



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 Wzgórza Orlicz-Dreszera tzw. Pekin (Leszczynki),
- planowaniem obiektów powodujących istotne zmiany obciążenia ruchem układu komunikacyjnego, szczególnie w dzielnicach centralnych, np. zespołów biurowych lub obiektów handlowo-usługowych,
- skomplikowaną strukturą własnościową i prawną gruntów przeznaczonych na konkretne funkcje np.: prestiżowe inwestycje w mieście - obszar tzw. Międzytorza, obszary zamknięte i ich stref ochronne, na terenie których utrudnione jest prowadzenie polityki przestrzennej zmierzającej do uporządkowania obszarów lub ich przekształcanie np. na funkcje mieszkaniowe lub usługowe.