospodarowania i użytkowania terenów	70
III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO	12	XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA	71
1. Rozwój demograficzny	12	1. Podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego	71
2. Rozwój gospodarczy	15	2. Zasady polityki przestrzennej w zakresie wdrożenia podstawowych kierunków zagospodarowania przestrzennego	71
IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW	18	XV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH	74
1. Warunki zamieszkiwania	18	1. Cele	74
2. Ocena wyposażenia usługowego	20	2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań	74
V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA	24	3. Ochrona dziedzictwa kulturowego w planach miejscowych	74
1. Uwarunkowania fizjograficzne	24	XVI. TRANSPORT	78
2. Uwarunkowania ekologiczne	25	1. Polityka transportowa	78
3. Uwarunkowania sozologiczne	26	2. Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni	80
4. Uwarunkowania zasobowo-użytkowe	27	XVII. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	84
VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE – STAN I ZASOBY	28	1. Zaopatrzenie w wodę	84
1. Główne zasoby dziedzictwa kulturowego	28	2. Odprowadzanie ścieków	85
2. Zdegradowane przestrzenie tereny miasta o dużym potencjale tradycji historycznej	29	3. Odprowadzenie wód deszczowych	86
3. Zespoły fortyfikacyjne z lat 40. i 50. XX w.	30	4. Zaopatrzenie w energię elektryczną	88
4. Historyczne cmentarze na terenie Gdyni	30	5. Zaopatrzenie w gaz	90
5. Istniejące formy ochrony dziedzictwa kulturowego	30	6. Zaopatrzenie w ciepło	91
VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	33	7. Wykorzystanie energii ze źródeł odnawialnych	92
1. Gdyński węzeł transportowy	33	8. Gospodarka odpadami	93
2. Przesłanki rozwoju i kształtowania systemu transportowego	34	XVIII. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ GDYNI ZWIĄZANE ZE WSPÓŁPRACĄ Z GMINAMI POŁOŻONYMI W OTOCZENIU LOKALNYM	94
VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	36	1. Uwarunkowania i zasady ogólne polityki	94
1. Zaopatrzenie w wodę	36	2. Kierunki polityki w odniesieniu do poszczególnych gmin	95
2. Kanalizacja sanitarna	38	XIX. ZASADY ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM I PONADLOKALNYM	95
3. Odprowadzenie wód deszczowych	39	1. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu krajowym	95
4. Zaopatrzenie w energię elektryczną	41	2. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym	95
5. Zaopatrzenie w gaz	42	3. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym	96
6. Zaopatrzenie w ciepło	44	XX. OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ LUB OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH	97
7. Gospodarka odpadami	45	1. Obszary zagrożone powodzią	97
IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO – PRAWNE	46	2. Obszary narażone na osuwanie się mas ziemnych	99
1. Podział miasta na jednostki strukturalne	46	XXI. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ	101
2. Sytuacja planistyczna	47	1. Tereny rolne	101
CZĘŚĆ II - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO		2. Tereny leśne	101
X. POLITYKA PRZESTRZENNA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO MIASTA	49	XXII. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI	101
1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego	49	1. Obszary wymagające przekształceń	101
2. Kluczowe kwestie wymagające rozstrzygnięcia oraz zasady ich rozwiązania	50	2. Obszary wymagające rehabilitacji	101
XI. POLITYKI SEKTOROWE	52	3. Obszary wymagające rekultywacji	101
1. Mieszkalnictwo	52	XXIII. TERENY ZAMKNIĘTE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO	102
2. Usługi publiczne i komercyjne	55	1. Tereny zamknięte i ich strefy ochronne	102
3. Port	58	2. Tereny związane z ochroną wybrzeża morskiego	102
4. Przemysł, składy, bazy	60	XXIV. OBSZARY PROBLEMOWE	103
5. Turystyka	61	XXV. POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA	104
6. Zieleń i wypoczynek	63	1. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie MPZP	104
7. Ogrody działkowe i cmentarze	65	2. Obszary, dla których Miasto zamierza sporządzić MPZP	105
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		



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 OPACOWANIA 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 Czystek, 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 Piotrkowska, Bożena Tisler, Andrzej Piotrkowski, *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 Markesić, 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 Markesić, 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 środowiska miejskiego systemu komunikacyjnego.

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

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. Tędy 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 przestrzennego¹. Dążenia określone w tym dokumencie to m. in.:

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

Celami rozwoju są m. in.:

- rozwój policentrycznego, zrównoważonego systemu urbanizacji i wzmacnianie związków miasta z wsią (obsługiwany 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 metropolitalnych, z których każdy ma co najmniej milion mieszkańców. Jednym z realizowanych planów współpracy w dziedzinie planowania i rozwoju przestrzennego w krajach nadbałtyckich jest inicjatywa VASAB 2010², oparta m.in. o współpracę regionów miejskich w dziedzinie zagadnień zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego rozwoju

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

² VASAB 2010 - Wizja i strategię wokół Bałtyku 2010.

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 wybrzeża Bałtyku, stanowiące w większej części trasy lądowe z krótkimi regularnymi połączeniami promowymi lub mostowo-tunelowymi (Sztokholm – Malmö – Kopenhaga – Europa Zachodnia oraz Via Finlandia + Via Baltica: Umeå – Helsinki – Tallin – Ryga – Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować na tych kierunkach transportowych konieczna jest obok rozwoju połączeń promowych radykalna modernizacja powiązań portów z obsługiwany zapleczem lądowym (kluczową inwestycją jest budowa autostrady A1).

2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE

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

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

Gdynia z Gdańskiem i Sopotem stanowią najważniejszy ośrodek uniwersytecki Północnej Polski oraz znaczący ośrodek nauki i kultury. W bezpośrednim otoczeniu aglomeracji 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.



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 Ława – Olsztyn – Korsze – Skandawa i linią Malbork – Elbląg – Braniewo – Kaliningrad.

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

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 2030³, 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 wieloszczebelowość.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 przedstawia wizję zagospodarowania przestrzennego Polski w roku 2030 opierającą się na pięciu pożądanym 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 osiągnięcia 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. Pasma 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 – Czernikowo – 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, zamieszkałe 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 domknienia funkcjonalnego relacji codziennych: miejsca zamieszkania – miejsca pracy, miejsca zamieszkania – tereny rekreacji codziennej, miejsca zamieszkania – miejsca częstych kontaktów usługowych (zwłaszcza w zakresie edukacji); wspólne urzędy 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, Przdokowo, 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 korytarza subregionalnych łączących strefę brzegową Zatoki Gdańskiej z Lasami Oliwsko-Darżlubskimi, opartych o potok Sweliny oraz rzekę Kaczę;
- 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 (rezerваты, 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 ostoji 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 Okywie, 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 różnicowanie 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. przemysłowych, portowych) 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, rozwijając 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 naruszaniu 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 społeczność 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 pld. 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 Główna; 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 – Zebrydowice; 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.

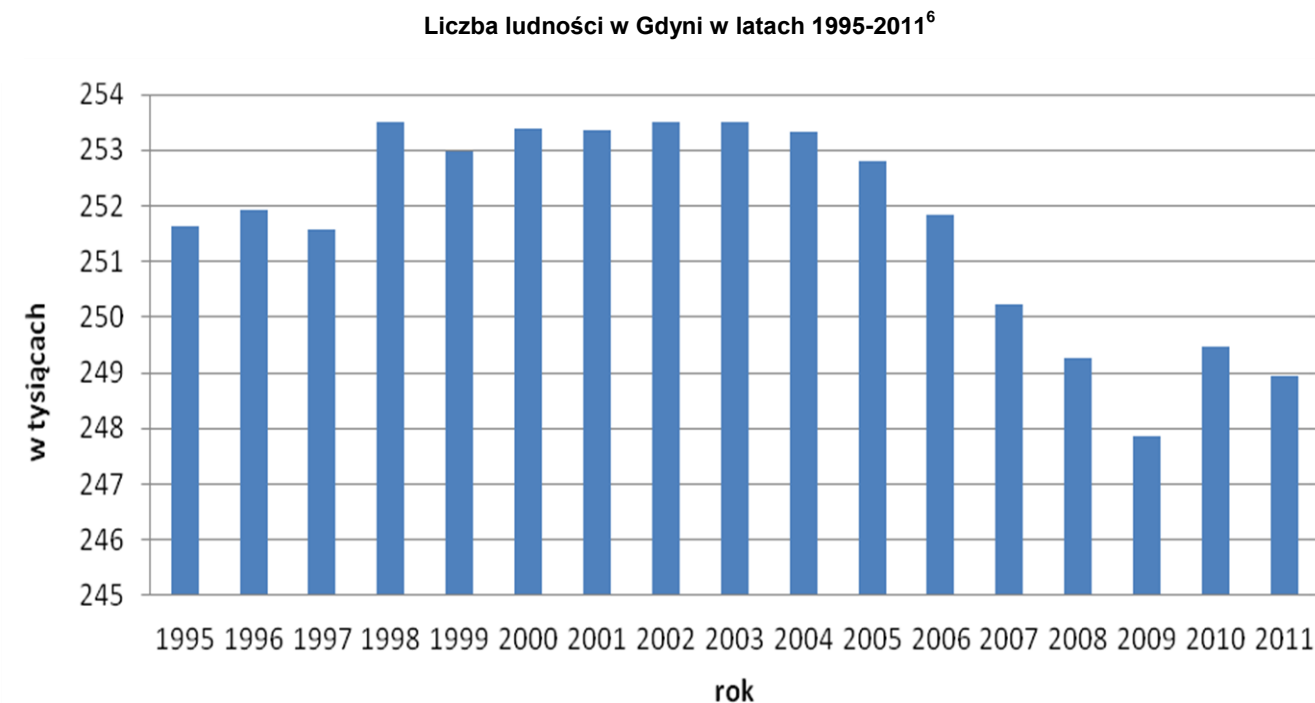
Od 2011 r. prowadzona jest systematyczna współpraca samorządów Północnego Pomorza w oparciu o udział w **Metropolitalnym Forum Wójtów, Burmistrzów, Prezydentów i Starostów NORDA**. Forum zrzesza obecnie 23 samorządy: Gminę Cewice, Gminę Choczewo, Miasto Gdynię, Miasto Hel, Gminę Jastarnia, Gminę Karsin, 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 GUS⁵), 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.



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.

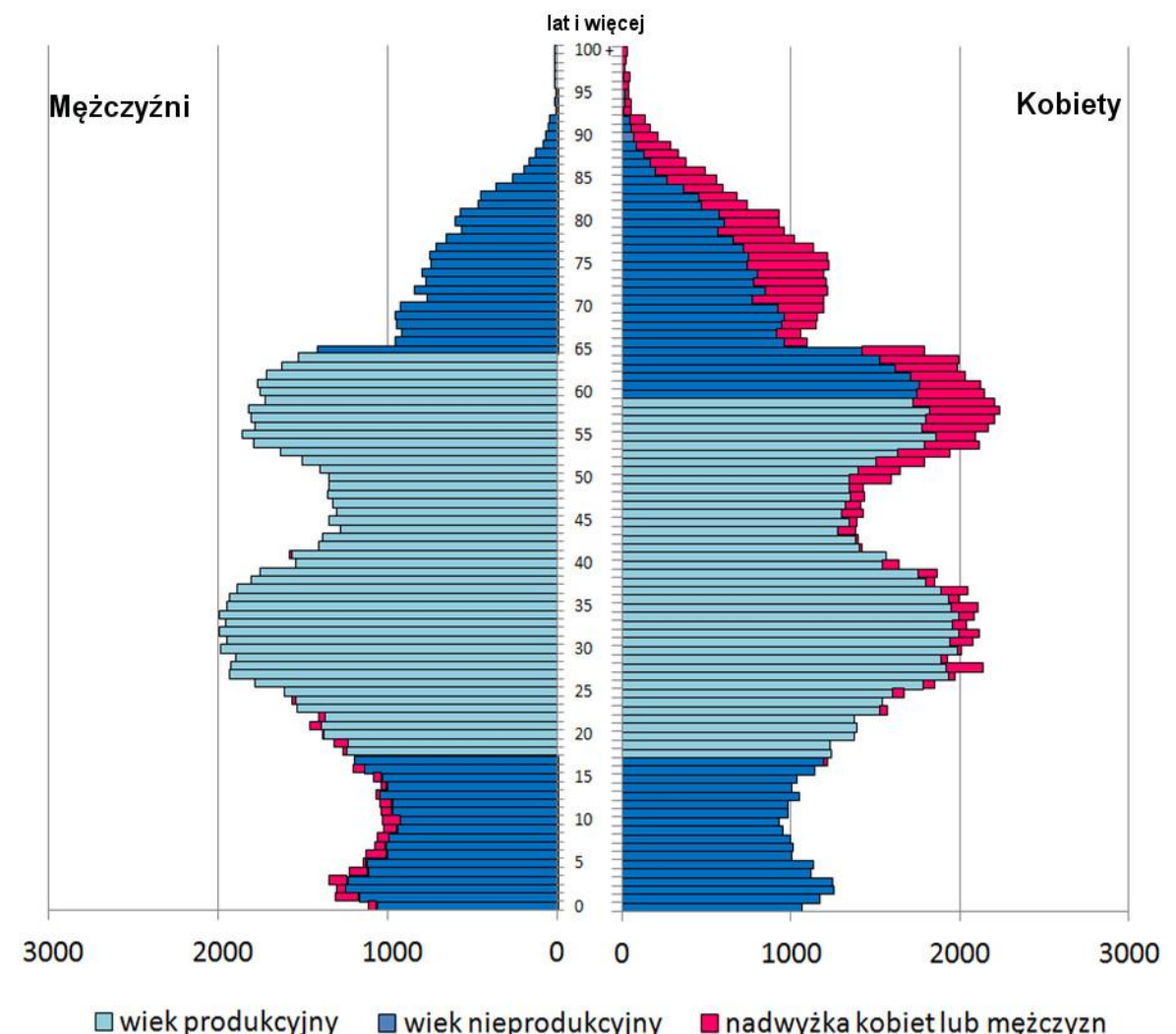
Struktura wieku i płci ludności ma cechy struktury zdeformowanej przez dwa powojenne wyż demograficzne: z lat 50. i 70. Zjawisko to obrazuje załączona tzw. piramida wieku i płci ludności.

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 zasila 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 pogłębieniu 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 dzielnicach. 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%.

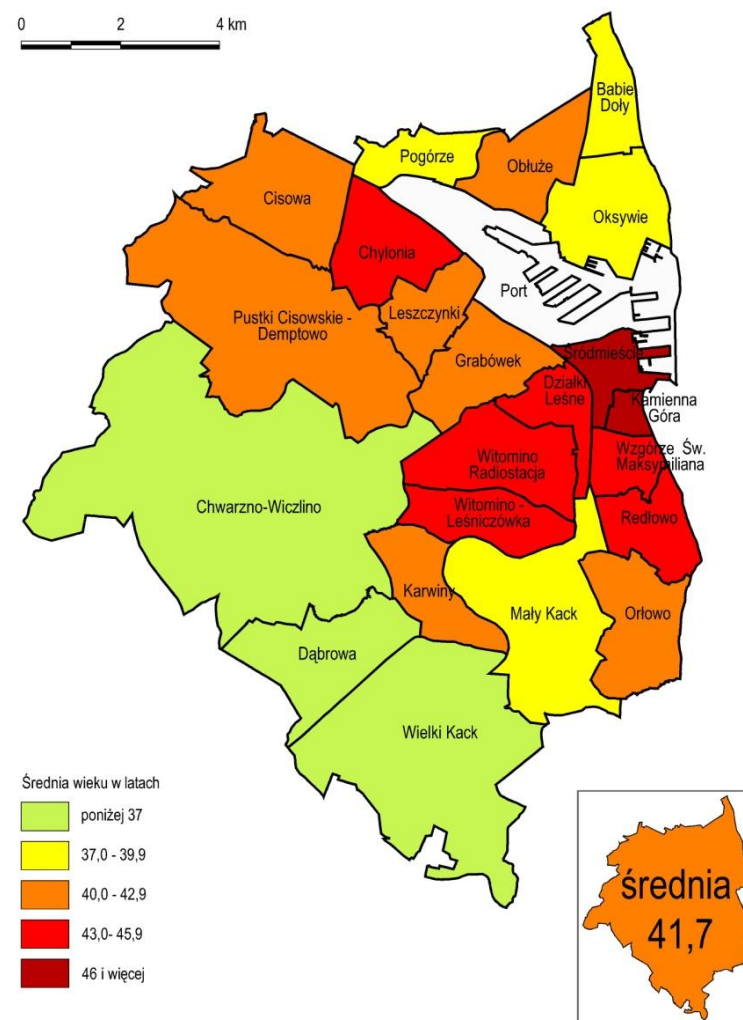
Jeszcze w 2005 r. najwyższym odsetkiem osób w wieku produkcyjnym szczyły się starsze dzielnice mieszkaniowe jak Pogórze, Obłuże, Cisowa, Babie Doły itp. W 2011 r. widać już zmiany pokoleniowe, w czołówce pojawiły się licznie dzielnice o krótszej historii. Pierwsze miejsce zajmuje Dąbrowa, następnie Pogórze,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

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 urzędów 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 wyjątkiem 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.

Średnia wieku ludności zamieszkałej w Gdyni w 2011 r. wg dzielnic⁸

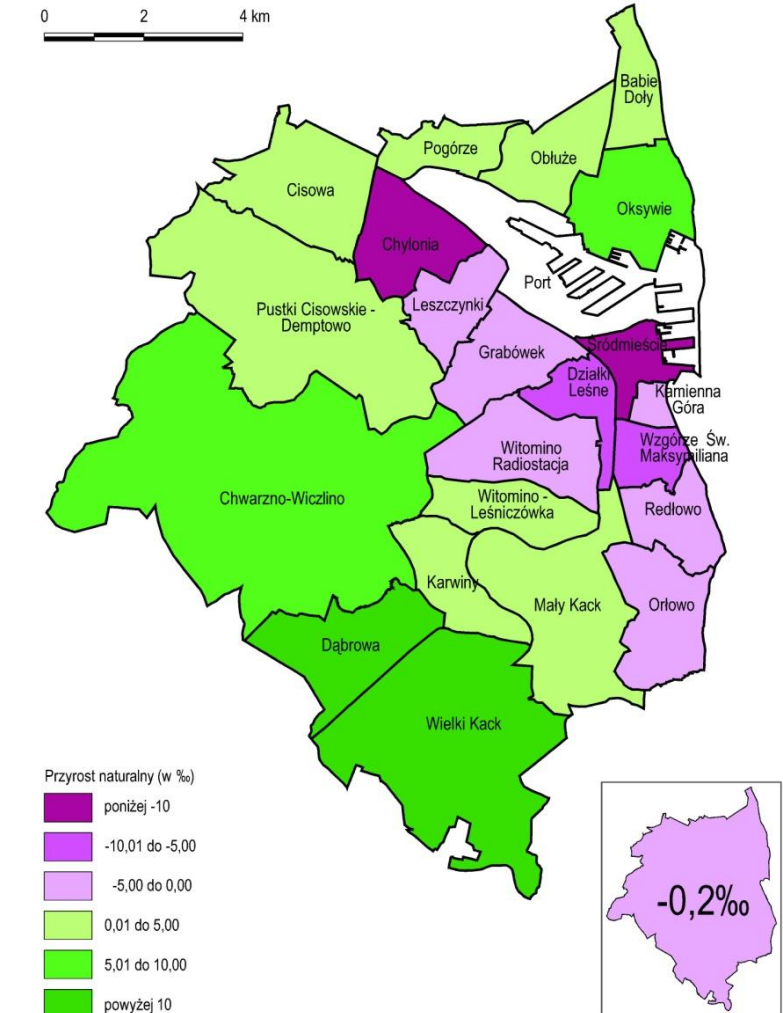


Zgodnie z przewidywaniami z 2005 r. poprawa wskaźników urodzeń została spowodowana tym, że w wieku najwyższej płodności w okresie 2006-2010, był wyż demograficzny z lat 70. i 80. Według danych GUS w ostatnich latach przesunął się wiek najwyższej płodności kobiet. Najwięcej dzieci rodzą kobiety w wieku 25-29 lat (w 2010 r. w Gdyni: 36%), a następnie 30-34 lata (34%). Rocznie 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 najniższym średnim 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 Chwarzno-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 osiągnął aż -22‰, zaś drugie miejsce od końca zajęła Chylonia z wynikiem około -13‰.

Przyrost naturalny (w ‰) w Gdyni w 2008 r. wg dzielnic⁹



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 (niepełna 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. Zmianą 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.

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

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

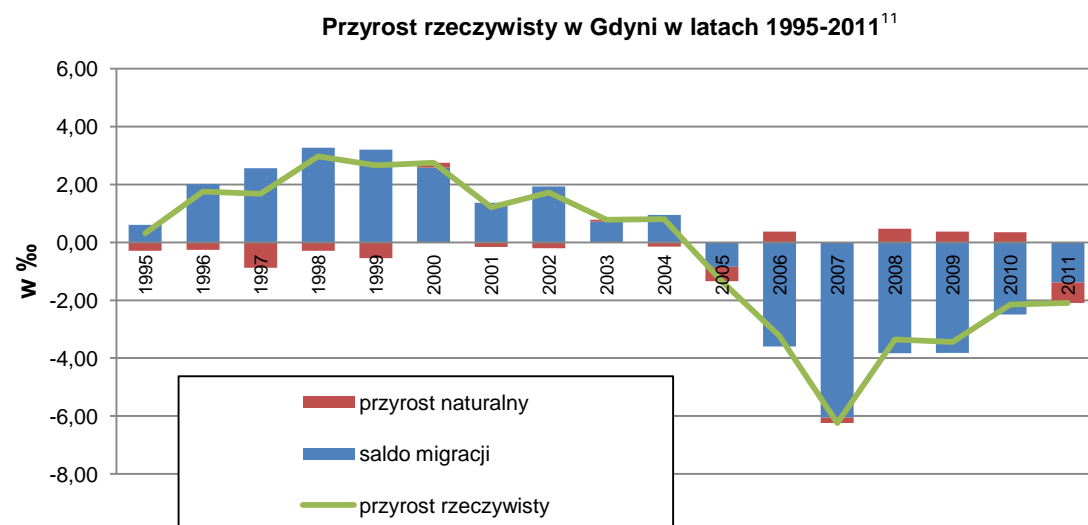


Saldo migracji ogółem zmienia się mimo wszystko na niekorzyść miasta od +829 osób w 1998 roku, do najniższego poziomu tj. -1515 w 2007 r. i -344 w 2011 r. Na pobyt stały w 2011 r. przybyło 3 070 osób, tj. o ponad 600 osób mniej niż w 2005 r. Podobnie zmalała też liczba emigrantów do poziomu 3414 w 2011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

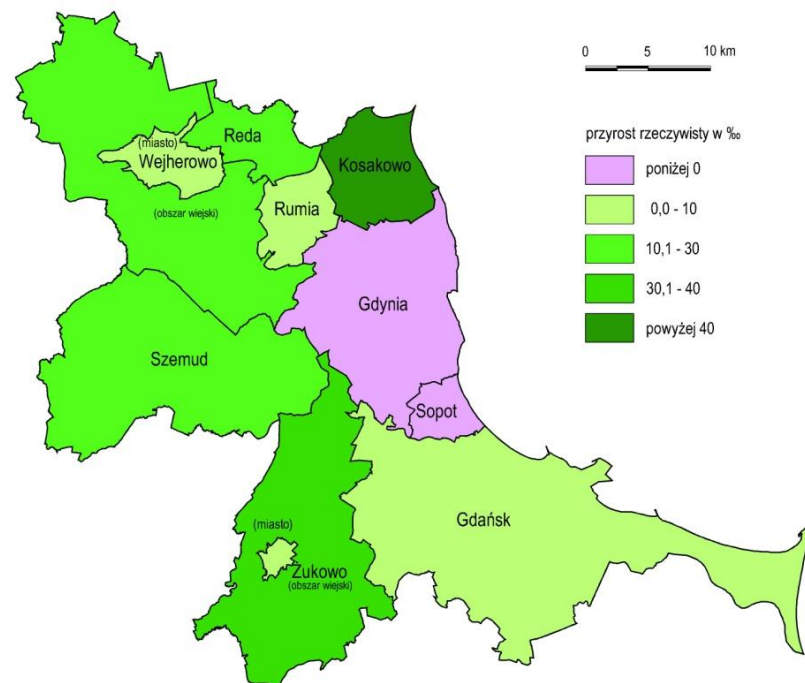
Saldo migracji w ubiegłych latach w decydującym stopniu wpływało na bilans ludnościowy Gdyni, przekraczając wielokrotnie wpływ przyrostu naturalnego. Położenie Gdyni w obszarze metropolitalnym Trójmiasta daje szeroki wybór miejsc zamieszkania i możliwości dojazdów do pracy. Podejmowanie decyzji o zamieszkaniu 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 Gdyni i gmin sąsiednich w 2011 roku¹⁰

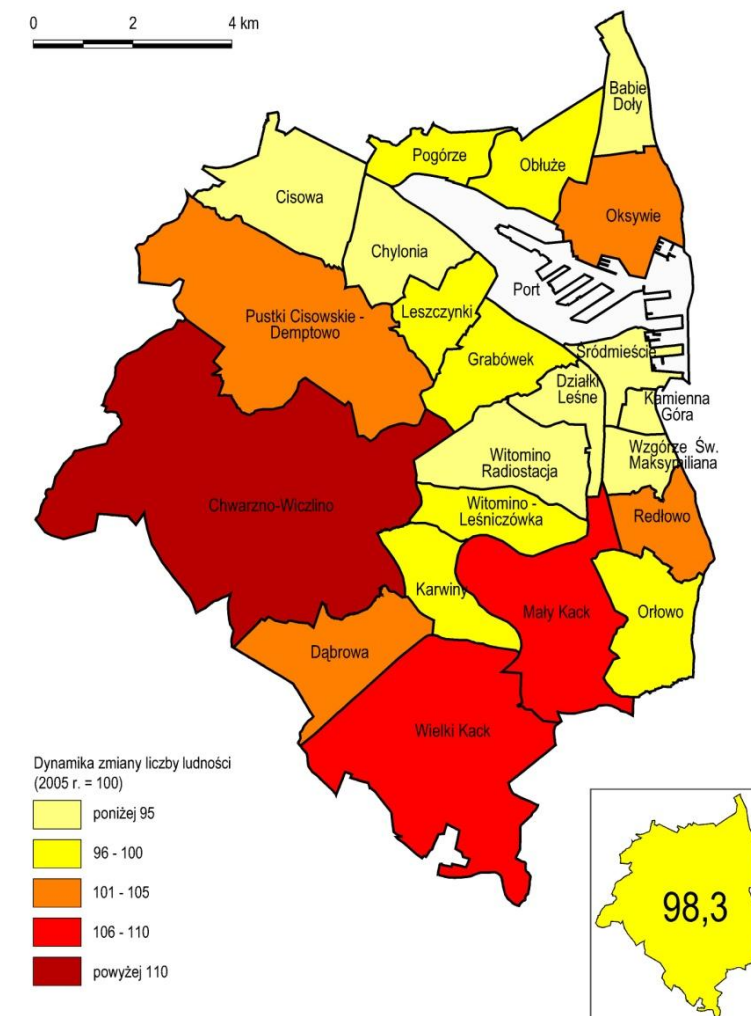


1.5. Prognozy demograficzne

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 2005-2011¹²



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.).¹⁴ Przybywa gospodarstw jedno- i dwuosobowych. W efekcie mimo 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 przyciągnięcia 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.

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 morską

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. Stocznia Remontowa 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 ogranicza 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 mają ograniczone możliwości rozwoju przestrzennego. Pewne rezerwy, w granicach wyznaczonych terenów zamkniętych, ma jedynie Akademia Marynarki Wojennej. Campus największej gdyńskiej uczelni, Akademii Morskiej, wymaga restrukturyzacji otoczenia i rozbudowy. Możliwości rozwoju funkcji naukowo-dydaktycznych istnieją na terenach 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 Gdynia Arenę i Narodowy 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 działalność 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 jednorodzinne, przygotowanie uzbrojenia

Na obszarze tzw. Gdyni Zachód (obejmującej tereny rozwojowe położone w zachodniej części miasta) wyznaczonych zostało ponad 200 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, 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 jednorodziną, 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. m² powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % - do ok. 550 tys. m² 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 m². 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 zależy 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, umożliwi realizację, obok zabudowy jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej, przy zachowaniu pełnych standardów uzbrojenia.

Rozwijają 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 Droga Gdynską i torami kolejowymi SKM i PKP (oddany w 2011 r.),
- rozbudowa ul. Chwarznieńskiej - odcinek leśny (oddany w 2014 r.),
- opracowanie dokumentacji projektowych dotyczących 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 Gdynia Arena przy ul. K. Górskiego, rozbudowa Stadionu Miejskiego 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 realizację 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. m². Średnia powierzchnia użytkowa nowych mieszkań z tego okresu to 81,9 m². Największy przyrost powierzchni użytkowej mieszkań odnotowano w 2008 r. – ponad 150 tys. m², w końcu tego okresu tj. w latach 2010-2011 przyrost kształtował się na poziomie 90 tys. m² rocznie.

Przeciętna wielkość 1 mieszkania w 2011 r. wyniosła 62 m² (w 2005 r. 59,8m²), przeciętna liczba osób przypadająca na 1 mieszkanie wyniosła 2,34 (w 2005 r. 2,36), na 1 osobę przypadło 26,5 m² (w 2005 r. 23,3 m²). 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, Obłuzu, 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 realizację zarówno mieszkań w ramach zabudowy wielorodzinnej jak i w formie domów jednorodzinnych usytuowanych w kompleksach zabudowy o małej i średniej skali. Urbanistyka tego okresu charakteryzuje się dopasowywaniem struktury zabudowy do nabytych nieruchomości z jednoznaczną opcją na

maksymalizację powierzchni do sprzedaży lub wynajmu. Efektem tego jest uszczuplenie 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 zespół 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:

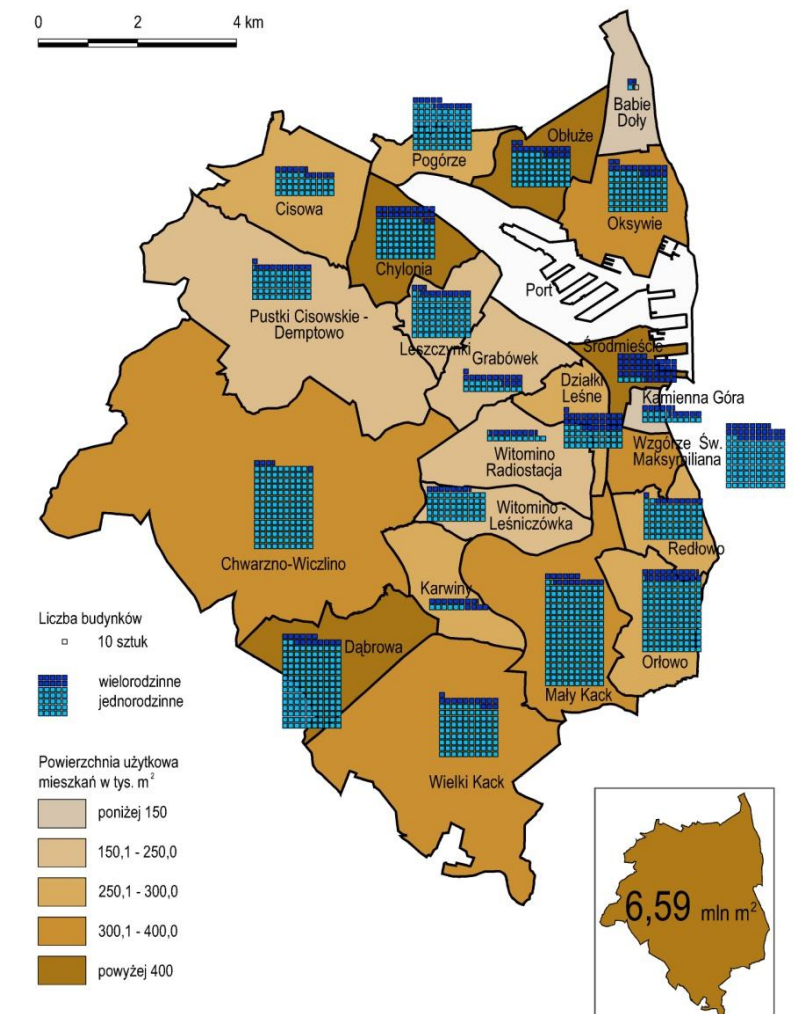
- mieszkania przedwojenne mają niewielki udział w zasobach, ogółem 13%; przeciętna wielkość 59,7 m² pow. użytkowej / 1 mieszkanie; zabudowa przedwojenna występuje we wszystkich dzielnicach miasta,
- zasoby powojenne z lat 1945-78 to 46 tys. mieszkań o powierzchni użytkowej 2,3 mln m², przeciętna wielkość 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 mieszkaniem socjalnym 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. m², 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

Zasoby mieszkaniowe wg powierzchni użytkowej i liczby budynków¹⁶



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

mieszkańców 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 współdziałaniu 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

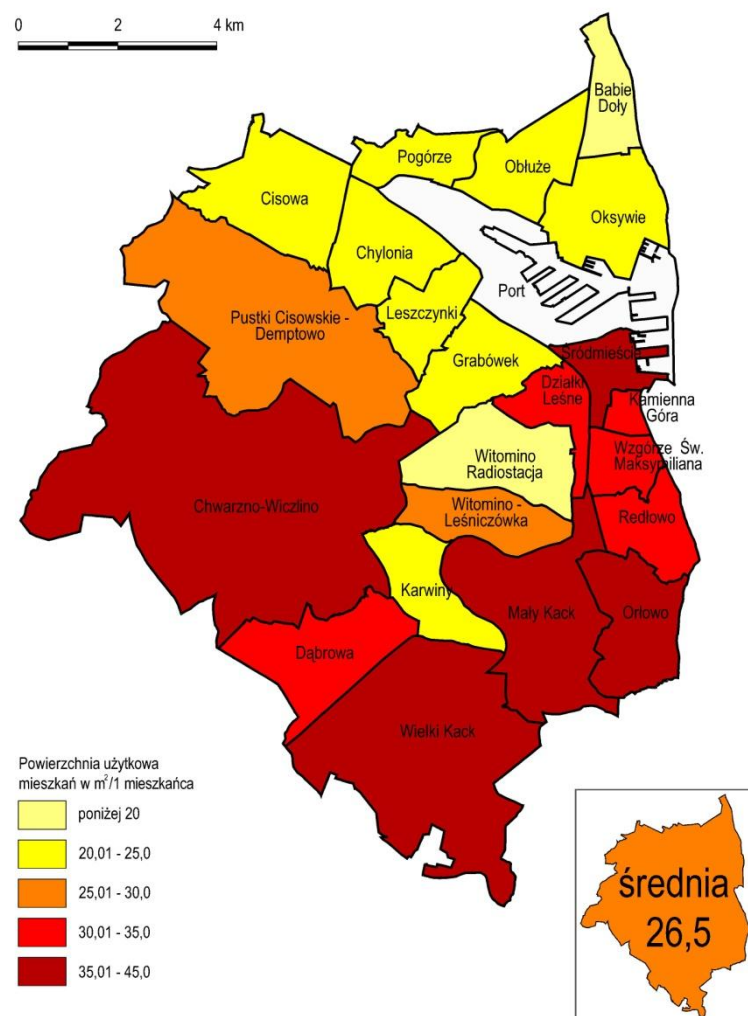
W 2011 r. powierzchnia użytkowa mieszkań przypadająca na 1 mieszkańca w Gdyni wyniosła średnio 26,5 m². Wskaźnik ten był zróżnicowany i wyniósł od 17,8 m² na 1 mieszkańca w Babich Dołach do 42,1 m² w Małym Kacku. Wysokie wartości odnotowały także dzielnice Orłowo (40,5 m²), Chwarzno-Wiczlino (39,8 m²), czy Śródmieście (36,1 m²). 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.

Od 2002 r. omawiany wskaźnik zmienił się znacząco. Najniższy wynik w Babich Dołach wynosił wtedy około 15 m², najwyższy zaś dotyczył Małego Kacka i Orłowa, gdzie był nieco wyższy niż 30,5 m². 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 m² w Cisowej do niemal 27 m² 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 m²/Mk w 2011 r., co daje wzrost średnio o 0,72 m² p.u. / Mk rocznie.

Powierzchnia użytkowa mieszkań na 1 mieszkańca w 2011 r.¹⁷



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 odsunięciem 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%.

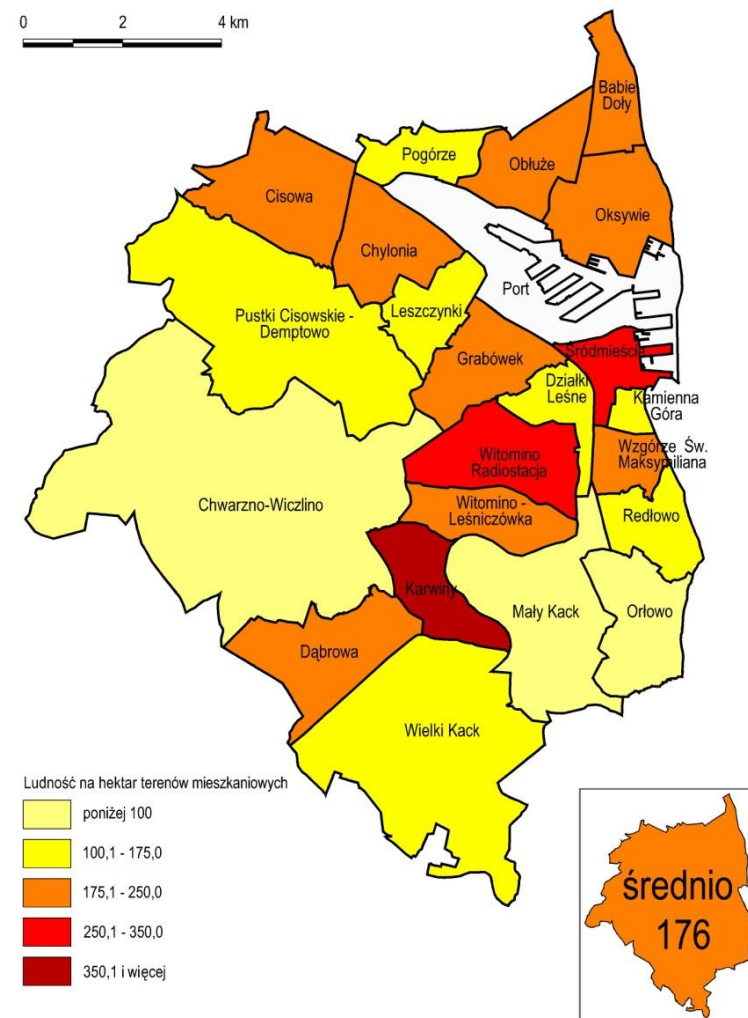
Średni wskaźnik gęstości zaludnienia terenów mieszkaniowych wynosił w 2011 r. 176 os./ha.

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, Obluże, Oksywie, Cisowa, Chylonia, Grabówek, Witomino-Leśniczówka, Wzg. Św. Maksymiliana, Dąbrowa. 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 zaludnienia Dąbrowy, o wysokim przyroście liczby mieszkańców, a spadła na Pogórze, 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 normatywnych urbanistycznych, określających intensywność zabudowy netto (stosunek pow. ogólnej budynków do powierzchni zabudowy) oraz wielkość wyposażenia w podstawowe kubaturowe urzędzenia 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 urzędzeń 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.

- 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 jednorodzinne.
- 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 rozpoczynają 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

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



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 szkoła 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 Stocznia 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 ulepszenia 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:

Szpitalne:

- 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 Obłężu, 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 (Okisywie),
- Dom Pomocy Społecznej (Pustki Cisowskie-Demptowo),
- Kluby Seniora,
- ZOL Caritas Cisowa Pomocowe Centrum Caritas im. Ojca Pio,
- Hospicjum Stacjonarne (Okisywie),
- 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 (Obłęż).

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

2.5. Handel detaliczny, w tym wieloprzestrzenny

W latach 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. Unruğa,
- Tesco przy ul. Słonecznej,
- budowa kilkunastu dużych sklepów o powierzchni około 1 000 m² (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

Koordinacją sportu i rekreacji w mieście zajmuje się Gdyńskie Centrum Sportu (GCS). 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.),
- Gdynia Arena 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,
- zespół 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.

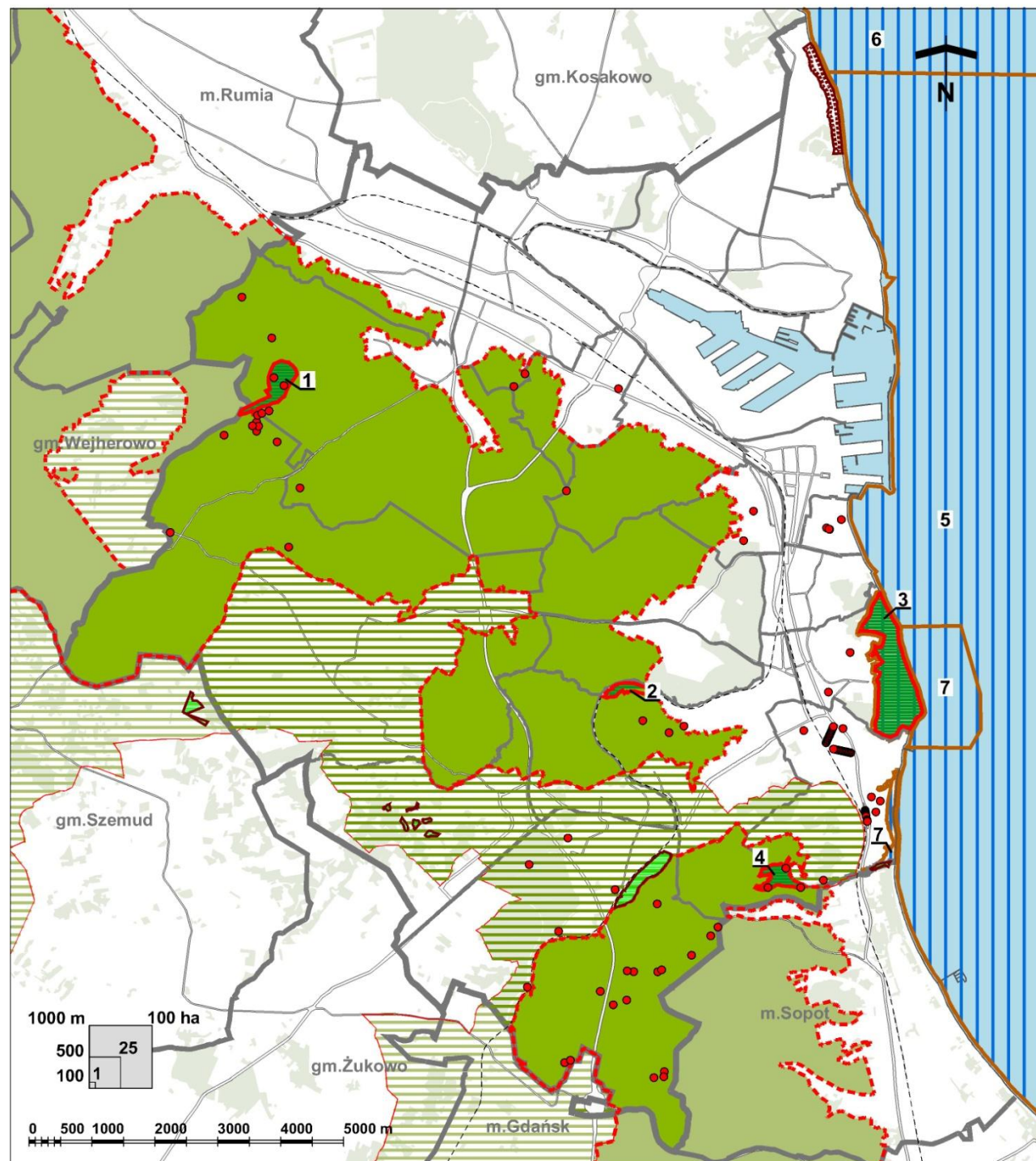
Powierzchnia terenów zielonych w mieście będąca na utrzymaniu gminy stanowi ok. 190 ha, w tym 55 ha to skwery. Wskaźnik zieleni miejskiej wynosi zatem 7,5 m² na jednego mieszkańca. Powyższe dane nie obejmują stanu terenów zielonych pozostających pod opieką spółdzielni oraz terenów prywatnych, w tym dużych osiedli mieszkaniowych wyposażonych w place zabaw, zieleń urządzoną itp.

Funkcję zieleni miejskiej spełniają też lasy o powierzchni 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 m² na 1 mieszkańca. Tereny leśne przystosowane są do użytkowania rekreacyjnego, posiadają wyznaczone ścieżki piesze i rowerowe, urządzone parkingi leśne. Problemem pozostaje zaśmiecanie terenów leśnych na dużym kompleksie obszarowym.

Kolejną formą rekreacji 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 leczenia ze względu na jego specjalistyczny charakter. Inaczej jest w przypadku przychodni oraz mniejszych ośrodków zdrowia i pomocy społecznej, które powinny być adekwatne do liczby i struktury wiekowej mieszkańców w danym rejonie.
- W 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 wewnątrznie zróżnicowanych regionów fizyczno-geograficznych (Pobrzeże Kaszubskie i Pojezierze Kaszubskie) oraz specyfika wynikająca z położenia w strefie nadmorskiej określają możliwości przestrzennego rozwoju miasta (transurbacji).

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

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

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

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

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

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



2. UWARUNKOWANIA EKOLOGICZNE

2.1. Osnowa ekologiczna

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

- mikroplaty 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),
- mikroplaty 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 (górną odcinek doliny Kaczej, dolina Potoku Wiclińskiego, 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 zwarte go pasma zabudowy, towarzyszącego silnie uczęszczanym szlakom komunikacyjnym w Małym i Wielkim Kacku, Karwinach i Dąbrowie sprawia, że podstawowym obszarem ochrony takich powiązań stały się otwarte tereny Chwarzna-Wiczlina, Dąbrowy i Kaczych Buków, przy zachodniej granicy miasta. Dążenie do utrzymania przyrodniczych powiązań powinno obejmować nie tylko zachowywanie ciągłości terenów osnowy ekologicznej, ale także lokalizowanie wzdłuż nich zabudowy, która nie tworzy fizycznej bariery dla zwierząt. Zabudowę taką stanowią budynki (nawet wielorodzinne) wolno stojące na nieogrodzonym terenie pokrytym zielenią. Prowadzenie przez lasy strefy krawędziowej szerokich i ruchliwych szlaków

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

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

2.2. Ochrona przyrody - stan prawny

Część struktur przyrodniczych tworzących osnowę ekologiczną miasta objęta jest ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Na obszarze Gdyni występują cztery rezerwy 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.

Rezerwy przyrody

1. Rezerwat leśny „Cisowa”, o powierzchni 24,76 ha, położony jest w obrębie leśnej strefy krawędziowej.
2. Rezerwat leśny „Kacze Łęgi”, o powierzchni 8,97 ha, obejmuje fragment doliny Kaczej w obrębie leśnej strefy krawędziowej.
3. Rezerwat krajobrazowy „Kępa Redłowska”, o powierzchni 120 ha, należący do najstarszych w kraju, zajmujący fragment wschodnich zboczy Kępy Redłowskiej i podcinającego je brzegu klifowego.
4. Rezerwat leśny „Łęg nad Sweliną”, o powierzchni 13,40 ha obejmuje ochroną źródłiskową 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 rezerwy 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 oksyńskiego, o długości 1800 metrów (pow. 10,1 ha). Przedmiotem ochrony jest rzeźba terenu klifowego brzegu morskiego i jego budowa geologiczna. Zapisy zarządzenia w ograniczony sposób wpływają na sposób użytkowania terenów sąsiednich i nie odgrywają roli w skali całego miasta.

Pomniki przyrody

Pomniki przyrody występują w dużym rozproszeniu na obszarze całego miasta, głównie na terenach leśnych strefy krawędziowej. 45 spośród nich to drzewa, 7 to grupy drzew, 7 to głązy narzutowe, 4 to grupy głązów i 2 to pnącza. 9 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 Oksyńską. 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, tlenu 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 drugorzędą. 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: EDF Polska S.A. Oddział Wybrzeże 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 Gasten S.A., Eurogaz-Gdynia Sp. z o.o., Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o., EDF Polska S.A. Oddział Wybrzeże Elektrociepłownia Gdyńska.

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 wewnątrzmięskiej, publicznej zieleni komponowanej, i to różnej skali (parków miejskich, dzielnicowych, osiedlowych, zieleni przyulicznej). Brak jest też terytorialnej spójności terenów zielonych.

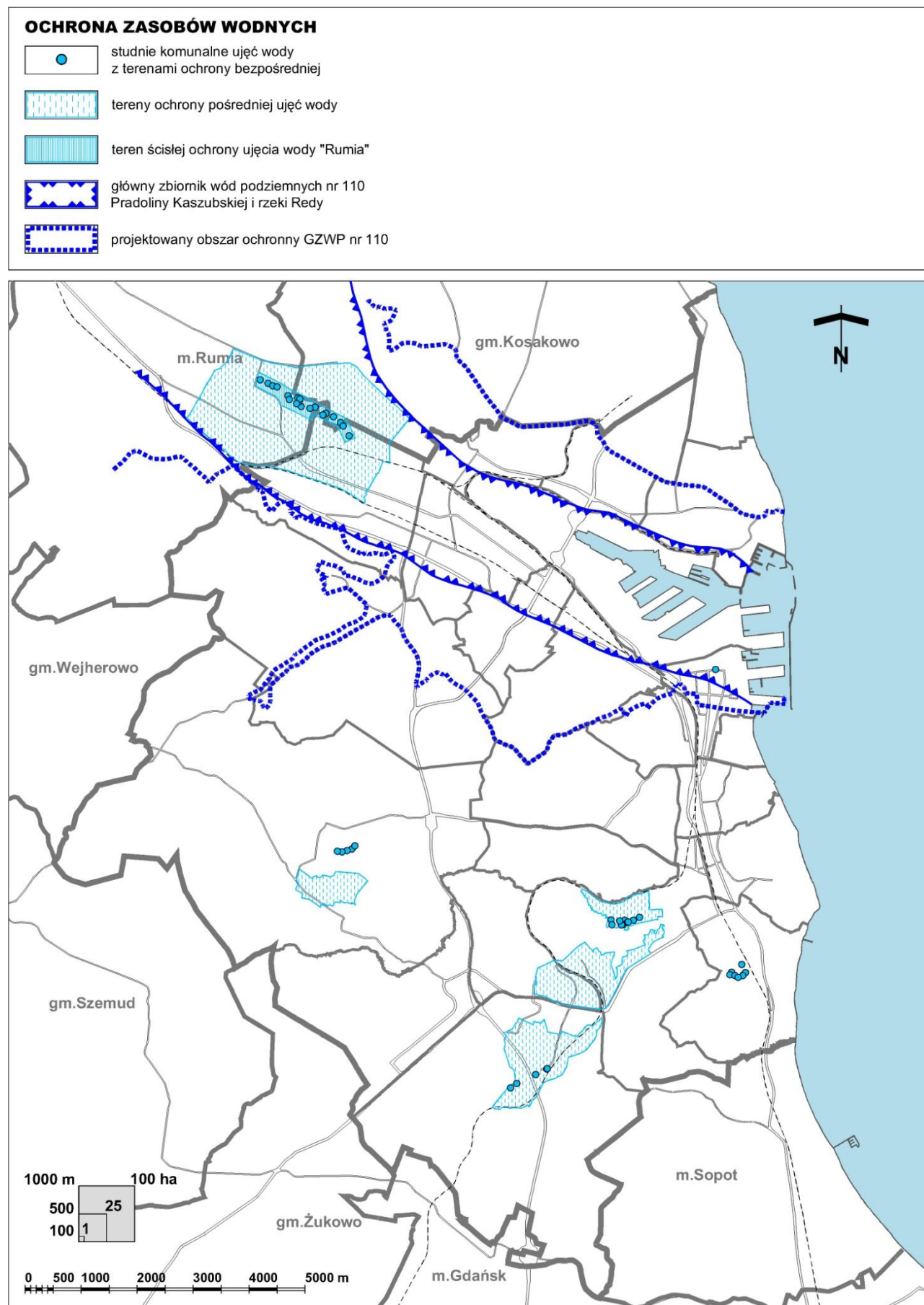
Ekologiczne warunki życia ludzi

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 oddziałują: 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).

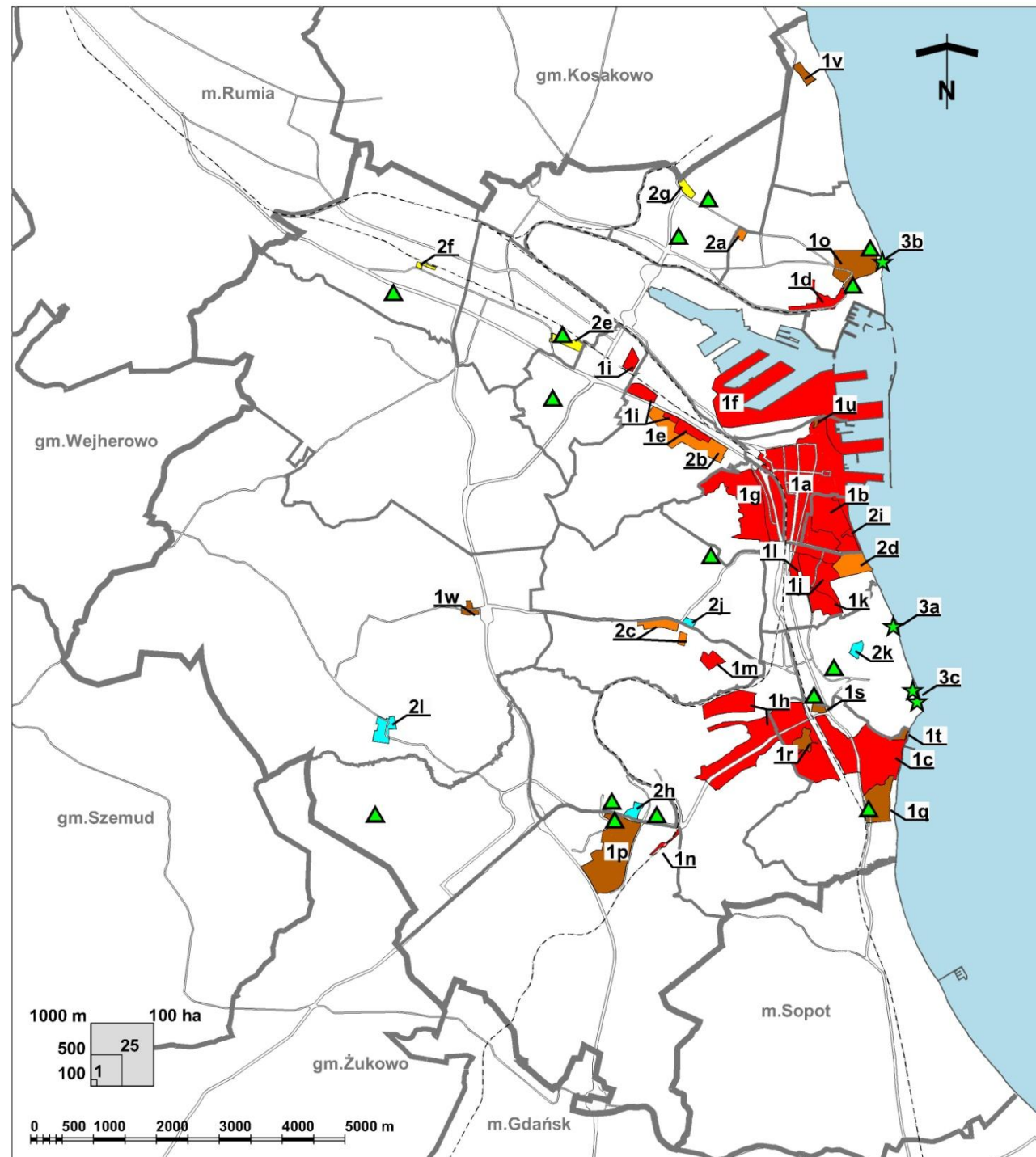
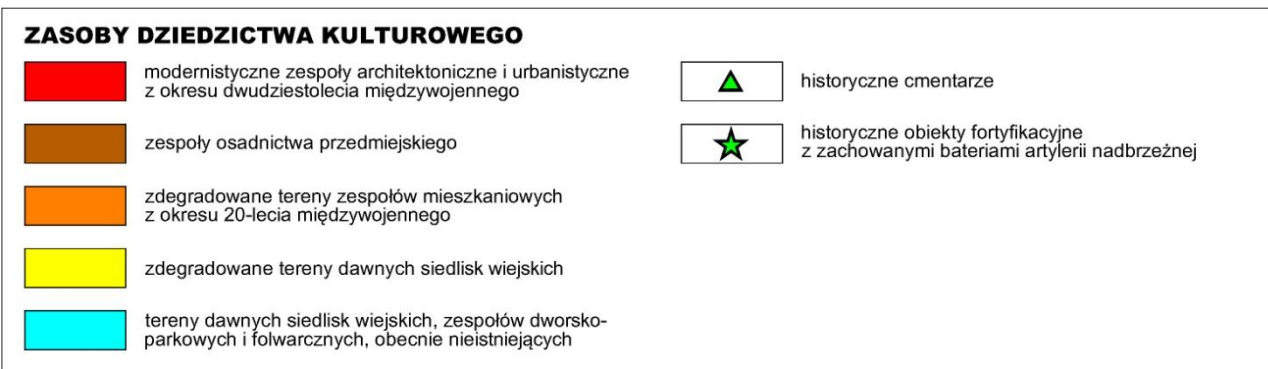
Największy potencjał agroekologiczny posiadają gleby na wierzchowinie Kępy Oksywskiej, reprezentujące w przeważającej części kompleksy przydatności rolniczej: żytni dobry, żytni bardzo dobry i pszenny dobry.

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 spośród zespołów architektonicznych i urbanistycznych Gdyni z okresu międzywojennego wyodrębnić można następujące **typy historyczno-przestrzenne**:

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


 obszary 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

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

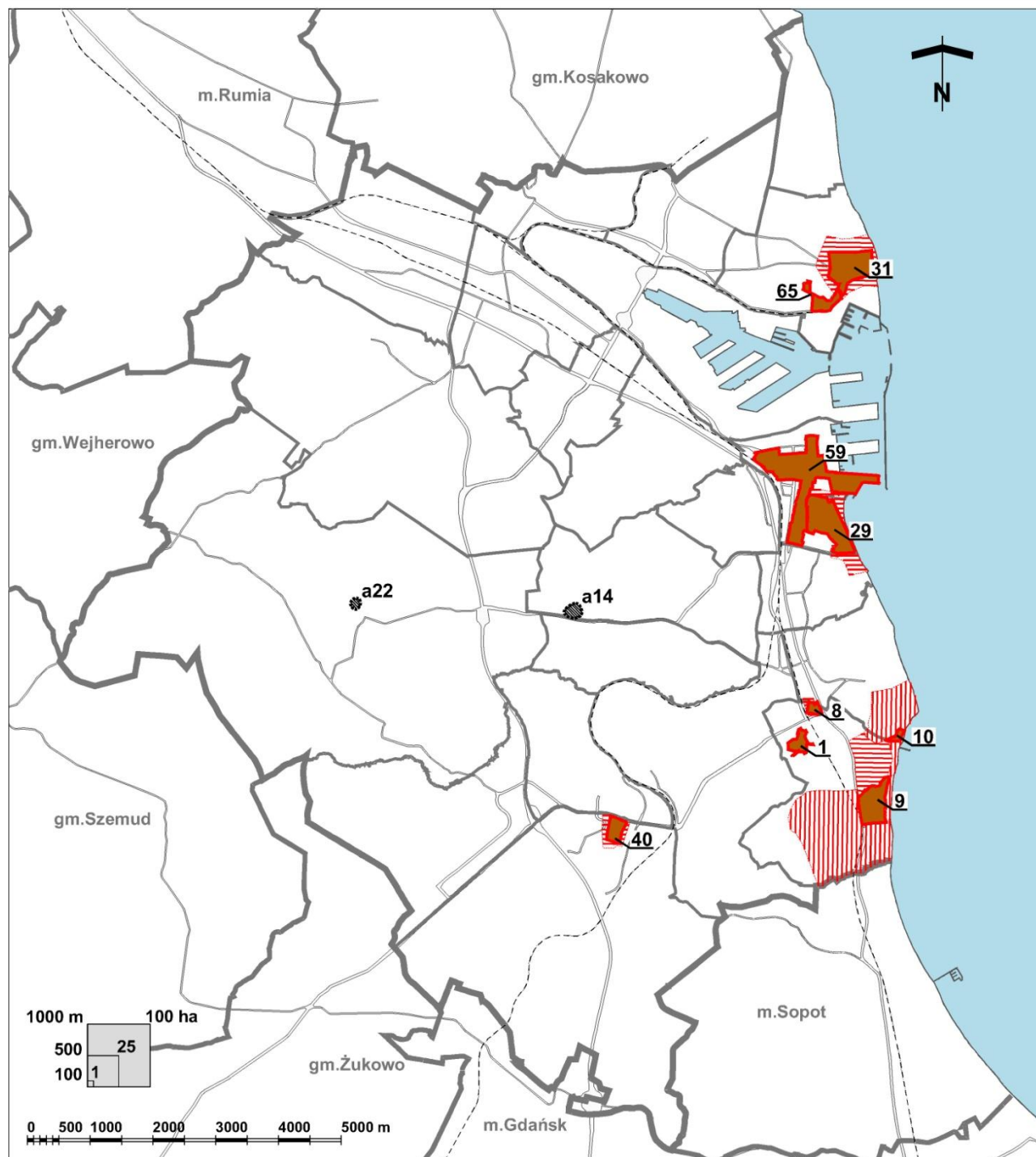
 strefy ochrony ekspozycji obszarów wpisanych do rejestru zabytków

 strefy ochrony krajobrazu obszarów wpisanych do rejestru zabytków

 strefy ochrony archeologicznej wpisane do rejestru zabytków

a14. cmentarzysko płaskie, wczesna epoka żelaza

a22. cmentarzysko płaskie, wczesna epoka żelaza



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

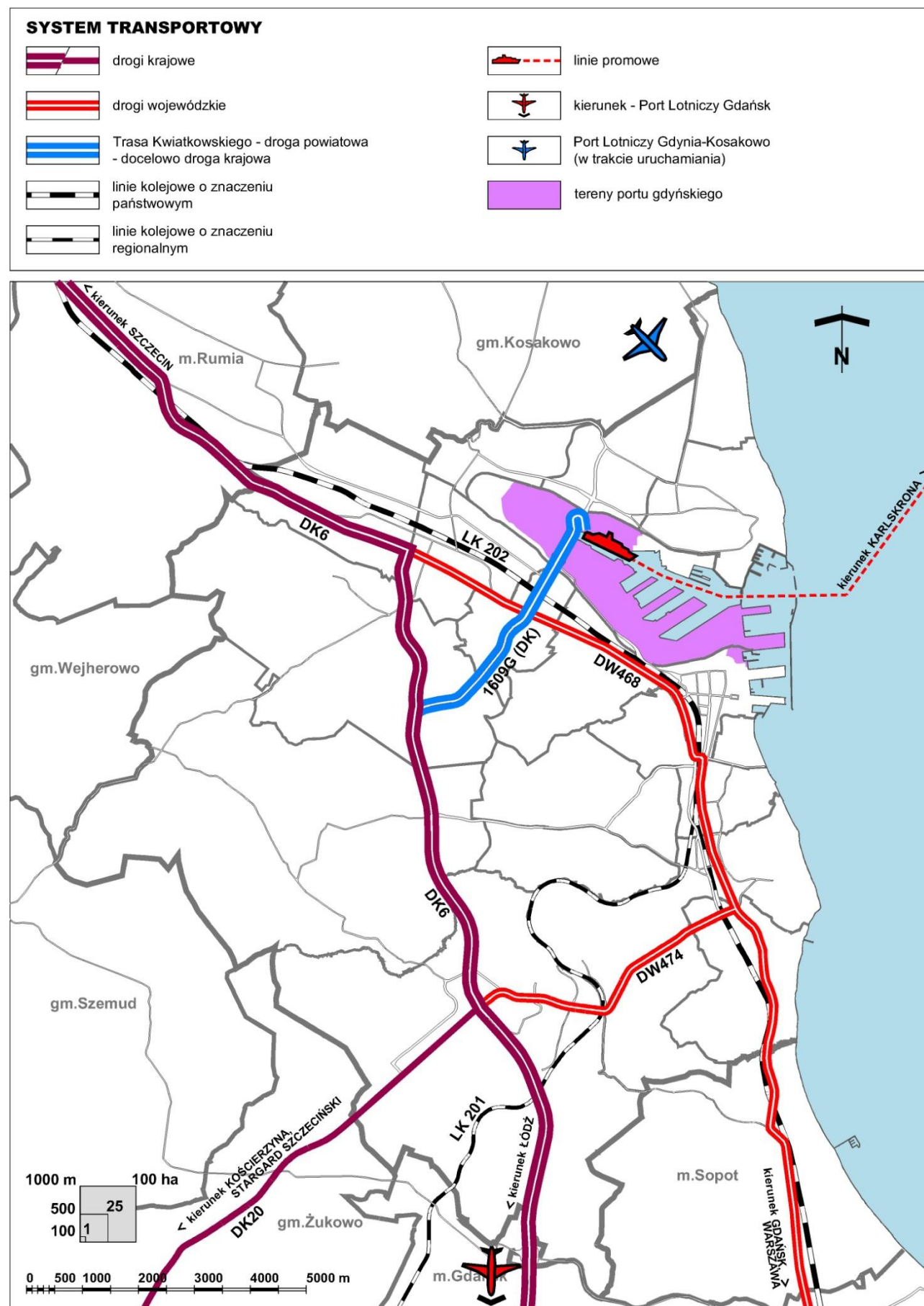
Nr na rysunku studium	Obiekt	Adres obiektu	Dzielnica współczesna	Nr porządkowy w rejestrze zabytków województwa pomorskiego	Numer w decyzji	Data wpisu do rejestru
1	Zespół dworsko-parkowy w Małym Kacku	w rejonie ul. Folwarcznej	Orłowo	12	3	11.10.1946
2	Dom Antoniego Abrahama, ob. Muzeum Miasta Gdyni	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. Chyłońska 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 Żeglarski 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. Indyjska 1	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. Abrahama 28	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	Willi 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 WĘZŁ TRANSPORTOWY

1.1. Układ powiązań zewnętrznych

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

- droga krajowa nr 6 (E28) Goleniów-Koszalin-Słupsk-Gdańsk przechodząca na obszarze Gdyni Obwodnicą Trójmiasta i ul. Morską (od obwodnicy do granicy miasta z Rumią),
- droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński-Szczecinek-Kościerzyna-Gdynia przechodząca ul. Chwaszczyńską,
- ciąg linii kolejowych E65 (linie kolejowe o znaczeniu państwowym nr 009 Warszawa-Gdańsk i nr 202 odcinek Gdańsk-Gdynia) objętych umowami AGC i 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 Chwaszczyzna,
- 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. Plk. 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 396,5²⁰ 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 km²¹. 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 31.03.2013²² 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.

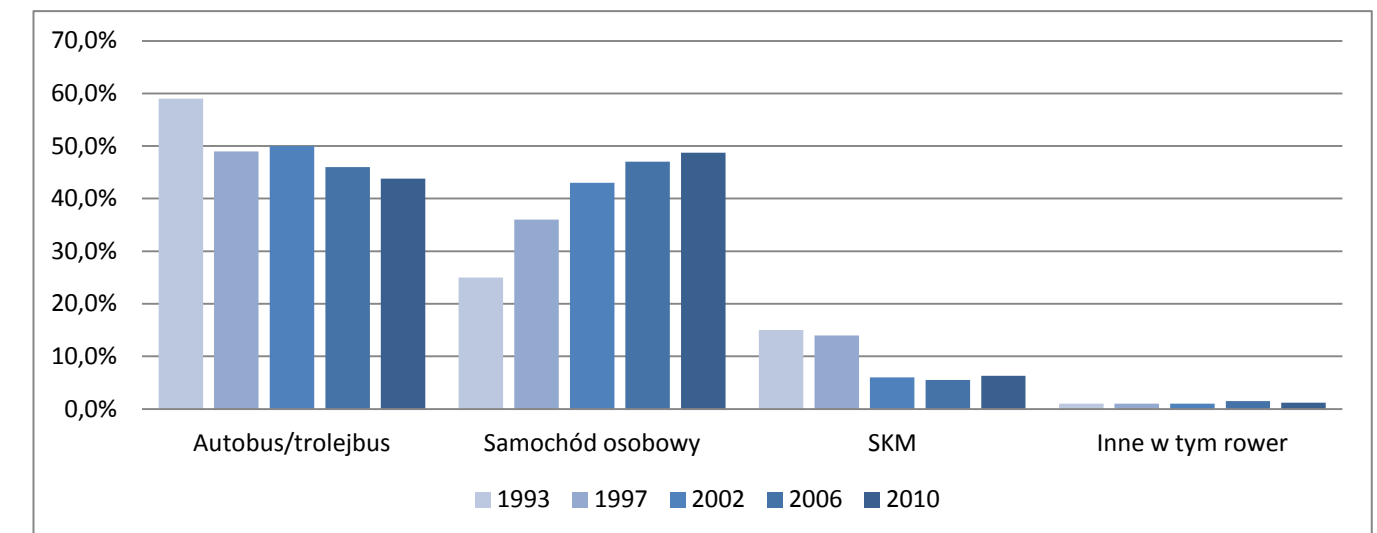
²¹ Zarząd Dróg i Zieleni, 2013 r.

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 Oksywi 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 parkowania 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.

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).

Słabe strony

- Duża wrażliwość transportu autobusowego i trolejbusowego na zatłoczenie układu ulicznego miasta.
- Niewykorzystane możliwości przewozowe SKM, niska jakość przewozów (zdekaptalizowany 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).

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:

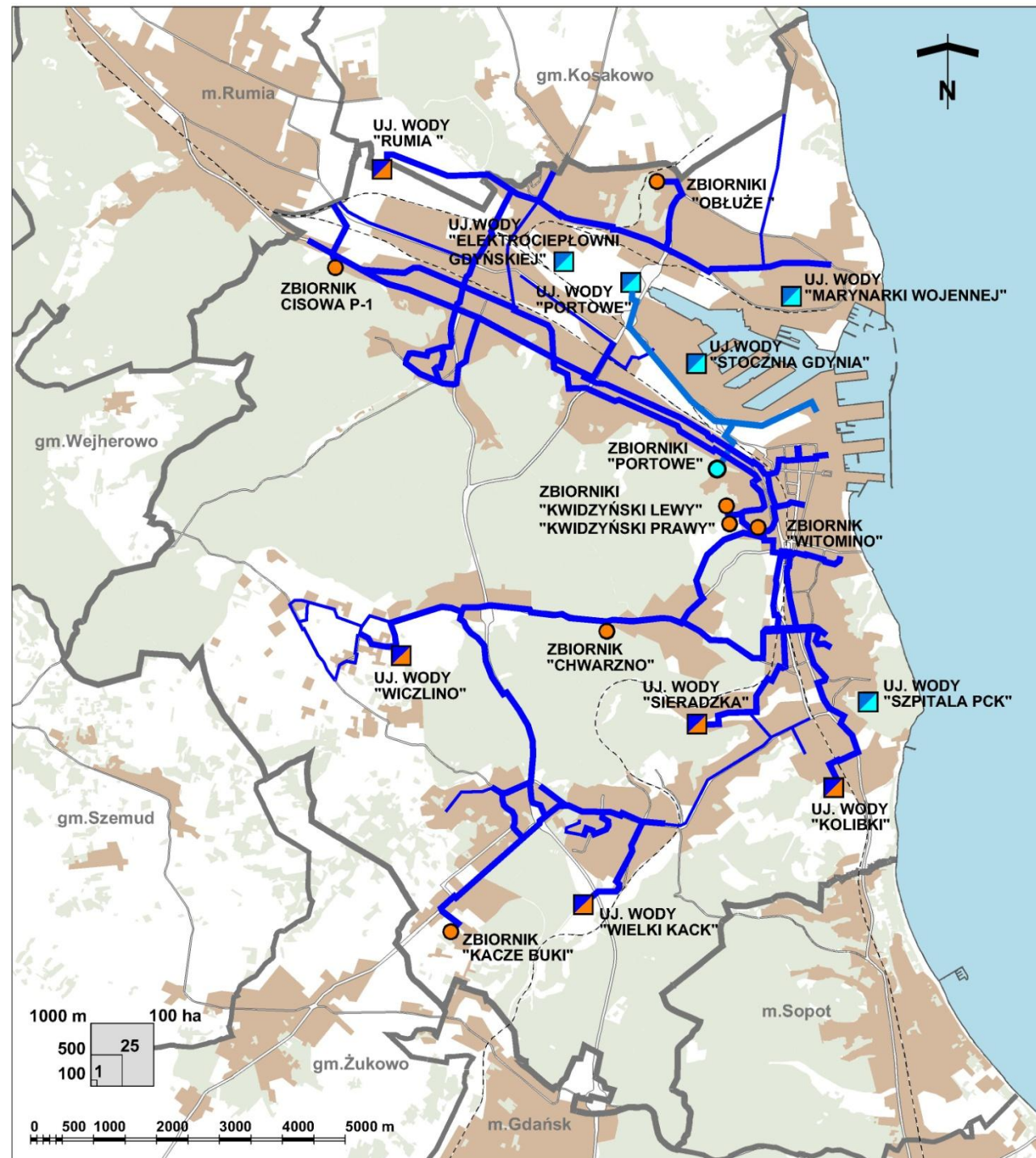
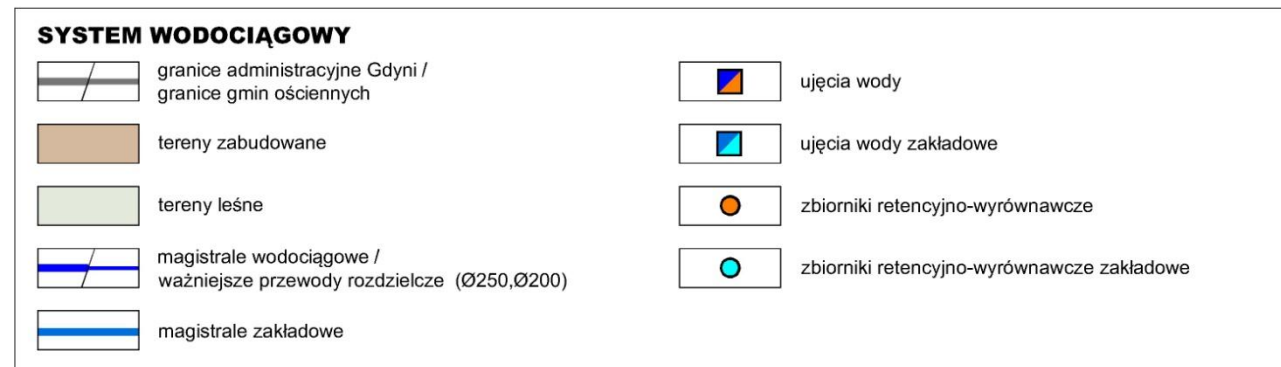
- wzrastający poziom motoryzacji i udział samochodowego transportu indywidualnego,
- zwiększający się zasięg i czas zatłoczeń, wydłużanie się okresu natężeń szczytowych,
- zmniejszanie się roli SKM w systemie obsługi miasta,
- brak efektywnych działań integrujących transport miejski,
- spadek bezpieczeństwa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

Efektom tych działań będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na istniejącym układzie ulic oraz przyjęcie przyrostu podróży (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 m³/d. Wielkość zasobów wynika z aktualnych dokumentacji hydrogeologicznych poszczególnych ujęć. Szczegółowe dane o ujęciach wód przedstawiono w tabeli poniżej.

Charakterystyka ujęć wody dla miasta Gdyni

Ujęcie wody	Parametry ujęć wód podziemnych				Stacje uzdatniania	Uwagi
	Zatwierdzone zasoby		Zdolność produkcyjna			
	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 Ø 300 mm - Ø 800 mm, przewody rozdzielcze Ø 80 mm - Ø 250 mm i rurociągi o średnicy poniżej Ø 80 mm. Te ostatnie w ramach remontów wymieniane są sukcesywnie na Ø 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 tabeli.



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 – $N_d = 1,236$.

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

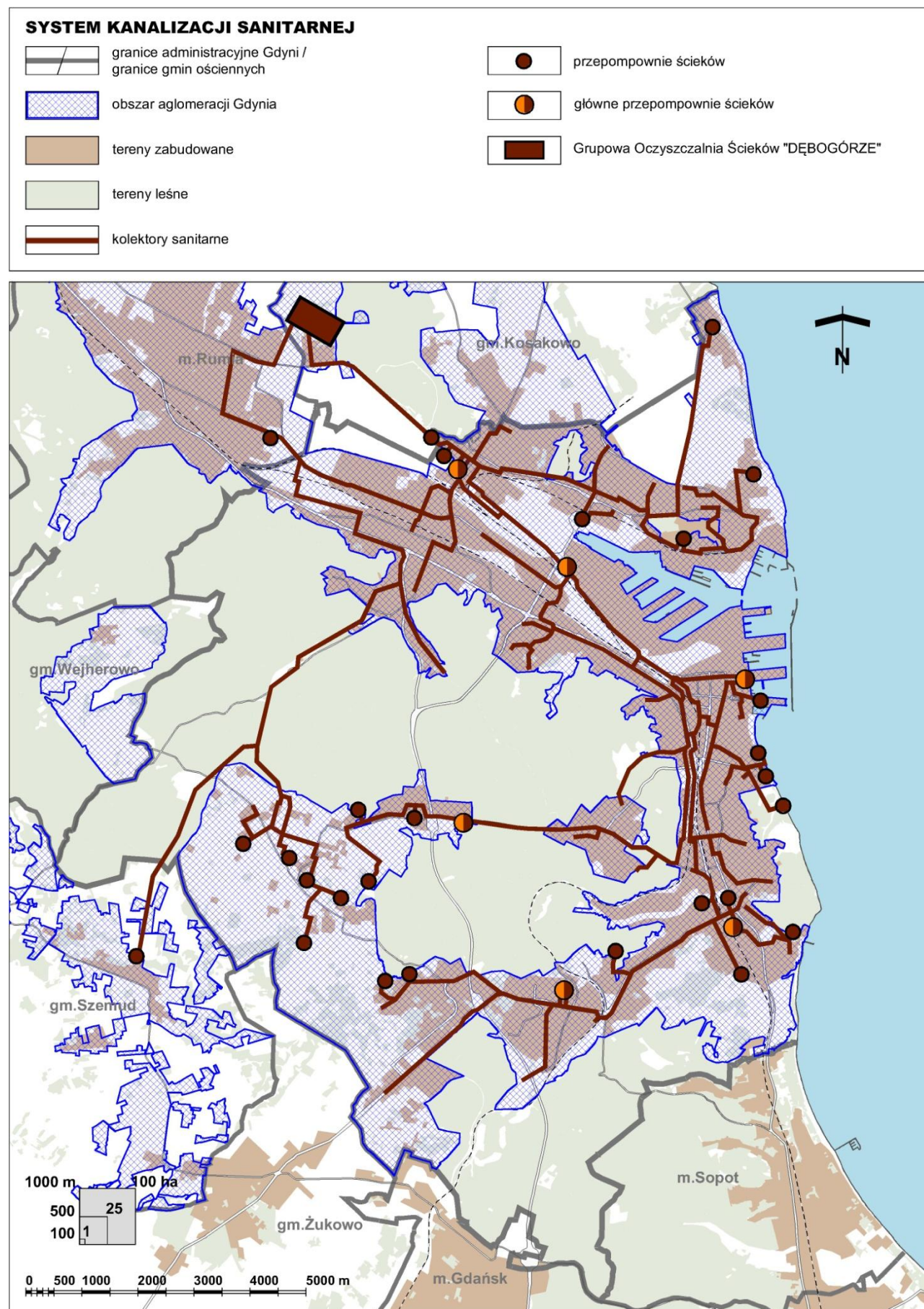
W wyniku zmniejszania zużycia wody pitnej w ostatnich latach zmalała częstotliwość niekorzystnych zjawisk w eksploatacji sieci wodociągowej takich jak awaryjność, spadki ciśnienia, niedobory itp. Występujące tendencje do stopniowego zmniejszania poboru wody przez przemysł (przechodzenie na obiegi zamknięte, 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 Gdynia²⁴, 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 część wsi Dębogórze), Kazimierz, Kosakowo, Mechelinki, Mosty, Pierwoszyño, Pogórze, Rewa i Suchy Dwór, położone w gminie Puck miejscowości: Połchowo, Rekowo Górne, Sławutówko i Widlino, położone w gminie Szymud 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 m³/d, w tym szacowana ilość ścieków z terenów Gdyni wynosiła 36 670 m³/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 m³/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 m³/dobę - oczyszczalnia posiada rezerwę w przepustowości. Oczyszczalnia jest sukcesywnie modernizowana i rozbudowywana. W zakres prowadzonych obecnie prac modernizacyjnych wchodzi:

- 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

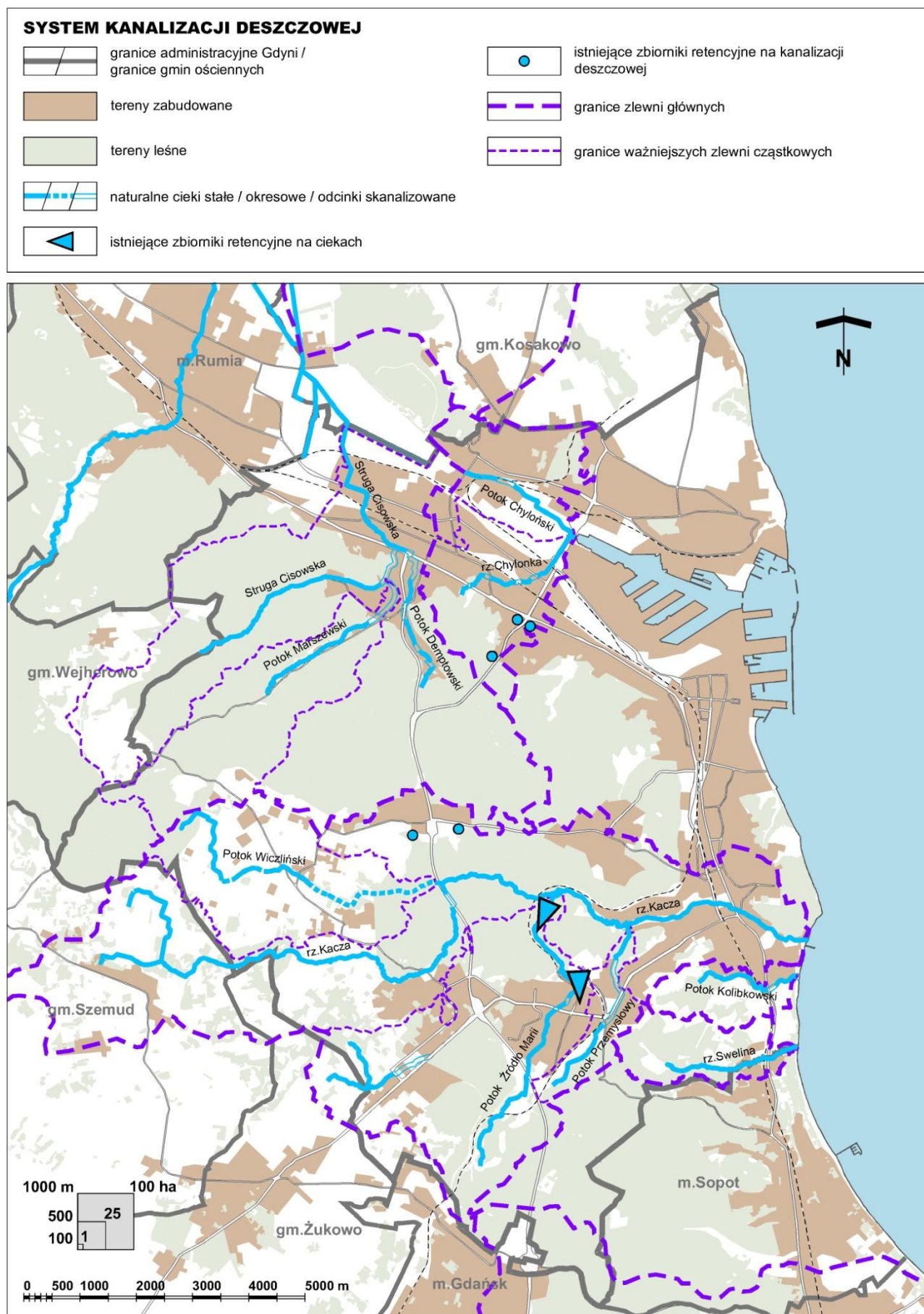
Słabe strony

- 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 \varnothing 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 ciekі 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.

Ciekі 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 urządzenia 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 ciekі naturalnym – na Potoku Źródło Marii: zbiornik suchy „Karwiny” $V = 6000 \text{ m}^3$ i zbiornik suchy „Krykulec” o pojemności $V=66\ 650 \text{ m}^3$ oraz pięć zbiorników na kanalizacji deszczowej: dwa na terenie starego Chwarzna, o pojemności $V1 = 2300 \text{ m}^3$ i $V2 = 2460 \text{ m}^3$ 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 ciekі naturalnego. Niewielkie zmiany w jego zlewni nie wymagają przebudowy koryta (obszar źródłowy ciekі 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 Wicliński 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 m³ oraz „Karwiny” o pojemności 6000 m³,
- 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 Chyłoński 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 źródłowy 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 Łęczyskiej 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

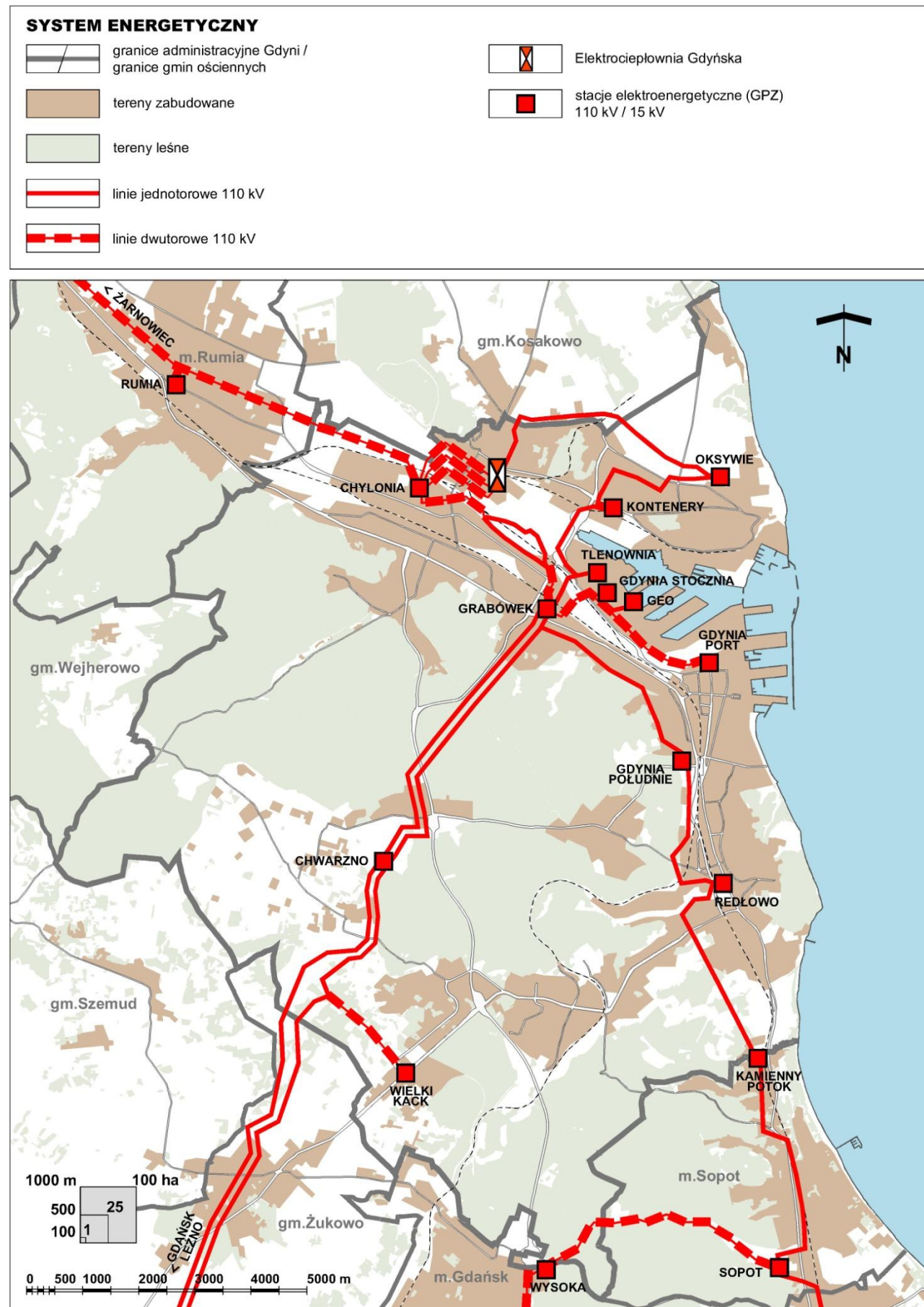
Słabe strony i zagrożenia

- 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 Wiclińskiego, 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 Wiclińskiego 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, zasilą 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 Leżno – 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 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

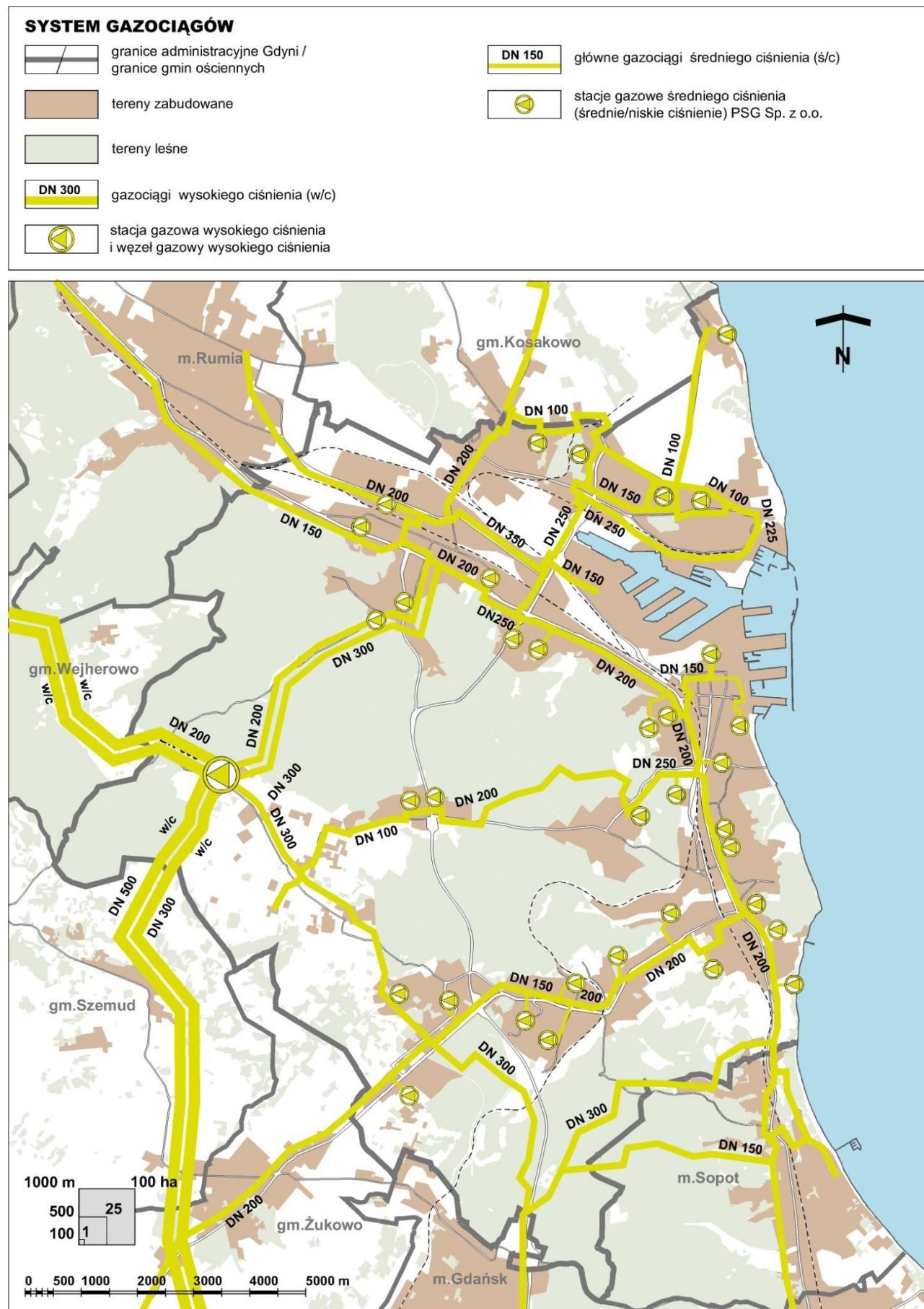
W większości linie na terenie miasta Gdyni są liniami napowietrznymi w wykonaniu dwutorowym lub jednotorowym, zaś fragment linii łączącej GPZ-ty Gdynia Południe i Redłowo oraz fragment linii zasilający stację GPZ Gdynia Stocznia, wykonany jest jako kablowy. Łączna ich długość to ok. 59,5 km, w tym 15,0 km stanowią linie dwutorowe, a 44,5 km jednotorowe. Przekrój przewodów roboczych linii 110 kV wynosi 185 lub 240 mm². Sieć elektroenergetyczna 110 kV ma charakter pierścieniowy zamknięty, umożliwiając drugostronne zasilanie stacji w przypadku awarii jednej z linii zasilających.

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

• Sieć elektroenergetyczna 15 kV

Sieć średniego napięcia 15 kV stanowi zasilanie stacji 15/0,4 kV. Sieć ta pracuje w przeważającej części w układzie pierścieniowym otwartym, 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 mm². Natomiast przekroje robocze linii napowietrznych to: 25, 35, 50 i 70 mm². Stan techniczny linii 15 kV jest zróżnicowany. Najbardziej awaryjne linie kablowe w izolacji z polietylenu termoplastycznego są wymieniane na kable w izolacji z polietylenu usieciowanego.

Na terenie miasta Gdyni znajduje się ok. 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 Nm³/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. Zasilanie 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 przyłączy (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.

Równoległe 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 części 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 jednorodzinym, 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 wariantcie I – w całości przy pomocy nośnika energii, jakim jest gaz.
- Na potrzeby usług zastosowanie gazu do celów grzewczych, do opalania w kotłowniach indywidualnych. Do przygotowania ciepłej wody - podgrzewacze gazowe i elektryczne.

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

Prognoza zapotrzebowania na gaz dla terenów Gdyni-Zachód

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

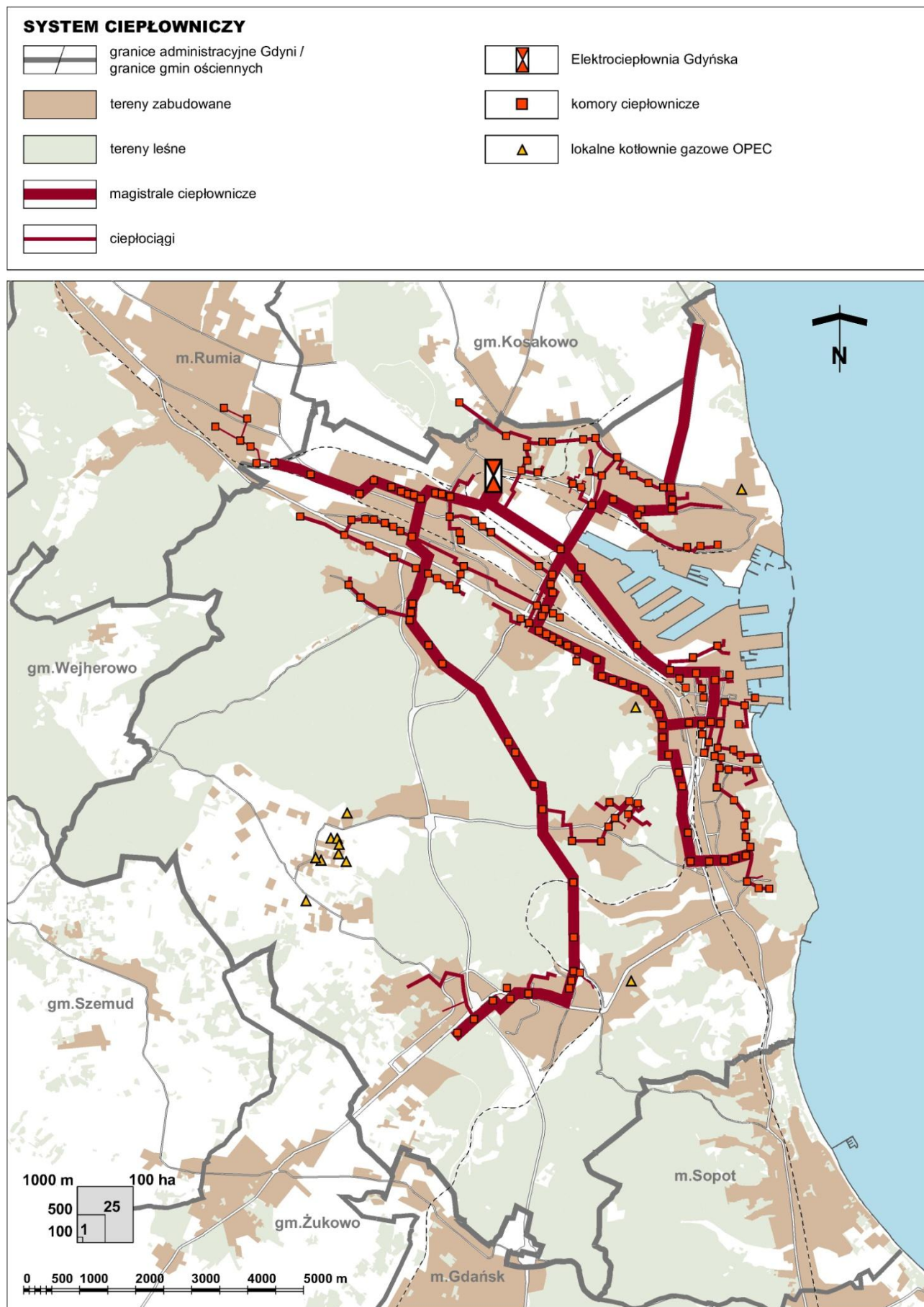
5.5. Ocena stanu istniejącego

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 (nieuszczelna), 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 Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej 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 współpalanie 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 Czyszówka”.

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 przesyłce sieci ciepłowniczych wynosi około 16%.

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

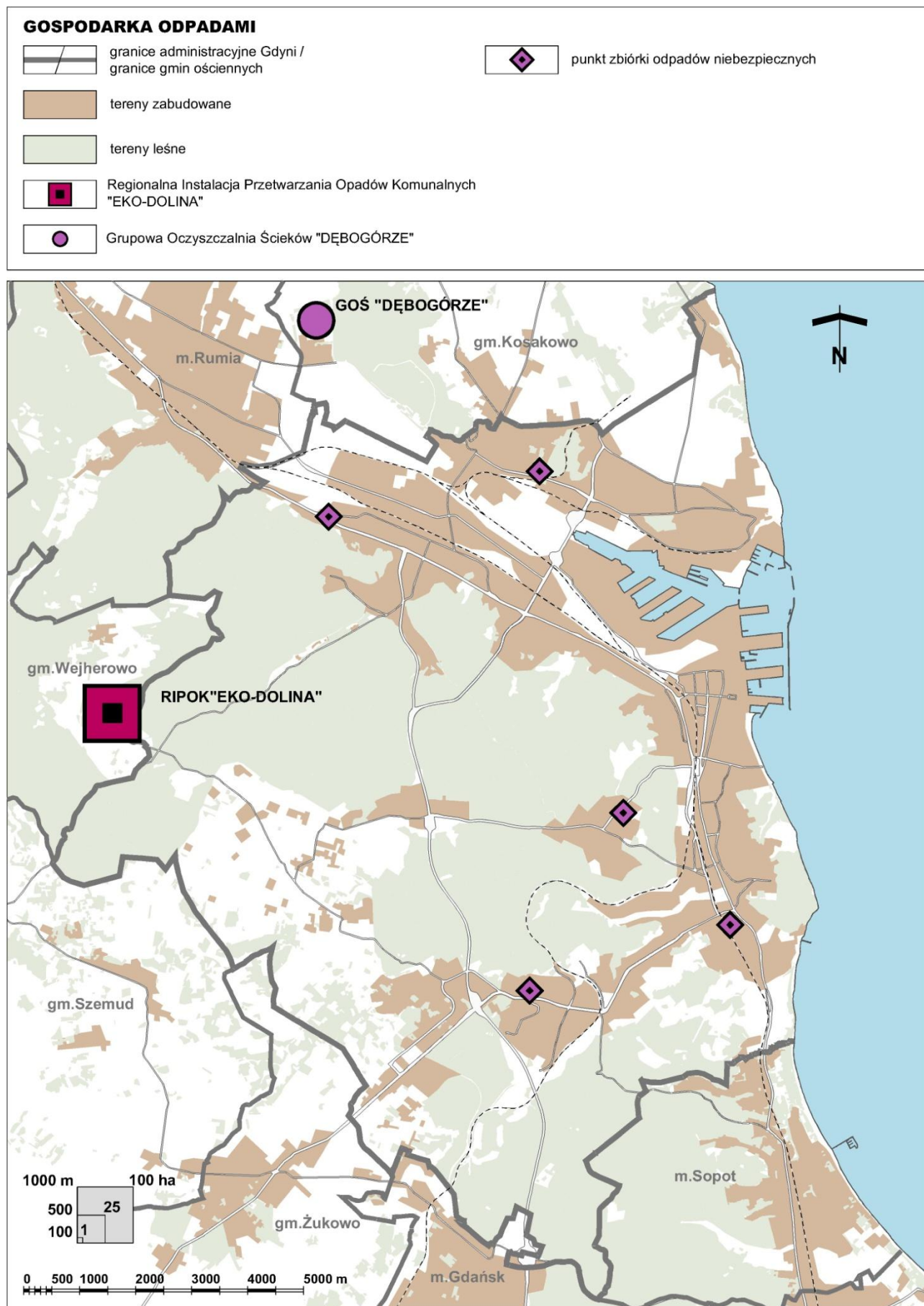
6.3. Ocena stanu istniejącego

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 przyłączy, 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 przyzową 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.:

- kompostownię 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

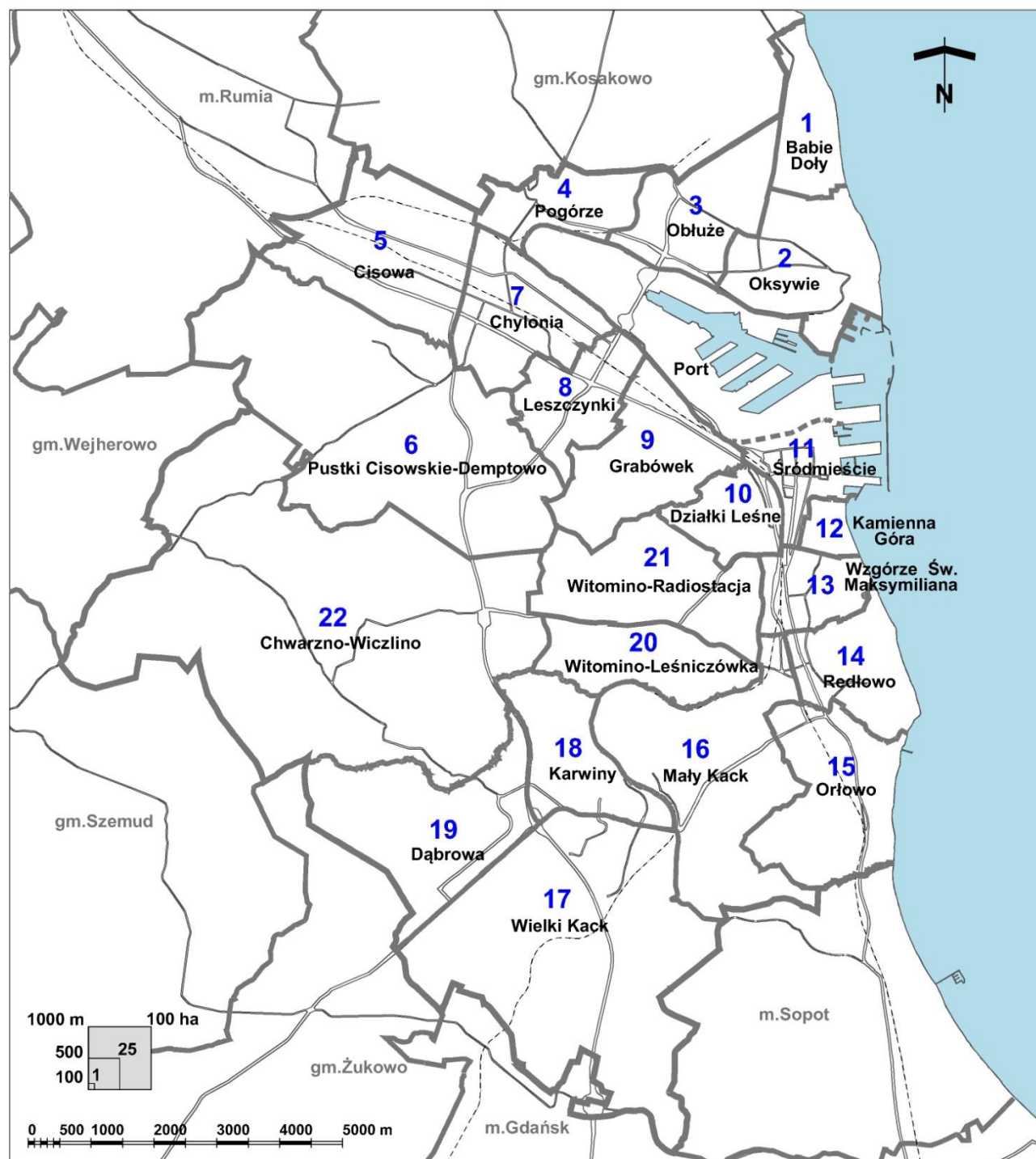
Odpady przemysłowe usuwane są przez podmioty gospodarcze we własnym zakresie zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. Odpady przemysłowe niebezpieczne są unieszkodliwiane i wywożone przez wyspecjalizowane firmy. Odpady przemysłowe, inne niż obojętne i niebezpieczne, wywożone są częściowo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

Osady z oczyszczalni ścieków w Dębogórze po procesie fermentacji, zagęszczania i suszenia są spalane w istniejącej spalarni na terenie oczyszczalni, a częściowo wykorzystywane do rekultywacji wyłączanych z eksploatacji kwater składowiska popiołów w Rewie. Ilość wytwarzanych osadów wynosi 26 391 Mg/rok. Wydajność spalarni wynosi 110 Mg/dobę. Popioły ze spalania osadów składowane są na składowisku o powierzchni 22 125 m², zlokalizowanym w granicach terenu oczyszczalni. Obecnie spalarnia osadów jest modernizowana i rozbudowywana.



JEDNOSTKI STATUTOWE MIASTA

-  granice administracyjne miasta Gdyni
-  granice jednostek statutowych - dzielnic



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	Obluże	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 939²⁵) 240 283²⁶

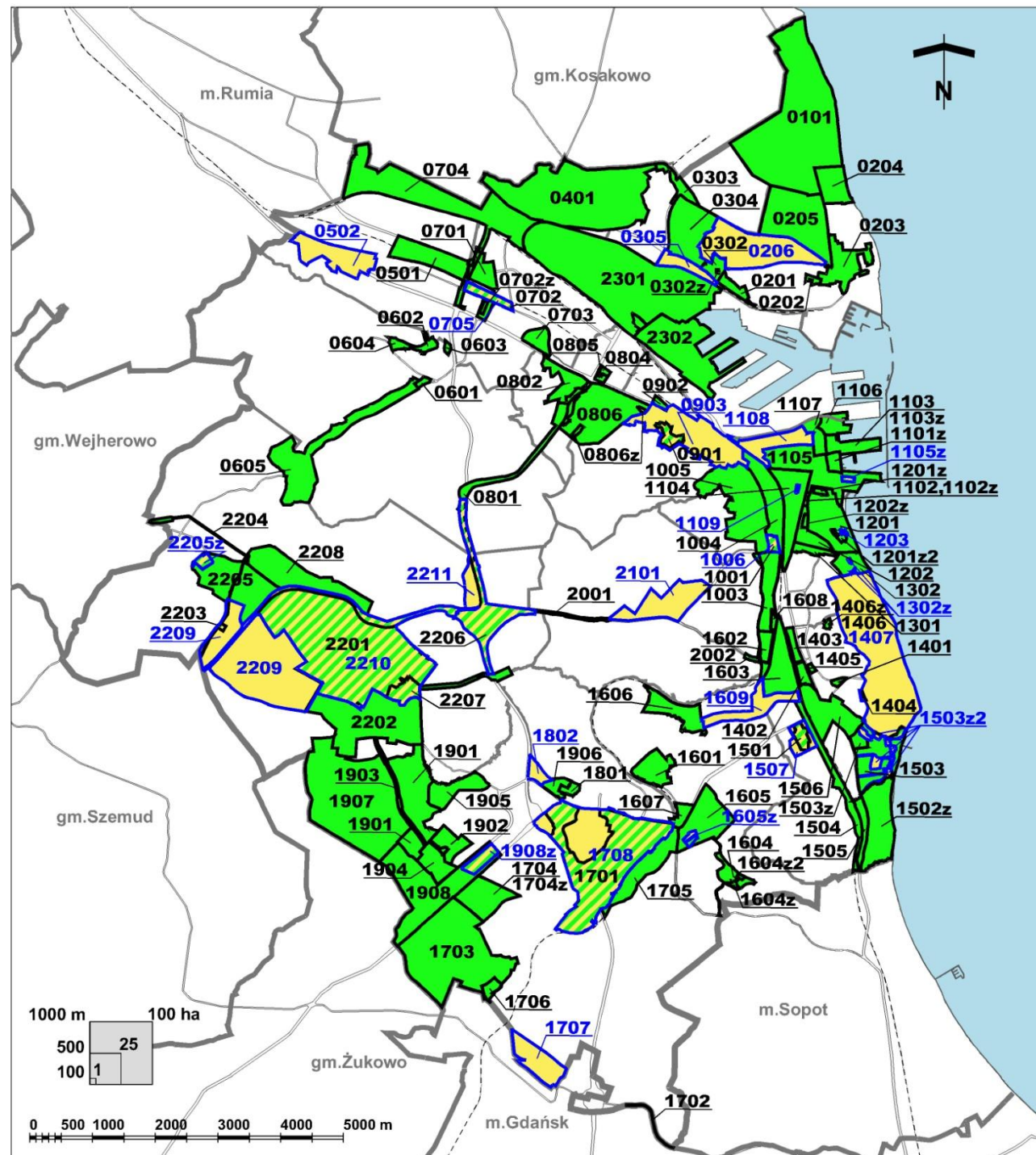
²⁵ Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni na podstawie danych GUS na dzień 31.12.2011 r.

²⁶ Na podstawie analizy danych ewidencji ludności i bazy adresowej UMG, stan na dzień 31.12. 2013 r.



STAN ZAAWANSOWANIA OPRACOWAŃ PLANISTYCZNYCH NA 31 LIPCA 2015 R.

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



2. SYTUACJA PLANISTYCZNA

2.1. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Na obszarze Gdyni obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (stan na dzień 31 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 dzielnicy Oksywie 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 Chylonia 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 Droga 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, Ramuła
- 0806** M. p. z. p. cz. dz. Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz-Dreszera, Kalksztajnow i Dembińskiego
- 0806z** Zmiana m. p. z. p. części dzielnic Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz-Dreszera, Kalksztajnow 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 Gdynińskiej
- 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 Moła Rybackiego
- 1103z** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Moła 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 Świętopelka
- 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 Sopotkiej
- 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 Sopotkiej, 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 Warzywniej
- 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 Suche i Wiczlińskiej
- 2203 M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500, P_{rob} 8,4 MPa Włocławek - Gdynia, ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi na trasie przez teren m. Gdyni, odcinek południowy
- 2204 M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 mm, P_{rob} 8,4 MPa wraz ze strefą ochronną na trasie przez teren m. Gdyni
- 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 31 lipca 2015 r.):

- 0206 M. p. z. p. części dzielnic Oksywie i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Płk. S. Dąbka, Bosmańskiej, Białowieskiej i Benislawskiego
- 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 Sopotkiej
- 1609 M. p. z. p. części dzielnicy 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.