

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

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

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

1.1. Intensyfikacja i restrukturyzacja istniejącego zagospodarowania

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

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

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

1.2. Urbanizacja nowych terenów

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

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

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

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

Kierunek Kosakowo jest perspektywnym kierunkiem rozwoju funkcji stanowiących element struktury funkcjonalno-przestrzennej Gdyni, lecz czas, tempo oraz program zagospodarowania w ramach tego

kierunku związany jest z czynnikami natury zewnętrznej obiektywnej – kwestia przyszłości lotniska Gdynia Oksywie (Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo) oraz z czynnikami natury przede wszystkim organizacyjno-politycznymi – wzajemna polityka gmin Gdynia i Kosakowo.

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

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

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

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

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

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

ZAGROŻENIA:

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



2. KLUCZOWE KWESTIE WYMAGAJĄCE ROZSTRZYGNĘCIA ORAZ ZASADY ICH ROZWIĄZANIA

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

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

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

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

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

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

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

2.3. Konieczność zapewnienia atrakcyjnej oferty terenów mieszkaniowych kompleksowo zagospodarowywanych

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

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

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

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

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

Na strefę ekologicznie ważną składają się:

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

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

Na strefę kulturowo ważną składają się:

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

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

Na strefę aktywności publicznej składają się:

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

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

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

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



Jako **obszary szczególnych szans rozwojowych** wskazano:

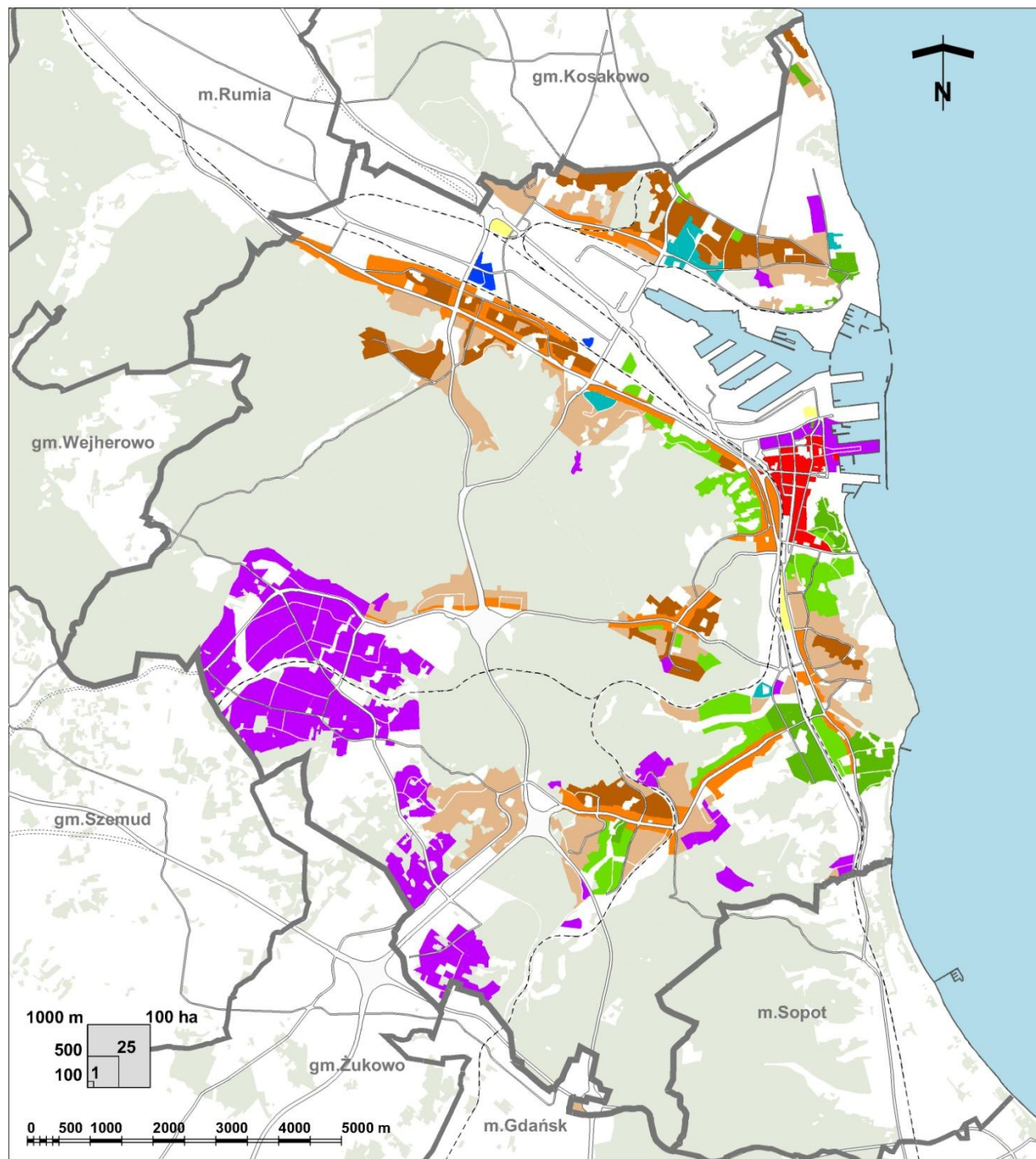
- tereny rozwojowe istotne w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego:
 - Strefa Rozwoju Centrum Miasta (w tym południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia oraz część terenów po Stoczni Remontowej Nauta) - koegzystencja funkcji usługowych, obsługi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

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

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

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

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



XI. POLITYKI SEKTOROWE

1. MIESZKALNICTWO

1.1. Założenia rozwoju funkcji

- Przyszła liczba mieszkań zależy od czynników ekonomicznych (które warunkują zdolność nowych gospodarstw domowych do niezależnego funkcjonowania, w tym do niezależnego zamieszkania) oraz od czynników natury społecznej (liczba dzieci, stopień samodzielności dzieci i osób starszych itp.). Liczba nowych mieszkań, które będą potrzebne w przyszłości zależy też od kondycji mieszkań obecnie istniejących, od akceptowania ich standardu, standardu otoczenia, od swobody obrotu mieszkaniami na rynku.
- Realne potrzeby mieszkaniowe, szacowane w oparciu o faktyczne możliwości ekonomiczne, uzależnione będą od czynników nie w pełni zależnych od samych mieszkańców i wahać się będą w zależności od tempa rozwoju gospodarczego w skali kraju i skutków jego ożywienia wyrażających się możliwościami finansowymi realizacji własnych potrzeb przez mieszkańców.
- Program mieszkaniowy Gdyni uwzględniać powinien także ofertę mieszkaniową dla mieszkańców innych gmin aglomeracji Trójmiasta, gdyż występuje zainteresowanie możliwościami osiedlenia się w Gdyni.
- Liczba gospodarstw domowych w przeciwieństwie do liczby mieszkańców Gdyni będzie podlegała niewielkiemu wzrostowi. Przeciętna liczba osób przypadająca na 1 gospodarstwo domowe stale się zmniejsza (w 2002 r. wynosiła 2,48, obecnie wynosi ok. 2,3) i prognozy wskazują na utrzymanie tendencji spadkowej (do wartości wskaźnika poniżej 2,2 w 2035 r.). W efekcie pomimo zmniejszania się liczby ludności, przewiduje się niewielki 1-2 procentowy przyrost liczby gospodarstw domowych do roku 2015, a w latach następnych spadek i stabilizację liczby gospodarstw na poziomie nieco niższym od obecnego.
- Dla zapewnienia pełnej samodzielności zamieszkiwania, wyrażonej wskaźnikami 100 mieszkań na 100 gospodarstw domowych należałoby wybudować w Gdyni do 2020 roku około 7,5 tys. nowych mieszkań, zakładając że do tego roku przetrwa 95 % istniejącej substancji mieszkaniowej. Zachowanie 75% tempa realizacji nowych mieszkań z lat 2000-2010 wynoszącym ponad 1300 mieszkań rocznie (średniorocznie ponad 1100 w zabudowie wielorodzinnej i 240 w jednorodzinnej), umożliwiłoby zrealizowanie tego celu. W następnych latach, do 2035 r. następować powinien stały spadek wskaźnika poniżej wartości 100, co oznaczałoby posiadanie więcej niż jednego mieszkania przez znaczną część gospodarstw domowych.
- Przy optymistycznym założeniu zachowania dotychczasowego trendu – wielkości powierzchni mieszkaniowej oddawanej corocznie do użytku (w latach 2000-2010 oddawano średniorocznie ok. 100 tys. m² powierzchni użytkowej mieszkań: 70 tys. m² w zabudowie wielorodzinnej i 32 tys. m² w jednorodzinnej) oraz zakładając, że do 2020 r. przetrwa 95% istniejącej substancji mieszkaniowej, w roku tym nastąpiłoby powiększenie zasobów mieszkaniowych Gdyni do ok. 7,7 mln m². Pozwoliłoby to, w warunkach stabilizacji liczby ludności, osiągnąć już w 2020 r. wskaźnik zaspokojenia potrzeb mieszkaniowych na poziomie 32 m²/Mk, tj. zbliżony do poziomu notowanego w rozwiniętych krajach europejskich. Średnia standardów zamieszkiwania w krajach UE wg badań Eurostatu w programie „Urban Audit” z 2001 r. wyniosła 30 m²/Mk. Miasta wysoko rozwinięte o podobnej wielkości do Gdyni osiągały wskaźniki 35-40 m²/Mk.
- Zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych nie powinno oznaczać ograniczeń w budownictwie mieszkaniowym. Aby osiągnąć odpowiednie standardy zamieszkiwania powierzchnia użytkowa mieszkań ogółem powinna wzrosnąć nawet do ponad 10 mln m² w 2035 r., ale proces ten powinien iść w parze ze wzrostem średniej powierzchni mieszkań, co osiągnięte zostanie przez budowanie coraz większych mieszkań, łączenie małych mieszkań w większe, rozwój rynku najmu, itp.



1.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- Podaż terenów mieszkaniowych Gdyni w granicach obecnego zainwestowania miejskiego jest ograniczona z uwagi na:
 - silne zainwestowanie budownictwem wielorodzinnym zbudowanym po 1965 roku, niepodatnym na przekształcenia, zwłaszcza w Chyloni, Grabówku, Obłuzu i Witominie,
 - ograniczone możliwości przekształceń w zabudowie przedwojennej: Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Kamiennej Góry, Działek Leśnych, Śródmieścia objętych strefami ochrony konserwatorskiej,
 - wyczerpanie chłonności terenów mieszkaniowych w jednostkach Karwiny, Dąbrowa, Witomino, Pustki Cisowskie, Pogórze,
 - konieczność ograniczenia rozwoju mieszkalnictwa w obrębie Gdyni-Północ (Babie Doły, Obłuże, Oksywie), z uwagi na potencjalną uciążliwość lotniska Gdynia Oksywie, zwłaszcza w kontekście wykorzystania lotniska dla celów cywilnych,
 - konieczność likwidacji lub ograniczenia ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi, zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej w sąsiedztwie funkcji uciążliwych, zwłaszcza w dzielnicy portowo-przemysłowej, ale także na terenie między al. Zwycięstwa a terenami PKP, aż po ul. Stryjską w Redłowie.
- Zmiana granic portu i wyprowadzenie Stoczni Remontowej Nauta uwolniło około 53 ha terenów poportowych, atrakcyjnie położonych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta i przestrzeni nadwodnych, planowanych jako główne, reprezentacyjne przestrzenie publiczne. Szacunki chłonności, poparte kubaturowymi koncepcjami zabudowy, wskazują na możliwość podwojenia istniejących powierzchni usługowo-mieszkaniowych w obszarze centrum miasta. Przy założeniu ok. 50% udziału powierzchni mieszkaniowych potencjał rozwojowy tych terenów pozwala na wprowadzenie w Śródmieściu ok. 300 tys. m² powierzchni użytkowej nowych mieszkań., co oznaczałoby osiedlenie się na nowych terenach ok. 10 tys. mieszkańców.
- Głównym kierunkiem rozwojowym dla funkcji mieszkaniowej pozostaje obszar tzw. Gdyni-Zachód tj. Chwarzna-Wiczlina i zachodnich części dzielnic: Dąbrowa i Wielki Kack. Na obszarze tym wskazane zostały w planach miejscowych tereny dla rozwoju zabudowy mieszkaniowej, prowadzone są sukcesywnie inwestycje miasta w zakresie uzbrajania terenów budowlanych (wodociągi, kanalizacja sanitarna) oraz rozbudowy infrastruktury drogowej.
- W obrębie uchwalonych planów miejscowych na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało ponad 200 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, co przy przyjęciu wskaźników określonych w obowiązujących planach pozwala na wyznaczenie ponad 2500 działek budowlanych i

realizację tyłu 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 obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ponad 10 lat.

- Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 100 ha terenów pod zabudowę wielorodzinną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy (0,5-1,5, średnio 0,9-1,0). Na ok. 6 ha zabudowa wielorodzinną została już zrealizowana. Powierzchnia pozostałych terenów pozwala na realizację do 900 tys. m² powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % – do ok. 700 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 wielorodzinnego (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi ok. 60 m². Pełne wykorzystanie wyznaczonych w planach terenów pod zabudowę wielorodzinną tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ok. 10 – 15 lat.
- Rejon Wielkiego Kacka Osiedla Fikakowo oraz wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej - wskazany jest jako obszar realizacji intensywnej zabudowy wielorodzinnej. Pozostały obszar Wielkiego Kacka wskazany jest do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkańczych domach mieszkalnych.
- Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnego o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach.
- Zakłada się ograniczony rozwój funkcji mieszkaniowej o niższej intensywności (głównie zabudowy jednorodzinnej, rezydencjalnej na dużych działkach) na terenach o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności położonych w obrębie lub w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub korytarzy ekologicznych. W Studium wskazano konieczność zachowania na takich terenach wysokiej wymaganej powierzchni czynnej biologicznie.
- Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.

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

TYP 1 – POLITYKA OCHRONY

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

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

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

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

TYP 3 – RESTRUKTURYZACJA DOSTOSOWAWCZA MIESZKALNICTWA DO ŚRÓDMIEJSKIEGO CHARAKTERU OBSZARU

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

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

TYP 4 – SANACJA POPRZECZ WZBOGACANIE PROGRAMU

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

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

TYP 5 – REWALORYZACJA PRZY ZACHOWANIU PRIORYTETU DLA MIESZKALNICTWA

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

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

TYP 6 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z USŁUGAMI PONADLOKALNYMI

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

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

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

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

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

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

TYP 9 - POLITYKI INDYWIDUALNE DLA OBSZARÓW

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

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

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

TYP 10 - NOWE TERENY ROZWOJOWE

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

Polityka racjonalnego zagospodarowania terenów rozwojowych miasta polegająca na:

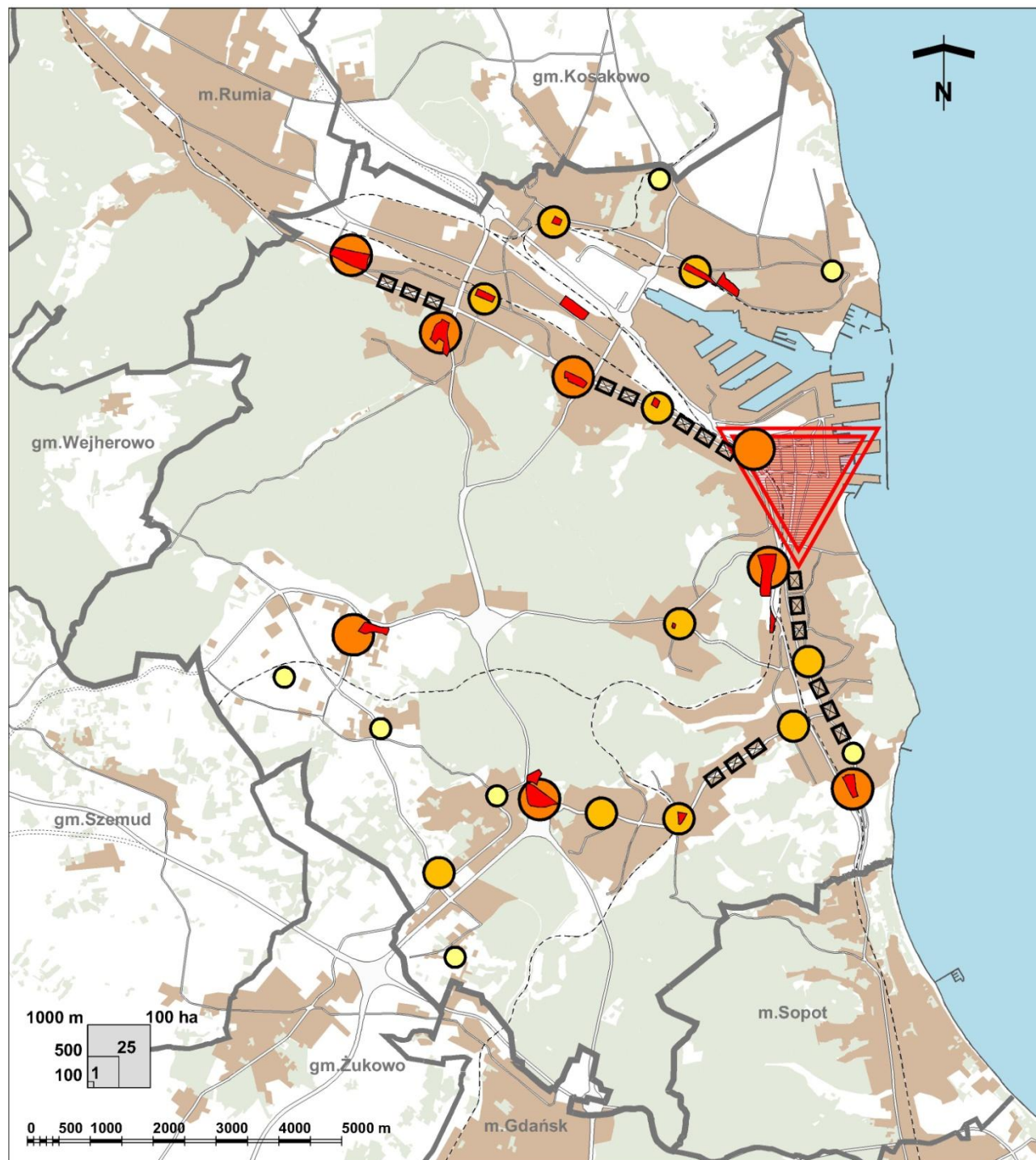
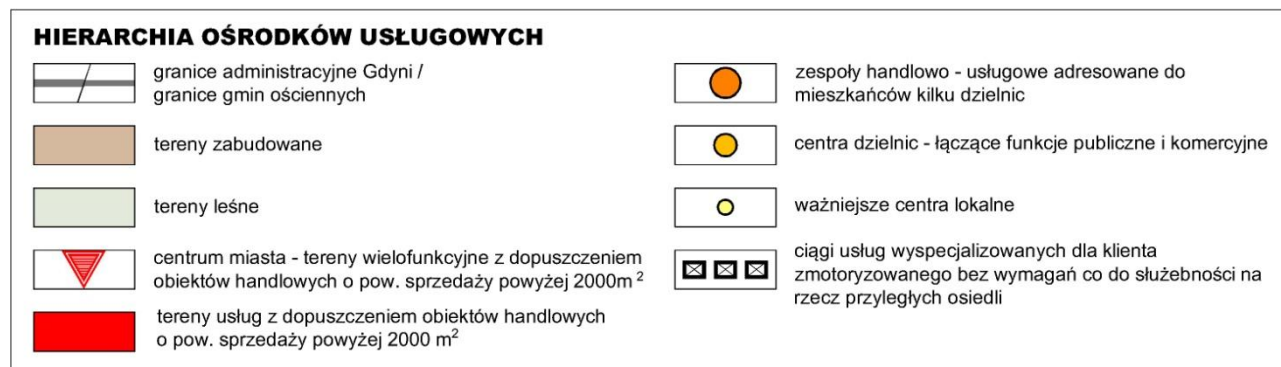
- zdecydowanym priorytecie dla przedsięwzięć zintegrowanych - powiązanych z równoległą realizacją infrastruktury technicznej i społecznej,
- dopuszczeniu innych niż mieszkaniowe funkcje:
 - funkcji usługowych i rekreacyjnych jako uzupełnienia funkcji mieszkaniowej,
 - na wskazanych terenach – usług komercyjnych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

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

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

Miasto prowadzić powinno stały monitoring sfery budownictwa mieszkaniowego w celu:

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



2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE

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

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

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

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

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

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

2.1. Założenia rozwoju funkcji

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



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

2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

ROZWÓJ ŚRÓDMIEŚCIA

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

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

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



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

CENTRA DZIELNICOWE ŁĄCZĄCE FUNKCJE PUBLICZNE I KOMERCYJNE

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

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

WAŻNIEJSZE CENTRA LOKALNE

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

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

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

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

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

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

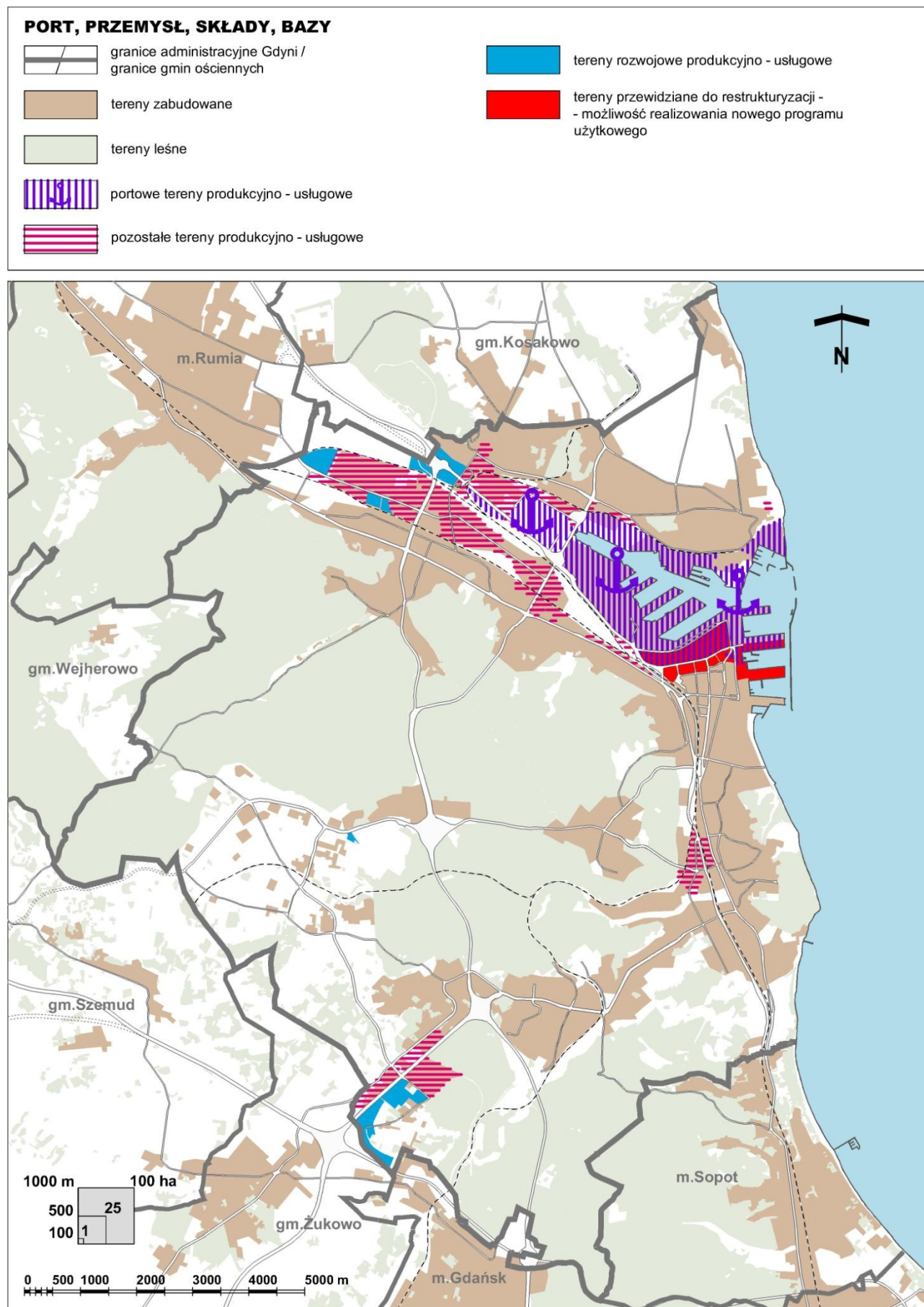
- Dla tego typu usług pożądane lokalizacje są w rejonach przemysłowo-składowych (ul. Hutnicza, ul. Łużycka) lub wzdłuż głównych ulic wylotowych z miasta:
 - wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej,
 - wzdłuż ul. Morskiej,
 - wzdłuż projektowanej ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,
 - wzdłuż al. Zwycięstwa.

WZMACNIANIE ISTNIEJĄCYCH USŁUG OSIEDLOWYCH

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

ROZMIESZCZENIE USŁUG O SWOBODNEJ LOKALIZACJI (TERENOCHŁONNYCH)

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



3. PORT

3.1. Założenia rozwoju funkcji

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

Przewidywane strategiczne kierunki rozwoju funkcji portowych:

- **Usługi przeładunkowo-składowe**

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

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

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

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

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



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

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

• **Otoczenie administracyjno-handlowe portu**

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

• **Obsługa ruchu pasażersko-turystycznego**

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

3.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

- Przekształcanie obszaru portu w kierunku wzrostu funkcji o dużej intensywności, dedykowanych w pierwszej kolejności dla obrotu kontenerowego, przewozów w systemie ro-ro i promów morskich.
- Poszukiwanie rezerw terenowych i możliwości pozyskania nowych obszarów dla obsługi szybko rosnących obrotów, w tym także zapewnienia możliwości obsługi znacznie większych kontenerowców i promów nowej generacji.
- Wykorzystywanie wolnych terenów w zachodniej części portu na rozwój funkcji dystrybucyjno-logistycznych, wspomagających obrót kontenerowy.

- Zagospodarowanie obszarów stykowych portu z miastem w kierunku umożliwienia rozwoju funkcji wspomagających obrót portowy z ograniczeniem uciążliwości dla funkcji miejskich.
- W miarę możliwości, likwidacja enklaw terenowych pośród terenów portu, które stanowią utrudnienie w efektywnym wykorzystaniu infrastruktury portu i utrudniają obrót portowy.
- Stała poprawa infrastruktury drogowej i sieciowej portu zapewniająca rozwój obrotów portowych i dogodne warunki funkcjonowania dla użytkowników portu.

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

- rejon zachodniej części portu, na zachód od Estakady Kwiatkowskiego, gdzie przewidywana jest lokalizacja centrum logistyczno-dystrybucyjnego z dostępem do transportu kolejowego oraz istnieje możliwość rozwoju towarzyszących funkcji portowo-przemysłowych.
- tereny: obecnego terminalu promowego przy Nabrzeżu Helmskim II oraz teren przyległy do Nabrzeża Bułgarskiego, planowane do wykorzystania dla przyszłego rozwoju obrotu kontenerowego.
- tereny położone w sąsiedztwie Basenu V portu, będące zapleczem dla rozwoju przestrzennego terminalu ro-ro, charakteryzującego się dużym zapotrzebowaniem na powierzchnie manipulacyjne i drogi technologiczne.
- rejon przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, gdzie planowana jest lokalizacja nowego terminalu promowego (ruch pasażerski, samochodowy, intermodalny).
- nieruchomości stanowiące enklawy pośród terenów w administracji Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. oraz ewentualne inne dostępne nieruchomości w granicach portu, do pozyskania których zarząd portu posiada ustawowe predyspozycje, z prawem pierwokupu łącznie.
- tereny tzw. "Międzytorza", położone w granicach portu i części terenu po Stoczni Nauta, będące, strategiczną rezerwą dla przyszłego rozwoju funkcji kolejowego transportu multimodalnego ładunków promowych i kontenerów, a także niezbędnych do zapewnienia obsługi terminali ładunków masowych.

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

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



4. PRZEMYSŁ, SKŁADY, BAZY

4.1. Założenia rozwoju funkcji

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

4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

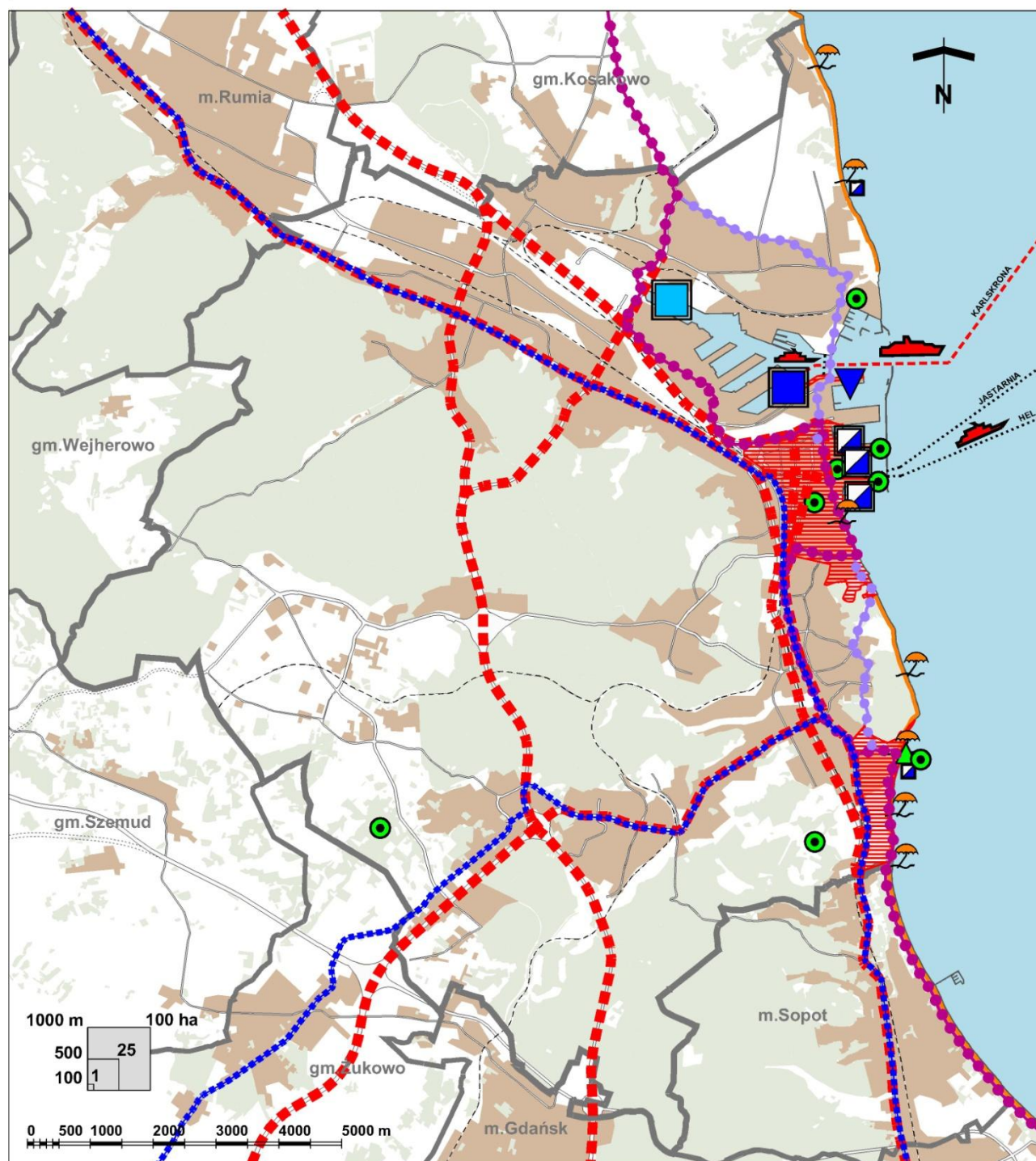
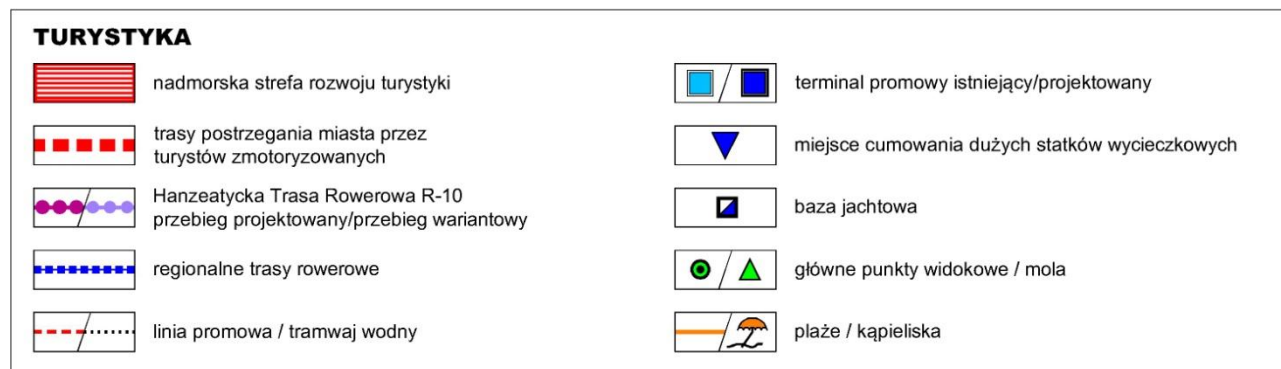
- Wyznaczenie nowych zespołów przemysłowo-składowych przyczyni się do stworzenia atrakcyjnej oferty terenowej dla nowych podmiotów krajowych i zagranicznych oraz uruchomi rozwój drobnej wytwórczości.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

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



5. TURYSTYKA

5.1. Założenia rozwoju funkcji

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

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

5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

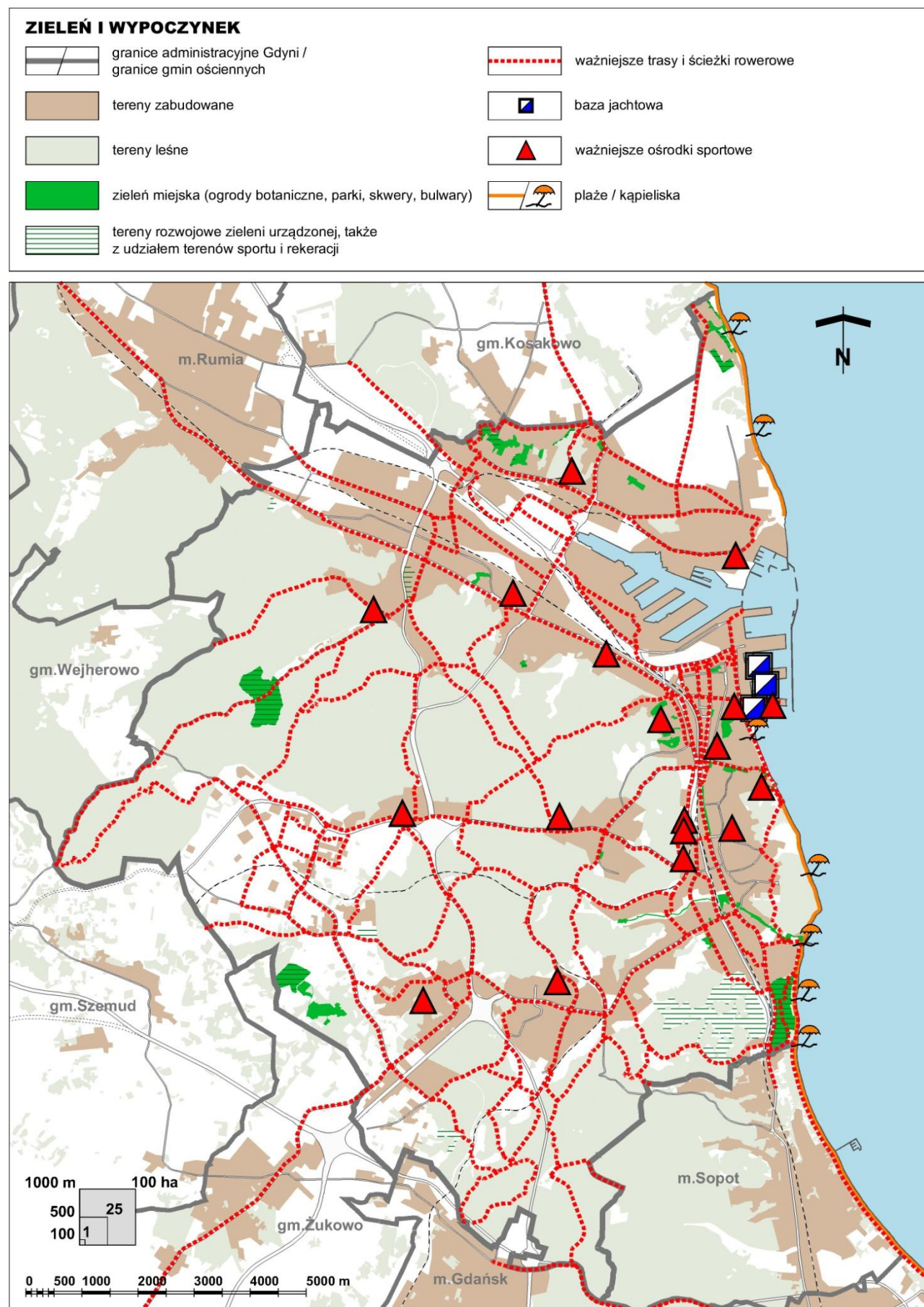


KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

- międzynarodową Hanzeatycką Trasę Rowerową R-10, prowadzącą wzdłuż wybrzeży Morza Bałtyckiego; jej przebieg na terenie Gdyni uwzględnia wariant możliwy w przypadku uruchomienia połączenia promowego pomiędzy Oksywiem a Śródmieściem,
- regionalną trasę rowerową nr 132: Gdynia – Banino (gm. Żukowo).



6. ZIELEŃ I WYPOCZYNEK

6.1. Założenia rozwoju funkcji

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

6.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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



KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- W strukturze przestrzennej miasta wyróżnia się następujące wiodące elementy przestrzeni o funkcjach wypoczynkowych²⁷ lub predestynowanych do zagospodarowania rekreacyjnego:

- strefa brzegowa Kępy Oksywskiej,
- nadmorska strefa śródmiejska,
- Kępa Redłowska,
- Orłowo Morskie,
- Park Wypoczynku Kolibki, razem z terenem ogrodu botanicznego,
- las między Małym Kackiem a Karwinami,
- otoczenie Witomina,
- las w dzielnicy Karwiny,
- las w dzielnicy Dąbrowa,
- las w otoczeniu Chwarzna,
- Działki Leśne – lasy Grabówka,
- zespół leśny Leszczynki-Demptowo,
- zespół leśny w otoczeniu Pustek Cisowskich,
- tereny rekreacyjne Pogórza-Obłuża,
- dolina Rzeki Kaczej i Potoku Wiczlińskiego,
- Park Góry Donas.

- Podstawowe zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej kompleksów rekreacyjnych:

- poszanowanie odrębności poszczególnych stref, ich walorów i cech jako podstawy do różnicowania form zagospodarowania,
- potrzeba poszukiwania i utrzymania naturalnych korytarzy wiążących strefy jako zasadniczych łączników struktury przestrzeni rekreacyjnej.

- Zagospodarowanie rekreacyjne pasa nadmorskiego winno odbywać się z zachowaniem poniższych zasad.

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

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

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

Główne funkcje podstrefy to:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kompleks sportowo-widowiskowy „Centrum” – lokalizacja między ul. Wołyńską a ul. Stryjską, między lasem a torami kolejowymi; zrealizowana Gdynia Arena o parametrach umożliwiających organizowanie imprez międzynarodowych oraz Narodowy Stadion Rugby, rozbudowany Stadion Miejski, możliwa lokalizacja innych specjalistycznych obiektów sportowych.

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

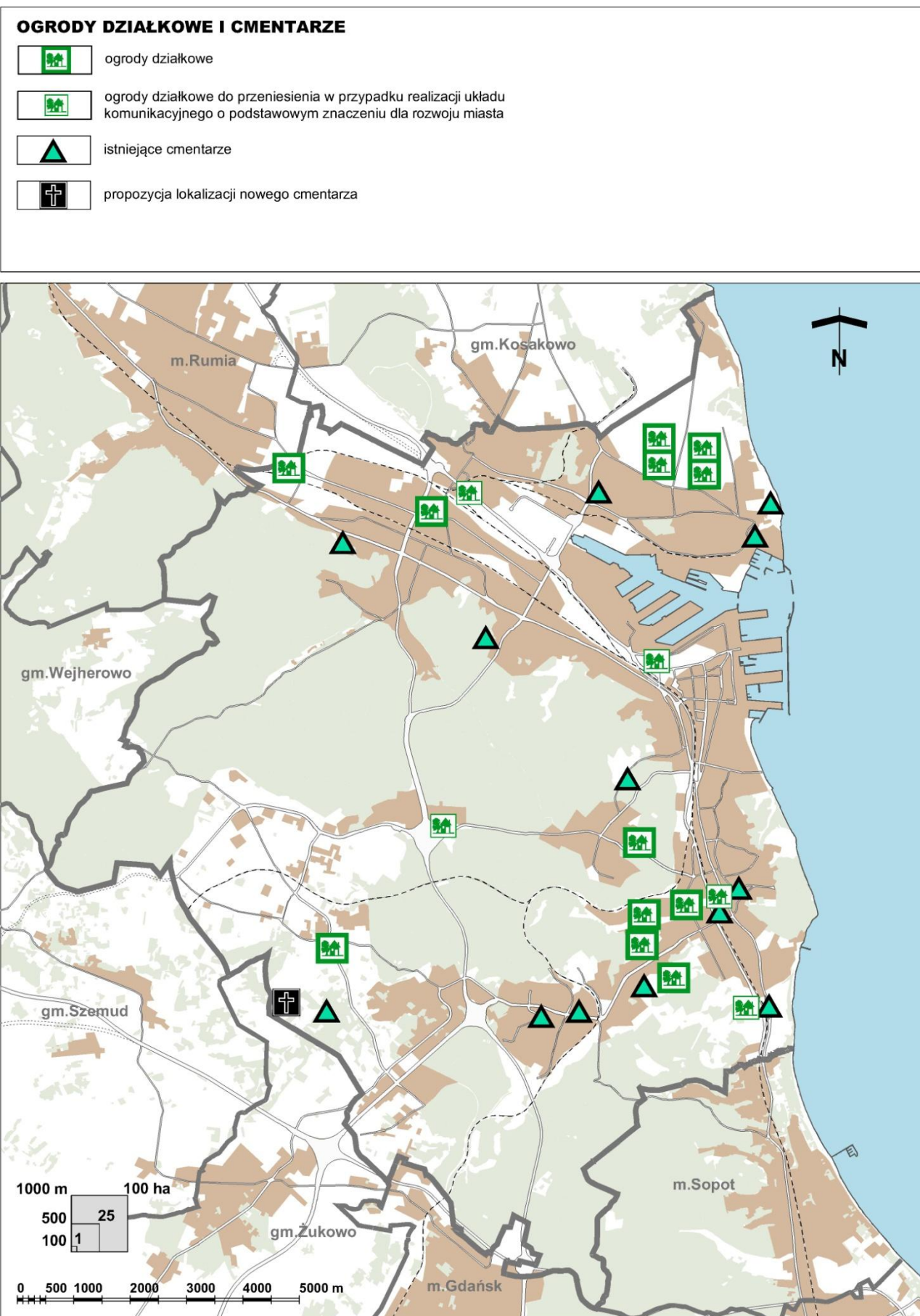
- Pozostałe formy terenów zieleni urządzonej:

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

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

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

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



7. OGRODY DZIAŁKOWE I CMENTARZE

7.1. Ogrody działkowe

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

7.2. Cmentarze

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

Potrzeby na nowe miejsca cmentarne oblicza się²⁸ mnożąc liczbę zgonów prognozowaną na 23 lata przez 4,5 m². Otrzymany iloczyn wskazuje powierzchnię grzebalną, stanowiącą 40-60% powierzchni ogólnej cmentarza. Zapotrzebowanie dla Gdyni wynosi 44 do 66 ha. Jednakże odnosząc się do aktualnej sytuacji Gdyni, do tendencji panujących w naszym kręgu kulturowym (stanowisko mieszkańców i Kościoła katolickiego w kwestii kremacji), biorąc pod uwagę wielkość udziału grobów odzyskanych i doświadczenia krajów europejskich, sugeruje się rezerwację 5-10 ha pod nowe cmentarze²⁹ (lub powiększanie już istniejących).

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

²⁸ Rozporządzenie MGTiOŚ i MZiOŚ z dnia 20.10.72 r. w sprawie urządzania cmentarzy ..., § 4 ust.1.

²⁹ M. Pietrkowska (red.), Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni, Gdynia 2005, s. 3, 34.



XII. KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW

1. STRUKTURA PRZESTRZENNA - STREFY URBANISTYCZNE

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

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

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

1.1. Strefa centrum miasta

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

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

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

1.2. Strefa śródmiejska

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

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

1.3. Strefa miejska

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

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

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

1.4. Strefa przedmieść

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

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

1.5. Strefa portowo-przemysłowo-usługowa

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

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

1.6. Elementy współtworzące ośnowę ekologiczną miasta

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

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

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



2. STRUKTURA FUNKCJONALNA – KIERUNKI ZMIAN W PRZEZNACZENIU TERENÓW

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

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

Wyodrębniono niżej wymienione kierunki zmian w przeznaczeniu terenów.

• Tereny usług i tereny wielofunkcyjne – oznaczone symbolami U..., (U...)

UC – tereny usług z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m², na których ustala się priorytet dla wielofunkcyjnych zespołów usługowo – handlowych. Dopuszcza się lokalizowanie: innych funkcji usługowych oraz zabudowy mieszkaniowej i innych funkcji niekolidujących z funkcjami preferowanymi.

U – tereny usług, na których ustala się priorytet dla lokalizowania usług (z dopuszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży do 2000 m²) o charakterze metropolitalnym, ogólnomiejskim i ponaddzielnicowym. Dopuszcza się lokalizowanie funkcji uzupełniających związanych z funkcją podstawową oraz uzupełniającej funkcji mieszkaniowej – ponad parterem usługowym lub ponad kondygnacjami usługowymi, a także w poziomie terenu z zaleceniem by udział funkcji mieszkaniowej nie przekraczał 40% powierzchni zabudowy na wskazanym obszarze, dopuszcza się lokalizowanie obiektów produkcyjnych niekolidujących z funkcjami preferowanymi. Profil usług może zostać uściślony w planie miejscowym.

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

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

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

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

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

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

• Tereny zabudowy mieszkaniowej – oznaczone symbolami M..., (M...)

M1 – tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych,

M2 – tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,

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

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

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

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

• Tereny portowe i produkcyjno-usługowe – oznaczone symbolami P..., (P...)

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

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

• Tereny zieleni – oznaczone symbolami Z..., (Z...)

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

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

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

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

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

• Tereny obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej – oznaczone symbolami I..., (I...)

IW – tereny obiektów i urządzeń zbiorowego zaopatrzenia w wodę.

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

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

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

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

• Tereny obiektów i urządzeń komunikacji

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

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



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

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

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

1. MINIMALNY % UDZIAŁU POWIERZCHNI BIOLOGICZNIE CZYNNEJ (PBC)

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

Dla terenów zieleni przyjęto następujące wskaźniki PBC:

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

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

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

2. WYSOKOŚĆ ZABUDOWY I WSKAŹNIKI INTENSYWNOCI ZABUDOWY

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

Przyjęto następujące kategorie wysokości zabudowy:

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

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

Przyjęto następujące kategorie wskaźników intensywności zabudowy brutto:

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

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

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

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

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

• Oświata

Należy zapewnić dla:

- przedszkoli teren o wielkości - 0,9 m² na jednego mieszkańca (m²/Mk); dojazd, bez przekraczania ulic układu podstawowego do 500 m (izochrona dojazdu do 10 min) lub dowożenie,
- szkół razem (razem tj. szkoły podstawowe, artystyczne, gimnazja, licea ogólnokształcące i specjalne, szkoły średnie techniczne i dla dorosłych) teren o wielkości - 4,0 m² powierzchni terenu na mieszkańca, w tym dla:
 - szkół podstawowych teren o wielkości 2,0 m²/Mk; minimalna powierzchnia działki -1,0 ha; dojazd, bez przekraczania ulic o dużym natężeniu ruchu - do 800-1000 m lub dowożenie.

• Zdrowie i pomoc społeczna

Należy zapewnić dla:

- usług zdrowia i pomocy społecznej: żłobki, przychodnie publiczne, domy pomocy społecznej, szpitale, pogotowia noclegowne i działalność weterynaryjna, tereny o wielkości wynikającej z indywidualnej oceny potrzeb bieżących i perspektywicznych, w tym dla:
 - placówek podstawowej służby zdrowia – 0,2 m²/Mk; w promieniu dojazdu pieszego do 1800 – 2000 m.

**• Kultura**

Należy zapewnić dla:

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

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

• Tereny ogólnodostępnej zieleni urządzonej i sportu powszechnego

Należy zapewnić:

- na terenach mieszkaniowych netto – w bezpośrednim sąsiedztwie mieszkań tereny zieleni urządzonej - zabaw dla dzieci i wypoczynku osób starszych w wielkości minimum 8-10 m²/Mk w zabudowie wielorodzinnej oraz 10 m²/działkę lub mieszkanie w zabudowie jednorodzinnej,
- na terenach mieszkaniowych brutto, w osiedlach mieszkaniowych – parki i boiska sportowe – minimum 6 m² na 1 mieszkańca oraz ogrody dziecięce o pow. 0,50-1,50 ha, rozmieszczone w promieniu 300-600 m od mieszkań,
- urządzenia ogólnomiejskie, sytuowane w zależności od warunków terenowych, obejmujące: parki i zieleńce, tereny sportu powszechnego (boiska, baseny itp.), tereny i urządzenia rozrywkowe – teren o wielkości minimum 4 m² na 1 mieszkańca.

• Usługi podstawowe

Należy zapewnić dla:

- handlu, gastronomii, obiektów obsługi ludności (w tym punkty usług rzemieślniczych) – teren o wielkości - 0,5 m²/Mk, w promieniu dojścia pieszego do obiektu 500 m (ok. 10 min).

4. STANDARDY MIESZKANIOWE

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

- 1 mieszkanie na 1 gospodarstwo domowe,
- zabudowa wielorodzinna – 38 m² powierzchni użytkowej mieszkań / osobę,
- zabudowa jednorodzinna – 76 m² powierzchni użytkowej mieszkań / osobę.

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

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

5. TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY

Tereny wyłączone spod nowej zabudowy to:

- istniejące i projektowane obszary ochrony przyrody: rezerwy przyrody, użytki ekologiczne oraz zespoły przyrodniczo-krajobrazowe,
- tereny zieleni leśnej,
- plaże i brzegi klifowe w pasie przybrzeżnym, z wyłączeniem wyznaczonych miejsc,
- obszary wód powierzchniowych (cieków i zbiorników), obszary retencyjne,
- tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.), w tym obszary położone w strefach istniejących ograniczeń dla zainwestowania,
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji,
- obszary, dla których wymagane jest zachowanie określonej wielkości powierzchni biologicznie czynnej (PBC) - w części odpowiadającej tym wymaganiom.

6. ZASADY SYTUOWANIA SZYLDÓW, REKLAM I INFORMACJI WIZUALNEJ

Określa się poniższe zasady umieszczania szyldów, reklam i informacji wizualnej w przestrzeni publicznej.

6.1. Zasada zachowania hierarchii ważności informacji wizualnej

Należy zachować pierwszeństwo niezakłóconej czytelności informacji związanych z bezpieczeństwem, w tym bezpieczeństwem ruchu drogowego (znaki drogowe), informacji publicznej i kierunkowej w ramach Systemu Informacji Miejskiej (SIM), następnie informacji o prowadzonej w danym miejscu działalności (szyldy), a na końcu zapewnić estetykę i czytelność reklamy komercyjnej, mającej na celu skłonienie do nabycia lub korzystania z określonych towarów czy usług.

- Ograniczanie lokalizacji reklam wolnostojących w liniach rozgraniczających dróg publicznych i terenów kolejowych – nie dotyczy wyznaczonych miejsc i form przewidzianych w przyjętym dla Gdyni systemie aranżacji/wyposażenia przestrzeni publicznych (meble uliczne, wiaty przystankowe, kioski, słupy ogłoszeniowe itp.) i Systemie Informacji Miejskiej.
- Ustalenie minimalnych odległości usytuowania wolnostojących reklam od skrzyżowań (licząc od wlotów ulic na skrzyżowania):
 - minimum 20 m dla obiektów o powierzchni do 3 m² i słupów ogłoszeniowych,
 - minimum 50 m dla pozostałych obiektów.
- Ustalenie minimalnej odległości usytuowania wolnostojących reklam od jezdni – minimum 10 m od krawężnika jezdni.
- Ustalenie minimalnych odległości między reklamami i elementami informacji wizualnej, które nie tworzą zorganizowanych zespołów:
 - 100 m między takimi obiektami o powierzchni powyżej 9 m²,
 - 50 m między takimi obiektami o powierzchni pomiędzy 3 i 9 m²,
 - 50 m od pomników i miejsc pamięci,
 - 20 m między mniejszymi obiektami oraz od znaków drogowych i znaków SIM.

6.2. Zasada ograniczania wielkości i środków wyrazu

Należy wprowadzić ograniczenia środków wyrazu, wielkości reklam i nośników informacji wizualnej w poszczególnych strefach miasta, z zachowaniem niezakłóconych stref o szczególnych wartościach krajobrazowych.

- Wykluczenie lokalizacji reklam wolnostojących na obszarach objętych formami ochrony przyrody, terenach leśnych, obszarach wód powierzchniowych, terenach zieleni urządzonej, terenach ogrodów działkowych i cmentarzy - za wyjątkiem szyldów oraz miejsc i form przewidzianych w przyjętym dla Gdyni Systemie Informacji Miejskiej.
- W strefie centrum miasta i w strefie śródmiejskiej:
 - ograniczenie wielkości wolnostojących reklam i nośników informacji wizualnej do 3 m², z dopuszczeniem zwiększenia limitu powierzchni do 9 m² w lokalizacjach wybranych na podstawie studiów dla obszarów lub przestrzennie wyodrębnionych odcinków ulic,
 - ograniczenie wielkości reklam na budynkach do 24 m².
- W strefie miejskiej:
 - ograniczenie wielkości wolnostojących reklam i nośników informacji wizualnej do 18 m²,
 - ograniczenie wielkości reklam na budynkach do 36 m².
- Wykluczenie stosowania oświetlenia pulsacyjnego wszelkich szyldów i reklam; wykluczenie stosowania szyldów i reklam o zmiennym natężeniu oświetlenia takich jak telebimy i tablice LCD – za wyjątkiem lokalizacji wybranych na podstawie analiz widoczności, niezakłócających odbioru innych elementów informacji wizualnej.



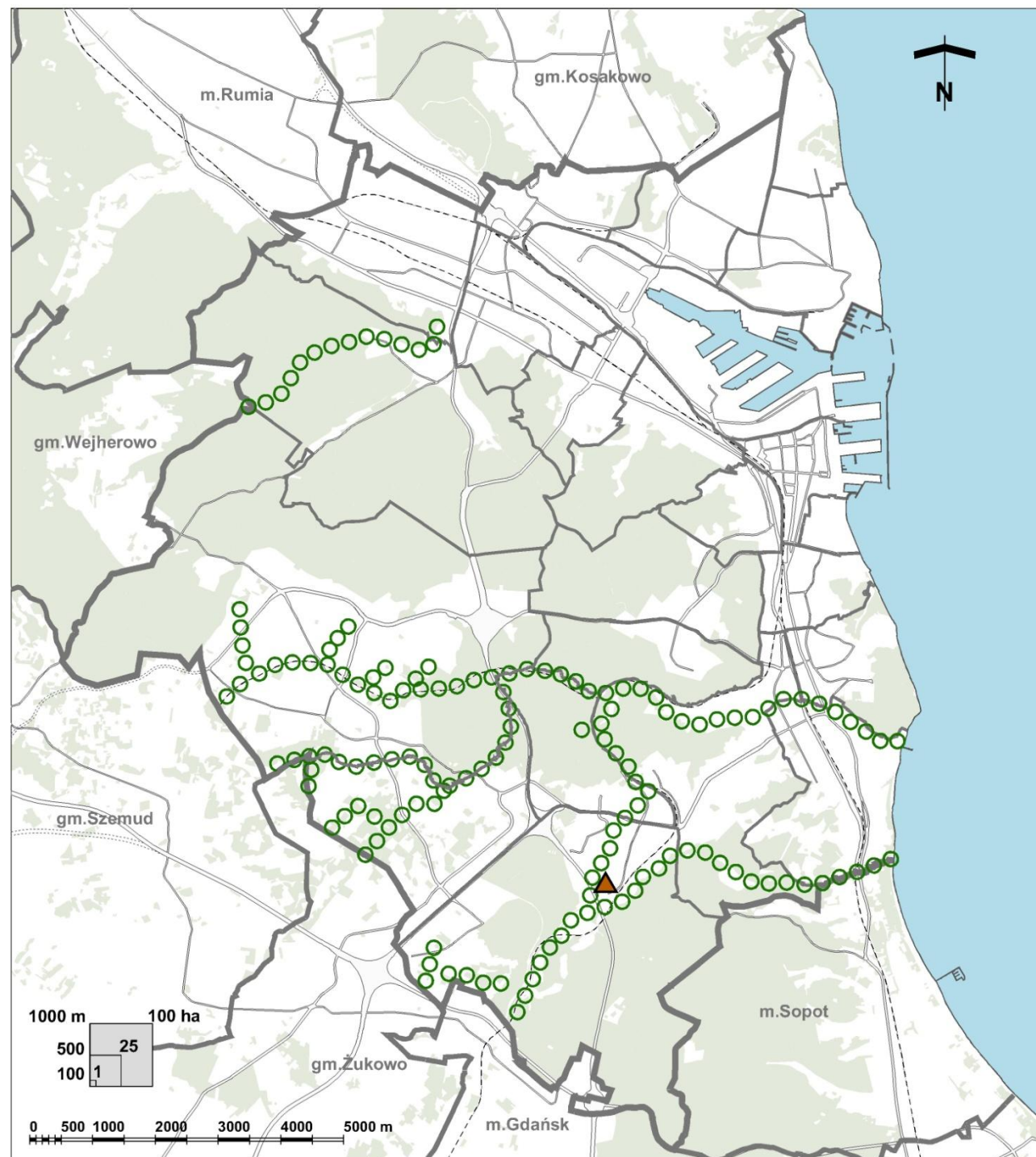
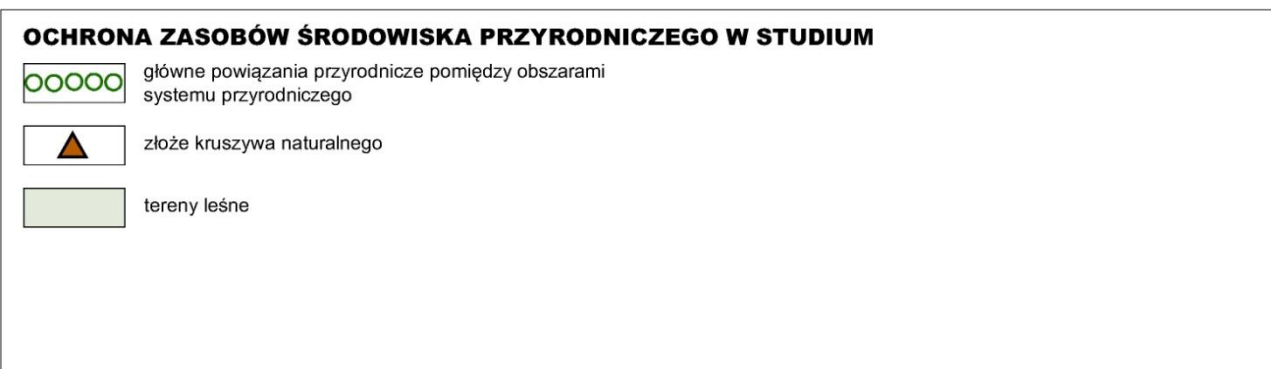
6.3. Zasada podporządkowania reklam i informacji wizualnej wartościom krajobrazu i architektury

Należy zachować pierwszeństwo czytelności architektury budynków i ich zespołów przed formami reklamowymi. Muszą one być podporządkowane funkcji budynków, podziałom fasad, ich kolorystyce, detalom architektonicznym.

- Kształt i wielkość szyldów i reklam oraz miejsce ich umieszczenia na budynku powinny być dostosowane do architektury budynku, a także uwzględniać funkcje budynku i ewentualne współistnienie z informacjami wizualnymi już zamontowanymi.
- Gdy ilość drobnych szyldów na budynku (np. informujących o kancelariach adwokackich, biurach notarialnych, gabinetach lekarskich) jest większa niż jeden, powinny być, w miarę możliwości, tej samej wielkości i winny być zgrupowane w jednym wyznaczonym miejscu na elewacji, a w przypadku szyldów nad witrynami lokali sklepowych lub usługowych, powinny być tej samej wysokości i usytuowane w jednym wyznaczonym pasie nad witrynami.
- Dopuszczenie lokalizacji szyldów i reklam na budynkach jedynie w pasie kondygnacji przeznaczonej na usługi (poniżej linii gzymsu lub w przypadku braku gzymsu poniżej linii parapetów okien pierwszego piętra mieszkaniowego nad kondygnacją usługową) oraz na ścianach szczytowych pozbawionych okien.
- Dopuszczenie lokalizacji szyldów i reklam nad budynkami, przy ograniczeniu ich wysokości w proporcji do wysokości budynku w przedziale od 1/6 do 1/10 w zależności od strefy, przy czym ograniczenie wysokości nie dotyczy flag i masztów flagowych.
- Reklama na budynku nie powinna zakrywać istotnych elementów wystroju architektonicznego elewacji takich jak: okna, portale, gzymsy, balustrady, detale, sztukaterie itp.
- Wykluczenie umieszczania reklam na ogrodzeniach, balustradach, murach oporowych itp.
- Wykluczenie lokalizowania reklam zasłaniających pomniki, obiekty wpisane do rejestru zabytków, pomniki przyrody, jak również wytypowanych otwarc widokowych np. w kierunku krajobrazów otwartych lub wartościowych architektonicznie zespołów zabudowy.
- Dopuszczenie na budynkach objętych ochroną konserwatorską jedynie szyldów i reklam związanych z prowadzoną na miejscu działalnością, przy czym na budynkach wpisanych do rejestru zabytków dopuszczenie szyldów i reklam jedynie w ich pierwotnej lokalizacji i w zbliżonej do pierwotnej formie.
- Wprowadzenie dodatkowych ograniczeń w obszarze historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni wpisanego do rejestru zabytków i w obszarach ochrony dziedzictwa kulturowego poprzez:
 - dopuszczenie stosowania jedynie elementów o najwyższych standardach estetyczno-technicznych;
 - dopuszczenie stosowania elementów wolnostojących jedynie w skali mebla miejskiego, adresowanych do odbiorców pieszych,
 - ustalenie lokalizacji, wielkości i formy szyldu lub reklamy na budynkach objętych ochroną konserwatorską w oparciu analizy projektowe całej elewacji budynku lub pierzei zabudowy,
 - nośniki reklamowe, których jeden z wymiarów przekracza 2,0 m powinny być indywidualnie zaprojektowane w dostosowaniu do charakteru i architektury budynku,
 - dopuszczenie stosowania reklam wolnostojących jedynie jako indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych, związanych z prowadzoną na miejscu działalnością, z preferencją dla masztów flagowych, służących jako nośnik flagi.

7. WYTYCZNE DOTYCZĄCE ZASAD OKREŚLANIA W MPZP USTALEŃ STUDIUM W ZAKRESIE KIERUNKÓW I WSKAŹNIKÓW ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW

1. Wskaźniki dotyczące powierzchni biologicznie czynnej, zgodnie z ustaleniami zawartymi w rozdz. XIII ust. 1, są wiążące przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów wskazanych na rysunku Studium. Wymagana powierzchnia biologicznie czynna na danym obszarze stanowi sumę wyznaczonych w planie miejscowym terenów wód, zieleni, użytków rolnych (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.
2. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice terenów wyłączonych spod zabudowy, uwzględniając istniejące uwarunkowania, w tym istniejącą zabudowę i istniejące wydzielenia działek budowlanych, kierując się zasadą ograniczania rozproszonej zabudowy, przy czym na terenach wskazanych na Rysunku Studium Nr 2-4 jako tereny wyłączone spod zabudowy:
 - przeznaczonych na tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej (łąki, zadrzewienia, zalesienia, uprawy rolne itp.), dopuszcza się lokalizację niezbędnej zabudowy siedliskowej, w przypadku, gdy powierzchnia gospodarstwa rolnego związanego z tą zabudową przekracza średnią powierzchnię gospodarstwa rolnego w Gdyni,
 - określonych jako tereny zieleni urządzonej i tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji, dopuszcza się lokalizację niezbędnej zabudowy siedliskowej oraz dopuszcza się realizację zabudowy wynikającej z docelowego przeznaczenia terenu - na warunkach określonych w ustaleniach miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z zachowaniem wymaganej powierzchni biologicznie czynnej.
3. Wskaźniki dotyczące wysokości i intensywności są uśrednione. Uszczegółowienie tych wskaźników oraz wskazanie lokalnych dominant wysokościowych będzie następowało w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, na podstawie przyjętych założeń urbanistycznych i kompozycyjnych uwzględniających zagospodarowanie terenów otaczających.
4. Ustalenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dotyczące lokalizacji infrastruktury społecznej powinny zostać poprzedzone analizą istniejącego i planowanego zagospodarowania terenów w obszarze rozwojowym pod kątem jego wyposażenia w ww. obiekty oraz wykonaniem koncepcji struktury przestrzennej ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji lokalnych obiektów infrastruktury społecznej niezbędnych dla obsługi obszaru rozwojowego, w tym terenów ogólnodostępnej zieleni urządzonej (m.in. parków i skwerów) oraz terenów sportu powszechnego.
5. Wskaźniki urbanistyczne i standardy służą przede wszystkim do badania chłonności terenów i opracowywania wytycznych programowo-przestrzennych w różnych rejonach miasta. Są podstawą do programowania i projektowania elementów infrastruktury transportowej, inżynierskiej oraz infrastruktury społecznej.
6. Dopuszcza się odstępstwa od wymagań określonych wskaźnikami parkingowymi określonymi w rozdz. XVI Transport ust. 2 pkt 2.5 w sytuacji gdy:
 - inwestycja realizowana będzie na obszarze objętym ochroną konserwatorską lub formami ochrony przyrody i realizacja wymaganej liczby miejsc postojowych byłaby sprzeczna z przyjętymi zasadami ochrony,
 - inwestycja dotyczy adaptacji bądź przebudowy zabudowy istniejącej, a brak miejsca nie pozwala na realizację pełnego wymaganego programu, w tym na realizację wymaganej liczby miejsc postojowych,
 - inwestycja wiąże się z realizacją ogólnodostępnego parkingu strategicznego w strefie śródmiejskiej (dopuszcza się zwiększenie liczby miejsc postojowych).



XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA

1. PODSTAWOWE KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

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

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

2.1. Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi

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



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

2.2. Proekologiczny rozwój przestrzenny miasta

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

2.3. Wzrost efektywności ochrony przyrody i kształtowanie osnowy ekologicznej miasta

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

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

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

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

2.5. Rekultywacja i rewitalizacja środowiska terenów zdewastowanych i zaniedbanych przyrodniczo

- **Rekultywacja terenów przemysłowych, poprzemysłowych i składowych:**
 - modernizacja technologiczna obiektów w celu ograniczenia ich uciążliwości środowiskowej,
 - uaktywnienie biologiczne terenów niepokrytych sztucznymi nawierzchniami,
 - wprowadzenie stref zieleni izolacyjno-krajobrazowej.

• Rewaloryzacja terenów zabudowy śródmiejskiej:

- wzbogacenie struktury biologicznej terenów zielonych,
- uaktywnienie biologiczne fragmentów zdewastowanych,
- zwiększanie zróżnicowania zieleni na terenach publicznych, w tym także wzrost udziału zieleni wysokiej.

• Rewaloryzacja terenów wielorodzinnej zabudowy mieszkaniowej:

- uaktywnienie biologiczne fragmentów zdewastowanych,
- izolacja od głównych tras komunikacji samochodowej wielopiętrowymi strefami zieleni buforowej,
- zwiększenie udziału zieleni wysokiej, przede wszystkim na nowych osiedlach,
- ukształtowanie osiedlowych terenów zielonych o funkcji rekreacyjnej.

2.6. Eliminacja aktualnych i potencjalnych konfliktów na tle ekologicznym z sąsiednimi gminami**• Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów komunalnych Gdyni położonych poza jej granicami:**

- oczyszczalnia ścieków „Dębogórze” (gmina Kosakowo),
- składowisko pyłów Elektrociepłowni Gdyńskiej koło Rewy (gmina Kosakowo),
- Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych "Eko Dolina" w Łężycach (gmina Wejherowo).

• Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów położonych w Gdyni oddziałujących negatywnie na jej otoczenie:

- Elektrociepłownia Gdyńska – emisja zanieczyszczeń do atmosfery (gmina Kosakowo),
- wprowadzanie zanieczyszczeń do wód Zatoki Gdańskiej (Port Handlowy Gdynia, Port Wojenny Gdynia, stocznie, kanalizacja deszczowa miasta) – (gminy Kosakowo, Sopot, Gdańsk).

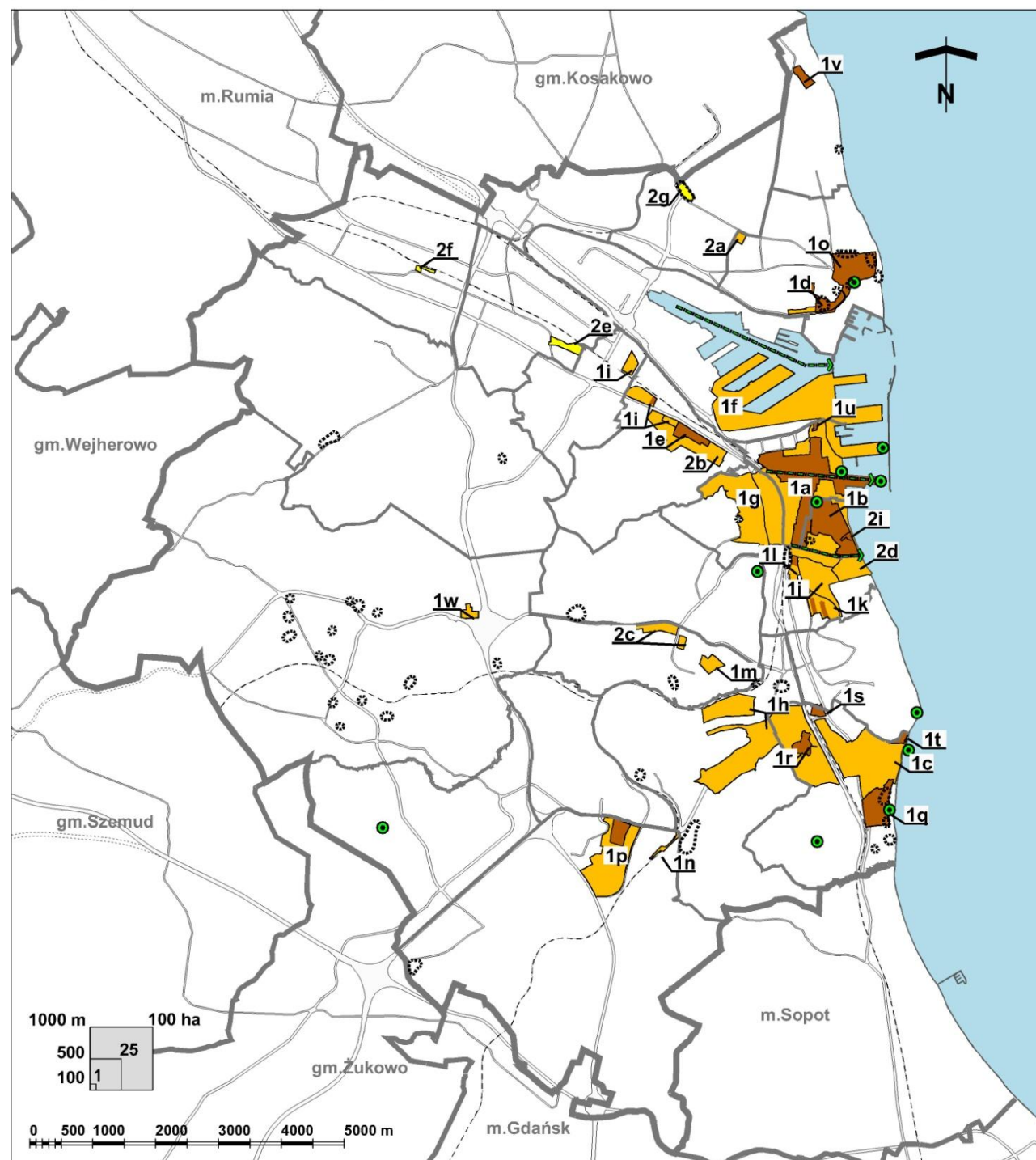
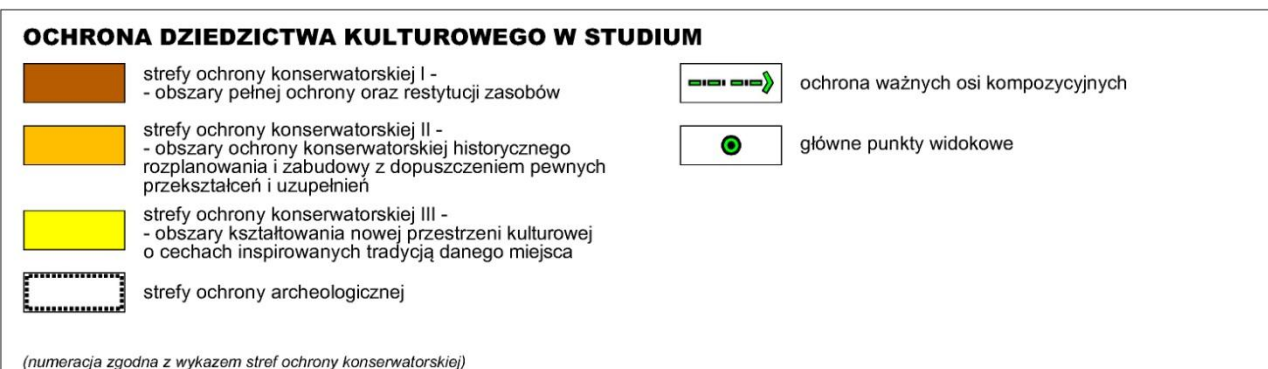
2.7. Kształtowanie środowiska przyrodniczego obszarów zasilających miasto w zakresie stymulującym trwałe wykorzystanie ich zasobów

Obszarami bezpośrednio lub pośrednio zasilającymi miasto są:

- Pojezierze Kaszubskie i Pobrzeże Kaszubskie (główne obszary rekreacji weekendowej mieszkańców miasta, zasadnicze strefy napowietrzania miasta, rejony zasilania podziemnych poziomów wodonośnych ujmowanych dla potrzeb miasta),
- Zatoka Gdańska (akwen determinujący pod względem przyrodniczym nadmorską specyfikę miasta).

• W związku z wymienionymi relacjami w interesie Gdyni leżą inspirowanie, promocja i udział we wdrażaniu następujących działań:

- utrzymanie przyrodniczych walorów rekreacyjnych Pojezierza Kaszubskiego i Pobrzeża Kaszubskiego oraz stworzenie warunków dla trwałego ich użytkowania,
- nie lokalizowanie w wymienionych regionach obiektów uciążliwych dla środowiska, mogących pogorszyć jego stan w zakresie aero- i hydrosanitarnym,
- rewitalizacja przyrodnicza wód Zatoki Gdańskiej w celu restytucji jej stabilności jako ekosystemu.



XV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH

1. CELE

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

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

2. GENERALNE ROZSTRZYGNIĘCIA I KIERUNKI DZIAŁAŃ

Ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego Gdyni nadal powinna się odbywać poprzez wpis do rejestru zabytków najcenniejszych zespołów i obiektów, oraz poprzez ochronę w zapisach planów miejscowych. Należy jednak dążyć do tego, by znacznie rozszerzyć zakres tej ochrony w obu wspomnianych grupach. Należy także kontynuować wysiłki konserwatorskie, by zachować unikatowy charakter historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni, uznanego za pomnik historii, jako wybitny zespół architektoniczno-urbanistyczny z okresu międzywojennego - symbol miasta dwudziestolecia międzywojennego i morskiej stolicy II Rzeczypospolitej.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie 69 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni, a ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto część obszarów o istotnych walorach historycznych - w tym przede wszystkim najstarszą część Oksywia, Śródmieście, Działki Leśne, Kamienną Górę oraz część Orłowa i część Kolibek. Jednocześnie istnieje potrzeba objęcia ściślejszą ochroną kolejnych zespołów i obiektów, których wartość kulturowa jest wysoka, a które obecnie pozbawione są prawnej ochrony konserwatorskiej.

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

Gminna ewidencja zabytków, ulegająca sukcesywnej weryfikacji, obejmuje ok. 1700 obiektów historycznych, które będą obejmowane ochroną w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Zakres ochrony zostanie ustalony po szczegółowym rozpoznaniu ich stanu technicznego i uwarunkowań przestrzennych.

3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO W PLANACH MIEJSCOWYCH

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

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

Obiekty o najwyższej wartości historycznej i kulturowej, które nie są obecnie wpisane do rejestru zabytków, i które powinny zostać objęte ochroną w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- 1) Olejarnia w porcie Gdyńskim;
- 2) willa Śreniawa przy ul. Ejsmonda 2;
- 3) willa Magdaleny Łosiowej przy ul. Korzeniowskiego 7 (obecnie Sąd Marynarki Wojennej);
- 4) willa prof. Wacława Szczepiewskiego przy ul. Pomorskiej 18;
- 5) kamienica burmistrza Krausego przy ul. Abrahama 25;
- 6) Chłodnia Rybna na pirsie dalmorowskim;
- 7) willa „Rusałka” przy ul. Mariackiej 4;
- 8) kamienica Tuchołki przy ul. Armii Krajowej 9;
- 9) kamienica Trybińskich przy ul. Świętojańskiej 77;
- 10) gmach Urzędu Morskiego przy ul. Chrzanowskiego;
- 11) dawny budynek Urzędu Celnego i Straży Granicznej przy ul. Rotterdamskiej 9;
- 12) budynek Szkoły Handlu Morskiego przy ul. Morskiej 79;
- 13) pensjonat przy ul. Zegarskiego 8;
- 14) willa przy ul. Wrocławskiej 104;
- 15) willa przy ul. Przebendowskich 24;
- 16) willa przy ul. Przebendowskich 20;
- 17) dom-kamienica przy ul. Orłowskiej 66;
- 18) gmach d. Państwowego Banku Rolnego przy ul. Wójta Radtkego 53;
- 19) budynek PIM przy ul. Waszyngtona 42;
- 20) gmach „Żegluga Polskiej” przy ul. Waszyngtona 44;
- 21) Bank Gospodarstwa Krajowego przy ul. 10 Lutego 8;
- 22) Urząd Poczta Telegraficzny (poczta główna) przy ul. 10 Lutego 10;
- 23) Dom Marynarza ob. Dom Rybaka przy ul. Jana z Kolna 27;
- 24) gmach Izby Arbitrażowej Bawełny przy ul. Derdowskiego 7;
- 25) budynek Urzędu Celnego przy ul. Chrzanowskiego 8;
- 26) kościół p. w. Św. Wawrzyńca przy ul. Źródło Marii 18;
- 27) biurowiec „Bergenske” przy ul. Portowej 13-15;
- 28) kamienica Budyna przy ul. Świętojańskiej 9;
- 29) kamienica Scheibego przy ul. Jana z Kolna 2;
- 30) kamienica Jęczkowiaka przy ul. Świętojańskiej 65;
- 31) kamienica Orłowskich przy ul. 10 Lutego 5;
- 32) kamienica Paged-u przy ul. Świętojańskiej 44;
- 33) kamienica Peszkowskiego przy Skwerze Kościuszki 14;
- 34) kamienica Tutkowskich przy ul. Starowiejskiej 11;
- 35) kamienica Wieczorkowskiej przy ul. Świętojańskiej 78 a;
- 36) kamienica Gliszczyńskiego przy ul. Abrahama 41;
- 37) dom oficerski FKW przy ul. 10 lutego 29;
- 38) kamienica Nierzwickich przy ul. Portowej 8;
- 39) kamienica Wagnera przy ul. Świętojańskiej 89;
- 40) kościół Matki Boskiej Bolesnej z cmentarzem przy ul. Bocznej 4.

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

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

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

W I strefie ochrony konserwatorskiej obowiązują następujące zasady ochrony, które należy uwzględnić w ustaleniach planów miejscowych:

- Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności w pełni zachowana musi zostać historyczna kompozycja ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowych i wnętrz zieleni komponowanej, a także ich związków widokowych z krajobrazem nadmorskim oraz kontekstem kulturowym.
Ochrona historycznej formy i wyrazu architektonicznej wartościowej zabudowy oraz zachowanie najcenniejszych obiektów historycznych, a w szczególności bryły i układu elewacji.
- Przywrócenie i rewaloryzacja przekształconych lub zniszczonych cennych elementów zespołu zabytkowego, a w szczególności jego historycznego rozplanowania, układu zabudowy, elewacji, detalu architektonicznego oraz historycznych kompozycji parkowych i krajobrazowych.
- Nowe obiekty, stanowiące uzupełnienie historycznego układu, winny nawiązywać skalą i charakterem przestrzennym do zabudowy i rozplanowania historycznego.

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



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

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

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

W II strefie ochrony konserwatorskiej obowiązują następujące zasady ochrony, które należy uwzględnić w ustaleniach planów miejscowych:

- Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności zachowana powinna zostać historyczna kompozycja głównych ulic, placów, wnętrz urbanistycznych, wnętrz parkowo-krajobrazowych i wnętrz zieleni komponowanej.
- Ochrona historycznej formy i wyrazu architektonicznego wartościowej zabudowy oraz zachowanie najcenniejszych obiektów historycznych, a w szczególności bryły i układu elewacji.
- Kształtowanie struktury przestrzennej nowej zabudowy uwzględniającej istniejącą, historyczną tkankę miejską/przedmiejską poprzez ograniczenie gabarytów nowej zabudowy oraz nawiązanie do zabudowy historycznej w otoczeniu, a w przypadku zdegradowanych zespołów mieszkaniowych z okresu dwudziestolecia międzywojennego (2a-d) poprzez stworzenie warunków do harmonijnego współistnienia zabudowy historycznej i nowej zabudowy.

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

Strefa III ochrony konserwatorskiej obejmuje zdegradowane przestrzennie i przekształcone tereny dawnych siedlisk wiejskich. Wśród nich znajdują się 3 następujące zespoły:

- 1) część siedliska wsi Chylonia – zespół (2e);

- 2) część siedliska wsi Cisowa – zespół (2f);
- 3) część siedliska wsi Obłuże – zespół (2g).

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

3.5. Ochrona cmentarzy historycznych na terenie Gdyni

Należy objąć ochroną obszary 15 następujących cmentarzy historycznych:

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

Na obszarach historycznych cmentarzy obowiązują następujące zasady ochrony:

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

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

Należy objąć ochroną następujące 3 zespoły fortyfikacyjne:

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

Na obszarze historycznych zespołów fortyfikacyjnych obowiązują następujące zasady ochrony:

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

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić listę obiektów i granice obszarów, które objęte będą ochroną konserwatorską oraz obowiązujące zasady ochrony, alternatywnie określić szczegółowe zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, uwzględniając stan zachowania zasobów dziedzictwa kulturowego i istniejące uwarunkowania.

**3.7. Ochrona stanowisk archeologicznych na terenie Gdyni**

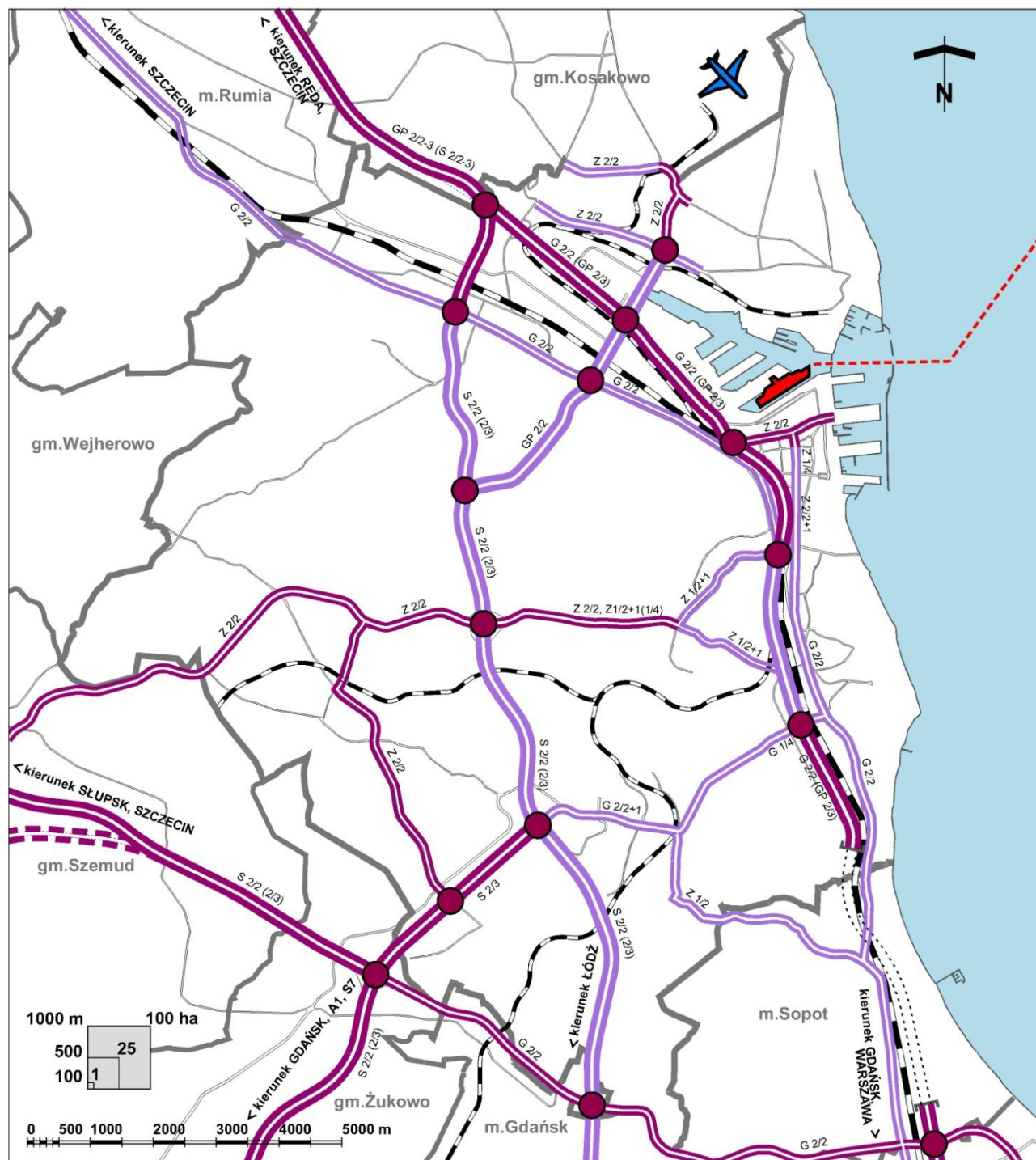
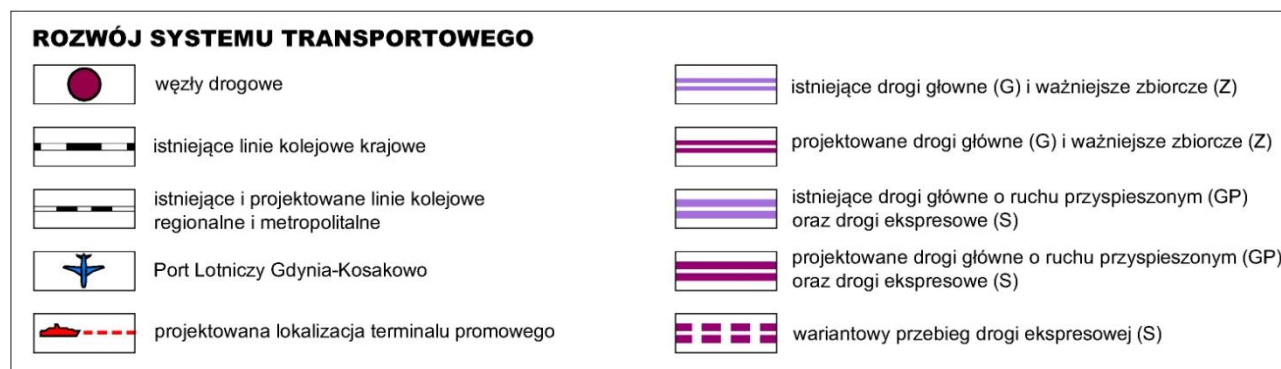
Stanowiska archeologiczne podlegają ochronie na mocy przepisów ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Podstawowym zagrożeniem dla stanowisk archeologicznych są działania inwestycyjne związane z pracami ziemnymi, które powodują nieodwracalne ich niszczenie oraz zalegających w nich ruchomych zabytków archeologicznych (przedmiotów będących wytworem człowieka bądź związanych z jego działalnością). W celu ochrony przed nieodwracalną utratą dziedzictwa kulturowego, działania inwestycyjne na obszarze stanowisk archeologicznych wymienionych w poniższej tabeli powinny być poprzedzone badaniami archeologicznymi – zgodnie z zakresem ochrony określonym w tabeli.

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

OBJAŚNIENIA DO TABELI:

Rodzaj stanowiska:

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



XVI. TRANSPORT

1. POLITYKA TRANSPORTOWA

1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego

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

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

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

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

1.2. Cele i środki polityki transportowej

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

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

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

W ramach realizacji celu należy:

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

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

W ramach realizacji celu należy:

- zapewnić utrzymanie wysokiego standardu taboru autobusowego i trolejbusowego, odpowiadającego standardom europejskim,
- zmodernizować układ uliczny w sposób umożliwiający wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego (odcinek al. Zwycięstwa od ul. Wielkopolskiej do al. Marszałka Piłsudskiego – ul. Władysława IV, ul. J. Wiśniewskiego, ul. Wielkopolska – Chwaszczyńska – Nowowiczińska, ul. Morska) z zastosowaniem urządzeń ITS i przestrzeni dedykowanej,
- zwiększyć kontrolę dostępności samochodów osobowych do strefy śródmiejskiej (łącznie z wprowadzaniem ograniczeń dostępności),
- wykorzystać atrakcyjne powiązania układowe dla obsługi transportem zbiorowym, przy prioritycie dla transportu zbiorowego (połączenie Gdyni-Zachód ze Śródmieściem poprzez ul. Chwarznieńską i Witomino),
- usprawnić funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w celu przywrócenia jej wysokiej rangi w systemie transportowym Gdyni i aglomeracji,
- zrealizować Pomorską Kolej Metropolitalną - szynowy środek transportu publicznego łączący porty lotnicze Gdańsk-Rębiechowo, Gdynia-Kosakowo oraz dzielnice tzw. „górnego tarasu” z centrami Gdańska i Gdyni,
- doprowadzić do rzeczywistej integracji transportu zbiorowego poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych przy przystankach SKM i PKM; dla podniesienia atrakcyjności węzłów, należy przewidzieć na ich obszarze program usługowo-handlowy,
- wprowadzić nowoczesny system informacji dla pasażerów i usunąć bariery przestrzenne dla pasażerów niepełnosprawnych (zwłaszcza na linii SKM i PKM).

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego

W ramach realizacji celu należy:

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

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

Cel 4: Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami

W ramach realizacji celu należy:

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

Cel 5: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców

W ramach realizacji celu należy:






- kontynuować proces dostosowywania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi,
- eliminować bariery przestrzenne spowodowane przez układ drogowy i kolejowy,
- popierać ekologiczne środki transportu osób i towarów oraz stosowanie ekologicznych paliw,
- wyznaczyć trasy dla ruchu ciężarowego,
- ograniczyć ruch samochodów ciężarowych do wyznaczonych ciągów ulicznych, dni tygodnia i godzin doby stosownie do strefy miasta,
- zwiększyć kontrolę stanu technicznego pojazdów pod względem emisji spalin i hałasu,
- minimalizować ogólną powierzchnię terenów przeznaczonych na trasy drogowe i kolejowe,
- oceniać zamierzenia inwestycyjne w transporcie pod kątem ich skutków na środowisko przyrodnicze oraz stosowane środki ochrony biernej,
- działania obejmujące zmiany organizacji ruchu w obrębie dzielnicy lub miasta umożliwiające tworzenie stref ruchu uspokojonego na drogach o klasie niższej niż (Z) – zbiorcza.

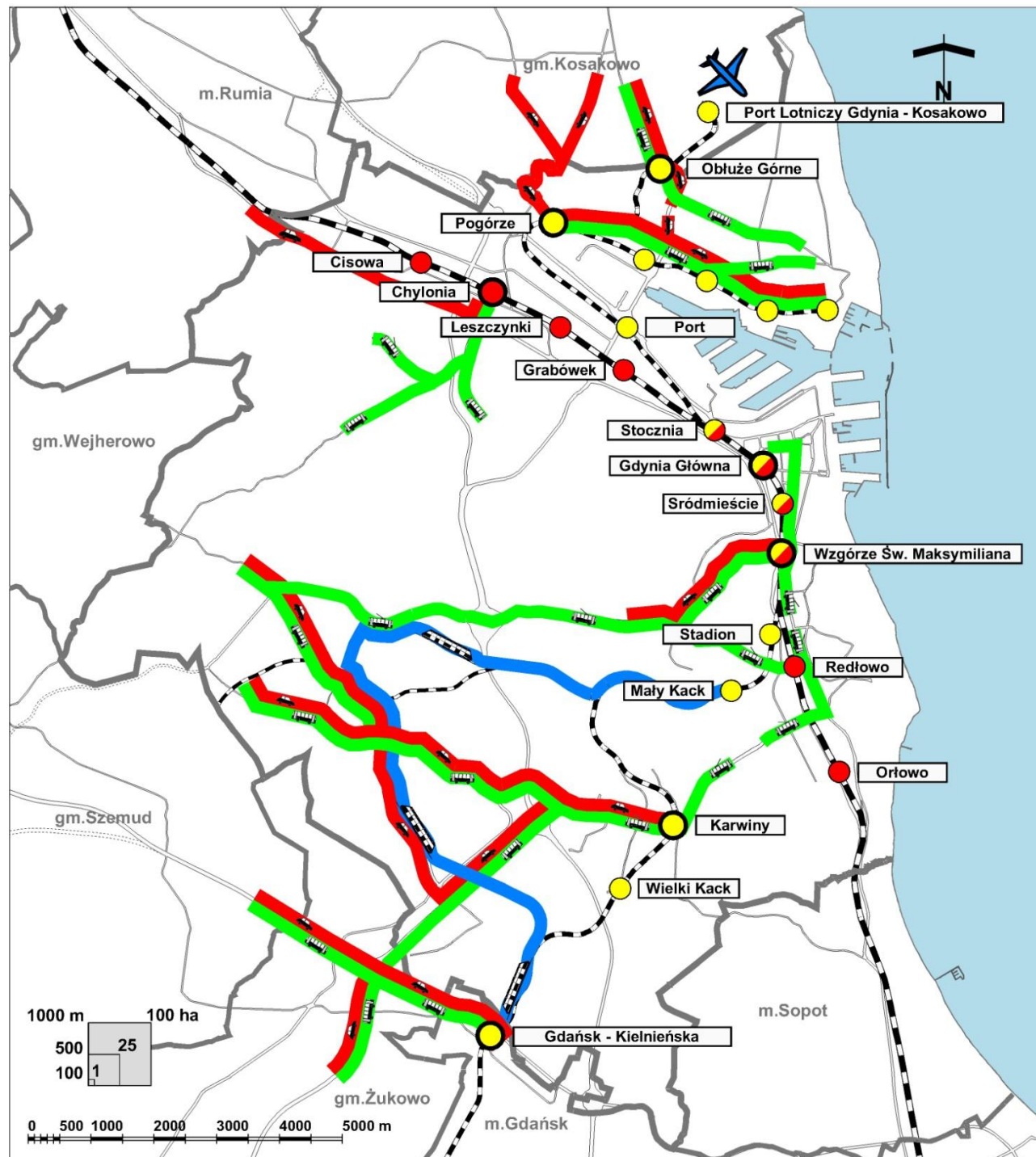
Cel 6: Integracja i usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu w skali obszaru metropolitalnego

W ramach realizacji celu należy:

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

**WĘZŁY INTEGRACYJNE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO I METROPOLITANNEGO**

-  przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii SKM
-  przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii PKM
-  zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzłów integracyjnych autobusami i trolejbusami
-  zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów Park&Ride transportem indywidualnym
-  zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzłów integracyjnych "lekkim" środkiem transportu szynowego

**1.3. Ogólne zasady wdrażania polityki transportowej**

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

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

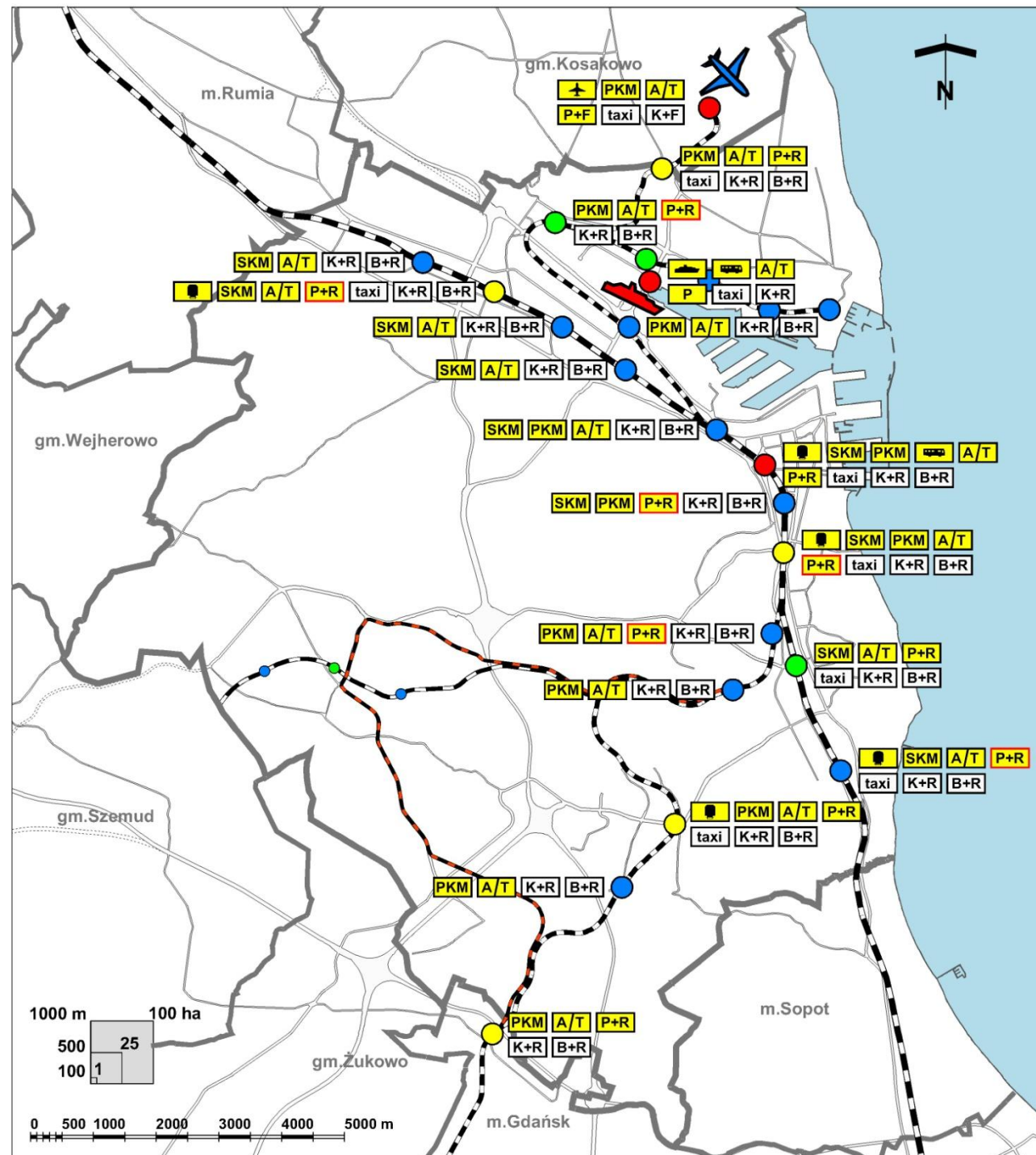
2. ROZWÓJ ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI**2.1. Podstawowy układ uliczny miasta**

Perspektywiczny, podstawowy układ uliczny miasta tworzy:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2-3 - od węzła „Wielki Kack” (ulica Chwaszczyńska), oraz Obwodnica Metropolitalna S7 łącząca się z Trasą Kaszubską poprzez „Węzeł Chwaszczyño”,
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Handlowym Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) klasy GP2/2-3 (lub S2/2-3),
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, ale z uwagi na jej dotychczasowy charakter i przylegającą zabudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/3) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2+1, G1/4 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,
- planowana Nowa Chwarznieńska klasy Z 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do gminy Szemud),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2+1, Z 1/4,
- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- planowane ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2 i Nowa Waszyngtona klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 1/2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 1/2+1,
- ul. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2, Z 1/2+1 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).

PROGRAM WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH / PRZESIADKOWYCH TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO

	węzeł integracyjny krajowy / węzeł integracyjny metropolitalny		przystanek Szybkiej Kolei Miejskiej / przystanek Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
	węzeł integracyjny o znaczeniu lokalnym / węzeł przesiadkowy		przystanki komunikacji miejskiej / postój taksówek
	perspektywiczne trasy "lekkiego" środka transportu szynowego z ważniejszymi przystankami		parking krótkoterminowy Kiss&Ride (Kiss&Fly) / parking rowerowy Bike&Ride
	alternatywna linia "lekkiego" środka transportu szynowego		parking w systemie Park&Ride (Park&Fly) / Park&Ride przy zespole usługowym w sąsiedztwie
	połączenia kolejowe dalekobieżne lub regionalne / połączenia autobusowe dalekobieżne lub regionalne		port lotniczy / terminal promowy



2.2. Rozwój transportu zbiorowego i węzły integracyjne

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę wydzielonych pasów dla autobusów,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiającą nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów w ruchu ulicznych oraz bieżącą informację pasażerską na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę linii transportu szynowego do centralnego obszaru Chwarzna-Wiczlina,
- budowę węzłów integracyjnych przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Gdynia-Kosakowo),
- integrację transportu zbiorowego (wspólna organizacja transportu, powiązanie rozkładów jazdy).

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

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

W ramach powiązań wewnętrznych obszaru metropolitalnego niezbędne są następujące działania:

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

Do planowanych inwestycji kolejowych związanych z obsługą pasażerską należą także:

- budowa stacji Gdynia Główna Postojowa,
- budowa 4-go toru Gdynia Główna - Rumia,
- rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej Trójmiejskiego obszaru Metropolitalnego w kierunku Wejherowa,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

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

węzły o znaczeniu krajowym

- Gdynia Główna – dworzec kolejowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanek SKM, PKM, dworzec autobusowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo – terminal obsługujący ruch general aviation, połączenia lotnicze krajowe i międzynarodowe, przystanek PKM, połączenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi Park&Fly, Kiss&Fly;
- Terminal Promowy w Porcie Gdynia (połączenia promowe międzynarodowe), połączenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parking ogólnodostępny,

**• węzły o znaczeniu metropolitalnym**

- Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek SKM, PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Chylonia – przystanek kolejowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- Gdynia Obłuże Górne – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- Gdynia Karwiny – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride;

• Węzły integracyjne o znaczeniu lokalnym i węzły przesiadkowe

- Gdynia Orłowo – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Redłowo – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- Gdynia Śródmieście (opcjonalnie) – przystanek SKM, PKM, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Stocznia – przystanek SKM, PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Grabówek – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, (do czasu realizacji odcinka PKM w kierunku Pogórza, Obłuża także ograniczony parking Park&Ride),
- Gdynia Leszczyńki – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Cisowa – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Stadion – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Wielki Kack – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Port – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Pogórze – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany ze znaczącymi usługami w sąsiedztwie,
- Gdynia Mały Kack (opcjonalnie) – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride.

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

2.3. Rozwój transportu rowerowego

Ruch rowerowy wymieniony jest w licznych dokumentach krajowych i międzynarodowych jako istotny element modelu zrównoważonego transportu. Podkreślane są przy tym nie tylko walory komunikacyjne i ekologiczne, ale również zdrowotne. System transportu rowerowego w Gdyni powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto pomiędzy źródłami i celami podróży. System ten powinien pełnić funkcję przede wszystkim transportową, ale i rekreacyjno-sportową. Głównym celem rozwoju systemu jest osiągnięcie min. 10% udziału ruchu

rowerowego we wszystkich podróżach ogółem. System powinien się rozwijać w oparciu o poniższe zasady:

- **spójności** – system rowerowy powinien tworzyć spójną całość, łącząc wszystkie źródła i cele podróży rowerowych oraz zapewnić powiązanie miejskich dróg rowerowych z trasami poza obszarem miasta,
- **bezpośredniości** – system rowerowy powinien oferować użytkownikom bezpośrednie połączenia, stwarzając możliwość łatwego i w miarę możliwości szybkiego poruszania się po mieście, konkurencyjnego w stosunku do samochodu,
- **wygody** – system rowerowy powinien być wykonywany z zachowaniem wysokich standardów projektowania i wykonywania w oparciu o standardy jednolite dla całego obszaru metropolitalnego,
- **bezpieczeństwa ruchu** – system rowerowy powinien być projektowany przy założeniu minimalizowania liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym oraz pieszym, eliminacji przeplatania torów ruchu oraz dobrego kontaktu wzrokowego,
- **atrakcyjności** – system rowerowy powinien być czytelny dla użytkownika, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiadający potrzebom użytkowników.

Dla istotnego zwiększenia liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem roweru obecny system tras rowerowych powinien być rozwijany poprzez:

- **tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego**, odizolowanych od jezdni i w miarę możliwości od ciągów pieszych wzdłuż dróg głównych i o wyższej klasie, ale również wzdłuż ulic zbiorczych w sytuacjach uzasadnionych dużym natężeniem ruchu,
- **tworzenie pasów dla ruchu rowerów** wraz z innymi technicznymi środkami poprawiającymi ruch rowerów (śluzы rowerowe, kontrapasy) na drogach klasy L oraz Z – w zależności od natężenia ruchu,
- **tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h** i wyposażeniem w techniczne środki uspokojenia ruchu na drogach poza głównym układem drogowym miasta,
- **budowę samodzielnych dróg rowerowych**, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego, głównie z myślą o potrzebach turystycznych i rekreacyjnych,
- **budowę parkingów rowerowych** – zbiorczych w miejscach węzłów integracyjnych oraz głównych celów ruchu, a także rozproszonych parkingów indywidualnych.

Rozwojowi systemu transportu rowerowego towarzyszyć powinny:

- ciągłe, coroczne kampanie promujące rower jako ekologicznego środka transportu, jednocześnie zachęcające do rezygnacji z podróży samochodowych,
- uruchomienie systemu roweru publicznego na terenie całego miasta w oparciu o główne źródła i cele podróży, jednolitego lub możliwie spójnego z systemami w obrębie metropolii,
- dalsze zapewnianie możliwości przewozu rowerów w środkach transportu publicznego i inne metody integracji transportu rowerowego i zbiorowego.

2.4. Udogodnienia dla ruchu pieszego

Zapewnienie bezpieczeństwa pieszych jak i udogodnienia dla ruchu pieszego mają szczególne znaczenie dla jakości życia w mieście. Do głównych utrudnień w ruchu pieszym należy zaliczyć: niewłaściwą jakość nawierzchni i niedostateczną do natężeń ruchu szerokość chodników, występowanie przeszkód na chodnikach, w tym nieprawidłowo zaparkowanych samochodów, liczne, kolizyjne przecinanie tras ruchu kołowego, konieczność przekraczania jezdni na dwóch poziomach (przejścia podziemne, kładki), wydłużanie tras (zwłaszcza w obrębie skrzyżowań), gromadzenie obszarów miejskich, co pogarsza konkurencyjność poruszania się pieszo, zniechęca do tej formy transportu.

Należy dążyć do utrzymania i zwiększenia udziału podróży pieszych, w szczególności poprzez:

- uwzględnianie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów, stosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta, w tym zmniejszanie liczby punktów kolizji z ruchem kołowym i podnoszenie atrakcyjności ciągów pieszych,
- kształtowanie przestrzeni publicznych na obszarze funkcjonalnego śródmieścia z priorytetem ruchu pieszego, w tym tworzenie na wybranych obszarach stref ruchu pieszego wolnych od samochodów,
- kształtowanie przyjaznych dla pieszych węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacji miejskiej,
- uwzględnianie problemów przemieszczania się osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.



2.5. Wskaźniki parkingowe

Rodzaj funkcji obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów			Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów	Wskaźniki miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
	Strefa I Centrum miasta	Strefa II Obszar intensywnej zabudowy z dobrą obsługą komunikacją zbiorową	Strefa III Pozostałe obszary zabudowy miejskiej ze złą obsługą komunikacją zbiorową		
Budynki mieszkalne wielorodzinne powyżej 4 lub 6 mieszkań	- zabud. projektowana: 1-1,4 / 1 mieszkanie - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 0,7 / 1 mieszkanie	- zabud. projektowana: min. 1,2 / 1 mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych) ¹⁾ - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 1 / 1 mieszkanie ²⁾	min. 1,4 / 1 mieszkanie (z czego min. 10% miejsc ogólnodostępnych) ¹⁾	zapewnić możliwość przechowywania rowerów w budynkach - min. 1 / 1 mieszkanie oraz ogólnodostępne postoje czasowe: - zabud. projektowana: min. 0,3 / 1 mieszkanie - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 0,2 / 1 mieszkanie	zapewnić stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych min.: 1 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 3 do 15, 2 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 16 do 40, 3 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 41 do 100, 4%, jeżeli ogólna liczba wynosi więcej niż 100
Budynki mieszkalne do 4 lub do 6 mieszkań	min. 1,5 / 1 mieszkanie ³⁾	min. 1,5 / 1 mieszkanie ³⁾	min. 1,5 / 1 mieszkanie ³⁾	nie określa się	jw., lecz nie dotyczy zabudowy jednorodzinnej
Akademiki, bursy, hotele pracownicze	0,25 -1 / 10 łózek	1-3 / 10 łózek	min. 2/10 łózek	min. 5 / 10 łózek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Hotele, pensjonaty	0,25 -1 / 1 pokój	0,25 -1 / 1 pokój	min. 0,6 / 1 pokój ; min. 1 / 1 pokój dla motelu i pensjonatu	min. 1 / 10 łózek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Schroniska turystyczne, hostele, domy turysty itp.	max. 1 / 10 łózek	0,25 -2 / 10 łózek + min. 1 dla autokaru / 60 łózek	min. 1 / 10 łózek + min. 1 dla autokaru / 60 łózek	min. 2 / 10 łózek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Centra handlowo-usługowe i obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ²	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować 2-3 / 100 m ² powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować 2-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej.	jw.
Usługi, gastronomia, rzemiosło, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m ²	- nowoprojektowane 1-3 / 100 m ² pow. użytkowej - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – nie ustala się	2-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej min. 2 mp	jw.
Urzędy i biura o dużym ruchu klientów	1-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej, min. 2 mp	jw.
Biura, banki, poczty	- nowoprojektowane 1-2 / 100 m ² pow. użytkowej - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – nie ustala się	2-3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200m ² powierzchni użytkowej	jw.
Zakłady produkcyjne, magazyny, składy	max. 2 / 10 zatrudnionych (najliczniejsza zmiana)	2-4 / 10 zatrudnionych	min. 3 / 10 zatrudnionych	min. 1 / 10 zatrudnionych	jw.
Warsztaty samochodowe	0,5-2 / 1 stanowisko obsługi	2-4 / 1 stanowisko obsługi	min. 2 / 1 stanowisko obsługi	nie określa się	jw.
Przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i średnie	max. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp ⁴⁾ dla przedszkoli 1- 2 / 1 oddział, lecz min. 3 mp ⁴⁾	min. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp ⁴⁾ dla przedszkoli min. 1 / 1 oddział, lecz min. 3 mp ⁴⁾	min. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp ⁴⁾ dla przedszkoli min. 2 / 1 oddział, lecz min. 3 mp ⁴⁾	min. 10 / 1 salę lekcyjną (tylko dla szkół podstawowych, gimnazjum i szkół średnich)	jw.
Szkoły wyższe, pomaturalne	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Wyjściowo należy przyjmować: 3-10 / 100 miejsc dydaktycznych	10-20 / 100 miejsc dydaktycznych	min. 10 / 100 miejsc dydaktycznych	min. 30 / 100 miejsc dydaktycznych	jw.
Szpital	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Wyjściowo należy przyjmować: max. 50 / 100 łózek	40-60 / 100 łózek	min. 50 / 100 łózek	min. 10 / 100 łózek	jw.
Przychodnie, gabinety lekarskie	- nowoprojektowane 0,5-2 / 1 gabinet - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – max. 2 / 1 gabinet	min. 1,5 / 1 gabinet	min. 2 / 1 gabinet	min. 0,3 / 1 gabinet	jw.
Kina, teatry, sale widowiskowe	max. 20 / 100 miejsc siedzących	10-20 / 100 miejsc siedzących	min. 20 / 100 miejsc siedzących	min. 10 / 100 miejsc siedzących	jw.
Muzea, obiekty wystawowe	max. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	1- 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej	jw.
Obiekty sportowe	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla przewidywanej liczby korzystających i widzów. Wyjściowo należy przyjmować: max. 20 / 100 miejsc siedzących	15-20 / 100 miejsc siedzących	min. 20 / 100 miejsc siedzących	min. 5 / 100 miejsc siedzących	jw.
Kościół	max. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2- 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 2,5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	jw.
Obiekty wielofunkcyjne (handel, usługi, biura)	Indywidualne studia, w których należy określić maksymalne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe uwzględniając różne okresy szczytów parkowania dla poszczególnych funkcji, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych.				

¹⁾ Miejsca ogólnodostępne w zabudowie wielorodzinnej powinny być realizowane na zewnątrz budynków.

²⁾ W zespołach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powstałych do lat 90., posiadających znaczny deficyt miejsc postojowych, dopuszcza się obniżenie wskaźników parkingowych w przypadku rozbudowy, nadbudowy lub przebudowy zabudowy istniejącej, przy równoczesnym podniesieniu wymagań dla zabudowy nowoprojektowanej – w dostosowaniu do lokalnych uwarunkowań.

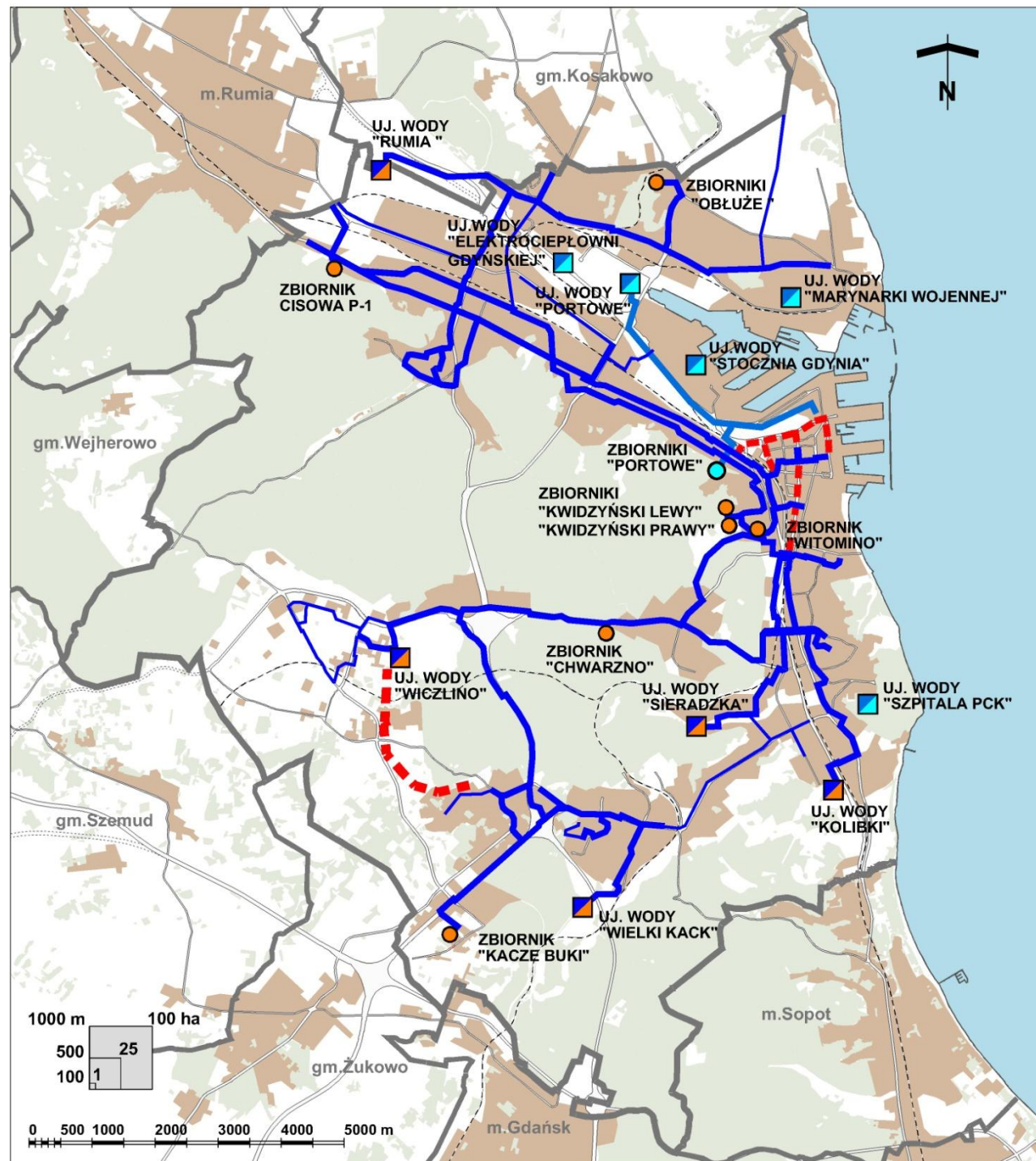
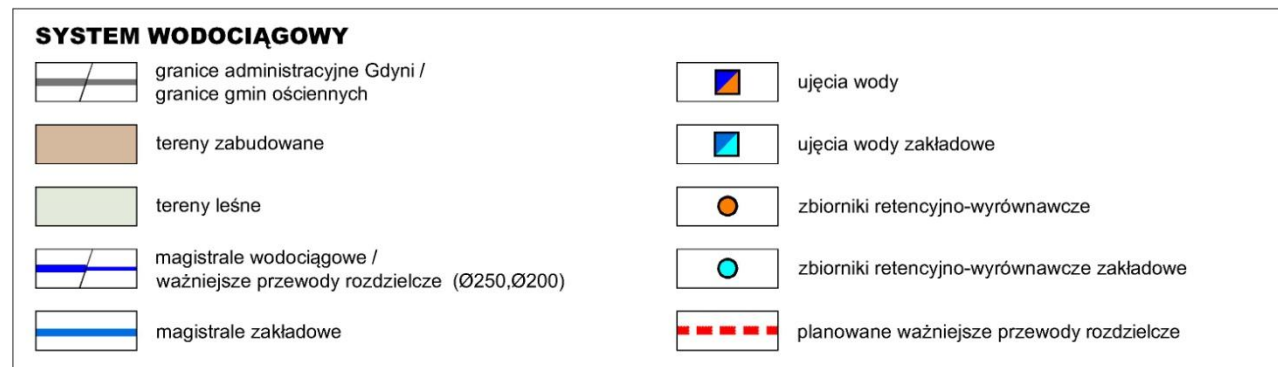
³⁾ W przypadku, gdy w budynku mieszkalnym jednorodzinnym wydzielono lokal użytkowy o pow. użytkowej przekraczającej 25 m², należy dodatkowo uwzględnić zapotrzebowanie wynikające z powierzchni lokalu użytkowego, wg wskaźników właściwych dla prowadzonej działalności.

⁴⁾ Co najmniej 3 miejsca postojowe powinny być łatwo dostępne, jako miejsca dla osób podwożących dzieci lub uczniów.

Uwagi: I strefa - obejmuje obszar centrum miasta, w którym z uwagi na zagęszczenie zabudowy, uciążliwość ruchu samochodowego, utrudnienia w ruchu samochodowym i wymagane priorytety dla innych użytkowników ruchu wprowadza się restrykcje dla ruchu pojazdów samochodowych, w tym również limituje się miejsca parkingowe. II strefa zdefiniowana została jako obszar w odległości 360-540 m (6-9 min dojazdu) od przystanków, na których komunikacja publiczna kursuje z częstością nie mniejszą niż 9-6 min – czas pomiędzy opuszczeniem obiektu a wejściem do pierwszego dostępnego pojazdu komunikacji zbiorowej nie przekracza 15 min. III strefa obejmuje obszar miasta nie wyznaczony strefami I i II. W ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić fakt, że granice stref nie mają charakteru definitywnego - mogą zmieniać się wraz z rozwojem miasta i rozwojem komunikacji zbiorowej.

Ileokroć w tabeli jest mowa o powierzchni użytkowej należy przez to rozumieć powierzchnię użytkową podstawową wg normy PN-ISO 9836:1997 *Właściwości użytkowe w budownictwie. Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych*.

Dla obiektów niewymienionych w tabeli wskaźniki parkingowe należy określać przez analogię. Dopuszcza się odstępstwa od wyżej w/w wskaźników parkingowych w sytuacjach i na warunkach określonych w Studium w rozdz. XIII *Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów...*, ust. 7 pkt 6, a także w przypadkach uzasadnionych lokalnymi uwarunkowaniami – wynikającymi z sytuacji parkingowej w sąsiedztwie planowanych inwestycji.



XVII. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

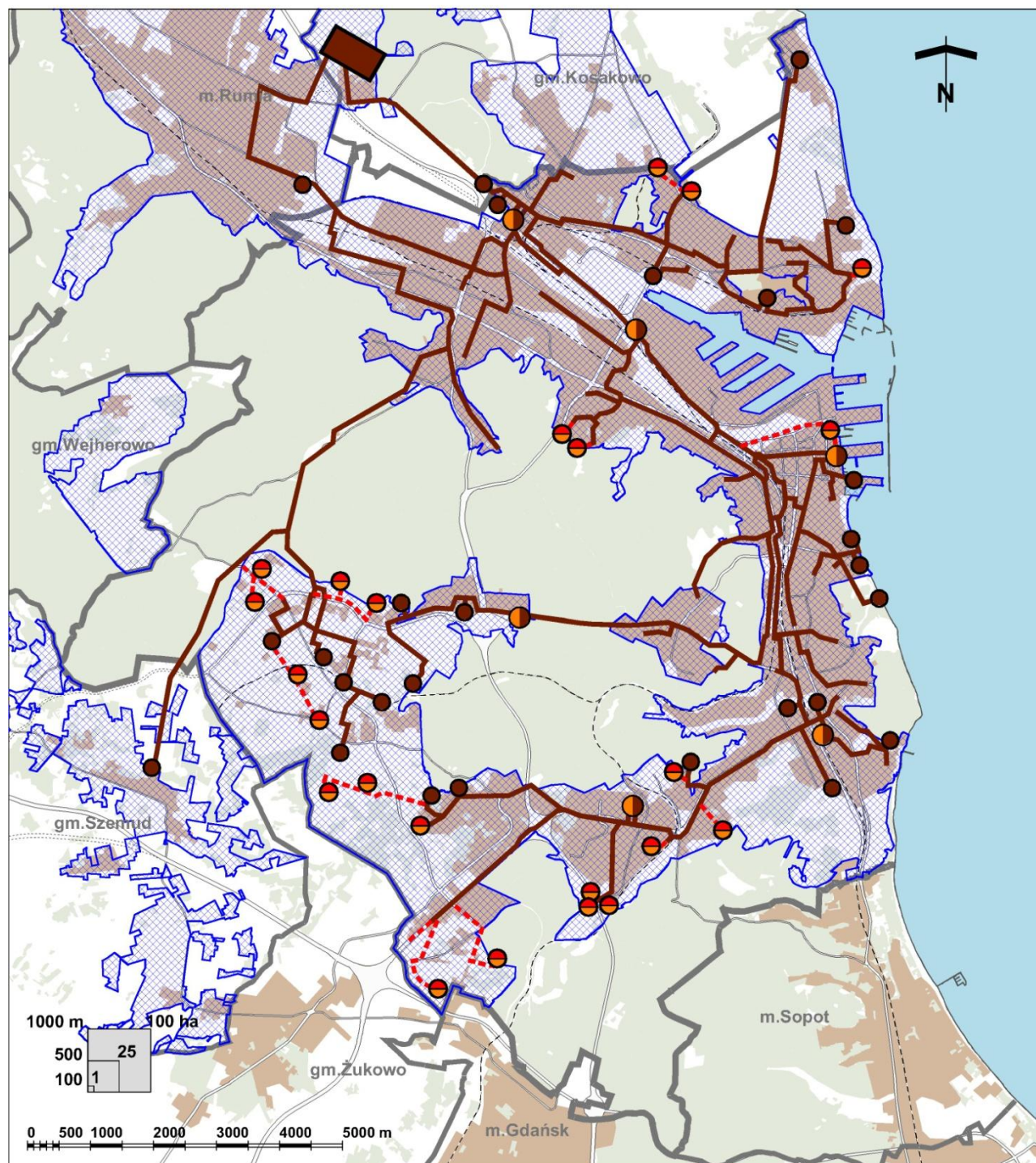
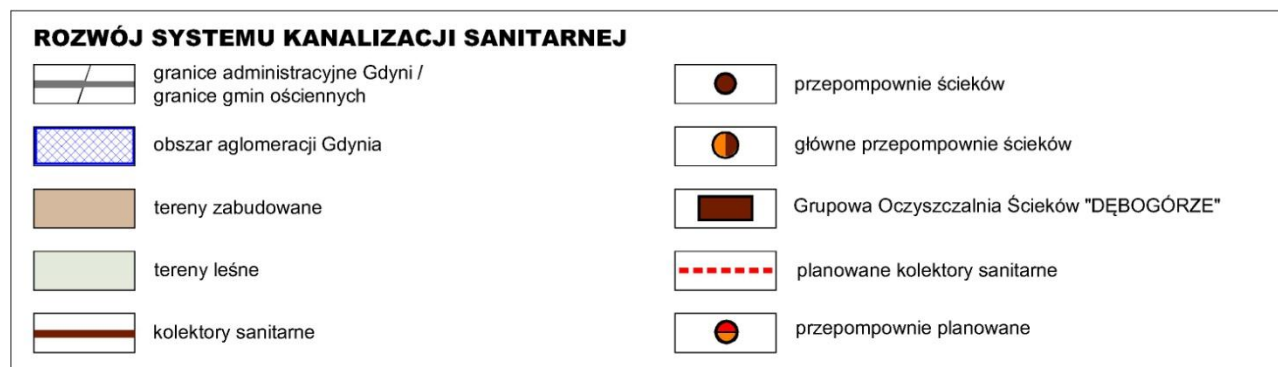
1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

1.1. Cele

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

1.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Budowa sieci przesyłowej z ujęcia „Wiczlino” do górnych rejonów Dąbrowy.
- Budowa stacji podnoszenia ciśnienia przy zbiorniku „Kacze Buki” dla zabudowy na rzędnych powyżej 155 m n.p.m. dla dzielnicy Kacze Buki i Dąbrowa.
- Budowa sieci rozdzielczej na terenach części dzielnicy Wielki Kack - tzw. Kacze Buki oraz na terenach rozwojowych północnej części śródmieścia Gdyni – tzw. Waterfront, Moło Rybackie, teren b. Stoczni Nauta) i tzw. Międzytorze.
- Regulacja ciśnień w poszczególnych strefach ciśnienia wodociągowego i zoptymalizowanie ciśnień w granicach 0,30 – 0,55 MPa.
- Modernizacja magistral przesyłowych i sieci rozdzielczej oraz wymiana rur azbestocementowych na rury PE.
- Sterowanie systemem w oparciu o monitoring jego działania w celu utrzymania wysokiego stopnia pewności dostawy wody.
- Rozbudowa sieci rozdzielczej i jej wymiarowanie w oparciu o obliczenia hydrauliczne za pomocą komputerowego modelu przepływów w celu m.in. ograniczenia wtórnego zanieczyszczenia wody;
- Rezerwacja terenów w strefie ochrony pośredniej ujęć wody pod ich rozbudowę (ujęcie „Sieradzka”, ujęcie „Wielki Kack”, ujęcie „Kolibki”, ujęcie „Wiczlino”).
- Dla wykorzystania zdolności eksploatacyjnej wodociągu gdyńskiego w dalszej perspektywie należy dążyć do ochrony wód podziemnych w rejonie basenów portowych poprzez ograniczenie eksploatacji tych ujęć zakładowych, które nie zapewniają właściwych standardów wody pitnej i dostawę do użytkowników wody do celów komunalnych z ujęcia komunalnego.



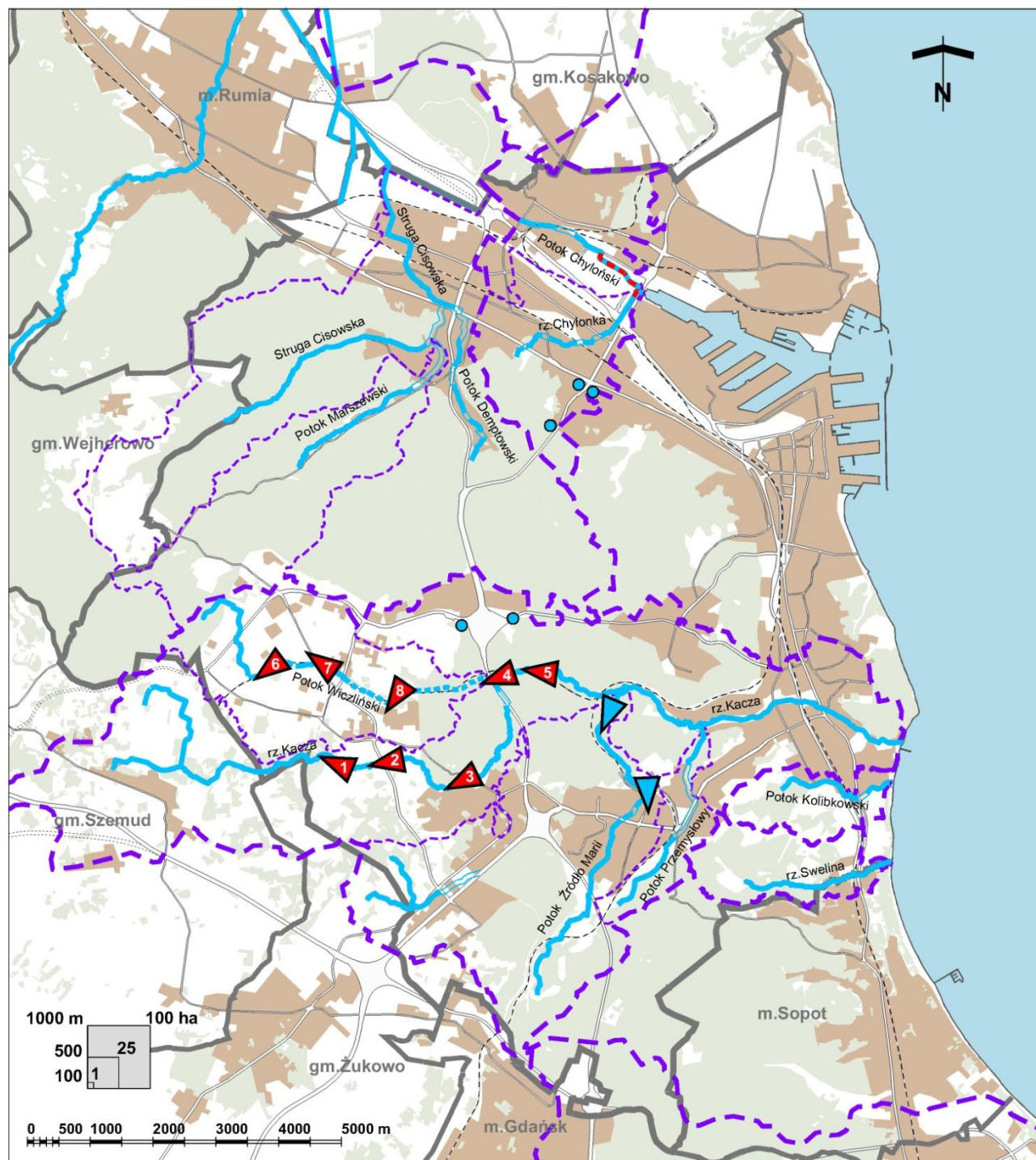
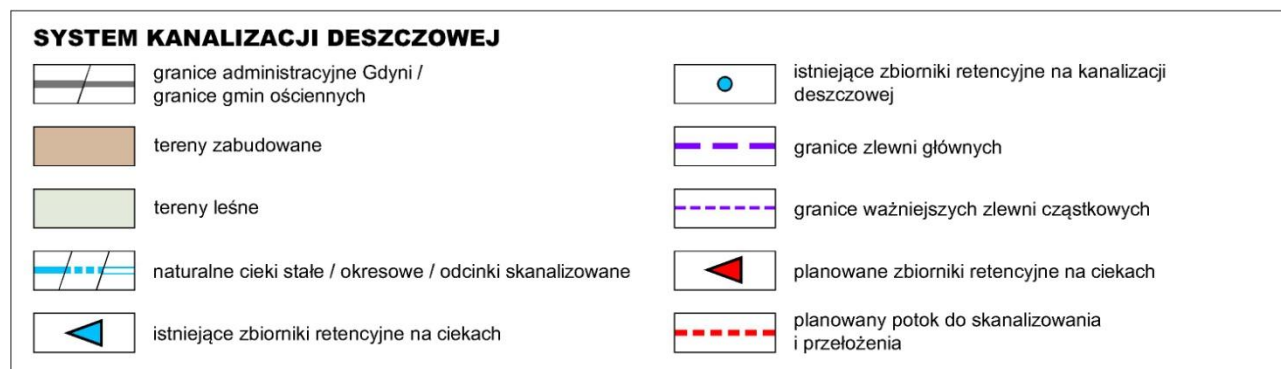
2. ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW

2.1. Cele

- Zwiększenie zasięgu istniejącej sieci, podłączenie do systemu obszarów dotąd nieobsługiwanych przez system, w tym organizacja odbioru ścieków ze statków.
- Poprawa stanu technicznego, modernizacja i eliminacja wąskich gardeł systemu; zagwarantowanie niezawodności systemu.
- Zapewnienie utrzymania stałej modernizacji i rozbudowy oczyszczalni ścieków.

2.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Kontynuacja modernizacji i rozbudowy oczyszczalni ścieków w Dębogórze w zakresie gospodarki osadami, przeróbki osadów, rozbudowy systemu kogeneracji, instalacji elektroenergetycznych i aparatury kontrolno-pomiarowej.
- Budowa sieci kanalizacji sanitarnej z przepompowniami na terenie Kaczych Buków oraz na terenach rozwojowych północnej części śródmieścia Gdyni – tzw. Waterfront, Molo Rybackie, teren b. Stoczni Nauta) i tzw. Międzytorze.
- Sukcesywna modernizacja systemu kanalizacji sanitarnej w celu minimalizacji ilości wód przypadkowych.
- Sukcesywna rozbudowa systemu dla zapewnienia odbioru ścieków ze wszystkich obszarów zurbanizowanych.
- Uzbrojenie w sieć kanalizacyjną terenów „wrażliwych” – stref ujęć wody i zbiornika GZWP nr 110
- Modernizacja węzłowych przepompowni ścieków w zakresie optymalizacji ich pracy.
- Rehabilitacja techniczna istniejących kolektorów ściekowych (główne kolektory przewidziane do rehabilitacji to kolektory Janowski, Oksywski, Gdyński i Chwaszczyński).



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Cele

- Maksymalna retencja wody na obszarze miasta, zwłaszcza jego części wysoczyznowej.
- Budowa zbiorników retencyjnych na terenie Gdyni-Zachód.
- W niezbędnym zakresie regulacja i przebudowa rzeki Kaczej i istniejących potoków dla przejścia wód opadowych z zurbanizowanych terenów ich zlewni.
- Przebudowa i modernizacja istniejących kolektorów deszczowych wraz z budową urządzeń podczyszczających przed wprowadzeniem do odbiorników.
- Zwiększenie zasięgu sieci kanalizacji deszczowej.

3.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Regulacja i przebudowa wybranych odcinków rzeki Kaczej, Potoku Wiczińskiego, Potoku Źródło Marii wraz z budową projektowanych zbiorników retencyjnych w ramach projektu „Poprawa czystości wód Morza Bałtyckiego poprzez rozwój systemów gospodarki wodnej” (BPBK, Gdańsk 2006 r.).
- Maksymalna retencja wód deszczowych na istniejących i projektowanych terenach zurbanizowanych, szczególnie górnego tarasu. Utrzymanie maksymalnej retencji wody polegać będzie na:
 - budowie zbiorników retencyjnych,
 - utrzymaniu naturalnej obudowy i ukształtowania koryt cieków,
 - na terenach zabudowy jednorodzinnej odprowadzaniu wód opadowych z dachów do gruntu,
 - na terenach także innej zabudowy nieprzemysłowej, w tym obsługujących ją lokalnych powierzchni komunikacyjnych stosowaniu, w miarę możliwości, urządzeń chłonnych.
- Budowa urządzeń podczyszczających na kolektorach zbiorczych przed wprowadzeniem do odbiornika.
- Przebudowa głównych kolektorów zbiorczych będących w złym stanie technicznym lub o niewystarczającej przepustowości.
- Budowa sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina i Kaczych Buków.
- Przebudowa kanalizacji deszczowej na terenie Babich Dołów (lotniska i jednostki wojskowej) z wylotem do Zatoki.
- Systematyczna rozbudowa i modernizacja sieci kanalizacji deszczowej na istniejących terenach zurbanizowanych, w pierwszej kolejności w zlewni rzeki Kaczej.
- Utrzymanie, odtworzenie, przebudowa, rewitalizacja naturalnych stawów, zbiorników i zagłębień terenowych dla celów retencionowania wód opadowych.
- Przebudowa wszystkich budowli na ciekach powierzchniowych, których przepustowość jest mniejsza niż przepływ wody miarodajnej o prawdopodobieństwie $p = 1\%$ (100 lat).
- Rezerwacja terenów pod pasy eksploatacyjne wzdłuż istniejących cieków oraz ochrona wyznaczonych terenów zalewowych poprzez ich wykup.

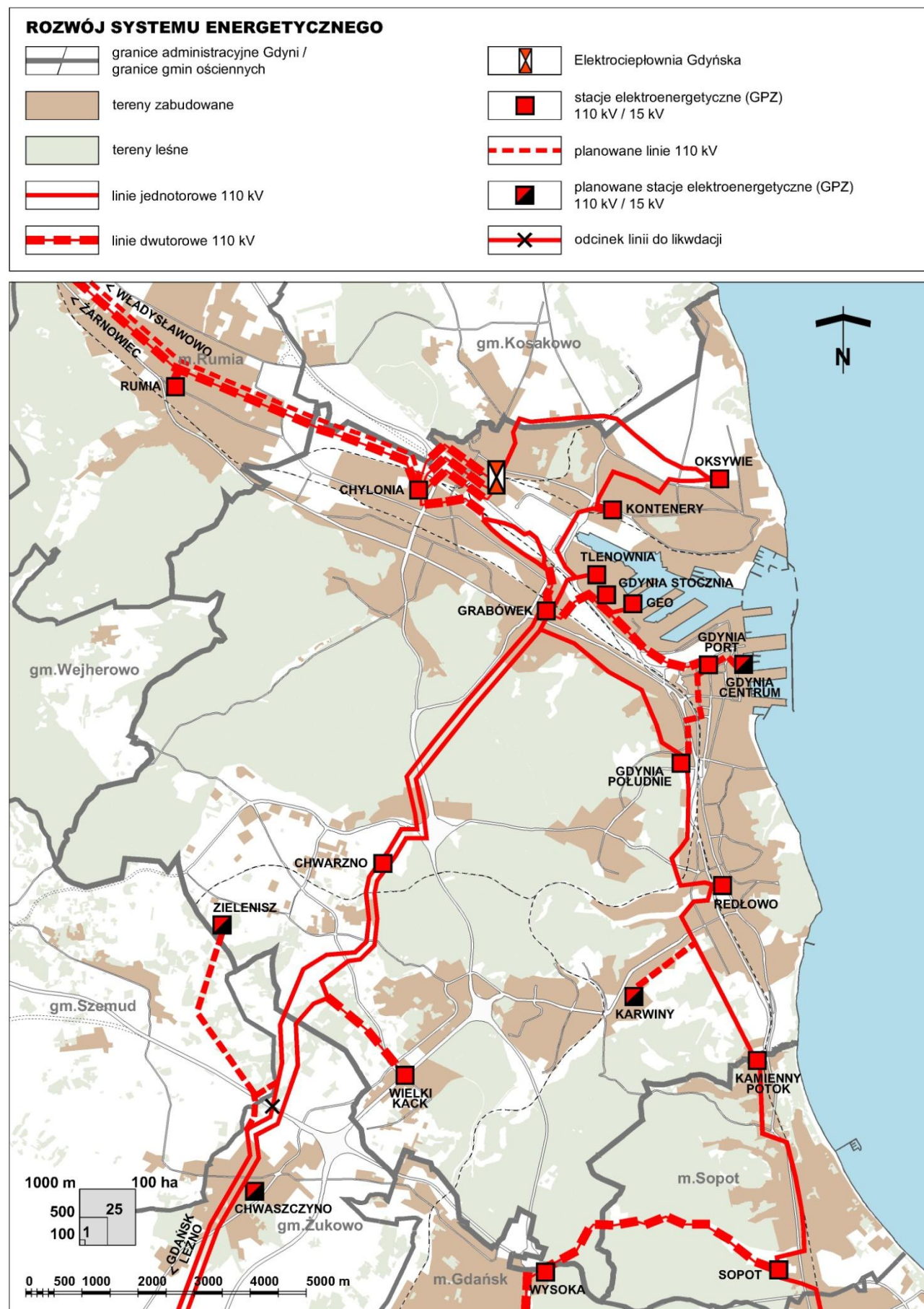


Zestawienie planowanych zbiorników retencyjnych w zlewni rzeki Kaczej

L.p.	Rzeka km	Nazwa zbiornika	Lokalizacja	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Kacza 12 + 845	"Wiczlino I"	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiczlinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
2	Kacza 12 + 010	"Wiczlino II"	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiczlinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
3	Kacza 9 + 700	"Dąbrowa"	Poniżej ul. Wiczińskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik „suchy”
4	Kacza 7 + 740	"Obwodnica"	Poniżej obwodnicy Trójmiasta	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „suchy”
5	Kacza 7 + 300	"Polana Krykulec"	Polana Krykulec	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „suchy”
6	Potok Wicziński 3 + 880	"Wiczlino Łąka"	Rejon ulicy Suchej na południe od ulicy Ketlinga	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik „mokry”
7	Potok Wicziński 3 + 000	"Wiczlino Szkoła"	Powyżej ul. Chwarznieńskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik "suchy"
8	Potok Wicziński 1 + 670	" Wiczlino Zielenisz"	Rejon osiedla Wiczlino - Zielenisz	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik "suchy"

Planowane inwestycje przebudowy i rozbudowy miejskiego systemu odprowadzania wód deszczowych obejmują:

- budowę kolektora \varnothing 1,0 m w ul. Rdestowej,
- przebudowę kolektora w ul. Armii Krajowej, ul. Borchardta, Skwer Kościuszki na \varnothing 1.0 m,
- budowę zbiorników retencyjnych na rzece Kaczej: „Wiczlino I” i „Wiczlino II”, „Dąbrowa”, „Obwodnica”, „Polana Krykulec”,
- odtworzenie Potoku Wiczińskiego wraz z budową zbiorników retencyjnych na Potoku Wiczińskim: "Wiczlino Łąka", "Wiczlino Szkoła", "Wiczlino Zielenisz",
- budowę i przebudowę kanałów w ul. Ejsmonda i na terenie Polanki Redłowskiej wraz z urządzeniami podczyszczającymi,
- budowę sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina,
- przebudowę kolektora w ul. Zielonej,
- przebudowę kolektora w ul. Muchowskiego i ul. Arciszewskich wraz z urządzeniami podczyszczającymi przed wylotem do basenów portowych,
- przebudowę kolektora biegnącego przez Osadę Kolejową, ul. Energetyków do basenów portowych, z budową urządzeń podczyszczających,
- przebudowę kolektora w ul. Jana z Kolna, ul. Św. Wojciecha z wylotem do Basenu inż. Wendy,
- przebudowę kolektora w ul. Starowiejskiej, ul. Derdowskiego z wylotem do Basenu inż. Wendy, budowę urządzeń podczyszczających,
- przebudowę kolektora w ul. 10 Lutego, Skwer Kościuszki, ul. Żeromskiego,
- przebudowę kolektorów w ul. Warszawskiej i ul. Morskiej do wylotu po drugiej stronie torów PKP.



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Cele

- Dostosowanie rozwoju systemu do przewidywanego zapotrzebowania na energię elektryczną i jego rozkładu przestrzennego.
- Poprawa bezpieczeństwa zasilania.
- Stwarzanie warunków i zachęt dla podejmowania produkcji energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych.

4.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

Zapotrzebowanie mocy

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

Źródła zasilania

Podstawowymi źródłami zasilania w energię elektryczną pozostanie Elektrociepłownia Gdynńska należąca do spółki EDF Polska S.A. Oddział Wybrzeże w Gdańsku oraz Krajowy System Elektroenergetyczny, poprzez sieć elektroenergetyczną 110 kV.

EDF Polska S.A. Oddział Wybrzeże w Gdańsku rozważy możliwość budowy w przyszłości nowych jednostek wytwórczych w Elektrociepłowni Gdynskiej.

Sieć elektroenergetyczna 110 kV

Stacje elektroenergetyczne 110/15 (6) kV

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

- 1) 110/15 kV „Chylonia” (zlokalizowana przy ul. Północnej),
- 2) 110/15 kV „Grabówek” (zlokalizowana przy ul. Morskiej),
- 3) 110/15 kV „Kontenery” (zlokalizowana przy ul. Flisaków),
- 4) 110/15 kV „Oksywie” (zlokalizowana przy ul. Żółkiewskiego),
- 5) 110/15 kV „Gdynia Port” (zlokalizowana przy ul. Węglowej),
- 6) 110/15 kV „Gdynia Południe” (zlokalizowana przy ul. Poznańskiej),
- 7) 110/15 kV „Redłowo” (zlokalizowana przy ul. Krośnieńskiej),
- 8) 110/15 kV „Wielki Kack” (zlokalizowana przy ul. Chwaszczyńskiej),
- 9) 110/15 kV „Chwarzno” (zlokalizowana przy ul. Krauzego),
- 10) 110/15 kV „Gdynia Stocznia” (zlokalizowana przy ul. Przelotowej),
- 11) 110/6 kV „GEO” (stacja abonencka),
- 12) 110/6 kV „Tlenownia” (stacja abonencka),
- 13) Stacja należąca do EDF Wybrzeże S.A.

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

Obecnie zrealizowana została stacja „Kamienny Potok” (lokalizacja na terenie miasta Sopotu) – stacja będzie zasilala Kamienny Potok, Browino oraz Orłowo, obiekt ten odciąża stacje „Redłowo” oraz „Sopot”.



Na terenie miasta Gdyni planowana jest budowa następujących stacji:

- 1) „Centrum” (planowana lokalizacja w rejonie Mola Rybackiego, ul. Waszyngtona) – stacja umożliwi rozbudowę obszarów portowych oraz centrum Gdyni, obiekt ten dodatkowo połączy stacje „Gdynia Port” i „Gdyni Południe”, obszaru Małego Kacka; obiekt ten dodatkowo odciążą stację „Redłowo”.
- 2) „Karwiny” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Wielkopolskiej) – stacja umożliwi rozbudowę obszaru Małego Kacka; obiekt ten dodatkowo odciążą stację „Redłowo”.
- 3) „Zielenisz” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Suchej) – stacja umożliwi rozbudowę obszaru Zielenisz, Wiczlina oraz przyległych do Gdyni miejscowości.

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

- 1) „Chwaszczyno” (lokalizacja w miejscowości Chwaszczyno – gmina Żukowo) – stacja będzie zasilala okolice przyległe do miejscowości Chwaszczyno, obiekt ten odciążą stację „Wielki Kack”.
- 2) „Dębogórze” (lokalizacji w miejscowości Dębogórze – gmina Kosakowo) – stacja będzie zasilala miejscowości w gminie Kosakowo, obiekt ten odciążą stację „Chylonia”.

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

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

Terminy realizacji poszczególnych stacji elektroenergetycznych 110/15 kV

Stacja 110/15 kV	Termin realizacji
Karwiny	po 2022 roku
Chwaszczyno	po 2020 roku
Zielenisz	po 2022 roku
Dębogórze	po 2020 roku
Centrum	po 2019 roku

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

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

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

Linie elektroenergetyczne 110 kV

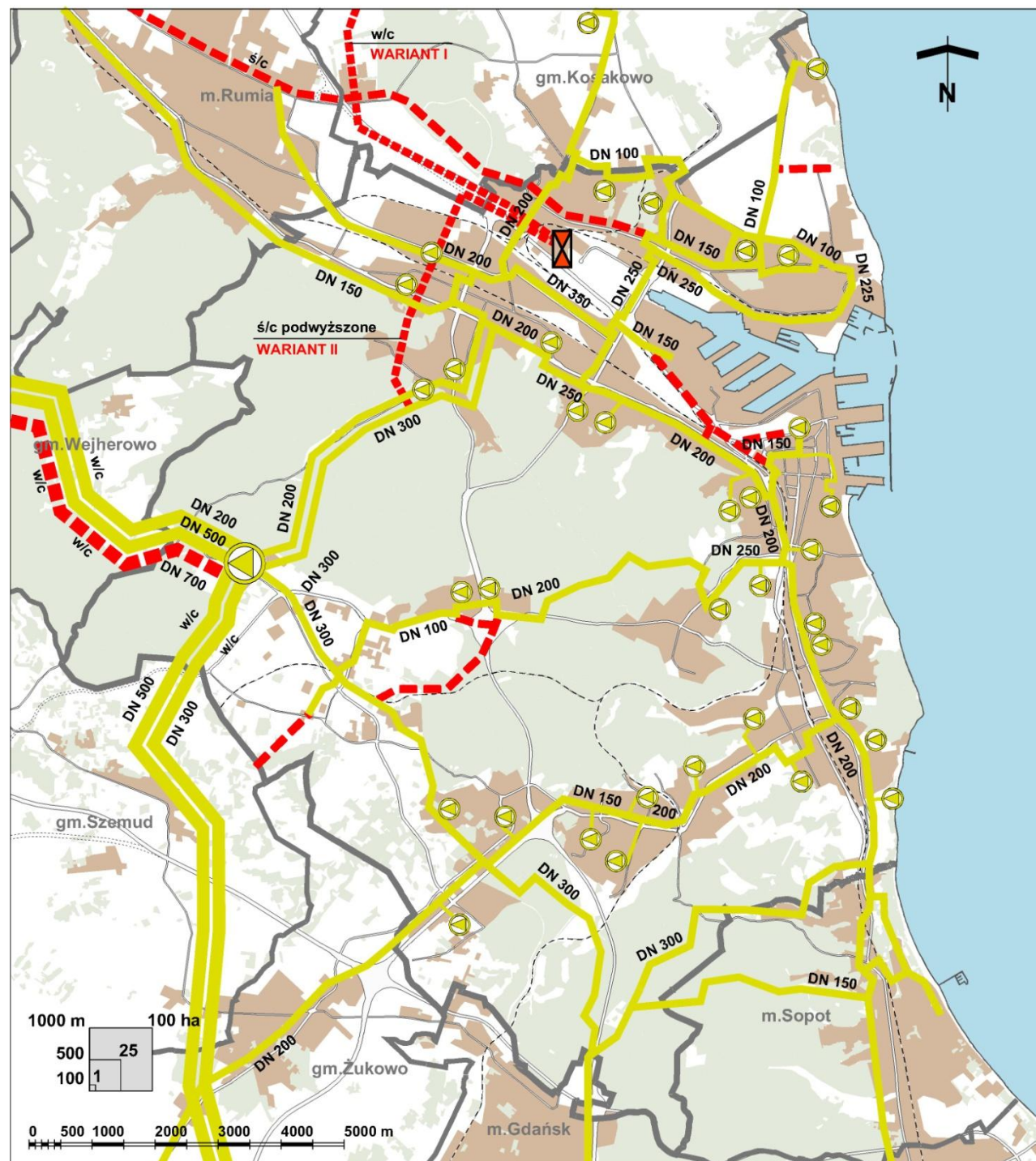
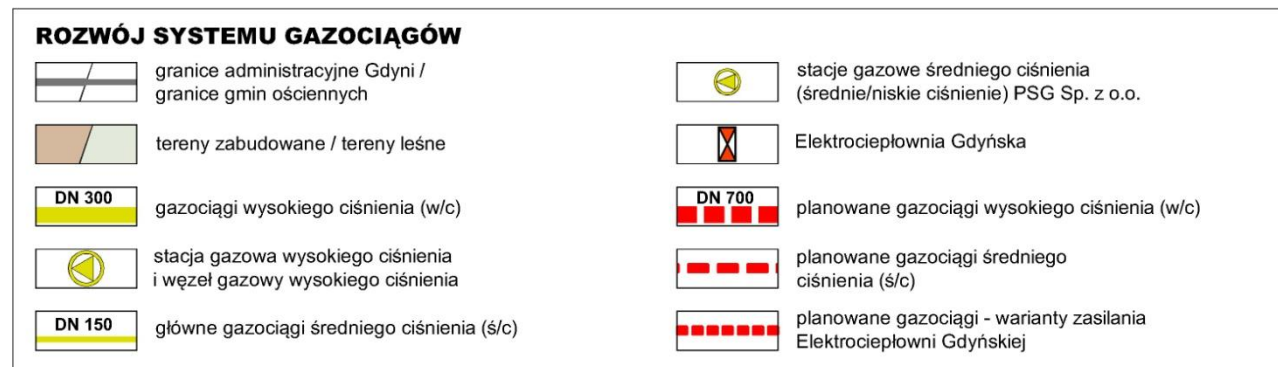
W ramach linii magistralnych planuje się modernizację linii 110kV relacji GPZ Grabówek-GPZ Chylonia oraz budowę napowietrznej linii 110 kV relacji GPZ „Chylonia” - GPZ „Władysławowo”, poprzez

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

Sieć elektroenergetyczna 15 kV

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

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



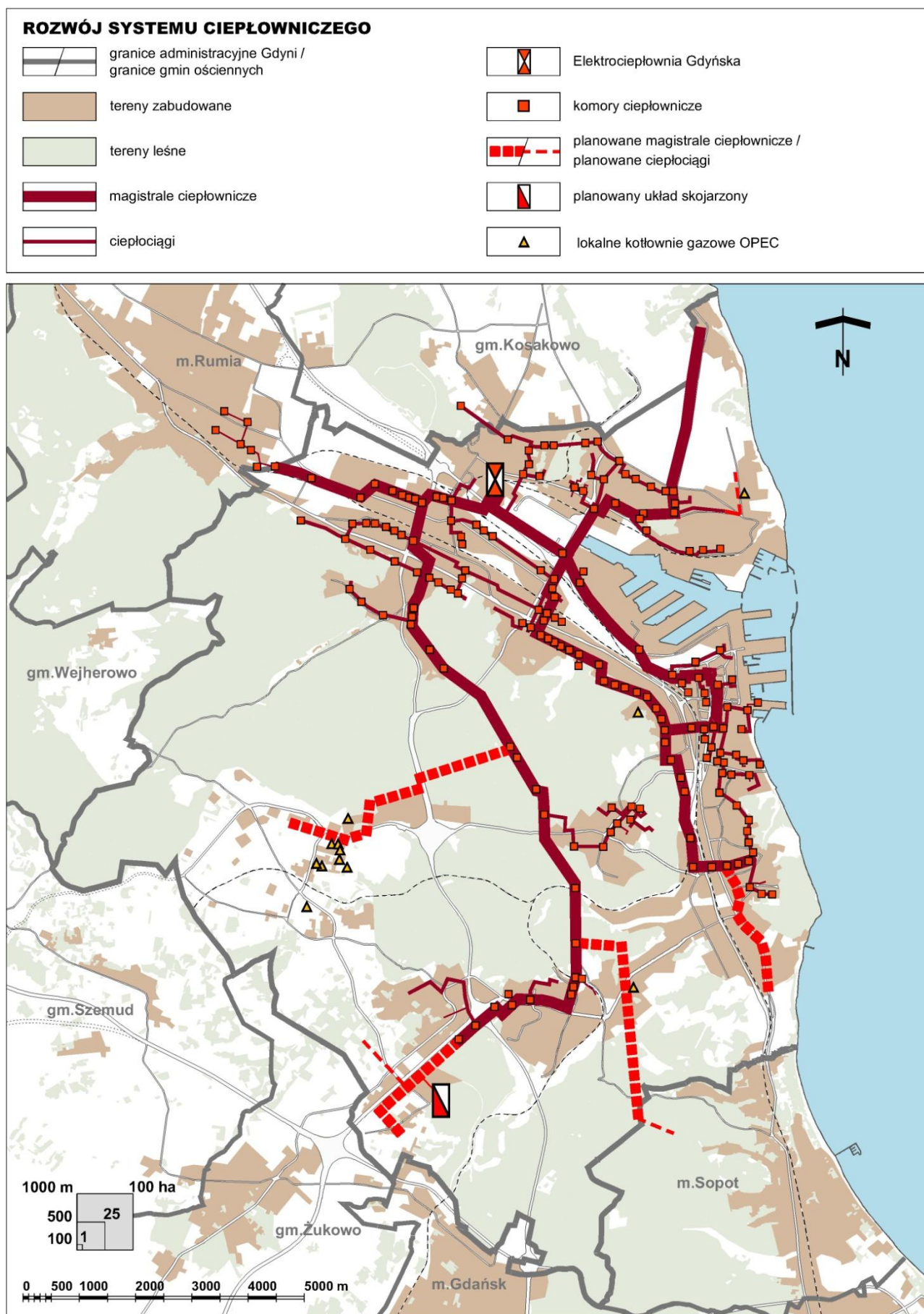
5. ZAOPATRZENIE W GAZ

5.1. Cele

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

5.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- W przypadku wyposażenia Elektrociepłowni Gdynińskiej w blok parowo-gazowy, zaopatrzenie w gaz przewiduje się wariantowo:
 - Wariant I – doprowadzenie gazu wysokiego ciśnienia jako odgałęzienie od gazociągu wysokiego ciśnienia DN500; MOP 8,4 MPa relacji Reszki – Kosakowo; stacja gazowa wysokiego ciśnienia na terenie Elektrociepłowni Gdynińskiej;
 - Wariant II – doprowadzenie gazu podwyższonego średniego ciśnienia ze stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiczlinie do Elektrociepłowni Gdynińskiej.
- W celu zapewnienia drugostronnego zasilania miasta Gdyni przewiduje się budowę gazociągu wysokiego ciśnienia DN700; MOP 8,4 MPa relacji Wiczlino-Reszki.
- Aby umożliwić większe dostawy gazu dla Stoczni oraz tzw. „Międzytorza” przewiduje się budowę gazociągu wzdłuż ul. J. Wiśniewskiego do rejonu istniejącej stacji gazowej średniego ciśnienia Jana z Kolna lub do ul. Dworcowej.
- Budowa gazociągu średniego ciśnienia do dzielnicy Wiczlino i miejscowości Bojano w gminie Szemud, dla którego źródłem gazu będzie gazociąg w ulicy Biskupa Pelczara.
- Budowa gazociągu średniego ciśnienia łączącego gazociągi i stacje gazowe średniego ciśnienia w rejonie ul. Chwarznieńskiej z gazociągiem leżącym przy Obwodnicy Trójmiasta.
- Budowa gazociągu średniego ciśnienia do Osady Rybackiej, dla którego źródłem gazu będzie gazociąg w ulicy Zielonej.
- Znaczną poprawę w możliwościach dostaw gazu do północnych obszarów miasta zapewni budowa stacji gazowej wysokiego ciśnienia w oparciu o drugą nitkę gazociągu w/c wstępnie zlokalizowanej na pograniczu Rumi i Redy oraz budowa gazociągów ś/c w ulicach Unruga i Dębogórskiej od Trasy Kwiatkowskiego do Rumi.



6. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

6.1. Cele

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

6.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

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

Na obszarze miasta Gdyni w rejonach, w których istnieje miejska sieć ciepłownicza lub planowana jest jej rozbudowa należy maksymalnie wykorzystać ciepło sieciowe. W rejonach tych przyjęto założenie, że dopuszcza się do eksploatacji nieemisyjne źródła ciepła tj. źródła ciepła niepogarszające łącznej emisji zanieczyszczeń, w tym emisji NO_x , SO_2 i CO_2 .

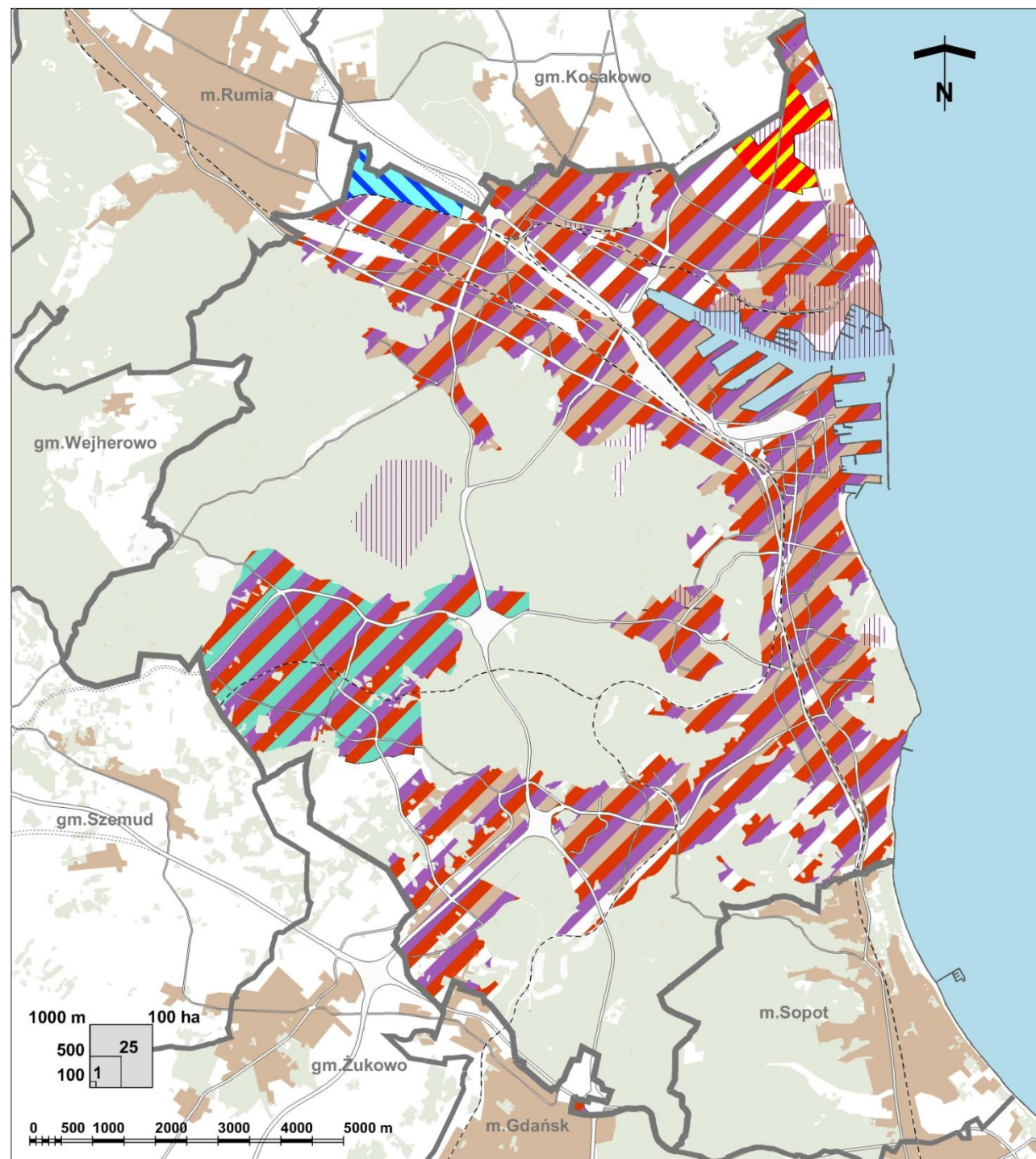
W rejonach, o których mowa powyżej, zakłada się możliwość budowy niskoemisyjnych źródeł ciepła w przypadkach:

- inwestora przemysłowego, który wymaga z racji prowadzonej technologii produkcji innego nośnika ciepła, np. para wodna, olej termiczny, woda grzewcza o temperaturze powyżej 135°C , itp.,
- inwestora innego niż przemysłowy, tzn. np. dla budownictwa mieszkaniowego lub usługowego, jeżeli przedłoży audyt efektywności energetycznej dla danej inwestycji uzasadniający racjonalność wprowadzenia danego źródła ciepła, tzn. z którego będzie wynikało, że zaproponowane rozwiązanie będzie bardziej efektywne energetycznie od przyłączenia do m.s.c.,
- alternatywą przyłączenia do m.s.c. jest budowa źródła odnawialnego lub źródła kogeneracyjnego.

W rejonach, w których nie istnieje miejska sieć ciepłownicza, w nowych budynkach o mocy zainstalowanej powyżej 50 kW powinno się stosować odnawialne źródło energii lub układy kogeneracyjne.

Planowane kierunki rozwoju:

- Rozbudowa sieci ciepłowniczej na terenie Obłuża kierunek ul. Dickmana.
- Rozbudowa sieci ciepłowniczej w kierunku Chwarzna – Wiczlina.
- II etap rozbudowy sieci ciepłowniczej w obrębie ulicy Chwaszczyńskiej dla zasilenia w ciepło dzielnicy Kacze Buki z możliwością zasilenia dzielnicy Gdańsk – Osowa.
- Budowa układu skojarzonego w rejonie byłego Polifarbu, jako źródła współpracującego z siecią miejską i zaopatrującą w ciepło rejon Dąbrowy, Dąbrówki i Karwin.
- Budowa magistrali ciepłowniczej w kierunku Sopot – Brodwinno poprzez Mały Kack wraz ze stacją podnoszenia ciśnienia. Zapewnienie ciepła dla nowego budownictwa w rejonie ul. Żniwnej, ul. Parkowej i ul. Spokojnej;
- Budowa magistrali ciepłowniczej w kierunku Orłowa – „Centrum Handlowe Klif” z możliwością połączenia pierścieniowego z magistralą do kotłowni „Brodwinno”.



7. WYKORZYSTANIE ENERGII ZE ŹRÓDEŁ ODNAWIALNYCH

7.1. Możliwości wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych na terenie Gdyni

Podstawowymi odnawialnymi źródłami energii, które mogą być wykorzystane do produkcji energii elektrycznej i ciepła są: energia grawitacyjna wody, biomasa i biogaz, energia słoneczna, energia wiatru, energia geotermalna, hydrotermalna i areotermalna.

Z uwagi na niski potencjał energii wodnej rzek i potoków na terenie miasta Gdyni możliwa jest jedynie realizacja mikroelektrowni wodnych o mocy poniżej 100 kW.

Gdynia położona jest na pograniczu I i II strefy energetycznej wiatru w Polsce – w strefach wybitnie i bardzo korzystnej dla lokalizacji elektrowni wiatrowych. Elektrownie wiatrowe o mocach przekraczających 100 kW, a szczególnie ich skupiska wywierają znaczący wpływ na krajobraz, mogą również wpływać niekorzystnie na psychikę pobliskich mieszkańców. Powinny być lokalizowane z poszanowaniem wartości krajobrazowych oraz z dala od zamieszkałych budynków. Na terenie całego miasta, szczególnie na terenach przemysłowych, możliwe jest natomiast zastosowanie mikroelektrowni wiatrowych o mocy kilku kW, służących przede wszystkim jako dodatkowe źródła energii.

Warunki geotermalne na terenie Gdyni należą do najniższych w Polsce. Wykorzystanie energii geotermalnej, podobnie jak areotermalnej i hydrotermalnej (ciepło wód morskich) możliwe jest w ograniczonym stopniu w układach mikrogeneracyjnych, opartych o pompy ciepła. W części nadmorskiej miasta, w sąsiedztwie basenów portowych, istnieje możliwość wykorzystania wód morskich w układach grzewczych i chłodniczych.

Ze względu na zurbanizowany charakter miasta, brak jest możliwości produkcji biomasy, biogazu lub biopaliw na jego terenie (niewielkie biogazownie działają w Regionalnej Instalacji Przetwarzania Odpadów Komunalnych Eko Dolina w gm. Wejherowo i przy Grupowej Oczyszczalni Ścieków „Dębogórze”, gm. Kosakowo). Wymienione paliwa mogą być dostarczane transportem kolejowym lub drogowym, a w przypadku biogazu również transportem rurociągowym, z możliwością wykorzystania istniejącej sieci gazowej dla przesyłu biometanu (uszlachetnionego biogazu).

Roczna suma energii promieniowania słonecznego w Gdyni wynosi 1080 kWh/m²rok, co jest wartością zbliżoną do średniej dla Polski³⁰. Coraz bardziej popularne stają się wykorzystanie kolektorów słonecznych do przygotowania ciepłej wody użytkowej oraz ogniw fotowoltaicznych do produkcji energii elektrycznej. Brak nasłonecznienia przez cały rok, wymusza stosowanie tych rozwiązań jako pomocniczych źródeł energii, natomiast podstawowymi pozostają źródła tradycyjne.

7.2. Możliwości lokalizacyjne odnawialnych źródeł energii o mocy powyżej 100 kW

Lokalizacja mikrogeneracyjnych i mikrogeneracyjnych odnawialnych źródeł energii powinna być dopuszczona na terenie całego miasta, natomiast OZE o mocach **powyżej 100 kW** mogą być lokalizowane według poniższych zasad.

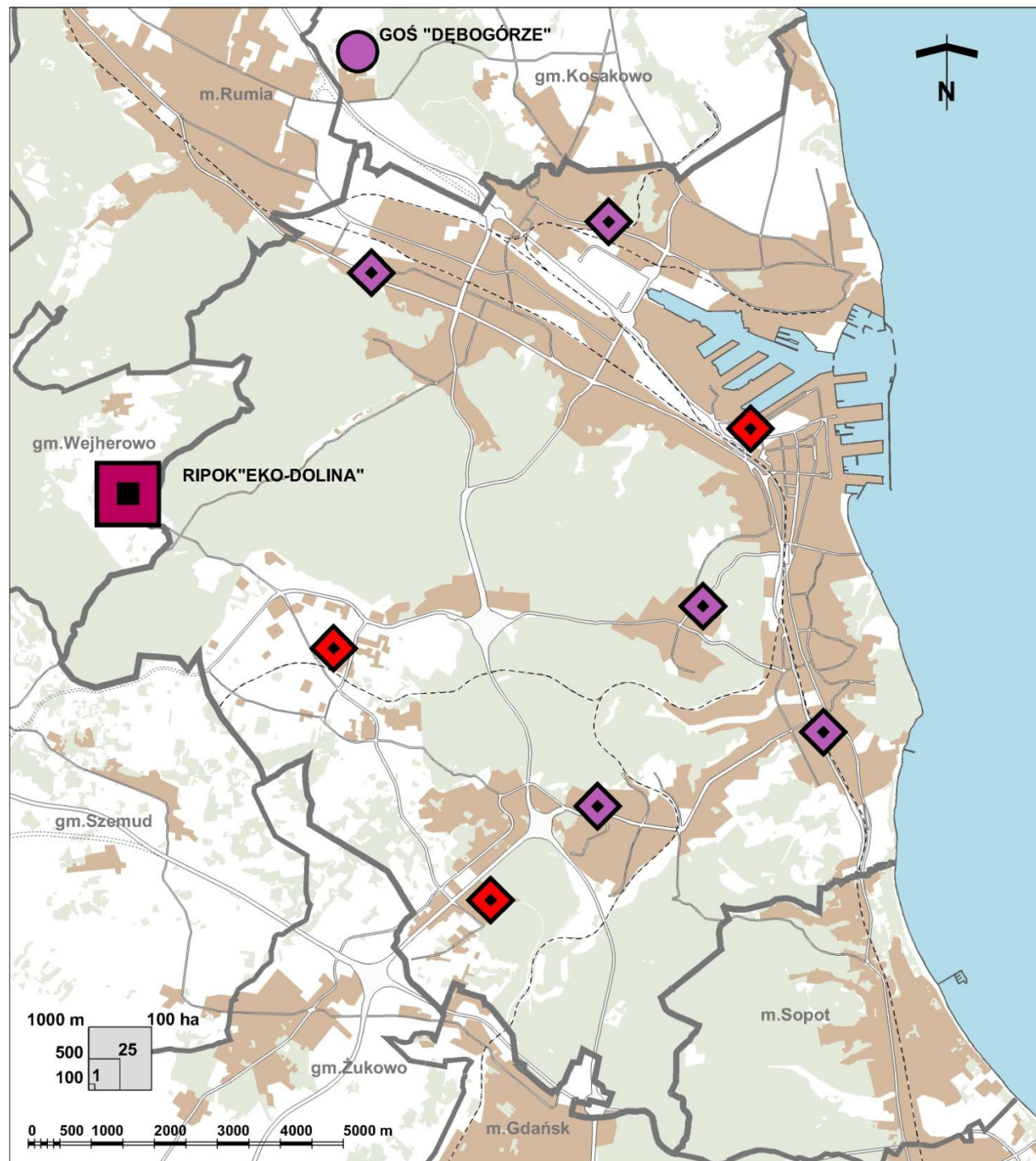
Energetyka wiatrowa – lokalizacja siłowni wiatrowych dopuszczona jest w rejonie Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej.

Wykorzystanie biomasy lub biogazu – ograniczone ze względu na brak lokalnych zasobów i koszty transportu, możliwe są kotłownie do 1 MW, zasilające realizowane zespoły zabudowy w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino, gdzie brak jest warunków technicznych przyłączenia do m.s.c. Elektrociepłownia Gdyniska ma możliwość realizacji technologii współspalania (paliwa kopalne i biomasa).

Instalacje solarne (kolektory słoneczne i panele fotowoltaiczne) – na terenie całego miasta dopuszczona jest lokalizacja na dachach budynków, natomiast z uwagi na wielkość terenu potrzebnego dla budowy farm fotowoltaicznych, lokalizacja w poziomie terenu dopuszczona jest w obszarze zakazu zabudowy w rejonie podejścia do lotniska Oksywie – pod warunkiem przeprowadzenia szczegółowej analizy planowanych rozwiązań wykluczających zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Pompy ciepła wykorzystujące energię geotermalną lub hydrotermalną dopuszczone są na terenie całego miasta.

³⁰ The European Commission, DG – Joint Research Centre, Institute for Environment and Sustainability, Renewable Energies Unit, SOLAREC, PVGIS (wg. danych dla lat 2001 – 2012, dla płaszczyzny poziomej)



8. GOSPODARKA ODPADAMI

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

System zintegrowanej gospodarki odpadami w nowoczesnym ujęciu obejmuje następujące działania:

- Unikanie powstawania, minimalizację ilości i uciążliwości powstających odpadów.
- Odzysk (użytkowanie wtórne, recykling).
- Unieszkodliwianie odpadów jako działanie ostateczne.

8.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Objęcie wszystkich mieszkańców zorganizowaną selektywną zbiórką odpadów.
- Rozbudowa systemu zbiórki i wywozu odpadów budowlanych, wielkogabarytowych, zielonych i niebezpiecznych, zużytego sprzętu elektrycznego i elektronicznego.
- Zwiększenie recyklingu.
- Uruchomienie zbiórki odpadów organicznych BIO.
- Zorganizowanie stałych punktów odbioru odpadów niebezpiecznych.
- Likwidacja dzikich wysypisk.
- Modernizacja i budowa nowych instalacji do termicznego przetwarzania osadów ściekowych na terenie GOŚ Debogórze.

W prognozie zakłada się istotny wzrost ilości odpadów „wytwarzanych” przez 1 mieszkańca do 430 kg na osobę, przy obecnej ilości wynoszącej 392 kg na osobę w ciągu roku.

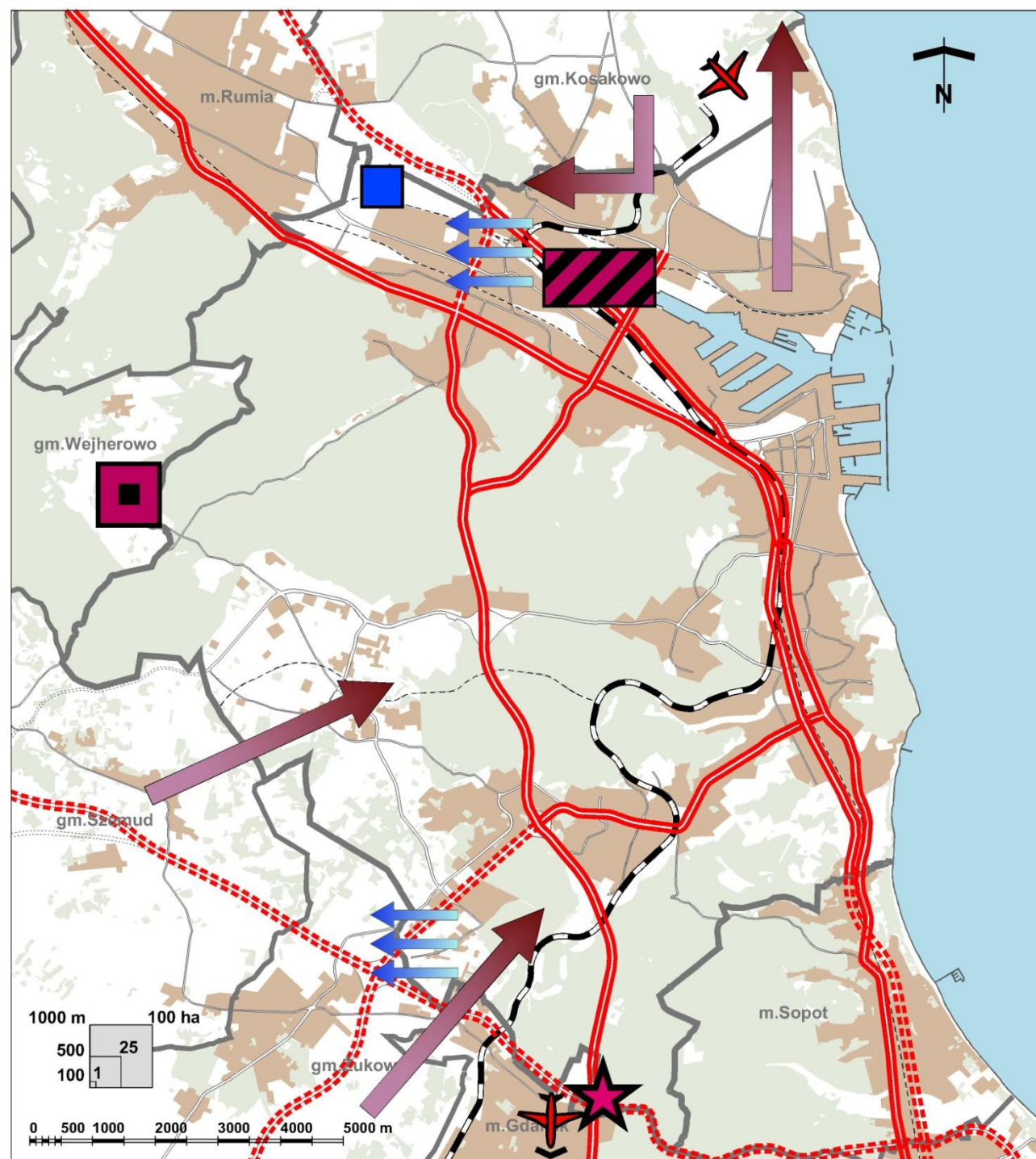
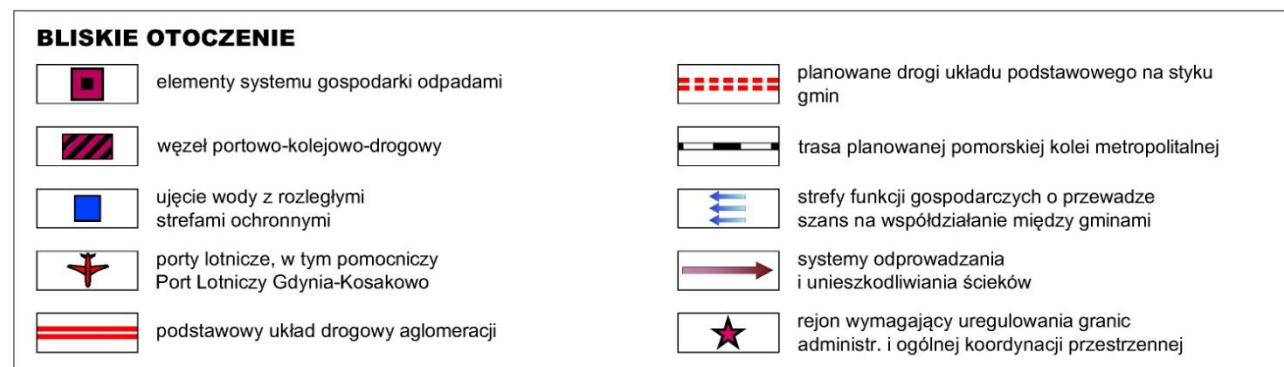
Prognoza ilości odpadów na rok 2030

okres odniesienia	liczba mieszkańców miasta	masa odpadów komunalnych na 1 osobę	masa odpadów komunalnych	masa odpadów poprodukcyjnych i budowlanych	łączna masa odpadów do zagospodarowania
2012 r.	248 726 (2012 wg GUS)	392kg	97 500 Mg	27 342Mg	124 842 Mg
2030 r.	234 845	430kg	100 983 Mg	68 000 Mg	168 983 Mg

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

- System działań zachęcających do ograniczenia ilości i szkodliwości wytwarzanych odpadów, wtórnego ich wykorzystania w zakładzie, gospodarstwie domowym lub na działce.
- Selektywna zbiórka w dogodny, zachęcający sposób (m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie przestrzeni osiedlowych oraz określenie sposobu zbiórki w regulaminie gminnym).

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



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

1. UWARUNKOWANIA I ZASADY OGÓLNE POLITYKI

- Wszystkie gminy wchodzące w skład Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot prowadzą politykę samodzielnego rozwoju. Związane to jest z możliwościami ustawowymi i chęcią spożytkowania korzyści położenia w aglomeracji, a częściowo także z nawarstwieniem się pewnych problemów rozwoju, spowodowanych sąsiedztwem z dużym miastem, co wytworzyło postawy ostrożności i niezależności. Warunkiem uzyskania wzajemnych korzyści jest rozważna i wielostronnie korzystna współpraca sąsiadujących gmin. Generalnym uwarunkowaniem dla rozwiązywania ponadlokalnych problemów jest umiejętność prowadzenia dialogu gmin OMG-G-S.
- Otoczenie lokalne Gdyni cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, społecznymi i ekonomicznymi - te ostatnie związane są przede wszystkim z koncentracją w obszarze OMG-G-S względnie dynamicznej i nowoczesnej gospodarki oraz przestrzeni zurbanizowanej o wysokim standardzie technicznym. Stwarza to dla zagospodarowania przestrzennego Gdyni pozytywne na ogół uwarunkowania: większa szansa, różnorodność i skala rozwoju działalności (zwłaszcza unikatowych), możliwość ograniczenia rozwoju niektórych działalności na terenie Gdyni (takich, które już są w jej otoczeniu i które na wystarczającym poziomie obsługują mieszkańców Gdyni).
- W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie (i/lub rozwój) jest zagrożony i które wymagają skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wszystkich gmin OMG-G-S. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.
- W zakresie planowania przestrzennego rola koordynująca przypada PZPWP³¹, w którym przyjęto następujące **zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru aglomeracji i jego zagospodarowania przestrzennego**, które mają zastosowanie do polityki przestrzennej prowadzonej w Gdyni i jej otoczeniu lokalnym:
 - 1) **ciągłości osnowy ekologicznej**, zachowania ciągłości miejskich terenów zielonych oraz ich powiązań ekologicznych z otoczeniem, zachowywanie aktywnych biologicznie terenów wewnątrzaglomeracyjnych, zwiększanie udziału powierzchni aktywnych biologicznie w strukturze zagospodarowania terenów i zachowanie ich walorów krajobrazowych;
 - 2) **oszczędnej gospodarki zasobami**, polegającą na pierwszeństwie racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej;
 - 3) **redukcji napięć i konfliktów funkcjonalno-przestrzennych** wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne;
 - 4) **wielofunkcyjnego rozwoju struktur przestrzennych** wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych, zasada ma także na celu zmniejszanie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną;
 - 5) **kształtowania tożsamości poszczególnych struktur**, realizowaną przez: identyfikację elementów tożsamości aglomeracji ze szczególnym uwzględnieniem elementów wybrzeża, integrację funkcjonalno-przestrzenną i kompozycyjną otwartych przestrzeni publicznych;
 - 6) **łączenia funkcji komplementarnych**, prowadzącą do racjonalizacji gospodarki zasobami oraz redukcji potrzeb transportowych, poprzez politykę lokalizacyjną, umożliwiającą pożądane uzupełnianie się technologii produkcyjnych lub komunalnych oraz sposobów wykorzystania terenu.

³¹ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.



2. KIERUNKI POLITYKI W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH GMIN

- Kierunek północno-zachodni stanowi pogranicze Gdyni i **Rumi** (obszar Pradoliny Kaszubskiej). Najważniejsze jest tam właściwe skoordynowanie utrzymania i rozwoju ponadlokalnych urządzeń infrastruktury i transportu: OMB Dębogórze, ujęcia wód podziemnych, Obwodowa Północna (OPAT), centrum logistyczne (kolejowo-samochodowa stacja ładunkowa), a także wzmocnienie procesów regulacji ekologicznej i ochrony krajobrazu. Celem tych ostatnich działań winno być zmniejszenie emisji i transportu zanieczyszczeń wzdłuż układu dolinnego oraz zapobieżenie "zlewaniu się" struktur osiedleńczych Rumi z Dzielnicą Przemysłowo-Portową Gdyni. Można to osiągnąć m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie strefy stykowej Gdyni, Rumi i gm. Kosakowo jako swoistego korytarza ekologiczno-krajobrazowego. Bardzo ważnym elementem przyszłego układu komunikacyjnego - ze względu na istotne interesy Rumi, a także Redy, miasta i gminy Wejherowo - jest Obwodowa Północna Aglomeracji Trójmiasta.
- Kierunek północny - **gm. Kosakowo** - jest tradycyjnym terenem ekspansji funkcji miejskich Gdyni, w tym mieszkalnictwa wielorodzinnego, obsługiwanym niemal w pełni przez gdyńską komunikację autobusową. Czy kierunek ten będzie mógł być otwarty dla rozwoju Gdyni, zdecydować mogą wspólnie prowadzone przez Gdynię i gm. Kosakowo studia planistyczne i negocjacje.
- Kierunki zachodni i północno-zachodni to obszar **gm. Wejherowo**. Skala możliwości rozwoju mieszkalnictwa i zagospodarowania terenów dla innych funkcji związanych z Gdynią jest znacznie mniejsza niż w gm. Kosakowo, lecz są one atrakcyjnie położone pod względem środowiskowo-krajobrazowym i stopniowo przygotowywane do zabudowy. Główne uwarunkowanie - minimalizacja negatywnych oddziaływań RIPOK „Eko Dolina” Sp. z o.o. w Łężycach.
- Kierunek zachodni stanowią rozległe, stosunkowo dogodne do zagospodarowania i bardzo jednorodne pod względem charakteru środowiska przyrodniczego oraz społeczno-kulturowego obszary **gmin Szemud i Żukowo**. Te ostatnie cechy (np. charakter krajobrazu, formy zabudowy) powinny być kultywowane na całym obszarze zachodniego kierunku rozwojowego Gdyni, również w granicach miasta. Jednocześnie, odmienne cechy zagospodarowania terenu, a przede wszystkim odrębność i odmienną polityk władz lokalnych, wskazują na różnice uwarunkowań i potrzebę oddzielnego potraktowania kierunku "chwaszczyńskiego" i kierunku "koleczkowskiego". W obszarze miasta w naturalny sposób rozdzielane są one przez węzeł ekologiczny kompleksu Góry Donas i korytarz ekologiczny rz. Kaczej. Generalnie, z cech terenu i kierunków polityki gmin wynika, że preferowany jest na tym obszarze rozwój niskointensywnego budownictwa mieszkaniowego, a także niskouciążliwych form działalności gospodarczych. Mogą to być również działalności o charakterze usług publicznych, także o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnych, regionalnych). Czynnikiem dynamizującym oba wymienione kierunki użytkowania jest układ drogowy, zwł. istniejąca droga nr 20 oraz projektowana S6.
- Kierunek południowy to styk z miastami **Gdańsk i Sopot**. Główne uwarunkowania strategiczne dla współpracy w tym obszarze są podobne dla obu miast:
 - ochrona wartościowych i zagrożonych układów ekologiczno-krajobrazowych (lasy TPK, dolina Sweliny – w tym przebudowa zbiornika retencyjnego Staw Mazowiecki na Swelinie: zwiększenie jego pojemności, umożliwienie regulacji odpływu wód – we współpracy z miastem Sopot),
 - realizowanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (metropolitalny układ transportowy, w tym Pomorska Kolej Metropolitalna i Droga Czerwona – w tym węzeł integracyjny Gdańsk-Kielnieńska (PKM) i ulica tzw. Nowa Kielnieńska – we współpracy z miastem Gdańsk),
 - zagospodarowanie rekreacyjne terenów leśnych (w tym koordynacja ścieżek spacerowych, tras rowerowych ew. konnych itp.).

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

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

1. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM

W **Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego**³² wymienione zostały zadania rządowe objęte Programem Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP). 2 z tych zadań występują na terenie Gdyni.

Program Inwestycji Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego w Dziedzinie Bezpieczeństwa (NSIP) został ustanowiony przez Radę Ministrów na posiedzeniu w dniach 12 i 14 grudnia 2000 r. Zgłoszenie Ministra Obrony Narodowej zawierało wykaz zadań objętych programem NSIP, przewidzianych do realizacji na obszarze 11 województw i składało się z 3 pakietów zadań inwestycyjnych, z czego 1 pakiet obejmował Gdynię tj.

- **Pakiet CP 2A0022** Infrastruktura dla sił wzmocnienia NATO, obejmujący:
 - modernizację infrastruktury lotniskowej, w tym lotniskowych składów MPS na 7 lotniskach (Poznań-Krzesiny, Łask, Malbork, Mirosławiec, Mińsk Mazowiecki, Powidz, Świdwin),
 - modernizację infrastruktury paliwowej w 5 Bazach MPS Wojsk Lądowych (Cybowo, Gardeja, Porażyn, Puszcza Mariańska, Wędrzyn),
 - modernizację infrastruktury portowej w 2 Portach Wojennych (Gdynia i Świnoujście).

Zakończenie pakietu planowane jest na rok 2018.

Od 1 stycznia 2013 r., czyli daty wejścia w życie przepisów ustawy z 13 lipca 2012 r. o zmianie ustawy o działach administracji rządowej oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2012 r. poz. 951), uchylony został przepis art. 49 ust 1 ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, który stanowił, że minister właściwy do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej prowadzi rejestr programów (o których mowa w art. 48 ww. ustawy, to jest zawierających zadania rządowe służące realizacji inwestycji celu publicznego) – co oznacza, że rejestr przestał istnieć.

Dodatkowo Program NSIP realizowany przez Ministra Obrony Narodowej obejmuje również pakiety nie zgłoszone oficjalnie do rejestru prowadzonego przez ministra właściwego do spraw budownictwa, gospodarki przestrzennej i mieszkaniowej – 1 pakiet obejmuje Gdynię tj:

- **Pakiet CP 9B3012/5A0006** Brzegowa Łączność Dowodzenia Marynarki Wojennej

Pakiet został zatwierdzony przez Komitet Planowania Obronnego NATO w dniu 16 grudnia 2005 r. Dotyczy on systemów dowodzenia dla morskich Sił Wzmocnienia NATO operujących na akwenach przyległych do krajów wzmocnianych oraz cumujących w ich portach. W 2008 roku rozpoczęto pierwsze prace projektowe. Zakończenie realizacji pakietu i osiągnięcie pełnej gotowości operacyjnej realizowanych systemów zaplanowano na 2014 r.

2. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU METROPOLITALNYM

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

Poniżej wymieniono inwestycje celu publicznego oraz inwestycje komercyjne o znaczeniu metropolitalnym planowane na terenie Gdyni. Lista zawiera przedsięwzięcia planowane do zrealizowania do 2018 r. (przygotowane do realizacji, pod względem formalno-prawnym i finansowym), ale też wskazuje inwestycje planowane na okres po 2018 r., będące w różnych fazach przygotowania.

³² Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.



2.1. System transportowy

Inwestycjami celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie transportu są:

- Inwestycje z zakresu układu drogowo-ulicznego:
 - rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta do przekroju 2/3,
 - Obwodnica Metropolitalna (droga krajowa S7) klasy S2/3,
 - Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2-3 – rozpatrywane są dwa warianty jej przebiegu,
 - planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) klasy GP2/2-3,
 - podniesienie obecnej klasy Trasy Kwiatkowskiego do klasy drogi krajowej (korytarz transportowy w sieci bazowej TEN-T (Bałtyk-Adriatyk),
 - Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/3) (Droga Różowa (Czerwona) od ul. Wielkopolskiej do granic miasta, włączenie w al. Niepodległości lub tunel na terenie Sopotu, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
 - ul. Nowa Kielnieńska klasy G 2/2,
 - ul. Nowa Chwarznieńska i jej przedłużenie w kierunku południowo-zachodnim klasy Z 2/2,
 - ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
 - ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2,
 - ul. Nowa Łużycka klasy Z 1/2,
 - ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód),
 - Inteligentny System Sterowania Ruchem TRISTAR – metropolitalny system kierowania ruchem drogowym,
 - trójmiejska sieć dróg rowerowych.
- Inwestycje z zakresu komunikacji zbiorowej:
 - przebudowa węzła integracyjnego Gdynia Główna,
 - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - budowa dworca pasażerskiego i urządzeń towarzyszących,
 - modernizacja linii E 65/ C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia,
 - Pomorska Kolej Metropolitalna: uruchomienie odcinka Port Lotniczy Gdańsk-Rębiechowo – Gdynia Główna, budowa przystanków: Wzg. Św. Maksymiliana, Stadion, Karwiny; przebudowa linii kolejowej - budowa rozplotu torów PKM i SKM w rejonie przystanku Wzg. Św. Maksymiliana,
 - Pomorska Kolej Metropolitalna: uruchomienie odcinka Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo oraz odcinka Pogórze – Oksywie, budowa przystanków: Stocznia, Port, Pogórze, Obłuże Górne, Port Lotniczy; przebudowa linii kolejowej - budowa rozplotu torów PKM i SKM w rejonie przystanku Gdynia Główna,
 - rewitalizacja i modernizacja tzw. „Kościerskiego Korytarza Kolejowego”,
 - połączenie promowe lub sezonowy tramwaj wodny pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem,
 - rozbudowa sieci trolejbusowej,
 - budowa przystanku SKM-PKM Śródmieście,
 - lekki środek transportu szynowego Gdynia-Gdynia Zachód (po 2020 r.), z możliwością przedłużenia trasy na zachód w kierunku Gminy Szemud,
 - przebudowa/realizacja węzłów integracyjnych i przesiadkowych przy przystankach SKM/PKM.

2.2. System infrastruktury inżynierskiej i technicznej

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie infrastruktury inżynierskiej:

- Trójmiejska sieć światłowodowa.

2.3. Infrastruktura społeczna

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu infrastruktury społecznej:

- Akwarium Gdynskie – rozbudowa muzeum,
- Forum Kultury – biblioteka, mediateka, nowy Teatr Miejski, galeria sztuki,
- Park Botaniczny Kolibki,
- Park Wypoczynku Kolibki,
- inwestycje związane z zagospodarowaniem otoczenia plaż,
- budowa lądowiska dla SOR Szpitala św. Wincentego a Paulo w Gdyni Sp. z o.o. – rozbudowa infrastruktury medycznej.

2.4. Ochrona środowiska

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu ochrony środowiska:

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

2.5. Inwestycje produkcyjne i komercyjne

Inwestycje o znaczeniu metropolitalnym z zakresu inwestycji produkcyjnych i komercyjnych:

- rozbudowa terminali kontenerowych - BCT i GCT,
- centrum logistyczno-dystrybucyjne – Port Zachodni,
- terminal promowy przy Nabrzeżu Polskim,
- centrum hotelowo-kongresowe – Hryniewickiego, al. Jana Pawła II
- zespół hotelowo-sportowy Polanka Redłowska,
- centrum handlowo-usługowe Cisowa, ul. Morska,
- centrum handlowo-usługowe Leszczynki – ul. Morska, Trasa Kwiatkowskiego,
- wielofunkcyjne zespoły handlowo-usługowe w Śródmieściu,
- centrum handlowo-usługowe Gdynia Zachód,
- wprowadzenie funkcji śródmiejskich na obszary wyłączone z granic administracyjnych Portu Gdynia – część terenów: tzw. Międzytorza, po Stoczni Nauta oraz Molo Rybackie,
- marina Basen Prezydenta,
- marina Basen Inż. Wendy,
- marina Babie Doły – Torpedownia.

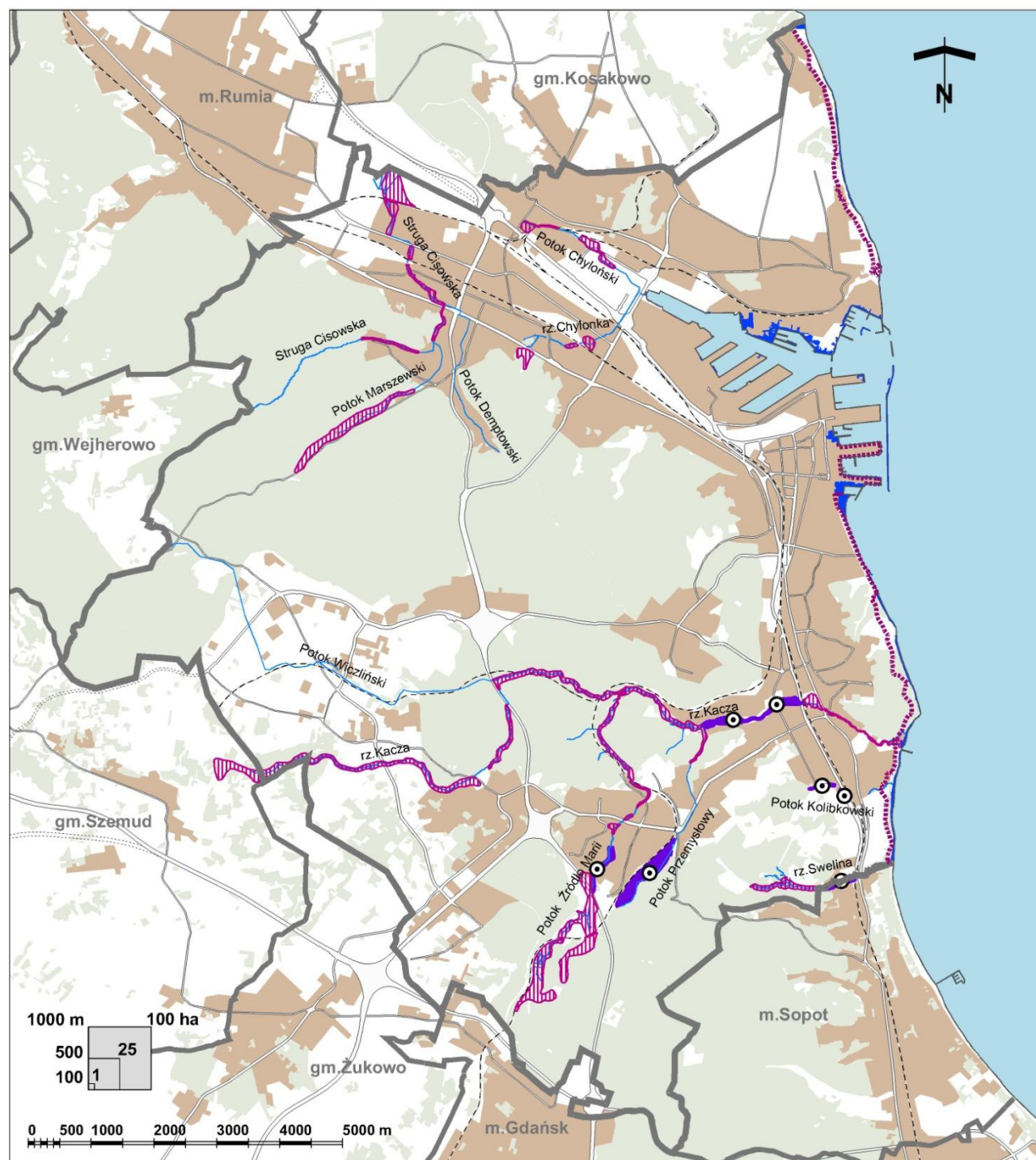
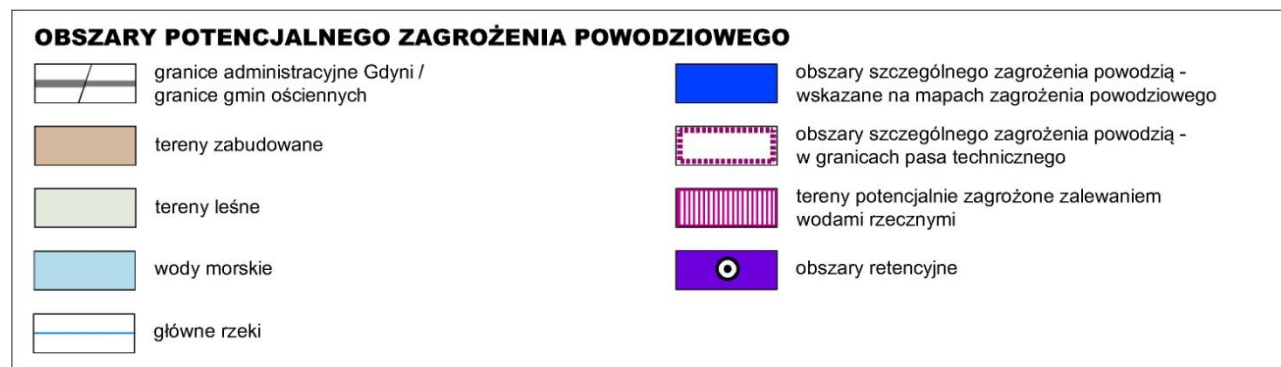
3. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

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

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

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

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



XX. OBSZARY SZCZEGÓLNEGO ZAGROŻENIA POWODZIĄ LUB OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH

1. OBSZARY ZAGROŻONE POWODZIĄ

1.1. Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

Zgodnie z ustawą Prawo wodne z 2001 r. dla obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi wskazanych we wstępnej ocenie ryzyka powodziowego³³, sporządza się **mapy zagrożenia powodziowego**, na których wskazuje się m.in.³⁴:

- obszary, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat lub na których istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego,
- obszary szczególnego zagrożenia powodzią, określone jako³⁵:
 - obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi raz na 100 lat,
 - obszar, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest wysokie i wynosi raz na 10 lat,
 - obszar, między linią brzegu a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym wysokim brzegiem, w który wbudowano trasę wału przeciwpowodziowego, a także wyspy i przmuliska, o których mowa w art. 18 wspomnianej ustawy, stanowiący działkę ewidencyjną,
 - pas techniczny w rozumieniu art. 36 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

Dla obszarów wskazanych na mapach zagrożenia powodziowego sporządza się ponadto **mapy ryzyka powodziowego**, na których przedstawia się potencjalnie negatywne skutki związane z powodzią³⁶.

Na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią ustawa Prawo wodne ustala zakaz wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, w tym³⁷:

- wykonywania urządzeń wodnych oraz budowy innych obiektów budowlanych,
- sadzenia drzew lub krzewów, z wyjątkiem plantacji wiklinowych na potrzeby regulacji wód oraz roślinności stanowiącej element zabudowy biologicznej dolin rzecznych lub służącej do wzmacniania brzegów, obwałowań lub odsypisk,
- zmiany ukształtowania terenu, składowania materiałów oraz wykonywania innych robót, z wyjątkiem robót związanych z regulacją lub utrzymywaniem wód oraz brzegu morskiego, a także utrzymywaniem, odbudową, rozbudową lub przebudową wałów przeciwpowodziowych wraz z obiektami związanymi z nimi funkcjonalnie.

Od tych ustaleń można odstępować za zgodą odpowiedniego Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej lub Urzędu Morskiego.

Mapy zagrożenia powodziowego i ryzyka powodziowego wskazują obecnie w granicach Gdyni wyłącznie obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi od strony morza, obejmujące część terenów przyległych do basenów portowych. Mapy wskazują tereny, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi raz na 500 lat oraz średnie i wynosi raz na 100 lat. Na mapach tych przedstawiono granice obszarów, które należy uwzględnić w planach miejscowych³⁸.

Znaczne powierzchnie terenów utwardzonych w obszarach zainwestowanych powodują, że zagrożenia zalewaniem lub podtapianiem mogą występować w dolinach rzek i potoków, położonych poniżej tych obszarów.

³³ Wstępna ocena ryzyka powodziowego 2011 r., zatwierdzona przez Prezesa Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej.

³⁴ Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 88d, ust. 1 i 2.

³⁵ Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 9, ust. 1.

³⁶ Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 88e, ust. 1 i 2.

³⁷ Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 88l, ust. 1.

³⁸ Mapy zagrożenia powodziowego i mapy ryzyka powodziowego przekazane 15.04.15 r. przez Dyrektora RZGW w Gdańsku



1.2. Tereny zagrożone zalewaniem wodami morskimi

Wybrzeże morskie w granicach miasta Gdyni wynosi 15,1 km, z czego połowa to obszary klifowe, a zatem o znacznej wysokości n.p.m., gdzie w praktyce nie występuje ryzyko powodziowe.

Wedle wytycznych Urzędu Morskiego teren realnie zagrożony powodzią w wyniku spiętrzeń sztormowych to obszar położony poniżej rzędnej +2,5 m n.p.m. W związku z powyższym należy:

- stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed powodzią morską do rzędnej +2,5 m n.p.m.,
- stosować rozwiązania techniczne zabezpieczające przed wzrostem poziomu wód gruntowych do rzędnej +1,25 m n.p.m.

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

1.3. Tereny zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi

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

Zlewnie cieków powierzchniowych stanowią:

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

Na części graficznej pokazano obszary przyległe do cieków, które są potencjalnie zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi oraz obszary proponowane do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i roztopowych, które powinny być wyłączone spod zabudowy – zasięg obszarów z zakazem zabudowy do uściślenia w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

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

Zlewnia Sweliny

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

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Zlewnia Potoku Kolibkowskiego

Najbardziej narażonym jest odcinek potoku zlokalizowany powyżej przepustu pod torami kolejowymi (od km od 0+808).

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Zlewnia Kaczej

Najbardziej narażonymi na wystąpienie wody z koryta jest większość odcinków rzeki Kaczej, Potoku Źródło Marii oraz Potoku Wiczlińskiego. Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

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

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

Zlewnia Potoku Przemysłowego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest odcinek do km 0+750.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Rozwiązaniem wariantowym jest retencjonowanie wody w zlewni poprzez:

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

Zlewnia Potoku Źródło Marii

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

- utrzymania naturalnie nisko położonych terenów w dolinie potoku wolnych od zabudowy i zaprzestania zasypywania ziemią doliny potoku z przeznaczeniem pod zabudowę, jak również obwałowania tych terenów pod warunkiem rozwiązania odprowadzania wód z zawala,
- zaprzestania wykonywania szczelnych umocnień parkingów, dróg i wjazdów itp. na rzecz płyt wielootworowych na podsypce piaskowo-żwirowej ułatwiających wsiąkanie wody w głąb gruntu, ograniczając tym samym gwałtowny spływ powierzchniowy wody,
- maksymalnego gromadzenia wody w zbiornikach otwartych lub zakrytych usytuowanych na kolektorach kanalizacji deszczowej lub:



Zlewnia Potoku Wiczlińskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta będzie obszar wzdłuż całego cieku. W roku 2005 istniała równowaga pomiędzy ilością wody opadowej ze zlewni, a stratami i odpływem. Z powodu dużej przepuszczalności gruntów, odpływ powierzchniowy ulega wsiąkaniu i po pewnym czasie całkowicie zanika. Z chwilą urbanizacji tych terenów nastąpi zmiana ilościowa w podanych elementach bilansu wodnego na rzecz zwiększenia odpływu, który może przekroczyć zdolność retencyjną, a tym samym zwiększyć ryzyko podtopień i powodzi. Ochrona przeciwpowodziowa zabudowanych terenów położonych w pobliżu potoku wymaga budowy zbiorników retencyjnych.

Zlewnia Chylonki i Potoku Chyłońskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta Chylonki jest odcinek rzeki zlokalizowany w km od 1+200 do 1+400 oraz w km od 1+490 do 1+700.

Dla Potoku Chyłońskiego najbardziej zagrożonymi terenami są odcinki zlokalizowane w km od 0+600 do 1+400 oraz w km od 1+800 do 2+350.

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

Ochrona przeciwpowodziowa w przypadku Chylonki wymaga:

- przebudowy wszystkich przepustów drogowych i zapewnienia odpowiedniego przekroju poprzecznego koryta poprzez nadbudowę (wały przeciwpowodziowe) obydwu brzegów,
- wybudowania zbiornika retencyjnego w źródłowym odcinku rzeki Chylonki powyżej przepustu drogowego ul. Morskiej.

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

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

Zlewnia Strugi Cisowskiej i Potoku Marszewskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta są odcinki Strugi Cisowskiej na km od 0+000 (liczone od granicy adm. Gdyni) do 1+900, od 2+600 do 2+750 oraz od 3+900 do 4+310. Dla Potoku Marszewskiego zagrożony jest odcinek na km od 1+050 do 2+550.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

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

Zlewnia Potoku Demptowskiego

Zasięg i obszar terenów zagrożonych podtopieniem mogą być wyznaczone na podstawie obliczonych rzędnych zwierciadeł wody o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=1\%$ i $p=2\%$ w charakterystycznych przekrojach potoku.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- maksymalnego ograniczenia spływu wód z osiedli mieszkaniowych i terenów przemysłowych poprzez zagospodarowanie wód deszczowych na własnych posesjach, stworzenie retencji glebowej poprzez zwiększone zagospodarowanie zielenią,
- przebudowy istniejących budowli, których przepustowość nie gwarantuje swobodnego przepuszczania wód,
- utrzymania niezabudowanych terenów zieleni przylegających do koryta cieku,
- sprawdzenia lokalizacji wybudowanych ogrodzeń na posesjach przyległych do potoku.

2. OBSZARY NARAŻONE NA OSUWANIE SIĘ MAS ZIEMNYCH

2.1. Obszary narażone na osuwanie się mas ziemnych

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z 2001 r.³⁹ starosta prowadzi obserwację terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi oraz terenów, na których występują te ruchy, a także rejestr zawierający informacje o tych terenach.

Rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi dla Gdyni⁴⁰ wskazuje 48 **osuwisk** i 37 **terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi** w dzielnicach: Babie Doły, Oksywie, Pogórze, Obłuże, Leszczynki, Grabówek, Działki Leśne, Mały Kack, Karwiny, Dąbrowa, Orłowo. 19 osuwisk stwarza poważne zagrożenie dla zabudowy i infrastruktury komunikacyjnej; niektóre powodują zniszczenia obiektów budowlanych.

Zróżnicowane ukształtowanie powierzchni ziemi powoduje, że zagrożenia osuwaniem się mas ziemnych mogą występować na szerszym obszarze miasta. Terenami potencjalnie narażonymi na osuwanie się mas ziemnych są:

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

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

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

Wszystkie brzegi klifowe należy uznać za zagrożone aktywnością w związku z postępującą abrazją morską, zwłaszcza w warunkach notowanego, stałego wzrostu poziomu morza. Tempo tego wzrostu, w przyjętych dla akwenu Morza Bałtyckiego wariantach może wynieść od 0,3 do 1,0 m/100 lat⁴¹. Za najbardziej aktywny brzeg klifowy Zatoki Gdańskiej uznano odcinek klifu wzdłuż Kępy Redłowskiej. Średnie tempo cofania brzegu w tym miejscu, w latach 60. i 70. XX w. oceniono na 1 m/rok⁴². Obecnie takie potencjalne tempo erozji prognozowane jest na przestrzeni kolejnego wieku dla całego brzegu morskiego w granicach Gdyni⁴³. Skutkiem może być uaktywnienie się nowych odcinków klifów. Bezpieczeństwo brzegów z zabudowanym zapleczem uzależnione będzie jedynie od ich aktywnej ochrony, w tym poprzez zabudowę hydrotechniczną.

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

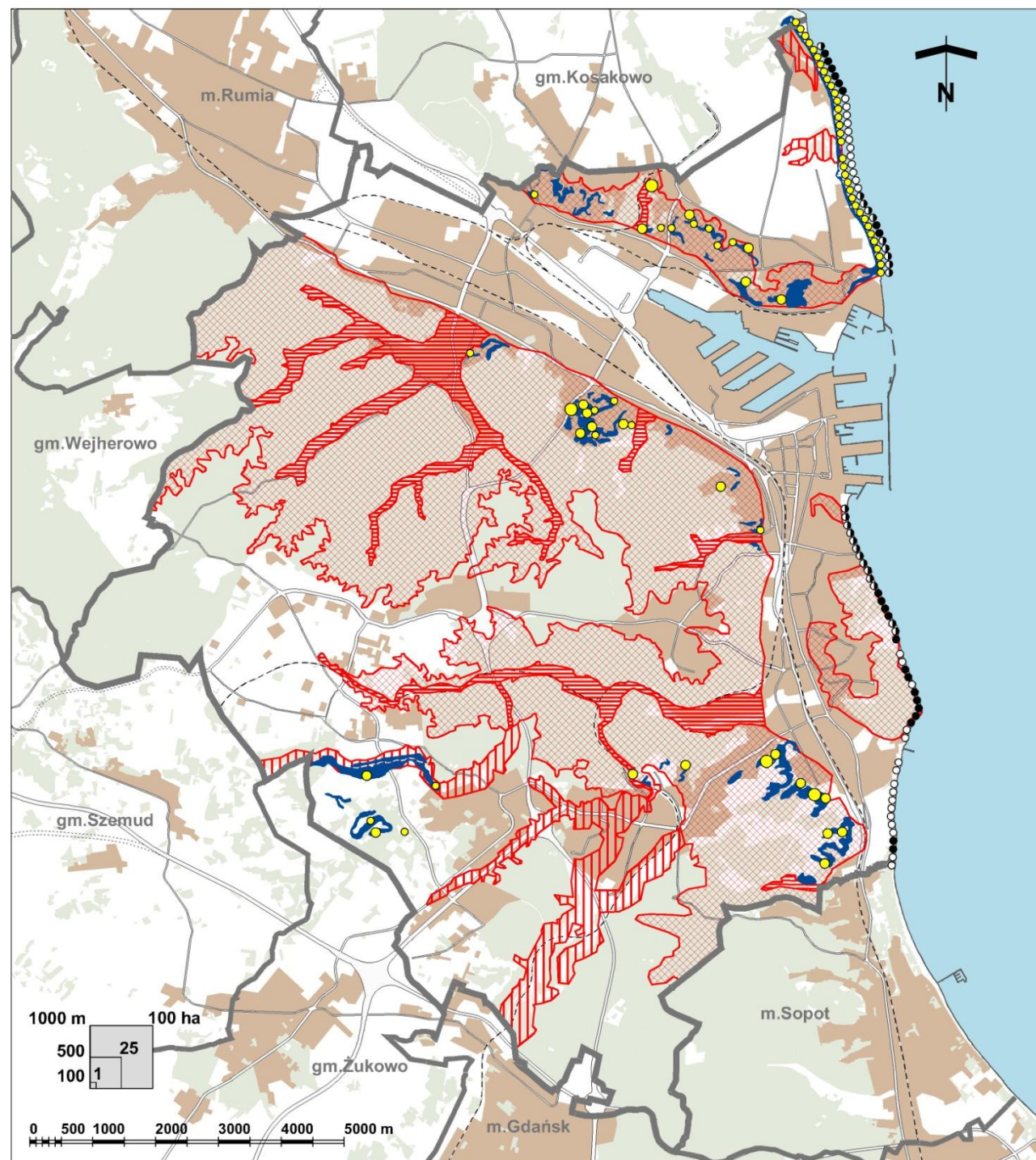
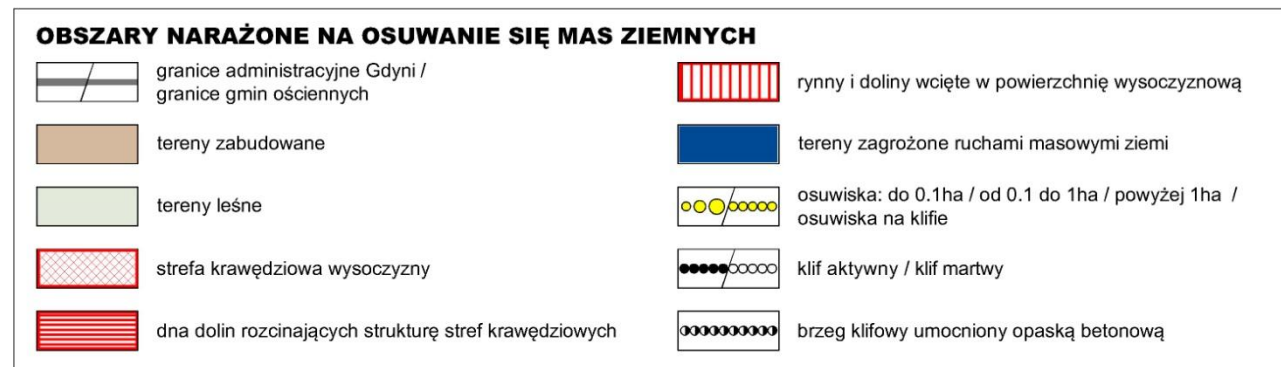
³⁹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, art. 110a, ust. 1.

⁴⁰ Mapa i rejestr osuwisk i terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi w skali 1 : 10 000 dla terenu miasta Gdyni. Państwowy Instytut Geologiczny – Państwowy Instytut Badawczy w Warszawie, Oddział Geologii Morza, Gdańsk 2012 r..

⁴¹ A. Cieślak, *Synteza pracy pt. „Podstawy przyrodnicze, techniczne i organizacyjno-prawne oraz przedsięwzięcia strategii ochrony brzegów morskich.” Projekt celowy: Strategia ochrony brzegów morskich*, Instytut Morski, Gdańsk 2000 r., s. 2.

⁴² W. Subotowicz, *Litodynamika brzegów klifowych wybrzeża Polski*, Ossolineum, Gdańsk 1982 r.

⁴³ *Wybrane elementy strefy brzegowej*. Mapa 1 : 300 000 wykonana w ramach projektu celowego: *Strategia ochrony brzegów morskich*, Instytut Morski.



Strefa krawędziowa wysoczyzny - najważniejszy obok strefy brzegowej morza element osnowy ekologicznej miasta - charakteryzuje się wysokim stopniem nachylenia zboczy, stąd inwestycje tam lokalizowane i związane z nimi potencjalne prace ziemne mogą spowodować uruchomienie lokalnych ruchów mas ziemnych. Niemal cała strefa krawędziowa, stanowiąca tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych, wchodzi w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Do obszarów tych stosuje się zatem normy, zakazy i wskazania przewidziane w ustawie o ochronie przyrody.

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

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

2.2. Ograniczenia w zagospodarowaniu na obszarach narażonych na osuwanie się mas ziemnych

Na terenach osuwisk aktywnych i okresowo aktywnych oraz w ich bezpośrednim sąsiedztwie wyklucza się zabudowę. Na terenach osuwisk nieaktywnych, terenach zagrożonych ruchami masowymi ziemi lub potencjalnie narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych (obejmujących stoki silnie nachylone i strome wraz z pasem terenu o szerokości odpowiadającej trzem wysokościami stoku/klifu, licząc od jego dolnej krawędzi):

- Wszelkie inwestycje powinny być poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem budowy geologicznej, oceną stateczności skarp/zboczy z uwzględnieniem istniejącej i planowanej zabudowy oraz oceną możliwości odprowadzania wód opadowych do gruntu – zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku konieczności zabezpieczenia stabilności skarp, w projekcie budowlanym należy przewidzieć sposób ich zabezpieczenia.
- Na terenach osuwisk nieaktywnych, terenach zagrożonych ruchami masowymi obowiązują badania geologiczno-inżynierskie.
- Ustala się obowiązek zachowania, pielęgnacji i uzupełniania roślinności ograniczającej erozję zboczy oraz utrzymującej ich stabilność.

Zgodnie z wytycznymi Urzędu Morskiego w Gdyni⁴⁴, strefę wzdłuż klifu morskiego o szerokości odpowiadającej trzem jego wysokościami, licząc od dolnej podstawy (dolnej krawędzi klifu), poza wyznaczonymi terenami zagrożonymi ruchami masowymi ziemi należy uznać co najmniej za teren potencjalnie narażony na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych i jako strefę ochrony klifu objąć zakazem wznoszenia budynków i budowli oraz realizacji podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej, z wyjątkiem niezbędnych, odpowiednio zorganizowanych przejść pieszych, obiektów służących zapewnieniu stateczności klifu lub innych niezbędnych inwestycji celu publicznego.

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

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszary zagrożone, należy określać wymagany poziom zabezpieczenia (normę bezpieczeństwa brzegu) zapewniający bezpieczeństwo zaplecza brzegu morskiego przed działaniem morza, zgodnie z zasadami przyjętymi w „Strategii ochrony brzegów morskich”⁴⁵.

Wskazane w Studium granice obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi, zagrożonych ruchami masowymi ziemi, osuwisk lub tylko obszarów potencjalnie narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych mają charakter orientacyjny. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice takich obszarów oraz określić zasady ich zagospodarowania.

⁴⁴ Wydane przez Urząd Morski w Gdyni postanowienia dotyczące miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary klifowe.

⁴⁵ Normy bezpieczeństwa brzegu zawarte są m.in. w opracowaniu: *Synteza pracy pt „Podstawy przyrodnicze, techniczne i organizacyjno-prawne oraz przedsięwzięcia strategii ochrony brzegów morskich”*, Instytut Morski, Gdańsk 2000 r.



XXI. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ

1. TERENY ROLNE

Łączna powierzchnia użytków rolnych, wg stanu geodezyjnego, w Gdyni w 2011 r. (stan na 01.01.) wynosiła 2122 ha, co stanowi 15,4% powierzchni miasta, z czego jedynie 788 ha wchodziło w skład gospodarstw rolnych prowadzonych przez osoby fizyczne. Liczba gospodarstw rolnych osób fizycznych w roku 2013 r. wg danych podatkowych, 223. Gospodarstwa rolne znajdujące się w granicach miasta są bardzo małe, średnia powierzchnia użytków rolnych w gospodarstwie wynosi ok. 3,53 ha, (średnia dla województwa pomorskiego w 2012 r. wynosiła 18,94 ha) i wykazują niski poziom intensywności produkcyjnej.

Gospodarstwa rolne na terenie miasta są często nierentowne i wymagają zmiany profilu produkcji lub z biegiem czasu będą ulegały naturalnej eliminacji. Szansą wykorzystania istniejących terenów rolnych jest agroturystyka oraz wyspecjalizowana, intensywna działalność rolnicza na terenie miasta ("ekorolnictwo miejskie") polegająca na wytwarzaniu, przetwórstwie i sprzedaży żywności i innych produktów rolnych, odpowiadająca na codzienne zapotrzebowanie konsumentów w obrębie miasta lub aglomeracji, wykorzystująca lub ponownie wykorzystująca zasoby naturalne i miejskie, wzbogacając różnorodność krajobrazu, fauny i flory.

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

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

W Studium nie wskazano obszarów wymagających zmiany przeznaczenia gruntów rolnych na cele nierolnicze w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego - grunty rolne położone w granicach administracyjnych miast nie wymagają uzyskania zgody na zmianę przeznaczenia.

2. TERENY LEŚNE

Na terenie Gdyni znajduje się 6222 ha gruntów leśnych oraz zadrzewionych (stan na 01.01.2011 r.), co stanowi 46% powierzchni miasta. Ponad 90% lasów jest własnością Skarbu Państwa, ok. 7% należy do gminy, zaś 2,3% jest własnością prywatną. Tereny leśne w Gdyni, będące własnością Skarbu Państwa mają status lasów ochronnych. Statusowi temu nie podlegają lasy komunalne i prywatne.

Ponadto 80% wszystkich lasów w Gdyni podlega ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody⁴⁶ wchodząc w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, rezerwatów lub i innych form ochrony. Ochronie tej nie podlega ponad 133 ha lasów prywatnych (94,8%), 253 ha lasów komunalnych (58,1%) i 551 ha lasów Skarbu Państwa (9,8%)⁴⁷.

Gospodarka leśna powinna być prowadzona w warunkach określonych w planach urządzania lasów lub terenów objętych różnymi formami ochrony przyrody na warunkach określonych w planach ochrony, uwzględniając powołany Leśny Ogród Botaniczny Marszewo. Na terenach leśnych dopuszcza się rozwój funkcji rekreacyjnych na warunkach określonych w przepisach odrębnych.

Na terenie miasta nie planuje się przeznaczania zwartych obszarów leśnych na cele nieleśne, zatem w Studium nie wskazano obszarów wymagających zmiany przeznaczenia gruntów leśnych na cele nieleśne w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Niezbędne korekty granic terenów leśnych będą uwzględnione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań.

⁴⁶ Ustawa z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

⁴⁷ Szacunki własne na podstawie mapy ewidencji gruntów.

XXII. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI

1. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ

Za obszary wymagające przekształceń funkcjonalno – przestrzennych uznaje się:

- tereny przemysłowe, portowe i pokolejowe, które utraciły swoją pierwotną funkcję, a istniejące tam obiekty budowlane uległy znacznej dekapitalizacji:
 - tereny dawnego „Polifarbu” (Wielki Kack),
 - Molo Rybackie - tereny po dawnym Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich Dalmor S.A. (Śródmieście),
 - tereny po dawnej Stoczni Gdynia (Śródmieście-Port),
 - niewykorzystywane tereny pokolejowe położone na północ od ul. Jana z Kolna – tzw. „Międzytorze” (Śródmieście),
 - tereny po Stoczni Remontowej „Nauta” w rejonie ul. Waszyngtona (Śródmieście),
 - tereny dawnego Polam-Rem S.A. (Babie Doły);
- tereny powojkowe:
 - teren po kompleksie wojskowym nr 4033 na Grabówku,
 - teren po kompleksie wojskowym nr 4039 w Redłowie;
- tereny substandardowej zabudowy mieszkaniowej wymagające zmiany struktury zabudowy, tereny ogródków wykorzystywanych niezgodnie ze swoim przeznaczeniem funkcjonalnym:
 - tereny tzw. Pekinu (Leszczynki),
 - tereny tzw. Meksyku (Chylonia),
 - zespół zabudowy w rejonie ul. Zbarskiej,
 - tereny tzw. ogródków przy al. Zwycięstwa (Wzgórze Św. Maksymiliana),
 - ogródki na przebiegu planowanej ulicy tzw. Nowej Łużyckiej (Redłowo).

2. OBSZARY WYMAGAJĄCE REHABILITACJI

Za tereny wymagające rehabilitacji uznaje się:

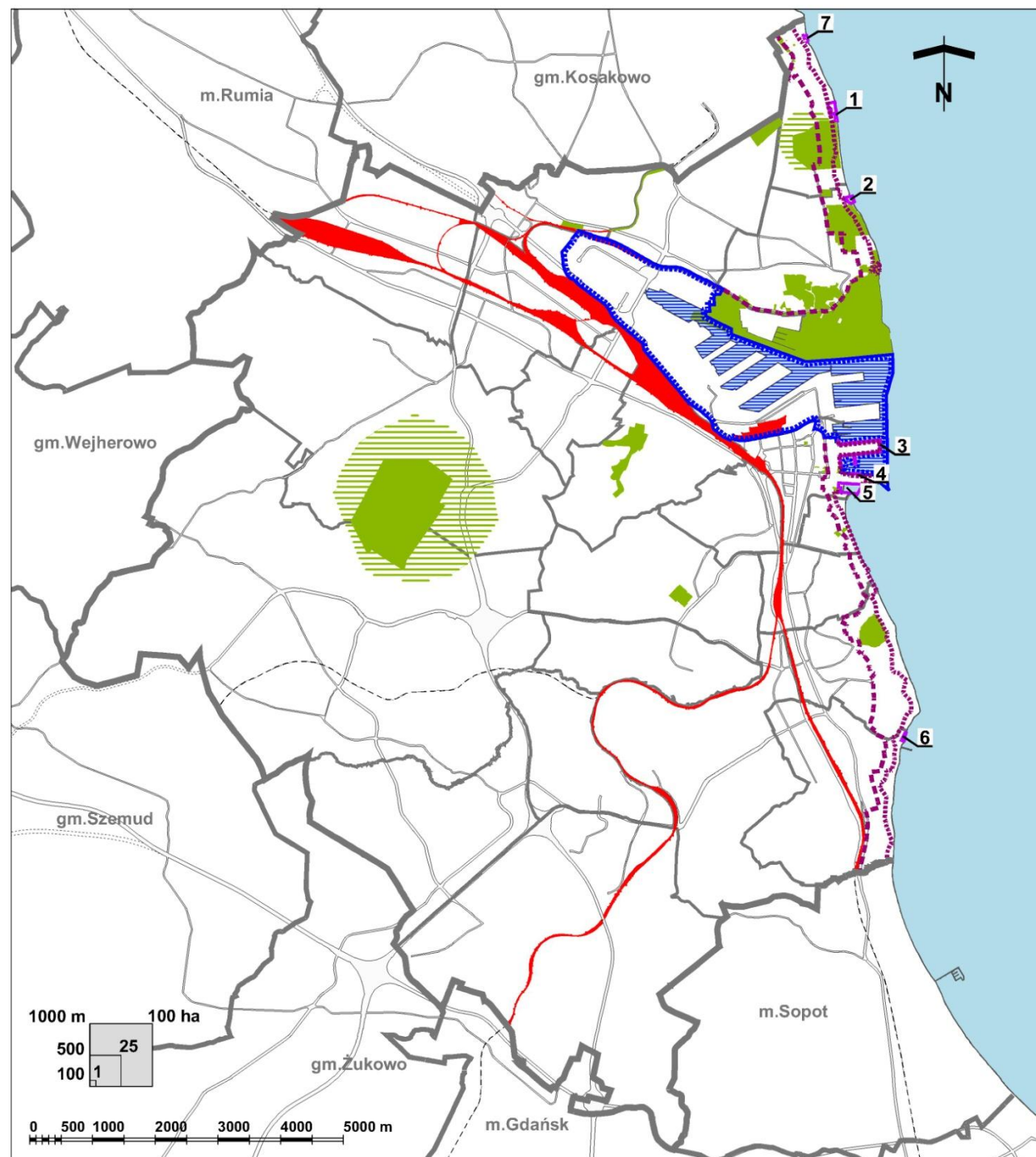
- wymagające rewaloryzacji części obszarów ochrony dziedzictwa kulturowego (wyszczególnionych w rozdziale XV), w tym w szczególności:
 - zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu 20-lecia międzywojennego (zespół domów robotniczych "Pagedu" na Oksywiu, Kolonia Oficerska na Grabówku, centralna część dawnego zespołu mieszkaniowego na Witominie, wschodnia część zespołu zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana d. Wzgórza Focha),
 - zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich (d. siedlisko wsi Chylonia, Cisowa, Obłuże),
- osiedla i zespoły mieszkaniowe niespełniające współczesnych standardów funkcjonalnych i przestrzennych, w tym w szczególności osiedla z lat 70-tych w dzielnicach Oksywie, Obłuże, Pogórze, Cisowa, Chylonia, Leszczynki, Witomino Radiostacja.

3. OBSZARY WYMAGAJĄCE REKULTYWACJI

Za obszary wymagające rekultywacji uznaje się:

- zanieczyszczone i zdegradowane tereny przemysłowe i portowe,
- tereny przekształcone geomechanicznie, w tym zagrożone ruchami masowymi.

Spośród wymienionych terenów wskazuje się na tereny po stacji paliw CPN na pirsie „Dalmor”; tereny przemysłowe dawnego „Naftopolu” przy ul. Puckiej w Gdyni, teren dawnej żwirowni przy ul. Krosieńskiej i tereny osuwiskowe powstałe na skutek działalności człowieka.



XXIII. TERENY ZAMKNIĘTE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

1. TERENY ZAMKNIĘTE I ICH STREFY OCHRONNE

Tereny zamknięte to tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa, określone przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych⁴⁸.

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

Na terenie Gdyni znajdują się następujące tereny zamknięte⁴⁹:

- **tereny kolejowe** - dotyczy terenu Polskich Kolei Państwowych,
- **tereny wojskowe** w tym:
 - tereny Ministerstwa Obrony Narodowej,
 - tereny Stoczni Marynarki Wojennej,
 - tereny Akademii Marynarki Wojennej,
 - tereny OBR – Centrum Techniki Morskiej.

2. TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

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

- pas nadbrzeżny, w tym: pas techniczny i pas ochronny,
- port morski w Gdyni,
- przystanie morskie: Orłowo, Gdynia-Oksywie, Gdynia-Obluże (planowana zmiana granicy przystani), „Dalmor”, „Żegluga Gdańska”, „Marina Gdynia”,
- morskie wody wewnętrzne w obrębie portu morskiego.

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

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

Pas nadbrzeżny

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

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

Pas techniczny przebiega wzdłuż brzegu obszarów morskich i obejmuje teren od linii brzegu morskiego w kierunku lądu o szerokości od 10 do 1000 m w zależności od rodzaju brzegu, z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich⁵⁰.

⁴⁸ Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne, art. 2, pkt 9.

⁴⁹ Wg mapy ewidencji gruntów, będącej w zasobach Wydziału Geodezji Urzędu Miasta Gdyni, stan na 31 grudnia 2007 r.



Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do odlądowej granicy pasa technicznego lub przystani morskiej o szerokości od 100 m do 2500 m, z wyłączeniem terenów leżących w granicach portów i przystani morskich⁵¹.

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

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

Porty i przystanie morskie

Na terenie Gdyni znajdują się:

- port morski w Gdyni o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej⁵² (zarządzany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna),
- przystań morska „Dalmor”⁵³ – położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż nabrzeży Mola Rybackiego: Kutrowego, Islandzkiego, Angielskiego, Kaszubskiego oraz części nabrzeży: Prezydenta i Rybnego,
- przystań morska „Marina Gdynia”⁵⁴ – położona w dzielnicy Śródmieście, obejmująca Basen Żeglarski z nabrzeżami i falochronami,
- przystań morska „Żegluga Gdańska”⁵⁵ - położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż Nabrzeża Pomorskiego, po północnej stronie Mola Południowego,
- morska przystań rybacka Orłowo⁵⁶ - w dzielnicy Orłowo, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 80,940 km do punktu 80,080 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego,
- przystań morska Gdynia-Oksywie⁵⁷ - w dzielnicy Oksywie, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 90,385 km do punktu 90,487 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego,
- morska przystań rybacka Gdynia-Obłuże⁵⁸ – położona w dzielnicy Babie Doły, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 91,673 km do punktu 91,965 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego,
- projektowana jest nowa lokalizacja morskiej przystani rybackiej Gdynia-Obłuże położonej w dzielnicy Babie Doły – w obrębie od punktu 93,000 km do punktu 93,150 km pasa technicznego.

⁵⁰ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2003 r. w sprawie określenia minimalnej i maksymalnej szerokości pasa technicznego i ochronnego oraz sposobu wyznaczania ich granic § 1 ust. 1 i 2.

⁵¹ Tamże.

⁵² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu, poprzedzone rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 24 lipca 1936 r. wydanym w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego w Gdyni.

⁵³ Zarządzenie Nr 8 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 5 września 2003 r. w sprawie ustalenia granicy lądowej dla morskiej przystani „Dalmor” w Gdyni.

⁵⁴ Zarządzenie Nr 24 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 listopada 2005 r. w sprawie określenia granicy dla przystani morskiej „Marina Gdynia” w Gdyni.

⁵⁵ Zarządzenie Nr 9 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 17 października 2003 r. w sprawie ustalenia granicy lądowej dla morskiej przystani „Żegluga Gdańska” w Gdyni.

⁵⁶ Zarządzenie Nr 3 Naczelnego Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 23 września 1991 r. w sprawie ustalenia granic lądowych dla morskich przystani rybackich położonych w obrębie pasa technicznego zarządzanego przez Urząd Morski w Gdyni, § 1, ust. 1, pkt 10.

⁵⁷ Zarządzenie Nr 7 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 10 kwietnia 2013 r. w sprawie określenia granicy od strony lądu i morza morskiej przystani „Gdynia-Oksywie” w Gdyni.

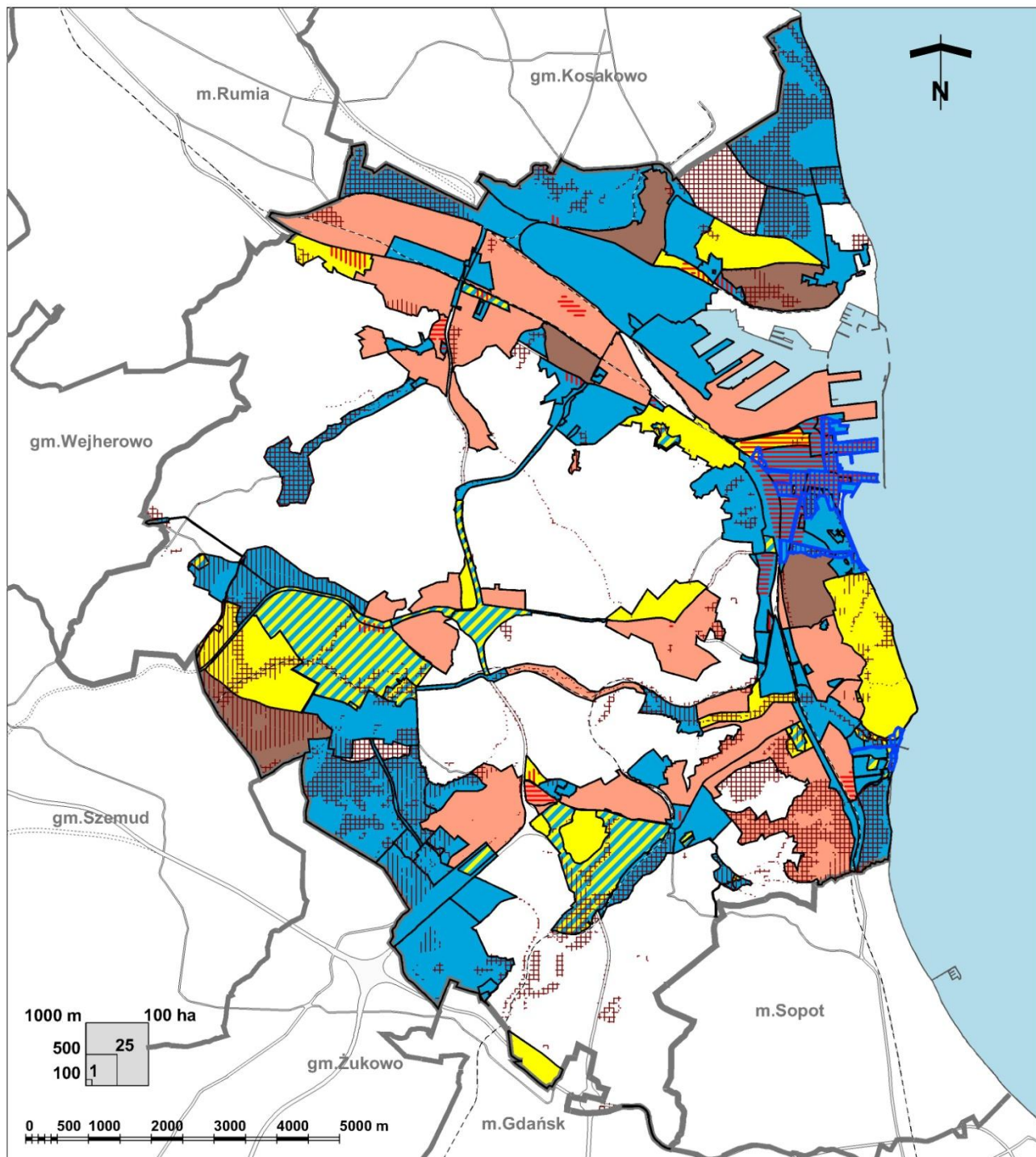
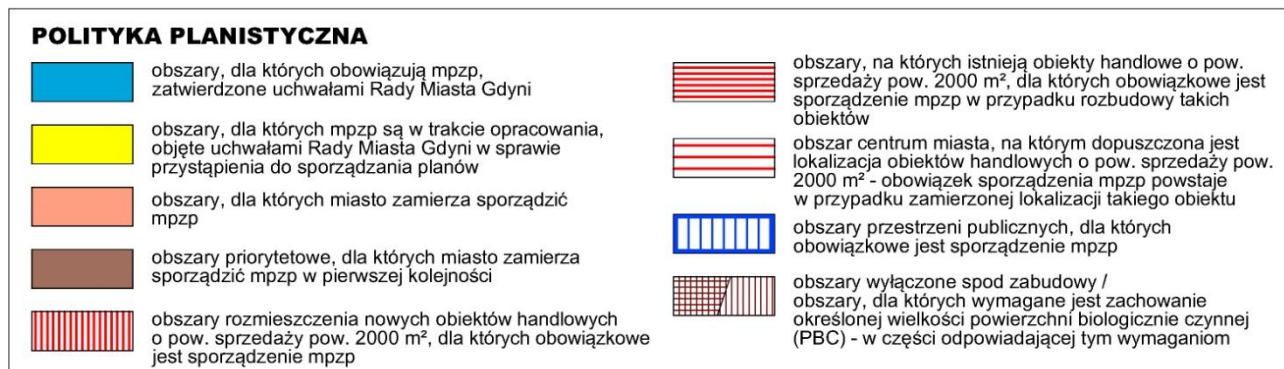
⁵⁸ Zarządzenie Nr 2 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie określenia granicy lądowej dla morskiej przystani rybackiej „Gdynia-Obłuże”.

XXIV.OBSZARY PROBLEMOWE

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

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

- presją inwestycyjną związaną z terenami cennymi przyrodniczo, są to m. in.:
 - zabudowa fragmentu strefy krawędziowej, terenów dolin przecinających wysoczyznę, jak i obszaru całej wierzchołkowej, głównie terenu zlewni rzeki Kaczej i jej dopływu Potoku Wiczlińskiego, skutkująca zmianami bilansu wodnego, zagrożeniem powodziowym w dolnym biegu rzeki. Sytuacja taka związana jest z tym, iż intensywny rozwój zabudowy zwiększy odpływ wód deszczowych przez system rzeki Kaczej, która jest nieproporcjonalnie mała w stosunku do wielkości zlewni,
 - trwałe rozdział dwóch części Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego znajdującego się w granicach Gdyni, tj. na część północną oraz południową, rozdzielonych terenami przeznaczonymi pod zabudowę oraz projektowanymi trasami komunikacyjnymi (droga krajowa S6 - Trasa Kaszubska, Droga Różowa/Czerwona, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej),
- potencjalną uciążliwością hałasową lotniska Gdynia Oksywie/Gdynia-Kosakowo i koniecznością ustanowienia stref ograniczonego użytkowania, w tym zakazu zabudowy mieszkaniowej, Obszar północnej części Gdyni, w tym głównie część dzielnic Babie Doły, Oksywie i Obłuże znajduje się w strefie oddziaływania lotniska powodowanego przez starty, lądowania i przeloty samolotów. W najbliższej położonych terenach, mimo dogodnych warunków fizjograficznych i infrastrukturalnych, wykluczyć należy zabudowę mieszkaniową i inną, dla której określone w przepisach wartości dopuszczalnego poziomu hałasu są niższe od prognozowanych, wskazanych na rysunku Studium nr 2-1,
- koniecznością ustanowienia stref ograniczenia wysokości zabudowy i obiektów naturalnych, ustalonych dla lotnisk:
 - Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy – strefy obejmują niewielką południową część Gdyni w dzielnicy Wielki Kack, głównie tereny leśne oraz zabudowę mieszkaniową jednorodziną w rejonie ulic: Łosiowej, Jeleniej i Sarniej,
 - lotniska Gdynia Oksywie – strefy obejmują obszar północnej części Gdyni, w tym głównie dzielnice: Babie Doły, Pogórze, Obłuże, Oksywie, Chylonia oraz znaczne części dzielnic: Cisowa, Leszczynki, Grabówek, Działki Leśne oraz Śródmieście.Na rysunku Studium nr 2-1 wskazano zasięg powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych, na których występują ograniczenia w zagospodarowaniu terenu.
- utrudnieniami w zmianie struktury oraz funkcji zabudowy na terenach zajmowanych przez zabudowę substandardową, tzw. ogródki itp. Obszarami tymi są m. in.: obszar tzw. ogródków przy al. Zwycięstwa 62 (Wzgórze Św. Maksymiliana), obszar Wzgórz Orlicz-Dreszera tzw. Pekin (Leszczynki),
- planowaniem obiektów powodujących istotne zmiany obciążenia ruchem układu komunikacyjnego, szczególnie w dzielnicach centralnych, np. zespołów biurowych lub obiektów handlowo-usługowych,
- skomplikowaną strukturą własnościową i prawną gruntów przeznaczonych na konkretne funkcje np.: prestiżowe inwestycje w mieście - obszar tzw. Międzytorza, obszary zamknięte i ich stref ochronne, na terenie których utrudnione jest prowadzenie polityki przestrzennej zmierzającej do uporządkowania obszarów lub ich przekształcanie np. na funkcje mieszkaniowe lub usługowe.



XXV. POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA

1. OBSZARY, DLA KTÓRYCH OBOWIĄZKOWE JEST SPORZĄDZENIE MPZP

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

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

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

Obszary, dla których obowiązek sporządzenia planu wynika z przepisów odrębnych

Na dzień 31.07.2015 r. nie istnieje, dla żadnego obszaru w granicach administracyjnych Gdyni, obowiązek sporządzenia planu miejscowego na podstawie przepisów odrębnych.

Obszary wymagające przeprowadzenia scaleń i podziału nieruchomości

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

Obszary rozmieszczenia obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży pow. 2.000 m²

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

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

Obszary przestrzeni publicznej

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

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



2. OBSZARY, DLA KTÓRYCH MIASTO ZAMIERZA SPORZĄDZIĆ MPZP

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

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

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

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

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

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

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

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

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