

UCHWAŁA NR/...../08
Rady Miasta Gdyni
z dnia 2008 r.

w sprawie: uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków
zagospodarowania przestrzennego Gdyni

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 roku, Nr 142, poz. 1591¹) oraz art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz. U. z 2003 roku, Nr 80, poz. 717²), w związku z uchwałą nr XXXV/846/05 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 października 2005 roku w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni **Rada Miasta Gdyni uchwala, co następuje:**

§ 1

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

§ 2

1. Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta Gdyni.
2. Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Gdyni do przedstawienia Wojewodzie Pomorskiemu niniejszej uchwały wraz z załącznikami oraz dokumentacją prac planistycznych w celu oceny ich zgodności z przepisami prawa.

§ 3

Traci moc uchwała nr XII/483/99 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 listopada 1999 roku w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta Gdyni

dr inż. Stanisław Szwabski

¹ Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 roku, Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 roku, Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1568, z 2004 roku, Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203 z 2005 roku, Nr 172, poz. 1441, Nr 175, poz. 1457 z 2006 roku, Nr 17, poz. 128, Nr 181, poz. 1337, z 2007 roku, Nr 48, poz. 327, Nr 138, poz. 974, Nr 173, poz. 1218;

² Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 roku, Nr 6, poz. 41, Nr 141, poz. 1492, z 2005 roku, Nr 113, poz. 954, Nr 130, poz. 1087, z 2006 roku, Nr 45, poz. 319, Nr 225, poz. 1635, z 2007 roku, Nr 127, poz. 880.

UZASADNIENIE

1. PODSTAWA PRAWNA I FORMALNA, PRZEBIEG PRAC PLANISTYCZNYCH

Dnia 26 października 2005 roku Rada Miasta Gdyni podjęła uchwałę nr XXX/846/05 w sprawie przystąpienia do sporządzania zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Obecnie obowiązują ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni zatwierdzonego uchwałą nr XII/483/99 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 listopada 1999 roku.

„Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni” zostało sporządzone w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 roku, Nr 80, poz. 717 z późn. zm.).

Założenia do projektu oraz projekt Studium przedstawione zostały Miejskiej Komisji Urbanistyczno – Architektonicznej podczas posiedzeń w dniach 28.11.2006 r., 16.04.2007 r. i 18.06.2007 r. MKUA przedstawiła pozytywną opinię o projekcie w dniu 18 czerwca 2007 roku.

Projekt Studium uzyskał wymagane w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym uzgodnienia oraz opinie i został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 05.10.2007 r. do 16.11.2007 r.

Dnia 30.10.2007 r. odbyła się dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie Studium rozwiązaniami.

Po wyłożeniu projektu do publicznego wglądu, w ustawowym terminie, wpłynęło 29 uwag, które zostały rozpatrzone przez Prezydenta Miasta Gdyni w dniu 16 stycznia 2008 roku.

Prezydent Miasta Gdyni zaakceptował ostateczny projekt Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni w dniu 16 stycznia 2008 roku i skierował go do przedstawienia Radzie Miasta Gdyni.

2. ROLA STUDIUM W SYSTEMIE PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO, ZAKRES PRZEDMIOTOWY STUDIUM

Studium określa politykę przestrzenną dla całego obszaru gminy w granicach administracyjnych, uwzględniając zasady określone w koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju, ustalenia strategii rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz strategii rozwoju gminy.

Studium nie jest aktem prawa miejscowego, ale ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Plany miejscowe, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów oraz sposoby ich zagospodarowania i zabudowy, muszą być zgodne z ustaleniami studium.

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

Studium składa się z:

- uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Gdyni
- kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

Część Studium dotycząca „uwarunkowań” ma charakter opisu i oceny uwarunkowań wynikających z położenia miasta, uwarunkowań przyrodniczych, kulturowych, demograficznych i gospodarczych, prawnych oraz wynikających z istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego. Ilustrowana jest rysunkami i schematami zawartymi w tekście Studium. Ta część nie zawiera ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Część Studium dotycząca „kierunków” ma charakter ustaleń wiążących przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, przy czym część ustaleń określająca ogóle cele i kierunki polityki przestrzennej ma charakter wytycznych ukierunkowujących dalsze prace planistyczne, w tym prace polegające na sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Dokument Studium składa się z:

- części tekstowej;
- części graficznej, obejmującej rysunki w tekście oraz 4 rysunki w skali 1: 20 000:
 - rys. 2-1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Struktura funkcjonalno-przestrzenna
 - rys. 2-2. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Stan i ochrona zasobów środowiska przyrodniczego
 - rys. 2-3. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Stan i ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego
 - rys. 2-4. Kierunki zagospodarowania przestrzennego - Polityka planistyczna.

3. OBJAŚNIENIA PRZYJĘTYCH ROZWIĄZAŃ ORAZ SYNTEZA USTALEŃ PROJEKTU STUDIUM

3.1. Polityka przestrzenna w odniesieniu do całego Miasta

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

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

Intensyfikacja i restrukturyzacja istniejącego zagospodarowania

W ramach działań zmierzających do racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów, w tym terenów uzbrojonych, zakłada się intensyfikację i "dopełnienie" zagospodarowania istniejącego oraz restrukturyzację terenów już zainwestowanych. Największą skalą potencjalnych przekształceń objęte będzie Śródmieście, tereny dzielnicy portowo-przemysłowej na styku ze Śródmieściem oraz tereny wzdłuż al. Zwycięstwa, ul. Morskiej i SKM. Obecnie najwięcej inwestuje się i w ciągu najbliższych lat inwestować się będzie wzdłuż al. Zwycięstwa w Redłowie i Orłowie, wzdłuż ulicy Wielkopolskiej w rejonie Wielkiego i Małego Kacka, okolic Dąbrowy, a także w Śródmieściu, Grabówku i Leszczynkach.

Urbanizacja nowych terenów

Uwarunkowania przestrzenne, techniczne i ekonomiczne jak również zaobserwowane tendencje rozwoju przestrzennego wskazały na potencjalny rozwój Gdyni w następujących kierunkach:

- kierunek Chwarzno-Wiczlino - północna część Gdyni-Zachód, na zachód i południowy-zachód od Chwarzna;
- kierunek Chwaszczyno - obejmujący obszar związany z ul. Wielkopolską i ul. Chwaszczyńską, w tym rejon Kaczych Buków oraz rejon Dąbrowy;
- kierunek Kosakowo - tereny w granicach administracyjnych gminy Kosakowo.

Główne decyzje, w tym inwestycje warunkujące pełną możliwość urbanizacji nowych terenów to:

- zapewnienie możliwości odbioru ścieków sanitarnych i deszczowych z terenu Chwarzna-Wiczlino,
- realizacja układu ulicznego i powiązań terenów rozwojowych z centrum miasta (w tym Trasa Średnicowa Gdyni Zachód - ul. Jana Nowaka),
- duża różnorodna oferta planistyczna terenów dla funkcji mieszkaniowych, usługowych i przemysłowych,
- intensyfikacja zagospodarowania, równoległa realizacja infrastruktury technicznej i społecznej,
- utrzymanie ograniczeń dla inwestycji mieszkaniowych w rejonach podejściowych lotniska Gdynia Oksywie i uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Zagrożenia:

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

3.2. Kluczowe kwestie oraz zasady ich rozwiązania

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

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

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

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

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

W Studium wskazano zarówno zasady polityki transportowej jak i zasady rozwoju i rozszerzania głównego układu drogowego Gdyni. Na tym tle wskazano zasady rozwiązań dla zapewnienia niezbędnych warunków właściwego funkcjonowania komunikacji masowej. W Studium określono również wymagania parkingowe dla różnych funkcji i stref miasta, które stanowią wytyczne dla formułowania wymagań w tym zakresie w planach miejscowych i procedurach lokalizacyjnych.

Zapewnienie atrakcyjnej oferty terenów mieszkaniowych, kompleksowo zagospodarowywanych

Zróżnicowana oferta terenów mieszkaniowych, dostosowana do uwarunkowań i walorów położenia powinna być zapewniona w przygotowywanych planach miejscowych tak, aby zapewnić dogodne warunki i tereny dla różnych form i standardów budownictwa mieszkaniowego.

W Studium zdefiniowane zostały zróżnicowane polityki przestrzenne w stosunku do istniejących i nowych terenów mieszkaniowych dostosowane do ich specyfiki i istniejących uwarunkowań. Zarysowane polityki wskazują przesłanki do określenia polityki Miasta w zakresie wspierania organizacyjnego, finansowania inwestycyjnego rozwoju budownictwa mieszkaniowego (zbrojenie terenów, rewitalizacja, restrukturyzacja kwartałów zabudowy istniejącej).

Wskazanie obszarów kluczowych dla ochrony najistotniejszych wartości tworzących tożsamość miasta, sterowania przekształceniami oraz określenia polityki planistycznej miasta

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

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

Na strefę ekologicznie ważną składają się:

- kompleksy leśne w tym Trójmiejski Park Krajobrazowy,
- 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, łąk, zadrzewień, upraw rolnych 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.

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

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

Jako obszary szczególnych szans rozwojowych wskazano:

- tereny rozwojowe istotne dla miasta w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego:
 - Strefa Rozwoju Centrum Miasta (w tym południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia) - 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 z pirsem Dalmoru - funkcje obsługi turystyki, kultury i rozrywki, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media, reprezentacyjne przestrzenie biurowe, funkcja mieszkaniowa jako funkcja uzupełniająca;
 - rejon położony na południe od Skweru Kościuszki do podnóża Kamiennej Góry - zespół usług kultury (istniejący Teatr Muzyczny, Muzeum Miasta Gdyni, Muzeum Marynarki Wojennej, planowany Teatr Miejski, Biblioteka-Multiteka Miejska), funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zieleń i rekreacja jako funkcje uzupełniające;
 - rejon Chwarzna (tereny miejskie położone na południe od osiedla Chwarzno) – obszar wskazany dla kampusu uniwersyteckiego lub zabudowy mieszkaniowej w ramach przedsięwzięcia zintegrowanego;
 - rejon ogrodów działkowych im. Grudzińskiego i im. Domagalskiego w Małym Kacku (na wschód od cmentarza komunalnego przy ul. Spokojnej) - obszar możliwego rozszerzenia terenu cmentarza lub realizacji zabudowy mieszkaniowej o wysokim standardzie;
- tereny rozwojowe zieleni urządzonej, także z udziałem terenów sportu i rekreacji:
 - Park Kolibki - dzieli się na część wschodnią - nadmorską - przewidzianą do utworzenia parku botanicznego oraz część zachodnią - wysoczyzną - przeznaczoną dla rozwoju tras spacerowych, różnych form sportu i rekreacji oraz stanowiący rezerwę dla perspektywicznego rozwoju ogrodu botanicznego;
 - rejon planowanego Parku Donas w dzielnicy Dąbrowa - funkcje sportu, rekreacji i rozrywki, alternatywna lokalizacja cmentarza komunalnego na części obszaru.
- obszary rozwoju funkcji metropolitalnych opartych na nauce i wiedzy (Metropolia nauki i wiedzy):
 - rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadujący obszar Redłowa Przemysłowego wraz terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii);
 - w/w obszary szczególnych szans rozwojowych: rejon Basenu Prezydenta z pirsem Dalmoru oraz rejon położony na południe od Skweru Kościuszki wraz z Molem Południowym (placówki muzealne, kulturalne i Biblioteki-Multiteki Miejskiej, instytucje badań i kształcenia, centrum kongresowe – preferowane specjalizacje: centrum upowszechniania wiedzy i wymiany idei, usługi z zakresu sztuka-nauka-informacja-media);
 - tereny istniejących instytucji badań i kształcenia oraz uczelni wyższych, w tym w szczególności campus uniwersytecki Akademii Morskiej, campus Akademii Marynarki Wojennej (posiadający status terenu zamkniętego), Akademickie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej AMG;
 - w/w obszar szczególnych szans rozwojowych w rejonie Chwarzna (stanowiący potencjalną rezerwę dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym – campus uniwersytecki).

Stworzenie przesłanek dla racjonalnej współpracy i współdziałania gmin i miast Metropolii Zatoki Gdańskiej 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).

3.3. Kierunki polityki przestrzennej w odniesieniu do podstawowych funkcji

W Studium określono założenia rozwoju, cele i kierunki polityki przestrzennej w odniesieniu do podstawowych funkcji: mieszkalnictwa, usług, portu, przemysłu, baz i składów, turystyki, zieleni i wypoczynku, ogrodów działkowych i cmentarzy.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie mieszkalnictwa:

Podaż terenów mieszkaniowych Gdyni w granicach obecnego zainwestowania miejskiego jest silnie 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 objętych strefami ochrony konserwatorskiej;
- wyczerpanie chłonności terenów mieszkaniowych w jednostkach Karwiny, Dąbrowa, Witomino, Pustki Cisowskie, Pogórze;
- trwający proces przekształceń zabudowy w Śródmieściu, polegający na wypieraniu funkcji mieszkaniowej przez funkcje usługowe;
- konieczność likwidacji lub ograniczenia ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi, zabudowy mieszkaniowej, usytuowanej w sąsiedztwie funkcji uciążliwych zwłaszcza w dzielnicy portowo-przemysłowej.

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 wyznaczono łącznie 750 ha terenów mieszkaniowych (brutto), obecnie niezainwestowanych lub zabudowanych w niewielkim stopniu. Chłonność nowych terenów, przy założonych w Studium wskaźnikach intensywności zabudowy wynosi ok. 3 mln m² powierzchni użytkowej nowych mieszkań. Przy założeniu wykorzystania ok. 60 % chłonności obszaru przewiduje się, że do 2030 r. na Gdyni-Zachód przybędzie 35-40 tys. mieszkańców.

Realizację zabudowy wielorodzinnej o wysokości do 4,5 kondygnacji przewiduje się na części Gdyni-Zachód i na kierunku północnym (Obłuzu, Pogórze, Oksywiu). Pozostałe nowe obszary rozwojowe wskazane są do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkańczych domach mieszkalnych. Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnej o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach. Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.

Zakłada się ograniczony rozwój funkcji mieszkaniowej o niższej intensywności (głównie zabudowy jednorodzinnej, rezydencjalnej na dużych działkach) na terenach o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności położonych w obrębie lub w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub korytarzy ekologicznych. W Studium wskazano konieczność zachowania na takich terenach minimalnej powierzchni czynnej biologicznie.

W stosunku do istniejących struktur mieszkaniowych zakłada się polityki przekształcania i dopełniania. Określono 11 typów polityki przestrzennych w stosunku do terenów mieszkaniowych w mieście.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie usług:

Śródmieście pozostanie najważniejszym miejscem skupiającym na tym samym obszarze szeroki asortyment usług, obsługi biznesu, finansów, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, administracji. Na terenie Śródmieścia następować będzie poszerzanie oferty usługowej usług wyspecjalizowanych o znaczeniu ponadmiejskim, krajowym i międzynarodowym.

Będzie następowała ekspansja Śródmieścia w kierunku północnym, przy równoczesnych zmianach sposobu użytkowania szeregu terenów śródmiejskich na rzecz funkcji usług i mieszkalnictwa (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 pirsami 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 - zespół usług nauki i kultury, funkcje obsługi turystyki i rozrywki, funkcje towarzyszące marinie żeglarskiej, reprezentacyjne przestrzenie publiczne, zielen i rekreacja jako funkcje uzupełniające.

Drugim kierunkiem rozwoju funkcji śródmiejskich lub usług ogólnomiejskich będzie kierunek południowy:

- 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).

Obok Śródmieścia istnieją lub będą rozwijane zespoły handlowo-usługowe adresowane do mieszkańców kilku dzielnic w następujących lokalizacjach:

- rejon ul. Morskiej przy granicy administracyjnej z Rumią - koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców jak i użytkowników samochodów jadących obwodnicą oraz z kierunku zachodniego /Rumia, Reda/;

- rejon wylotu z Obwodnicy Trójmiasta do ul. Morskiej - koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców jak i użytkowników samochodów jadących obwodnicą oraz z kierunku zachodniego /OPAT/;
- rejon ul. Unruga - koncentracja usług dla obsługi dzielnic północnych, jej rola polegałaby m. in. na stworzeniu oferty usługowej ograniczającej liczbę podróży do Śródmieścia mieszkańców Kępy Oksywskiej;
- rejon skrzyżowania Trasy Kwiatkowskiego z ul. Morską - obszar w sąsiedztwie węzła integracyjnego 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;
- rejon 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 al. Zwycięstwa), parkingi zespołu mogą być wykorzystywane jako parking strategiczny związany z węzłem integracyjnym i centrum miasta;
- rejon węzła integracyjnego Gdynia Orłowo - koncentracja usług dla obsługi dzielnic południowych i zachodnich oraz przyjezdnych z kierunku Sopotu, parkingi mogą być wykorzystywane jako parking związany z węzłem integracyjnym oraz nieodległym Parkiem Kolibki;
- rejon skrzyżowania ul. Nowowiczlińskiej z Obwodnicą Trójmiasta - koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Karwin, Wielkiego Kacka, Chwaszczyna jak i do podróżujących Obwodnicą;
- rejon skrzyżowania ul. Jana Nowaka i ul. Rdestowej. Koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Wielkiego Kacka (Kacze Buki), Chwaszczyna jak i do podróżujących ul. Chwaszczyńską;
- rejon Chwarzna-Wiczlina (przy większej skali rozwoju kierunku Chwarzno-Wiczlino) – jako centrum handlowo-usługowe północnej części Gdyni Zachód.

Celem stworzenia atrakcyjnej oferty usługowej w miejscach dobrze skomunikowanych poprzez transport publiczny 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 wskazuje się rejon lokalizacji węzłów integracyjnych /powiązanie komunikacji autobusowej i SKM/. W miejscach tych zakłada się potrzebę stworzenia bogatej oferty usług oraz zapewnienia komfortu korzystania z nich jak również zapewnienia komfortu samych przesiadek.

Zakłada się jako pożądany proces rozbudowy programu i podnoszenia standardu istniejących skupisk usług na szczeblu dzielnicowym i osiedlowym, w szczególności w zakresie usług oświaty (przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja, licea ogólnokształcące), kultury i rekreacji, ochrony zdrowia i pomocy społecznej.

W obszarze rozwojowym Gdyni-Zachód niezbędne jest zabezpieczenie przez miasto terenów dla pełnego programu usług podstawowych i ponadpodstawowych.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie rozwoju portu:

W obszarze Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. dominować będzie polityka przekształcania przestrzeni mająca na celu:

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

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

- rejon zachodniej części portu, na zachód od Estakady Kwiatkowskiego, gdzie przewidywana jest lokalizacja centrum logistyczno-dystrybucyjnego z dostępem do transportu kolejowego oraz istnieje możliwość rozwoju towarzyszących funkcji portowo-przemysłowych;
- tereny: obecnego terminalu promowego przy Nabrzeżu Hel skim II oraz teren przyległy do Nabrzeża Bułgarskiego, planowane do wykorzystania dla przyszłego rozwoju obrotu kontenerowego;
- tereny położone w sąsiedztwie Basenu V portu, będące zapleczem dla rozwoju przestrzennego terminalu ro-ro, charakteryzującego się dużym zapotrzebowaniem na powierzchnie manipulacyjne i drogi technologiczne;

- rejon przy Nabrzeżach Polskim i Fińskim, gdzie planowana jest lokalizacja nowego terminalu promowego (ruch pasażerski, samochodowy, intermodalny);
- tereny tzw. „Międzytorza”, położone w granicach portu, będące strategiczną rezerwą dla przyszłego rozwoju funkcji kolejowego transportu multimodalnego ładunków promowych i kontenerów, a także niezbędne do zapewnienia obsługi terminali ładunków masowych.

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

Ważną szansę dla miasta stanowi rejon Basenu Żeglarskiego im. Mariusza Zaruskiego. Funkcjonują tu siedziby klubów żeglarskich i marina, która w ostatnim czasie została poddana gruntownej modernizacji. Nie mniej jednak wciąż istnieją tu rezerwy dla rozbudowy basenu żeglarskiego wraz z niezbędnym zapleczem obsługi na rzecz sportów wodnych.

Tereny zajmowane przez Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” zostały częściowo wyłączone z granic portu. Zakłada się likwidację prowadzonej obecnie działalności i wykorzystanie terenu na cele rozwoju funkcji śródmiejskich, z ewentualnym wykorzystaniem istniejącej przystani morskiej „Dalmor”. Sąsiedztwo głównych przestrzeni reprezentacyjnych śródmieścia Gdyni predestynuje wykorzystanie tego terenu do rozwoju usług związanych z obsługą turystyki, czasu wolnego i wypoczynku mieszkańców, usług kultury i nauki, a także funkcji biurowo-administracyjnych z dopuszczeniem mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie przemysłu, baz, składów:

Tereny użytkowane jako przemysłowe i składowe, w istniejących zgrupowaniach tych funkcji, takimi powinny pozostać przy dążeniu do bardziej efektywnego wykorzystywania przestrzeni i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej.

W obszarze przemysłowym Chyloni Przemysłowej będzie dominować polityka przekształcania i modernizacji przestrzeni w kierunku efektywnego jej wykorzystania. W obszarze przemysłowym Redłowo Przemysłowe zakłada się restrukturyzację przestrzeni w granicach istniejącego użytkowania w kierunku funkcji przemysłowo-usługowych oraz ograniczony rozwój przestrzenny obszaru w kierunku południowym. Dla potrzeb Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego rezerwuje się rejon d. zajezdni w Redłowie z możliwością poszerzenia terenu w kierunku północnym - wzdłuż al. Zwycięstwa. Oba sąsiadujące obszary ukierunkowane będą na rozwój działalności gospodarczej opartej na nauce i wiedzy (rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii).

Obszarem wskazanym dla nowych lokalizacji funkcji przemysłowo-usługowych i technicznej obsługi miasta jest obszar wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta, oraz sąsiadująca część obszaru Kaczych Buków. W rejonie d. Polifarbu zakłada się priorytet dla lokalizacji funkcji przemysłowych (park przemysłowy), na pozostałym obszarze preferowane będą funkcje przemysłowo-usługowe o ograniczonej uciążliwości oraz związane z obsługą techniczną Miasta (m.in. zajezdnia autobusowa).

Wzdłuż głównych ulic wiodących do Śródmieścia głównie al. Zwycięstwa, ul. Śląskiej, ul. Morskiej dopuszczać się będzie lokalizacje funkcji komercyjnych i związanych z obsługą komunikacyjną przy zachowaniu priorytetu dostosowania do wymagań płynących z zagospodarowania i rozwiązania węzłów integracyjnych i rozwoju układu drogowego.

W jednostkach mieszkaniowych: Grabówku, Orłowie, Redłowie oraz w Śródmieściu występują funkcje przemysłowo-składowe i bazy jako urządzenia rozproszone. Zajmują one łącznie ok. 50 ha. Obiekty tego typu uciążliwe dla otoczenia wymagają zmian technologicznych lub relokacji do zespołów przemysłowo-składowych ze względu na wymogi ochrony zdrowia ludzi. Funkcje nieuciążliwe mają pozostać z uwagi na pożądane zbliżenie miejsc pracy do miejsc zamieszkania ludności.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie turystyki:

Miasto winno opracować ofertę terenów turystycznych w ramach programu rozwoju turystyki, dla których zostaną stworzone właściwe regulacje w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Jako obszar koncentracji usług adresowanych do turystów wskazuje się rejon ścisłego Śródmieścia wraz z pasem przyplażowym od granic portu do Polanki Redłowskiej oraz na wysokości Orłowa jak również rejon projektowanej bazy promowej (Dworca Morskiego); w strefie śródmieścia istnieje realna możliwość zlokalizowania ok. 2000 miejsc noclegowych w tym w wysokostandardowych hotelach. Dla lokalizacji funkcji obsługi turystyki preferowany jest pas terenu o szerokości ok. 200 m od brzegu morskiego.

Wskazane są działania zmierzające do tworzenia warunków popularyzacji żeglarstwa, w tym tworzenia technicznych i organizacyjnych warunków rozwoju tej dziedziny (Śródmieście, Orłowo, Oksywie). Przy Basenie Żeglarskim im. Mariusza Zaruskiego funkcjonują kluby żeglarskie i marina, która w ostatnim czasie została poddana modernizacji, co zwiększyło jej pojemność do ok. 100 jachtów i podniosło standard ich obsługi. Istnieje możliwość poszerzenia mariny o dalsze 150-200 stanowisk oraz budowy nowej mariny w Basenie Prezydenta.

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 świadczy m.in. rodzaj atrakcyjności centrum śródmiejskiego oraz obszar miasta 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 winny znaleźć się w sąsiedztwie projektowanego Parku Kolibki (małe hotele, schroniska turystyczne, campingi) i w Orłowie. Wskazane byłoby rozważenie możliwości lokalizowania w Gdyni bazy obsługi rehabilitacji, odnowy biologicznej i profilaktyki leczniczej.

Intensyfikacja zabudowy usługowej wzdłuż al. Zwycięstwa, który to proces jest już obserwowany może zaowocować lokalizacją bazy noclegowej w rodzaju: apartamentów, małych pensjonatów i moteli, jak również innych form obsługi turystów zmotoryzowanych: stacji paliw, stacji obsługi samochodów, informacji turystycznej, biur turystycznych, gastronomii, parkingów.

Celowe jest rozważenie możliwości zorganizowania połączenia promowego pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem, które byłoby zarówno: atrakcją turystyczną, szansą lepszego zaistnienia obszaru Oksywiu 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 uruchomienie połączenia promowego pomiędzy Oksywiem a Śródmieściem;
- regionalną trasę rowerową Gdańsk - Sopot - Gdynia - Kartuzy - Sulęcyno - Bytów trasa nr 133.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie zieleni i wypoczynku:

W strukturze przestrzennej miasta wyróżniono wiodące elementy przestrzeni o funkcjach wypoczynkowych lub predystynowanych do zagospodarowania rekreacyjnego, w tym m.in.:

- plaże i możliwość korzystania z kąpielisk morskich,
- ogólnomiejskie parków wypoczynku lub rozrywki oraz kompleksy sportowo-widowiskowe:
 - Park Kolibki,
 - Morski Park Komunalny – obejmujący Polankę Redłowską wraz z lasem Komunalnym, do granicy rezerwatu przyrodniczego Kępa Redłowska.
 - park dzielnicowy na Oksywiu, Obłuzu i Pogórzu – w oparciu o istniejące kompleksy leśne i zespoły zieleni dotychczas nieurządzonej układu naturalnego Kępy Oksywskiej.
 - Park „Donas” w dzielnicy Dąbrowa; element korytarza ekologicznego łączącego lasy TPK.
 - kompleks sportowo-widowiskowy „Centrum” – między ul. Kielecką a stadionem GOSiRu,
 - ciągi rekreacyjno-ekologiczne – przystosowanie dla potrzeb spacerowych - doliny rzeki Kaczej i jej dopływu Źródło Marii, doliny Chylonki, doliny Potoku Chyłońskiego.
- lasy komunalne i państwowe sąsiadujące z dzielnicami mieszkaniowymi.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie ogrodów działkowych:

Zakłada się utrzymanie istniejących ogrodów działkowych, których lokalizację uznaje się za możliwą do utrzymania w perspektywie kilkunastu lat. Na obszarach tych zakłada się ograniczenie ewentualnego spontanicznego procesu przekształcania terenów ogrodów działkowych w tereny zabudowy mieszkaniowej - utrzymanie ich jako rezerw terenowych na cele publiczne.

Zakłada się perspektywiczną likwidację ogrodów działkowych, których lokalizację uznaje się za niewłaściwą z punktu widzenia uciążliwości wywoływanych przez inne elementy zagospodarowania lub z punktu widzenia szans, jakie stworzone by zostały dla miasta w przypadku eliminacji funkcji ogrodów działkowych z takiego obszaru. W stosunku do tych obszarów zakłada się politykę inspirowania, tworzenia programów przekształceń.

Funkcję ogrodów działkowych należy traktować jako nierozwojową z uwagi na zakładany i realny wzrost udziału budownictwa jednorodzinne, 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 tylko jako tereny zastępcze dla obiektów likwidowanych.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie ochrony i kształtowania środowiska

Podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego w zakresie ochrony i kształtowania środowiska to:

- poprawa ekologicznych warunków życia ludzi przez poprawę jakości środowiska miejskiego i jego wzbogacenie w zakresie przyrodniczych terenów rekreacyjnych,

- proekologiczny rozwój przestrzenny miasta ukierunkowany na minimalizację konfliktu „urbanizacja - środowisko przyrodnicze”,
- 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.

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie ochrony i kształtowania przestrzeni o walorach kulturowych

Ochrona zasobów dziedzictwa kulturowego Gdyni nadal powinna się odbywać poprzez wpis do rejestru zabytków najcenniejszych zespołów i obiektów, oraz poprzez ochronę w zapisach planów miejscowych. Należy jednak dążyć do tego, by rozszerzyć zakres tej ochrony w obu wspomnianych grupach. Należy także podjąć starania, by Śródmieście Gdyni - jako wybitny zespół architektoniczno-urbanistyczny z okresu międzywojennego, symbol miasta dwudziestolecia międzywojennego i morskiej stolicy II Rzeczypospolitej - został uznany za Pomnik Historii.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie jedynie 59 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni, a ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto niewielką część obszarów o istotnych walorach historycznych - w tym przede wszystkim Kamienną Górę oraz część Orłowa i część Kolibek. Szansą na poprawę ochrony dziedzictwa kulturowego jest wpis do rejestru zabytków zespołu Śródmieścia Gdyni. Jednocześnie istnieje pilna potrzeba wpisania do rejestru zabytków kolejnych 8 zespołów i 47 obiektów, których wartość kulturowa jest wysoka, a które obecnie pozbawione są prawnej ochrony konserwatorskiej.

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

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie transportu

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

- ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych oraz dostosowanie chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego,
- poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
- usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
- usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu,
- integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego.

Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni

Perspektywiczny podstawowy układ uliczny miasta tworzą:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S 2/2 - rozpatrywane są dwa warianty przebiegu tej trasy: od węzła „Wysoka” na Obwodnicy Trójmiasta, wzdłuż południowej granicy administracyjnej Gdyni lub od węzła „Kack” (ulica Chwaszczyńska),
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP 2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej klasy GP 2/2 lub GP 2/3 (OPAT),
- 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 obudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/2) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,
- planowany łącznik gdyński do Trasy Kaszubskiej klasy G 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do Trasy Kaszubskiej),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2, Z 1/4,

- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- planowana ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 lub Z 2/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 2+1,
- ul. Sopotka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2+2 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiającego 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 pętli przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie portu lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Babie Doły),
- wprowadzenie organizacyjnych środków integrujących transport zbiorowy (wspólny bilet, powiązanie rozkładów jazdy).

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

- kolej dalekobieżną (powiązania krajowe i międzynarodowe)
- kolej regionalną (powiązania regionalne m. in. z Lęborkiem i Kościerzyną)
- kolej metropolitalną (powiązania wewnątrz obszaru metropolitalnego), w ramach której niezbędny jest:
 - rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) poprzez modernizację infrastruktury liniowej i przystankowej oraz taboru,
 - uruchomienie Trójmiejskiej Kolei Metropolitalnej w tym: modernizację linii „kościerskiej” z budową dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk oraz modernizację linii kolejowej do planowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo z przystankami,
 - budowę odcinka linii kolejowej od linii „kościerskiej” do Chwarzna-Wiczlina z możliwością poprowadzenia tam lekkiego taboru szynowego (np. tramwaju dwusystemowego).

Kierunki polityki przestrzennej w zakresie infrastruktury technicznej

Zaopatrzenie w wodę

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w wodę - cele rozwojowe:

- zapewnienie wszystkim mieszkańcom wody na cele bytowo-socjalne o jakości spełniającej wymagane przepisami normy i standardy;
- utrzymanie wysokiego stopnia pewności dostawy wody w warunkach normalnych i w sytuacjach zagrożenia kryzysowego;
- poprawę stanu technicznego sieci dla zminimalizowania jej awaryjności, zapobiegania stratom wody i uniknięcia wtórnego zanieczyszczenia;
- rozwój systemu wodociągowego na obszarze Gdyni Zachód;
- racjonalizację gospodarki wodnej.

Odprowadzanie ścieków

Kierunki rozwoju systemu odprowadzania ścieków - cele rozwojowe:

- zwiększenie zasięgu istniejącej sieci, podłączenie do systemu obszarów dotąd nie obsługiwanych przez system;
- poprawę stanu technicznego, modernizację i eliminację wąskich gardeł systemu; zagwarantowanie niezawodności systemu;
- zakończenie modernizacji oczyszczalni.

Odprowadzanie wód deszczowych

Kierunki rozwoju systemu odprowadzania wód deszczowych - cele rozwojowe:

- regulacja i przebudowa rzeki Kaczej i istniejących potoków dla przejęcia wód opadowych z zurbanizowanych terenów ich zlewni;
- maksymalna retencja wody na obszarze miasta;
- budowa zbiorników retencyjnych na terenie Gdyni-Zachód;
- przebudowa i modernizacja istniejących kolektorów deszczowych wraz z budową urządzeń oczyszczających przed wprowadzeniem do odbiorników;
- zwiększenie zasięgu sieci deszczowej.

Zaopatrzenie w energię elektryczną

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w energię elektryczną - cele rozwojowe:

- dostosowanie rozwoju systemu do przewidywanego zapotrzebowania na energię elektryczną i jego rozkładu przestrzennego;
- poprawa bezpieczeństwa zasilania.

Zaopatrzenie w gaz

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w gaz - cele rozwojowe:

- określenie racjonalnego rozwoju sieci gazowej z uwzględnieniem rozwoju systemu ciepłowniczego pochodzącego z elektrociepłowni;
- podłączenie do systemu obszarów, dla których gaz dotychczas był niedostępny;
- zapewnienie niezawodności systemu poprzez tworzenie pierścieniowego układu gazociągów.

Zaopatrzenie w ciepło

Kierunki rozwoju systemu zaopatrzenia w ciepło - cele rozwojowe:

- dostosowanie źródeł energii do wymagań ochrony środowiska, zapewnienie poprawy niezawodności i właściwych parametrów jakościowych dostaw energii cieplnej, rozbudowa sieci cieplnej i budowa elektrociepłowni na terenie Gdyni-Zachód, wykorzystanie odnawialnych źródeł energii jako czynników wspomagających podstawowe nośniki energetyczne;
- określenie racjonalnych warunków rozwoju sieci cieplnej w skojarzeniu z racjonalizacją rozwoju sieci zaopatrzenia w gaz.

Gospodarka odpadami

Kierunki rozwoju systemu zintegrowanej gospodarki odpadami obejmują następujące działania:

- unikanie powstawania, minimalizację ilości i uciążliwości powstających odpadów;
- utylizacja (użytkowanie wtórne, recykling);
- unieszkodliwianie pozostałych odpadów (przemysłowe oraz przez składowanie).

3.4. Kierunki polityki przestrzennej - współpraca z otaczającymi gminami

Gdańsk i Sopot, ale także mniejsze gminy sąsiadujące z Gdynią, 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.

Otoczenie lokalne Gdyni cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, społecznymi i ekonomicznymi - te ostatnie związane są przede wszystkim z koncentracją w obszarze TOM 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 Metropolii. 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.

Generalnym uwarunkowaniem dla rozwiązywania ponadlokalnych problemów jest umiejętność podjęcia dialogu gmin trójmiejskich - zorganizowania form instytucjonalnych lub zadaniowych. Rola koordynująca przypada opracowywanemu planowi zagospodarowania przestrzennego Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.

3.5. Zasady rozmieszczania inwestycji celu publicznego

W Studium wymienione zostały inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu transportu, infrastruktury technicznej i społecznej, ochrony środowiska, także inwestycje produkcyjne i komercyjne o znaczeniu metropolitalnym. Określono zasady lokalizowania inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym.

3.6. Inne obszary problemowe

W Studium wskazane zostały obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi i osuwania się mas ziemnych, obszary wymagające przekształceń, rehabilitacji lub rekultywacji, tereny zamknięte oraz związane z ochroną wybrzeża morskiego.

Na podstawie symulacji obecnych i prognozowanych trendów rozwojowych określono wskaźniki i standardy zabudowy i zagospodarowania terenów, wskazane zostały zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej.

Tereny wyłączone spod nowej zabudowy to:

- istniejące i projektowane obszary ochrony przyrody: rezerваты 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);
- tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąki, zadrzewienia, uprawy rolne, 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.

3.7. Polityka planistyczna

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

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

Obszary, dla których miasto zamierza sporządzić m.p.z.p.

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

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

- nowe tereny rozwojowe miasta - plan jest niezbędny dla określenia przyszłej struktury funkcjonalno-przestrzennej;
- pełnienie przez obszar funkcji o znaczeniu ogólnomiejskim lub ponaddzielnicowym, wymagające ustanowienia regulacji prawnych celem ochrony obszaru przed niewłaściwym zagospodarowaniem;
- tereny wymagające przekształceń, restrukturyzacji - dotychczasowe formy zagospodarowania i aktywności gospodarczej stały się nieaktualne; dla pełnego wykorzystania szans rozwojowych, konieczne jest określenie podstaw przestrzennych dla realizacji nowego programu użytkowego;
- tereny wymagające rehabilitacji, rewitalizacji - procesy społeczno-ekonomiczne skutkowały degradacją tkanki miejskiej; dla określenia 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).