



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

Załącznik nr 1
do uchwały nr/...../2008
Rady Miasta Gdyni
z dnia2008 r.



OPRACOWANIE PRZYGOTOWANE PRZEZ

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI

ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA STUDIUM:

mgr inż. arch. MAREK KARZYŃSKI – GENERALNY PROJEKTANT, członek POIU nr G-151/2002

mgr inż. arch. ARKADIUSZ ZIENIUK, członek POIU nr G-213/2006

mgr MARCIN TURZYŃSKI

Zagadnienia społeczno-gospodarcze

mgr GRAŻYNA WŁODARCZYK

mgr MARCIN TURZYŃSKI

Ochrona dziedzictwa kulturowego

dr hab. inż. arch. MARIA JOLANTA SOŁTYSIK

Ochrona środowiska

mgr PAWEŁ SĄGIN

mgr MACIEJ ROGOCZ

System transportowy

dr inż. LECH MICHALSKI

Infrastruktura techniczna

mgr inż. ELŻBIETA PIEŚLA - zaopatrzenie w wodę, odprowadzanie ścieków i wód deszczowych

mgr inż. JOANNA WOJTKOWSKA-PASZAK - zaopatrzenie w ciepło

mgr inż. PIOTR GAJEWSKI - zaopatrzenie w gaz

mgr inż. PIOTR ZIELIŃSKI - zaopatrzenie w energię elektryczną

Współpraca techniczna

mgr inż. arch. JACEK POĆWIARDOWSKI, członek POIU nr G-195/2005

mgr inż. arch. JUSTYNA SOBCZAK-KOZŁOWSKA

inż. arch. JOANNA ŁOBODZIŃSKA

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

PRZYGOTOWANE PRZEZ

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

ZESPÓŁ GENERALNEGO PROJEKTANTA STUDIUM:

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

mgr inż. arch. MAREK NAKONIECZNY

mgr GRAŻYNA WŁODARCZYK

z zespołem:

mgr inż. arch. VIOLETTA POPKO

Zagadnienia transportowe

dr inż. LECH MICHALSKI

dr inż. KAZIMIERZ JAMROZ

dr inż. JACEK OSKARBSKI

Infrastruktura techniczna

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

mgr inż. ANTONI SĘKOWSKI - zaopatrzenie w ciepło

mgr inż. MARIAN NIKLAS - zaopatrzenie w gaz

mgr inż. STANISŁAW JĘDRUSZCZAK - zaopatrzenie w energię elektryczną

Zagadnienia dotyczące środowiska

dr MACIEJ PRZEWOŹNIAK

Zagadnienia ochrony i kształtowania środowiska kulturowego

dr hab. inż. arch. MARIA JOLANTA SOŁTYSIK

Relacje z otoczeniem Gdyni, gospodarka odpadami

dr inż. arch. JACEK LENDZION

Współpraca (na etapie rozpoznania uwarunkowań)

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

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

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



SPIS TREŚCI

WSTĘP	4		
CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO			
I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI	5		
1. Analiza SWOT dla Gdyni	5		
2. Wizja rozwoju Gdyni	5		
3. Priorytety i zadania realizacyjne Strategii Rozwoju Gdyni	5		
II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA GDYNI	7		
1. Uwarunkowania międzynarodowe	7		
2. Uwarunkowania krajowe	7		
3. Uwarunkowania regionalne	8		
III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO	10		
1. Rozwój demograficzny	10		
2. Rozwój gospodarczy	12		
IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW	14		
1. Warunki zamieszkiwania	14		
2. Ocena wyposażenia usługowego	17		
V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA	20		
1. Uwarunkowania fizjograficzne	20		
2. Uwarunkowania ekologiczne	21		
3. Uwarunkowania sozologiczne	22		
4. Uwarunkowania zasobowo-użytkowe	22		
VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE – STAN I ZASOBY	24		
1. Główne zasoby dziedzictwa kulturowego	24		
2. Zdegradowane przestrzennie tereny miasta o dużym potencjale tradycji historycznej	25		
3. Zespoły fortyfikacyjne z lat 40. i 50. XX w.	26		
4. Historyczne cmentarze na terenie Gdyni	26		
5. Istniejące formy ochrony dziedzictwa kulturowego	26		
VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO	28		
1. Gdyński węzeł transportowy	28		
2. Przesłanki rozwoju i kształtowania systemu transportowego	29		
3. Analiza SWOT systemu transportowego Gdyni	30		
VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	31		
1. Zaopatrzenie w wodę	31		
2. Kanalizacja sanitarna	33		
3. Odprowadzenie wód deszczowych	34		
4. Zaopatrzenie w energię elektryczną	36		
5. Zaopatrzenie w gaz	37		
6. Zaopatrzenie w ciepło	39		
7. Gospodarka odpadami	40		
IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO – PRAWNE	41		
1. Podział miasta na jednostki strukturalne	41		
2. Sytuacja planistyczna	42		
CZĘŚĆ II - KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO			
X. POLITYKA PRZESTRZENNA W ODNIESIENIU DO CAŁEGO MIASTA	44		
1. Kierunki zagospodarowania przestrzennego	44		
2. Kluczowe kwestie wymagające rozstrzygnięcia oraz zasady ich rozwiązania	45		
XI. POLITYKI SEKTOROWE	47		
1. Mieszkalnictwo	47		
2. Usługi publiczne i komercyjne	50		
3. Port	53		
4. Przemysł, składy, bazy	55		
		5. Turystyka	56
		6. Zieleń i wypoczynek	58
		7. Ogrody działkowe i cmentarze	60
		XII. KIERUNKI I WSKAŹNIKI DOTYCZĄCE ZAGOSPODAROWANIA I UŻYTKOWANIA TERENÓW, W TYM TERENY WYŁĄCZONE SPOD ZABUDOWY	61
		1. Minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej (PBC)	61
		2. Wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy	61
		3. Standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych	61
		4. Standardy mieszkaniowe	62
		5. Tereny wyłączone spod zabudowy	62
		6. Wytyczne dotyczące zasad określania w m.p.z.p. ustaleń Studium w zakresie kierunków i wskaźników zagospodarowania i użytkowania terenów	62
		XIII. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA	63
		1. Podstawowe kierunki zagospodarowania przestrzennego	63
		2. Zasady polityki przestrzennej w zakresie wdrożenia podstawowych kierunków zagospodarowania przestrzennego	63
		XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH	66
		1. Cele	66
		2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań	66
		3. Ochrona dziedzictwa kulturowego w planach miejscowych	66
		XV. TRANSPORT	70
		1. Polityka transportowa	70
		2. Rozwój elementów systemu transportowego Gdyni	72
		XVI. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ	75
		1. Zaopatrzenie w wodę	75
		2. Odprowadzanie ścieków	76
		3. Odprowadzenie wód deszczowych	77
		4. Zaopatrzenie w energię elektryczną	79
		5. Zaopatrzenie w gaz	81
		6. Zaopatrzenie w ciepło	82
		7. Gospodarka odpadami	83
		XVII. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ GDYNI ZWIĄZANE ZE WSPÓŁPRACĄ Z GMINAMI POŁOŻONYMI W OTOCZENIU LOKALNYM	84
		1. Uwarunkowania i zasady ogólne polityki	84
		2. Kierunki polityki w odniesieniu do poszczególnych gmin	85
		XVIII. ZASADY ROZMIESZCZENIA INWESTYCJI CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM I PONADLOKALNYM	86
		1. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym	86
		2. Inwestycje celu publicznego o znaczeniu lokalnym	86
		XIX. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO POWODZI I OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH	87
		1. Obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi	87
		2. Obszary narażone na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych	89
		XX. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ	91
		1. Tereny rolne	91
		2. Tereny leśne	91
		XXI. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCENIA ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI	91
		XXII. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO	92
		1. Tereny zamknięte specjalne i ich strefy ochronne	92
		2. Tereny związane z ochroną wybrzeża morskiego	92
		XXIII. OBSZARY PROBLEMOWE	93
		XXIV. POLITYKA PLANISTYCZNA MIASTA	94
		1. Obszary, dla których obowiązkowe jest sporządzenie MPZP	94
		2. Obszary, dla których Miasto zamierza sporządzić MPZP	94



WSTĘP

1. Podstawa prawna i formalna

„Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni” zostało sporządzone w oparciu o przepisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80 z 2003 r. poz. 717 z późn. zm.).

Podstawą formalną opracowania Studium jest uchwała Nr XXXV/846/05 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 października 2005 r. w sprawie przystąpienia do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

2. Rola studium w systemie planowania przestrzennego

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

Plany miejscowe, które są aktami prawa miejscowego i ustalają przeznaczenie terenów oraz sposoby ich zagospodarowania i zabudowy muszą być zgodne z ustaleniami studium.

3. Zakres przedmiotowy Studium

Opracowanie stanowi zmianę - aktualizację Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, zatwierdzonego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XIII/483/99 z dnia 24 listopada 1999 r., a które opracowane zostało w oparciu o przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym.

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

Studium składa się z:

- Uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Gdyni
- Kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

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

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

3. Układ Studium

Dokument Studium składa się z:

- części tekstowej stanowiącej załącznik nr 1 do uchwały Rady Miasta Gdynia Nr XXXXX/2008 z dnia xxxxxxxx 2008 r.
- części graficznej, obejmującej rysunki w tekście oraz 4 rysunki w skali 1: 20 000, stanowiące załącznik nr 2 do uchwały Rady Miasta Gdynia Nr XXXXX/2008 z dnia xxxxxxxx 2008 r.

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

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

4. Analizy i opracowania wykonane dla potrzeb Studium

Dla potrzeb studium wykonano lub w studium wykorzystano następujące opracowania:

1. *Historyczne obiekty i fortyfikacje na terenie Gdyni i w jej otoczeniu*, Regionalny Ośrodek Studiów i Ochrony Środowiska Kulturowego w Gdańsku, Gdańsk 2001 r.
2. Grzegorz Fej, Krzysztof Labudda, *Historyczne obiekty związane z koleją na terenie miasta Gdyni*, Gdynia 2002 r.
3. Justyna Czystek, Agata Obremska, *Ewidencja konserwatorsko-historyczna gdyńskich cmentarzy*, Gdańsk 2003 r.
4. Marek Karzyński, Alicja Kowalska, Wiesław Zymni, *Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdyni w latach 2000-2005. Stan opracowań oraz program prac planistycznych*, Biuro Planowania Przestrzennego, Gdynia 2005 r.
5. Maria Piotrkowska, Bożena Tisler, Andrzej Piotrkowski, *Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni*, Gdynia 2005 r.
6. *Studium kulturowe w zakresie archeologii dla potrzeb zmian Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, Muzeum Archeologiczne w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
7. Jacek Thiem z zespołem, *Zasady określania wskaźników parkingowych w planach miejscowych i dla inwestycji w Gdyni*, Biuro Inżynierii Transportu, Poznań 2006 r.
8. *Koncepcja Drogowa Drogi Czerwonej, odcinek od węzła Wielkopolska do granicy miasta z Sopotem*, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
9. *Koncepcja Drogowa łącznika Trasy Kaszubskiej odcinek od Obwodowej Trójmiasta do granicy miasta*, Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku, Gdańsk 2006 r.
10. Paweł Sągin, Maciej Rogocz, *Opracowanie ekofizjograficzne do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, BPP, Gdynia 2006 r.
11. Maciej Berendt, *Wielokryterialna ocena nowych przebiegów dróg krajowych, analiza zmiany przebiegu trasy S6*, „Profil” Sp. z o.o. i Biuro Inżynierii Komunikacyjnej, Gdańsk 2007 r.
12. Maria Jolanta Sołtysik, *Dziedzictwo kulturowe Gdyni i jego ochrona, analiza dla potrzeb studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego*, Gdynia 2007 r.



CZĘŚĆ I - UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

I. UWARUNKOWANIA WYNIKAJĄCE ZE STRATEGII ROZWOJU GDYNI

Strategia rozwoju Gdyni jest dokumentem określającym cele i priorytety społeczno-gospodarczego rozwoju Gdyni w kilkunastoletniej perspektywie oraz wyznacza zadania służące jego urzeczywistnieniu. Strategia rozwoju Gdyni została przyjęta uchwałą nr XLI/744/98 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 stycznia 1998 r. oraz aktualizowana uchwałami Rady Miasta Gdyni nr IX/182/03 z dnia 25 czerwca 2003 r. i nr XX/421/04 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 maja 2004 r.

1. ANALIZA SWOT DLA GDYNI

1.1. Mocne strony Gdyni

Mocne strony Gdyni, atuty i walory miasta:

- Nadmorskie położenie, dające miastu naturalne predyspozycje do rozwoju - szczególnie gospodarki morskiej, obsługi systemów transportowych oraz współpracy międzynarodowej.
- Urozmaicony krajobraz naturalny, w tym długa i atrakcyjna strefa nadbrzeżna.
- Stan środowiska naturalnego - dobra jakość wody i powietrza, niskie wskaźniki emisji zanieczyszczeń.
- Sąsiedztwo Gdyni ze stolicą regionu i innymi miastami konurbacji.
- Zlokalizowanie w Gdyni siedziby dowództwa Marynarki Wojennej oraz szeregu znaczących instytucji wojskowych.
- Rosnący udział w gospodarce narodowej i globalnej gdyńskich przedsiębiorstw z branż: informatycznej i finansowej.
- Wysoki i stale rosnący udział sektora prywatnego w strukturze własności i zatrudnienia.
- Pozytywny wizerunek Gdyni w kraju i na świecie. Wysoka atrakcyjność osiedleńcza i inwestycyjna.
- Wysoka przedsiębiorczość i aktywność obywatelska Gdynian.
- Wysoki poziom gdyńskiej edukacji.

1.2. Słabe strony Gdyni

Słabe strony Gdyni osłabiające jej potencjał rozwojowy:

- Niski poziom innowacyjności gdyńskiej gospodarki, zdominowanej przez branże tradycyjne. Słabość współpracy ośrodków nauki z gospodarką.
- Zbyt mała przepustowość sieci drogowej i niedostateczne połączenia drogowe z obszarami portowymi.
- Niezadawalający poziom oferty kulturalnej w mieście.
- Niepełne uzbrojenie terenów w infrastrukturę sieciową, zwłaszcza w kanalizację sanitarną i burzową.
- Duży udział zdekapitalizowanej zabudowy mieszkaniowej o niskim standardzie oraz przestrzeni publicznej o niskiej jakości.
- Niewielka ilość zagospodarowanych terenów zielonych (skwery, parki, zieleńce) oraz rekreacyjnych.
- Uboga oferta usług turystycznych miasta. Skromna ilościowo tania baza noclegowa.

Rosnące rozwarstwienie społeczne, skutkujące pogłębianiem się różnic w warunkach życia mieszkańców i mające wpływ na kryzys rodziny, rozwój zjawisk patologicznych i zagrożenie przestępczością.

1.3. Szanse Gdyni

- Możliwość rozwoju międzynarodowych funkcji miasta i wykorzystania funduszy europejskich.
- Możliwość intensyfikacji ruchu transportowego w kierunku południkowym (TINA) i równoleżnikowym (Via Hanseatica) wynikająca z wejścia Polski i krajów ościennych do Unii Europejskiej.
- Możliwość zagospodarowania przez zewnętrznych inwestorów rezerw terenowych położonych w centrum miasta.
- Możliwość zagospodarowania rezerw terenowych (głównie Gdynia-Zachód) umożliwiających rozwój funkcji mieszkaniowych i usługowych.
- Możliwość przyciągnięcia przemysłu wysokich technologii.
- Rosnąca atrakcyjność Regionu Bałtyckiego, głównie w zakresie turystyki morskiej (w tym żeglarstwa) i biznesowej.
- Metropolizowanie się Trójmiasta - rozwój funkcji metropolitalnych w Gdyni.

1.4. Zagrożenia Gdyni

- Brak polityki morskiej państwa.
- Brak polityki państwa wobec przemysłu stoczniowego, uodparniającej go na wahania koniunktury gospodarczej.
- Pogłębianie się centralizacji administracji publicznej, mogące ograniczyć skuteczność realizacji zadań samorządu Gdyni.
- Przekazywanie gminom i powiatom kolejnych zadań bez pokrycia finansowego, co może skutkować załamaniem finansów samorządowych.
- Niekorzystne zmiany demograficzne powodujące starzenie się społeczeństwa, przy jednoczesnym odpływie osób młodych i wykształconych.
- Zwiększanie się liczby samochodów i wynikające z tego problemy komunikacyjne.
- Utrwalanie się tendencji do priorytetowego traktowania równoleżnikowych korytarzy transportowych, grożące peryferyzacją miasta i regionu.
- Brak koordynacji działań rozwojowych pomiędzy miastami konurbacji.

2. WIZJA ROZWOJU GDYNI

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

3. PRIORYTETY I ZADANIA REALIZACYJNE STRATEGII ROZWOJU GDYNI

3.1. Priorytety Strategii rozwoju Gdyni

W Strategii rozwoju Gdyni wyszczególniono trzy zagadnienia priorytetowe:

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

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

Priorytet drugi, **Gdynianie**, grupuje cele związane z podnoszeniem poziomu życia, wiedzy i kwalifikacji Gdynian, ich aktywności i przedsiębiorczości. Cele strategiczne tego priorytetu dotyczą: wspierania



aktywności zawodowej, wzmocnienia aktywności obywatelskiej, usług realizowanych na rzecz mieszkańców, gdyńskich rodzin, kultury, procesu integracji europejskiej, kultury fizycznej i sportu.

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

3.2. Zadania realizacyjne Strategii rozwoju Gdyni dotyczące zagospodarowania przestrzennego miasta

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

PRIORYTET 1. PRZESTRZEŃ

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

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

2. Rozwój dzielnic - uporządkowanie i zagospodarowanie stref mieszkaniowych miasta.

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

3. Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiego systemu komunikacyjnego.

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

4. Rewitalizacja i ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych Gdyni.

- Organizacja stref rekreacji.
- Organizacja ogrodu botanicznego i parku rekreacyjnego na Kolibkach oraz parku wodnego przyległego do Rezerwatu Przyrody 'Kępa Redłowska'.
- Zagospodarowanie turystyczne i rekreacyjne Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.
- Organizacja parków rekreacyjnych na terenie każdej dzielnicy.
- Udział miasta w zagospodarowaniu Zatoki Gdańskiej, służącemu rozwojowi funkcji rekreacyjnych i turystycznych Gdyni.

- Regulacja cieków na terenach zurbanizowanych połączona z budową kanalizacji burzowej i objęciem całego miasta siecią kanalizacji sanitarnej.

5. Efektywne zarządzanie terenami w mieście.

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

PRIORYTET 2. GDYNIANIE (zadania dotyczące zagospodarowania przestrzennego)

5. Zwiększenie znaczenia Gdyni jako ważnego ośrodka kulturalnego.

- Rewaloryzacja zabytków architektury.

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

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

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

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

PRIORYTET 3. GOSPODARKA (zadania dotyczące zagospodarowania przestrzennego)

1. Tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorstw gospodarki morskiej.

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

2. Stworzenie warunków umożliwiających miastu pełnienie funkcji ważnego węzła komunikacyjnego.

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

3. Podniesienie poziomu nowoczesności i innowacyjności gdyńskiej gospodarki.

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

4. Stworzenie infrastruktury i produktów dla rozwoju turystyki.

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



II. UWARUNKOWANIA ZEWNĘTRZNE ROZWOJU I ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

1. UWARUNKOWANIA MIĘDZYNARODOWE

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

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

Niezbędne jest włączanie się Gdyni we wdrażanie polityki rozwoju i równoważenia przestrzennego Unii Europejskiej wyrażonej w Europejskiej perspektywie rozwoju przestrzennego¹. Dążenia określone w tym dokumencie to m. in.:

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

Celami rozwoju są m. in.

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

W procesie europejskiej konkurencji wartości renty położenia dla lokalizacji kapitału i przedsiębiorczości oraz usług publicznych następować będzie poprzez rozwój **europolii** tj. ośrodków o znaczeniu europejskim. W województwie pomorskim pośród nich wskazana została konurbacja Trójmiejska, a w niej Gdynia.

Obserwowane są silne tendencje do rozwoju kooperacji zwł. w regionie pd. wsch. Bałtyku, w sferze infrastruktury gospodarczej (tzw. otoczenia biznesu), wspólnych przedsięwzięć gospodarczych i rozwoju nowych technologii (joint venture i venture capital). Gdynia jest aktywnym uczestnikiem współpracy 11 krajów Regionu Morza Bałtyckiego, w których mieszka łącznie ponad 103 mln mieszkańców. W regionie leży 10 obszarów metropolitalnych, z których każdy ma co najmniej milion mieszkańców. Jednym z realizowanych planów współpracy w dziedzinie planowania i rozwoju przestrzennego w krajach nadbałtyckich jest inicjatywa VASAB 2010², oparta m.in. o współpracę regionów miejskich w dziedzinie zagadnień zrównoważonego rozwoju, zintegrowanego rozwoju przestrzennego stref

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

² VASAB 2010 - Wizja i strategię wokół Bałtyku 2010.

brzegowych itp. W związku z tym programem, w celu wzmocnienia spójności Polski północnej zaproponowano m.in.: hanzeatycki szlak rowerowy, rozwój sieciowej turystyki kwalifikowanej, edukację w zakresie Agendy 21 i in.

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

Położenie Gdyni na osi tras komunikacyjnych północ-południe (TEM/TER) i wschód-zachód (Via Hanseatica) stwarza szanse utrzymania i rozwoju funkcji portowych miasta. Należy jednak podkreślić, że istnieją szybko rozwijające się, alternatywne trasy na tych kierunkach komunikacyjnych. Są to drogi wzdłuż zachodniego i wschodniego wybrzeża Bałtyku, stanowiące w większej części trasy lądowe z krótkimi regularnymi połączeniami promowymi lub mostowo-tunelowymi (Sztokholm – Malmö – Kopenhaga – Europa Zachodnia oraz Via Finlandia + Via Baltica: Umeå – Helsinki – Tallin – Ryga – Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować na tych kierunkach transportowych konieczna jest obok rozwoju połączeń promowych radykalna modernizacja powiązań portów z obsługiwany zapleczem lądowym (kluczową inwestycją jest budowa autostrady A1).

2. UWARUNKOWANIA KRAJOWE

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

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

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

Podstawowymi elementami układu transportowego w regionie są dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni z terminalami promowymi i kontenerowymi, system bałtyckich połączeń żeglugowych (kontenerowych, promowych i ro-ro). Zaspokajanie potrzeb w zakresie infrastruktury odbywać się będzie z uwzględnieniem ograniczeń środowiskowych. Przyszły układ transportowy kraju determinowany jest silnie położeniem paneuropejskich korytarzy transportowych. Jednym z nich jest Korytarz VI: Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Žilina. W korytarzu tym położone są linie kolejowe: E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-CKM-Katowice-Zebrzydowice i magistrala węglowa, linia nr 131 (CE 65) Gdańsk/Gdynia – Tczew - Bydgoszcz – Śląsk, międzynarodowa droga kołowa nr 1 (E 75) Gdańsk – Toruń – Łódź – Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 (E 77) Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kielce – Kraków – Chyżne (granica państwa) oraz budowana Autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Częstochowa – Katowice – Gorzyce).

Połączenie samochodowe łączące porty z centralną i południową Polską (obecnie E75 ma parametry drogi III klasy technicznej, niedostosowane do wymogów szybkiego i bezpiecznego ruchu) objęte zostało programem budowy autostrad, łączących Polskę z Europą Południową i Zachodnią oraz łączących największe aglomeracje w Polsce jako Autostrada A-1. Autostrada A-1, będąca częścią Transeuropejskiej Autostrady Północ – Południe, otwiera korytarz lądowo-morski przez porty Gdańsk – Gdynia dla rozwoju przewozów promowych, ro-ro i kontenerowych w relacji kraje skandynawskie – Polska – kraje Europy Środkowej, kraje bałkańskie, Bliski Wschód.



Układu drogowy aglomeracji mają uzupełnić w przyszłości: Trasa Kaszubska (element drogi ekspresowej Via Hanseatica), obwodnica południowa, obwodnica północna, Droga Czerwona, nadmorska trasa turystyczna Reda-Władysławowo.

Dogodne połączenie kolejowe z wschodnioeuropejskim zapleczem portów Gdańsk – Gdynia zapewnia linia E 65 poprzez modernizowane połączenia o przebiegu wschód – zachód; w węźle warszawskim z liniami Warszawa – Mińsk Białoruski – Moskwa i Warszawa – Lublin – Kijów, a także linią Ława – Olsztyn – Korsze – Skandawa i linią Malbork – Elbląg – Braniewo – Kaliningrad.

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

Z tymi zagadnieniami związany jest rozwój logistyki transportowej i budowa centrów logistycznych. W Polsce należałoby wybudować co najmniej 11 takich centrów, w tym 2-3 o znaczeniu europejskim. Jako miejsce lokalizacji jednego z nich wskazano Trójmiasto.

Głównymi celami rozwoju infrastruktury kolejowej jest podniesienie sprawności najważniejszych linii tranzytowych w tym północ-południe. Kolej ma konkurować z transportem kołowym m. in. poprzez wprowadzanie transportu multimodalnego.

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

Transport rurociągowy: gazociąg wysokiego ciśnienia Ø 400 mm z Włocławka, w trakcie realizacji Ø 500 mm wraz ze zbiornikami solnymi Włocławek – Dębogórze oraz ropociąg Płock – Rafineria Gdańska – Port Północny w Gdańsku.

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

Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju Polska 2025¹, której podstawowym celem jest wzrost dobrobytu polskich rodzin, umocnienie ich samodzielności materialnej oraz poczucia bezpieczeństwa, zakłada równoważenie rozwoju i przestrzennego zagospodarowania umożliwiające aktywne i świadome kształtowanie procesu stopniowej likwidacji istniejących dysproporcji oraz konsolidacji priorytetowych celów strategicznych z globalnymi europejskimi megatrendami rozwoju. Jest to historyczna konieczność i szansa dynamizacji rozwoju i osiągnięcia na tej drodze europejskich standardów życia społeczeństwa poprzez stopniowe zwiększenie konkurencyjności gospodarki narodowej w otwartym systemie oświatowym.

Do realizacji celów strategicznych niezbędne jest kształtowanie struktur przestrzennych:

- nawiązujących do europejskiego systemu gospodarki przestrzennej;
- tworzących warunki efektywnego gospodarowania;
- umożliwiających poprawę jakości życia społeczeństwa.
- hamujących degradację środowiska przyrodniczego;
- umożliwiających ochronę krajobrazu kulturowego;
- charakteryzujących się wzrostem walorów obronnych;

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju, wskazuje na potrzebę promocji polityki modernizacji w oparciu o ogniwa restrukturalizowane oraz otwarcie na przestrzeń europejską. Najaktywniejszymi ogniwami dynamizacji miałyby być jednostki przygraniczne.

Istotnymi elementami rozwoju regionu jest kształtowanie pasma przyspieszonego rozwoju z europejskimi korytarzami komunikacyjnymi o kluczowym znaczeniu dla integracji obszaru bałtyckiego z Europą Środkowo-Wschodnią i Południową.

W planowaniu przestrzennym należy uwzględniać również istotne dla polityki ekologicznej obszary funkcjonalne, a w szczególności obszary wrażliwe na antropopresję jak i te intensywnie zurbanizowane, aglomeracje miejskie.

Warunki realizacji ochrony zasobów przyrody ożywionej określa Krajowa strategia ochrony i zrównoważonego użytkowania różnorodności biologicznej wraz programem działań. Głównym celem jest tu zachowanie i wzbogacanie istniejących oraz odtwarzanie zanikłych elementów różnorodności biologicznej.

Jednymi z ważniejszych celów i zadań realizowanych w miastach będzie:

- wdrażanie systemów selektywnej zbiórki odpadów komunalnych;
- ograniczanie uciążliwości życia na obszarach zurbanizowanych np. poprzez hamowanie tendencji do zabudowy terenów tworzących system ekologiczny miast;
- ochronę i wzmocnienie różnorodności biologicznej;
- racjonalne użytkowanie terenów leśnych;
- ochronę gleb przed ich degradacją;
- ochronę zasobów kopalin.

3. UWARUNKOWANIA REGIONALNE

Najistotniejszą cechą struktury przestrzennej sieci osadniczej województwa to jej pasmowo-węzłowy układ i nierównomierność rozmieszczenia węzłów osadniczych i ludności. W *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002*² założono, że głównymi elementami sieci osadniczej są i będą jednostki miejskie o zróżnicowanej liczbie ludności, w tym Gdynia, dla której przewidziano znaczny wzrost liczby mieszkańców do 2030 r. (281,6 tys. mieszk.). Prognoza ta jest jednak zupełnie odmienna od przyjętej kilka lat później tj. w roku 2006, wskazująca raczej na spadek liczby ludności, niż jej wzrost (2030 r. – 219,2 tys.)³.

Wśród głównych kształtowanych elementów funkcjonalnych sieci osadniczej województwa wyróżniono centrum usługowo-portowe oparte na dwóch kompleksach portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni oraz śródmieściu ukształtowanym pasmowo wzdłuż głównej osi komunikacyjnej Trójmiasta, gdzie założono koncentrację usług o znaczeniu europejskim, ogólnokrajowym, ponadregionalnym i regionalnym oraz stopniową eliminację usług niskostandardowych i działalności ekonomicznej, niezwiązanej z wyjątkowymi walorami lokalizacyjnymi centrum metropolii do ośrodków podregionalnych.

Gdynia jako miasto nadmorskie i o rozbudowanej funkcji turystycznej podlega też w istotny sposób planom rozwoju gospodarki turystycznej w pasie nadmorskim województwa. W większości miast tego obszaru pożądanym kierunkiem rozwoju jest rozwój gospodarki turystycznej bardziej pod względem jakościowym, niż ilościowym, wzbogacanie oferty turystycznej (rozwój turystyki morskiej - jachtingu i żeglugi przybrzeżnej), przedłużanie sezonu itp. Kierunkiem kształtowania osadnictwa przy okazji problemów turystyki jest respektowanie silnych uwarunkowań przyrodniczych z zachowaniem naturalnych powiązań ekologicznych, uzyskiwanie odpowiedniej jakości przestrzeni i przeciwdziałanie zawłaszczaniu najbardziej wartościowych przestrzeni pod zabudowę lotniskową, mieszkaniową i inną.

Pożądane kierunki przekształceń przestrzeni w zakresie osadnictwa przewidują tworzenie warunków dla lokalizacji wykorzystujące położenie przy głównych drogach krajowych tj. nr 6 i 22 oraz harmonizowanie rozwoju osadnictwa z uwarunkowaniami wynikającymi z potrzeby ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych głównie w gminach i powiatach graniczących z obszarem Trójmiasta, w tym Gdyni.

Porównanie przyszłych funkcji centrum z możliwością ich lokalizacji wskazuje, że:

- dla rozwoju centrum usługowego należałoby przewidzieć tereny obejmujące Gdańsk, Sopot i Gdynię i w tej przestrzeni rozpatrywać rozmieszczenie większości funkcji metropolitarnych (np. Górne Miasto, Wyspa Spichrzów, Polski Hak, tereny postoczniowe w Gdańsku oraz Śródmieście w Gdyni);

¹ *Polska 2025 – Długookresowa strategia trwałego i zrównoważonego rozwoju*, oprac. RCSS przy współpracy Min. Środowiska, Rada Ministrów, Warszawa, czerwiec 2000.

² *Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002*, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002.

³ Prognoza GUS z roku 2006.



- dla rozwoju kompleksów portowo – przemysłowych należałoby zarezerwować tereny portowo – przemysłowe Gdańska i Gdyni.

3.1. Uwarunkowania w skali aglomeracji gdańskiej

Gdynia jest drugim, co do wielkości i znaczenia, miastem rozwijającego się subregionalnego systemu osadniczego o cechach potencjalnego obszaru metropolitalnego w województwie pomorskim, którego stolicą jest Gdańsk. Rdzeniem obszaru, obejmującego rozległe powiązania funkcjonalno-przestrzenne, gospodarcze i demograficzno-społeczne jest Trójmiasto, oraz, szerzej Konurbacja Trójmiasta.

Dla harmonijnego rozwoju kształtującego się Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta zagrożeniem jest dezintegracja podmiotowa jednostek wchodzących w jej skład, określanych na 7 powiatów (m. Wejherowo, m. Reda, m. Rumia, m. Gdynia, m. Sopot, m. Gdańsk, m. Pruszcz Gdański) oraz 21 gmin sąsiadujących, w tym m. in. Tczew, Pruszcz Gdański, Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Żukowo, Kosakowo, Luzino, Szemud, Przdokowo, Żukowo, Kolbudy, Pszczółki, Suchy Dąb, Cedry Wielkie i inne, łącznie zamieszkałych przez około milion mieszkańców¹.

Do najważniejszych kierunków działań dotyczących kształtowania metropolii i równoważenie jej struktury przestrzennej należą:

- ochrona i kształtowanie osnowy ekologicznej;
- kształtowanie zintegrowanego systemu transportowego;
- lokalizacja funkcji i obiektów szczególnych istotnych dla kształtowania rangi metropolitalnej (np. centrum targowo-wystawiennicze, obszary prestiżu, park naukowo-technologiczny itp.);
- kształtowanie policentrycznej struktury centrum metropolitalnego;
- zwiększanie wielofunkcyjności rejonów koncentracji miejsc pracy, wielkich osiedli mieszkaniowych, ograniczanie transportochłonności itp.;
- promocja dostępności portów, śródmieść i ogólnej drożności;
- strukturalizacja (krystalizacja) sieci osadniczej, tak aby nowe osiedla tworzyły skupione jednostki wyposażone w potrzebną infrastrukturę, respektując wszelkie uwarunkowania przestrzenne, krajobrazowe, kulturowe, ekonomiczne i funkcjonalne;
- kontrurbanizacja jako jeden z kierunków nowych ośrodków strefy podmiejskiej poprzez odpowiednie planowanie możliwych sytuacji co do typu i lokalizacji miejsc pracy w ich pobliżu lub w miastach metropolii.

Działania te, jako działania zintegrowane, powinny być realizowane poprzez tworzenie związków i porozumień międzygminnych, wspierane przez samorząd województwa itp.

Największa w strefie południowego Bałtyku konurbacja portowo-przemysłowo-miejska oraz jej region funkcjonalny może przekształcić się w bałtycką metropolię polską o znaczeniu europejskim przez wykorzystanie:

- infrastruktury technicznej lądowo-morskich węzłów transportowych
- korzystnych warunków rozwoju ważnego dla Europy Środkowo-Wschodniej ośrodka międzynarodowego handlu, którego podstawę stanowiłyby walory techniczne obu portów metropolii
- innowacyjności, przebojowości i przedsiębiorczości społeczności zurbanizowanej
- dobrze rozwiniętego i komplementarnego potencjału naukowo-badawczego
- relatywnie korzystniejszych (stosunku do innych polskich metropolii) warunków dalszego rozwoju nowoczesnych funkcjonalnie i atrakcyjnych ekologicznie struktur zurbanizowanych, odpowiadających wysokim standardom miast europejskich

- atrakcyjności osiedleńczej i turystycznej
- centralnego położenia Trójmiasta w policentrycznym systemie ośrodków nauki i kultury w północnej Polsce.

Dla wzmocnienia rangi Trójmiasta należy:

- stworzyć warunki organizacyjne umożliwiające:
- podwyższenie skuteczności rozwiązywania wspólnych dla jej funkcjonowania i rozwoju problemów
- wzmacnianie potencjału społecznego i ekonomicznego
- przeciwdziałanie tendencjom odśrodkowym
- prezentowanie potencjału społeczno-gospodarczego całego Trójmiasta;
- podjąć działania koordynacyjne
- restrukturyzacji portów Gdańska i Gdyni, traktując oba porty jako układ komplementarny a nie konkurencyjny
- modernizacji systemów transportu, ochrony środowiska przyrodniczego, wzmocnienia potencjału edukacyjnego itd.

3.2. Uwarunkowania lokalne Gdyni

Gdynia ma bardzo ograniczone i silnie uwarunkowane możliwości rozwoju struktur zagospodarowania przestrzennego w otoczeniu lokalnym i subregionalnym przez wody Zatoki Gdańskiej ze strony wschodniej, intensywnie zabudowane tereny Gdańska i Sopotu od południa i Rumi od północy, a także szczególnie chronione lasy TPK, położone w centralnej i zachodniej części obszaru miasta. Jedyne możliwości stwarzają tereny gmin Kosakowo, Szemud, Wejherowo i Żukowo, przy czym te ostatnie są bardzo ograniczone przestrzennie (enklawy śródleśne w granicach TPK, krótka granica z Chwaszczynem).

Gminy sąsiadujące z Gdynią starają się prowadzić samodzielną politykę rozwoju. Związane jest to z możliwościami jakie stwarza ustawa samorządowa, chęć czerpania korzyści z położenia w aglomeracji, ale też dostrzegania licznych problemów związanych z sąsiedztwem z dużymi miastami, co wytworzyło postawy ostrożności i samodzielności. Brak wyraźnej, wspólnej polityki przestrzennej jednostek wchodzących w skład aglomeracji, głównie między dużymi miastami i małymi gminami, powoduje szereg niekorzystnych zjawisk, do których należy przede wszystkim suburbanizacja, tj. „rozlewanie miast”. Jest to proces bardzo niekorzystny dla miasta, często chaotyczny i mało przewidywalny.

W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie wymaga skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wielu gmin aglomeracji. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (w tym o znaczeniu ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.

W dużym stopniu niezależnie od polityki Gdyni, a także innych władz publicznych samorządowych, zachodzą w otoczeniu lokalnym miasta procesy przekształceń zagospodarowania przestrzennego i stopniowa koncentracja ludności.

¹ Plan Zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2002, Pomorskie Studia Regionalne, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2002, s. 174-177.

III. TENDENCJE ROZWOJU DEMOGRAFICZNEGO I GOSPODARCZEGO

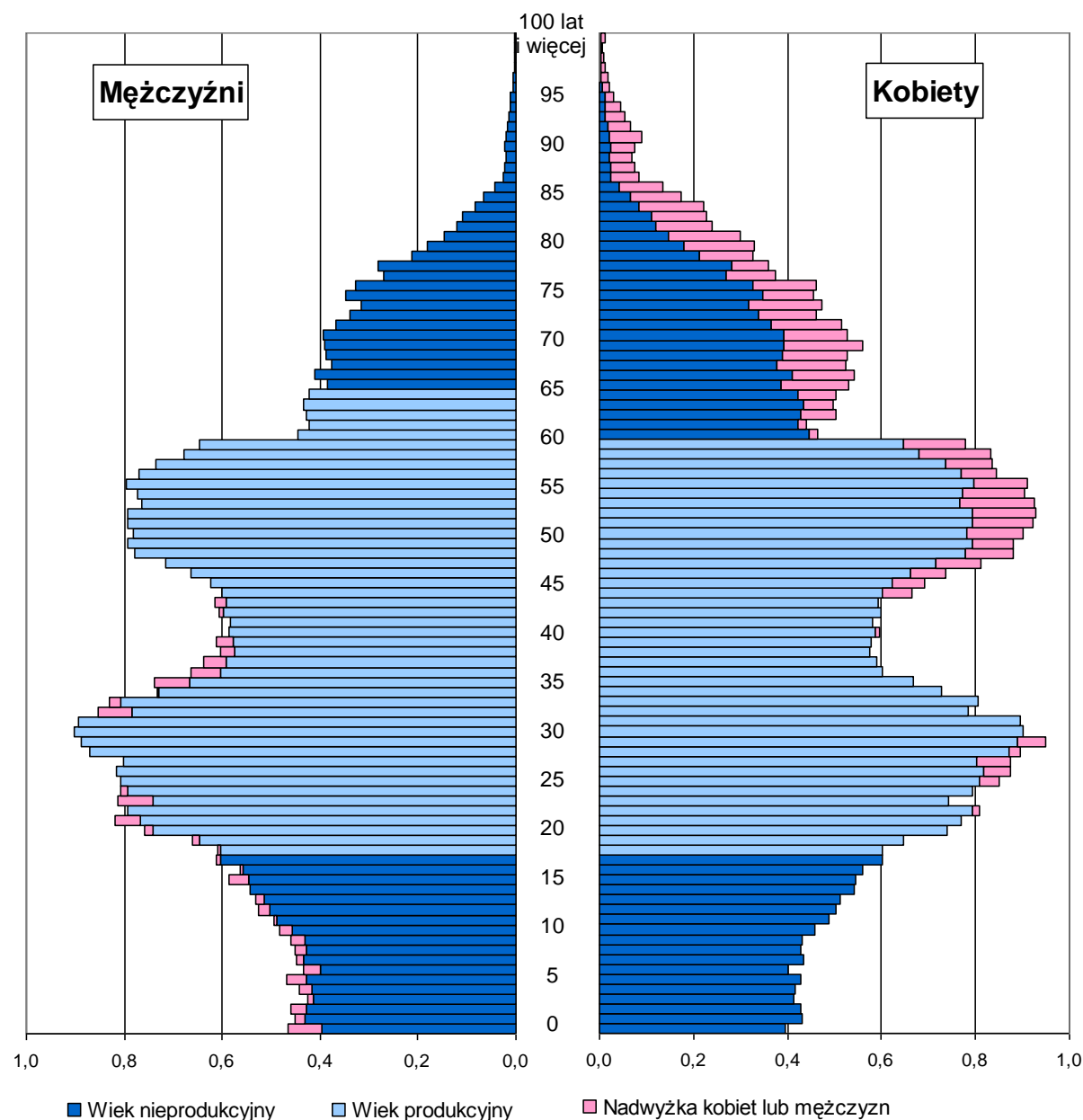
1. ROZWÓJ DEMOGRAFICZNY

1.1. Stan i struktura ludności

W roku 2005 liczba mieszkańców Gdyni wynosiła 252,8 tys. osób, co stanowiło 11,5% ludności województwa pomorskiego i ponad 17% ludności miejskiej województwa. W rankingu miast w kraju wielkość Gdyni sytuuje ją na 12 pozycji.

Ogólna liczba mieszkańców Gdyni w latach 2000-2005 ulegała nieznacznym zmianom; najwyższa była w 2002 r.- przekroczyła wtedy 253,5 tys. osób, najniższa na koniec 2005 roku. Łącznie w latach 2000-2005 miasto zanotowało spadek liczby mieszkańców o 0,6 tys. osób.

Struktura ludności według płci i wieku w Gdyni – stan w dniu 31.12.2005 r.



Dzieje się tak za sprawą niskiego przyrostu naturalnego, co jest wynikiem procesu starzenia się społeczności gdyńskiej, osłabienia tempa migracji w następstwie dynamicznego rozwoju bliskiego otoczenia Gdyni.

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

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

Udział osób w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat) w roku 2005 wyniósł 17,26%, udział osób w wieku produkcyjnym wynosi 65,66%, gdzie 39,62% ogółu to ludność w wieku mobilnym (18-44 lata), zaś 26,04% niemobilnym zawodowo (kobiety - 45-59 lat i mężczyźni - 45-64 lata). Ludność w wieku poprodukcyjnym stanowi 17,08% ogółu mieszkańców miasta, zatem niemal co piąty mieszkaniec miasta jest w wieku emerytalnym. Poszczególne dzielnice Gdyni różnią się znacznie pod względem struktury wieku mieszkańców. Przede wszystkim na uwagę zasługuje rozkład przestrzenny zjawiska tzw. "starości demograficznej". Mianem tym określa się jednostki, w których występują jednocześnie trzy parametry:

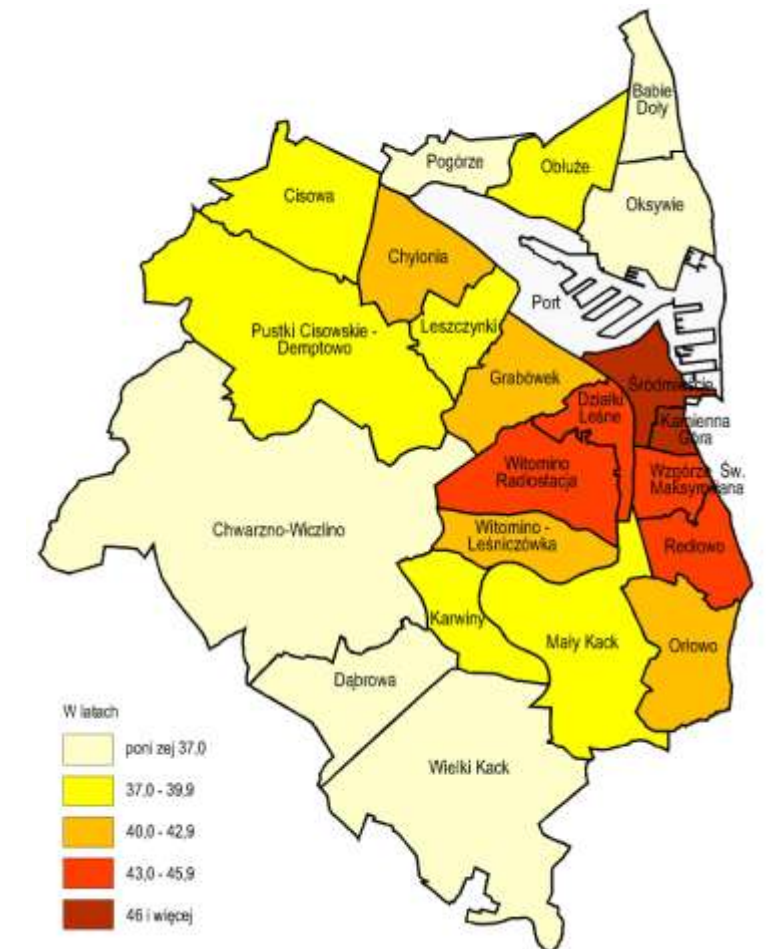
- niski udział wieku przedprodukcyjnego - 13-15% ludności
- niski udział wieku produkcyjnego - poniżej 60% ludności
- wysoki udział wieku poprodukcyjnego - powyżej 20% ludności

Najbardziej zaawansowany problem "starości demograficznej" zaobserwowano w 2 jednostkach śródmiejskich: Śródmieście i Kamienna Góra, gdzie udział wieku poprodukcyjnego przekroczył 30%. Towarzyszy temu zjawisko wysokiego udziału gospodarstw 1-osobowych – powyżej 40% ogółu gospodarstw domowych w dzielnicy. Cechy "starych" dzielnic wykazują już sąsiednie jednostki: Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo, Działki Leśne, Witomino Radiostacja.

Problem tzw. "młodych demograficznie" dzielnic gdzie występuje zjawisko przeciwne do opisanego powyżej dotyczy południowo-zachodniego pasma rozwojowego miasta, to jest jednostek: Dąbrowa i Karwiny, gdzie odsetek dzieci i młodzieży jest najwyższy w mieście oraz jednostek: Mały Kack, Wielki Kack i Chwarzno-Wiczlino.

Charakterystyczny jest też rozkład przestrzenny grupy wieku produkcyjnego. Jednostki o najwyższym udziale tej grupy - powyżej 70% ludności dzielnicy to: Babie Doły, Pogórze, Obłuże, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo, Witomino Leśniczówka, Karwiny, wszystkie położone skrajnie w stosunku do głównych koncentracji miejsc pracy: w śródmieściu i porcie. Oznacza to, że mieszkańcy w wieku najwyższej aktywności zawodowej muszą dojeżdżać do pracy z oddalonych dzielnic mieszkaniowych.

Średnia wieku ludności zamieszkałej w Gdyni w 2005 r. wg dzielnic



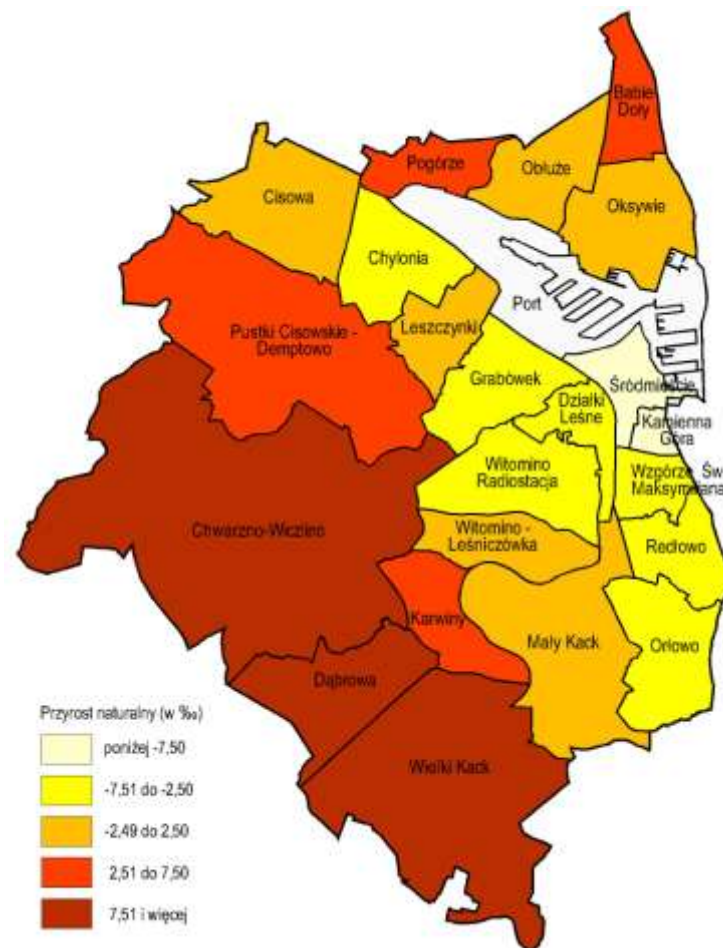
1.2. Przyrost naturalny

Przyrost naturalny w Gdyni w latach 90-tych miał tendencję spadkową. Od 1990 r. do 1994 r. spadł z poziomu +1,6‰ do +0,3‰. Od 1995 r. kształtuje się na poziomie zbliżonym do zera, wykazując w poszczególnych latach niewielkie odchylenia dodatnie lub ujemne, ponieważ liczba urodzeń i zgonów jest zbliżona. Najniższy przyrost w tych latach odnotowano w 1997 r. (-0,88‰) oraz w 1999 i 2005 r. (-0,5‰), najwyższy zaś w 2006 r. (+0,37‰).

W 2006 r. najwyższy przyrost naturalny w Gdyni notują dzielnice o najniższej średniej wieku mieszkańców tj. Chwarzno-Wiczlino, Wielki Kack (ok. +11‰) oraz Pogórze i Pustki Cisowskie-Demptowo (ok. +5‰). Najniższy, ujemny przyrost naturalny odnotowano w 2006 r. w dzielnicach Śródmieście i Kamienna Góra (ok. -10‰)¹.

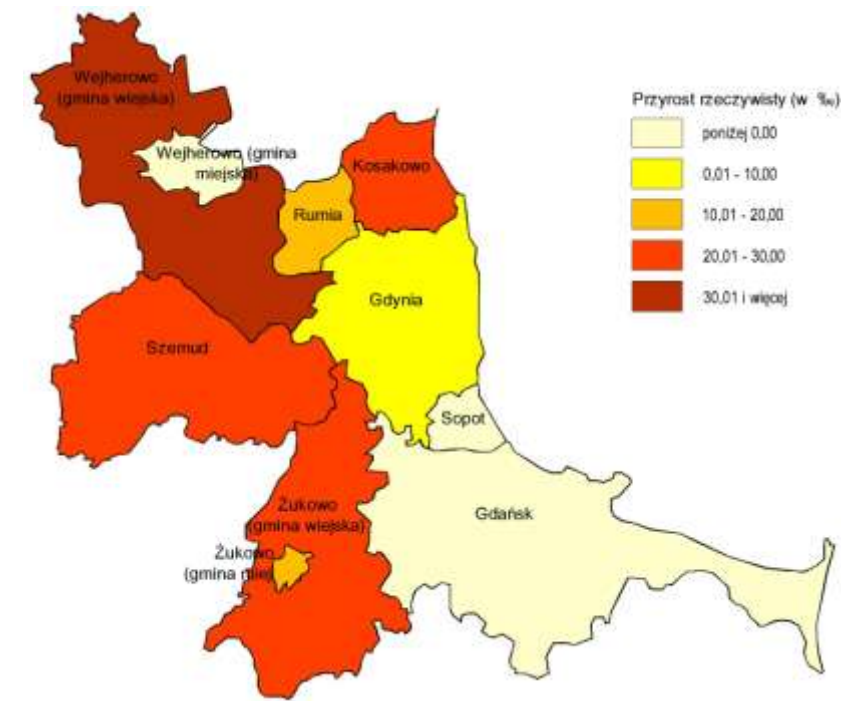
Według danych GUS w ostatnich latach przesunął się wiek najwyższej płodności kobiet. W roku 1990 najczęściej urodzeń obserwowano w grupie kobiet w wieku 20-24 lat. Według danych za rok 2005, w Gdyni najczęściej dzieci rodzą kobiety w wieku 25-29 lat (31,38%) oraz w wieku 30-34 lata (24,18%). W wieku najwyższej płodności jest zatem obecnie wyż demograficzny, z lat 70-tych i 80-tych. Proces ten może spowodować okresową poprawę wskaźników urodzeń, z drugiej strony narastać będzie liczba zgonów, co w konsekwencji nie poprawi możliwości biologicznego rozwoju ludności miasta.

Przyrost naturalny (w ‰) w Gdyni w 2006 r. wg dzielnic



Saldo migracji ogółem zmienia się na niekorzyść miasta od +656 osób w roku 2000 do -212 w 2005 r. Na pobyt stały w roku 2005 przybyło 3 699 osób, z czego aż 54,5% to ludzie młodzi, poniżej 30 roku życia, 20,74% to ludność w wieku 30-39 lat. Według danych Urzędu Miasta Gdyni w 2005 r. wśród mieszkańców Gdyni około 5 tys. osób (ok. 2%) przebywało na pobyt czasowy. Saldo migracji czasowych, jako różnica pomiędzy liczbą osób zameldowanych na pobyt czasowy w Gdyni oraz czasowo nieobecnych w miejscu zamieszkania w 2005 roku przewyższało niemal sześciokrotnie saldo migracji definitywnych, zaś w 2000 r. niemal czterokrotnie. Również migracje zagraniczne osiągają znaczącą skalę. Średnio 4,05% imigrantów w latach 2000-2005 to ludność z zagranicy. Za granice kraju wyjechało zaś ponad dwa razy więcej osób, niż z niej przybyło, najwięcej osób, w badanym okresie, wyjechało w 2005 roku - 372 osoby.

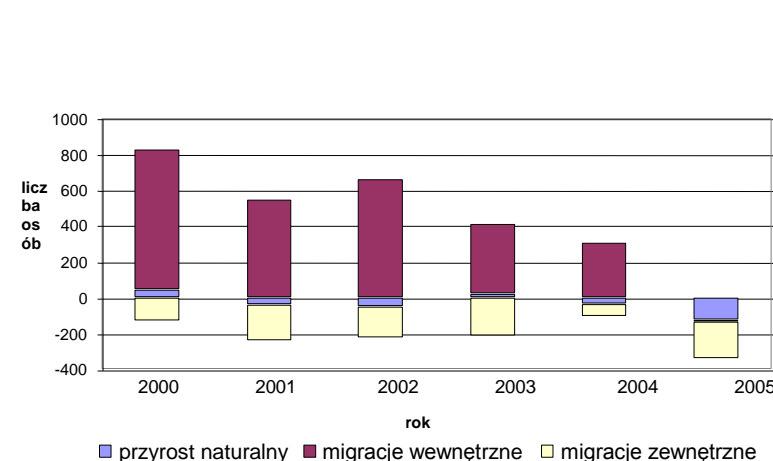
Średnie tempo przyrostu rzeczywistego (w ‰) Gdyni i gmin sąsiednich w latach 2000 - 2005



1.3. Migracje

Saldo migracji wykazuje tendencję spadkową od połowy lat 90-tych z wyjątkiem lat 2000-2002, kiedy było nieco wyższe: od 1,9 do 2,6 na 1000 ludności. W roku 2005 saldo było po raz pierwszy ujemne -0,8 na 1000 ludności. Ludność napływająca do Gdyni na pobyt stały w latach 2000-2005 pochodziła głównie z miast - średnio 73% migrantów, natomiast wśród ludności emigrującej z Gdyni odsetek ten jest niższy - 63% mieszkańców wyprowadziło się do innych miast. W okresie 2000 - 2005 obserwowany jest natomiast stały wzrost odpływu ludności z Gdyni na wieś, od 21% emigrantów w roku 2000 do 37% w 2004 r. i 33% w 2005 r.

Przyrost rzeczywisty w Gdyni w latach 2000 - 2005



1.4. Prognozy demograficzne

Według prognoz GUS na lata 2010-2030, obserwowane tendencje zmian demograficznych będą się pogłębiać. Ogólny ubytek ludności w roku 2030 szacowany jest na 13,27% tj. ponad 33,5 tys. osób. Prognoza ta przewiduje głębokie zmiany struktury wiekowej społeczeństwa, ubytki dotkną grupy ludności w wieku przedprodukcyjnym (około 37%) oraz produkcyjnym (około 25%) natomiast wzrośnie znacznie udział osób w wieku poprodukcyjnym (około 55%). O ponad jedną trzecią obniży się liczba mieszkańców w mobilnym wieku produkcyjnym, a nieznacznie wzrośnie ludność w wieku produkcyjnym niemobilnym. Z powodu zmian struktury wiekowej szybko wzrastać będzie współczynnik obciążenia demograficznego. W roku 2005 współczynnik ten, wyrażony liczbą ludności w wieku nieprodukcyjnym przypadającą na 100 osób w wieku produkcyjnym, wyniósł 52,3, w 2020 szacuje się go na około 70, zaś w 2030 r. na ponad 75.

Do 2020 r. przewiduje się przyrost liczby gospodarstw domowych o około 9 tys. gospodarstw; jednocześnie zmniejszać się będzie przeciętna liczba osób przypadająca na 1 gospodarstwo domowe. W roku 1996 było to 2,78 osób, w 2002 r. 2,48 osób; w latach następnych, aż do 2020 r., szacuje się spadek do poziomu około 2,18 osób².

Prognoza rozwoju ludności kraju do 2030 roku, opracowana przez GUS jest w swej wymowie pesymistyczna, przewiduje bowiem dalszy wzrost emigracji zagranicznej Polaków i spadek ludności kraju do 35,7 mln osób. Założenia tej prognozy zostały następnie proporcjonalnie przeniesione na poszczególne miasta i gminy, co niekoniecznie musi się potwierdzić w indywidualnych przypadkach.

Odpowiednia polityka państwa i miasta może bowiem zahamować niekorzystne tendencje rozwoju ludności. Trzeba brać pod uwagę fakt możliwych zmian poziomu dzietności kobiet oraz atrakcyjność oddziaływania dużych aglomeracji miejskich, przyciągających młodych wykształconych ludzi.

¹ Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, 2006 wg Referatu Ewidencji Ludności i Meldunków.

² Szacunki na podstawie *Prognozy demograficznej na lata 2003-2030, Informacje i opracowania statystyczne*, GUS, Warszawa 2004.

Prognoza ludności w wieku produkcyjnym i nieprodukcyjnym miasta Gdyni w latach 2010 - 2030¹.

Rok	2005 ²	2010	2015	2020	2025	2030
OGÓŁEM	252791	253225	249385	242473	232218	219233
Mężczyźni	120733	121070	119092	115756	110869	104639
Kobiety	132058	132155	130293	126717	121349	114594
Wiek przedprodukcyjny	43639	39605	36964	34401	31212	27437
mężczyźni	22359	20222	18889	17595	15944	13998
kobiety	21280	19383	18075	16806	15268	13439
Wiek produkcyjny	165973	163474	153141	142454	133345	124466
mężczyźni	83855	84777	80371	75029	69820	65330
kobiety	82118	78697	72770	67425	63525	59136
Wiek poprodukcyjny	43179	50146	59280	65618	67661	67330
mężczyźni	14519	16071	19832	23132	25105	25311
kobiety	28660	34075	39448	42486	42556	42019
Ludność w wieku nieprodukcyjnym na 100 osób w wieku produkcyjnym	52,3	54,9	62,8	70,2	74,1	76,1
mężczyźni	44	42,8	48,2	54,3	58,8	60,2
kobiety	60,8	67,9	79	87,9	91	93,8

1.5. Wnioski

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

2. ROZWÓJ GOSPODARCZY

2.1. Struktura podmiotów gospodarczych

Ogół podmiotów gospodarczych tworzy bazę ekonomiczną miasta, stanowi główne źródło zatrudnienia i popytu na pracę, źródło dochodów budżetu miasta i dochodów osobistych ludności. Struktura własności podmiotów gospodarczych na koniec 2005 roku przedstawia się następująco:

- sektor publiczny obejmuje tylko 543 jednostki, które skupiają 30,7 tys. pracujących tj. 46% ogółu pracujących;
- sektor prywatny to 30 729 jednostek zatrudniający 39,3 tys. pracujących (w statystyce pracujących nie uwzględniono pracujących w małych firmach zatrudniających 9 i mniej osób).

W latach 2000-2005 w gospodarce trwał nadal proces restrukturyzacji prowadzący do umocnienia sektora firm prywatnych. Z sektora publicznego odeszło 11 tys. pracujących, mimo że liczba podmiotów w tym sektorze wzrosła aż o 63%. Sektor prywatny zanotował przyrost 3,8 tys. firm i 5,5 tys. pracujących. W 2000 r. firm dużych zatrudniających ponad 250 osób było tylko 40.

Prawie 75% ogółu podmiotów gospodarczych stanowią obecnie firmy funkcjonujące na statusie „osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą”. To one właśnie wykazują największy przyrost. Największy udział mają firmy zajmujące się handlem 26,6%, obsługą nieruchomości 19% oraz produkcją i budownictwem 22,3% w stosunku do ogółu firm.

2.2. Wiodące dziedziny gospodarki

• Gospodarka morska

Kompleks różnych działalności, wykorzystujących nadmorskie położenie, określanych mianem „gospodarki morskiej” obejmuje obecnie 962 podmioty, skupiające 17,3 tys. pracujących, co stanowi 24,6% ogółu pracujących w mieście. Poszczególne sektory gospodarki morskiej w różnej kondycji przeżyły okres dekonunktury i zmiany właścicielskie. Niepewny jest los polskiej **floty transportowej**, obejmującej 18 jednostek, z których tylko 3 pływa pod polską banderą.

Zapaść gospodarcza dotknęła **rybołówstwo dalekomorskie i morskie**, chociaż jego szanse połowowe (razem z Gdańskiem) szacuje się ciągle na 30-40 tys. ton ryb rocznie. Niewielkie znaczenie ma przetwórstwo ryb zatrudniające tylko 0,3 tys. osób. Poważny problem ekonomiczny i społeczny stwarza niepewność, co do losów **przemysłu okrętowego**, ponieważ zatrudnia on ponad 9 tys. osób, a ewentualna upadłość stoczni może dotkliwie osłabić rynek pracy Gdyni i regionu.

Renesans przeżywa **port morski**, który od 2000 r. zanotował wzrost obrotów o 66%; przeładunki portowe przekroczyły poziom 14 mln ton rocznie, głównie za sprawą wzrostu przeładunków kontenerowych i drobnicowych. Rozwój funkcji portowych przekroczył już poziom, zakładany w prognozach sprzed 10 lat.

Wzrost zanotowały również **przewozy pasażerskie** w transporcie morskim i osiągnęły poziom 400 tys. pasażerów rocznie. Port gdyński jest również liderem pod względem wizyt dużych statków wycieczkowych. Podróże statkami są jedną z najszybciej rozwijających się form turystyki na świecie. W roku 2006 odwiedziło Gdynię 89 wycieczkowców.

Port morski posiada pewne rezerwy terenowe, co umożliwi dalszą jego rozbudowę i modernizację.

Zamierzenia inwestycyjne na najbliższe lata:

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

¹ Rocznik Statystyczny Gdyni 2006, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2007, Tabl. 5(52), s. 119-120.

² Stan w dniu 31 XII 2005 wg Rocznika Statystycznego Gdyni 2006, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2007, Tabl. 4(51), s. 119.



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

- **Infrastruktura obrony narodowej**

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

- **Pozostały przemysł i budownictwo**

Poza przemysłem okrętowym ważnym sektorem działalności przemysłowej jest "wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę" zarządzane w całości przez spółki handlowe, w tym z kapitałem zagranicznym, zatrudniające 1,6 tys. osób. Budownictwo niemal w całości prywatne zatrudnia blisko 3 tys. osób. Przetwórstwo przemysłowe, poza przemysłem okrętowym skupia ok. 8 tys. pracujących. Głównymi kierunkami produkcji są: produkcja farb i lakierów w znajdującym się w stanie upadłości "Polifarbie"; przemysł spożywczy, urządzenia klimatyzacyjne, wyroby z tworzyw sztucznych, elektronika, materiały budowlane, wyroby jubilerskie, konstrukcje budowlano-stalowe.

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

- **Szkolnictwo wyższe**

Gdynia stanowi już duży ośrodek szkolnictwa wyższego, obejmujący 6 szkół wyższych, w których kształcą się 15,2 tys. studentów, w tym 6,6 tys. osób na studiach dziennych. Obserwowane w ostatnich latach zmiany to dostosowywanie kierunków kształcenia do potrzeb gospodarki i rynku pracy, stąd cywilne, najczęściej ekonomiczne kierunki nauczania w akademiach morskich. Brakuje cywilnych uczelni technicznych i zaplecza naukowo-badawczego ukierunkowanego na potrzeby rozwoju techniki i technologii. Impulsem do tworzenia tego typu placówek może być obecność zrealizowanego już "parku naukowo-technologicznego".

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

- **Handel**

Gdynia jest ważnym ośrodkiem handlu detalicznego, hurtowego i targowiskowego; ograniczoną działalność prowadzi centrum targowo-wystawiennicze przy ul. Wendy. Ważniejsze obiekty handlowe to:

- „Hala Targowa” przy ul. Wójta Radtkego (o pow. 7500 m², z targowiskiem o pow. 2000 m²)
- „Targowisko Chylonia” (o pow. 4300 m², pow. handlowa 2000 m²)
- 2 duże hipermarkety "Real" (22000m²) i "Klif" (24000 m²)
- 2 hipermarkety TESCO (łącznie 18 400 m²)
- 1 market OBI (9000 m²)
- 1 hurtownia Macro Cash and Carry (12800 m²)
- 2 domy towarowe "Batory" (21000 m²) i "Chylonia" (10000 m²)
- 3 centra handlowe "Berger", „Kwiatkowskiego” (5979,5 m²) i „Kaufland”
- 1 targowisko hurtowe przy ul. Rdestowej (4500 m²; pow. Handlowa 3000 m²)
- 25 dużych sklepów o powierzchni ponad 1000 m² każdy.

Szacunkowo określa się powierzchnię handlu detalicznego na ok. 300 tys. m². Handel hurtowy dysponuje powierzchnią magazynową 130 tys. m² oraz powierzchnią składową ponad 84 tys. m². Działalność handlową prowadzi ok. 8 tys. firm, zatrudnienie w handlu wynosi 14 -18 tys. osób, czyli tyle ile zatrudnia przemysł. Obroty w handlu hurtowym są 4-krotnie większe niż w handlu detalicznym.

Wzrost dochodów ludności oraz zainteresowanie potencjalnych inwestorów wskazuje na dalsze duże możliwości rozwoju handlu, zwłaszcza dużych kompleksów handlowo-usługowych.

2.3. Tendencje inwestycyjne w latach 2000-2007

- **Centrum miasta - komercjalizacja, uzupełnianie zabudowy i ekspansja**

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

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

- zrealizowano centrum handlowo-usługowe Wzgórze i planowana jest dalsza jego rozbudowa (dawne tereny baz transportowych),
- zrealizowano I etap Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (była zajezdnia autobusowa),
- w realizacji jest budowa kompleksu apartamentowo-usługowego Sea Towers (tereny poportowe).

Problemem staje się brak przestrzeni parkingowych w obrębie śródmieścia.

Ograniczenie terenów portowo – przemysłowych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta stworzyło dalsze możliwości rozwoju funkcji usługowych i mieszkaniowych z zachowaniem ciągłości kompozycyjnej śródmieścia.

- **Tereny rozwojowe – rozwój budownictwa jednorodzinne, przygotowanie uzbrojenia**

Na obszarze tzw. Gdyni Zachód (obejmującej tereny rozwojowe położone w zachodniej części miasta) wyznaczonych zostało 190 ha terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, co przy przyjęciu wskaźników określonych w obowiązujących planach pozwala na wyznaczenie ponad 2400 działek budowlanych i realizację tyluż domów jednorodzinnych. Obecnie średniorocznie oddawanych jest w Gdyni do użytku 270 domów jednorodzinnych, najwięcej ok. 350 domów oddano do użytku w 2003 r. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę jednorodziną, tylko na Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie 7-9 lat.

Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 79,5 ha terenów pod zabudowę wielorodzinną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy 0,5-1,5 (średnio 0,9-1,0). Pozwala to na realizację do 746 tys. m² powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % - do ok. 488 tys. powierzchni użytkowej mieszkań. Obecnie średniorocznie oddawanych jest w Gdyni do użytku 980 mieszkań w budynkach wielorodzinnych. Średnia wielkość budowanych mieszkań w różnych formach budownictwa (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi 50-65 m². Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę wielorodziną, tylko na Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie 7-8 lat.

Należy zastrzec, że

- powyższe szacunki zakładają utrzymanie się istniejących tendencji w zakresie możliwości inwestycyjnych i popytu,
- możliwości inwestycyjne w zasadniczym stopniu uwarunkowane są tempem realizacji infrastruktury technicznej (uzbrojenia terenu) na Gdyni Zachód,
- tempo inwestycji zależeć będzie również od tempa udostępniania - sprzedaży terenów przez obecnych właścicieli - w interesie miasta są jak najszybsze przekształcenia własnościowe.

Obecnie realizowany jest program budowy wodociągów i kanalizacji sanitarnej na znacznej części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Umożliwi to realizację, obok zabudowy jednorodzinnej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i usługowej, przy zachowaniu pełnych standardów uzbrojenia.

Rozwijają się inwestowanie na terenie wiejskich gmin ościennych, które położone są stosunkowo blisko obszaru centralnego metropolii - w odległości 6-10 km od śródmieścia Gdyni kończą się tereny należące



do miasta. Władze sąsiadujących terenów wiejskich starają się przyciągnąć inwestorów, promując w ten sposób rozlewanie się miast (urban sprawl). W chwili obecnej nie ma skutecznej koordynacji zagospodarowania pomiędzy miastem a terenami go otaczającymi.

Znaczna część wydzielanych i kupowanych działek na obrzeżach miasta, w tym w gminach ościennych pozostaje niezabudowana - kupowane są z zamiarem inwestowania nie od razu lub jako lokata kapitału.

- **Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury technicznej i transportowej**

W analizowanym okresie na terenie miasta Gdyni zrealizowano szereg inwestycji infrastrukturalnych, w tym węzły i drogi układu podstawowego, usprawniających komunikację w obrębie miasta, z których najważniejszą była budowa I i II etapu Drogi Różowej.

W realizacji są:

- budowa Trasy Kwiatkowskiego - najistotniejszego połączenia drogowego dla poprawy dostępności do portu i centrum miasta
- III etap Drogi Różowej (od ul. Stryjskiej do ul. Wielkopolskiej)
- budowa sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino.

- **Inwestycje miejskie z zakresu infrastruktury społecznej**

Wśród inwestycji z zakresu infrastruktury społecznej przeważały inwestycje w placówkach oświatowych, w tym wyposażenie istniejących szkół w obiekty sportowe. W ostatnich latach zrealizowano ponadto nowoczesny obiekt usługowy na Karwinach, mieszczący przychodnię lekarską i komisariat policji oraz szereg inwestycji rekreacyjno-sportowych.

W realizacji jest hala sportowo-widowiskowa przy ul. K. Górskiego, a w przygotowaniu rozbudowa stadionu piłkarskiego GOSiRu, budowa stadionu rugby i Domu Pomocy Społecznej.

2.4. Wnioski

- Procesy restrukturyzacyjne z ubiegłych lat doprowadziły do znacznego rozdrobnienia bazy ekonomicznej Gdyni. Bazę tę stabilizuje obecność nadal dość silnego sektora publicznego, który zapewnia pracę dla ok. 30 tys. osób. Szczególnie dotkliwe straty poniosły niektóre działy gospodarki morskiej jak: rybołówstwo, transport morski (flota), przetwórstwo ryb. Rozpadło się budownictwo państwowe i niektóre działy przemysłu. Straty powstałe z tego tytułu na rynku zostały szybko wyrównane przez małych i drobnych przedsiębiorców, co świadczy o dużej prężności i aktywności mieszkańców.
- W wyniku ograniczenia aktywności niektórych podmiotów gospodarczych powstały możliwości innego zagospodarowania terenów przemysłowych i portowych, z których największe to:
 - układ torowy nabrzeży portowych obsługujących przeładunki węgla tzw. „Międzytorze”
 - teren po Przedsiębiorstwie Połowów Dalekomorskich DALMOR
 - teren po Fabryce Farb i Lakierów Okrętowych POLIFARB.
- Kolejny impuls rozwojowy dla miasta pojawia się w związku z możliwościami zwiększenia intensywności użytkowania terenów portowych – budową nowego terminalu promowego przy Nabrzeżach: Fińskim i Polskim, ożywieniem wymiany w handlu międzynarodowym, rozbudową węzłów komunikacji na styku ląd-morze.
- Gdynia ma możliwości wykorzystania szans wynikających z organizacji w Trójmieście ważnych imprez międzynarodowych (jedną z najważniejszych będą mistrzostwa Europy w piłce nożnej EURO 2012). Wiąże się to z koniecznością rozbudowy bazy hotelowo-gastronomicznej, usługowej, obsługi turystyki, poszerzenia i podniesienia standardu oferty turystycznej miasta.
- W obrębie śródmieścia Gdyni występują rezerwy terenowe wynikające stąd, że przedwojenne plany zabudowy nie zostały w całości zrealizowane. Ich wykorzystanie może, poprzez uzupełnianie programu użytkowego, pozwolić na poprawę funkcjonowania śródmieścia (np. poprzez realizację parkingów strategicznych). Z drugiej strony należy wziąć pod uwagę zgłaszany przez mieszkańców niedostatek powierzchni placowych i zieleni rekreacyjnej.

IV. OCENA WARUNKÓW I JAKOŚCI ŻYCIA MIESZKAŃCÓW

1. WARUNKI ZAMIESZKIWANIA

1.1. Zasoby mieszkaniowe

Zasoby mieszkaniowe Gdyni na koniec 2005 r. wynosiły 98,8 tys. mieszkań o powierzchni 5913 tys. m²; przeciętna wielkość 1 mieszkania - 59,8 m², przeciętne zagęszczenie - 2,56 osoby/1 mieszkanie, na 1 osobę przypada średnio 23,3 m² powierzchni użytkowej. W rzeczywistości warunki mieszkaniowe są nieco gorsze, ponieważ jak wykazały wyniki spisu powszechnego z 2002 r. ok. 5% zasobów stanowią mieszkania z różnych przyczyn niezamieszkałe, lokale oczekujące na zasiedlenie, na zmianę lokatora lub właściciela oraz lokale w trakcie remontu.

Struktura wieku zasobów mieszkaniowych

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

Okres wczesnej urbanizacji - lata 1920-1945

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

Okres powojennej odbudowy - lata 1946-56

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

Okres intensywnej urbanizacji lat 60-tych i 70-tych

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

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

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

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

Drugą połowę lat 90-tych charakteryzuje rozwój rynku firm developerskich oferujących realizację zarówno mieszkań w ramach zabudowy wielorodzinnej jak i w formie domów jednorodzinnych usytuowanych w kompleksach zabudowy o małej i średniej skali. Urbanistyka tego okresu charakteryzuje się dopasowywaniem struktury zabudowy do nabytych nieruchomości z jednoznaczna opcją na maksymalizację powierzchni do sprzedaży lub wynajmu. Efektem tego jest uszczuplanie projektowanych wcześniej terenów usług osiedlowych i zieleni. Odczuwalny jest niedostatek terenów przeznaczanych na rekreację i inne cele publiczne wokół enklaw zabudowy developerskiej. Jedną z nowych form zabudowy są tzw. apartamentowce - zespoły intensywnej, wysokiej zabudowy z programem usługowo-rekreacyjnym w obrębie zespołu.



Oceniając strukturę wieku istniejącej zabudowy mieszkaniowej można stwierdzić, że:

- mieszkania przedwojenne mają niewielki udział w zasobach, ogółem 14%; przeciętna wielkość 59,7 m²/ 1 mieszkanie (dane dotyczą lokali zamieszkałych w 2002 r.); zabudowa przedwojenna występuje we wszystkich dzielnicach miasta
- zasoby powojenne z lat 1945-78 to 46 tys. mieszkań o powierzchni użytkowej 2,3 mln m², przeciętna wielkość 49,9 m²/ 1 mieszkanie; ta grupa obejmuje najbardziej niekorzystne tzw. "oszczędnościowe" budownictwo wielorodzinne, zbudowane w technologii wielkiej płyty z dużym udziałem małych mieszkań np. w Chyloni - 76,5%, Witomino Radiostacja - 79,9%
- w latach 1978-88 zbudowano ok. 15 tys. mieszkań o przeciętnej wielkości 64,4 m²/ 1 mieszkanie
- w latach 1988-2005 zbudowano 19 tys. mieszkań o przeciętnej wielkości 81,0 m²/ 1 mieszkanie.

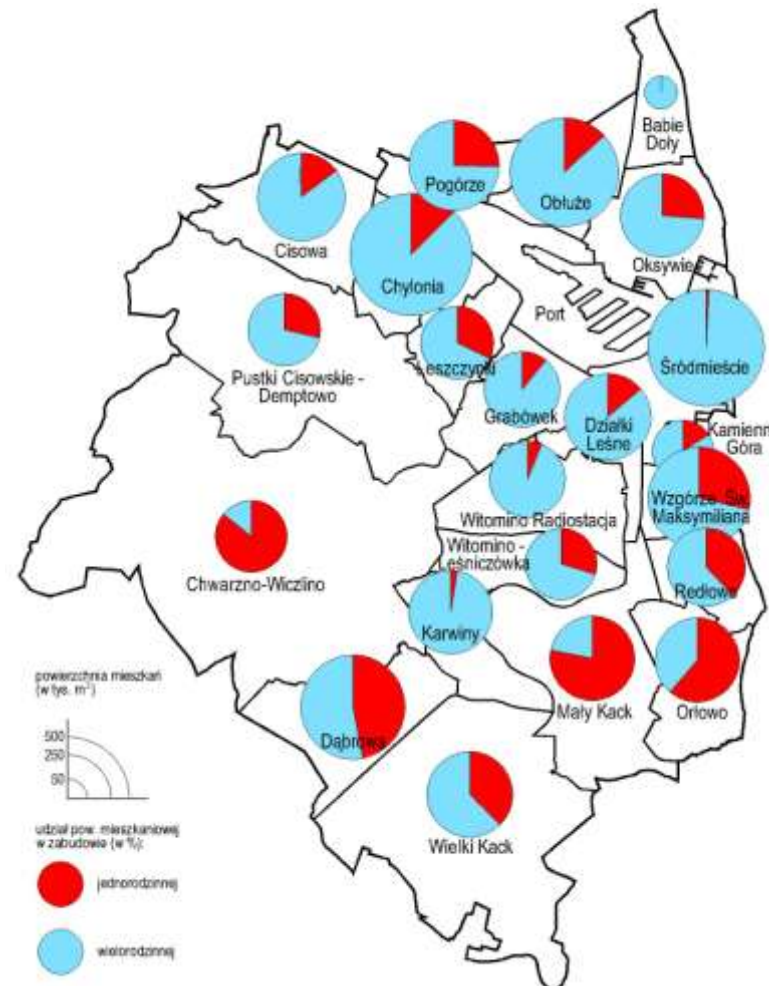
Komunalne zasoby mieszkaniowe

Liczba mieszkań komunalnych w Gdyni ulega stałemu zmniejszeniu; w 2005 roku było to już tylko 6,5 tys. mieszkań o powierzchni 309,3 tys. m²; przeciętna wielkość 47,6 m²/ 1 mieszkanie.

W tej grupie znajduje się 318 mieszkań socjalnych, w których zamieszkuje 1091 osób (dane z kwietnia 2007), średnia wielkość 30,5 m²/ 1 mieszkanie. Jest to grupa mieszkań, które muszą być zwielokrotnione z uwagi na zadania gminy w zakresie zabezpieczenia potrzeb mieszkaniowych najuboższych jej mieszkańców. Aktualnie oczekuje na mieszkania socjalne ok. 400 rodzin.

Budownictwo czynszowe, TBS-y realizowane przy współudziale gminy to 779 mieszkań oddanych do użytku do czerwca 2007 roku i 122 mieszkania będące w budowie, planowane do oddania we wrześniu 2007 r. Liczba wniosków o przyznanie mieszkania czynszowego wynosiła w maju 2007 r. około 700. Przez najbliższe lata TBS nie planuje budować nowych budynków.

Powierzchnia mieszkań w zabudowie jedno- i wielorodzinnej w Gdyni w 2002 r. wg dzielnic



1.2. Standardy mieszkaniowe

Wskaźnik wielkości powierzchni użytkowej przypadającej na mieszkańca

Wyniki spisu powszechnego wykazały w 2002 r. znaczne zróżnicowanie tego wskaźnika. Najniższy odnotowano na Babich Dołach (14,95 m²) i Oksywiu (15,39 m²), najwyższy zaś w Orłowie (30,55 m²) i w Małym Kacku (31,02 m²). Wysokim wskaźnikiem charakteryzują się także dzielnice Śródmieście (26,58 m²) oraz Chwarzno-Wiczlino (28,73 m²). Najwyższy poziom wskaźnika występuje wszędzie tam, gdzie jest duży udział zabudowy jednorodzinnej.

Powyżej 20 m² na 1 osobę zanotowano także w dzielnicach: Działki Leśne, Kamienna Góra, Wzgórze św. Maksymiliana, Redowo, Wielki Kack, Dąbrowa. W pozostałych jednostkach: na północy Gdyni, w paśmie od Cisowej do Grabówka, a także na Witominie i Karwinach wskaźnik jest dużo niższy, poniżej 20 m² na 1 osobę.

W 2002 r. wskaźnik ten dla obszaru całego miasta wyniósł 20,75 m²/Mk, zaś w roku 2005 wzrósł do 23,39 m²/Mk. Należy zastrzec, że analiza wskaźników na poziomie dzielnicy nie ujawnia faktycznego zróżnicowania zjawiska.

Wskaźnik liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu

W 2002 r. w mieście istniało 18 tys. gospodarstw domowych 1-osobowych, zajmujących odrębne lokale mieszkalne.

Największy odsetek tych gospodarstw odnotowano w dzielnicach: Śródmieście i Wzgórze św. Maksymiliana (pow. 40%), a także Chylonia, Leszczyki, Grabówek, Działki Leśne, Witomino Radiostacja, Kamienna Góra, oraz Redowo (30-40%).

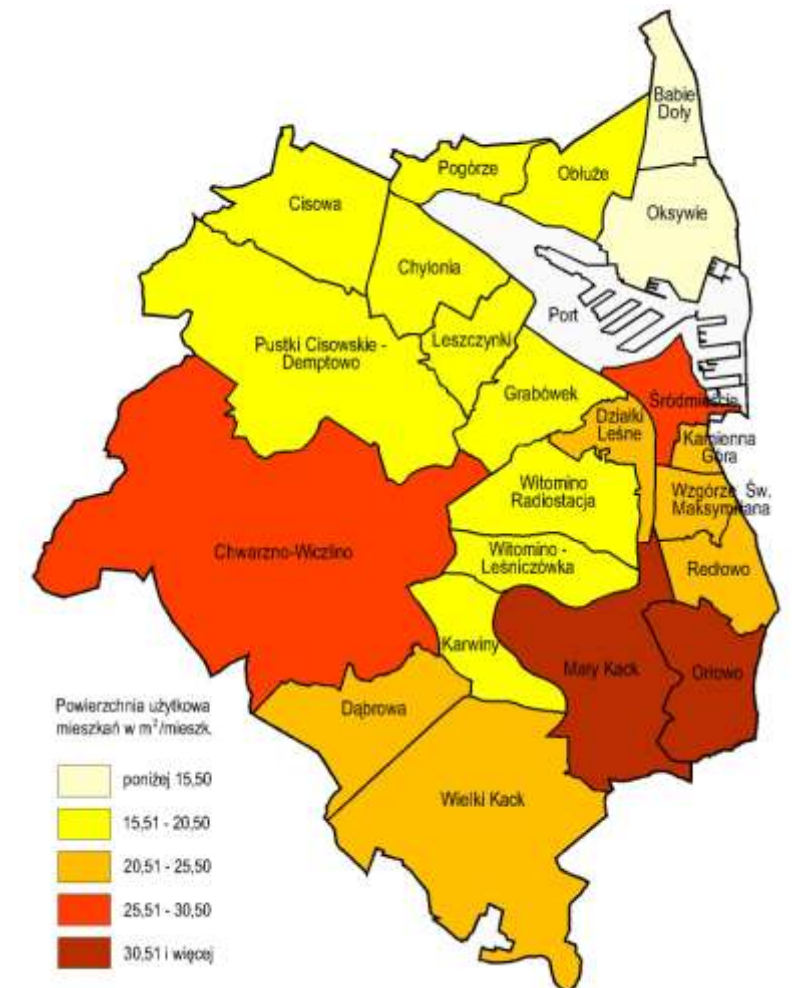
Średni wskaźnik liczby osób na 1 mieszkanie w 2002 r. wahał się od ok. 2 w Śródmieściu do ok. 4 w dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Dzielnicę o najmniejszej liczbie osób w mieszkaniu tworzą pasmo śródmiejskie, obejmujące jednostki: Grabówek, Działki Leśne, Śródmieście, Kamienną Górę, Wzgórze św. Maksymiliana, należy do nich również Witomino Radiostacja i Chylonia - wszędzie tam na 1 mieszkanie przypada ok. 2,5 osoby lub mniej. Obszary te dotknięte są procesem starzenia się ludności, na co wskazuje wysoki udział ludności w wieku poprodukcyjnym - 30-40% ludności ogółem.

Największe relatywnie zasiedlenie mieszkań powyżej 3 osób/mieszkanie utrzymuje się w jednostkach północnych: Oksywie, Babie Doły oraz w jednostkach Wielki Kack i Chwarzno-Wiczlino. Ta ostatnia jednostka wykazuje na razie niewielkie zaludnienie - ok. 5 tys. mieszkańców. Wskaźnik powyżej 3 osób na 1 mieszkanie wskazuje na rodzinny charakter mieszkalnictwa i charakterystyczny jest dla dzielnic o niskiej średniej wieku mieszkańców.

Samodzielność zamieszkiwania gospodarstw domowych

W ubiegłych latach przyrost mieszkań wyprzedzał przyrost gospodarstw domowych, co znacznie

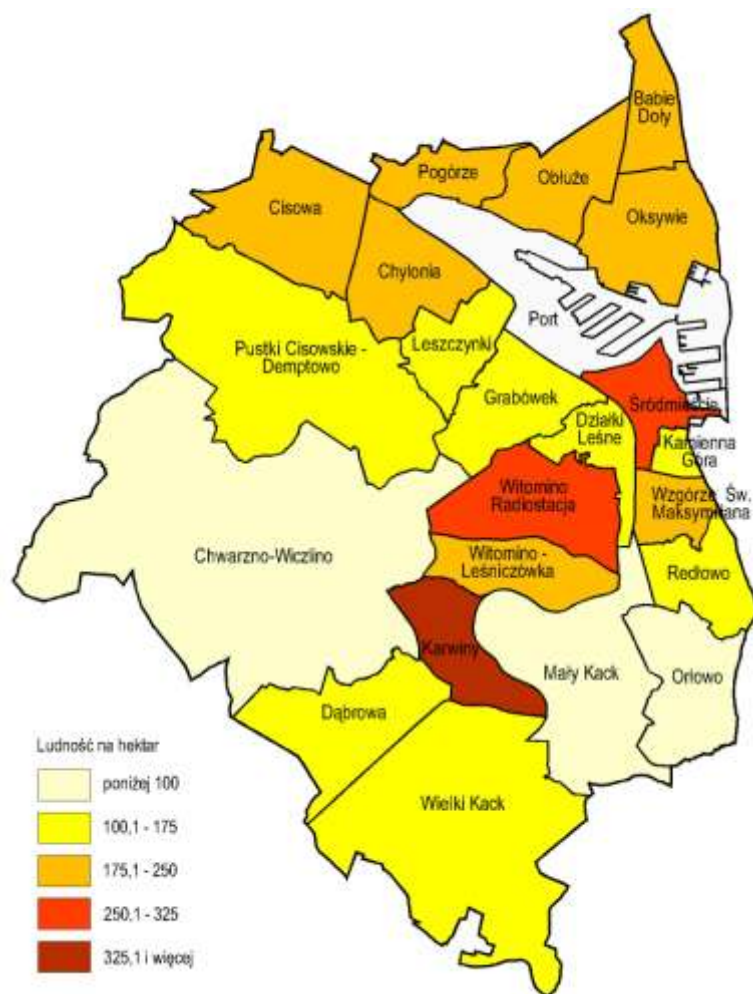
Powierzchnia użytkowa mieszkań na mieszkańca w Gdyni w 2002 r. wg dzielnic



poprawiło samodzielność zamieszkiwania. O ile w 2002 r. wg spisu wskaźnik ten wynosił 114 gospodarstw domowych na 100 mieszkań, to potencjał mieszkań, jaki wówczas istniał (gdyby wszystkie mieszkania zostały zasiedlone) pozwalał na obniżenie wskaźnika do 108. Poprawiła się dostępność mieszkań, co więcej występuje nadwyżka mieszkań na rynku pierwotnym i wtórnym. Bariere ograniczającą w dostępie do mieszkań stają się ceny mieszkań. Zapotrzebowanie na mieszkania dla najuboższych zwiększa się i będzie nadal rosła wraz z coraz liczniejszą grupą emerytów i rencistów. Tę lukę dobrze wypełnia duża ilość małych mieszkań w tzw. blokowiskach, gdzie koszty utrzymania mieszkań są relatywnie niskie. Zapotrzebowanie na mieszkania socjalne ma swoje przyczyny m.in. w przekształceniach właścicielskich, zwłaszcza w Śródmieściu. Z drugiej strony zamożniejsza część społeczeństwa dąży do poprawy standardów zamieszkania, stąd rosnące zapotrzebowanie na mieszkania duże.

Gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych

Gęstość zaludnienia terenów mieszkaniowych Gdyni w 2006 r. wg dzielnic



Wielkość terenów mieszkaniowych w Gdyni, ustalona na podstawie danych geodezyjnych, wynosi obecnie 1524 ha. Średni wskaźnik gęstości zaludnienia terenów mieszkaniowych wynosi 182 osoby / ha.

Dzielnice o najniższej gęstości zaludnienia, odniesionej do terenów mieszkaniowych to: Chwarzno-Wiczlino, Orłowo i Mały Kack - wszędzie poniżej 100 osób/ha. Gęstość zaludnienia w przedziale 100-200 osób/ha terenów mieszkaniowych wykazują: Cisowa, Dąbrowa, Działki Leśne, Grabówek, Kamienna Góra, Leszczynki, Pogórze, Pustki Cisowskie-Demptowo, Redłowo, Wielki Kack, Witomino Leśniczówka. Wyższą gęstość, w przedziale 200-300 osób/ha stwierdzono tylko w nielicznych dzielnicach: Babie Doły, Chylonia, Obłuże, Oksywie, Śródmieście. Najwyższą gęstością zaludnienia terenów mieszkaniowych charakteryzują się Karwiny - 442 osoby/ha, oraz Witomino Radiostacja 302 osoby/ha.

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

a) okresie budowy osiedla mieszkaniowego, ściślej w fazie jego projektowania i realizacji; istotne zróżnicowanie dotyczy zwłaszcza zasobów powojennych, kształtowanych

pod wpływem zmieniających się normatywnych urbanistycznych, określających intensywność zabudowy netto (stosunek pow. ogólnej budynków do powierzchni zabudowy) oraz wielkość wyposażenia w podstawowe kubaturowe urządzenia usługowe oraz tereny zieleni, wypoczynku i komunikacji wewnętrznej;

b) fazie rozwoju demograficznego osiedla mieszkaniowego, co też jest związane z okresem jego powstania; struktury demograficzne w kilka i kilkadziesiąt lat po realizacji różnią się od siebie zasadniczo, co czyni zmiennymi w czasie potrzeby społeczne w zakresie urządzeń i terenów podstawowych, służących obsłudze ludności.

1.3. Wnioski

- Warunki mieszkaniowe w Gdyni kształtują się na dobrym poziomie, porównywalnym z innymi dużymi miastami w kraju. Świadczą o tym wskaźniki powierzchni użytkowej przypadającej średnio na 1 mieszkańca, liczby osób zamieszkujących w 1 mieszkaniu, jak również wskaźniki obrazujące samodzielność zamieszkiwania.
- Istniejące zasoby mieszkaniowe miasta charakteryzują się trwałymi cechami, determinującymi sposób ich wykorzystania, obecnie i w przyszłości. Ponad 80% istniejących zasobów mieszkaniowych Gdyni zostało wybudowane w okresie powojennym. Największy udział mają zasoby zrealizowane w latach 1960-78, które stanowią ponad 40% ogółu mieszkań. Okres budowy ma istotny wpływ na typ zabudowy i przeciętną wielkość mieszkań.
- Konieczna jest stopniowa poprawa standardów zamieszkania na osiedlach zrealizowanych w latach 70-90. Zadaniem przyszłości jest lepsze ich administrowanie, poprawa jakości technicznej budynków i zagospodarowania, rozwiązanie problemów parkingowych, urządzenie miejsc rekreacji i sportu dla różnych grup wiekowych mieszkańców.
- Bliskości urządzonych terenów zielonych położonych w sąsiedztwie koncentracji mieszkaniowych odgrywa ważną rolę w ocenie atrakcyjności tych obszarów dla zamieszkania. Występujące często znaczne, niezagospodarowane przestrzenie wewnątrzosiedlowe stwarzają możliwości przemyślanego uzupełniania zabudowy, co wraz z poprawą istniejącego zagospodarowania może być jednym ze sposobów ich rewitalizacji.
- W okresie największego „boomu mieszkaniowego” tj. w latach 1961-78 w ramach tzw. oszczędnościowego budownictwa zbudowano szereg osiedli mieszkaniowych w technologii wielkopłytywowej, niepodatnych ze względów technicznych na żadne przekształcenia. Prawie 2/3 zasobów miasta stanowią mieszkania zlokalizowane w budynkach wielorodzinnych, liczących 20 i więcej mieszkań. Są to głównie zasoby spółdzielcze, ale także komunalne i zakładowe (wojskowe, kolejowe itd.). Wszystkie zasoby w zabudowie blokowej charakteryzują się niską przeciętną wielkością mieszkań, na poziomie 40-50 m² na 1 mieszkanie. Dla poprawy przeciętnej wielkości mieszkań w mieście konieczna będzie realizacja mieszkań dużych, łączenie mieszkań w ramach działan modernizacyjnych budynków oraz rozwój budownictwa jednorodzinnego.
- Związek między okresem budowy a przeciętną wielkością mieszkań występuje także w zabudowie niskiej, liczącej 1 do 4 mieszkań na 1 budynek. Zarówno budownictwo przedwojenne, jak i powojenne realizowane przynajmniej do połowy lat 80-tych, cechuje przeciętna wielkość mieszkania na poziomie 60-70 m² na 1 mieszkanie w zabudowie jednorodzinnej. Wielkość mieszkań wzrosła wyraźnie w najnowszym budownictwie jednorodzinnym wolnostojącym, realizowanym w latach 80 i 90-tych, gdzie pojawił się typ dużych mieszkań, 100-200 m² powierzchni użytkowej na 1 mieszkanie. Istniejące struktury mieszkaniowe w różnym stopniu dostosowują się do zmieniających się, pod wpływem postępu cywilizacyjnego, wymogów społecznych.
- Na terenie Gdyni utrzymują się nieliczne enklawy substandardowej, samowolnej zabudowy z okresu międzywojennego (Wzgórze Orlicz-Dreszera) oraz realizowanej na terenach ogródków działkowych (ogródki przy al. Zwycięstwa 62 i inne). Uporządkowanie tych terenów utrudnia znaczna liczba osób zameldowanych tam osób, zwykle o niskich dochodach, oczekujących wsparcia ze strony miasta lub potencjalnych inwestorów.



2. OCENA WYPOSAŻENIA USŁUGOWEGO

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

2.1. Oświata i wychowanie

Nauczanie początkowe

- Przedszkola i oddziały przedszkolne

Łącznie w 2005 roku było 71 placówek w tym: 44 przedszkola (1 specjalne) i 27 oddziałów przedszkolnych przy szkołach podstawowych. W roku 2005 w mieście było około 6561 dzieci w wieku 3-5 lat oraz 2120 w wieku 6 lat. Uczestnictwo w przedszkolach pierwszej grupy wiekowej wynosiło 54,4%, zaś drugiej 100%, łącznie około 65%. Na 100 miejsc przedszkolnych przypada 102 uczęszczających dzieci, grupa wiekowa 3-6 lat liczy ponad 8,7 tys. dzieci, aktualne na 2005 r. możliwości rekrutacyjne przedszkoli to 4,5 tys. miejsc, a oddziałów przedszkolnych przy szkołach 1,1 tys. miejsc.

Mając na uwadze wzrastające zapotrzebowanie na opiekę przedszkolną, gmina stara się zwiększać liczbę miejsc w oparciu o już istniejącą bazę tworząc dodatkowe grupy w przedszkolach. Równocześnie poszerzana jest oferta dla dzieci 6-letnich w szkołach podstawowych, zwiększając tym samym liczbę miejsc w przedszkolach dla dzieci młodszych.

- Szkoły podstawowe

Obecnie istnieje 41 szkół podstawowych, w tym jedna o profilu sportowym, dla ponad 14 tys. uczniów (bez szkół specjalnych). 36 placówek jest na utrzymaniu gminy, uczy się w nich 97% uczniów w mieście. W minionym pięcioleciu zanotowano spadek liczby uczniów o 18%, co spowodowało likwidację 7 szkół. Malejąca liczba uczniów będzie powodowała konieczność korekty sieci szkół – restrukturyzacja szkół na terenach tzw. "starych" dzielnic mieszkaniowych oraz budowa nowych szkół w nowych osiedlach mieszkaniowych, w miarę przyrostu liczby ich mieszkańców.

- Gimnazja

W 2005 r. Istniały 33 placówki, w tym jedno o profilu sportowym, dla 8,5 tys. uczniów (o 2 tys. uczniów więcej niż w 2000 r.). Placówek samorządowych jest 27, uczy się w nich 93% uczniów. Zasada organizacji sieci szkół podobna jak przy szkołach podstawowych. Gmina ma obowiązek dowożenia uczniów do szkoły, jeżeli dostępność piesza do szkół przekracza określone odległości, stąd tak ważne jest zbliżenie szkół dla dzieci młodszych do miejsc zamieszkania.

Szkolnictwo ponadpodstawowe

Potencjał szkół ponadpodstawowych obejmuje:

- 18 liceów ogólnokształcących dla 6350 uczniów, w tym 15 placówek samorządowych dla 93% uczniów
- 8 liceów profilowanych dla 991 uczniów (jedno o profilu sportowym), w tym 7 placówek samorządowych dla 96% uczniów tej grupy
- 20 techników zawodowych dla 3329 uczniów, 98% uczniów uczy się w 17 placówkach gminnych i 2 podległych administracji rządowej
- 9 szkół zasadniczych dla 906 uczniów, wszystkie publiczne.

Łącznie w szkołach ponadpodstawowych w roku szkolnym 2005/2006 naukę pobierało 11 576 uczniów. Potencjał szkolnictwa tego typu przekraczał o 80% liczbę młodzieży w wieku 18-19 lat w mieście. Oznacza to, że Gdynia nadal pełni ważną funkcję obsługi regionu w zakresie szkolnictwa średniego szczebla. Liczba uczniów liceów ogólnokształcących jest dwukrotnie wyższa niż w szkołach technicznych. Największa koncentracja szkół występuje w Śródmieściu, Chyloni oraz na Grabówku, ale pozytywnym faktem jest występowanie szkół średnich w północnych i zachodnich dzielnicach mieszkaniowych Gdyni. Postępujący niż demograficzny, preferencje absolwentów gimnazjów oraz sytuacja na rynku pracy wymagać będzie podejmowania działań zmierzających do zmiany sieci i profilu szkół tego typu.

Kształcenie osób ze specjalnymi potrzebami edukacyjnymi

W zakresie szkolnictwa specjalnego w roku szkolnym 2005/2006 na terenie miasta kształceniem objęto:

- w szkołach podstawowych i gimnazjach 721 osób,
- w szkołach zawodowych, liceach i technikach 156 osób.

Ponadto istnieją:

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

2.2. Szkoły wyższe i policealne

W zakresie szkolnictwa policealnego Gdynia dysponuje 53 szkołami policealnymi dla 3091 uczniów, funkcjonującymi w powiązaniu z istniejącymi szkołami zawodowymi. Zapotrzebowanie w tym zakresie wykazuje tendencje wzrostowe. W latach 2000-2006 liczba uczących się wzrosła o 70%.

Szkoły wyższe w Gdyni tworzą wieloprofilowy ośrodek naukowy, ukierunkowany na potrzeby gospodarki i rynku pracy. Charakter morski utrzymują Akademia Morska i Akademia Marynarki Wojennej oraz Wydziału Biologii, Geografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego. Obie Akademie uruchomiły cywilne kierunki nauczania. Rozwój niepublicznych szkół wyższych zaowocował powstaniem Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu oraz Wyższej Szkoły Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Politycznych, Pomorskiej Wyższej Szkoły Humanistycznej, Wyższej Szkoły Komunikacji Społecznej. Łącznie ośrodek szkolnictwa wyższego w Gdyni kształci 15,2 tys. studentów w tym 6,6 tys. osób na studiach dziennych. Wskazane byłoby rozwijanie kierunków technicznych i kreowanie zaplecza naukowo-badawczego w powiązaniu z istniejącym "parkiem naukowo-technologicznym".

2.3. Usługi kultury

Wyposażenie miasta w placówki upowszechniania kultury obejmuje:

- 4 miejskie instytucje kultury: Miejską Bibliotekę Publiczną z 23 filiami (księgozbiór liczący 0,6 mln tomów), Teatr Miejski im. Witolda Gombrowicza, Centrum Kultury oraz Muzeum Miasta Gdyni (nowo zrealizowany budynek muzeum),
- 1 kino z 8 salami projekcyjnymi na 2144 miejsca oraz salę kinową w pomieszczeniach b. stołówki Stoczni Nauta (DKF),
- 4 muzea związane z morskim charakterem miasta: Muzeum Oceanograficzne i Akwarium Morskie, statek - muzeum "Błyskawica", statek - muzeum "Dar Pomorza", Muzeum Marynarki Wojennej (nowo zrealizowany budynek muzeum),
- Teatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej (instytucja samorządu wojewódzkiego).

Placówki prowadzone przez miasto charakteryzują się niskim uczestnictwem mieszkańców w ich ofercie. Statystyczny mieszkaniec Gdyni odwiedza kino 3 razy w roku, ale do teatru chodzi 1 raz na dwa lata. Czytelnicy w bibliotekach to 20% mieszkańców, uczestnicy imprez organizowanych przez domy i ośrodki kultury stanowią 25% mieszkańców, spadła też liczba odwiedzających muzea z 545 tys. osób w 2000 r. do 286 tys. osób w 2005 r. Lepiej przedstawia się sytuacja w przypadku Teatru im. Witolda Gombrowicza. W 2004 r. zanotowano 26 tys. widzów, a w 2006 r. już 65 tys. Jednak ogólny wynik placówek kulturalnych w Gdyni wskazuje na potrzebę wdrażania nowych pomysłów na spędzanie wolnego czasu, bądź jeszcze bardziej intensywnej promocji i ulepszenia oferty kulturalnej miasta.

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



2.4. Ochrona zdrowia i pomoc społeczna

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

- Szpitale:

- Szpital Miejski (Śródmieście)
- Szpital Morski im. PCK (Redłowo)
- Akademickie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej AMG i Krajowy Ośrodek Medycyny Hiperbarycznej (Redłowo)
- Szpitalny Oddział Rehabilitacji Medycznej w Zakładzie Rehabilitacji (Witomino)
- oraz prywatna Clinica Medica (Grabówek).

Szpitale posiadają profile lecznicze, Szpital Miejski jest szpitalem ratunkowym, na terenie Szpitala Morskiego utworzono Pomorskie Centrum Onkologiczne. Łączna liczba łóżek w szpitalach - 906 w 2005 r., o 100 mniej niż w 2000 r.

- 7 Zespołów Ratownictwa Medycznego, w tym:

- 5 zespołów przy Miejskiej Stacji Pogotowia Ratunkowego (3 karetki „R” i 2 „W”)
- 2 Zespoły Służb Ratowniczych przy Stoczni Gdynia S.A. i Stoczni Marynarki Wojennej.

Rozmieszczenie zespołów ratownictwa na terenie Miasta wynika z ustawy o ratownictwie medycznym i gwarantuje dojazd do osoby poszkodowanej w ciągu 8 minut w aglomeracji miejskiej i 15 minut poza miastem.

- 29 przychodni lekarskich świadczących usługi z zakresu podstawowej opieki zdrowotnej i posiadających kontrakt z Narodowym Funduszem Zdrowia.

Najwięcej tego typu placówek jest w dzielnicy Śródmieście - 6 (w tym 2 na terenach przemysłowo-portowych), następnie na Obłuzu – 3, oraz po 2 w Chyloni, na Działkach Leśnych, Grabówku, Oksywiu i Pogórze. Brak przychodni odnotowuje się w dzielnicach Babie Doły, Redłowo, Kamienna Góra, Cisowa, Mały Kack i Chwarzno Wiczlino. Dzielnice te, za wyjątkiem odosobnionego Chwarzno-Wiczlina, korzystają z przychodni zlokalizowanych w pobliżu.

Na terenie Gdyni działają również przychodnie specjalistyczne mające kontrakt z NFZ jak i prywatne gabinety lekarskie. Wg rejestru indywidualnych praktyk specjalistycznych i indywidualnych praktyk lekarskich sporządzonych przez Okręgową Izbę Lekarską w Gdańsku w roku 2005 funkcjonowało na terenie Gdyni 105 praktyk lekarskich.

Zgodnie z ustawą o świadczeniach opieki zdrowotnej pacjent ma prawo wyboru placówki medycznej, z usług której chce korzystać. W związku z powyższym placówki, zwłaszcza szpitale i inne jednostki z zakresu opieki specjalistycznej mają znaczenie ponadlokalne.

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

- Całodobowy Ośrodek Socjalizacyjny dla dzieci 0-3, (Śródmieście)
- Dom Dziecka (Pustki Cisowskie-Demptowo), w tym: Interwencyjny Ośrodek Opieki
- Zespół Placówek Specjalistycznych (Chylonia), w tym:
 - o Ognisko Wychowawcze,
 - o Placówka Interwencyjna – forma dzienna, całodobowa dla dzieci do 12 lat
- Rodzinne Domy Dziecka (7) w różnych dzielnicach Gdyni
- Dzienny Dom Pomocy Społecznej (Wzgórze Św. Maksymiliana)
- Zespół Opiekuńczy w tym:
 - o Dom Dziennego Pobytu (osoby starsze),
 - o Dom Samotnej Matki,
 - o Schronisko dla bezdomnych kobiet,
 - o Mieszkania chronione dla samotnych matek
- Tymczasowy Ośrodek Opiekuńczy (całodobowe schronisko dla bezdomnych mężczyzn) (Chwarzno-Wiczlino)
- Środowiskowy Dom Samopomocy dla osób z zaburzeniami psychicznymi (Wzgórze Św. Maksymiliana)
- Ośrodek Opiekuńczy dla osób przewlekle chorych (Oksywie)
- Dom Pomocy Społecznej (Redowo)
- Kluby Seniora

- ZOL Caritas Cisowa Pomocowe Centrum Caritas im. Ojca Pio
- Hospicjum Stacjonarne (Oksywie)
- Schronisko dla bezdomnych mężczyzn uzależnionych od alkoholu (Śródmieście)
- Warsztaty Terapii Zajęciowej (w 5 dzielnicach)
- Ośrodek Profilaktyki Rodzinnej (Grabówek)
- Ośrodek Adaptacyjny dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej (Obłuże).

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

2.5. Handel detaliczny, w tym wieloprzestrzenny

W latach 2002-2005 handel w Gdyni rozwijał się szybciej niż inne działy usług; obok dużego centrum handlowego "Na Wzgórze" zbudowano szereg dużych sklepów, powyżej 1000 m² powierzchni użytkowej takich jak: "Lidl", "Albert", "Rojal", sklepy meblowe, salony samochodowe, market "Obi". Łącznie powierzchnia handlu detalicznego przekroczyła 300 tys. m² pow. użytkowej (dane szacunkowe), co daje wskaźnik zaspokojenia potrzeb na poziomie 1300 m² pow. użytkowej na 1000 ludności. Jest to poziom zaspokojenia potrzeb porównywalny z innymi dużymi miastami w kraju.

Największe centra handlowe w mieście wraz z powierzchnią użytkową zostały wykazane w rozdziale III, 2.2. Należą do nich m. in. centra handlowe "Real", "Kliif", "Tesco", "Batory", "Macro Cash and Carry" i inne.

Większość handlu skoncentrowana jest w Śródmieściu i Chyloni, ale zauważalna jest tendencja wydłużania ciągów handlowych wzdłuż głównych tras komunikacyjnych. Umożliwia to dobrą dostępność do centrów handlowych nie tylko mieszkańcom Gdyni, ale także potencjalnym klientom z pozostałych ośrodków metropolii. Sieć dużych sklepów o pow. powyżej 1000 m² dotarła już do dzielnic mieszkaniowych, co zdecydowanie poprawiło zaopatrzenie mieszkańców np.: 3 obiekty handlowe i 1 hipermarket w Karwinach, 3 obiekty na Witominie, po 1 obiekcie na Obłuzu i Oksywiu. Tendencje rozwoju dużych sklepów i ich zbliżanie się do klientów jest wyraźne i dobrze rokuje na przyszłość.

Istotnym elementem sieci handlowych jest handel targowiskowy, reprezentowany przez halę targową przy ul. Wójta Radtkego, targowisko Chylonia, targowisko hurtowe przy ul. Rdestowej.

2.6. Sport i rekreacja

Koordynacją sportu i rekreacji w mieście zajmuje się Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji. Działalność sportową prowadzi 55 klubów sportowych. Działalność klubów sportowych obejmuje 104 sekcje, w których ćwiczy 4,3 tys. osób. To niewiele jeśli zważy się udział młodzieży w mieście, a także duże skupisko studentów i wojska. Kluby sportowe mają zazwyczaj charakter specjalizowany (piłkarskie, żeglarskie, pływackie, tenisowe itp.) i występują w powiązaniu z obiektami sportowymi.

Ważniejsze obiekty sportowe:

- stadion miejski przy ul. Olimpijskiej (projektowana jest jego rozbudowa)
- 7 hal sportowo-widowiskowych
- 9 pływalni krytych i 1 otwarta
- ośrodek żeglarski wraz z zapleczem
- 1 lodowisko
- zespół kortów tenisowych (Wzg. Św. Maksymiliana).

Sport dzieci i młodzieży opiera się na bazie przyszkolnej, obejmującej: 57 sal gimnastycznych oraz 57 zespołów boisk szkolnych. Dla najmłodszych miasto zorganizowało 41 placów zabaw o powierzchni 39 211 m². Na 1 dziecko w wieku 0-6 lat przypada 2,5 m² tego typu placówek. Rozkład przestrzenny zarówno sportowych obiektów przyszkolnych, jak i placów zabaw dla dzieci jest równomierny; urządzenia te występują we wszystkich dzielnicach.



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

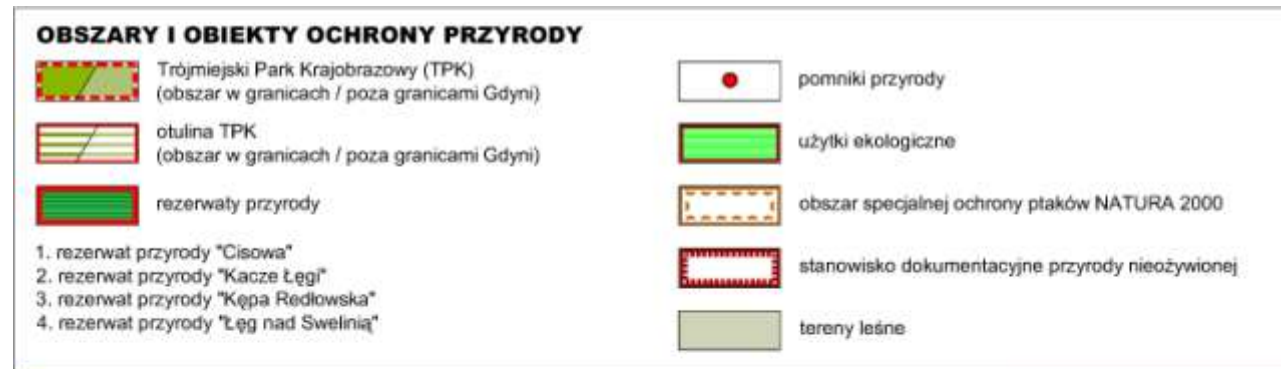
Powierzchnia terenów zielonych w mieście będąca na utrzymaniu gminy stanowi 186,97 ha, w tym 54,44 ha to skwery. Wskaźnik zieleni miejskiej wynosi zatem 7,5 m² na jednego mieszkańca. Powyższe dane nie obejmują stanu terenów zielonych pozostających pod opieką spółdzielni oraz terenów prywatnych, w tym dużych osiedli mieszkaniowych wyposażonych w place zabaw, zieleń urządzoną itp.

Funkcję zieleni miejskiej spełniają też lasy o powierzchni 6155 ha (w tym niecałe 2% lasów prywatnych) stanowiące 45,5% powierzchni miasta, z czego 4154 ha to obszar Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Wskaźnik powierzchni lasów ogółem to zatem aż 243,5 m² na 1 mieszkańca. Tereny leśne przystosowane są do użytkowania rekreacyjnego, posiadają wyznaczone ścieżki piesze i rowerowe, urządzone parkingi leśne. Problemem pozostaje zaśmiecanie terenów leśnych na dużym kompleksie obszarowym.

Kolejną formą rekreacji dla ludności Gdyni są ogródki działkowe stanowiące łącznie około 250 ha. Forma ta ulega lokalnym przekształceniom i zanikaniu z powodu pojawiania się zabudowy mieszkaniowej na tych terenach, mimo braku kanalizacji i innych mediów oraz lokalizacji ogródków na terenach niedogodnych dla budownictwa mieszkaniowego tj. np. na terenach zalewowych.

2.7. Wnioski

- Rozmieszczenie placówek oświatowych jest nierównomierne. Najwięcej placówek różnego typu, zwłaszcza szkół średnich jest w dzielnicach centralnych (Śródmieście, Grabówek itp.). W dzielnicach tych obserwowany jest proces starzenia się społeczeństwa, co wywołuje proces konieczności likwidacji szkół najniższego szczebla, których z kolei coraz bardziej potrzeba w dzielnicach młodych, rozbudowujących się (Chwarzno-Wiczlino, Wielki Kack), gdzie brak jednostek oświatowych dla najmłodszych powodować może konieczność dowożenia dzieci do szkół już istniejących.
- Obserwowany jest brak placówek przedszkolnych i żłobków. Wskazane jest powiększenie oferty placówek wychowawczych zwiększenie uczestnictwa dzieci w przedszkolach (do poziomu rzędu 70%) oraz zwiększenie miejsc w żłobkach. Nierównomierne rozmieszczenie tych placówek nie jest kluczowe ze względu na często spotykane dowożenie dzieci do placówek położonych blisko miejsc pracy ich rodziców lub opiekunów.
- W dzielnicach starzejących wskazane jest lokalizowanie usług z zakresu opieki zdrowotnej, ośrodków rehabilitacji, specjalistycznych usług medycznych itp. Nierównomierne rozmieszczenie szpitali nie ma istotnego znaczenia dla jakości leczenia ze względu na jego specjalistyczny charakter. Inaczej jest w przypadku przychodni oraz mniejszych ośrodków zdrowia i pomocy społecznej, które powinny być adekwatne do liczby i struktury wiekowej mieszkańców w danym rejonie.
- W mieście widoczny jest niedobór usług z zakresu hotelarstwa i obsługi turystyki, chodzi głównie o bazę noclegową średniej klasy, rozbudowę infrastruktury gastronomicznej, sportowo-rekreacyjnej oraz rozrywkowej.
- Wśród inwestorów jak i konsumentów obserwowane jest stałe zainteresowanie dużymi obiektami handlowymi. Pełnią one rolę ośrodków usługowych dla kilku dzielnic położonych w ich otoczeniu. Lokalizacja największych centrów handlowo-usługowych w obszarze Śródmieścia może wpływać na jego ożywienie, ale też na wzrost konkurencji dla mniejszych sklepów i placówek usługowych.



V. ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE - ZASOBY I PRZYRODNICZE UWARUNKOWANIA ZAGOSPODAROWANIA

Klasyfikacja uwarunkowań

Przyrodnicze uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego ujęto w podziale na cztery grupy:

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

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

1. UWARUNKOWANIA FIZJOGRAFICZNE

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

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

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

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

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

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

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



2. UWARUNKOWANIA EKOLOGICZNE

2.1. Osnowa ekologiczna

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

Elementy rangi regionalnej

Strukturami przyrodniczymi o regionalnym znaczeniu ekologicznym są w Gdyni:

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

Elementy rangi lokalnej

Strukturami przyrodniczymi o lokalnym znaczeniu ekologicznym są:

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

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

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

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

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

2.2. Ochrona przyrody - stan prawny

Część struktur przyrodniczych tworzących osnowę ekologiczną miasta objęta jest ochroną prawną na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Na obszarze Gdyni występują cztery rezerwy przyrody, Trójmiejski Park Krajobrazowy (częściowo), siedem użytków ekologicznych, jedno stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej i 55 pomników przyrody. Fragment wód morskich znajdujących się w granicach miasta należy do obszaru specjalnej ochrony ptaków PLB 22005 Zatoka Pucka Natura 2000, obejmującego wody Zatoki Gdańskiej, aż po ujście Wisły.

Rezerwy przyrody

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

Na terenie rezerwatów przyrody obowiązują zakazy określone ustawą z dn. 16.04.2004 r. o *ochronie przyrody*. Żaden z rezerwatów nie ma obecnie obowiązującego planu ochrony.

Trójmiejski Park Krajobrazowy

Trójmiejski Park Krajobrazowy (TPK) obejmuje porośniętą lasami strefę krawędziową i fragmenty wierzchowiny wysoczyzny. Największe zagrożenie dla ochrony przyrody TPK stwarza bezpośrednie sąsiedztwo aglomeracji gdańskiej, w tym Gdyni. Związane jest to z przestrzennym rozwojem miast, które w coraz większym stopniu otaczają park, tak że staje się on parkiem śródmiejskim, z jego rozcięciem ciągami komunikacyjnymi oraz z intensywną penetracją rekreacyjną. Ochronie TPK przed zagrożeniami z zewnątrz służyć ma ustanowiona wokół niego otulina. Park nie posiada planu ochrony. Zasady gospodarowania na jego obszarze reguluje rozporządzenie Wojewody Pomorskiego Nr 57/06 z dn. 15.05.2006 r. w *sprawie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego* (Dz. Urz. Woj. Pom. Nr 58, poz. 1194). Rozporządzenie to wprowadza ustawowe ograniczenia zagospodarowania przestrzennego parku. Reżim ochronny obowiązujący w otulinie parku wynika z jej definicji w ustawie o ochronie przyrody i polega na ogólnym zakazie lokowania i podejmowania przedsięwzięć mogących mieć negatywny wpływ na zasoby, twory i składniki chronionej przyrody, walory krajobrazowe oraz przebieg procesów przyrodniczych.

Użytki ekologiczne

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

Stanowisko dokumentacyjne przyrody nieożywionej

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



Pomniki przyrody

Pomniki przyrody występują w dużym rozproszeniu na obszarze całego miasta, głównie na terenach leśnych strefy krawędziowej. Czterdzieści spośród nich to drzewa, 5 to grupy drzew, 6 to głazy narzutowe, 2 to grupy głazów i 2 to pnącza. Sześć pomników utworzono na podstawie uchwały Rady Miasta, 49 na podstawie aktów wydanych w różnym czasie przez władze wojewódzkie. Przepisy ochronne dotyczące pomników przyrody wprowadzają lokalne ograniczenia dla zagospodarowania przestrzennego, nieistotne w skali miasta.

Obszar Natura 2000

Obszar specjalnej ochrony ptaków PLB 22005 Zatoka Pucka został utworzony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 21.07.2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313). Dla miasta z obecności obszaru wynika zakaz podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych i warunki bytowania gatunków organizmów, dla których ochrony został on wyznaczony, z wyjątkiem przedsięwzięć, za którymi przemawiają konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, przy braku rozwiązań alternatywnych, za zgodą wojewody lub dyrektora urzędu morskiego.

3. UWARUNKOWANIA SOZOLOGICZNE

3.1. Stan środowiska przyrodniczego

Warunki aerosanitarne

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

Obserwuje się tendencje spadkowe stężenia wielu zanieczyszczeń, np. dwutlenku siarki, tlenu azotu, ale inne zanieczyszczenia wykazują przekroczenia stężeń dopuszczalnych, największe problemy pojawiają się w związku z pyłami zawieszonymi PM 10 w rejonie portowo-stoczniowym i w północnej części Śródmieścia. Aglomeracja trójmiejska została zakwalifikowana do strefy wymagającej programu ochrony powietrza. Program ochrony powietrza dla aglomeracji trójmiejskiej został przyjęty rozporządzeniem Wojewody Pomorskiego Nr 33/2007 z dn. 19 grudnia 2007 r.

Natężenie hałasu

Aktualny stan klimatu akustycznego całego miasta jest w trakcie rozpoznawania - trwają prace nad sporządzeniem Elektronicznej Mapy Akustycznej Miasta Gdyni, która obejmie swym zasięgiem cały obszar miasta. Przewidywany termin zakończenia prac to styczeń 2008 r.

Istniejące dane wskazują, że podstawowym źródłem uciążliwości akustycznej na terenie miasta jest komunikacja, zwłaszcza samochodowa, pozostałe kategorie hałasu odgrywają rolę drugorzędną. Poziom hałasu komunikacyjnego oraz związanych z nim przekroczeń wartości dopuszczalnych w zwartej zabudowie śródmieścia, utrzyma się prawdopodobnie w kolejnych latach na względnie stałym, wysokim poziomie.

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

Zanieczyszczenie wód powierzchniowych

Stan zanieczyszczenia wód cieków pod względem bakteriologicznym jest zły, w większości przypadków nie odpowiada normom. Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja w zakresie zanieczyszczeń fizykochemicznych. Występuje wyraźna tendencja poprawy stanu zanieczyszczenia wód.

Stan zanieczyszczenia przybrzeżnych wód morskich jest zróżnicowany przestrzennie. W części północnej i środkowej jest on zadowalający, natomiast w części południowej, w rejonie ujścia Kaczej jest zły.

Obiekty szczególnie uciążliwe dla środowiska

Obiekty szczególnie uciążliwe dla środowiska w Gdyni: Zespół Elektrociepłowni Gdańsk EC 3 w Gdyni, Stocznia Remontowa „Nauta” w Gdyni, Stocznia Marynarki Wojennej, Morski Port Gdynia, Stocznia Gdynia.

Obiekty uciążliwe dla środowiska obsługujące Gdynię, położone poza jej obszarem: oczyszczalnia ścieków „Dębogórze”, składowisko pyłów EC koło Rewy, składowisko odpadów w Łężycach.

3.2. Ekologiczne warunki życia mieszkańców

Stan terenów zielonych

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

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

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

Pomijając „dar natury” w postaci zalesionej strefy krawędziowej i strefy brzegowej morza, stan terenów zielonych w mieście jest więc niezadowalający, zarówno pod względem jakościowym jak i w ujęciu terytorialnym.

Ekologiczne warunki życia ludzi

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

Warunki te najlepsze są w zachodniej części miasta, a najgorsze w części centralnej, gdzie niekorzystnie oddziałują: dzielnica portowo-przemysłowa, koncentracja ogólnomiejskiego zainwestowania usługowego i szczególnie duże natężenie aktywności komunikacyjnej, a obecność zieleni w zwartej zabudowie jest szczególnie słaba.

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

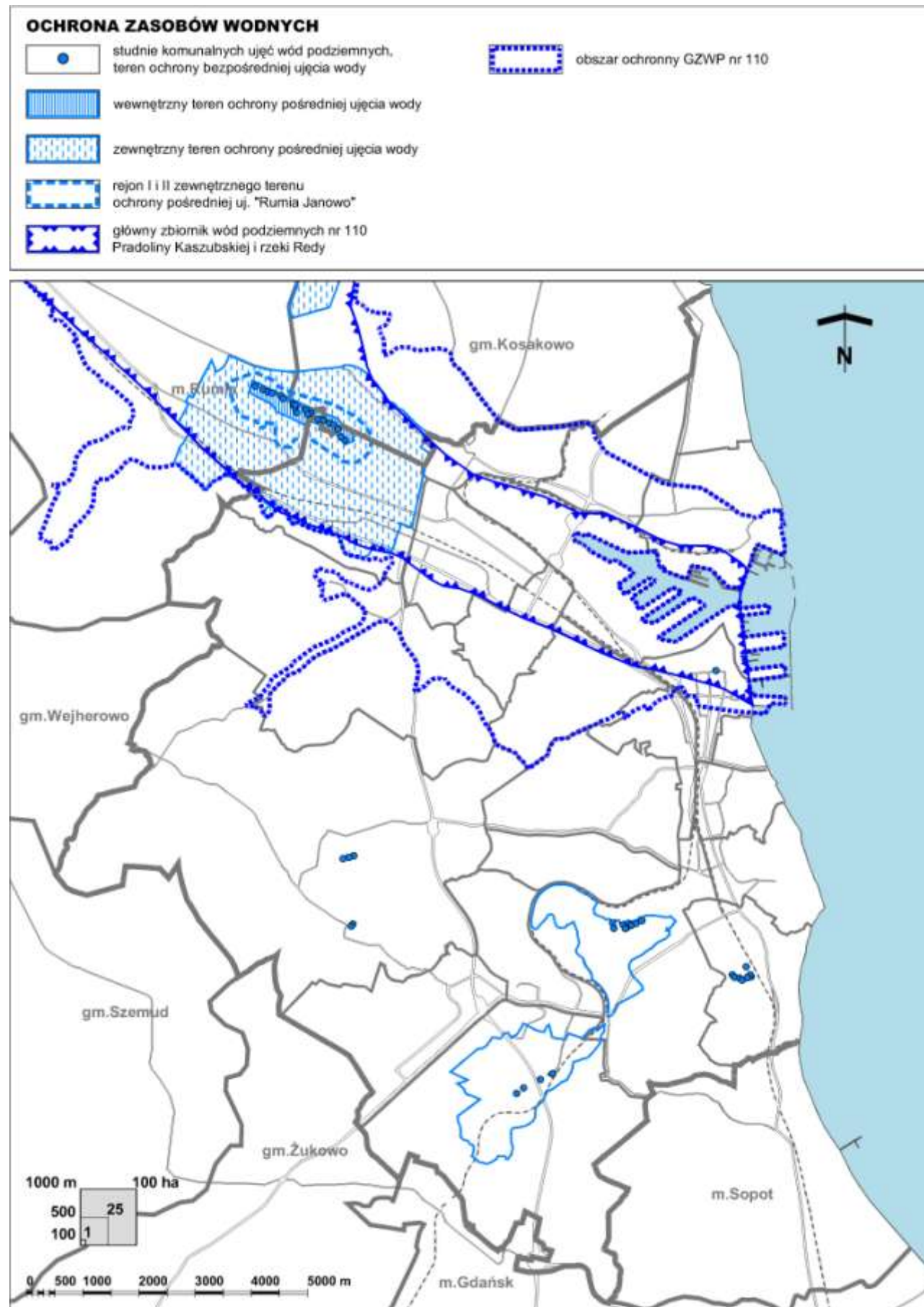
4. UWARUNKOWANIA ZASOBOWO-UŻYTKOWE

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

Potencjał wodny

Gdynia zaspokaja swoje potrzeby wodne całkowicie z zasobów dobrych jakościowo wód podziemnych. Na terenie miasta znajduje się ponad 40 ujęć, z czego połowa ujmuje poziomy czwartorzędowe, w tym blisko 10 ujęć korzysta z zasobów Pradoliny Kaszubskiej. Wody podziemne piętra trzeciorzędowego są eksploatowane w 12 ujęciach, wody kredowe w 5 ujęciach.

Zbiornik pradolinny jest najbardziej zasobnym zbiornikiem wód podziemnych w granicach Gdyni. Wchodzi w skład udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 110. Dokumentację geologiczną zatwierdzono decyzją Ministra Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa znak KDh/013/5853/96 z 16.09.1996 r., zmienioną decyzją Ministra Środowiska znak DGkdh/BJ/489-6273/2000 z 08.06.2000 r. (ustalenie szczegółowego przebiegu granic obszaru ochronnego zbiornika). Do tej pory brak jest przepisów wykonawczych.



Przewiduje się, że w niedalekiej przyszłości, jednym z głównych źródeł wody dla Gdyni stanie się także, zlokalizowane na wysoczyźnie pojeziernej, ujęcie „Wiczlino”.

Wody gruntowe w obrębie den dolin rozdzielających struktury wysoczyznowe nie są izolowane od powierzchni i na obszarach zabudowanych są objęte wysokim i bardzo wysokim stopniem zagrożenia wód podziemnych. Tereny wysoczyznowe natomiast tylko miejscami odznaczają się słabą izolacją górnych poziomów wodonośnych od dopływu zanieczyszczeń z powierzchni ziemi; dominuje tu niski poziom zagrożenia zanieczyszczeniem wód podziemnych (zwłaszcza niżej położonych poziomów wodonośnych) głównie dzięki występowaniu tu utworów o małym współczynniku filtracji.

Istotny wpływ na zagospodarowanie i użytkowanie terenów w mieście mają wyznaczone strefy ochronne dla komunalnych ujęć wód podziemnych: „Rumia”, „Sieradzka” i „Wielki Kack”.

Potencjał produktywności biotycznej

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

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

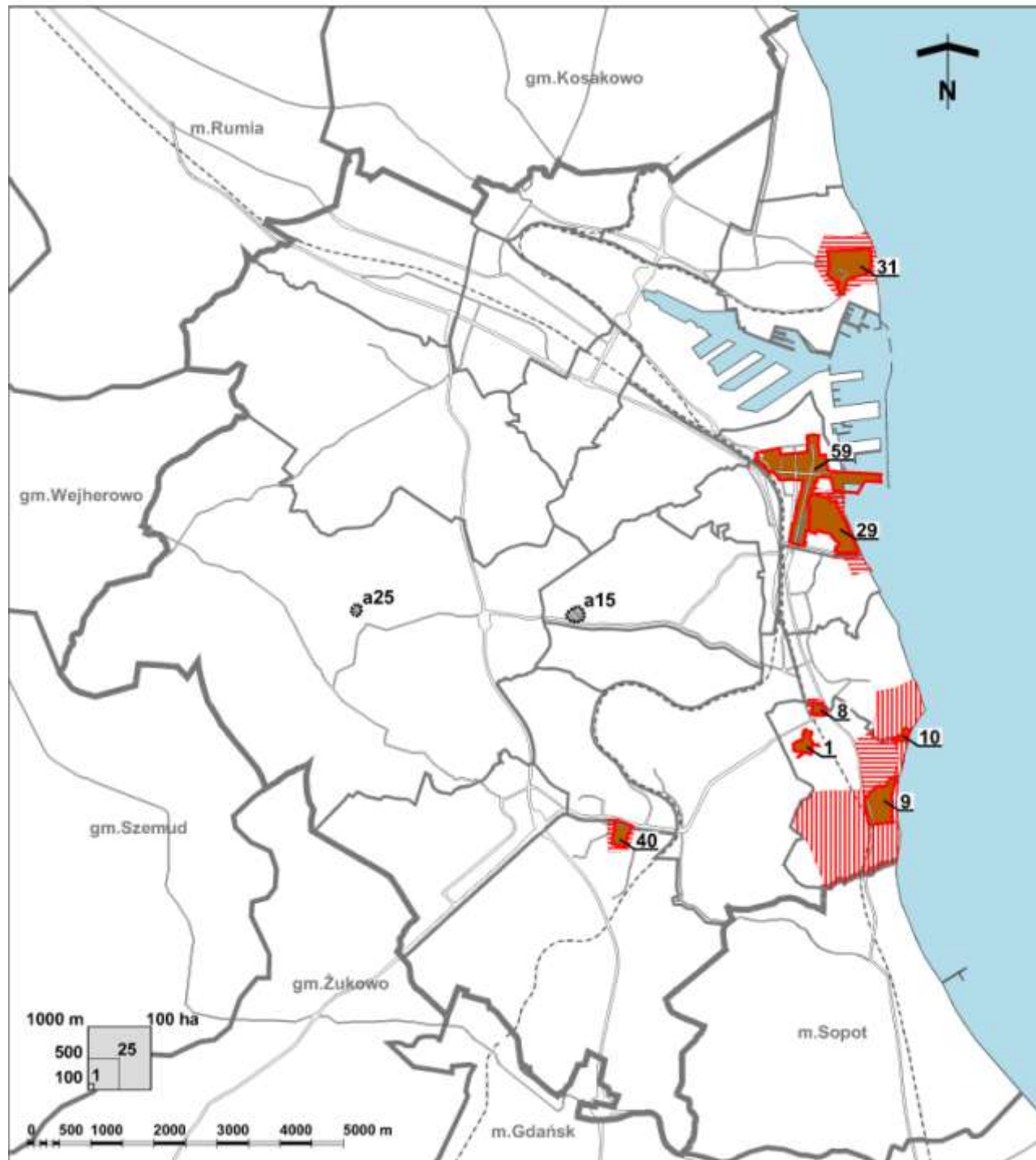
Potencjał rekreacyjny

Głównymi terenami rekreacyjnymi na obszarze Gdyni są kompleksy lasów strefy krawędziowej i wierzchowiny wysoczyzny morenowej oraz strefa brzegowa morza. Pozostałe tereny rekreacyjne uwarunkowane przyrodniczo, jak parki, skwery itp. występują w formie niewielkich enklaw, położonych wśród terenów zainwestowanych.

Lasy strefy krawędziowej charakteryzują: bardzo duża atrakcyjność rekreacyjna, w przewadze mała chłonność rekreacyjna, mozaikowate występowanie terenów o dużej chłonności i postępujący proces antropizacji, zwłaszcza w strefach kontaktu z terenami zainwestowanymi, co prowadzi do obniżenia ich wartości przyrodniczej i zarazem rekreacyjnej.

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

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



VI. DZIEDZICTWO KULTUROWE - STAN I ZASOBY

1. GŁÓWNE ZASOBY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO GDYNI

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

- 1) zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu budowy zrębów miasta, tj. z okresu dwudziestolecia międzywojennego;
- 2) zespoły osadnictwa przedmiejskiego, pochodzące sprzed lat 20-tych XX w.

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

1.1. Modernistyczne zespoły architektoniczne i urbanistyczne z okresu dwudziestolecia międzywojennego

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

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

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

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

1c) zespół willowo-letniskowy Orłowa. Obejmuje założenie urbanistyczne zaprojektowane w krajobrazowym związku z ukształtowaniem terenu, którego ulice o nazwach związanych z imionami książąt i rodów pomorskich schodzą tarasowo ku plaży i wybrzeżu. W obrębie zespołu znajduje się wiele interesujących przykładów architektury pensjonatowo-willowej z okresu międzywojennego;

1d) zespół Dowództwa Floty i koszar Marynarki Wojennej na Oksywiu wraz z zespołem mieszkaniowym (obecnie Komenda Portu Wojennego i kompleks Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej wraz z zapleczem mieszkaniowym). Zespół ten stanowi wybitny na skalę ogólnopolską przykład architektury klasycyzmu akademickiego. Zespół nie figuruje w rejestrze zabytków;

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

1.2. Zespoły osadnictwa przedmiejskiego

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1w) zespół dworsko-folwarczny Chwarzna. Zespół folwarku szlacheckiego z zespołem parkowym. W rejonie zabudowań folwarku, ciągle jeszcze prezentującym istotne walory przestrzenno-historyczne trwają procesy inwestycyjne rujnujące resztki jego historycznej spójności.

2. ZDEGRADOWANE PRZESTRZENNIE TERENY MIEJSKIE O DUŻYM POTENCJALE TRADYCJI HISTORYCZNEJ

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

- 1) zespołów mieszkaniowych z okresu XX-lecia międzywojennego
- 2) siedlisk wsi kmiecych o tradycjach średniowiecznych
- 3) tradycyjnych siedlisk wsi rycerskich, przekształconych później w założenia dworsko-parkowe i folwarczne.

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

**2.1. Zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu XX-lecia międzywojennego**

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

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

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

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

2.2. Zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich

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

2f) część północna siedliska Wielkiego Kacka, niegdyś malowniczo położona wzdłuż cieku rzeki Kaczej i stanowiąca przedłużenie dobrze zachowanej części południowej. Tradycja osadnicza siedliska sięgała średniowiecznej lokacji na prawie chełmińskim;

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

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

2.3. Zdegradowane tereny dawnych zespołów dworsko-parkowych i folwarcznych

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

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

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

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

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

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

3a) zespół baterii nadbrzeżnej w Redłowie;

3b) zespół baterii nadbrzeżnej na Oksywiu;

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

4. HISTORYCZNE CMENTARZE NA TERENIE GDYNI

Historyczne cmentarze na terenie Gdyni to:

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

5. ISTNIEJĄCE FORMY OCHRONY DZIEDZICTWA KULTUROWEGO

Na terenie Gdyni istnieją obecnie dwie formy prawnej ochrony dziedzictwa kulturowego. Są nimi: wpisy do rejestru zabytków i ustalenia ochrony w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

W rejestrze zabytków znajduje się obecnie 59 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni. Jest to niewielka część dziedzictwa kulturowego miasta.

Ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto część obszarów dziedzictwa kulturowego Gdyni - historycznych dzielnic miasta: Kamiennej Góry, Orłowa (części nadmorskiej) i Kolibek. Tak więc stan ochrony dziedzictwa kulturowego w Gdyni jest zdecydowanie niewystarczający, a podstawę jego stanowią nadal zapisy figurujące w rejestrze zabytków.



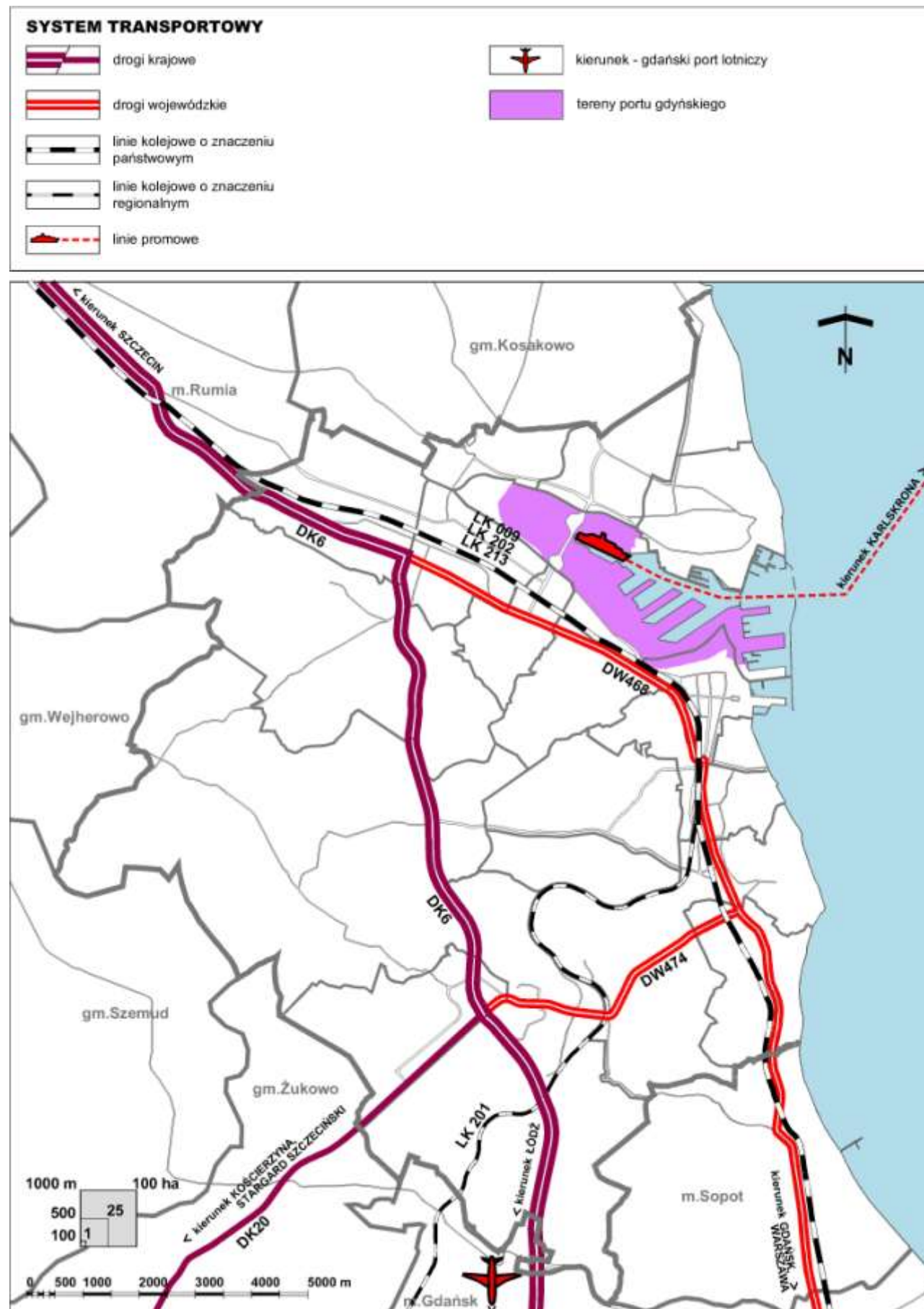
ZESPOŁY I OBIEKTY NA TERENIE GDYNI WPISANE DO REJESTRU ZABYTEKÓW NIERUCHOMYCH

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

37	Kamienica Hunsdorfów	ul. Starowiejska 7/ Abrahama 2	Śródmieście	1160	A-951	30.04.1987
38	Dawna szkoła elementarna, ob. Szkoła Podstawowa nr 10	ul. Lubawska 4	Chylonia	1164	A-1001	30.04.1987
39	Kamienica Krenskich	ul. Świętojańska 55 / Żwirki i Wigury 4	Śródmieście	1161	A-954	30.04.1987
40	Zespół ruralistyczny dawnej wsi Wielki Kack	w rejonie ul. Źródło Marii	Wielki Kack	1195	A-1017	27.11.1987
41	Budynek Sądu Rejonowego	pl. Konstytucji 3 Maja 5	Śródmieście	1258	A-1034	28.09.1988
42	Klasztor Zgromadzenia SS. Miłosierdzia św. Wincentego a Paulo	ul. Starowiejska 2	Śródmieście	1300	A-1082	20.12.1989
43	Elewator zbożowy w porcie	Nabrzeże Indyjskie, ul. Indyjska1	Śródmieście	1306	A-1083	06.04.1990
44	Dworzec Morski	ul. Polska	Śródmieście	1307	A-1084	24.04.1990
45	Magazyn długoterminowy "H" w porcie	ul. Polska 17	Śródmieście	1311	A-1086	07.05.1990
46	Chłodnia w porcie	ul. Polska 20	Śródmieście	1319	A-1085	20.08.1990
47	Dom mieszkalny	ul. Starowiejska 10 a	Śródmieście	1535	1123	10.04.1995
48	Hotel "Bristol"	ul. Starowiejska 1	Śródmieście	1597	A-1077	29.04.1996
49	Kościół parafialny p.w. św. Michała Archanioła	ul. Arciszewskich 2	Oksywie	1605	A-1154	16.08.1996
50	Dom mieszkalny wójta Radtkego	ul. 10 Lutego 2	Śródmieście	1610	A-1157	29.11.1996
51	Kamienica Pręczkowskich z kinem "Polonia"	Skwer Kościuszki 10/12	Śródmieście	1617	A-1159	19.12.1996
52	Dawny Hotel "Polska Riwiera"	ul. Zawiszy Czarnego 1	Kamienna Góra	1688	A-1198	19.01.1999
53	Kamienica Emilii Wojewskiej	ul. Portowa 4	Śródmieście	1752	A-1248	20.12.2004
54	Dom mieszkalny	pl. Kaszubski 7a-b	Śródmieście	1768	A-1262	27.12.2005
55	Budynek mieszkalny, dawne Biuro Budowy Portu	ul. Waszyngtona 38	Śródmieście	1769	A-1263	20.01.2006
56	Dom podoficerski Funduszu Kwaterunku Wojskowego, ob. wielorodzinny budynek mieszkalny	ul. Morska 67	Grabówek	1771	A-1267	01.03.2006
57	Kamienica	ul. Świętojańska 122	Śródmieście	1782	A-1270	29.03.2006
58	Dom mieszkalny	al. Zwycięstwa 192/192a	Orłowo	1794	A-1794	12.12.2006
59	Historyczny układ urbanistyczny śródmieścia Gdyni	w rejonie ul. Świętojańskiej, Placu Kaszubskiego, ul. 10 Lutego, Skweru Kościuszki	Śródmieście	-	A-1815	21.09.2007

STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE NA OBSZARZE MIASTA GDYNI WPISANE DO REJESTRU ZABYTEKÓW WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Nr na rysunku studium	Nr decyzji	Data wpisu do rejestru
a15	271/Archeol.	29.11.1975
a25	415/Archeol.	30.09.1986



VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

1. GDYŃSKI WĘZŁ TRANSPORTOWY

1.1. Układ powiązań zewnętrznych

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

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

Transportową infrastrukturę techniczną o znaczeniu regionalnym tworzą:

- droga wojewódzka nr 468 Gdynia-Gdańsk łącząca Gdynię z drogą krajową nr 1 (E75) (Gdańsk-Lódź-Cieszyn) i drogą krajową nr 7 (E77) Gdańsk-Warszawa-Chyżne w Gdańsku, przechodząca na obszarze Gdyni ciągiem ulic: al. Zwycięstwa, ul. Śląska i ul. Morska; droga ta łączy Gdynię z nadmorską strefą rekreacyjną,
- droga wojewódzka nr 474 (ulica Chwaszczyńska, ul. Wielkopolska) łącząca Gdynię z drogą krajową nr 22 prowadzącą do gmin i powiatów położonych w zachodniej części województwa i Pojezierzem Kaszubskim,
- linia kolejowa nr 213 Gdynia-Hel,
- linia kolejowa nr 201 Gdynia-Kościerzyna.

Z punktem węzłowym przy dworcu Gdynia Główna Osobowa powiązane są linie autobusowe zamiejskie w relacjach krajowych i międzynarodowych. Lotnicze krajowe i międzynarodowe powiązania Gdyni odbywają się poprzez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

1.2. Układ uliczny miasta

Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzą ulice:

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



- ulice zbiorcze: Sopocka, Wiczlińska, Chwarznieńska, Stryjska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chylońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, Plac Kaszubski.

Ogółem sieć uliczna Gdyni ma długość ponad 387 km, w tym

- drogi krajowe - 5,8 km,
- drogi wojewódzkie - 17,8 km,
- drogi powiatowe - 109,9 km,
- drogi gminne - 253,7 km.

1.3. Układ miejskiego transportu zbiorowego

Na obszarze Gdyni układ miejskiego transportu zbiorowego tworzą:

- linia szybkiej kolei miejskiej SKM (jako spółka PKP),
- sieć linii ulicznego transportu zbiorowego (linie autobusowe i trolejbusowe organizowane przez ZKM w Gdyni).

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

Sieć autobusowa obejmuje 84 linii o łącznej długości prawie 177 km. Większość linii przechodzi przez Śródmieście. Sieć trolejbusowa obejmuje 12 linii o łącznej długości prawie 37 km i łączy dzielnice południowe i południowo-zachodnie (Dąbrowa, Wielki i Mały Kack, Karwiny, Orłowo, Redłowo) z dzielnicami północnymi (Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo).

2. PRZESŁANKI ROZWOJU I KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

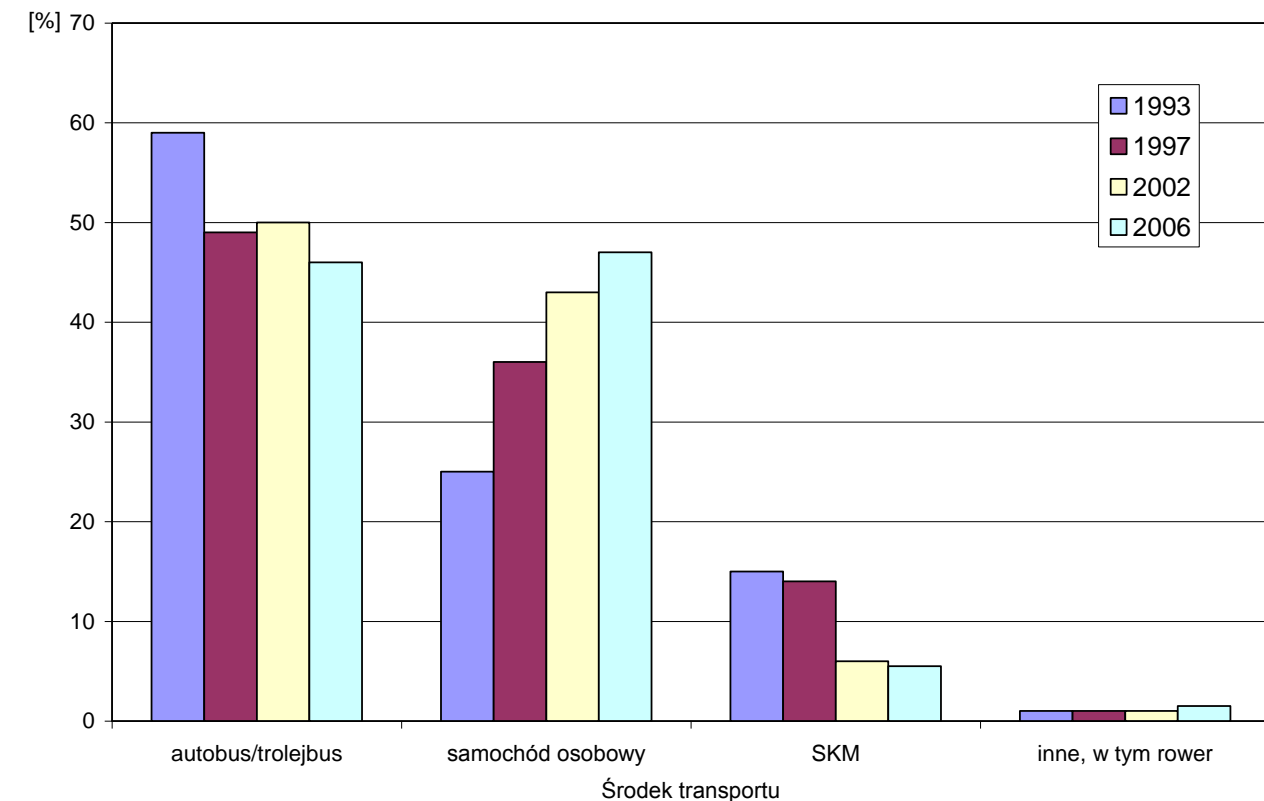
2.1. Zmiany w zachowaniach transportowych ludności

W Gdyni według stanu w dniu 31.12.2007¹ r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście wynosiła 125 559 pojazdów, co oznacza, że na 1000 mieszkańców przypadało 497 samochodów (w 2006 r. wskaźnik ten wyniósł w woj. pomorskim 354, a w Polsce 351). Ponadto w ewidencji pojazdów figurowało 26 366 samochodów ciężarowych, 643 autobusów, 115 trolejbusów, 5 122 motorowerów i 3 916 motocykli. Udział samochodów osobowych w ogólnej liczbie pojazdów wynosił 75,7%, a udział samochodów ciężarowych 15,9%. Od wielu lat utrzymuje się podobne, wysokie tempo przyrostu liczby samochodów osobowych.

Porównując zmiany zachowań transportowych w latach 1991-2006 w zakresie przewozów pasażerskich należy stwierdzić, że nadal utrzymuje się tendencja zmniejszania się udziału przewozów transportem zbiorowym na rzecz transportu samochodem osobowym, tempo tych zmian jest znacznie mniejsze w porównaniu z latami dziewięćdziesiątymi. Obecnie w dni robocze łączny udział przewozów autobusem i trolejbusem wynosi około 46%, a samochodem osobowym 47%. Przewozy linią Szybkiej Kolei Miejskiej po dużym spadku ustabilizowały się na poziomie 5,5-6,0%². Poza tym badania wskazują, że:

- nastąpiło przesunięcie części podróży z godzin 6-7 na godziny 7-8 spowodowane zmniejszeniem się liczby zatrudnionych w dużych przedsiębiorstwach,
- w dojazdach do pracy Gdynia jest celem dla 71% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 17% i 5% mieszkańców,
- w dojazdach do miejsc edukacji Gdynia jest celem dla 49% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 36% i 12% mieszkańców,

- nastąpiły niewielkie zmiany rozkładu podróży według motywacji, natomiast istotnie wzrosła średnia liczba podróży wykonywanych przez mieszkańców w ciągu dnia,
- ponad 60% mieszkańców korzysta z wyjazdów weekendowych poza Gdynię, w tym 30% w kierunku południowym,
- największe zagrożenie ze strony ruchu drogowego odczuwane jest w Śródmieściu.



Rys. 1 Udział środków transportu w podróżach w Gdyni w latach 1993-2006 (Źródło: Politechnika Gdańska, ZKM w Gdyni)

2.2. Uwarunkowania rozwoju wynikające ze sfery transportu

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

Biorąc pod uwagę potrzebę utrzymania sprawnych powiązań transportowych Wielkiego Kacka, Dąbrowy, Chwarzna-Wiczlina, Pogórza, Obłuża i Oksywia ze Śródmieściem, przy obecnym układzie drogowym możliwy jest przyrost liczby mieszkańców w tych obszarach łącznie o kilka tysięcy, natomiast przy budowie nowych ciągów ulicznych (Droga Różowa, ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (Średnicowa), Trasa Kwiatkowskiego, Nowa Wiśniewskiego) lub ich radykalnej przebudowie możliwy jest wzrost liczby mieszkańców w tych obszarach o około 25 - 30 tysięcy - w zależności od przyjętych rozwiązań skrzyżowań.

¹ Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, wg Referatu Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów.

² Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2006 r., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, luty 2006.



3. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI

Silne strony

- Rozwój sieci ulicznej prowadzony w sposób konsekwentny i dające istotne, pozytywne efekty transportowe
- Transport publiczny organizowany w sposób nowoczesny i podnoszący jego konkurencyjność w stosunku do samochodu osobowego
- Dobrze rozwinięta istniejąca sieć kolejowa oraz wysoka zdolność przewozowa SKM
- Aktywny udział miasta w programach i projektach europejskich i bałtyckich promujących zrównoważony rozwój transportu

Szanse

- Rozwój integracji transportu w obszarze metropolitalnym i utworzenie związku transportowego
- Wprowadzenie polityki transportowej zmniejszającej z jednej strony atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum, strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego), a z drugiej strony sprzyjającej rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu)
- Wykorzystanie potencjalnie dużych środków finansowych z udziałem funduszy UE dla poprawy jakości transportu miejskiego i SKM
- Dalsze zmiany organizacyjne i własnościowe SKM

Słabe strony

- Duża wrażliwość transportu autobusowego i trolejbusowego na zatłoczenie układu ulicznego w obszarach śródmiejskich
- Niewykorzystane możliwości przewozowe SKM, niska jakość przewozów (zdekapitalizowany tabor, wymagające modernizacji przystanki, stacje i dworce, niski poziom bezpieczeństwa osobistego podczas podróży)
- Zbyt mała integracja działań skutkujących wzrostem potrzeb transportowych i procesów inwestycyjnych dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej aglomeracji trójmiejskiej

Zagrożenia

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

3.1. Podsumowanie i wnioski

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

- wzrastający poziom motoryzacji i udział transportu indywidualnego,
- zwiększający się zasięg i czas zatłoczeń, wydłużanie się okresu natężeń szczytowych,
- brak istotnych przemian w infrastrukturze ulicznej, stosownie do strefy miasta,
- zmniejszanie się roli SKM w systemie obsługi miasta,
- brak efektywnych działań integrujących transport miejski,
- spadek bezpieczeństwa ruchu,
- brak spójnego systemu parkingowego.

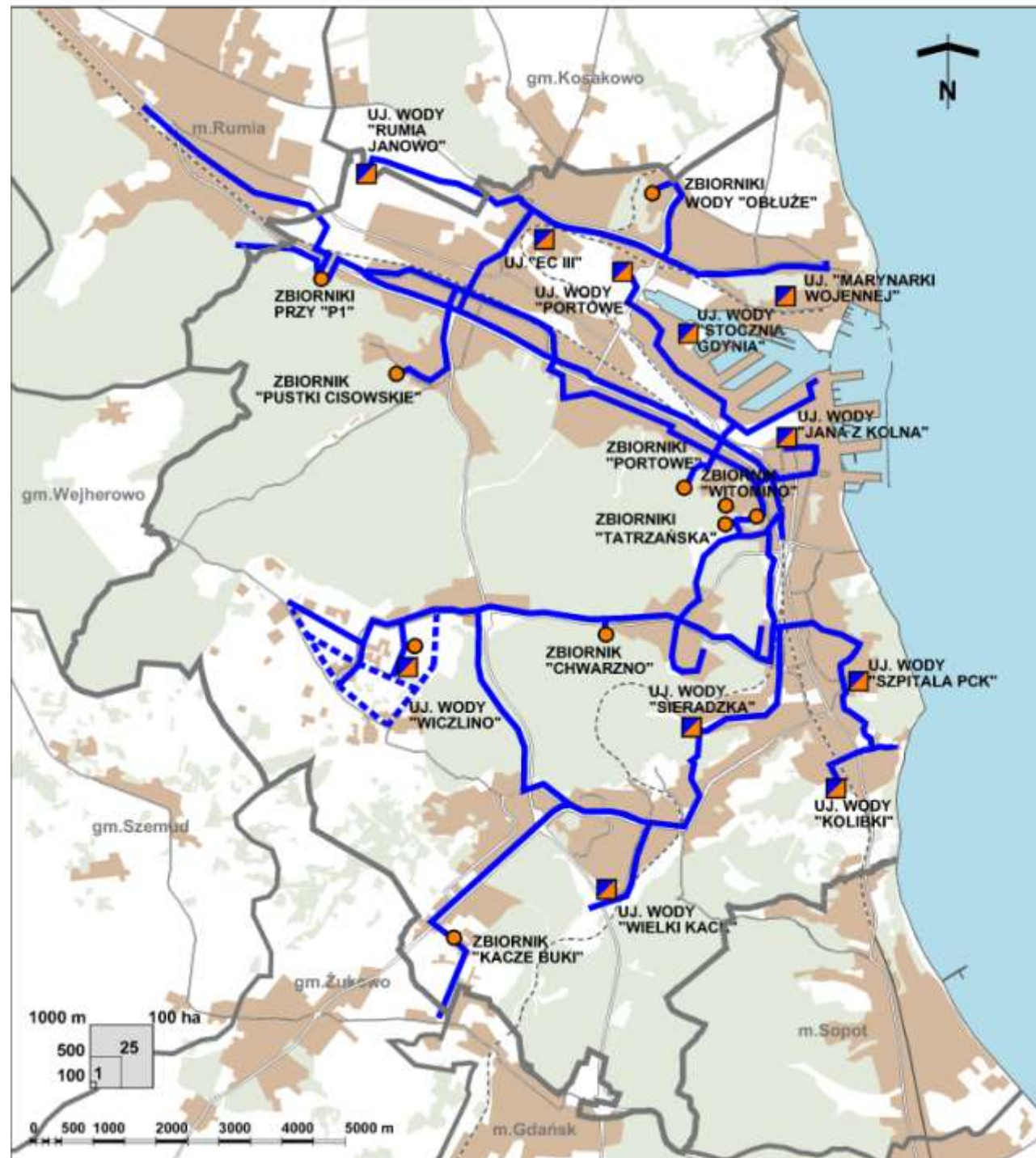
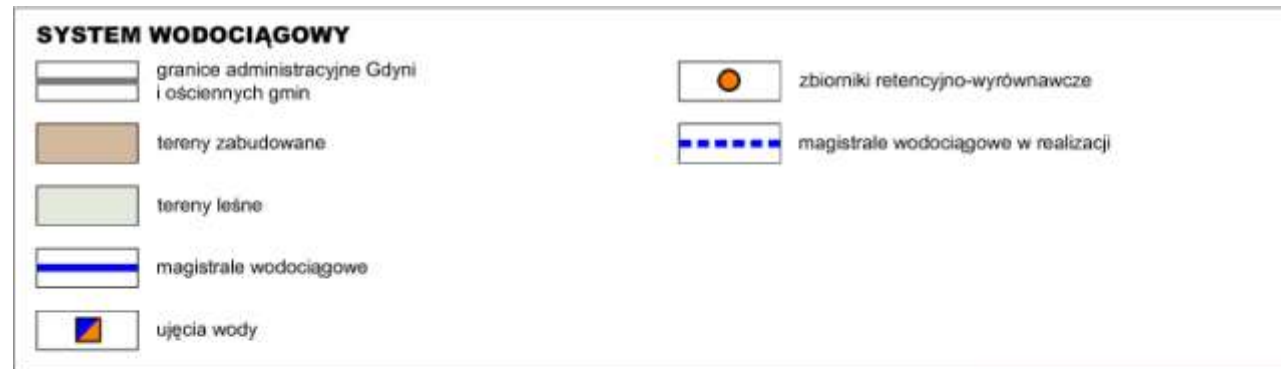
Analizy diagnostyczne wskazują, że najkorzystniejszymi dla rozwoju systemu transportowego Gdyni jest scenariusz, w którym **w pierwszej kolejności przewidziano duże uderzenie inwestycyjne na rozwój i promowanie:**

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

Efektom tych działań będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na istniejącym układzie ulic oraz przyjęcie przyrostu podróży (wynikającego ze wzrostu liczby i ruchliwości mieszkańców) przez środki transportu zbiorowego i rowerowego. Ponadto celem tych działań będzie przekonanie młodego pokolenia (uczniowie, studenci) do korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy. W drugiej kolejności przewiduje się stopniowy wzrost inwestycji strukturalnych związanych z rozwojem podstawowego układu ulicznego.

Ponadto wszystkie działania w zakresie rozwoju transportu powinny być podejmowane zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu miejskiego, ujętego w Planie Zrównoważonego Transportu Miejskiego, obejmującymi:

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



VIII. STAN SYSTEMÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

1.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu wodociągowego

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

Obecnie gdyński wodociąg zasilany jest z 7 ujęć wód głębinowych o łącznej zdolności produkcyjnej 121 824 m³/d. Szczegółowe dane o ujęciach wód przedstawiono w **tablicy** nr 1.

Charakterystyka ujęć wody dla miasta Gdyni

Ujęcie wody	Parametry ujęć wód podziemnych				Stacje uzdatniania	Uwagi
	Zatwierdzone zasoby		Zdolność produkcyjna			
	m ³ /d	m ³ /h	m ³ /d	m ³ /h		
Reda II	73 488	3 062	55 464	2 311	rozbudowa i modernizacja	do 36000 m3/d
Rumia Janowo	25 320	1 055	19 080	795	istniejąca	
Kolibki	7 680	320	10 200	425	istniejąca	
Wiczlino	21 600	900	14 400	600	modernizowana	do 22000 m3/d
Wielki Kack	11 640	485	6 840	258	nowa stacja w budowie	do 4800 m3/d
Jana z Kolna	9 336	389	6 240	260	nie ma	ujęcie rezerwowe
Sieradzka	9 120	380	9 600	400	modernizowana	do 6300 m3/d
Razem	158 184	6 591	121 824	5 076		

Wszystkie wymienione źródła wody podają wodę do wspólnego układu sieci wodociągowej poprzez pompownie sieciowe i pompownie II stopnia na ujęciach.

Według inwentaryzacji długość sieci wodociągowej w Gdyni, wraz z przyłączami wynosi 626,5 km, w tym długość sieci magistralnych wynosi ok. 75 km.

Sieć wodociągową tworzą magistrale o średnicach \varnothing 300 mm - \varnothing 800 mm, przewody rozdzielcze \varnothing 80 mm - \varnothing 250 mm i rurociągi o średnicy poniżej \varnothing 80 mm. Te ostatnie w ramach remontów wymieniane są sukcesywnie na \varnothing 90 mm. Struktura sieci wodociągowej: rury azbesto-cementowe – 11%, żeliwne – 65,4 %, PCV – 9,3 %, PE – 8,5 %, stalowe – 5,8 %.

Duże zróżnicowanie wysokościowe terenu w obszarze Gdyni wymusiło strefowy układ wodociągu gdyńskiego. Istnieje V głównych stref ciśnienia wodociągu, 3 pompownie strefowe i 18 hydroforni użytkowanych przez PWiK.

Na obszarze Gdyni istnieją również zakładowe ujęcia wód głębinowych. Należą do nich m. in. ujęcie „Portowe”, ujęcie „EC-III”, ujęcie „Szpitala PCK”, ujęcie Stoczni Gdynia, Ujęcie „Marynarki Wojennej”.

Jednym z głównych elementów systemu są zbiorniki wody czystej, o których dane zamieszczono w poniższej tablicy.



Dane o zbiornikach retencyjnych czystej wody w wodociągu gdyńskim

L.p.	Nazwa zbiornika	Pojemność zbiornika [m ³]	Rzędna dna [m npm]
1	Cisowa P-1	5 000	42,0
2	Tatrzańska	5 000	73,0
3	Tatrzańska	5 000	73,0
4	Obłuże (stary)	1 000	73,0
5	Obłuże (nowy)	5 000	73,0
6	Witomino	2 000	73,0
7	Chwarzno	2 000	137,0
8	Kacze Buki	5 000	169,0
9	Wiczlino	1 500	152,0
10	Pustki Cisowskie	500	
	Razem	32 000	

1.2. Uproszczony bilans wodny

Dla zorientowania się o aktualnym stanie bilansu wodnego dla wodociągu miasta Gdyni przeprowadzono uproszczony rachunek uwzględniający aktualną liczbę ludności oraz aktualne normatywy zapotrzebowania jednostkowego wody stosowane dla obszaru Gdyni, a wynikające z ostatnich szacunków i kalkulacji zużycia wody w mieście.

Aktualne normatywy to wielkości jednostkowe:

- **150 l/Mk/d** dla okresu obecnego, przyjętego jako **poziom „A”**,
- **180 l/Mk/d** dla perspektywy (ok. 25 lat), przyjęto **poziom „B”**

W obliczeniach zastosowano jednocześnie współczynniki nierównomierności dobowej i godzinowej wynikające również z ostatnich szacunków zużycia wody w mieście – $N_d = 1,236$, $N_g = 1,527$.

Liczba mieszkańców Gdyni w dniu 31.12.2006 r. (poziom „A”) - 249 162 osób

Prognozowana liczba mieszkańców w 2030 r. (poziom „B”) - 219 233 osób

Skrócony bilans wodny dla m. Gdyni

Użytkownik wody	Poziom „A”		Poziom „B”	
	Q _{dśr} [m ³ /d]	Q _{dmax} [m ³ /d]	Q _{dśr} [m ³ /d]	Q _{dmax} [m ³ /d]
Potrzeby mieszkańców	37 919	46 867	39 462	48 775
Przemysł istniejący	14 154	16 590	14 154	16 590
Przemysł perspektywiczny	8 020	9 494	8 020	9 494
Potrzeby EC III	3 300	3 800	3 300	3 800
Razem:	63 393	76 751	64 936	78 659

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

Zakładowe ujęcia wód głębinowych zlokalizowane w rejonie basenów portowych należy poddać ochronie ograniczając ich eksploatację w celu ochrony zasobów wód podziemnych przed degradacją.

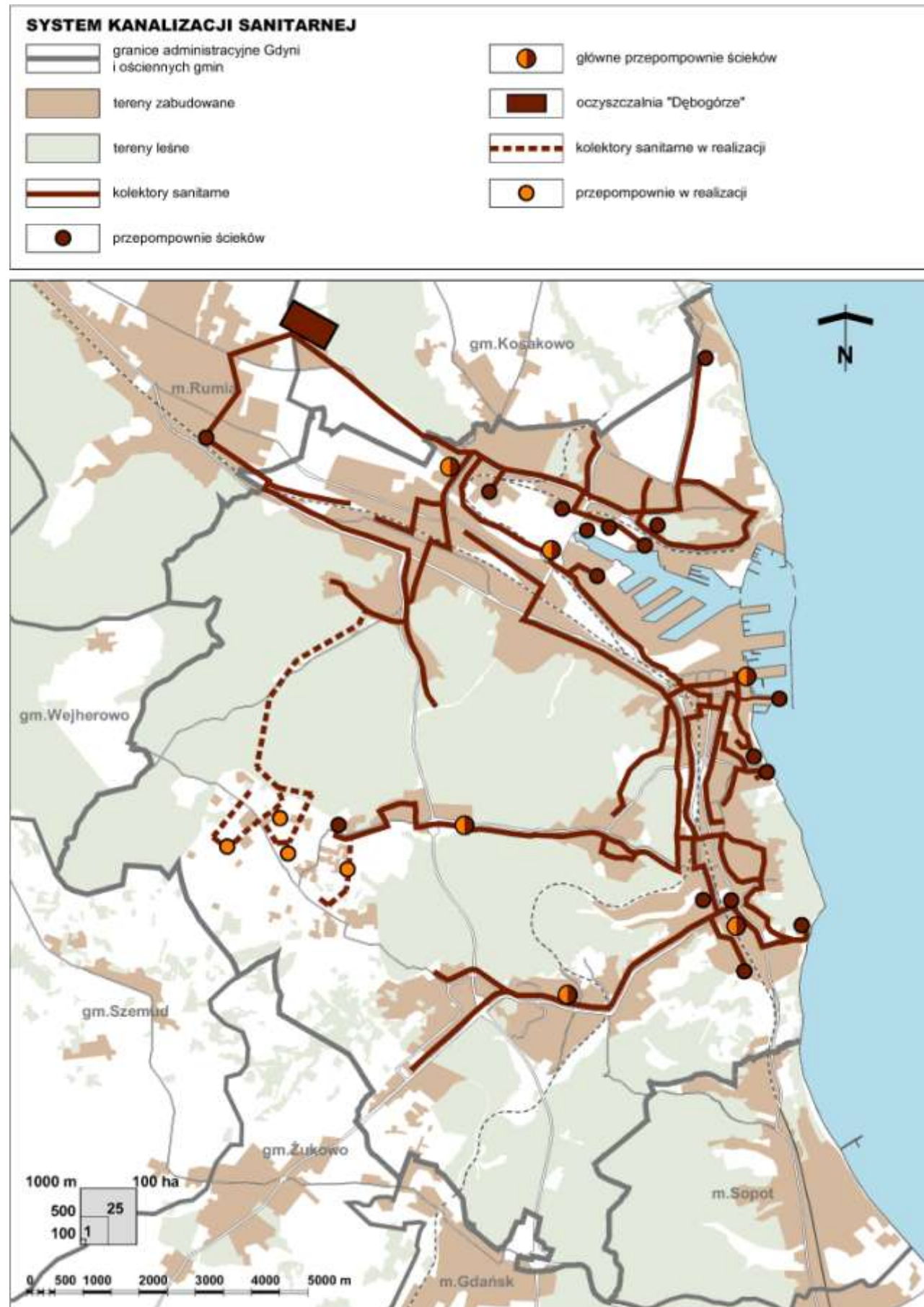
1.3. Ocena stanu istniejącego wodociągu

Słabe strony

- jakość wody ze względu na ponadnormatywną ilość żelaza, niespełniającej aktualnych norm wymaganych w krajach członkowskich Unii Europejskiej - aktualnie modernizowane są 3 stacje uzdatniania wody i budowana nowa stacja na ujęciu Wielki Kack
- rozgałęźny układ głównych magistral przesyłowych na dolnym tarasie
- niedostateczna ochrona wód podziemnych zbiornika GZWP nr 110.

Mocne strony

- rezerwa wydajności źródeł i urządzeń do produkcji wody
- brak zagrożenia deficytem wody pitnej
- zapewnienie dobrego ciśnienia wody w poszczególnych strefach ciśnienia wodociągowego
- budowa sieci przesyłowych w układzie pierścieniowym na terenach Gdyni-Zachód.



2. KANALIZACJA SANITARNA

2.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej

Na obszarze m. Gdyni istnieje rozdzielczy, grawitacyjno-pompowy system kanalizacji sanitarnej. Ścieki sanitarne odprowadzane są do grupowej mechaniczno-biologicznej oczyszczalni ścieków zlokalizowanej na terenie gminy Kosakowo w Dębogórze. Do oczyszczalni odprowadzane są również ścieki z terenu Rumi, Redy, Wejherowa, gminy Kosakowo i gminy Wejherowo. Oczyszczone ścieki odprowadzane są otwartym kanałem, częściowo krytym w obrębie m. Kazimierz, Mosty i Mechelinki, do Zatoki Puckiej na terenie wsi Mechelinki.

Liczba ludności Gdyni wg stanu na 31.12.2006 r. wynosi 249 162 osób. Liczba ludności z pozostałych miejscowości odprowadzających ścieki wynosi 111 388 osób. Ogółem liczba obsługiwanej ludności wynosi 360 550 osób. Średniodobowa ilość ścieków dopływająca do oczyszczalni w 2006 r. wynosiła 57 000 m³/d.

Przy przyjętych dla Gdyni normatywnych wielkościach zużycia wody: dla okresu obecnego - 150 l/Mk/d, a dla perspektywy - 180 l/Mk/d, prognozowana średniodobowa ilość ścieków w 2030 r. wyniesie 64 900 m³/d.

O skuteczności oczyszczania ścieków decyduje w dużej mierze ilość dopływających wód infiltracyjnych i deszczowych wynikająca z nieszczelności kanałów. Dopuszczalna ilość wód obcych wynosi do 30 %.

Obecna przepustowość oczyszczalni wynosi 90 000 m³/dobę - oczyszczalnia posiada rezerwę w przepustowości. Oczyszczalnia obecnie jest w trakcie modernizacji i rozbudowy. W zakres modernizacji wchodzi następujące prace:

- rozbudowa układu oczyszczania ścieków (o reaktory wielofunkcyjne 2 szt., osadniki wtórne 2 szt., dmuchawę, zespół filtrów)
- modernizacja obiektów gospodarki osadowej
- zwiększenie wydajności do 550 tys. RLM
- hermetyzacja wybranych obiektów oczyszczalni (kanały, komora wstępnej reakcji, zagęszczaczy osadu wstępnego, komorę ssawną pompowni osadów)
- położenie nowych instalacji elektroenergetycznych z sieciami oraz wyposażenie obiektów w aparaturę kontrolno - pomiarową
- modernizacja i uszczelnienie kanału odprowadzającego ścieki na odcinku od oczyszczalni do wsi Kazimierz o długości 2200 m.

W systemie sieci kanalizacji sanitarnej m. Gdyni znajduje się 20 przepompowni ścieków związanych z pracą, eksploatacją i utrzymaniem sieci. Istniejący system kanalizacji sanitarnej obejmuje swym zasięgiem 90% istniejącej zabudowy mieszkaniowej, usługowej i przemysłowej.

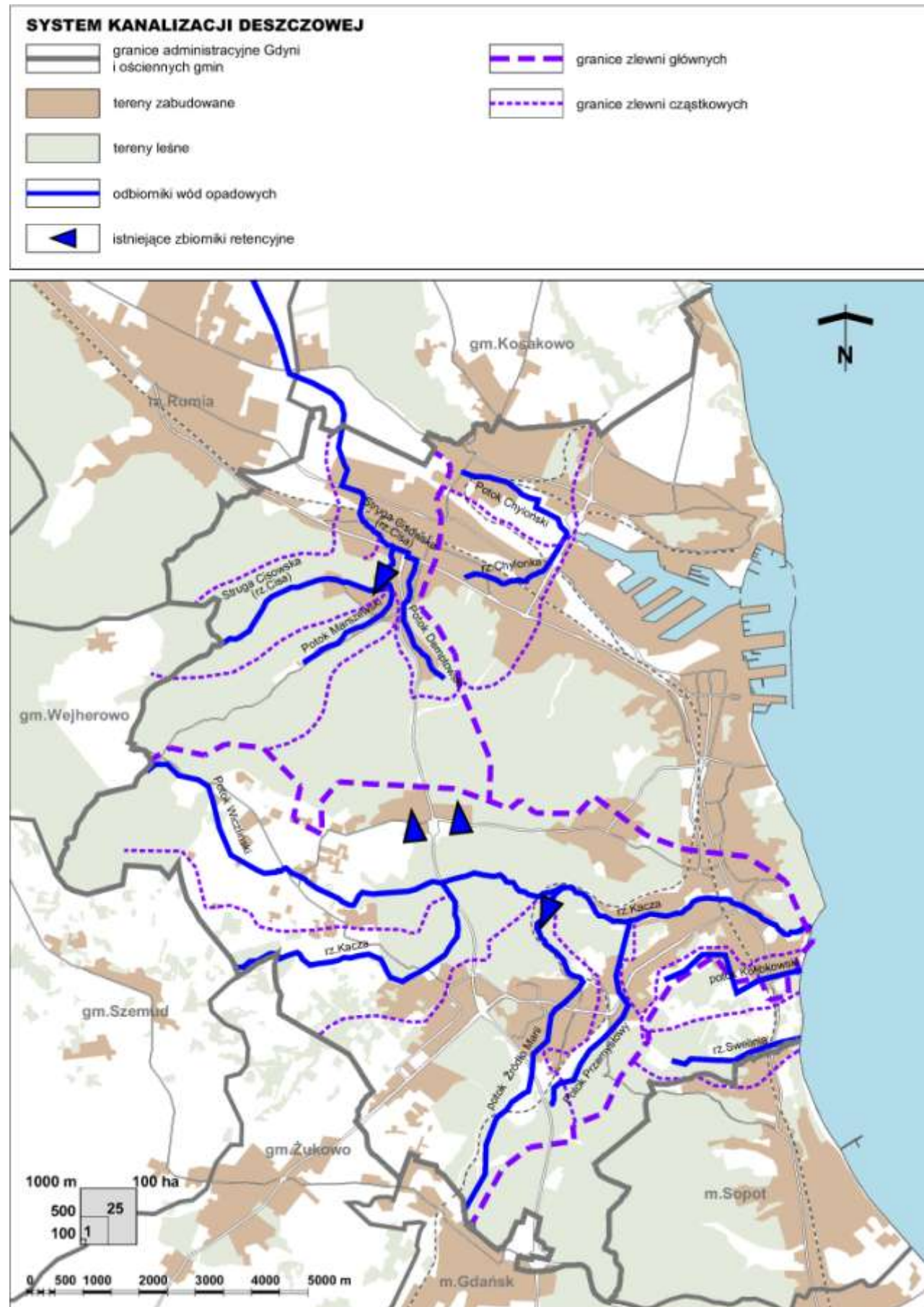
2.2. Ocena stanu systemu kanalizacji sanitarnej

Słabe strony

- rejon miasta nieobjęte siecią kanalizacji sanitarnej
- zbyt duża ilość wód przypadkowych i infiltracyjnych w sieci
- zły stan techniczny niektórych kanałów (betonowych)
- za mała przepustowość niektórych kanałów w starych dzielnicach zabudowy mieszkaniowej.

Mocne strony

- rezerwa w przepustowości oczyszczalni ścieków
- prowadzona modernizacja oczyszczalni
- realizacja kolektora głównego grawitacyjnego \varnothing 0,40 m odprowadzającego ścieki z terenu Gdyni - Zachód do grupowej oczyszczalni, umożliwiającą rozwój budownictwa w tym rejonie
- dobrze rozbudowana sieć kanalizacji sanitarnej w centralnych rejonach miasta
- przeprowadzona modernizacja istniejących przepompowni ścieków.



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Dane ogólne

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

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

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

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

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

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

Ścieki deszczowe odprowadzane są do odbiorników bez podczyszczania. Z kolektorów deszczowych z wylotami do Zatoki Gdańskiej tylko jeden jest wyposażony w separator. W przypadku wylotów kanałów deszczowych do cieków, na 104 miejskie wyloty tylko 26 posiada urządzenia oczyszczające. Brak jest również zbiorników retencyjnych, co ma podstawowe znaczenie dla urbanizacji terenów Gdyni – Zachód. Aktualnie istnieją cztery zbiorniki retencyjne: na potoku Źródło Marii – zbiornik suchy „Krykulec” o pojemności $V=66\ 650\text{m}^3$, na Strudze Cisowskiej na terenie supermarketu „Tesco” i dwa na terenie starego Chwarzna, o pojemności $V1 = 2300\text{m}^3$ i $V2 = 1600\text{m}^3$.

3.2. Analiza rzek i potoków odbiorników wód opadowych

Stan czystości odbiorników

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

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

Analiza przepustowości istniejących cieków

- Swelinia w przeważającej części ma charakter cieku naturalnego. Niewielkie zmiany w jego zlewni nie wymagają przebudowy koryta (obszar źródłowy cieku oraz odcinek poniżej al. Zwycięstwa tzw. Jar Swelini objęte są ochroną jako użytki ekologiczne);
- Potok Kolibkowski należy do potoków o stosunkowo wysokim stopniu pokrycia terenami zielonymi. Niewielkie zmiany w zagospodarowaniu zlewni, głównie w dolnym odcinku, nie wymagają przebudowy koryta potoku (przewidywane zbiorniki w Parku Kolibki);



- rzeka Kacza ma największą zlewnię, w której planowane są duże tereny zurbanizowane. Wymusza to regulację i renowację koryta rzeki, przebudowę istniejących przepustów i budowli oraz budowę projektowanych zbiorników retencyjnych;
- Potok Wiczliński w stanie obecnym prowadzi jedynie wody wczesną wiosną, odcinkami potok zanika. Ze względu na dużą powierzchnię zlewni i projektowane zurbanizowanie terenu potok wymaga odbudowy i przebudowy oraz realizacji projektowanych zbiorników retencyjnych;
- Potok Źródło Marii biegnie przez tereny zurbanizowane i dalej rozbudowujące się dzielnice: Karwiny, Wielki Kack, Dąbrowa. Obecnie w jego dolnym biegu, blisko ujścia do rzeki Kaczej znajduje się zbiornik retencyjny suchy „Krykulec” o pojemności 66 650 m³. Planowany jest drugi zbiornik suchy „Karwiny”;
- rzeka Chylonka biegnie przez tereny zurbanizowane, przemysłowe, usługowe i dzielnice mieszkaniowe. W celu uniknięcia zjawisk powodziowych należy przebudować istniejące przepusty drogowe oraz wykonać wały przeciwpowodziowe na obydwu brzegach. Wskazana budowa zbiornika retencyjnego w źródłowym odcinku rzeki;
- Potok Chyłoński dla uniknięcia zjawisk powodziowych wymaga przebudowy przepustów drogowych i ramowych oraz nadbudowy istniejących brzegów;
- Potok Demptowski – ochrona przeciwpowodziowa zabudowanych terenów położonych w pobliżu potoku wymaga budowy zbiornika retencyjnego;
- Struga Cisowska dla zabezpieczenia przed powodzią wymaga ograniczenia spływu wód z terenów zurbanizowanych mieszkaniowych i przemysłowych w dolnym biegu poprzez retencjonowanie ścieków deszczowych na terenie zainwestowanych działek;
- Potok Marszewski ma niewystarczającą przepustowość na całej swej długości, wymaga odbudowy i przebudowy oraz budowy zbiornika retencyjnego w górnym biegu;
- Potok Przemysłowy ma niewystarczającą przepustowość w dolnym odcinku gdzie biegnie korytem otwartym. Przebudowy wymaga również przepust stalowy powyżej skrzyżowania ulicy Łęczyckiej z ulicą Płocką. Wskazane jest pozostawienie istniejącego mokradała powyżej ul. Sopotkiej, jako terenu retencyjnego oraz retencjonowanie wód opadowych w jego zlewni.

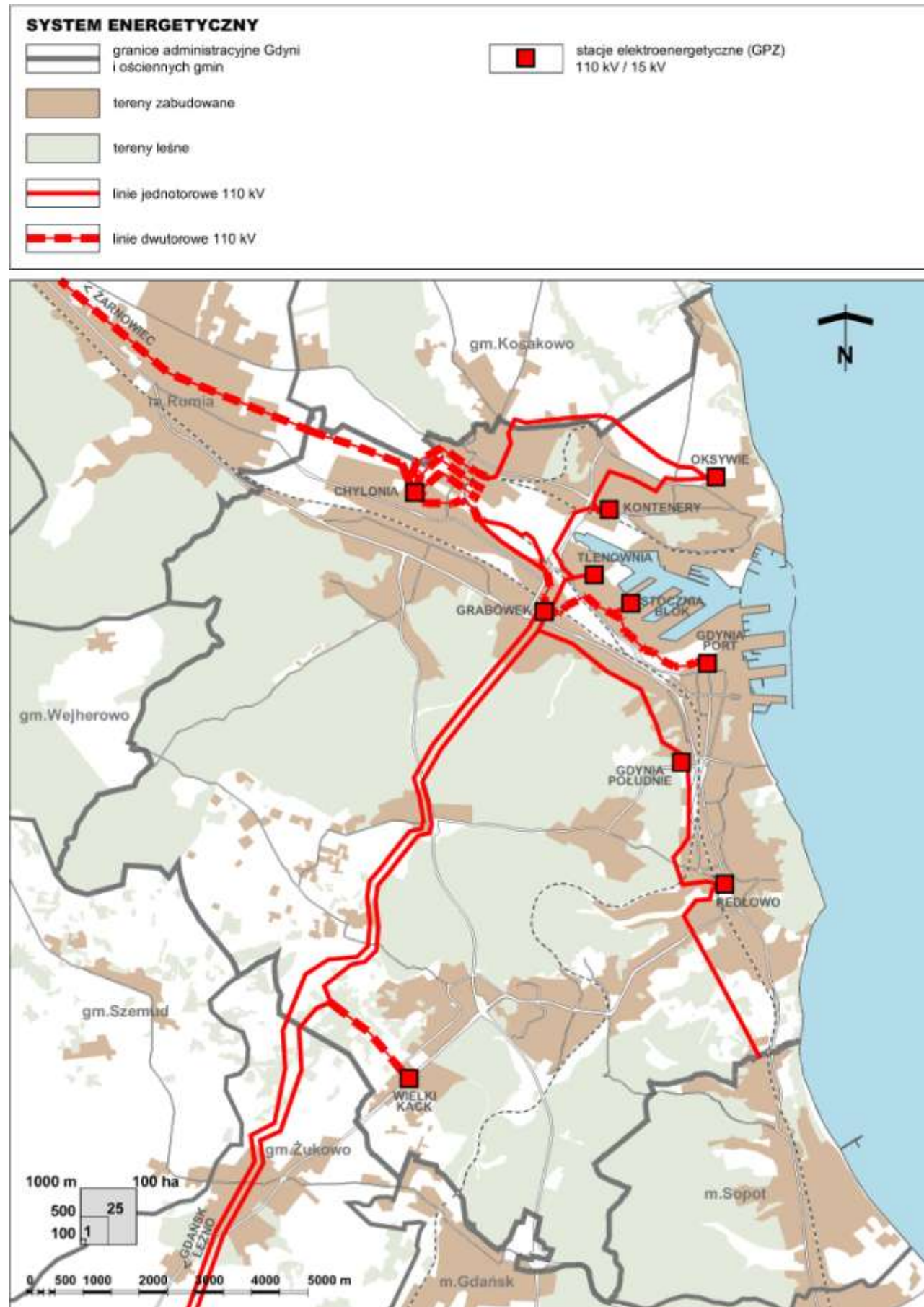
3.3. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony i zagrożenia

- zły stan techniczny głównych kolektorów deszczowych;
- za mała przepustowość głównych kolektorów deszczowych;
- brak urządzeń oczyszczających na wylotach kolektorów do Zatoki Gdańskiej i do istniejących cieków powierzchniowych;
- brak zbiorników retencyjnych na ciekach, szczególnie na rzece Kaczej; Realizacja projektowanych zbiorników retencyjnych i regulacja rzeki Kaczej jest bezwzględny warunkiem zabudowy terenów Gdyni-Zachód i gwarancją ochrony przed zalaniem terenów zurbanizowanych w jej dolnym biegu;
- brak zbiorników retencyjnych w zlewniach istniejących zbiorczych kolektorów deszczowych;
- za mała przepustowość istniejących przepustów i budowli na ciekach stanowiących odbiorniki wód deszczowych;
- brak pasów technicznych wzdłuż cieków dla umożliwienia konserwacji i czyszczenia koryt (pasy techniczne mogą pełnić jednocześnie funkcje ścieżek spacerowo – rowerowych).

Mocne strony i szanse

- położenie m. Gdyni nad Zatoką Gdańską stanowiącą odbiornik wód opadowych;
- sieć cieków powierzchniowych pełniących rolę pośrednich odbiorników ścieków deszczowych;
- planowane przebudowy dolnych odcinków wylotowych kolektorów deszczowych wraz z urządzeniami podczyszczającymi;
- planowana rozbudowa sieci kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi na terenie nadmorskiej części dzielnicy Orłowo;
- planowana rozbudowa i przebudowa kolektorów deszczowych na terenie Śródmieścia;
- planowana przebudowa kolektora deszczowego w ul. Stryjskiej i ul. Lotników wraz z urządzeniami oczyszczającymi, budowa sieci deszczowej na terenie „Psiej Górki”, związana z budową Drogi Różowej;
- realizowany nowy układ kanalizacji deszczowej ze zbiornikami retencyjnymi, urządzeniami oczyszczającymi, przebudową istniejących kanałów, związany z budową nowego odcinka Trasy Kwiatkowskiego;
- planowana w 2008 r. budowa zbiornika retencyjnego „Karwiny” na potoku Źródło Marii.



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu energetycznego

Źródła zasilania

Źródłami zasilania w energię elektryczną miasta Gdyni jest elektrociepłownia EC III Gdynia oraz Krajowy System Elektroenergetyczny (KSE).

Elektrociepłownia EC III, zlokalizowana przy ul. Puckiej, posiada dwa generatory o mocy 55 MW, czyli łącznie 110 MW. Moc osiągalna tego źródła to ok. 105 MW. Elektrociepłownia jest przyłączona do sieci elektroenergetycznej 110 kV. Mniej znaczącym punktem generacji mocy elektrycznej jest elektrownia biogazowa o mocy 2,5 MW (moc osiągalna 1,8 MW), zlokalizowana w miejscowości Łężyce. Źródło to, przyłączone do sieci rozdzielczej 15 kV, zasilą część obszaru Wiczlina.

Drugim podstawowym źródłem zasilania miasta Gdyni jest Krajowy System Elektroenergetyczny poprzez dwie niżej wymienione stacje:

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

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

Sieć elektroenergetyczna 110 kV

Stacje elektroenergetyczne 110/SN kV (tzw. GPZ-ty), w których następuje transformacja napięcia wysokiego na średnie, stanowią podstawowe zasilanie sieci rozdzielczej 15 kV lub przemysłowej 6 kV. Na terenie miasta Gdyni znajduje się 10 stacji 110/SN kV, w tym 2 abonenckie należące do Stoczni Gdynia SA. Wszystkie stacje sieciowe posiadają po dwa transformatory mocy 110/15 kV. Moc zainstalowana w tych transformatrach, poza stacjami abonenckimi, to 301 MW. Obecne zapotrzebowanie mocy miasta Gdyni, z pominięciem podmiotów zasilanych ze stacji abonenckich 110/6 kV, wynosi 142 MW w szczycie obciążenia. Wobec tego wykorzystanie mocy transformatorów kształtuje się na poziomie ok. 47%. Dodatkowo istnieje możliwość wymiany transformatorów mocy na jednostki o większej mocy znamionowej. Wówczas moc zainstalowana może wynieść 400 MW. Łączne zapotrzebowanie mocy w mieście Gdynia wynosi około 158 MW.

Linie elektroenergetyczne 110 kV

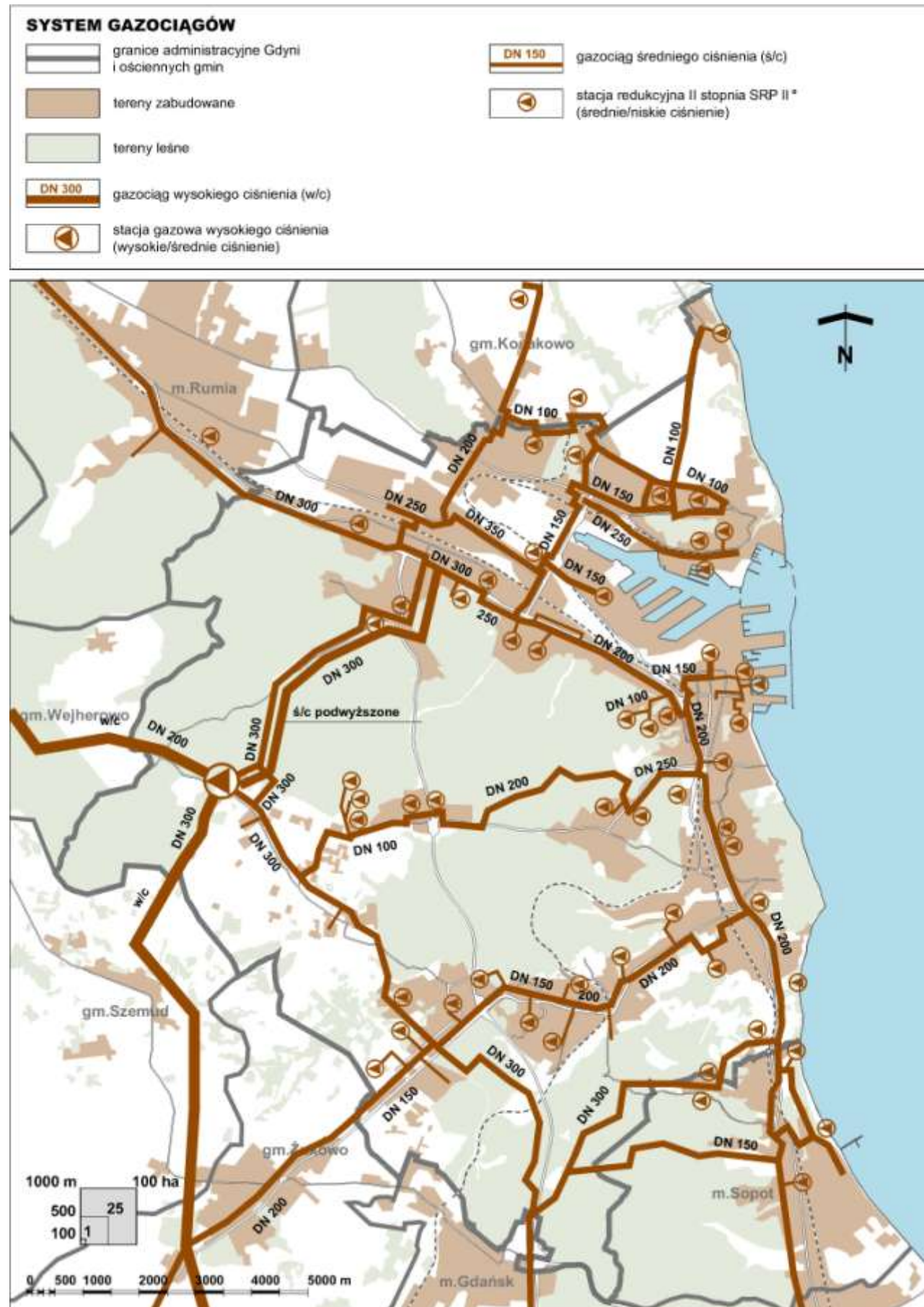
Wszystkie linie na terenie miasta Gdyni są liniami napowietrznymi w wykonaniu dwutorowym lub jednotorowym. Łączna ich długość to ok. 59,5 km, w tym 15,0 km stanowią linie dwutorowe, a 44,5 km jednotorowe. Przekrój przewodów roboczych linii 110 kV wynosi 185 lub 240 mm². Sieć elektroenergetyczna 110 kV ma charakter pierścieniowy zamknięty, umożliwiając drugostronne zasilanie stacji w przypadku awarii jednej z linii zasilających.

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

Sieć elektroenergetyczna 15 kV

Sieć średniego napięcia 15 kV stanowi zasilanie stacji 15/0,4 kV. Sieć ta pracuje w przeważającej części w układzie pierścieniowym otwartym, umożliwiając drugostronne zasilanie w przypadku awarii jednej z linii zasilających. Istniejące obecnie połączenia promieniowe są sukcesywnie rozbudowywane do układu pierścieniowego. Na terenach zabudowanych sieć 15 kV pracuje w wykonaniu kablowym, a na terenach o zabudowie rozproszonej w wykonaniu napowietrznym lub kablowym. Sieć elektroenergetyczna 15 kV posiada następujące przekroje robocze linii kablowych: 50, 70, 95, 120, 150, 185 i 240 mm². Natomiast przekroje robocze linii napowietrznych to: 25, 35, 50 i 70 mm². Stan techniczny linii 15 kV jest zróżnicowany. Najbardziej awaryjne linie kablowe w izolacji z polietylenu termoplastycznego są wymieniane na kable w izolacji z polietylenu usieciowanego.

Na terenie miasta Gdyni znajduje się ok. 540 stacji transformatorowych 15/0,4 kV.



5. ZAOPATRZENIE W GAZ

5.1. Charakterystyka ogólna istniejącego systemu zaopatrzenia w gaz

W zakresie dostawy, rozprowadzenia i zużycia gazu ziemnego miasto Gdynia obsługiwane jest przez Pomorskiego Operatora Systemu Dystrybucyjnego Sp. z o.o. Oddział Dystrybucji Gazu w Gdańsku, Rejon Dystrybucji Gazu Rumia. Miasto jest obsługiwane przez 3 punkty dystrybucji gazu (rozdzielnie): Gdynia, Rumia i Sopot.

Miasto jest zasilane w gaz ziemny poprzez gazociąg wysokiego ciśnienia (w/c) o ciśnieniu nominalnym PN 6,3 MPa z kierunku Włocławka. Gazociąg ten dostarcza gaz ziemny wysokometanowy do zlokalizowanej w granicach miasta Gdyni stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie o przepustowości 20 000 Nm³/h.

Na odcinku Pruszcz Gdański - Wiczlino gazociąg w/c jest o średnicy DN 300, natomiast w dalszym biegu w kierunku Sopieszyna jego średnica zmniejsza się do DN 200. W stacji gazowej wysokiego ciśnienia redukowane jest ciśnienie gazu do wartości około 0,3 MPa i rozprowadzane do miasta siecią średniego ciśnienia (ś/c) do poszczególnych dzielnic, gdzie ciśnienie jest ponownie redukowane w stacjach redukcyjno-pomiarowych II^o lub w przydomowych punktach redukcyjnych do niskiego ciśnienia (n/c) o wysokości 2,5 kPa. Sieci średniego ciśnienia służą głównie do zasilania odbiorców o zapotrzebowaniu powyżej 70 Nm³/h oraz małych odbiorców, w tym odbiorców domowych zlokalizowanych bezpośrednio przy gazociągach średniego ciśnienia, w takim wypadku wyposażonych w reduktory indywidualne (przydomowe punkty redukcyjne).

5.2. Istniejące kierunki rozprowadzania gazu

Od stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie gaz jest rozprowadzany w dwu kierunkach:

- gazociągiem ś/c DN 300 do dzielnic Chwarzno, Dąbrowa, Karwiny, Wielki Kack i miasto Sopot,
- gazociągiem ś/c DN 300 do dzielnic Chylonia, Grabówek, Śródmieście, Redłowo, Witomino i północna dzielnica przemysłowa. Równoległe do niego jest ułożony nowy gazociąg DN 300 średniego podwyższonego ciśnienia, biegnie on od stacji redukcyjno-pomiarowej I^o „Wiczlino” do stacji redukcyjno-pomiarowej II^o Chabrowa dalej wciną się w gazociąg ś/c w ulicy Kartuskiej.

5.3. Uwarunkowania rozwojowe – stwierdzone braki w systemie

Ze względu na to, że przepustowość przesyłowego gazociągu w/c z kierunku Włocławka okazała się perspektywicznie niewystarczająca, w 1990 roku podjęto decyzję o budowie drugiego gazociągu, równoległego do istniejącego, tak zwanej drugiej nitki.

Oficjalna nazwa tego gazociągu brzmi:

- na odcinku do Wiczlina: gazociąg wysokiego ciśnienia (w/c) DN 500 Pr 8,4 MPa Włocławek-Gdynia,
- od Wiczlina: doprowadzenie gazu do Żarnowieckiej Elektrowni Gazowej (ŻEG) DN 500 Pr 8,4 MPa.

Gazociąg ten będzie częścią systemu gazociągów wysokiego ciśnienia zasilających zarówno węzeł „Wiczlino” jak i zlokalizowany w gminie Kosakowo podziemny zbiornik gazu „Kosakowo”. Docelowo system ten będzie źródłem gazu ziemnego GZ-50 zarówno dla rejonu Gdyni i sąsiadujących gmin, jak i dla całej aglomeracji trójmiejskiej.

Realizację tego gazociągu rozpoczęto w 1993 r., jednak ze względu na trudności w dostępności do terenu budowa nie jest ukończona do dziś. W stosunku do ŻEG nie podjęto jeszcze ostatecznej decyzji inwestycyjnej. W przypadku odstąpienia od realizacji gazociągu wysokiego ciśnienia na odcinku Wiczlino – ŻEG, jego przebieg zostanie skrócony do projektowanego podziemnego magazynu gazu (PMG) w rejonie Kosakowa.

**5.4. Uwarunkowania rozwoju Gdyni - Zachód**

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

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

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

Zachodnią granicę dzielnicy stanowi istniejący gazociąg w/c DN 300, jest to końcówka krajowego północnego, wysokometanowego systemu gazu ziemnego. W północnym wierzchołku dzielnicy jest stacja gazowa wysokiego ciśnienia „Wiczlino”.

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

5.5. Prognoza zapotrzebowania gazu ziemnego na Gdyni-Zachód

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

I wariant

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

II wariant

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

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

Prognoza zapotrzebowania na gaz dla terenów Gdyni-Zachód

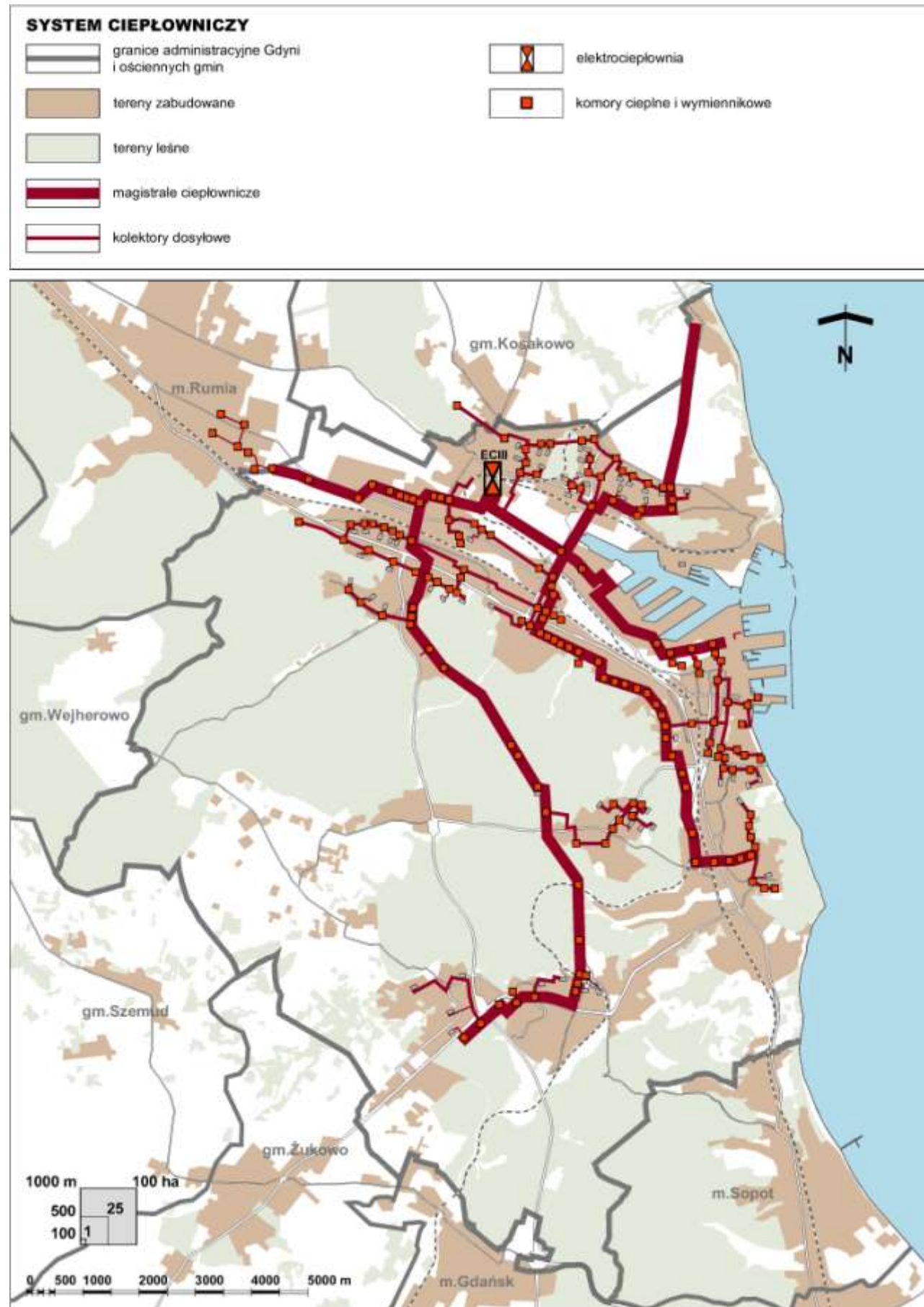
Lp.	Wyszczególnienie potrzeb	Liczba mieszkańców		WARIANT I		WARIANT II	
		Osoby	Odbiorcy	Nm ³ /rok	Nm ³ /godz.	Nm ³ /rok	Nm ³ /godz.
1.	Komunalno – bytowe						
	- budownictwo wielorodzinne MW	15 000	3 750	3 000 000	2 200	-	-
	- budownictwo jednorodzinne MN	15 000	4 410	3 529 000	1 500	3 529 000	1 500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

5.6. Ocena stanu istniejącego**Słabe strony:**

- niedokończona realizacja drugiego gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 Pr 8,4 MPa relacji Włocławek - Gdynia;
- brak możliwości znaczącego zwiększenia dostaw gazu dla dużych odbiorców (ze względu na powyższe);
- nie wszędzie istnieją układy pierścieniowe zapewniające niezawodność dostawy gazu.

Mocne strony:

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



6. ZAOPATRZENIE W CIEPŁO

6.1. Istniejące źródła ciepła

Źródłem ciepła dla miasta Gdyni w zakresie wody grzewczej dla potrzeb centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej jest elektrociepłownia EC-III o wydajności 480,3 MW. Osiągalna moc elektryczna elektrociepłowni EC-III wynosi 105,2 MW. EC-III dostarcza również ciepło dla m. Rumi. Istniejący pobór ciepła dla m. Gdyni i m. Rumi wynosi 450 MW. Rezerwa ciepła w elektrociepłowni wynosi 30,3 MW.

Poza scentralizowanym systemem ciepłowniczym OPEC Gdynia eksploatuje lokalne kotłownie opalane gazem przy ulicach: Dickmana 24, Szczecińskiej 11, Komorowskiego 3, Staniszewskiego 8 oraz Miłej 2.

W latach 2004 – 2006 z miejskiej sieci ciepłowniczej nowe obiekty o łącznym zapotrzebowaniu ciepła 17,41 MW.

6.2. Sieć ciepła

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

W wyniku działań termomodernizacyjnych węzłów wymiennikowych, ich automatyzacji, opomiarowania odbiorców i ocieplenia budynków, zmalały straty i zapotrzebowanie ciepła, a tym samym wzrosła rezerwa ciepła w źródle. Aktualnie wszystkie węzły ciepłe wyposażone są w regulatory różnicy ciśnień, liczniki ciepła i regulatory pogodowe.

Obecnie średnia wysokość strat na przesyłce sieciami ciepłowniczymi wynosi około 16% i zmienia się od maksymalnych wartości dochodzących do 33% w okresie letnim do poziomu minimalnego około 7% w szczycie sezonu grzewczego.

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

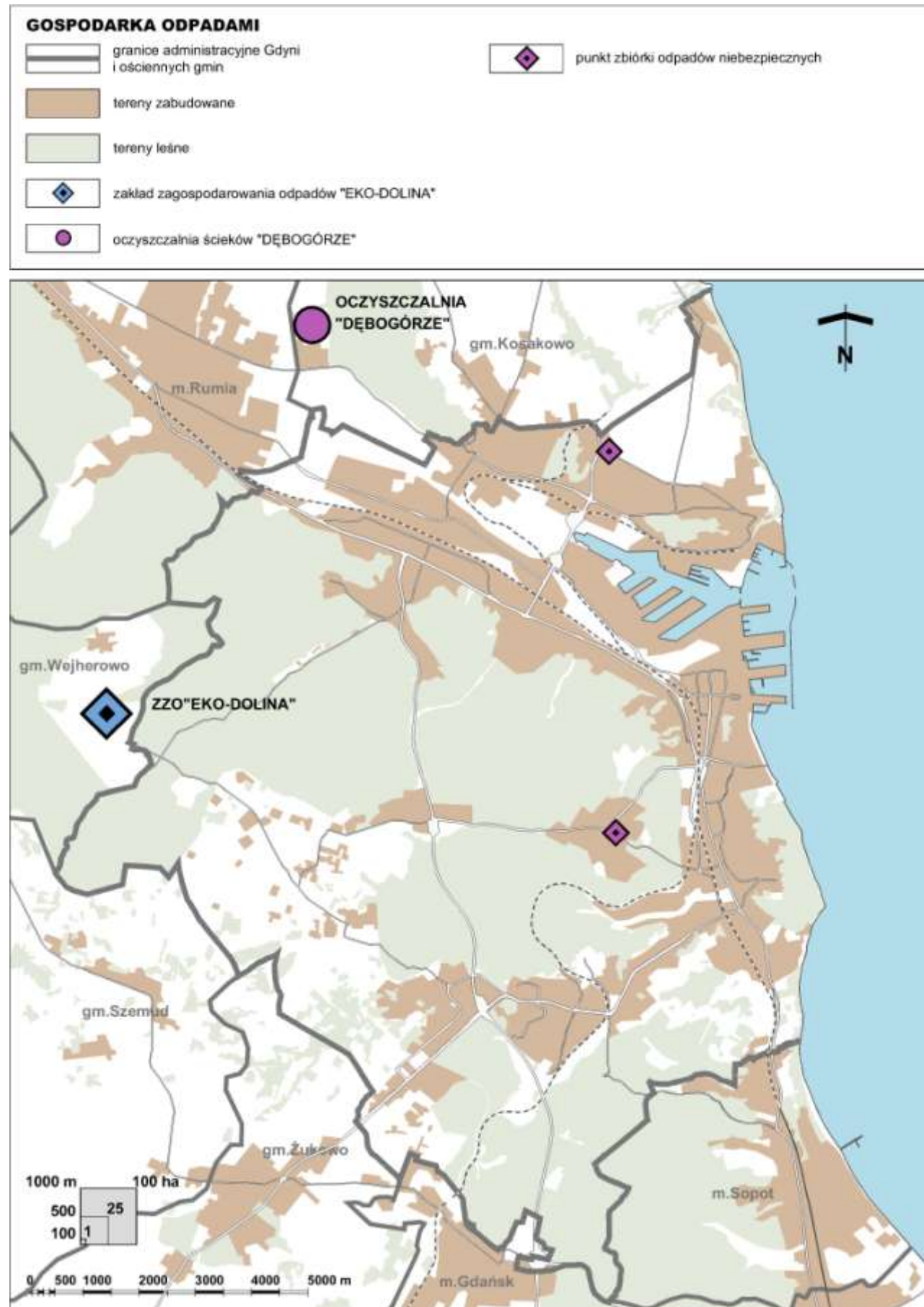
6.3. Ocena stanu istniejącego

Słabe strony

- część magistral przesyłkowych jest nadal w technologii kanałowej;
- brak sieci przesyłkowej do terenów Gdyni – Zachód;
- brak układów pierścieniowych zapewniających niezawodność dostawy ciepła.

Mocne strony

- znaczna rezerwa ciepła w EC-III i w sieciach przesyłkowych;
- rozbudowa sieci magistral przesyłkowych obejmująca 3/4 terenów zurbanizowanych;
- wzrost nowych przyłączy, co skutkuje spadkiem jednostkowych cen ciepła;
- zmniejszenie strat ciepła w wyniku działań termomodernizacyjnych;
- planowana budowa ciepłowni na terenach przemysłowych Gdyni – Zachód (teren dawnego Polifarbu)
- wytwarzanie ciepła w skojarzeniu z energią elektryczną, co powoduje najbardziej efektywne wykorzystanie energii zawartej w paliwie;
- możliwość zapewnienia ciągłej dostawy ciepła.



7. GOSPODARKA ODPADAMI

Źródłami powstawania odpadów są: sektor komunalny oraz gospodarczy.

Odpady komunalne

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

Transportem odpadów zajmują się firmy wywozowe działające na zasadach konkurencji rynkowej. Odpady są systematycznie wywożone do nowego Zakładu Utylizacji Odpadów „EKO-DOLINA”, który obsługuje miasta Gdynię, Redę, Rumię, Wejherowo, Sopot, gm. Wejherowo i gm. Kosakowo.

Ilość odpadów dostarczona z terenu Gdyni do ZUO w 2006 roku wyniosła 137,9 tys. ton.

Zakład Utylizacji odpadów „EKO-DOLINA” zlokalizowany jest na terenie gm. Wejherowo, we wsi Łężyce, obok starego składowiska odpadów. Zrealizowany I etap Zakładu obejmuje m.in.:

- kwaterę składowania odpadów B -1 o powierzchni 8 ha, z systemem odgazowania
 - kwaterę na odpady budowlane wraz z segmentem przerobu gruzu o łącznej pow. 10 tys.m²
 - sortownię odpadów surowcowych o przerobie 2 x 25 tys. ton / rok / 1 zmianę
 - stacje demontażu odpadów wielkogabarytowych z segmentem demontażu sprzętu AGD o poj. 5 tys. ton/rok
 - kompostownię przymową odpadów zielonych o przepustowości 6 tys. ton/rok
 - magazyn czasowego gromadzenia odpadów niebezpiecznych (przekazywanych do specjalist. firm)
 - segment wykorzystania biogazu z kwatery A (stare składowisko odpadów) i kwatery B1
 - podczyszczalnie ścieków i odcieków ze zbiornikiem, osadnikiem i pompownią.
- Zakład jest samowystarczalny energetycznie dzięki wykorzystaniu biogazu.

Obecnie realizowany jest II etap budowy Zakładu obejmujący:

- kompostownię odpadów organicznych BIO o pojemności 30-35 tys. ton/rok
- budowę kwatery składowej B-2 o powierzchni ok. 7 ha
- rozbudowę sortowni odpadów surowcowych do przerobu 2 x 50 tys. ton / rok / 1 zmianę.

Funkcjonowanie zakładu i pojemność kwater składowania obliczone jest na 75 lat.

Odpady komunalne płynne

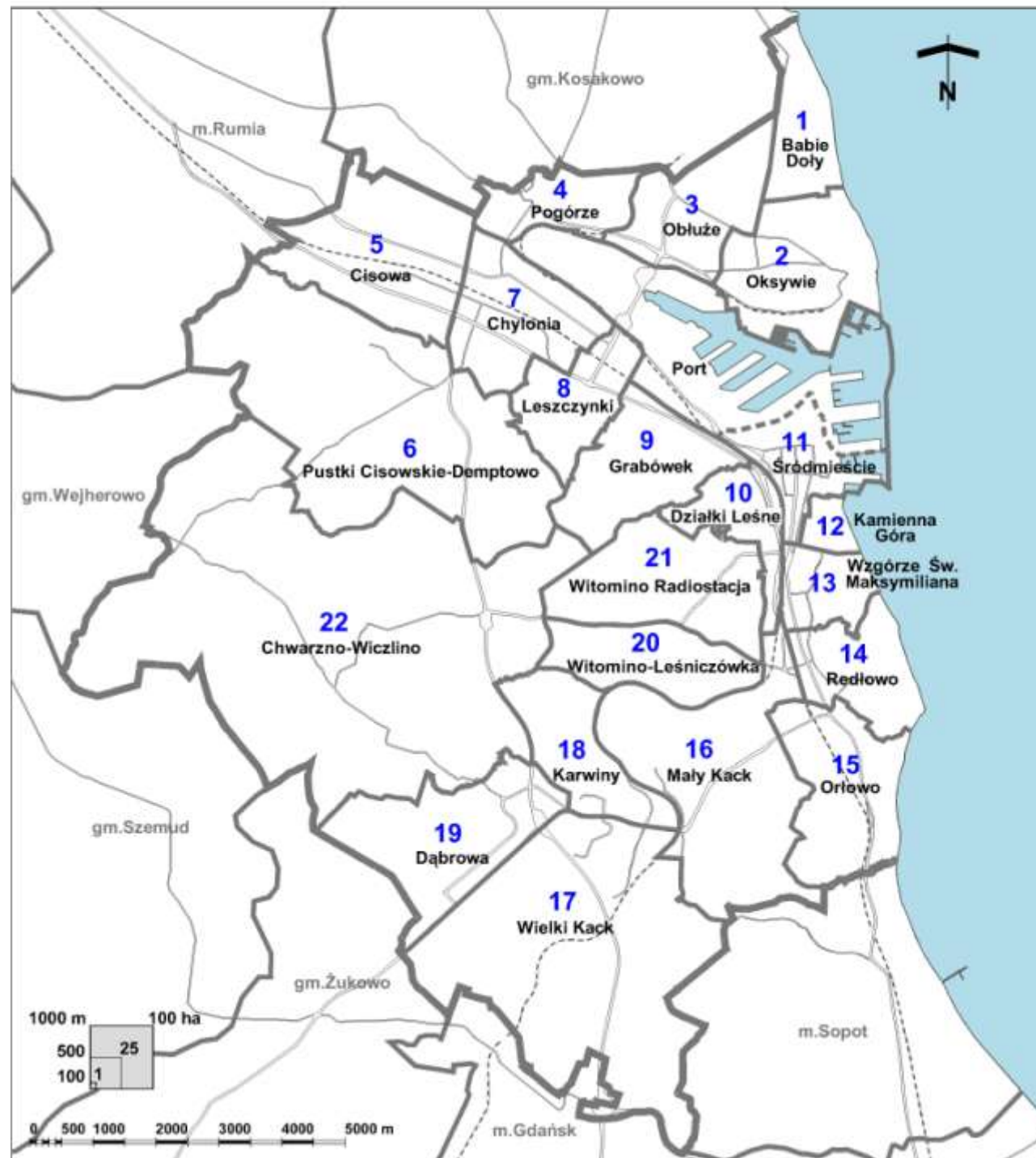
Odpady płynne w sposób systematyczny wywożone są taborem asenizacyjnym do punktów zlewnych na miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej.

Odpady przemysłowe

Odpady przemysłowe usuwane są przez podmioty gospodarcze we własnym zakresie zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach. Odpady przemysłowe niebezpieczne są unieszkodliwiane i wywożone przez wyspecjalizowane firmy. Odpady przemysłowe, inne niż obojętne i niebezpieczne, wywożone są częściowo do ZUO „EKO-DOLINA” w Łężycach.

Popioło-żużle z elektrociepłowni EC-III są transportowane częściowo na składowisko popiołów w Rewie gm. Kosakowo, a częściowo w 88,2% wykorzystywane gospodarczo. Planowane jest zamknięcie składowiska i jego rekultywacja.

Osady z oczyszczalni ścieków w Dębogórze po procesie fermentacji, zagęszczania i suszenia są spalane w istniejącej spalarni na terenie oczyszczalni, a częściowo wykorzystywane do rekultywacji wyłączanych z eksploatacji kwater składowiska popiołów w Rewie. Ilość wytwarzanych osadów wynosi 20 tys. ton/rok. Wydajność spalarni wynosi 80 ton/dobę. Popioły ze spalania osadów składowane są na składowisku o powierzchni 25 000 m², zlokalizowanym w granicach terenu oczyszczalni. Obecnie spalarnia osadów jest modernizowana i rozbudowywana.



IX. UWARUNKOWANIA FORMALNO-PRAWNE

1. PODZIAŁ MIASTA NA JEDNOSTKI

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

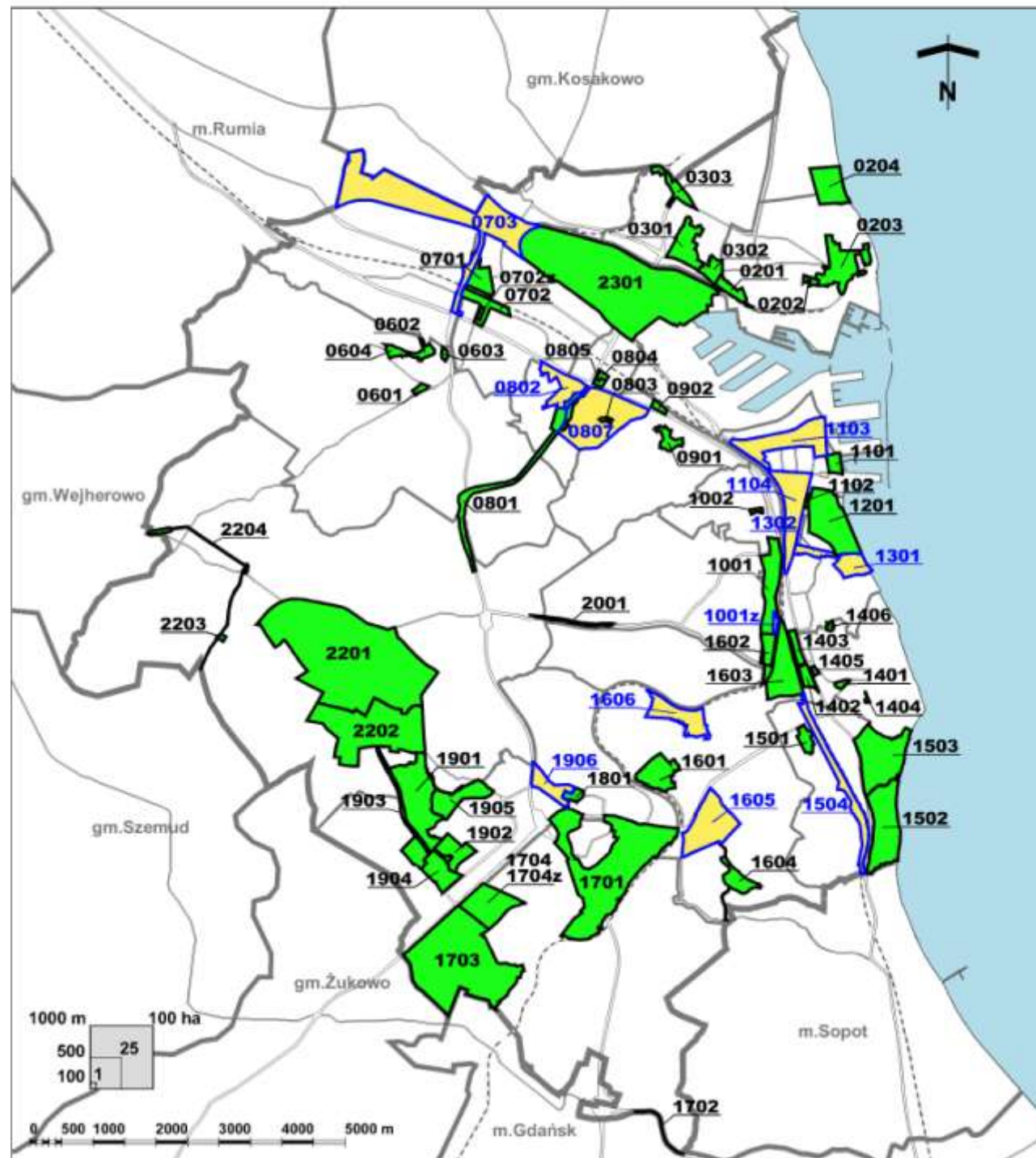
Numer	Nazwa jednostki strukturalnej - dzielnic	Pow. dzielnicy w (ha)	Liczba mieszkańców
1	Babie Doły	228,4	2 450
2	Okisywie	352,6	14 930
3	Obłuże	364,2	20 231
4	Pogórze	228,2	14 856
5	Cisowa	575,9	14 048
6	Pustki Cisowskie - Demptowo	1 452,5	8 480
7	Chylonia	398,2	27 454
8	Leszczynki	270,3	9 160
9	Grabówek	400,0	10 381
10	Działki Leśne	200,0	9 517
11	Śródmieście (z Portem)	1 260,9	15 218
12	Kamienna Góra	63,1	4 669
13	Wzgórze Św. Maksymiliana	171,0	13 172
14	Redłowo	282,8	8 069
15	Orłowo	444,1	7 277
16	Mały Kack	849,4	7 526
17	Wielki Kack	1 491,0	10 012
18	Karwiny	327,5	11 520
19	Dąbrowa	532,6	14 092
20	Witomino Radiostacja	504,4	11 078
21	Witomino Leśniczówka	324,5	9 136
22	Chwarzno - Wiczlino	2 792,5	5 886
	Gdynia ogółem	13 514,1	(252 791¹) 249 162²

¹ Liczba mieszkańców na podstawie bilansów, stan na dzień 31.12.2005 r. wg *Rocznika Statystycznego Gdyni 2006*, Urząd Statystyczny w Gdańsku, 2007, s. 118, Tabl. 3 (50).

² Liczba mieszkańców na podstawie danych z ewidencji ludności z dnia 31.12.2005 r., przygotowanych przez Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni wg danych Referatu Ewidencji Ludności.

**STAN ZAAWANSOWANIA OPRACOWAŃ PLANISTYCZNYCH NA 31 GRUDNIA 2007 R.**

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

**2. SYTUACJA PLANISTYCZNA****2.1. Obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**

Na obszarze Gdyni obowiązują następujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (stan na dzień 31 grudnia 2007 r., wykaz obejmuje także plany miejscowe oczekujące na publikację):

- 0201** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Oksywie, rejon ulic Nasypowej i Śmidowicza
- 0202** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Aragońskiej i Andaluzyjskiej w Gdyni
- 0203** M. p. z. p. części dzielnicy Oksywie w Gdyni, rejon ulic Dickmana, Muchowskiego i Kępa Oksywska
- 0204** M. p. z. p. części dzielnicy Oksywie w Gdyni, rejon ulic Dickmana i Osada Rybacka
- 0301** M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni tzw. osiedle Kaczy Dół
- 0302** M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Tkackiej i Beniślawskiego
- 0303** M. p. z. p. części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon Starego Obłuża
- 0601** M. p. z. p. części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Chabrowej i Jałowcowej
- 0602** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Żurawiej i Sępiej w Gdyni
- 0603** M. p. z. p. terenu w rejonie ulicy Sępiej i Drogi Obwodowej Trójmiasta w Gdyni
- 0604** M. p. z. p. części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Żurawiej i Malinowej
- 0701** M. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni - Osiedla Meksyk
- 0702** M. p. z. p. części dzielnicy Chyloni w Gdyni, rejon ulicy Chyłońskiej i Kartuskiej
- 0702z** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulic Chyłońskiej i Kartuskiej
- 0801** M. p. z. p. połączenia drogowego Estakady Kwiatkowskiego z Droga Obwodową Trójmiasta „Trasa Kwiatkowskiego”
- 0803** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulicy Dembińskiego
- 0804** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon zajezdni przy ul. Zakręt do Oksywia
- 0805** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Drzymały, Ramuła
- 0901** M. p. z. p. części dzielnicy Grabówek w Gdyni, rejon ulic Grabowo, Beniowskiego, Wąsowicza
- 0902** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Morskiej, róg Mireckiego w Gdyni
- 1001** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni
- 1002** M. p. z. p. części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Nowogrodzkiej i Pomorskiej
- 1101** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i al. Zjednoczenia
- 1102** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego
- 1201** M. p. z. p. Kamiennej Góry w Gdyni
- 1401** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Legionów i Powstania Styczniowego
- 1402** M. p. z. p. terenu ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 136 w Gdyni
- 1403** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, terenu byłej zajezdni komunikacji miejskiej
- 1404** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulicy Huzarskiej
- 1405** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ul. Legionów i al. Zwycięstwa – na północ od ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 169
- 1406** M. p. z. p. części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Skośnej, Szczebleskiego i Okrętowej
- 1501** M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej i Wrocławskiej
- 1502** M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon alei Zwycięstwa i ulicy Świętopelka
- 1503** M. p. z. p. części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni
- 1601** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Żniwnej i Grenadierów
- 1602** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulicy Olimpijskiej



- 1603** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Stryjskiej i Łużyckiej
- 1604** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni – Polana Bernadowo wraz z drogą dojazdową i ciągiem infrastruktury technicznej
- 1701** M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni
- 1702** M. p. z. p. połączenia drogowego dolnego tarasu Gdańsk – Oliwa – Sopot z Obwodową Trójmiasta – „Nowa Spacerowa”
- 1703** M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack, tzw. Kacze Buki
- 1704** M. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszar dawnego „Polifarbu”
- 1704z** Zmiana m. p. z. p. części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszaru dawnego „Polifarbu”
- 1801** M. p. z. p. części dzielnicy Karwiny w Gdyni, rejon ulic Makuszyńskiego i Porazińskiej
- 1901** M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Łanowej i Warzywnej
- 1902** M. p. z. p. terenu w rejonie ulic Głogowej i Walerianowej w Gdyni
- 1903** M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejonu przebiegu ulicy zbiorczej - Nowej Wiczlińskiej
- 1904** M. p. z. p. części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Rdestowej
- 1905** M. p. z. p. części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Miętowej i rzeki Kaczej
- 2001** M. p. z. p. części dzielnicy Witomino w Gdyni, ulica Chwarznieńska – odcinek leśny
- 2201** M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno - Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Wiczlińskiej, Chwarznieńskiej i Śliskiej
- 2202** M. p. z. p. części dzielnicy Chwarzno – Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Suche i Wiczlińskiej
- 2203** M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500, P_{rob} 8,4 MPa Włocławek - Gdynia, ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi na trasie przez teren m. Gdyni, odcinek południowy
- 2204** M. p. z. p. gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 mm, P_{rob} 8,4 MPa wraz ze strefą ochronną na trasie przez teren m. Gdyni
- 2301** M. p. z. p. rejonu Portu Zachodniego w Gdyni.

2.2. Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego w trakcie opracowania

Rada Miasta Gdyni podjęła, na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, uchwały o przystąpieniu do sporządzania poniższych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, dla których prace planistyczne nie zostały ukończone (stan na dzień 31 grudnia 2007 r.):

- 0703** M. p. z. p. rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej
- 0802** M. p. z. p. części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Działdowskiej i Modlińskiej
- 0807** M. p. z. p. części dzielnic Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz - Dreszera, Kalksztajnow i Dembińskiego
- 1001z** Zmiana m. p. z. p. terenu w rejonie ulic Wileńskiej i Kieleckiej w Gdyni
- 1103** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Jana z Kolna i Portowej
- 1104** M. p. z. p. części dzielnicy Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Władysława IV, 10 lutego i Świętojańskiej
- 1301** M. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Wyspiańskiego i Ejsmonda
- 1302** M. p. z. p. części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon Skweru Plymouth
- 1504** M. p. z. p. części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy
- 1605** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopotkiej
- 1606** M. p. z. p. części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, terenu położonego na zachód od ul. Łęczyckiej
- 1906** M. p. z. p. części dzielnic Dąbrowa i Karwiny w Gdyni, rejon ulic Nowowiczlińskiej, Porazińskiej.

**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 oraz tereny wzdłuż al. Zwycięstwa, ul. Morskiej i SKM. Obecnie najczęściej 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.

1.2. Urbanizacja nowych terenów

Uwarunkowania przestrzenne, techniczne i ekonomiczne jak również zaobserwowane tendencje rozwoju przestrzennego wskazały już w latach 90-tych 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 20 latach był kierunek „chwaszczyński” – rozwój obszaru Wielkiego Kacka i uzupełnianie struktury urbanistycznej Dąbrowki i Dąbrowy. Pozostaje aktualna teza o tym, iż wszystkie kierunki rozwoju przestrzennego (Chwarzno-Wiczlino, Chwaszczyno oraz Kosakowo) stanowią pole przyszłego rozwoju generowanego przez Gdynię.

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

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

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

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

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

Czynnikami sterującym czasem, tempem i formą zagospodarowania na styku z miastem jest fakt, że sołectwo Chwaszczyno (oraz gmina Żukowo) zainteresowane jest możliwością podłączenia do gdyńskiego systemu kanalizacji sanitarnej, co umożliwiłoby natychmiastowe uruchomienie istniejących tam terenów rozwojowych. Posiadając ten atut w ręku Gdynia posiada istotne (choć nie w pełni wystarczające) narzędzie kontroli nad sąsiadującymi terenami oraz posiada narzędzie umożliwiające uruchomienie tych terenów.

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 (rozpoczęto realizację sieci wodociągowej i kanalizacji sanitarnej na obszarze Chwarzna-Wiczlina).

GLÓWNE 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 Babie Doły; 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 górnej 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 (zbrojenie terenów, rewitalizacja, restrukturyzacja kwartałów zabudowy istniejącej). W Studium zdefiniowane zostały zróżnicowane polityki przestrzenne w stosunku do istniejących i nowych terenów rozwojowych dostosowane do ich specyfiki i istniejących uwarunkowań.

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

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

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

Na strefę ekologicznie ważną składają się:

- kompleksy leśne w tym Trójmiejski Park Krajobrazowy,
 - 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**.

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:

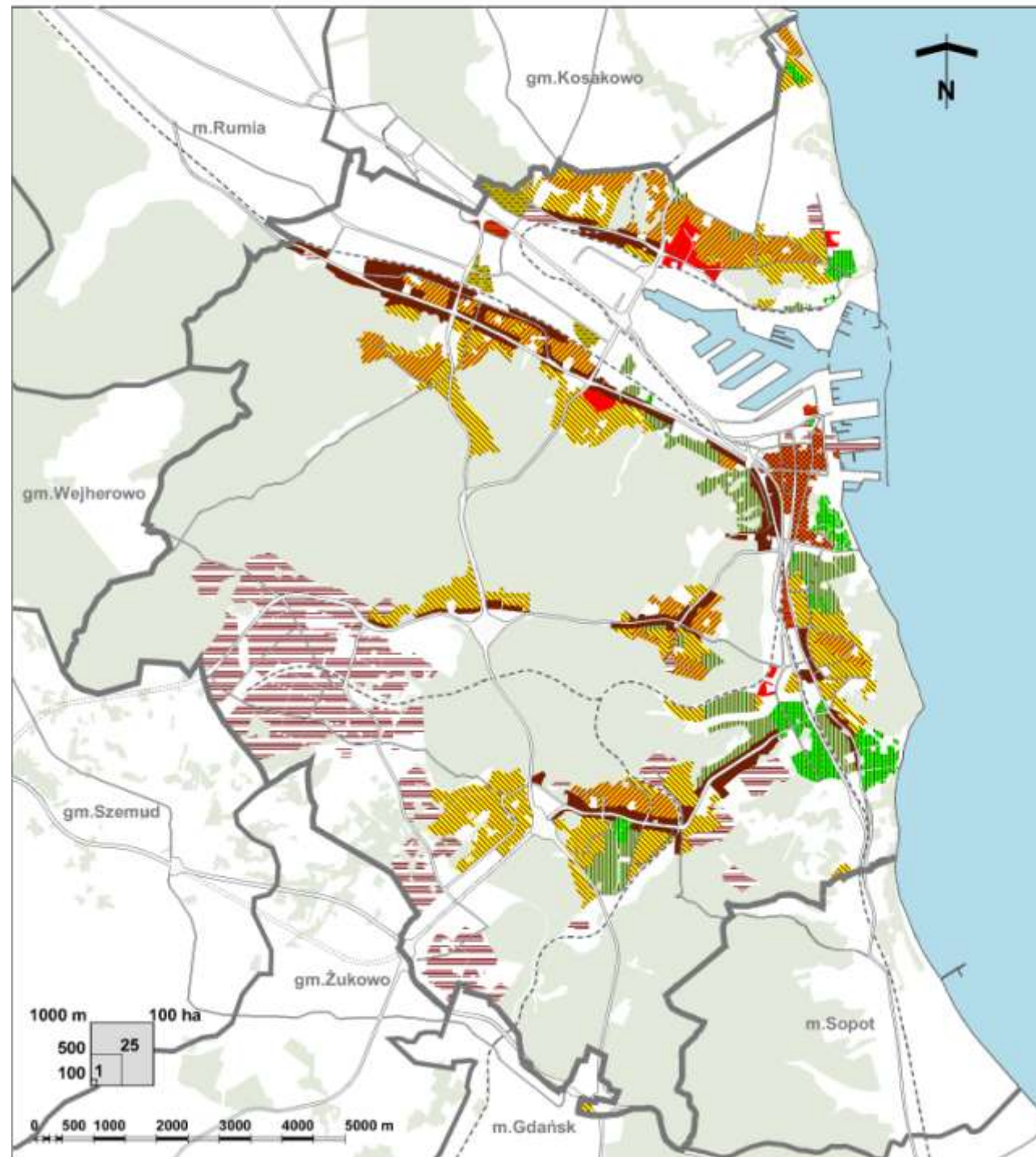
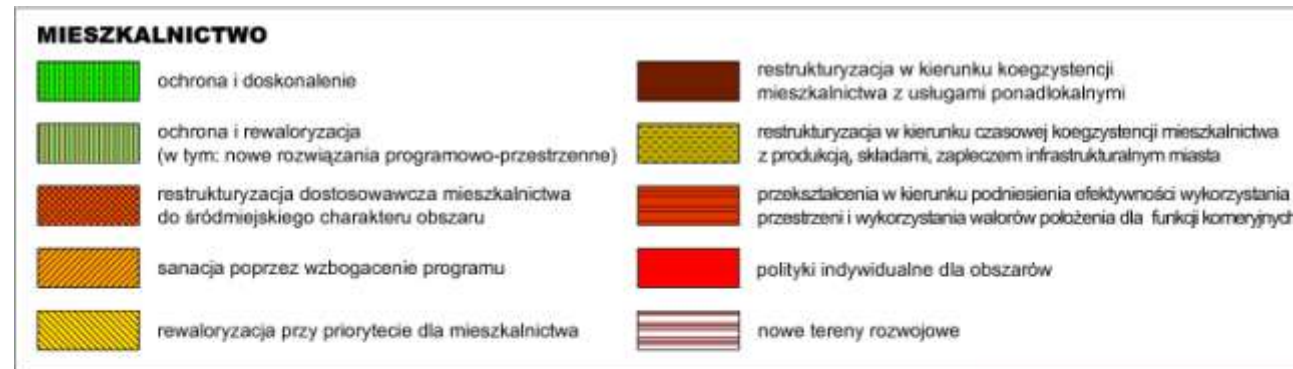
- tereny rozwojowe istotne w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego:
 - Strefa Rozwoju Centrum Miasta (w tym południowa część tzw. Międzytorza wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia) - koegzystencja funkcji usługowych, obsługi biznesu, sektora gospodarczego, funkcji 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 campusu 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 - wysoczyznową - 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.

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 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).

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 trójmiejskiej, występuje zainteresowanie możliwościami osiedlania się w Gdyni.
- Liczba gospodarstw domowych w przeciwieństwie do liczby mieszkańców Gdyni będzie podlegała znacznemu wzrostowi. Jest to efektem przemian w strukturze wieku ludności i wzrostem liczby osób powyżej 18 lat, czyli w wieku zdolności do samodzielnego zakładania gospodarstwa domowego. Obserwowany jest także stały wzrost liczby gospodarstw jednoosobowych. Zasadniczy przyrost liczby gospodarstw domowych trwać będzie do 2020 roku - wyniesie około 9 tys. nowych gospodarstw. W następnym dziesięcioleciu liczba gospodarstw domowych może ulec spadkowi¹. Wraz ze zmianami liczby gospodarstw domowych będzie następował proces spadku średniej liczby osób w gospodarstwie domowym. Przeciętna liczba osób w 1 gospodarstwie domowym może spaść z 2,48 w 2002 r. do 2,18 i mniej po 2020 r.
Dla zapewnienia pełnej samodzielności zamieszkiwania, wyrażonej wskaźnikami 100 mieszkań na 100 gospodarstw domowych należałoby wybudować w Gdyni do 2020 roku około 16,5 tys. nowych mieszkań, zakładając że do tego roku przetrwa 95 % istniejącej substancji mieszkaniowej. Zachowanie tempa realizacji nowych mieszkań na średnim poziomie z lat 2000-2006 wynoszącym 1260 mieszkań rocznie, umożliwiłoby zrealizowanie tego celu.
- Przy optymistycznym założeniu zachowania dotychczasowego trendu – systematycznego wzrostu wielkości powierzchni mieszkaniowej oddawanej corocznie do użytku (w latach 1992-2006 oddawano średnio 101 tys. m² powierzchni mieszkaniowej i z każdym rokiem oddawano średnio o 5500 m² więcej niż w roku poprzednim) 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.
Natomiast zachowanie dotychczasowego poziomu realizacji budownictwa mieszkaniowego (średnia z lat 2000-2006), zakładając, że do 2020 r. przetrwa 90% istniejącej substancji mieszkaniowej, spowodowałoby powiększenie zasobów mieszkaniowych do ok. 7 mln m² w 2020 r. i pozwoliłoby uzyskać wskaźnik ok. 28 m²/Mk.

¹ Szacunki na podstawie *Prognozy demograficznej na lata 2003-2030, Informacje i opracowania statystyczne*, GUS, Warszawa 2004.



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 silnie ograniczona z uwagi na:
 - silne zainwestowanie budownictwem wielorodzinnym – zbudowanym po 1965 roku, niepodatnym na przekształcenia, zwłaszcza w Chyloni, Grabówku, Obłużu i Witominie;
 - ograniczone możliwości przekształceń w zabudowie przedwojennej: Orłowa, Redłowa, Małego Kacka, Kamiennej Góry, Działek Leśnych 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 ograniczenia rozwoju mieszkalnictwa w obrębie Gdyni-Północ (Pogórze, Obłuże, Oksywie), z uwagi na potencjalną uciążliwość lotniska Gdynia-Kosakowo, 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.
 - konieczność likwidacji niewielkich fragmentów zabudowy w wypadku realizacji programu rozbudowy głównych tras komunikacyjnych.
- Głównym kierunkiem rozwojowym dla funkcji mieszkaniowej pozostaje obszar tzw. Gdyni-Zachód tj. Chwarzno-Wiczlino 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.
- Jako generalną zasadę przyjmuje się, że realizacja zabudowy mieszkalnictwa wielorodzinnego o wysokości powyżej 4,5 kondygnacji nie jest wskazana na:

- kierunku Chwarzno-Wiczlino
- kierunku Chwaszczyno z wyjątkiem wschodniej części dzielnicy Dąbrowa
- kierunku północnym (Obłużu, Pogórze, Oksywie).
- Rejon Wielkiego Kacka Osiedla Fikakowo oraz wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej - wskazany jest jako obszar realizacji intensywnej zabudowy wielorodzinnnej. Pozostały obszar Wielkiego Kacka wskazany jest do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkaniowych domach mieszkalnych.
- Na kierunku Chwarzno-Wiczlino zabudowa mieszkaniowa winna być realizowana w formach zorganizowanych przedsięwzięć inwestycyjnych.
- Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnego o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach.
- Rejon ogrodów działkowych i terenów niezainwestowanych pomiędzy ul. Wrocławską a Spokojną, za wyjątkiem terenu cmentarza i niezbędnego jego poszerzenia, uznaje się za strategiczny do realizacji zabudowy wielorodzinnnej o wyższym niż przeciętnym standardzie (zabudowa apartamentowa).
- 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.
- Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.
- W stosunku do istniejących struktur mieszkaniowych zakłada się polityki przekształcania i dopełniania 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 Górnosląskiego 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 XIV *Ochrona i kształtowanie przestrzeni o walorach kulturowych*.

**TYP 3 – RESTRUKTURYZACJA DOSTOSOWAWCZA MIESZKALNICTWA DO ŚRÓDMIEJSKIEGO CHARAKTERU OBSZARU**

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

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

TYP 4 – SANACJA POPRZEZ WZBOGACANIE PROGRAMU

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

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

TYP 5 – REWALORYZACJA PRZY ZACHOWANIU PRIORYTETU DLA MIESZKALNICTWA

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

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

TYP 6 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z USŁUGAMI PONADLOKALNYMI

Równouprawnienie w obszarze zarówno struktur mieszkaniowych jak i niezwiązanego z nimi szerokiego spektrum usług ponadlokalnych lub ogólnomiejskich. Objęcie mieszkalnictwa działaniami ochronnymi przed uciążliwościami wywoływanymi przez równouprawnione formy aktywności bez redukcji lub powstrzymywania rozwoju tych ostatnich. Ten typ polityki dotyczy substancji mieszkaniowej wzdłuż głównych tras komunikacyjnych (drogowych i kolejowych).

TYP 7 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU CZASOWEJ KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z PRODUKCJĄ, SKŁADAMI, ZAPLECEM 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 jednorodzinnego: rejonu ulic Miedziana, Pucka, Potasowa, tzw. „Meksyk” tj. rejon ulic: Przemysłowa, Brzoskwiniowa, rejon ulicy Św. Mikołaja.

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

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

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

TYP 9 - POLITYKI INDYWIDUALNE DLA OBSZARÓW

Dotyczy obszarów: Obłuża - rejon ul. Admirała 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 dwóch pierwszych obszarów możliwe są dwa kierunki przekształceń:

- polityka restrukturyzacji przy zaangażowaniu organizacyjnym i finansowym ze strony Miasta lub
- polityka niezbędnego minimum - doprowadzenie do wyłagodzenia konfliktów i niezbędnej minimalnej ingerencji w przekształcaniu obszarów.

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 wypierania funkcji mieszkaniowej przez inne 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:

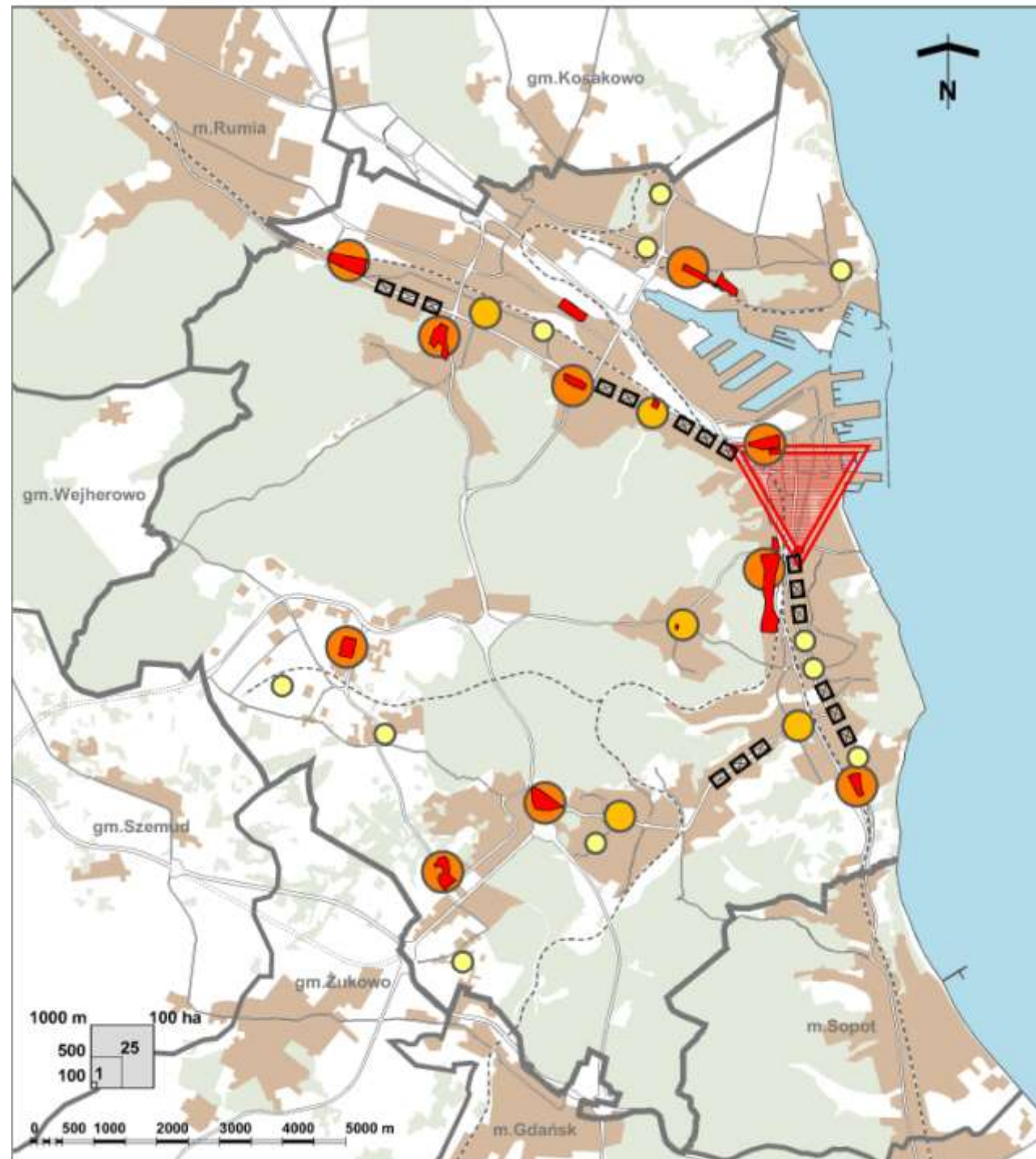
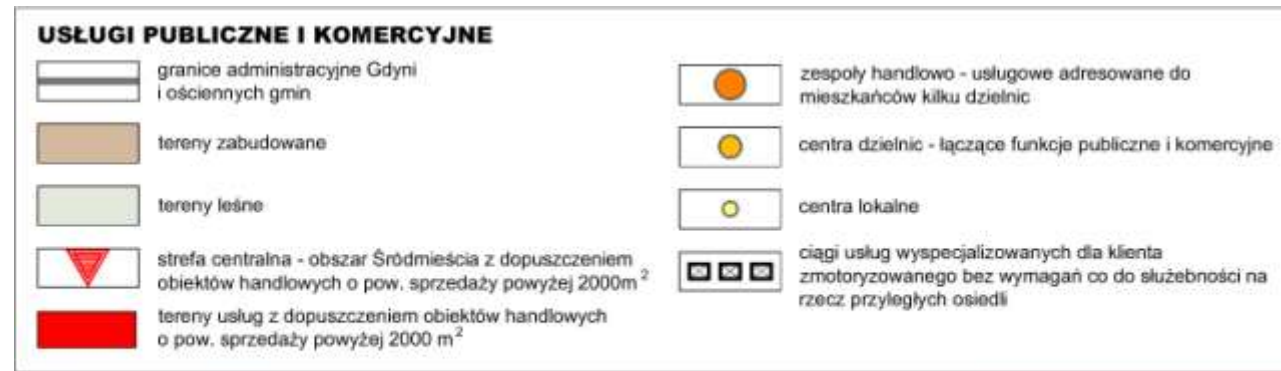
- zdecydowanym priorytecie (na zasadach szczegółowo określonych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego) dla przedsięwzięć zintegrowanych - powiązanych z równoległą realizacją infrastruktury technicznej i społecznej,
- dopuszczeniu innych niż mieszkaniowe funkcje:
 - funkcji usługowych i 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 I (podstawowe) i II (typu osiedlowego), adresowane do okolicznych mieszkańców nie mają znaczenia strategicznego. Polityka przestrzenna w tym zakresie znajduje odniesienie w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego.

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

Gdynia może obsługiwać rejon Lęborka (ok. 50-60 tys. mieszkańców). W konkurencji ze Słupskiem Gdynia ma więcej atutów. Położenie tego obszaru w sąsiedztwie tworzącego się Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego wiąże potencjalnie ten obszar z Gdynią.

Znacznie ważniejszy, z punktu widzenia rozwoju miasta jest udział Gdyni w obsłudze ponadregionalnej (poziom V) z racji już wykształconych funkcji związanych: z obronnością kraju (administracja wojskowa), ochroną wybrzeża morskiego i morskiej granicy państwa (administracja morską, celną), 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 ponadosiedlowych (poziom III) 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 zauważalna potrzeba i uzasadnienie dla realizacji dużego zespołu handlowo-usługowego w obszarze Gdyni Północ (jednostki Pogórze, Obłuże, Oksywie).

- 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.

- W zakresie usług ponadpodstawowych szczególnie pożądane są wszelkie przedsięwzięcia umacniające rolę Gdyni jako węzła obsługi północnego regionu województwa, grupującego usługi poziomu IV i V w zakresie szkolnictwa średniego, pomaturalnego i wyższego, nauki, kultury, usług w zakresie ochrony zdrowia i pomocy społecznej, finansów i bankowości, rozrywki, sportu kwalifikowanego oraz administracji gospodarczej, morskiej i specjalnej.

- Należy wskazać na realną możliwość rozwoju wyspecjalizowanych usług ochrony zdrowia i pomocy społecznej. Uzupełnieniem dla istniejących szpitali może być kilka mniejszych terenów dla małych szpitali, prywatnych klinik, ośrodków diagnostyki medycznej, ośrodków rehabilitacji, domów dla przewlekle chorych, prywatnych domów pomocy społecznej itp.

- Pożądana jest rozbudowa sieci hoteli w mieście ze zróżnicowanym standardem oferowanych usług.

- Należy oczekiwać dalszego rozwoju sektora small biznesu w mieście i związanego z tym zapotrzebowania na pomieszczenia biurowe, przede wszystkim w Śródmieściu, ale także wzdłuż głównych tras komunikacyjnych i w węzłach integracyjnych.

2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

- Zapewnienie dogodnych warunków realizacji potrzeb usługowych mieszkańców pod względem powszechnej dostępności i należytego asortymentu i standardu usług, zwłaszcza usług publicznych podstawowych i ponadpodstawowych.

- Wzmocnienie roli Gdyni jako ośrodka usług IV i V poziomu o zasięgu ponadlokalnym i regionalnym skupiającego szereg usług specjalistycznych w skali aglomeracji i województwa.

- Stymulowanie rozwoju śródmieścia jako jedynego miejsca skupiającego na tym samym obszarze szeroki asortyment usług obsługi biznesu, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, funkcji prestiżowych niewymagających dodatkowego ruchu samochodowego.

- Wykształcenie nowych dzielnicowych centrów usługowych, koncentrujących usługi publiczne i komercyjne, wzbogacających strukturę funkcjonalno-przestrzenną miasta, co przyczyni się do poprawy ogólnej sprawności funkcjonowania organizmu miejskiego i zrationalizuje przemieszczenia ludności w układzie wewnętrznym 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 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, 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). Ze względu na żywiołowe procesy obudowywania głównej arterii komunikacyjnej konieczne jest sporządzenie studium programowo-przestrzennego tego obszaru ze wskazaniem miejsc dopuszczalnej lokalizacji nowych funkcji w kontekście zasad obsługi komunikacyjnych i parametrów drogi.

Miasto zainteresowane winno być umiarkowanym, kontrolowanym rozwojem funkcji śródmiejskiego centrum w celu zapanowania nad procesem wzrostu miejsc pracy ze względu na niekorzystne skutki dla obsługi transportowej, nie tylko tego obszaru, ale i całego miasta.

ISTNIEJĄCE LUB ROZWIJANE USŁUGI O CHARAKTERZE POWSZECHNYM ADRESOWANE DO MIESZKAŃCÓW KILKU DZIELNIC - ŁĄCZĄCE FUNKCJE PUBLICZNE I KOMERCYJNE

- **Rejon ul. Morskiej przy granicy administracyjnej z Rumią.** Koncentracja usług adresowanych zarówno do okolicznych mieszkańców jak i użytkowników samochodów jadących obwodnicą 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 ul. Unruga.** Koncentracja usług dla obsługi dzielnic północnych, jej rola polegałaby m. in. na stworzeniu oferty usługowej ograniczającej liczbę podróży do Śródmieścia mieszkańców Kępy Oksywiej. Miałoby to na celu również zmniejszenie obciążenia ul. J. Wiśniewskiego.
- **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 (część wschodnia).
- **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. Wielkopolskiej-Chwaszczyńskiej z Obwodnicą Trójmiasta.** Koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Karwin, Wielkiego Kacka, Chwaszczyzna jak i do podróżujących Obwodnicą.
- **Rejon skrzyżowania ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego i ul. Rdestowej.** Koncentracja usług adresowana do mieszkańców Dąbrowy, Wielkiego Kacka (Kacze Buki), Chwaszczyzna jak i do podróżujących ul. Chwaszczyńską.
- **Rejon Chwarzna-Wiczlina** przy większej skali rozwoju kierunku Chwarzno-Wiczlino – jako centrum handlowo-usługowe północnej części Gdyni Zachód.

ROZWÓJ USŁUG W REJONACH WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH

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.

Miejscami takimi będą:

- **Rejon przystanku SKM Grabówek** dla podróżnych z Obłuża, Oksywie i Cisowej, Pogórza, Leszczynek, częściowo Grabówka /SKM↔AUTOBUS/;
- **Rejon przystanku SKM Gdynia Redłowo** dla podróżujących z pd. i pd. zach. części miasta /Redłowa, Karwin, Chwaszczyzna/ /SKM↔AUTOBUS/
- **Rejon przystanku SKM Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana** dla podróżnych z kierunku zach. /Witomino, Chwarzno/ oraz częściowo pd. /SKM↔AUTOBUS oraz SAMOCHODY OSOBOWE-parking/.

Pozostałymi węzłami integracyjnymi, gdzie należy zaplanować lokalizację usług w powiązaniu z rozwiązaniem układu drogowego są:

- **Rejon przystanku SKM Gdynia Chylonia** /SKM↔AUTOBUS/
- **Rejon przystanku SKM Leszczyński** - obsługa w systemie Park & Ride;

- **Rejon przystanku SKM Orłowo** - obsługa w systemie Park & Ride;
- **Rejon przystanku Kolei Metropolitalnej Wielki Kack-Wielkopolska** - przystanek projektowany.

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.

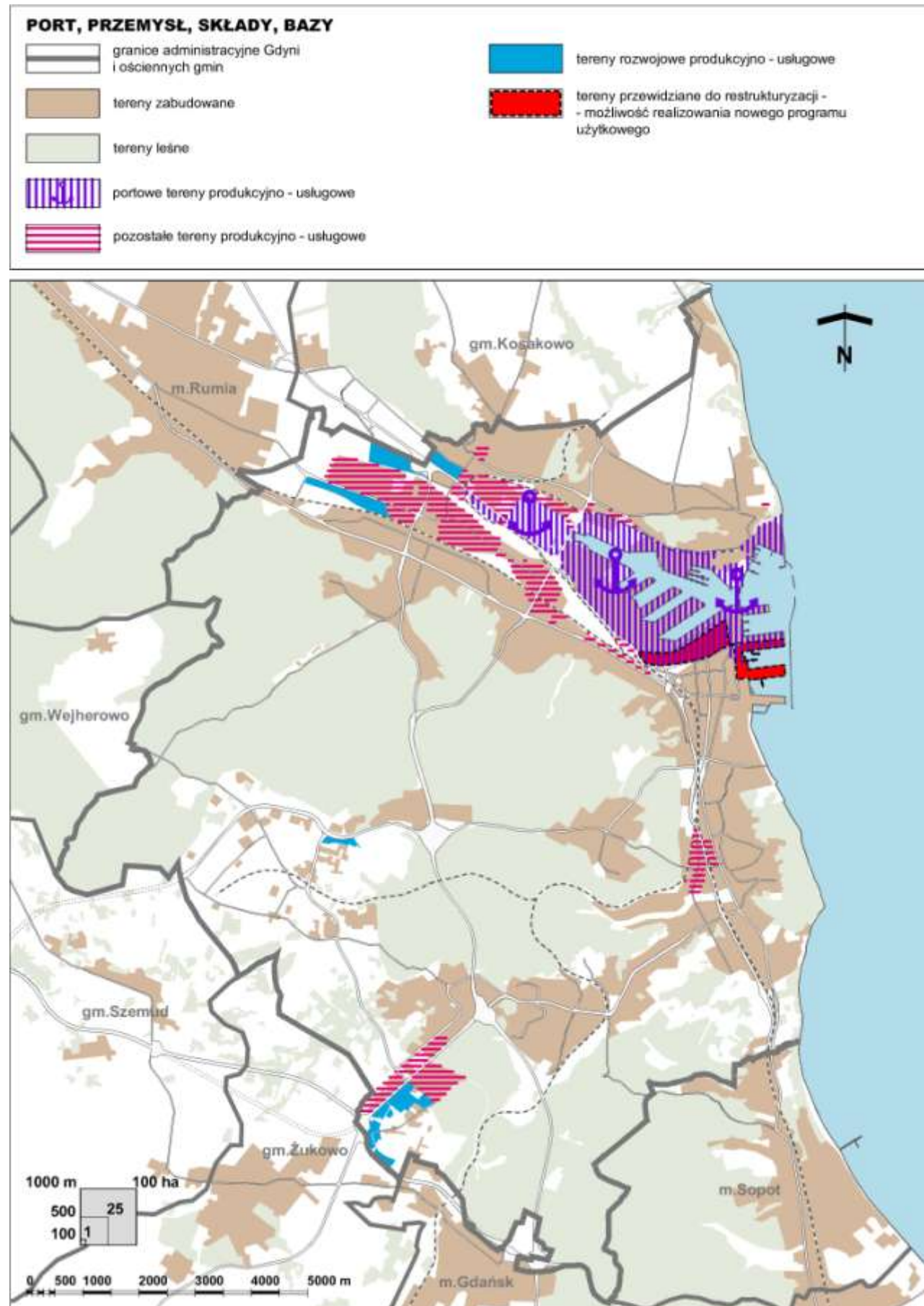
- Dla tego typu usług pożądane lokalizacje są wzdłuż głównych ulic wylotowych z miasta:
 - wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej,
 - wzdłuż ul. Morskiej,
 - wzdłuż projektowanej ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,
 - wzdłuż al. Zwycięstwa.

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: 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 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.
- Tereny komunalne na obszarze Chwarzna-Wiczlina winny być przekazane na potrzeby 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
 - rybołówstwo morskie
 - 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 2007 r. przeładunki w Gdyni osiągnęły najwyższy w historii portu poziom 17 mln ton.

Strategia Rozwoju Portu Gdynia przewiduje realizację do roku 2015 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, że utrzymanie się obecnych, korzystnych trendów rynkowych stworzy możliwość osiągnięcia ok. 30 mln ton obrotów do roku 2015, w tym: przeładunki kontenerów ok. 15 mln ton (1,3 mln TEU), przewozy w systemie ro-ro i promowe ok. 6 mln ton, drobnica konwencjonalna ok. 2 mln ton, ładunki masowe suche ok. 5 mln ton oraz ładunki masowe płynne ok. 2 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, 80- 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 wykorzystuje się przy uruchamianej w 2008 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 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 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, 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 po wypełnieniu wymogów formalno-prawnych 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 (pod warunkiem zastosowania zabezpieczeń przeciwpowodziowych).

- Tereny zajmowane przez Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” zostały częściowo wyłączane z granic portu, ponieważ funkcje portu rybackiego nie są uważane za funkcję rozwojową na tym terenie. Zakłada się likwidację prowadzonej obecnie działalności i wykorzystanie terenu na cele rozwoju funkcji śródmiejskich, z ewentualnym wykorzystaniem istniejącej przystani morskiej „Dalmor”. Sąsiedztwo głównych przestrzeni reprezentacyjnych śródmieścia Gdyni predestynuje wykorzystanie tego terenu do rozwoju usług związanych z obsługą turystyki, czasu wolnego i wypoczynku mieszkańców, usług kultury i nauki, a także funkcji biurowo-administracyjnych z dopuszczeniem mieszkalnictwa jako funkcji uzupełniającej. W docelowym zagospodarowaniu należy przewidzieć możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury portowej - nabrzeży - dla postoju i obsługi jednostek pływających, w tym statków pasażerskich. Położony pomiędzy terenami Dalmoru a Molem Południowym Basen Prezydenta daje możliwości utworzenia nowej mariny.



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 produkcja farb i lakierów w będącym w stanie upadłości Polifarbie, nowoczesne zakłady sprzętu klimatyzacyjnego i elektronicznego, bazy transportu i budownictwa. Zakładany jest rozwój terenów przemysłowo-usługowych w tym rejonie o ok. 40 ha.
- Pożądane jest sukcesywne przekształcanie bazy ekonomicznej miasta, silnie zdominowanej przez funkcje morskie w strukturę wielofunkcyjną, bardziej odporną na wahania koniunktury rynkowej.
- Przyszłość rozwoju funkcji przemysłowych w Gdyni wiązać należy z branżami ukierunkowanymi na zaopatrzenie miasta i całej aglomeracji gdańskiej, 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 gdańskiej 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, na południe od ul. Stryjskiej.

4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

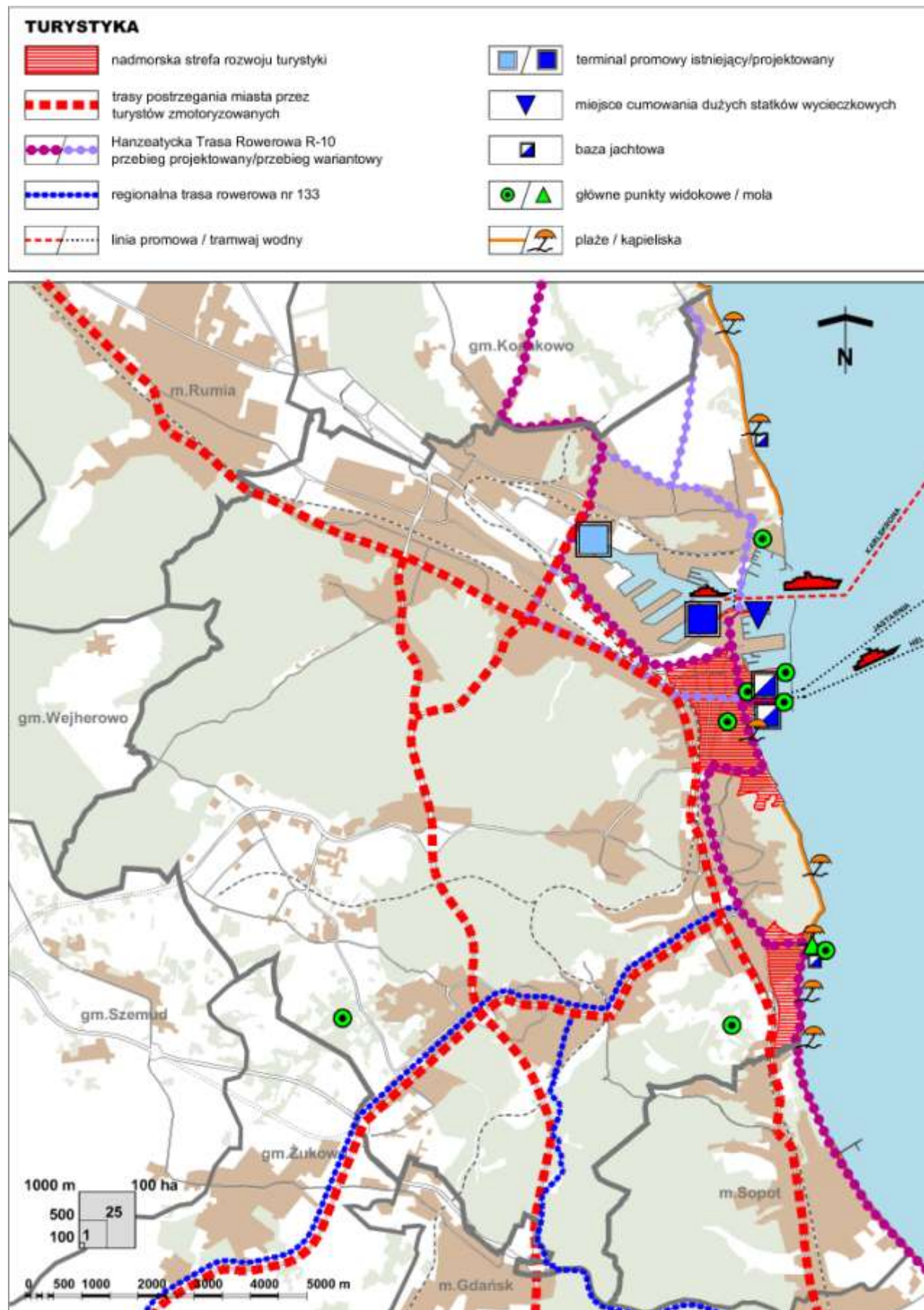
CELE

- 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 Przemysłowej będzie dominować polityka przekształcania i modernizacji przestrzeni w kierunku efektywnego jej wykorzystania.
 - W obszarze przemysłowym Redłowa Przemysłowego 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.



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 business'u 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 cała Aglomeracja Gdańska jest jednym organizmem, którego poszczególne ogniwa posiadają swoją specyfikę.
 - Specyfika Gdyni, miasta relatywnie młodego, dynamicznego o zróżnicowanej strukturze wewnętrznej i bogatych walorach środowiskowych jest inna niż Gdańska.
 - Oferta Gdyni kierowana do turystów nie może być ofertą konkurencyjną w stosunku do oferty Gdańska. Musi się koncentrować na ofercie dla wybranego sektora turystów, którym ta specyfika Gdyni odpowiada oraz realizować potrzeby innych sektorów turystów.
- Gdynia winna być zainteresowana prezentacją miejsc stanowiących o image Miasta, które powinny utkwić w pamięci turysty jako pozytywne wspomnienie z Gdyni.

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 niż Gdańsk i Sopot, 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.

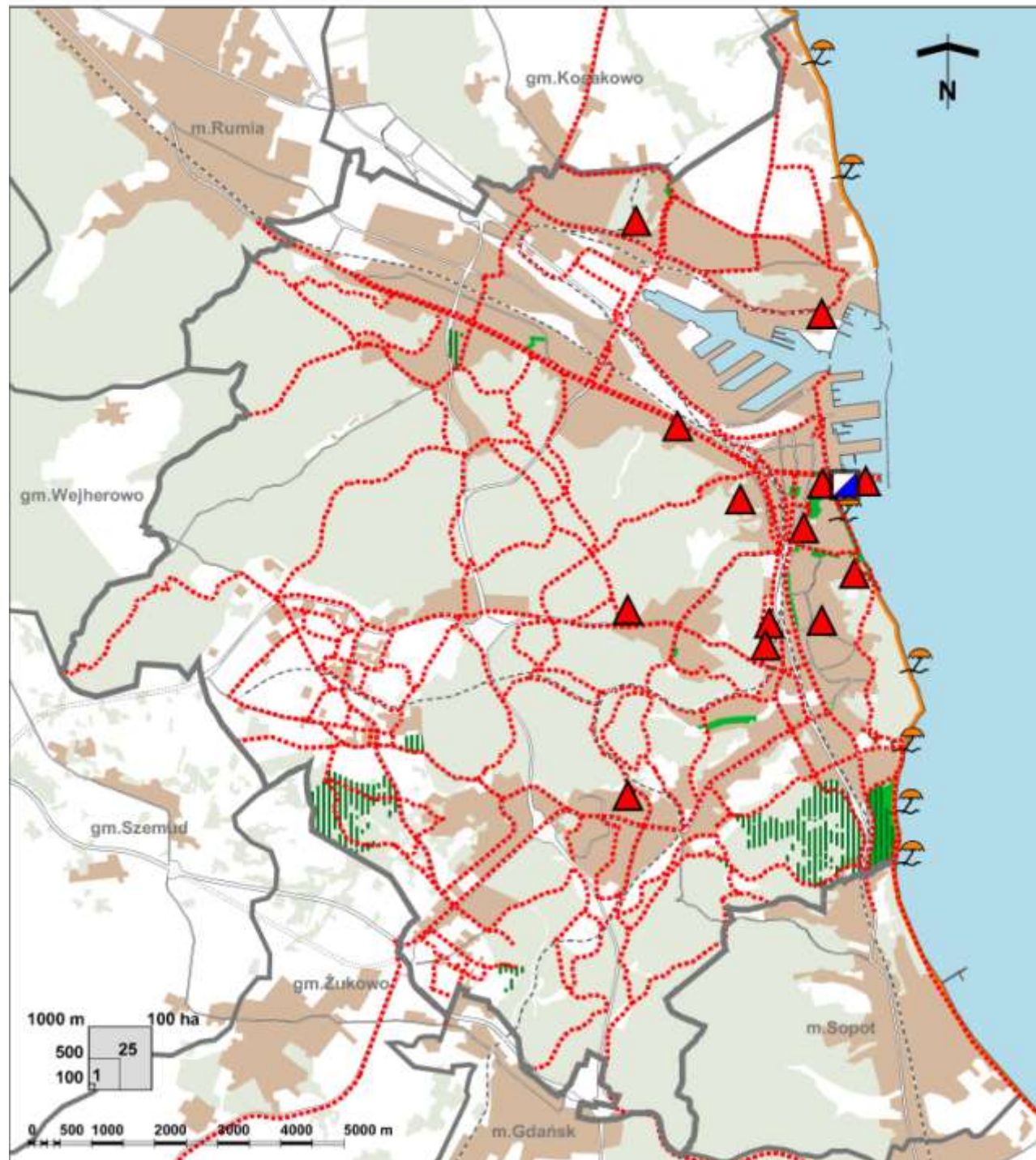
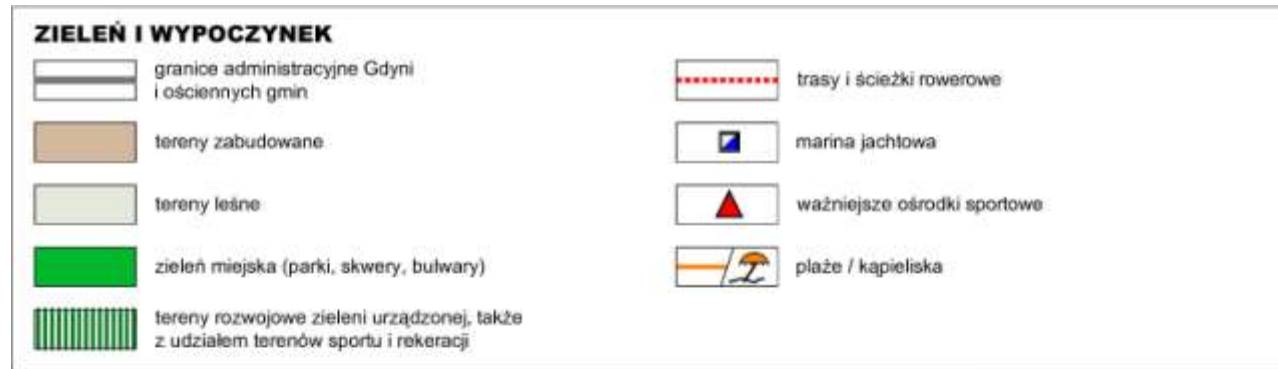


KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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, 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 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 winny znaleźć się w sąsiedztwie projektowanego Parku Kolibki (małe hotele, schroniska turystyczne, campingi) i w Orłowie.
- 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 pobrzeżu TPK; w szczególności interesujące lokalizacje stanowić mogą kotlinki śródleśne, 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 Gdańsk - Sopot - Gdynia - Kartuzy - Sulęcyno - Bytów trasa nr 133.



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) i lasy państwowe (kompleks TPK) parków leśnych, przystosowanych do pełnienia funkcji wypoczynkowej.
- 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 wypoczynkowych¹ lub predystynowanych 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 Leszczyńki-Demptowo
 - zespół leśny w otoczeniu Pustek Cisowskich
 - tereny rekreacyjne Pogórza-Obłuże
 - dolina Rzeki Kaczej
 - 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

¹ Wg Feliksa Pankau z zespołem: Projekt planu zagospodarowania przestrzennego terenów rekreacyjnych m. Gdyni – etap III, wyk. w Biurze Urbanistycznym PPP, luty 1998 r.

- 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 – wysoczyznową, gdzie ze względu na wymogi ochrony kompleksów leśnych przed zniszczeniem przeważać powinny formy ciągów spacerowych urządzonych oraz punktowe rozmieszczenie urządzeń obsługi rekreacji i sportu, z możliwością realizacji niekubaturowych obiektów sportowych.

Morski Park Komunalny – obejmujący Polankę Redłowską wraz z lasem Komunalnym, do granicy rezerwatu przyrodniczego Kępa Redłowska. Idea parku projektowanego w latach 70-tych 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.

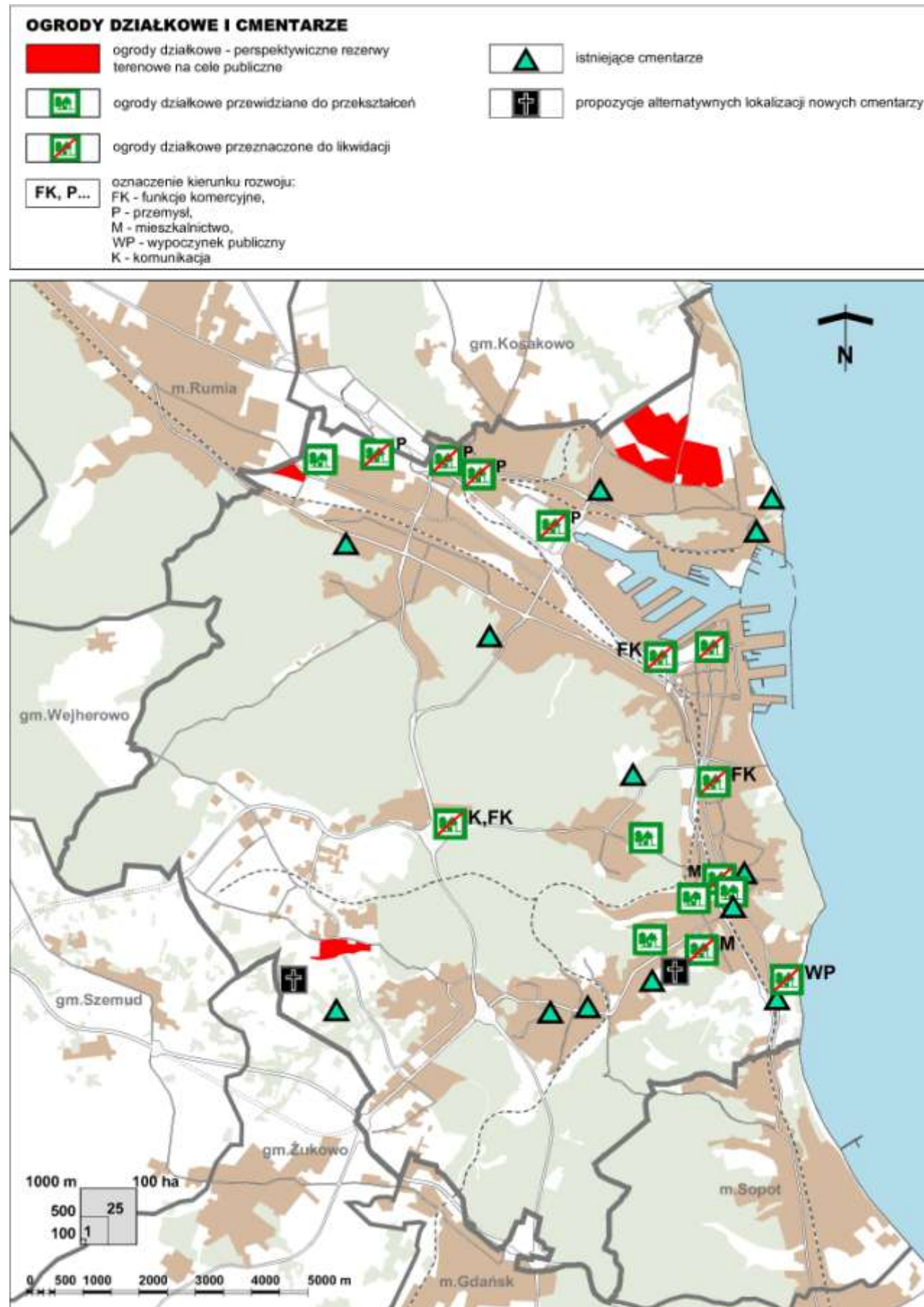
Kompleks sportowo-widowiskowy „Centrum” – lokalizacja między ul. Kielecką a stadionem GOSiRu, między lasem a torami kolejowymi; w trakcie realizacji jest hala sportowo-widowiskowa o parametrach umożliwiających organizowanie imprez międzynarodowych, możliwa lokalizacja innych specjalistycznych obiektów 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 dopływu Źródło Marii, 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 133 Gdańsk - Sopot - Gdynia - Kartusy - Sulęcyno - Bytów.

Lasy komunalne i państwowe sąsiadujące z dzielnicami mieszkaniowymi: Dąbrowa, Karwiny, Mały i Wielki Kack, Witomino, Działki Leśne, Grabówek, Leszczyńki, Cisowa, Obłuże, Pogórze oraz kompleks lasów państwowych 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.



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 przekształcenia ogrodów działkowych w inne funkcje tam gdzie występują ewidentne uciążliwości ze strony istniejącego zagospodarowania o charakterze priorytetowym (układ drogowy, kolejowy, otoczenie przemysłowe).
- Traktowanie ogrodów działkowych jako rezerw strategicznych miasta tam, gdzie zlokalizowane są one na obszarach o wysokiej perspektywicznej rente położenia.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

- 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 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 tylko 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 6%, 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 się¹ 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 cmentarze² (lub powiększenie już istniejących).

Wobec planowanego rozwoju miasta tzw. Gdyni Zachód, uznaje się za pożądane i uzasadnione zlokalizowanie nowego cmentarza w tym rejonie. Potencjalne miejsca lokalizacji nowych cmentarzy to:

- południowa część dzielnicy Chwarzno-Wiczlino (na zachód od góry Donas);
- powiększenie cmentarza przy ul. Spokojnej.

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

² M. Piotrkowska (red.), Analiza potrzeb terenowych na miejsca cmentarne dla mieszkańców Gdyni, Gdynia 2005, s. 3, 34.



XII. 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:

- 1) minimalny % udziału powierzchni biologicznie czynnej,
- 2) wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy brutto;
- 3) standardy zagospodarowania dotyczące rozmieszczenia inwestycji celu publicznego o znaczeniu lokalnym w zakresie infrastruktury społecznej oraz usług podstawowych;
- 4) standardy mieszkaniowe;
- 5) tereny wyłączone spod zabudowy.

1. MINIMALNY % UDZIAŁU POWIERZCHNI BIOLOGICZNIE CZYNNEJ (PBC)

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

Wskaźniki powierzchni biologicznie czynnej zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i będą uszczegółowione - w tym również wskazane zostaną tereny zieleni wyłączone spod zabudowy - na podstawie analiz urbanistycznych wykonywanych do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, z uwzględnieniem uwarunkowań i powiązań przyrodniczych. Wymagana powierzchnia biologicznie czynna na danym obszarze stanowi sumę wyznaczonych w planie miejscowym terenów zieleni (100% PBC) oraz powierzchni biologicznie czynnej wymaganej na terenach (działkach) o innym przeznaczeniu.

Dla terenów zieleni przyjęto następujące wskaźniki PBC:

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

Na terenach przeznaczonych pod inne funkcje wskazano tereny, 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 %.

2. WYSOKOŚĆ ZABUDOWY I WSKAŹNIKI INTENSYWNOŚCI ZABUDOWY

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

Przyjęto następujące kategorie wysokości zabudowy:

- dla zabudowy jednorodzinnej - 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 śródmieścia funkcjonalnego 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 Babie Doły obowiązują szczególne warunki określania wysokości zabudowy.

Przyjęto następujące kategorie wskaźników intensywności zabudowy brutto:

Funkcja	Strefa śródmieścia funkcjonalnego	Strefa miejska	Strefa przedmieść	Strefa portowo-przemysłowa
M1, (M1)	0,5	0,4	0,3	-
M2, (M2)	1,2	0,8	0,6	-
M3, (M3)	1,8	-	-	-
U ..., (U...),	1,5	1,2	1,0	1,2
PU, (PU)	-	1,2	1,0	1,2
UC, (UC)	2,0	1,2	-	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 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:

a/ Oświata

Należy zapewnić dla:

- przedszkoli teren o wielkości - 0,9 m² na jednego mieszkańca (m²/Mk); dojście, bez przekraczania ulic układu podstawowego - do 500 m 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; dojście, bez przekraczania ulic o dużym natężeniu ruchu - do 800-1000 m lub dowożenie

b/ Zdrowie i pomoc społeczna

Należy zapewnić dla:

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



c/ 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.

d/ 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.

e/ 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 ok. 10 min.

4. STANDARDY MIESZKANIOWE

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

a) 1 mieszkanie na 1 gospodarstwo domowe;

b) zabudowa wielorodzinna – 38 m² powierzchni mieszkania / osobę;

c) zabudowa jednorodzinna – 76 m² powierzchni mieszkania / 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 mieszkaniowej 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: 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.

6. 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 w rozdziale XII pkt 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 zieleni (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 wydzielienia działek budowlanych, kierując się zasadą ograniczania rozproszonej zabudowy, przy czym na terenach wskazanych w Studium jako tereny wyłączone spod zabudowy:

- przeznaczone na tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąki, zadrzewienia, uprawy rolne, 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 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. Dopuszcza się odstępstwa od wymagań określonych wskaźnikami parkingowymi określonymi w rozdziale XV Transport pkt 2.3. 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 warunki przestrzenne terenu nie pozwalają na realizację wymaganej liczby miejsc postojowych;

- inwestycja wiąże się z realizacją ogólnodostępnego parkingu strategicznego w strefie śródmieścia funkcjonalnego (dopuszcza się zwiększenie liczby miejsc postojowych).



XIII. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE ŚRODOWISKA

1. PODSTAWOWE KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

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

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

2.1. Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi

- **Poprawa stanu aerosanitarnego powietrza atmosferycznego:**
 - ograniczenie uciążliwości istniejących źródeł zanieczyszczeń atmosfery, zwłaszcza obiektów przemysłowych i energetyki cieplnej;
 - ograniczenie emisji nieorganizowanej;
 - modernizacja układu komunikacji samochodowej i wzrost płynności ruchu w mieście;
 - ograniczenie lokalizacji nowych obiektów uciążliwych pod względem aerosanitarnym;
 - kształtowanie środowiska zurbanizowanego z uwzględnieniem form stymulujących samoczyszczenie 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 gospodarczych do cieków;
 - oczyszczanie fizyczne i biologiczne wszystkich ścieków komunalnych i przemysłowych;



- podczyszczanie wód opadowych z terenów przemysłowych i komunikacyjnych przed ich odprowadzeniem do kanalizacji deszczowej;
- podczyszczanie i retencjonowanie wszystkich wód opadowych przed ich zorganizowanym odprowadzaniem do cieków.
- **Rewaloryzacja bioklimatu:**
 - ograniczenie intensywności wiatrów w dużych osiedlach mieszkaniowych zlokalizowanych na wierzchołku 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: al. Marsz. J. 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 wewnątrzmijskich 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 ekosystemów: 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, Swelinia);
 - 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 wód powierzchniowych, przy czym podczyszczanie ścieków deszczowych z obszarów śródmiejskich i portowo-przemysłowych, przy zastosowaniu urządzeń o najwyższym 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 EC, lub przez wykorzystanie niskoemisyjnych mediów grzewczych;
 - preferowanie zasilania z sieci EC 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 Zakładu Unieszkodliwiania Odpadów "EkoDolina" 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.
- **Rewitalizacja 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.
- **Rewitalizacja 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.

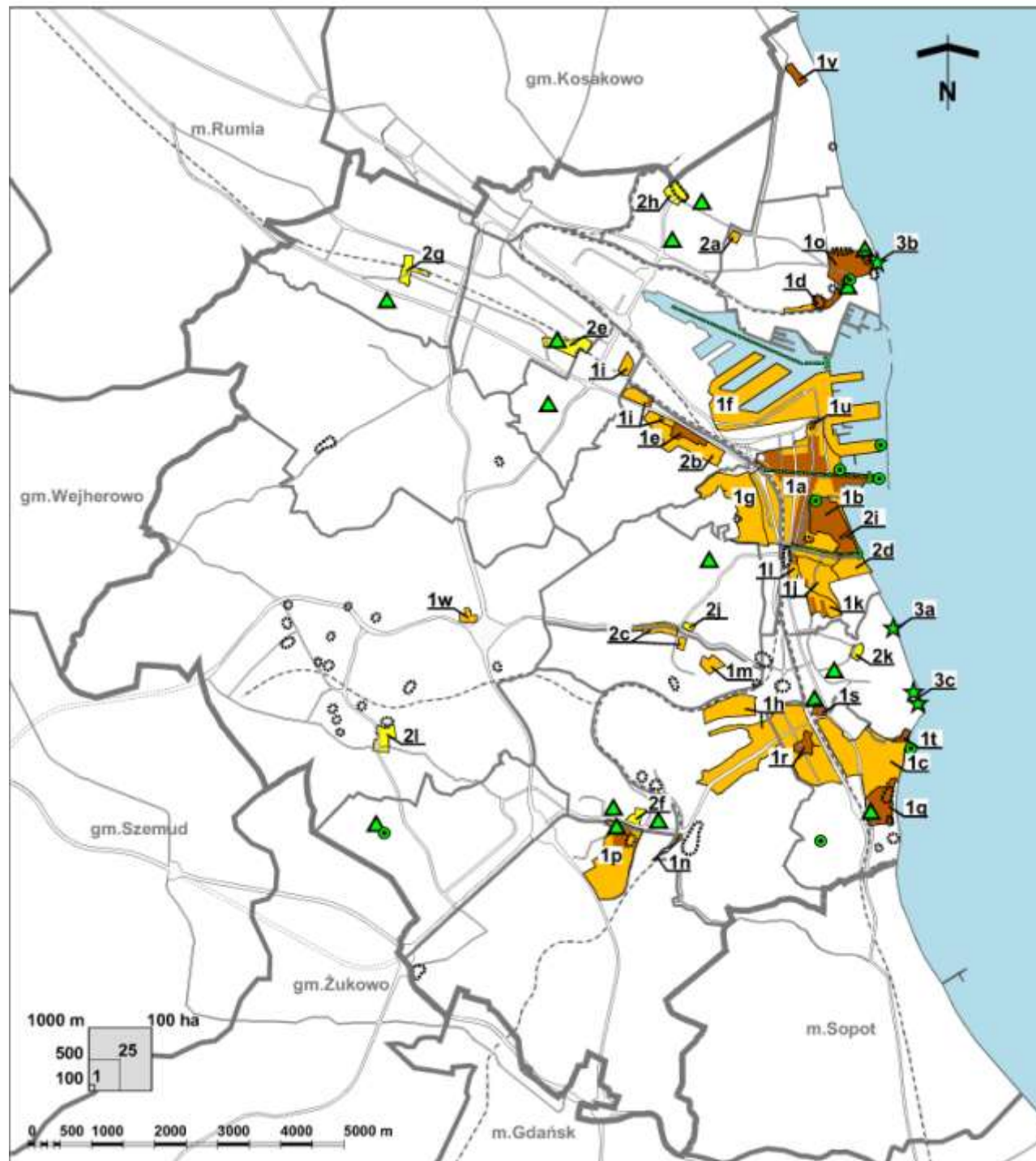
2.6. Eliminacja aktualnych i potencjalnych konfliktów na tle ekologicznym z sąsiednimi gminami

- **Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów komunalnych Gdyni położonych poza jej granicami:**
 - oczyszczalnia ścieków „Dębogórze” i jej kanał zrzutowy (gmina Kosakowo);
 - składowisko pyłów EC Gdynia koło Rewy (gmina Kosakowo);
 - Zakład Unieszkodliwiania Odpadów "EkoDolina" w Łężycach (gmina Wejherowo).
- **Ograniczanie uciążliwości środowiskowej obiektów położonych w Gdyni oddziałujących negatywnie na jej otoczenie:**
 - EC 3 Gdynia – emisja zanieczyszczeń do atmosfery (gmina Kosakowo);
 - dostawa zanieczyszczeń do wód Zatoki Gdańskiej (Port Handlowy Gdynia, Port Wojenny Gdynia, Stocznia Gdynia SA, Stocznia "Nauta", 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.



XIV. OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI O WALORACH KULTUROWYCH

1. CELE

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

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

2. GENERALNE ROZSTRZYGNĘCIA 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 podjąć starania, by Śródmieście Gdyni - jako wybitny zespół architektoniczno-urbanistyczny z okresu międzywojennego, a jednocześnie zespół o szczególnym znaczeniu jako symbol miasta dwudziestolecia międzywojennego i morskiej stolicy II Rzeczypospolitej - został uznany za Pomnik Historii.

Ponieważ w rejestrze zabytków znajduje się obecnie jedynie 59 obiektów i zespołów historycznych z terenu Gdyni, a ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego objęto jedynie część obszarów o istotnych walorach historycznych - w tym przede wszystkim Kamienną Górę oraz część Orłowa i część Kolibek - stan ochrony dziedzictwa kulturowego w Gdyni ocenić trzeba jako niewystarczający. Szansą na poprawę ochrony tego dziedzictwa jest wpis do rejestru zabytków zespołu Śródmieścia Gdyni. 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 **Działek Leśnych, 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.

3. OCHRONA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO W PLANACH MIEJSCOWYCH

W zapisach planów miejscowych należy objąć ochroną 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 wysokiej wartości historycznej i kulturowej, które powinny zostać objęte ochroną w zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

1. Łuszczarnia Ryżu w porcie gdyńskim
2. Olejarnia w porcie Gdyńskim
3. willa Śreniawa przy ul. Ejsmonda 2
4. dworzec kolejowy (wybitna realizacja z lat 50-tych XX, przykład architektury socrealistycznej kontynuującej tradycje gdyńskiej architektury okresu międzywojennego)
5. willa Magdaleny Łosiowej przy ul. Korzeniowskiego 7 (obecnie Sąd Marynarki Wojennej)
6. willa prof. Wacława Szczepiewskiego przy ul. Pomorskiej 18
7. kamienica burmistrza Krausego przy ul. Abrahama 25
8. Chłodnia Rybna na pirsie dalmorowskim
9. dom Bieszków przy ul. Św. Mikołaja 9
10. willa „Rusałka” przy ul. Mariackiej 4
11. kamienica Tuchołki przy ul. Armii Krajowej 9
12. kamienica Trybińskich przy ul. Świętojańskiej 77
13. gmach Urzędu Morskiego przy ul. Chrzanowskiego
14. dawny budynek Urzędu Celnego i Straży Granicznej przy ul. Rotterdamskiej 9
15. budynek Szkoły Handlu Morskiego przy ul. Morskiej 79
16. pensjonat przy ul. Zegarskiego 8
17. willa przy ul. Wrocławskiej 104
18. willa przy ul. Przebendowskich 24
19. willa przy ul. Przebendowskich 20
20. willa przy ul. Króla Jana III 8
21. Dom-kamienica przy ul. Orłowskiej 66
22. gmach Państwowego Banku Rolnego przy placu Konstytucji 3
23. budynek PIM przy ul. Waszyngtona 42
24. gmach „Żegluga Polskiej” przy ul. Waszyngtona 44
25. Bank Gospodarstwa Krajowego przy ul. 10 Lutego 8
26. Urząd Poczta-Telegraficzny (poczta główna) przy ul. 10 Lutego 10
27. Dom Marynarza ob. Dom Rybaka przy ul. Jana z Kolna 27
28. gmach Izby Arbitrażowej Bawełny przy ul. Derdowskiego 7
29. budynek Urzędu Celnego przy ul. Chrzanowskiego 8
30. kościół p.w. Św. Mikołaja przy ul. Św. Mikołaja 1 (część XIX-w i starsza)
31. kościół p. w. Św. Wawrzyńca przy ul. Źródło Marii 18
32. biurowiec „Bergenske” przy ul. Portowej 13-15
33. kamienica Budyna przy ul. Świętojańskiej 9
34. kamienica Scheibego przy ul. Jana z Kolna 2
35. kamienica Jęczkowiaka przy ul. Świętojańskiej 65
36. kamienica Orłowskich przy ul. 10 Lutego 5
37. kamienica Paged-u przy ul. Świętojańskiej 44
38. kamienica Reicha i Birnbauma przy ul. Abrahama 28
39. kamienica Peszkowskiego przy Skwerze Kościuszki 14
40. kamienica Tutkowskich przy ul. Starowiejskiej 11
41. kamienica Wieczorkowskiej przy ul. Świętojańskiej 78 a
42. kamienica Gliszczyńskiego przy ul. Abrahama 41
43. dom oficerski FKW przy ul. 10 lutego 29
44. kamienica Nierzwickich przy ul. Portowej 8
45. kamienica Wagnera przy ul. Świętojańskiej 89
46. 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), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
4. Zespół dawnych Szkół Morskich na Grabówku – zespół (1e), część wpisana i część postulowana do wpisu do rejestru zabytków
5. Zespół domów robotniczych Gdyńskiej Spółdzielni Mieszkaniowej przy ul. Okrzei 2/4 na Grabówku – część zespołu (1i), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
6. Zespół domów szeregowych i jednorodzinnych przy ul. Focha na Wzgórzu Św. Maksymiliana – część zespołu (1j), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
7. Zespół domów bliźniaczych przy ul. Wojewódzkiej i domów jednorodzinnych przy ul. Hetmańskiej w Redłowie - część zespołu (1k), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
8. Domy Zakładu Ubezpieczeń Społecznych zajmujące kwartał pomiędzy ul. ul. Świętojańską, Partyzantów, Bema i Kopernika – część zespołu (1l), postulowana do wpisu do rejestru zabytków
9. Zespół ruralistyczny dawnej wsi Oksywie – zespół (1o)
10. Zespół ruralistyczny dawnej wsi Wielki Kack – część zespołu (1p), wpisana do rejestru zabytków
11. Zespół dworsko-krajobrazowy Kolibki – zespół (1q)
12. Zespół dworsko-parkowy w Małym Kacku – zespół (1r)
13. Osada rzemieślnicza Mały Kack - zespół (1s)
14. Zespół ruralistyczno - kuracyjny Orłowo – zespół (1t)
15. Osada rybacka „Na Piaskach” w rejonie ulicy Węglowej – zespół (1u), postulowany do wpisu do rejestru zabytków
16. Zespół dworsko-folwarczny Nowe Obłuże w rejonie ulicy Rybaków –zespół (1v), postulowany do wpisu do rejestru zabytków
17. Siedlisko folwarku Steinberg na Kamiennej Górze – zespół (2i).

W I strefie ochrony konserwatorskiej obowiązywać powinny następujące zasady ochrony:

1. 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.
2. Zachowanie walorów historycznych i artystycznych wartościowej, zabytkowej zabudowy, a więc zarówno wysokości i ukształtowania bryły budynków, kompozycji i detali elewacji budynków, jak i wystroju głównych reprezentacyjnych części wnętrza (wejścia, sienie, główne sale i in.).
3. Przywrócenie i rewitalizacja przekształconych lub zniszczonych cennych elementów zespołu zabytkowego, a w szczególności jego historycznego rozplanowania, układu zabudowy, elewacji, detalu architektonicznego oraz historycznych kompozycji parkowych i krajobrazowych.
4. Zakaz lokalizacji nowych obiektów, za wyjątkiem utrzymanych w skali i charakterze przestrzennym uzupełnień historycznego układu, których funkcja będzie zgodna z programem funkcjonalnym i przestrzennym zabytkowego zespołu.

W przypadku skreślonego z rejestru zabytków zespołu siedliska folwarku Steinberg na Kamiennej Górze, z uwagi na całkowite zniszczenie historycznej zabudowy obowiązuje jedynie pkt. 1 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 obowiązywać powinny następujące zasady ochrony:

1. Zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych zespołu, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej. W szczególności zachowana powinna zostać historyczna kompozycja głównych ulic, placów, wewnątrz urbanistycznych, wewnątrz parkowo-krajobrazowych i wewnątrz zieleni komponowanej.
2. Zachowanie historycznej, wartościowej zabudowy, a w szczególności układu bryły i wysokości budynków, układu elewacji i najcenniejszych elementów wystroju wnętrza.
3. Zakaz lokalizacji nowych obiektów niedopasowanych w skali oraz charakterze funkcjonalnym i przestrzennym do zabudowy i rozplanowania historycznego.

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

Strefa III ochrony konserwatorskiej obejmuje zdegradowane przestrzenie i przekształcone tereny dawnych siedlisk wiejskich. Wśród nich znajduje się 7 następujących zespołów:

1. zespół siedliska wsi Chylonia – zespół (2e)
2. część północna siedliska Wielkiego Kacka – zespół (2f)
3. siedlisko wsi Cisowej – zespół (2g)
4. siedlisko wsi Obłuże – zespół (2h)
5. siedlisko wsi Witomina – zespół (2j)
6. siedlisko wsi Redowa – zespół (2k)
7. siedlisko zespołu dworsko-folwarcznego Wiczlina – zespół (2l)

W III strefie ochrony konserwatorskiej obowiązuje zasada kształtowania nowej zabudowy w zgodzie ze skalą i tradycją przestrzenno-historyczną danego zespołu. W obrębie dawnych 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. Leszczyki - 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 obowiązuje następujące zasady ochrony:

1. Zachowanie historycznej idei kompozycyjnej w układzie całości założenia, a w szczególności w kompozycji jego głównych alei i stref centralnych.
2. 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 obowiązuje następujące zasady ochrony:

1. Uporządkowanie i inwentaryzacja zespołów.
2. 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, uwzględniając stan zachowania zasobów i istniejące uwarunkowania.



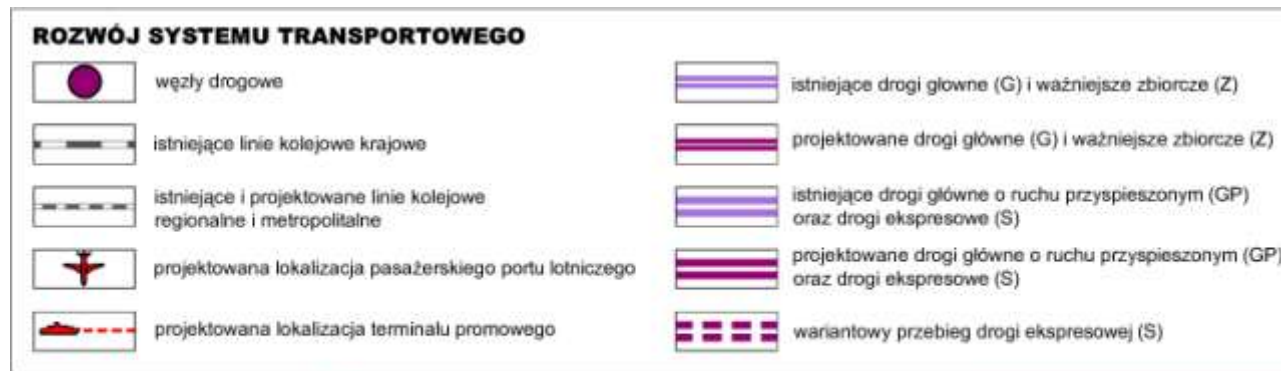
STANOWISKA ARCHEOLOGICZNE OBJĘTE STREFAMI OCHRONY KONSERWATORSKIEJ NA OBSZARZE MIASTA GDYNI

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	teren w znacznym stopniu zainwestowany
a12	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania w formie nadzorów na obrzeżu byłej zwirowni – z wyłączeniem terenu wybrzyska	teren w znacznym stopniu zniszczony przez byłą zwirownię i częściowo zabudowany
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	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a17	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a18	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania w formie nadzorów	teren w dużym stopniu zabudowany
a19	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a20	grodzisko(?)	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania sondażowe	
a21	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia i późne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a22	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia i późne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a23	osada otwarta	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a24	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a25	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a26	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a27	śląd osadnictwa	młodsza epoka kamienia	archeologiczne badania ratownicze	
a28	śląd osadnictwa	młodsza epoka kamienia	archeologiczne badania ratownicze	
a29	śląd osadnictwa	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a30	śląd osadnictwa (osada?)	wczesne średniowiecze i okres nowożytny	archeologiczne badania ratownicze	
a31	śląd osadnictwa	okres nowożytny	archeologiczne badania ratownicze	
a32	osada otwarta	młodsza epoka kamienia i okres średniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a33	śląd osadnictwa	wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	
a34	śląd osadnictwa	obiekt wielokulturowy	archeologiczne badania ratownicze	
a35	punkt osadnictwa	młodsza epoka kamienia i okres średniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a36	śląd osadnictwa	obiekt wielokulturowy	archeologiczne badania ratownicze	
a37	śląd osadnictwa	okres nowożytny	archeologiczne badania ratownicze	
a38	śląd osadnictwa	okres średniowieczny	archeologiczne badania ratownicze	
a39	cmentarzysko płaskie i osada	wczesna epoka żelaza i wczesne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	teren częściowo zniszczony
a40	cmentarzysko płaskie	wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	
a41	strefa osadnictwa i cmentarzysko płaskie	młodsza epoka kamienia i wczesna epoka żelaza	archeologiczne badania ratownicze	północna i południowa partia stanowiska jest już zabudowana
a42	osada otwarta przygodowa	wczesne i późne średniowiecze	archeologiczne badania ratownicze	na terenie stanowiska zlokalizowany jest cmentarz wojskowy
a43	osada otwarta	wczesne średniowiecze	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.



XV. TRANSPORT

1. POLITYKA TRANSPORTOWA

1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego

Polityka transportowa miasta jest zbiorem pożądaných 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 przystąpić do zdecydowanego wdrażania 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 transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska. Warunkiem osiągnięcia celu głównego jest realizacja następujących celów szczegółowych:

1. ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych,
2. poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich,
3. poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
4. zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
5. usprawnienie zarządzania drogami i ruchem drogowym,
6. usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu,
7. integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego.

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

W ramach realizacji celu należy:

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

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

W ramach realizacji celu należy:

- dokonać wymiany zużytego taboru autobusowego i trolejbusowego na tabor odpowiadający standardom europejskim,
- zmodernizować układ uliczny w sposób umożliwiający wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego (odcinek al. Zwycięstwa od ul. Wielkopolskiej do ul. Piłsudskiego, odcinek ul. J. Wiśniewskiego) z zastosowaniem urządzeń ITS,
- 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,
- doprowadzić do realizacji Trójmiejskiej Kolei Metropolitalnej - szynowego środka transportu publicznego łączącego porty lotnicze Rębiechowo, Gdynia-Kosakowo oraz dzielnice tzw. „górnego tarasu” z centrami Gdańsk i Gdyni,
- doprowadzić do rzeczywistej integracji transportu zbiorowego poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych przy przystankach SKM; 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).

Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,

W ramach realizacji celu należy:

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

- rozwijać układ dróg rowerowych i propagować rower jako środek transportu miejskiego,
- 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. Śląskiej do Kolibek, ul. J. Wiśniewskiego, Trasa 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 (Gdynia-Zachód),
- wprowadzić system parkowania z parkingami strategicznymi i ograniczeniami dostępności pojazdów indywidualnych do stref centralnych miasta.
- zbudować 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, 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,
- wprowadzić strefy płatnego parkowania – przede wszystkim w obszarze centralnym.

Cel 5: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców

W ramach realizacji celu należy:

- dostosować infrastrukturę transportową do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- 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.

Cel 6: Usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu

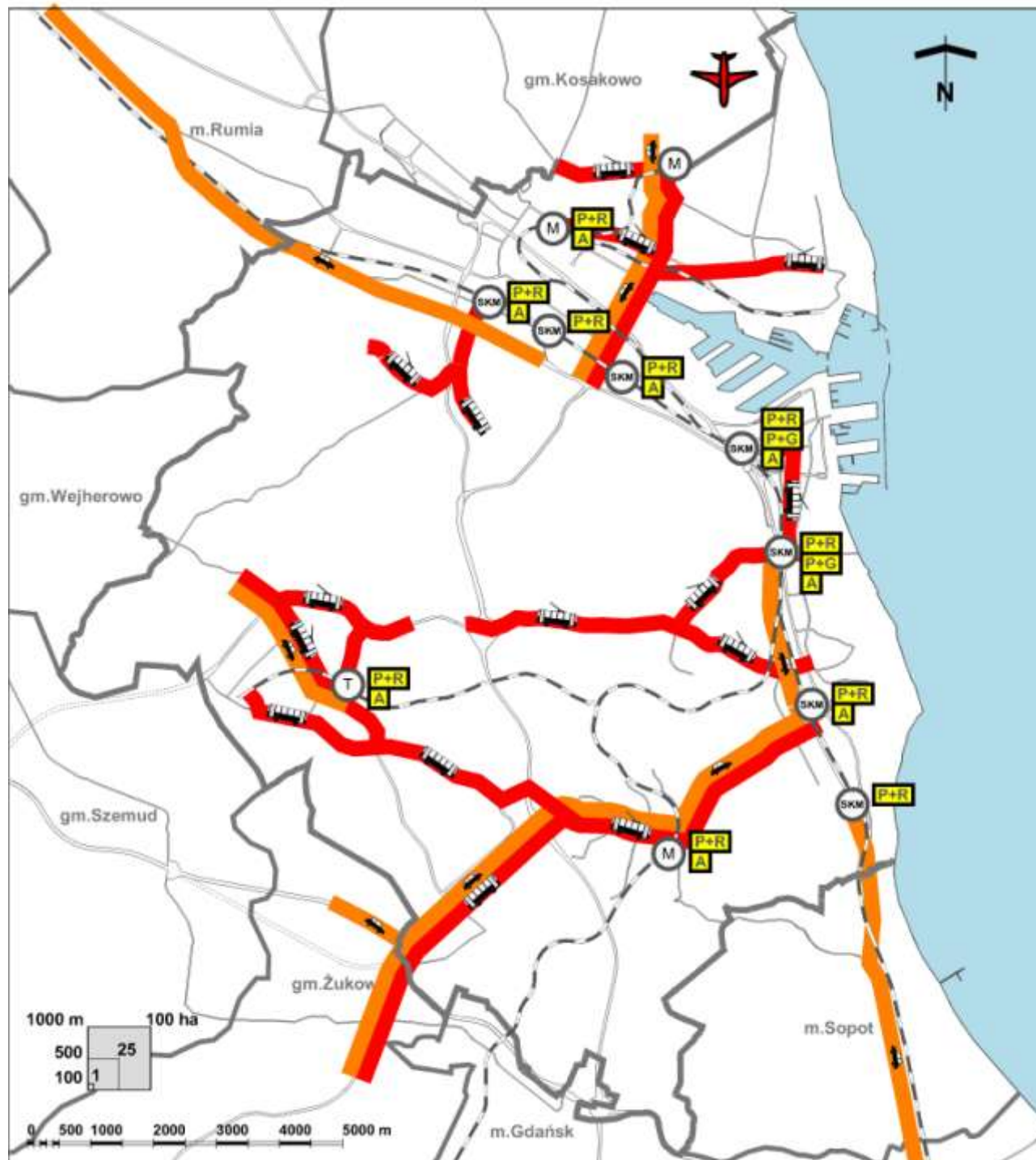
W ramach realizacji celu należy:

- 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.

Cel 7. Integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego

W ramach realizacji celu należy:

- doprowadzić do integracji transportu zbiorowego - spójności rozkładów jazdy w obszarze metropolitalnym oraz do jednolitych taryf przewozowych w obszarze aglomeracji.



1.3. Ogólne zasady wdrażania polityki transportowej

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

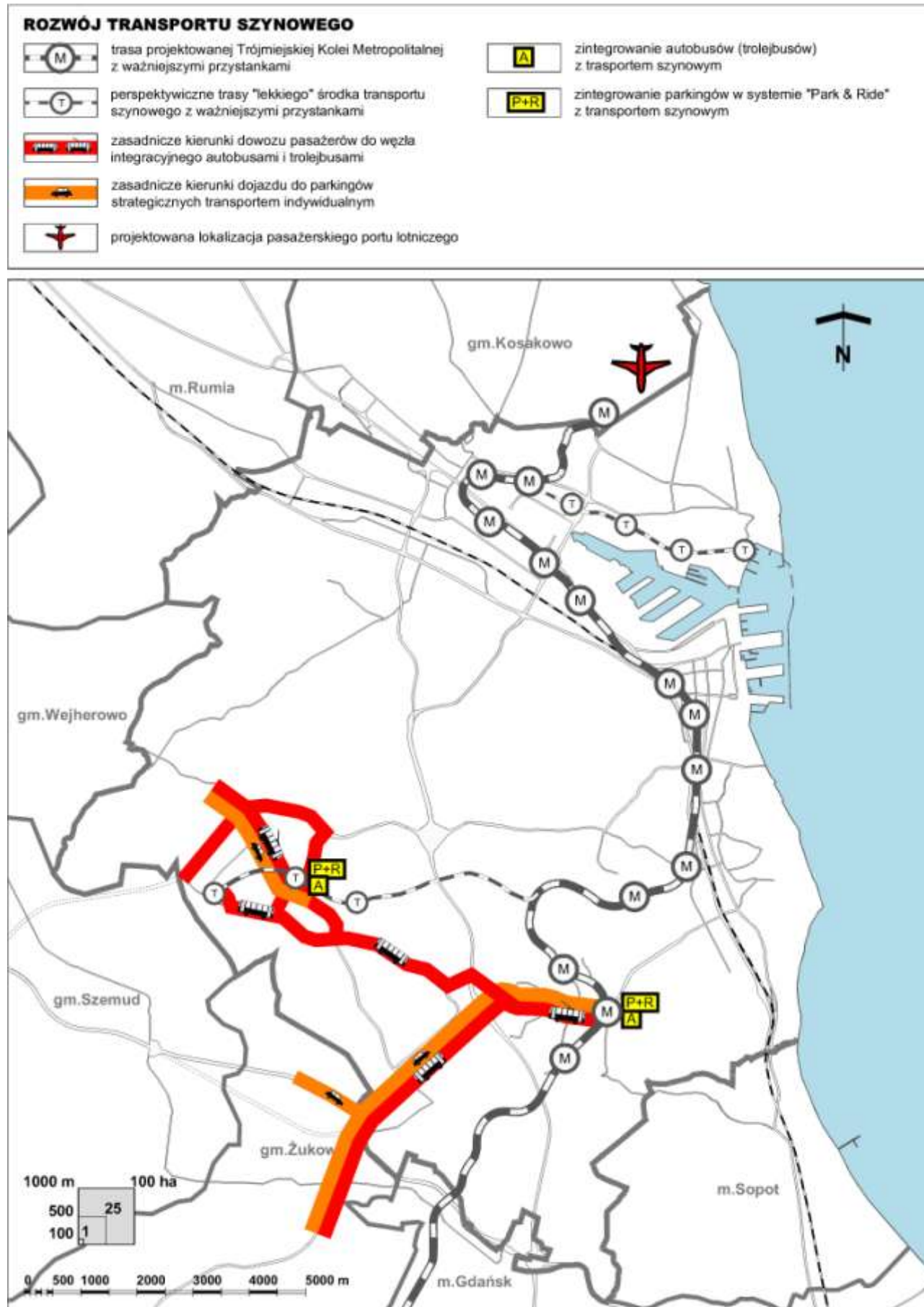
1. Polityka transportowa i proponowane w niej środki realizacji powinny uwzględniać realne środki finansowe, a środki na rozwój systemu powinny być wydatkowane zgodnie z założeniem, że rozwój systemu transportu zbiorowego będzie wyprzedzał rozwój podstawowego układu ulic miasta.
2. Polityka transportowa miasta powinna uwzględniać silne związki społeczne i gospodarcze, a tym samym transportowe z miastami aglomeracji gdańskiej i sąsiednimi gminami.
3. 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.
4. 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 układ 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 - 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 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 klasy GP2/2 lub GP2/3 (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. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).



2.2. Rozwój transportu zbiorowego i węzły integracyjne

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- budowę 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 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 kolei metropolitalnej 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-Rębiechowo z nowymi przystankami („Olimpijska”, „Mały Kack”, „Karwiny”, „Wielkopolska”) oraz modernizację linii kolejowej do planowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo z przystankami („Port”, „Rzeźnia”, „Pogórze”, „Płk. Dąbka”, „Port Lotniczy”),
- budowę 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,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

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

- węzły o znaczeniu krajowym
 - Gdynia Główna – dworzec PKP,
 - Port Gdynia – Terminal promowy,
- węzły o znaczeniu metropolitalnym
 - Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – przystanek kolejowy,
 - Gdynia Chylonia – przystanek kolejowy,
 - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo – przystanek kolejowy,
- węzły o znaczeniu lokalnym
 - Gdynia Orłowo– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Redłowo– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Leszczynki– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Grabówek– przystanek kolejowy,
 - Gdynia Wielki Kack– przystanek kolejowy.

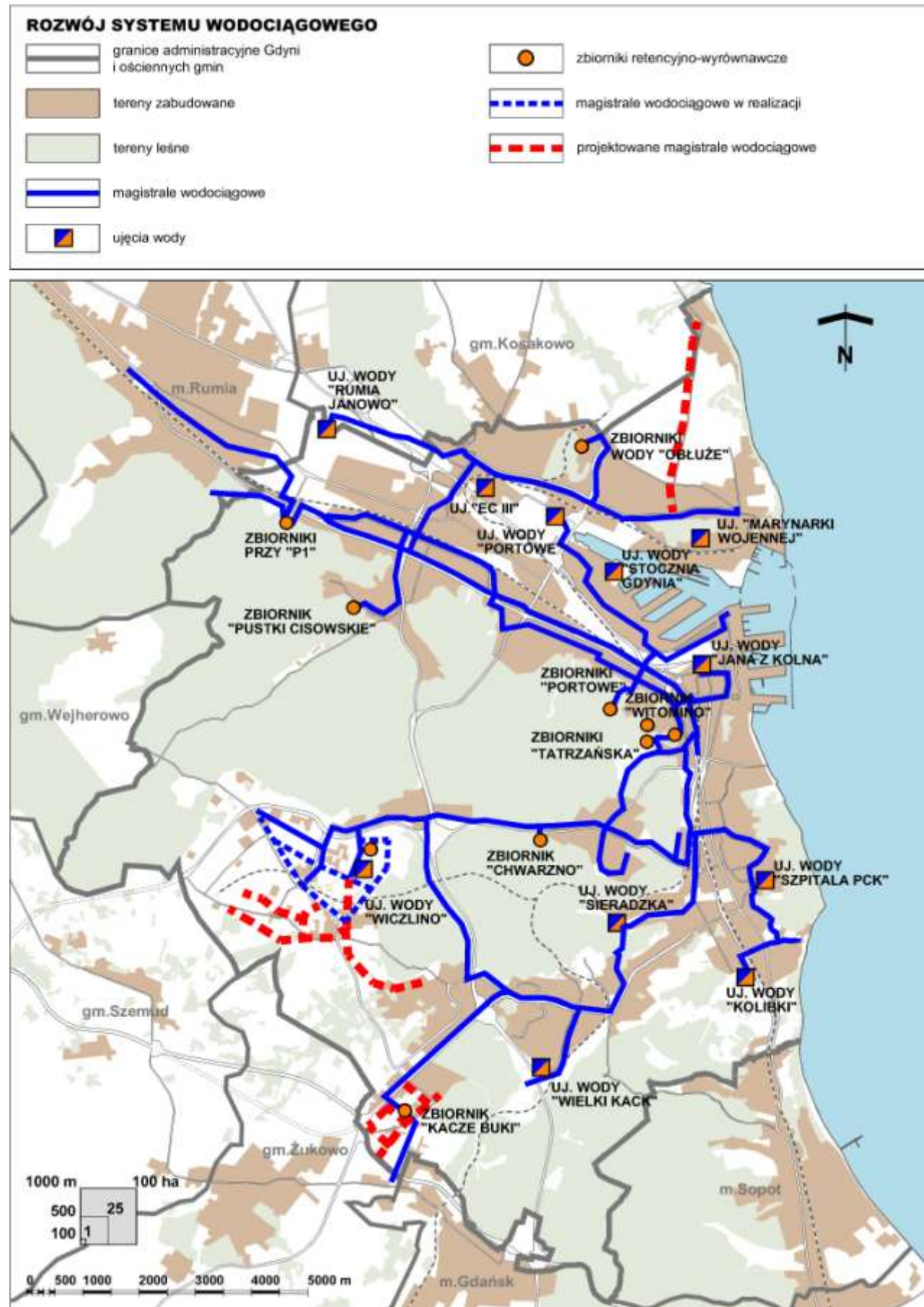
Skonkretyzowanie zamierzeń co do rezerw terenowych muszą poprzedzić kompleksowe, bazujące na aktualnej sytuacji, analizy studialno - projektowe.



Wskaźniki parkingowe

Rodzaj funkcji obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów osobowych			Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów	Wskaźniki miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
	Strefa I Śródmieście	Strefa II poza Śródmieściem z dobrą obsługą komunikacją zbiorową	Strefa III poza Śródmieściem ze złą obsługą komunikacją zbiorową		
Budynki mieszkalne wielorodzinne	1-1,4 / 1 mieszkanie	min 1,5 / mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)	min 1,5 / 1 mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych)	min 1 / 1 mieszkanie	10% miejsc postojowych, z czego 10% jako mp ogólnodostępne dla osób niepełnosprawnych
Budynki mieszkalne jednorodzinne	min 2 / dom	min 2 / dom	min 2 / dom		
	Zaleca się realizację 1 miejsca ogólnodostępnego na 5 domów				
Akademiki, bursy, hotele pracownicze	max 1 / 10 łózek	1-3 / 10 łózek	min 2/10 łózek	min 5 / 10 łózek	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Hotele, pensjonaty	max 1 / 1 pokój	max 2 / 1 pokój + min 1 mp dla autokaru / 30 pokoi (min 1/1 pokój dla motelu)	min 1 / 1 pokój + min 1 mp dla autokaru / 30 pokoi	nie określa się	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Schroniska turystyczne, hostele, domy turysty itp.	max 1 / 10 łózek	max 2 / 10 łózek + min 1 mp dla autokaru / 60 łózek	min 1 / 10 łózek + min 1 mp dla autokaru / 60 łózek	min 1 / 5 łózek	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Ośrodki wczasowe	nie dotyczy	min 1 / 3 łóżka	min 1 / 3 łóżka	nie określa się	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej powyżej 2000 m ²	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować max 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować max 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	min 1 / 200 m ² powierzchni sprzedażowej	10% miejsc postojowych
Obiekty handlowe o powierzchni sprzedażowej poniżej 2000 m ²	max 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	max 2 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej	min 3 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 1 mp	min 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych
Hurtownie (magazyny, place składowe)	max 10	max 5 / 4 zatrudnionych	min 1 / 2 zatrudnionych	min 1 / 10 zatrudnionych	10% miejsc postojowych
Targowiska, hale targowe	dla hal targowych max 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu), dla targowisk max 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	1-4 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	min 2 / 50 m ² (nie wliczając powierzchni parkingu)	min 1 / 50 m ² powierzchni sprzedażowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Urzędy	max 7 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2-7 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² pow. użytkowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Biura o małym ruchu klientów (projektowe, zakładowe itp.)	max 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	1-5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej	10% miejsc postojowych
Biura o dużym ruchu klientów (turystyczne, obsługi klienta, doradcze, agencje nieruchomości itp.)	max 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2,5-5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² powierzchni użytkowej	10% miejsc postojowych
Banki, poczty	max 1 / 100 m ² powierzchni użytkowej	max 2,5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min 1 / 100 m ² pow. użytkowej, min 2 mp	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Zakłady produkcyjne	max 1 / 5 zatrudnionych	1-3/ 4 zatrudnionych	min 3 / 10 zatrudnionych	min 1 / 10 zatrudnionych	10% miejsc postojowych
Usługi drobne (szewc, fryzjer, zegarmistrz itp.)	max 1	max 4	min 1	nie określa się	nie określa się
Warsztaty samochodowe	max 3 / 1 stanowisko obsługi	2-4/ 1 stanowisko obsługi	min 2 / 1 stanowisko obsługi	nie określa się	nie określa się
Przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i średnie	max 0,5 / 1 salę lekcyjną min 2mp dla przedszkoli max 2 / 1 salę min 2 mp	max 0,5 / salę lekcyjną min 2 mp dla przedszkoli max 2 / salę min 2 mp	min 1 / 1 salę lekcyjną	min 5 / 1 salę lekcyjną (tylko dla gimnazjum i szkół średnich)	10% miejsc postojowych
Szkoły wyższe, pomaturalne	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Realizuje się maksymalnie 25% zapotrzebowania na miejsca parkingowe związanego z zatrudnieniem max 25 / 100 zatrudnionych	Realizuje się maksymalnie 50% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjmując max 1 / 1 zatrudnionego	Realizuje się minimum 100% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjmując min 1/ 1 zatrudnionego	min 1 / 3 studentów	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Szpital	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Realizuje się maksymalnie 25% zapotrzebowania na miejsca parkingowe związanego z zatrudnieniem max 25 / 100 zatrudnionych	Realizuje się maksymalnie 50% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjmując max 1 / 1 zatrudnionego	Realizuje się minimum 100% zapotrzebowania na miejsca parkingowe przy braku danych przyjmując min 1/ 1 zatrudnionego	nie określa się	Indywidualne studium, min 10% miejsc postojowych
Przychodnie lekarskie i poradnie	max 2 / 1 gabinet	max 4 / 1 gabinet	min 4 / 1 gabinet	1 / gabinet, min 2	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Gastronomia	0	max 1 / 8 miejsc konsumpcyjnych	min 1 / 4 miejsca konsumpcyjne	1 / 10 miejsc konsumpcyjnych	10% miejsc postojowych
Kina, teatry	max 1 / 8 miejsc siedzących + max 1 mp dla autokaru / 50 miejsc siedzących	1-2 / 8 miejsc siedzących + max 1 mp dla autokaru / 50 miejsc siedzących	min 1 / 4 miejsc siedzących	1 / 10 miejsc siedzących	10% miejsc postojowych, min 1 mp
Muzea, obiekty wystawowe	max 25 / 1000 m ² + max 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	max 25 / 1000 m ² + max 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	min 25 / 1000 m ² + min 4 mp dla autokarów / 1000 m ²	min 18 / 1000 m ²	10% miejsc postojowych, min 1mp
Obiekty sportowe	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla przewidywanej liczby korzystających i widzów				
Kościół	max 5 / 100 miejsc siedzących	5-7 / 100 miejsc siedzących	min 5 / 100 miejsc siedzących	min 10 / 100 miejsc siedzących	10% miejsc postojowych
Obiekty o funkcjach mieszanych (handel usługi biura, rozrywka)	Indywidualne studia, w których należy określić maksymalne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe uwzględniając różne okresy szczytów parkowania dla poszczególnych funkcji, a następnie przyjmując maksymalną realizację 25% zapotrzebowania dla strefy I śródmiejskiej i strefy II z dobrą obsługą komunikacją zbiorową, natomiast dla strefy III ze złą obsługą komunikacją zbiorową minimum 50% realizacji zapotrzebowania maksymalnego.				

Uwaga: Dopuszcza się odstępstwa od wyżej w/w wskaźników parkingowych w sytuacjach i na warunkach określonych w rozdz. XII *Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów...*, ust. 6 pkt 7, a także w przypadkach uzasadnionych lokalnymi uwarunkowaniami – wynikającymi z sytuacji parkingowej w sąsiedztwie planowanych inwestycji.



XVI. POLITYKA W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

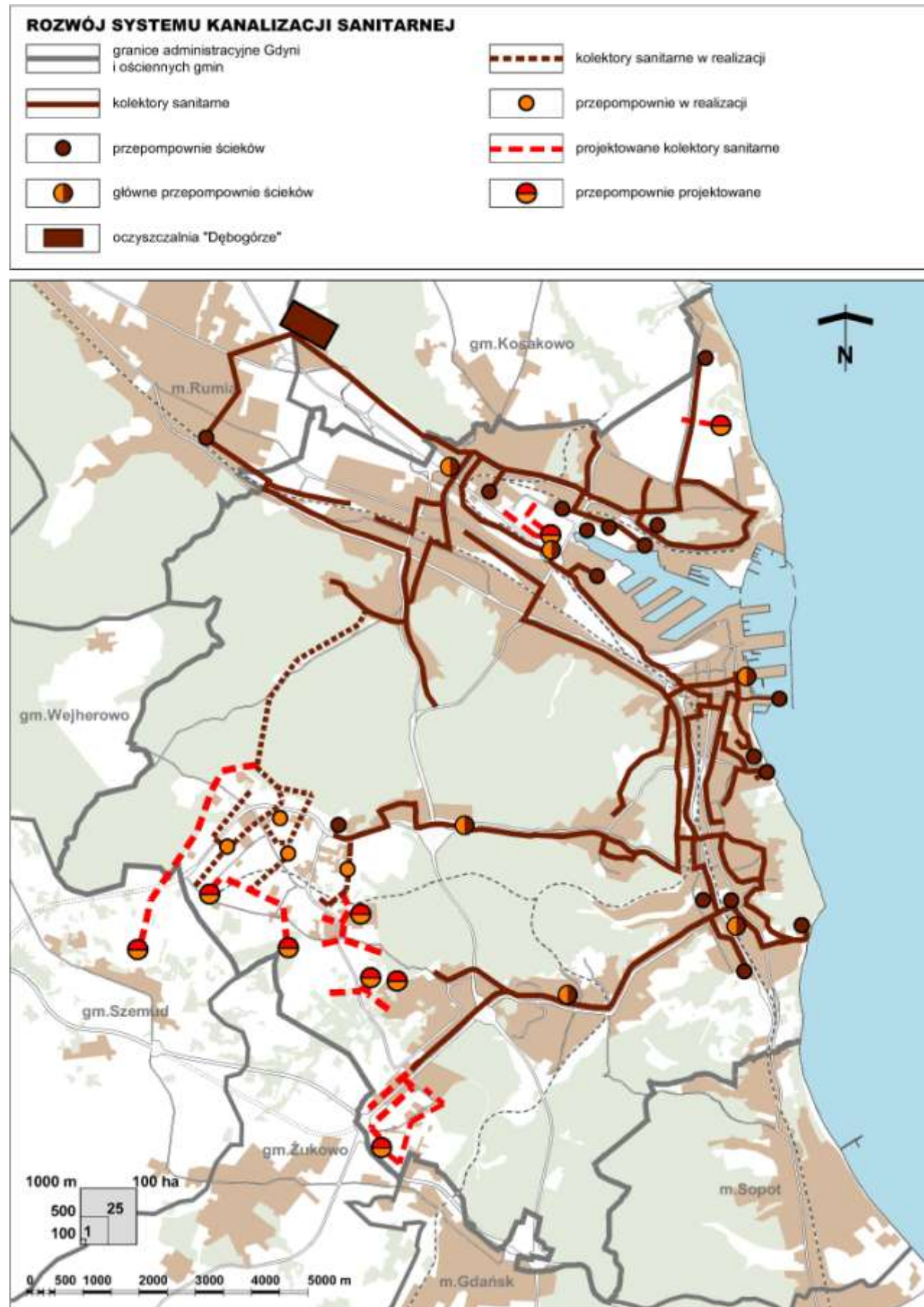
1. ZAOPATRZENIE W WODĘ

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.
- Rozwój systemu wodociągowego na obszarze Gdyni Zachód (Chwarzno-Wiczlino).
- Racjonalizacja gospodarki wodnej.

1.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Kontynuacja budowy sieci wodociągowej przesyłowej i rozdzielczej na terenie Chwarzno-Wiczlina o łącznej długości 15 217 m;
- Kontynuacja modernizacji stacji uzdatniania wody na ujęciach: „Reda II”, „Wiczlino”, „Sieradzka” oraz zakończenie budowy stacji na ujęciu „Wielki Kack”;
- Budowa sieci przesyłowej do Babich Dołów i zasilenie istniejącej zabudowy mieszkaniowej z wodociągu gdyńskiego;
- 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;
- Podwyższenie ciśnienia wodociągowego w oparciu o jedną stację strefową dla dz. Pustki Cisowskie;
- Budowa sieci rozdzielczej na terenach części dzielnicy Wielki Kack, tzw. Kacze Buki;
- 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;
- Kontynuacja działań polegających na ograniczaniu zużycia wody, w tym kontynuacja opomiarowania wszystkich odbiorców;
- 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”);
- Dla wykorzystania zdolności eksploatacyjnej wodociągu gdyńskiego w dalszej perspektywie należy dążyć do ochrony wód podziemnych w rejonie basenów portowych poprzez ograniczenie eksploatacji istniejących ujęć zakładowych, które nie zapewniają właściwych standardów wody pitnej i dostawę do użytkowników wody do celów komunalnych z ujęcia komunalnego.



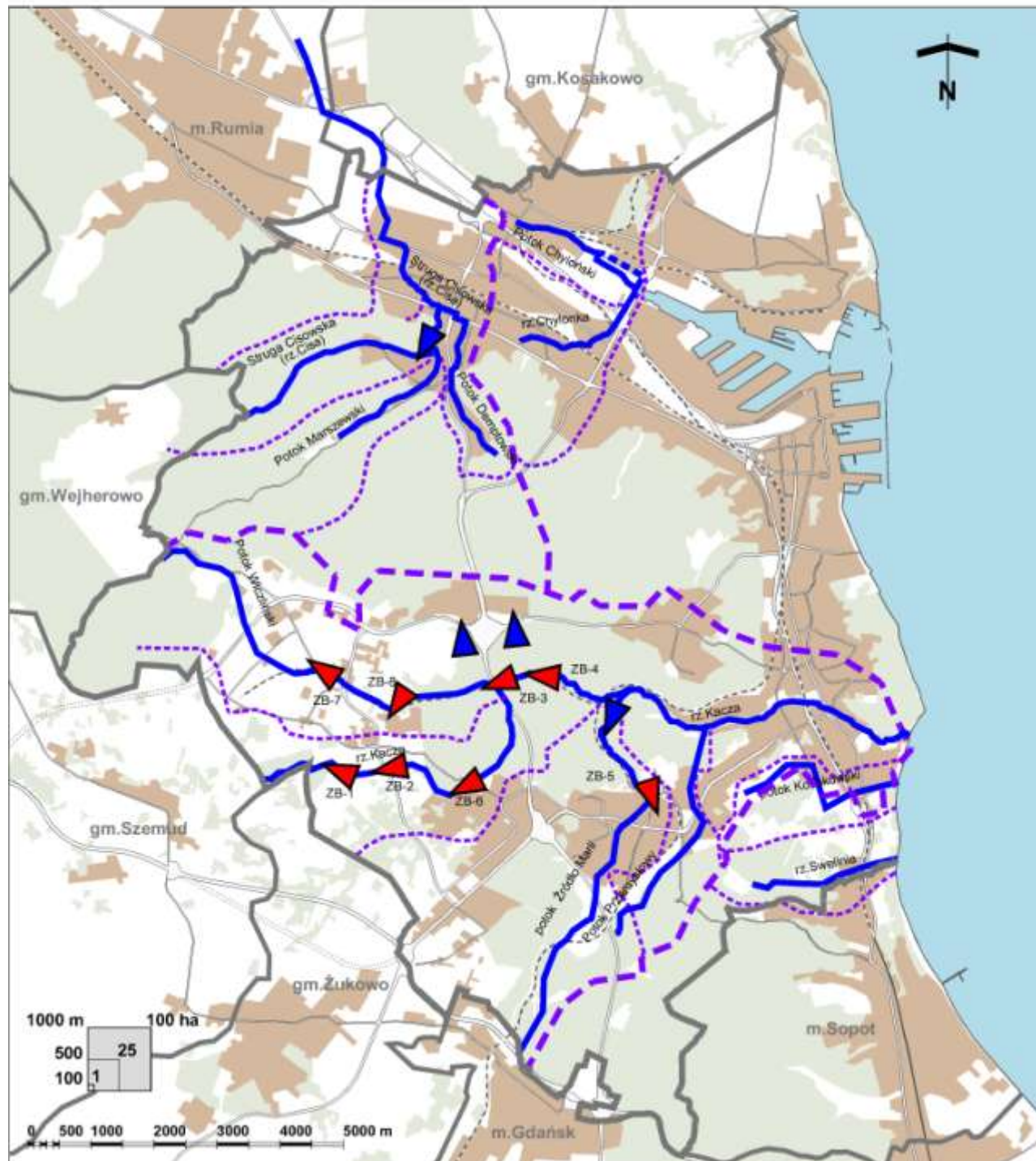
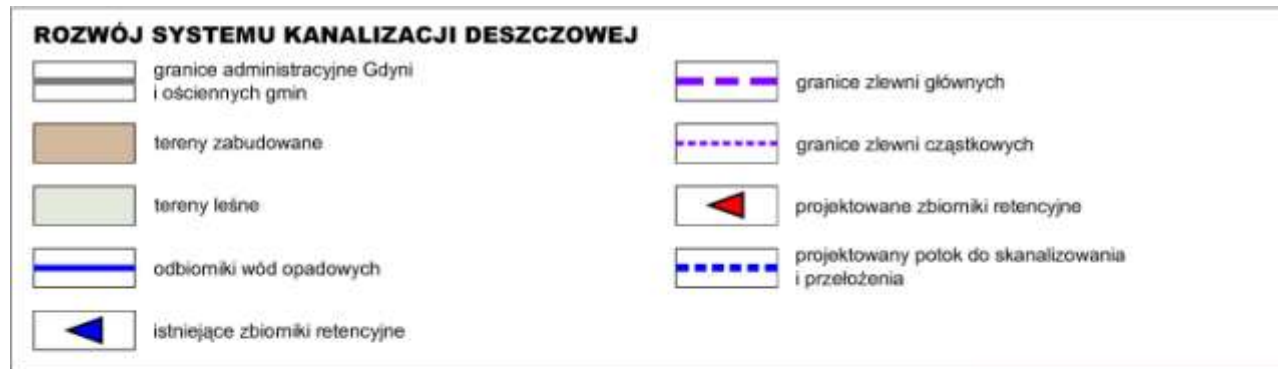
2. ODPROWADZANIE ŚCIEKÓW

2.1. Cele

- Zwiększenie zasięgu istniejącej sieci, podłączenie do systemu obszarów dotąd nieobsługiwanych przez system.
- Poprawa stanu technicznego, modernizacja i eliminacja wąskich gardeł systemu; zagwarantowanie niezawodności systemu.
- Zakończenie modernizacji oczyszczalni.

2.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Kontynuacja modernizacji oczyszczalni ścieków w Dębogórze;
- Kontynuacja budowy sieci kanalizacji sanitarnej o długości 21 808 m z 3 przepompowniami na terenie Chwarzna-Wiczlina;
- Przebudowa kolektora zbiorczego do przepompowni „Pucka” o dł. 1558 m;
- Budowa sieci kanalizacji sanitarnej z przepompownią na terenie Kaczych Buków;
- Sukcesywna modernizacja systemu kanalizacji sanitarnej w celu minimalizacji ilości wód przypadkowych;
- Sukcesywna rozbudowa systemu dla zapewnienia odbioru ścieków ze wszystkich obszarów zurbanizowanych;
- Budowa kolektora podmorskiego o dł. 1000 m wyprowadzającego oczyszczone ścieki w głąb Zatoki Puckiej wraz z przepompownią zlokalizowaną przy obecnym wylocie kanału w Mechelinkach;
- Budowa grawitacyjno – pompowego systemu odprowadzenia ścieków z gm. Szemud do kolektora zbiorczego odprowadzającego ścieki z terenów Chwarzna – Wiczlina.



3. ODPROWADZANIE WÓD DESZCZOWYCH

3.1. Cele

- 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.

3.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Regulacja i przebudowa wybranych odcinków rzeki Kaczej, Potoku Wiclińskiego, Potoku Źródło Marii wraz z budową projektowanych zbiorników retencyjnych zgodnie z opracowaną „Koncepcją regulacji cieków w zlewni rzeki Kaczej w celu ochrony wód” (BPiDT „Hydroprojekt”, Gdańsk 1998 r.) oraz „Koncepcją rozbudowy i modernizacji systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych w Gdyni 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,
 - utrzymywanie naturalnej obudowy i ukształtowania koryt cieków,
 - na terenach zabudowy jednorodzinnej odprowadzanie wód opadowych z dachów do gruntu;
- Maksymalna retencja wody na obszarze miasta;
- Budowa urządzeń oczyszczających 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;
- Odtworzenie, przebudowa, rewitalizacja naturalnych stawów, zbiorników i zagłębień terenowych dla celów retencjonowania wód opadowych;
- Przebudowa wszystkich budowli na ciekach powierzchniowych, których przepustowość jest mniejsza niż przepływ wody miarodajnej o prawdopodobieństwie $p = 1\%$ (100 lat);
- Rezerwacja terenów pod pasy eksploatacyjne wzdłuż istniejących cieków oraz ochrona wyznaczonych terenów zalewowych poprzez ich wykup.



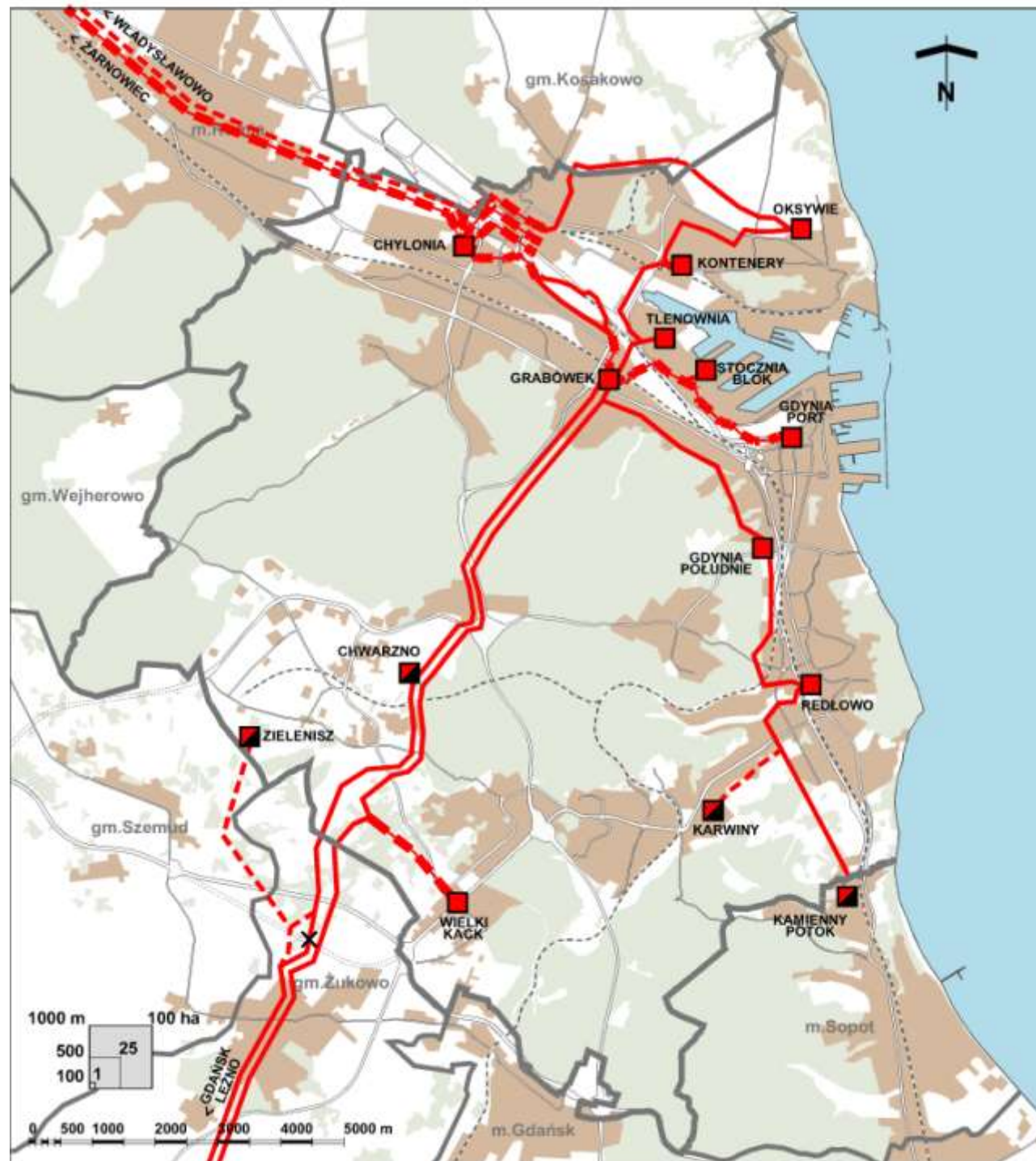
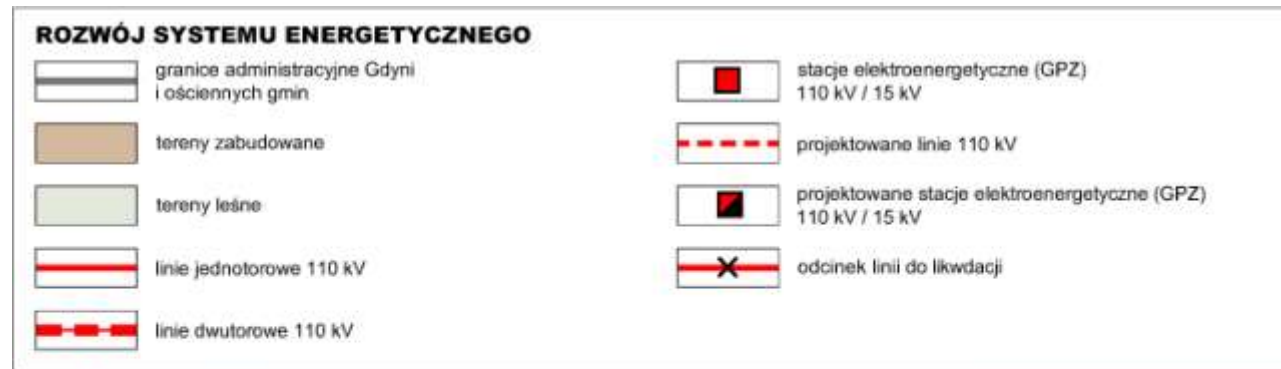
Zestawienie planowanych zbiorników retencyjnych w zlewni rzeki Kaczej

L.p.	Rzeka km	Nazwa zbiornika	Lokalizacja	Uwagi
1	2	3	4	5
1	Kacza 12 + 845	"Wiczlino I"	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiczlinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
2	Kacza 12 + 010	"Wiczlino II"	Rejon ogrodu działkowego przy ul. Suchej w Wiczlinie	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"
3	Kacza 7 + 740	"Obwodnica"	Poniżej obwodnicy Trójmiasta	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „suchy”
4	Kacza 7 + 300	"Polana Krykulec"	Polana Krykulec	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „mokry”
5	Potok Źródło Marii 2 + 580	"Karwiny"	Poniżej ul. Nałkowskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik „suchy”
6	Potok Źródło Marii 0 + 370	"Dąbrowa"	Powyżej ul. Wiczińskiej	Zbiornik położony jest na terenie TPK Zbiornik „mokry”
7	Potok "Wiczlino" 3 + 000	"Wiczlino Szkoła"	Powyżej ul. Chwarznieńskiej	Zbiornik położony jest w otulinie TPK Zbiornik "suchy"
8	Potok "Wiczlino" 1 + 670	"Zielenisz"	Rejon osiedla Wiczlino - Zielenisz	Zbiornik położony jest poza terenem TPK w otulinie Parku Zbiornik "suchy"

- budowę kolektora zbiorczego w ul. Orłowskiej i sieci deszczowej w ulicach sąsiednich oraz urządzeń oczyszczających przed wylotem do rzeki Kaczej;
- przebudowę kolektora w ul. Zielonej, ul. Bosmańskiej, ul. Nasypowej do wylotu do basenów Portowych, wraz z urządzeniami oczyszczającymi;
- budowę kolektora zbiorczego w ul. Starodworcowej;
- przebudowę kolektora w ul. Machowskiego i ul. Arciszewskich wraz z urządzeniami oczyszczającymi przed wylotem do basenów portowych;
- przebudowę kolektora biegnącego przez Osadę Kolejową, ul. Energetyków do basenów Portowych, z budową urządzeń oczyszczających;
- przebudowę kolektora w ul. Szlifierzy na \varnothing 1,80 m – \varnothing 2,0 m, z wylotem do basenów Portowych, budowę urządzeń oczyszczających;
- 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 oczyszczających;
- przebudowę kolektora w ul. 10 Lutego, Skwer Kościuszki, ul. Żeromskiego.

Do I etapu przebudowy i rozbudowy miejskiego systemu odprowadzania wód deszczowych wytypowano:

- przebudowę kolektora w ul. Stryjskiej wraz z budową urządzeń oczyszczających i budową sieci kanalizacji deszczowej na terenie „Psiej Górki”, związanej z budową Drogi Różowej;
- przebudowę kolektora w ul Chwarznieńskiej na terenie Chwarzna-Wiczlina;
- budowę kolektora \varnothing 1,0 m w ul. Rdestowej;
- budowę kolektora \varnothing 1,60 m w al. Piłsudskiego wraz z urządzeniami oczyszczającymi na istniejących kanałach;
- przebudowę kolektora w ul. Puławskiego, ul. Waszyngtona i ul. Hryniewickiego na \varnothing 1,20 m z nowym wylotem do Basenu Prezydenta i urządzeniami oczyszczającymi;
- przebudowę kolektora w ul. Armii Krajowej, ul. Borchardta, Skwer Kościuszki na \varnothing 1.0 m, budowę urządzeń oczyszczających na wylocie do Basenu Prezydenta;
- przebudowę kanału \varnothing 0,30 m na 0,60 m na terenie Skweru Kościuszki;
- przebudowę kanałów w ul. Małopolskiej, ul. Żmudzkiej i ul. Kurpiowskiej z urządzeniami oczyszczającymi przed wylotem do rzeki Kaczej;
- budowę zbiornika retencyjnego na Potoku Źródło Marii - „Karwiny”;
- budowę zbiorników retencyjnych na rzece Kaczej: „Obwodnica”, „Wiczlino Szkoła”, „Zielenisz”; „Dąbrowa”;
- budowę i przebudowę kanałów w ul. Ejsmonda, ul. Tetmajera i na terenie Polanki Redłowskiej wraz z urządzeniami oczyszczającymi;
- budowę kolektora w ul. Przebendowskich z urządzeniami oczyszczającymi i wylotem do Potoku Kolibkowskiego;
- budowę sieci kanalizacji deszczowej na terenie Chwarzna-Wiczlina;



4. ZAOPATRZENIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ

4.1. Cele

- Dostosowanie rozwoju systemu do przewidywanego zapotrzebowania na energię elektryczną i jego rozkładu przestrzennego.
- Poprawa bezpieczeństwa zasilania.

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 EC III Gdynia oraz Krajowy System Elektroenergetyczny, poprzez sieć elektroenergetyczną 110 kV.

Do roku 2020 planuje się rozbudowę EC III Gdynia o dwa nowe bloki o jednostkowej mocy znamionowej 55 MW. Łączna moc zainstalowana w EC III Gdynia wyniesie wówczas 220 MW, a moc osiągalna ok. 210 MW.

Rozwój Krajowego Systemu Elektroenergetycznego, w zakresie powiązaniem z zasilaniem miasta Gdyni, obejmuje rozbudowę w latach 2008-2009 stacji 220/110 kV „Gdańsk I” o rozdzielnię 400 kV.

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 „Okisywie” (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. Krośnięskiej)
- 8) 110/15 kV „Wielki Kack” (zlokalizowana przy ul. Chwaszczyńskiej)
- 9) 110/6 kV „Stocznia Blok” (stacja abonencka)
- 10) 110/6 kV „Tlenownia” (stacja abonencka)

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

Na terenie miasta Gdyni planowana jest budowa następujących stacji:



- 1) „Chwarzno” (planowana lokalizacja w rejonie ulicy Śliskiej) – stacja umożliwi rozbudowę obszarów Chwarzna oraz Wiczlina; obiekt ten dodatkowo odciążą stacje „Wielki Kack” oraz „Gdynia Południe”;
- 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) „Kamienny Potok” (lokalizacja na terenie miasta Sopotu) – stacja będzie zasilala Kamienny Potok, Browino oraz Orłowo, obiekt ten odciążą stacje „Redłowo” oraz „Sopot”;
- 2) „Chwaszczyno” (lokalizacja w miejscowości Chwaszczyno – gmina Żukowo) – stacja będzie zasilala okolice przyległe do miejscowości Chwaszczyno, obiekt ten odciążą stację „Wielki Kack”;
- 3) „Dębogórze” (lokalizacji w miejscowości Dębogórze – gmina Kosakowo) – stacja będzie zasilala miejscowości w gminie Kosakowo, obiekt ten odciążą stację „Chylonia”.

W przypadku braku możliwości realizacji stacji 110/15 kV „Kamienny Potok” na terenie miasta Sopotu, dopuszcza się możliwość realizacji tego obiektu na terenie miasta Gdyni.

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
Chwarzno	2008-2009
Kamienny Potok	2009-2011
Karwiny	2014-2015
Chwaszczyno	po 2015 roku
Zielenisz	po 2015 roku
Dębogórze	po 2015 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 EC III Gdynia 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.

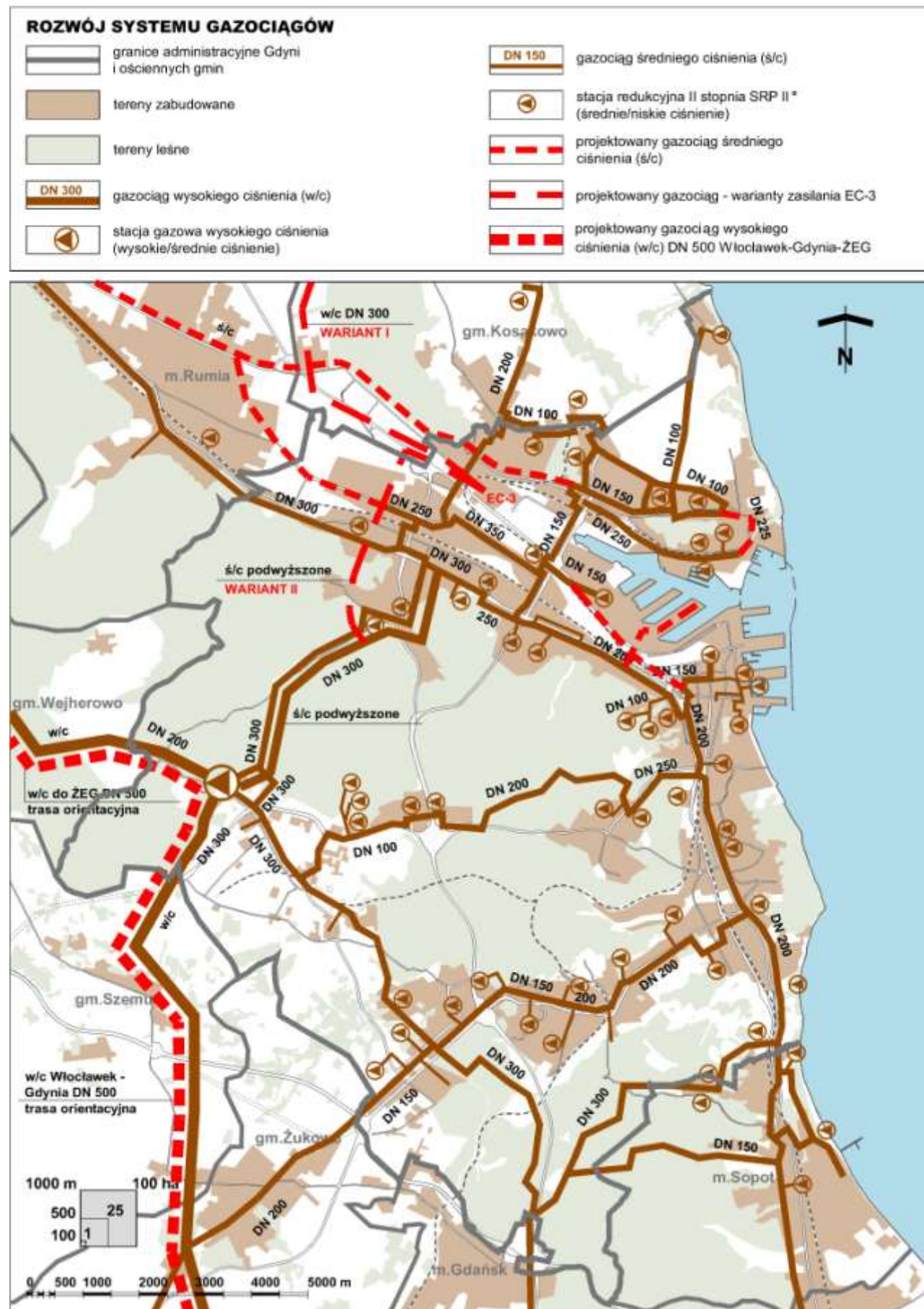
Linie elektroenergetyczne 110 kV

W ramach linii magistralnych planuje się 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.



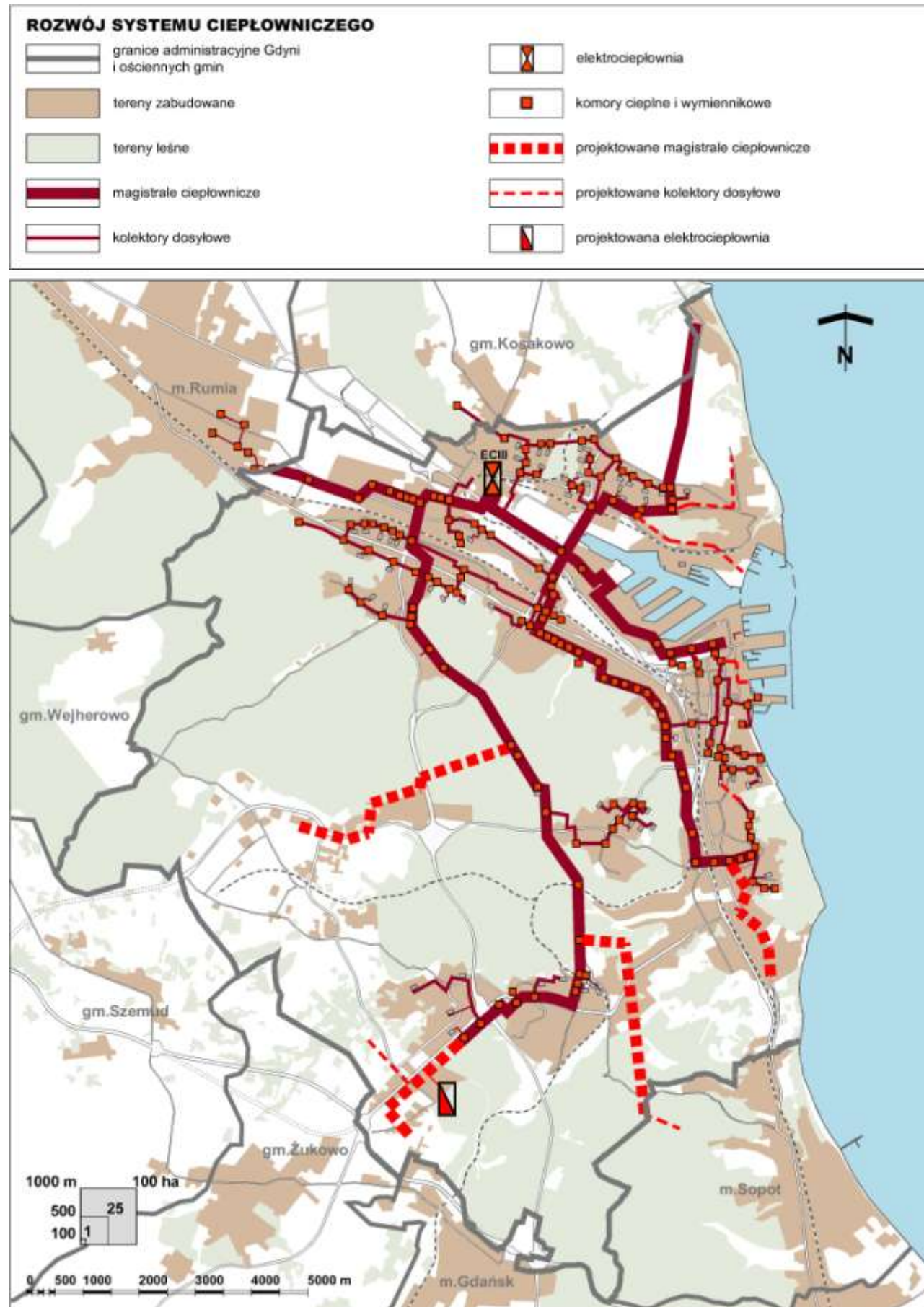
5. ZAOPATRZENIE W GAZ

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

- Warunkiem dostawy gazu dla dużych odbiorców jest dokończenie budowy drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia DN 500 Pr 8,4 MPa relacji Włocławek – Gdynia oraz rozbudowy istniejącej stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie o węzeł gazowy, który skupiałby gazociągi wysokiego ciśnienia i pełnił funkcje rozdzielczo – pomiarowe. Dalszy odcinek tego gazociągu od Wiclina nosi nazwę „Doprowadzenie gazu do ŻEG” DN 500 Pr 8,4 MPa.
- Ww. gazociąg będzie dostarczał gaz m.in. do podziemnego magazynu gazu (PMG) w Kosakowie.
- Zaopatrzenie w gaz EC-3 przewiduje się wariantowo:
 Wariant I – doprowadzenie gazu wysokiego ciśnienia jako odgałęzienie od projektowanego gazociągu do ŻEG, średnica gazociągu DN 300, stacja gazowa wysokiego ciśnienia na terenie EC-3;
 Wariant II – doprowadzenie gazu podwyższonego średniego ciśnienia ze stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie do EC-3. Pierwszy odcinek tego gazociągu od stacji gazowej wysokiego ciśnienia w Wiclinie do SRP II° Chabrowa już wybudowano, gazociąg ten już pracuje.
- Aby umożliwić większe dostawy dla Stoczni oraz tzw. „Międzytorza” przewiduje się budowę gazociągu w ul. J. Wiśniewskiego na odcinku od Trasy Kwiatkowskiego do ul. Dworcowej.
- W celu poprawienia bezpieczeństwa dostaw gazu dla Stoczni MW, Portu MW i innych użytkowników pomiędzy ulicami Śmidowicza i Płk Dąbka, przewiduje się połączenie końcówek gazociągów w tych ulicach - gazociąg DN 225 PE o długości ok. 1100 m w ulicy Arciszewskich.
- 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 oraz
 - w ulicach Hutniczej w Gdyni i Pomorskiej w 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 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.

6.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

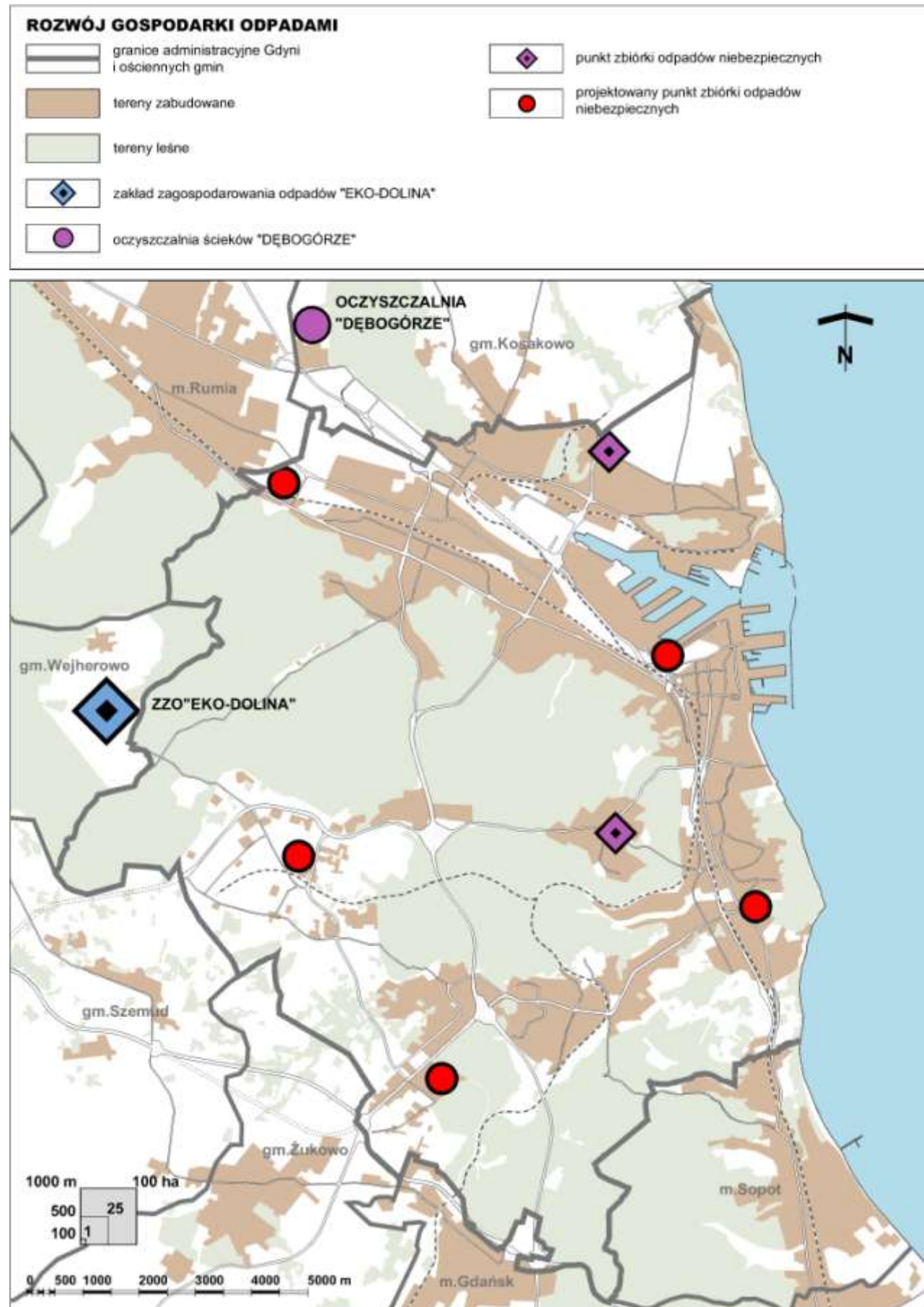
W zakresie scentralizowanej gospodarki cieplnej planuje się rozbudowę sieci przesyłowych i rozdzielczych dla zasilenia projektowanego nowego budownictwa mieszkaniowego i usługowego oraz dla zasilenia istniejących odbiorców wykorzystujących obecnie gaz dla potrzeb grzewczych.

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 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, jeżeli przedłoży stosowną analizę techniczno – ekonomiczną inwestycji uzasadniającą racjonalność wprowadzenia danego źródła ciepła.

Planowane kierunki rozwoju:

- Rozbudowa sieci ciepłowniczej na terenie Obłuża i Oksywia w kierunku ul. Godebskiego, ul. Dickmana i Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo;
- Rozbudowa sieci ciepłowniczej na terenie Oksywia w rejonie ul. Śmidowicza w kierunku Portu Marynarki Wojennej;
- Budowa magistrali cieplnej od komory K-608 na magistrali cieplnej Demptowo – Karwiny w kierunku Chwarzna – Wiczlina;
- Rozbudowa magistrali $2 \times \text{DN}400$ w ul. Chwaszczyńskiej dla zasilenia w ciepło dzielnicy Kacze Buki z możliwością zasilenia dzielnicy Gdańsk – Osowa;
- Budowa elektrociepłowni na terenie byłego Polifarbu;
- Budowa odcinka sieci $2 \times \text{DN}400$ spinającego sieć cieplną w ul. Piłsudskiego z siecią w ul. Harcerskiej (K-400) dla zapewnienia niezawodności dostawy ciepła w tym rejonie miasta (Szpital PCK w Gdyni – Redłowie);
- 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 cieplnej w kierunku Orłowa – „Centrum Handlowe Klif” z możliwością połączenia pierścieniowego z magistralą do kotłowni „Brodwinno”.



7. GOSPODARKA ODPADAMI

7.1. 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;
- Utylizacja (użytkowanie wtórne, recykling);
- Unieszkodliwianie odpadów niebezpiecznych oraz składowanie pozostałych odpadów.

7.2. Generalne rozstrzygnięcia i kierunki działań

- Realizacja III etapu budowy ZUO „EKO DOLINA” obejmującego budowę segmentu do produkcji paliwa alternatywnego RDF, o pojemności 60 tys. ton / rok;
Do instalacji kierowane będą:
 - wydzielone w sortowni surowców wtórnych odpady wysokoenergetyczne;
 - wydzielone odpady palne w segmencie demontażu odpadów wielkogabarytowych;
 - odpady wysokoenergetyczne z selektywnej zbiórki odpadów surowcowych oraz frakcji „suchej” z odpadów zmieszanych.
- Objęcie wszystkich mieszkańców zorganizowaną selektywną zbiórką odpadów;
- Rozbudowa systemu zbiórki i wywozu odpadów budowlanych, wielkogabarytowych, zielonych i niebezpiecznych;
- Zwiększenie recyklingu;
- Uruchomienie zbiórki odpadów organicznych BIO;
- Zorganizowanie stałych punktów odbioru odpadów niebezpiecznych;
- Likwidacja dzikich wysypisk.

W prognozie zakłada się istotny wzrost ilości odpadów „wytwarzanych” przez 1 mieszkańca do 430 kg na osobę, przy obecnej ilości wynoszącej 330 kg na osobę w ciągu roku.

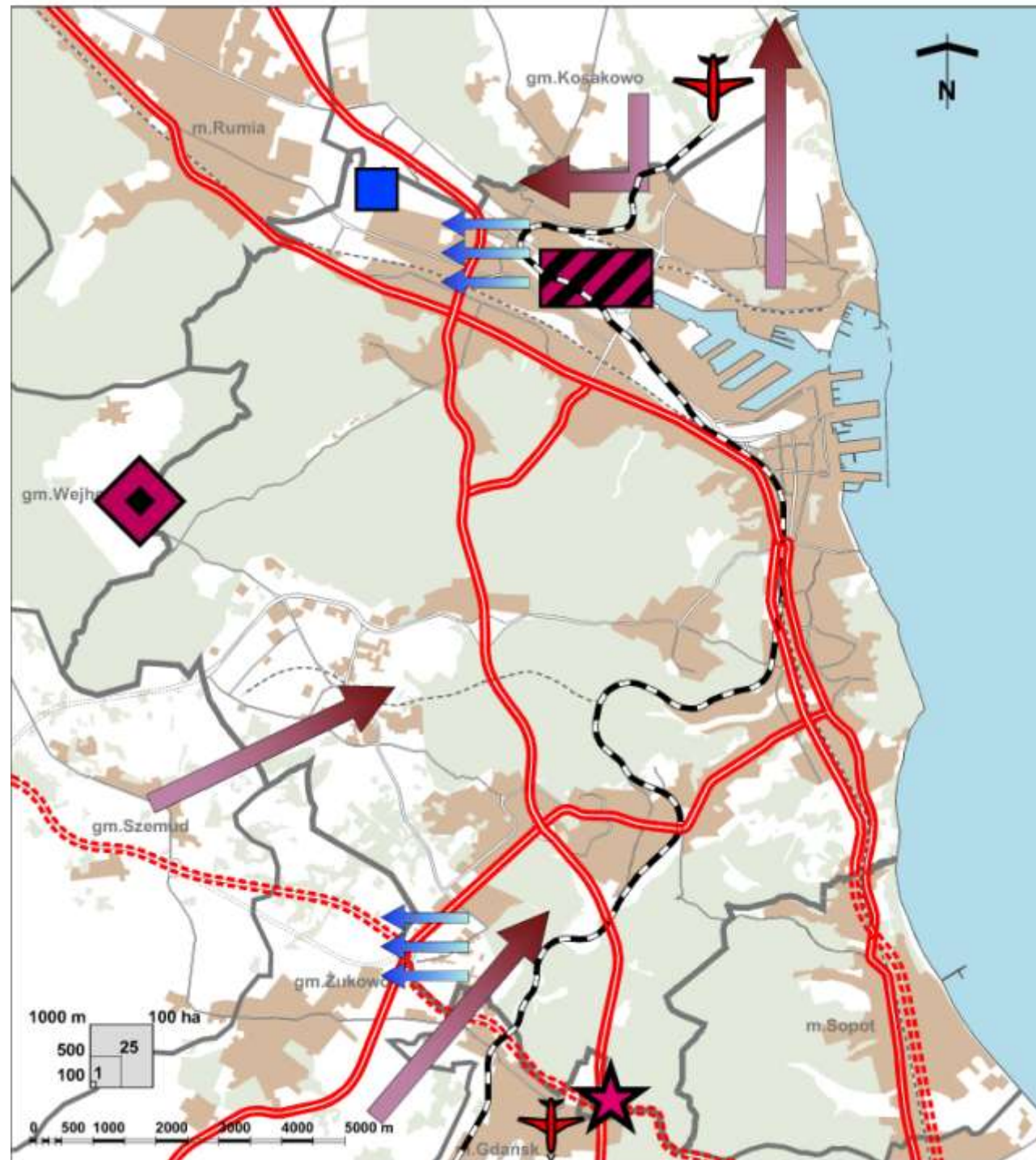
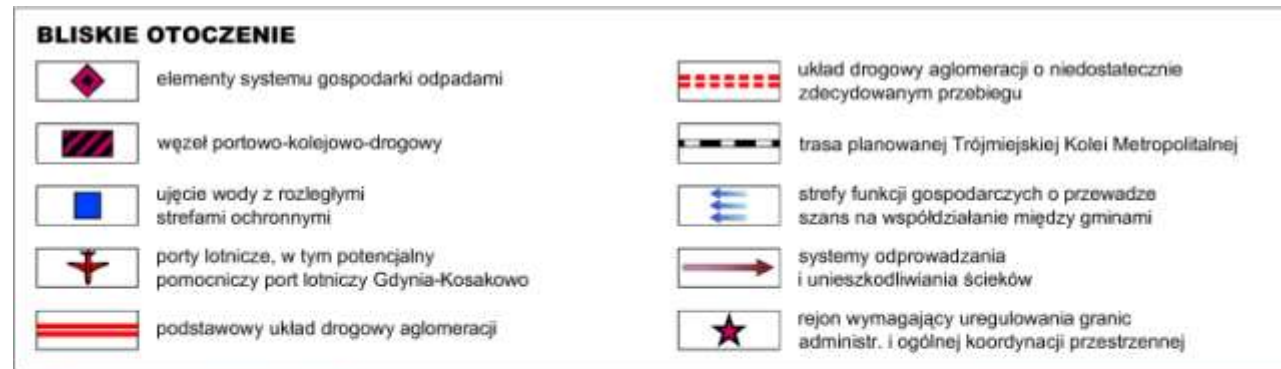
Prognoza ilości odpadów na rok 2030

okres odniesienia	liczba mieszkańców miasta	masa odpadów komunalnych na 1 osobę	masa odpadów komunalnych	masa odpadów poprodukcyjnych i budowlanych	łączna masa odpadów do zagospodarowania
2006 r.	250 tys.	330 kg	82,5 tys. ton	55,4 tys. ton	137,9 tys. ton
2030 r.	220 tys.	430 kg	94,6 tys. ton	68,0 tys. ton	162,6 tys. ton

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).

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.



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

1. UWARUNKOWANIA I ZASADY OGÓLNE POLITYKI

- 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. W projekcie planu TOM (grudzień 2007 r.) przyjęto następujące **zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej TOM**, które mają zastosowanie do polityki przestrzennej prowadzonej w Gdyni i jej otoczeniu lokalnym:
 - zachowania obszarów cennych przyrodniczo oraz utrzymania osnowy ekologicznej Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego;
 - oszczędnej gospodarki zasobami - polegającej w odniesieniu do przestrzeni na pierwszeństwie racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej;
 - minimalizacji konfliktów wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne – zasada realizowana przez usprawnienie, zmianę technologii lub zmianę, relokację funkcji oraz właściwe zagospodarowanie terenów stykowych;
 - rozwijania wielofunkcyjności poszczególnych struktur Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych – zasada ma ona na celu zmniejszanie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną, społeczną i kulturową poszczególnych obszarów (struktur);
 - kształtowania tożsamości poszczególnych struktur Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego;
 - łączenia funkcji komplementarnych – zasada ma na celu racjonalizację gospodarki zasobami materialnymi i energią oraz redukcję potrzeb transportowych, powinna być realizowana poprzez politykę lokalizacyjną umożliwiającą pożądane uzupełnianie się technologii (produkcyjnych, komunalnych) lub sposobów wykorzystania terenu.



2. KIERUNKI POLITYKI W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH GMIN

1. 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 GZWP 110, Obwodowa Północna, 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 zachowanie tożsamości jednostek struktury krajobrazowej, zwłaszcza 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. Powinno tam być wykluczone lokalizowanie wszelkich funkcji mogących wpływać negatywnie na wody podziemne GZWP 110, natomiast dopuszczalne są funkcje zieleni rekreacyjnej, w tym ogrody działkowe (z wyłączeniem lub ścisłym limitowaniem stosowania środków chemicznych).

Bardzo ważnym elementem tego podobszaru - ze względu na istotne interesy Rumi, a także Redy, miasta i gminy Wejherowo - powinna być Obwodowa Północna, realizowana etapowo, docelowo jako przedłużenie gdyńskiego odcinka Drogi Czerwonej. Dla odciążenia Rumi od uciążliwego ruchu ciężarowego priorytetowe jest zrealizowanie połączenia ul. Hutniczej z układem tranzytowym w zachodniej części Dzielnicy Portowo-Przemysłowej.

2. 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. Po stronie Kosakowa istnieją znaczne oczekiwania co do skali potrzeb infrastrukturalnych możliwych do zaspokojenia przez Gdynię i co do regulacji uciążliwości szeregu pozalokalnych obiektów. Istotna może być też wspólna oferta wysokochodowych obiektów, które mogłyby powstać. Rola Gdyni przejawiać się też może poprzez wpływ na głównych dysponentów uciążliwych obiektów na terenie gminy, a zarazem aktorów rozwoju Gdyni (Dowództwo MW i przedsiębiorstwa infrastrukturalne).

3. 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 znacznie atrakcyjniej położone pod względem środowiskowo-krajobrazowym, co zaczyna odbijać się w obrocie nieruchomościami (wzrost dynamiki i cen), w znacznym stopniu przygotowywanych do zabudowy. Podobny jest rodzaj głównego uwarunkowania - minimalizacja negatywnych oddziaływań dużego uciążliwego obiektu infrastruktury komunalnej - składowiska odpadów w Łężycach. W tym przypadku, poza partnerami po stronie władz samorządowych istotny wpływ na sytuację mają decyzje i zachowania poważnych aktorów instytucjonalnych, jakimi są Komunalny Związek Gmin Doliny Redy i Chylonki oraz Trójmiejski Park Krajobrazowy. Dla ułożenia zasad współpracy z tym ostatnim, w celu wykorzystania również wszelkich innych atrakcyjnych terenów TPK - nie tylko na terenie gm. Wejherowo - istotne znaczenie będzie miało opracowanie w trybie konsensualnym tzw. Planu Ochrony Parku.

4. Kierunek zachodni stanowią rozległe, stosunkowo dogodne do zagospodarowania i bardzo jednorodne pod względem charakteru środowiska przyrodniczego oraz społeczno-kulturowego obszary będące w zarządzie **gmin Szemud i Żukowo**. Te ostatnie cechy (np. charakter krajobrazu, formy zabudowy) powinny być kultywowane na całym obszarze zachodniego kierunku rozwojowego Gdyni, również w granicach miasta. Jednocześnie, odmienne cechy zagospodarowania terenu, a przede wszystkim odrębność i odmienność polityk dwu różnych podmiotów 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 (w planach wyznaczone są już spore rezerwy terenów - na ok. 9 tys. mieszkańców), a także stosunkowo małoterenochnych i niskociężliwych

form działalności gospodarczych, różnorodnych pod względem działowym. Mogą to być również działalności o charakterze usług publicznych, także o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnych, regionalnych). Spełnione muszą być jednak dwa warunki: "przyjazność" dla środowiska i krajobrazu (zwłaszcza w otulinie TPK i w strefie ochrony zlewni Raduni) oraz dochodowy charakter działalności, gdyż w zasadzie tylko takimi interesują się władze gmin Szemud i Żukowo. Czynnikiem szczególnie dynamizującym oba wymienione kierunki użytkowania (działalności komercyjne i usług publicznych) jest układ drogowy, zwł. istniejąca droga nr 220 oraz proj. tzw. Trasa Kaszubska (niezależnie od wariantu jej przebiegu i klasy funkcjonalnej).

Władze gm. Żukowo zainteresowane są rozwiązaniem wspólnie z Gdynią:

- problemu odprowadzenia ścieków z rejonu Chwaszczyna (rozwiązania alternatywne są niewątpliwie mniej korzystne - odprowadzanie do gdańskiego kolektora Morena lub ograniczone ilości do rz. Strzelenki);
- zagospodarowania terenów strefy ochronnej od nadajnika RTV (położonej w granicach Gdyni i Chwaszczyna). W obszarze strefy mogłyby znaleźć się terenochłonne obiekty niewymagające b. dobrego stanu środowiska, jednocześnie charakteryzujące się wysoką dochodowością, jak - przykładowo - Giełda Samochodowa (relokowana z kolizyjnej działki w centrum Chwaszczyna, położonej wewnątrz dzielnicy mieszkaniowej).

Gmina Szemud zainteresowana jest uściśleniem przebiegu tzw. Trasy Kaszubskiej, a przede wszystkim zrealizowaniem wspólnie z Gdynią obsługi kanalizacyjnej rejonu **Bojano-Koleczkowo**, gdyż rejon ten zamierza promować dla lokalizacji osiedli ekologicznych, zwłaszcza po wybudowaniu sieci zasilającej w gaz za pośrednictwem stacji redukcyjnej na gazociągu Włocławek-Gdynia.

5. 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 Swelini) oraz eliminacja czynników, które spowodowały zaliczenie Aglomeracji do obszaru tzw. ekologicznego zagrożenia;
- ograniczanie wzajemnie niszczącej konkurencji, rozwój specjalizacji i współpracy, przekształcanie jej we wspólne oferty marketingowe;
- realizowanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (metropolitalny układ transportowy, w tym Trójmiejska Kolej Metropolitalna i Droga Czerwona);
- zagospodarowanie rekreacyjne terenów leśnych (w tym koordynacja ścieżek spacerowych, tras rowerowych ew. konnych itp.).

Pożądana kooperacja z Gdańskiem i Sopotem (częściowo ewent. z innymi gminami, np. Żukowem), dotyczyć może lokalizacji działalności unikalnych w skali aglomeracji, jak np. centrum kongresowe, giełda hurtowego handlu art. rolnymi, forum morskie, park rozrywki, ogród botaniczny oraz takich przedsięwzięć, jak rozbudowa obiektów targowych, nowe lokalizacje w dziedzinie szkolnictwa wyższego, zdrowia - o zasięgu ponadlokalnym.

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.



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

1. 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 o znaczeniu metropolitalnym planowane na terenie Gdyni. Lista zawiera przedsięwzięcia planowane do zrealizowania do 2013 r. (przygotowane do realizacji, pod względem formalno-prawnym i finansowym, w tym inwestycje będące w trakcie realizacji, przewidywane do ukończenia do końca 2008 r.), ale też wskazuje inwestycje planowane na okres po 2013 r., będące w różnych fazach przygotowania.

1.1. 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,
 - Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2 – rozpatrywane są dwa warianty jej przebiegu,
 - Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2,
 - planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej klasy GP2/2 lub GP2/3 (OPAT),
 - Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/2) (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),
 - łącznik gdyński do Trasy Kaszubskiej klasy G 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 Z 1/2 lub Z 2/2,
 - ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód),
 - przebudowa węzła drogowo-kolejowego Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana,
 - Inteligentny System Sterowania Ruchem – metropolitalny system kierowania ruchem drogowym w jednym Centrum Zarządzania ruchem dla Trójmiasta,
 - trójmiejska sieć dróg rowerowych.
- Inwestycje z zakresu komunikacji zbiorowej:
 - przebudowa dworca i węzła integracyjnego Gdynia Główna Osobowa;
 - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo - budowa dworca pasażerskiego i urządzeń towarzyszących;
 - Kolej Metropolitalna: Port Lotniczy Rębiechowo – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo;
 - połączenie promowe lub sezonowy tramwaj wodny pomiędzy Śródmieściem a Oksywiem;
 - rozbudowa sieci trolejbusowej;
 - budowa przystanku SKM Śródmieście (po 2013 r.);
 - lekki środek transportu szynowego Gdynia-Gdynia Zachód (po 2013 r.).

1.2. System infrastruktury inżynierskiej i technicznej

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie infrastruktury inżynierskiej:

- Trójmiejska sieć światłowodowa;

1.3. Infrastruktura społeczna

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu infrastruktury społecznej:

- Akwarium – rozbudowa muzeum oceanografii;
- Centrum Kultury – biblioteka, mediateka, nowy Teatr Miejski, rozbudowa Teatru Muzycznego;
- Park Botaniczny Kolibki;
- hala sportowo-widowiskowa;
- stadion piłkarski w Gdyni, przebudowa stadionu piłkarskiego GOSiR;
- Park Wypoczynku Kolibki;
- inwestycje związane z zagospodarowaniem otoczenia plaż;
- Dom Pomocy Społecznej.

1.4. 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).

1.5. 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;
- rozbudowa Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego;
- zespół hotelowo-sportowy Polanka Redłowska;
- Centrum Handlowo-Uslugowe Cisowa, ul. Morska;
- Centrum Handlowo-Uslugowe Leszczyński – ul. Morska, Trasa Kwiatkowskiego;
- Wielofunkcyjne Zespoły Handlowo-Uslugowe w Śródmieściu - Skwer Plymouth i Międzytorze w sąsiedztwie Dworca Głównego;
- Centrum Handlowo-Uslugowe Gdynia Zachód;
- Nowa Gdynia - funkcje śródmiejskie wprowadzone na części Międzytorza wyłączonej z granic administracyjnych Portu Gdynia;
- Marina Basen Prezydenta;
- Marina Babie Doły – Torpedownia.

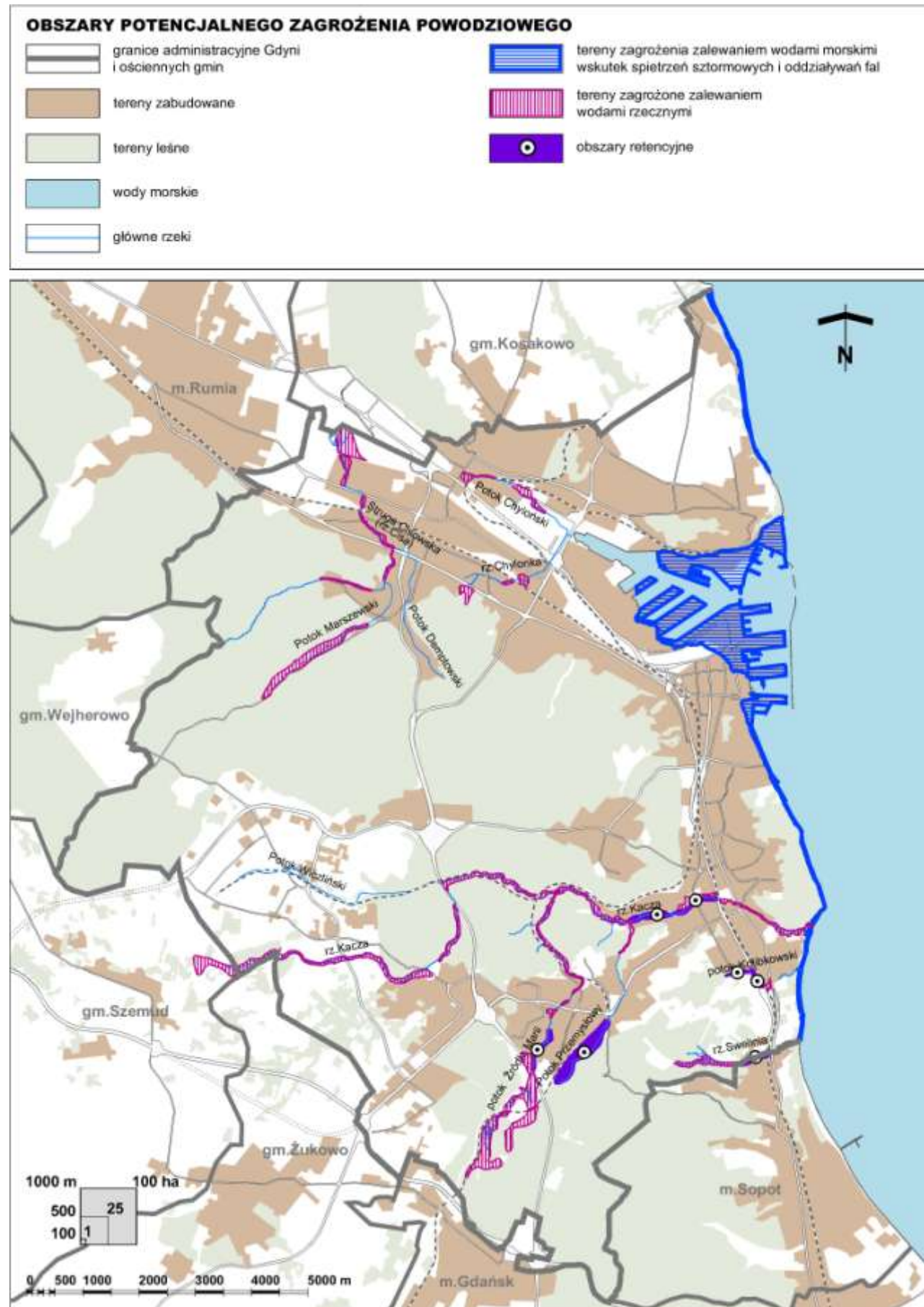
2. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

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, XII, XV i XVI 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.



XIX. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO POWODZI I OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH

1. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO POWODZI

Zgodnie z ustawą Prawo wodne z 2001 r. **obszarem bezpośredniego zagrożenia powodzią jest**¹:

- pas nadbrzeżny, *bez względu na ukształtowanie terenu*, co do którego decyzje szczegółowe wydaje Urząd Morski;
- obszar międzywała tj. obszaru między linią brzegową a wałem przeciwpowodziowym lub naturalnym terenem z wysokim brzegiem wbudowanym w ciąg wałów;
- strefa przepływów wezbrań powodziowych, na obszarach nieobwałowanych, którą wskazuje Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w studium ochrony przeciwpowodziowej.

Na terenach zagrożenia bezpośredniego ustawa Prawo wodne ustala²:

- ograniczenie lokalizacji urządzeń wodnych, infrastruktury technicznej oraz innych budynków z wyjątkiem obiektów związanych z przekroczeniem koryta rzeki, ujęciami wody i wylotami ścieków;
- ograniczenie wykonywania robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią tzn. prac ziemnych innych niż związane z regulacją i utrzymywaniem wód i wałów przeciwpowodziowych oraz brzegów, zmiany ukształtowania terenu;
- zakaz sadzenia drzew innych niż te, które stanowią element regulacji wód, zabezpieczających brzeg, itp.;
- zakaz składowania mas ziemnych, gruzu lub odpadów;
- utrzymanie naturalnych osypisk i plaż przybrzeżnych.

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

W granicach Gdyni nie ma obszarów objętych wałami przeciwpowodziowymi. Nie zostało przy tym sporządzone przez Dyrektora RZGW studium ochrony przeciwpowodziowej, zatem obszar bezpośredniego zagrożenia powodzią stanowi jedynie **pas nadbrzeżny**.

W granicach Gdyni nie zostały również wyznaczone **obszary potencjalnego zagrożenia powodzią**, zgodnie z ustawą Prawo wodne z 2001 r.

Niezależnie od rozwiązań przyjętych w ustawie w mieście znajdują się inne **obszary zagrożone zalaniem**. Są to:

- tereny zagrożone zalewaniem wodami morskimi
- tereny zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi.

1.1. Tereny zagrożone zalewaniem wodami morskimi

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

Wedle postanowień 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.

¹ Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 82, ust. 1.

² Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne, art. 82, ust. 2.



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

1.2. Tereny zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi

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

Zlewnie cieków powierzchniowych stanowią:

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

Na części graficznej pokazano obszary przyległe do cieków, które mogą ulec podtopieniu oraz obszary, które w planach zagospodarowania przestrzennego powinny być wyłączone z zabudowy i przeznaczone do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i roztopowych.

Analizy najbardziej zagrożonych miejsc 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 ciekі.

Zlewnia Swelini

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest odcinek ciekі 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 Swelini 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 w okolicach przepustu pod torami kolejowymi (km od 8+08 do 9+08). Potencjalnie także odcinek na km 11+08.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- zachowania naturalnych 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 narażonym na wystąpienie wody z koryta jest większość odcinków rzeki Kaczej, Potoku Źródło Marii oraz Potoku Wiczlińskiego. Dla rzeki Kaczej są to wszystkie odcinki prócz km 1+215 do 1+410, km 1+775 oraz km 15+165.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- wydzielenia doliny rzeki spod wszelkiej zabudowy i przeznaczenia jej, zgodnie z jej naturalną funkcją, do retencjonowania wód;
- przeznaczenia terenów obecnie użytkowanych przez ogródki działkowe między ulicami Lotników i Łowicką, na tereny retencyjne, gromadzące i przetrzymujące 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 rozbudowy przekrojów poprzecznych rzeki Kaczej i budowy wałów przeciwpowodziowych celem ochrony przed powodzią przyległych terenów jest:

- maksymalne retencjonowanie wody w terenach naturalnych obniżeni;
- 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 km 1+160.

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- przebudowy dolnego odcinka potoku od km 0+000 do 0+220, przystosowując go do odprowadzania wód wielkich o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=1\%$. Można to osiągnąć poprzez rozbudowę przekroju poprzecznego ciekі 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 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

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest obszar wzdłuż niemal całego ciekі z wyjątkiem odcinka na km od 0+025 do 1+730 oraz od 2+765 do 2+901.

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 zawalą;
- 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;
- budowy zbiorników retencyjnych w górnym odcinku potoku, zatrzymujących wody z intensywnych opadów. Zbiorniki mogą być lokalizowane tylko w dolinie potoku i dlatego należy je wyłączyć z zabudowy.

Rozwiązanie wariantowe to wykonanie przekroju dwudzielnego, dostosowanego do przepływu wód normalnych ze zlewni o $p=10\%$ i $p=1\%$.

Najważniejszym zabezpieczeniem, do wykonania w pierwszej kolejności należy uznać wykonanie planowanego zbiornika retencyjnego Karwiny.



Zlewnia Potoku Wiczlińskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta jest obszar wzdłuż całego cieku.

W roku 2005 istniała równowaga pomiędzy ilością wody opadowej z zlewni, a stratami i odpływem. Z powodu dużej przepuszczalności gruntów, odpływ powierzchniowy ulega wsiąkaniu i po pewnym czasie całkowicie zanika. Z chwilą urbanizacji tych terenów nastąpi zmiana ilościowa w podanych elementach bilansu wodnego na rzecz zwiększania odpływu, który może przekroczyć zdolność retencyjną, a tym samym ryzyko podtopień i powodzi. Ochrona przeciwpowodziowa zabudowanych terenów położonych w pobliżu potoku wymaga budowy zbiornika retencyjnego.

Zlewnia Chylonki i Potoku Chyłońskiego

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta Chylonki jest odcinek rzeki zlokalizowany w km od 0+600 do 0+800 oraz w km od 1+590 do 1+700.

Dla Potoku Chyłońskiego najbardziej zagrożonymi terenami są odcinki zlokalizowane w km od 1+000 do 1+200 oraz w km od 2+000 do 2+300.

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

Ochrona przeciwpowodziowa wymaga:

- przebudowy wszystkich przepustów drogowych i zapewnienia odpowiedniego przepustu poprzecznego koryta poprzez nadbudowę (wały przeciwpowodziowe) obydwu brzegów na odcinku km 1+500 do 1+700;
- 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 do 2+010 oraz 3+900 do 4+600. Dla Potoku Marszewskiego zagrożone są odcinki na całej długości z wyjątkiem odcinka km 2+900.

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

Najbardziej narażonym na wystąpienie wody z koryta są odcinki na km od 1+800 do 2+300. Dokładny 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:

- wyłączenia z jakiegokolwiek zabudowy mieszkalno-usługowej terenu doliny potoku z rozważeniem budowy zbiornika retencyjnego przeznaczonego do retencjonowania nadmiaru wód opadowych i spływu wielkich wód, ze sterowanym odpływem następujących odcinków: km 0+670 do 2+104 oraz km 2+104 do 2+430.
- sprawdzenia lokalizacji wybudowanych ogrodzeń na posesjach przyległych do potoku.

2. OBSZARY NARAŻONE NA NIEBEZPIECZEŃSTWO OSUWANIA SIĘ MAS ZIEMNYCH

2.1. Obszary narażone na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska z 2001 r.¹ starosta prowadzi obserwację **terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi** oraz terenów, na których występują te ruchy, a także rejestr zawierający informacje o tych terenach. Sposób ustalania terenów zagrożonych oraz prowadzenia rejestru został określony w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie informacji dotyczących ruchów masowych ziemi. Dla obszaru Gdyni rejestr, o którym mowa powyżej, do dnia uchwalenia niniejszego Studium, nie został sporządzony.

Niezależnie od spełnienia wymagań ustawy w mieście można wskazać **tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych**. Są to:

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

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

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

Wszystkie brzegi klifowe należy uznać za zagrożone aktywnością w związku z postępującą abrazją morską, zwłaszcza w warunkach notowanego, stałego wzrostu poziomu morza. Tempo tego wzrostu, w przyjętych dla akwenu Morza Bałtyckiego wariantach może wynieść od 0,3 do 1,0 m/100 lat². 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/rok³. Obecnie takie potencjalne tempo erozji prognozowane jest na przestrzeni kolejnego wieku dla całego brzegu morskiego w granicach Gdyni⁴. 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 z 2004 r.⁵ będąc podstawowym elementem chronionym rezerwatu „Kępa Redłowska” oraz stanowiska dokumentacyjnego przyrody nieożywionej Kępy Oksywskiej na długości około 1800 m.

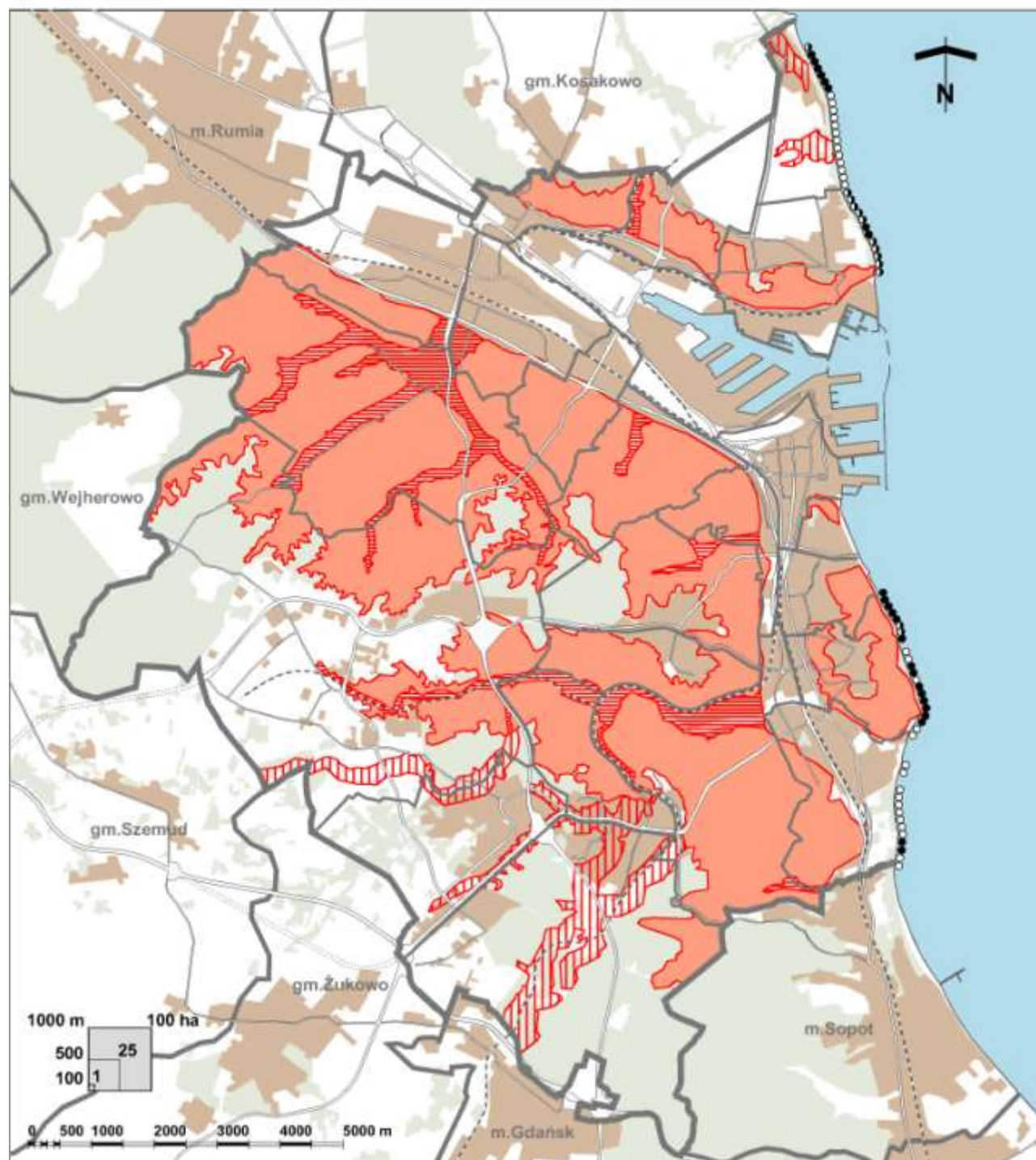
¹ Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, art. 110a, ust. 1.

² 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, s. 2.

³ W. Subotowicz, *Litodynamika brzegów klifowych wybrzeża Polski*, Ossolineum, Gdańsk 1982.

⁴ *Wybrane elementy strefy brzegowej*. Mapa 1 : 300 000 wykonana w ramach projektu celowego: *Strategia ochrony brzegów morskich*, Instytut Morski.

⁵ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, art. 13, 15, 41 i 45.



Strefa krawędziowa wysoczyzny to najważniejszy obok strefy brzegowej morza element osnowy ekologicznej miasta. Strefa krawędziowa poprzecinana jest głębokimi dolinami, charakteryzuje się wysokim stopniem nachylenia powierzchni, stąd inwestycje lokalizowane w tej strefie i związane z nimi potencjalne prace ziemne mogą spowodować naruszenie stoków i uruchomienie lokalnych ruchów mas ziemnych, ułatwiając erozję terenu.

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 z 2004 r.¹

Rynny 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 niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych

Na terenach narażonych na niebezpieczeństwo osuwania się mas ziemnych, obejmującymi zbocza stoków, w przypadku stromych stoków, bądź klifów, wraz z pasem terenu o szerokości odpowiadającej trzem wysokościami stoku/klifu, licząc od jego dolnej podstawy (dolnej krawędzi stoku/klifu):

- wszelkie inwestycje powinny być poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem budowy geologicznej i ustaleniem kategorii geotechnicznej warunków ich posadowienia z uwzględnieniem stateczności skarp – zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku konieczności zabezpieczenia stabilności skarp, w projekcie budowlanym należy przewidzieć sposób ich zabezpieczenia;
- ustala się zakaz odprowadzania na zbocza skarpy wód opadowych i roztopowych ujętych w system kanalizacyjny;
- ustala się obowiązek zachowania, pielęgnacji i uzupełniania roślinności ograniczającej erozję zboczy oraz utrzymującej jej stabilność.

Dodatkowo zgodnie z wytycznymi Urzędu Morskiego w Gdyni², strefę wzdłuż klifu morskiego o szerokości odpowiadającej dwóm jego wysokościami, licząc od jego dolnej podstawy (dolnej krawędzi klifu) należy uznać za strefę bezpośredniego zagrożenia osuwiskiem i objąć zakazem wznoszenia budynków i budowli oraz realizacji podziemnych urządzeń infrastruktury technicznej, za 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”³.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uściślić granice obszarów narażonych na niebezpieczeństwo powodzi lub osuwania się mas ziemnych oraz określić zasady zagospodarowania takich obszarów.

¹ Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, art. 16, 17.

² Wydane przez Urząd Morski w Gdyni postanowienia dotyczące miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego obejmujących obszary klifowe.

³ 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.



XX. ZASADY KSZTAŁTOWANIA ROLNICZEJ I LEŚNEJ PRZESTRZENI PRODUKCYJNEJ

1. TERENY ROLNE

W związku z faktem, że rolnicza przestrzeń produkcyjna występująca na terenie Gdyni nie ma znaczenia gospodarczego i jest w zaniku, przyjęto jako zasadę przekształcanie istniejących terenów rolnych na cele zabudowy mieszkaniowej lub zieleni urządzonej z terenami sportu i rekreacji.

Łączna powierzchnia użytków rolnych, wg stanu geodezyjnego, w Gdyni w 2006 r. wynosiła 2378 ha, co stanowi 17,6% powierzchni miasta, z czego jedynie 63,75% wchodzi w skład gospodarstw, których jest w Gdyni 397. Z całości terenów rolniczych, po odjęciu terenów wyłączonych z użytkowania rolniczego, np. zabudowanych terenów rolnych, ugorów i odłogów, itp., pozostaje mniej niż połowa tego obszaru tj. 43,27%. Gospodarstwa rolne znajdujące się w granicach miasta są bardzo małe, średnia powierzchnia gospodarstwa wynosi 4,42 ha, (średnia dla województwa pomorskiego wynosi 13,31 ha) i wykazują niski poziom intensywności produkcyjnej. Gospodarstwa rolne na terenie miasta są nierentowne i z biegiem czasu będą ulegały naturalnej eliminacji.

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

- terenów ogrodów działkowych, stanowiących perspektywiczne rezerwy terenowe na cele publiczne oraz ogrodów przewidywanych 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).

2. TERENY LEŚNE

Na terenie Gdyni znajduje się 6155 ha lasów (stan na 2006 r.), co stanowi 45,54% powierzchni miasta. Ponad 90% lasów jest własnością Skarbu Państwa, 8% należy do gminy, zaś 2% jest własnością prywatną. Tereny leśne w Gdyni, będące własnością Skarbu Państwa mają status lasów ochronnych. Statusowi temu nie podlegają lasy komunalne i prywatne.

Ponadto 91,8% wszystkich lasów w Gdyni podlega ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody¹ wchodząc w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, jego otuliny, w skład rezerwatów lub i innych form ochrony. Ochronie tej nie podlega ponad 23 ha lasów prywatnych (0,4% ogółu), 290 ha lasów komunalnych (4,7% ogółu) i 190 ha lasów Skarbu Państwa (3,1% ogółu).

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 albo w przepisach odrębnych. Na terenach leśnych dopuszcza się rozwój funkcji rekreacyjnych na warunkach określonych w przepisach odrębnych.

XXI. OBSZARY WYMAGAJĄCE PRZEKSZTAŁCEŃ ORAZ REHABILITACJI LUB REKULTYWACJI

1. Za obszary wymagające przekształceń lub rekultywacji uznaje się:

- tereny przemysłowe i składowe – działania:
 - modernizacja technologiczna w celu uniknięcia ich uciążliwości środowiskowej;
 - uaktywnianie biologiczne terenów niepokrytych sztucznymi nawierzchniami;
 - wprowadzanie stref zieleni izolacyjno-krajobrazowej;

- tereny przekształcone geomechanicznie – działania:
 - stabilizacja morfodynamiki przez łagodzenie stoków i ich techniczno-biologiczne utwardzenie;
 - regulacja stosunków wodnych;
 - wprowadzanie roślinności wielopoziomowej o funkcji fizjotaktycznej.

Spośród wymienionych terenów wskazuje się głównie na:

- tereny po stacji paliw CPN na pirsie „Dalmor”;
- tereny przemysłowe dawnego „Naftopolu” przy ul. Puckiej w Gdyni.

2. Za obszary wymagające przekształceń funkcjonalno – przestrzennych uznaje się:

- zdegradowane tereny położone w obszarach przemysłowych, które nie spełniają swej pierwotnej funkcji, a istniejące tam obiekty budowlane uległy znacznej dekapitalizacji; Największe powierzchnie terenów zdegradowanych to m. in. tereny dawnego „Polifarbu” (Wielki Kack), tereny poportowe „Dalmoru” (Śródmieście);
- niewykorzystywane tereny kolejowe – m. in. tzw. „Międzytorze” (Śródmieście).
- tereny zabudowy mieszkaniowej substandardowej wymagające zmiany struktury zabudowy, tereny ogródków działkowych wykorzystywanych niezgodnie ze swoim przeznaczeniem funkcjonalnym, lub itp. Są to: tereny tzw. Pekinu (Leszczyńki), tereny ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa (Śródmieście), tzw. Meksyk (Chylonia) itp.

3. Za tereny wymagające rehabilitacji, w tym szczególnie wymagające rewaloryzacji zabytkowych układów urbanistycznych oraz dóbr kultury współczesnej uznaje się:

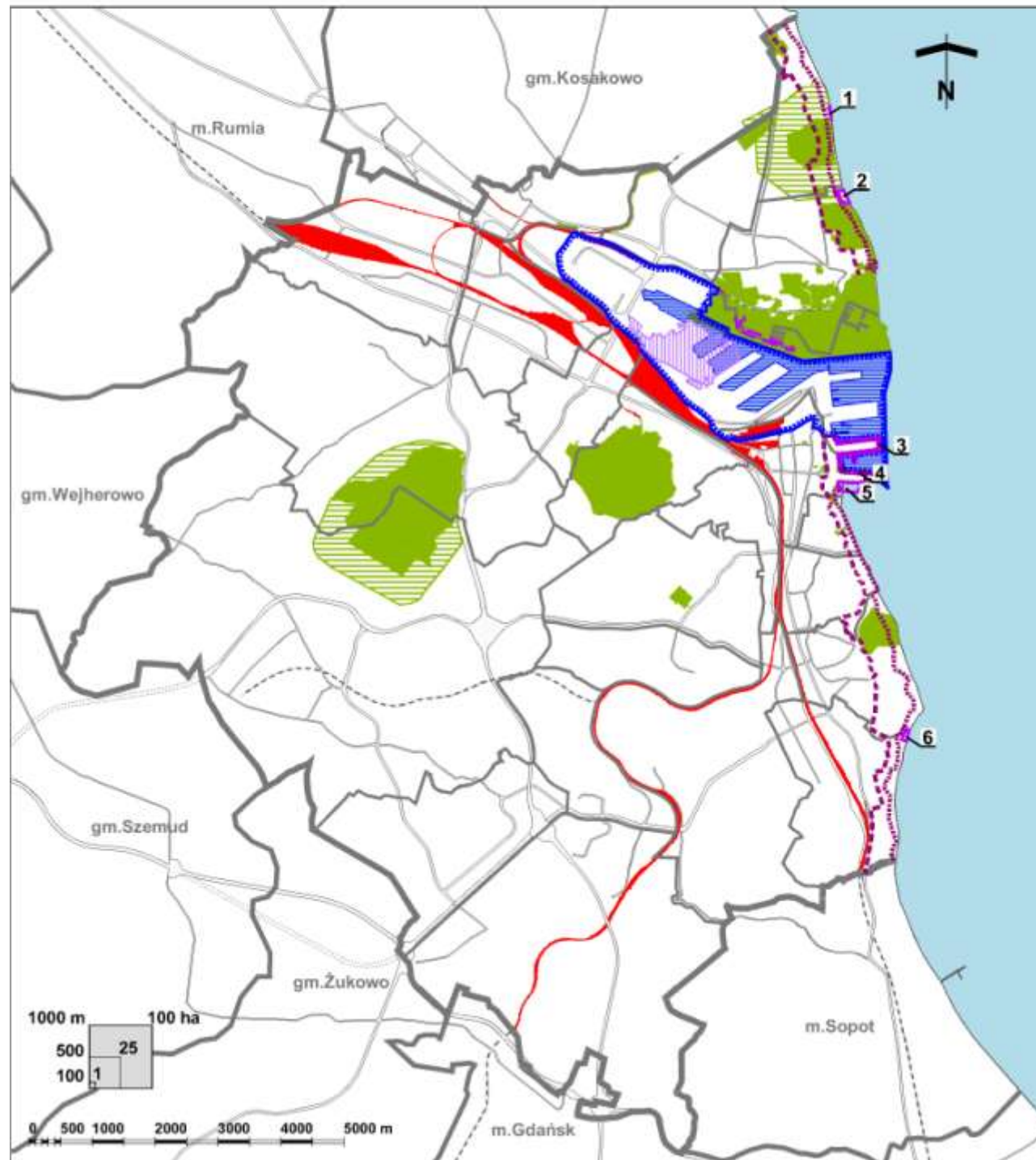
- obszary ochrony dziedzictwa kulturowego (wyszczególnione w rozdziale VI), a w szczególności zdegradowane przestrzennie tereny miejskie o dużym potencjale tradycji historycznej. W sensie generalnym proces ten miał miejsce w obrębie trzech grup zespołów historycznych:
 - zdegradowane tereny zespołów mieszkaniowych z okresu XX-lecia międzywojennego (są to m. in. Kolonia Oficerska na Grabówku, zespół domów robotniczych "Pagedu" na Oksywiu, centralna część dawnego zespołu mieszkaniowego na Witominie, wschodnia część zespołu zabudowy Wzgórza Św. Maksymiliana (dawniej Wzgórza Focha), projektowana pierwotnie jako najbardziej na południe wysunięta część letniska Kamieniec Pomorski (Kamienna Góra));
 - zdegradowane tereny dawnych siedlisk wiejskich tj. wsi kmiecych o tradycjach średniowiecznych (są to m. in.: d. siedliska wsi Chylonia, Wielki Kack, Cisowa, Obłuże);
 - zdegradowane tereny dawnych wsi rycerskich przekształconych w zespoły dworsko-parkowe i folwarczne (są to m. in.: d. siedlisko folwarku Steinberg na Kamiennej Górze, Witomina, Chwarzna, Redłowa oraz założenie pałacowo – parkowe z folwarkiem w Małym Kacku).

4. Za inne obszary wymagające przekształceń uznaje się:

- osiedla mieszkaniowe niespełniające współczesnych standardów funkcjonalnych i przestrzennych oraz osiedla zdegradowane lub zagrożone degradacją z uwagi na niskie parametry użytkowe mieszkań;
- wielkopowierzchniowe parterowe obiekty handlowe, z dużymi powierzchniami parkingowymi w poziomie terenu, położone w rejonie obszarów wskazanych do kształtowania centrów dzielnicowych i lokalnych.

Zdegradowane przestrzennie tereny miejskie, a w szczególności historyczne struktury urbanistyczne, wymagają wdrożenia działań służących zahamowaniu i przeciwdziałaniu postępującej na ich obszarze degradacji - kompleksowych działań rewitalizacyjnych, mających na celu ożywienie społeczno-gospodarcze, poprawę jakości życia i bezpieczeństwa mieszkańców, podnoszenie jakości i estetyki powierzchni publicznych, przywracanie obiektom i układom zabytkowym utraconych wartości. Działania te ukierunkowane na wzmocnienie tożsamości przestrzeni lokalnej i podnoszenie prestiżu zamieszkiwania w historycznych częściach Miasta, w szczególności w Śródmieściu, powinny przyczynić się do zmiany wizerunku najważniejszych dla Miasta obszarów centrum.

¹ Ustawa z dn. 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.



XXII. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE ORAZ TERENY ZWIĄZANE Z OCHRONĄ WYBRZEŻA MORSKIEGO

1. TERENY ZAMKNIĘTE SPECJALNE 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 centralnych¹.

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 zamknięte²:

- **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;
- **tereny Stoczni Gdynia S.A.** - oznaczone są w ewidencji gruntów jako tereny zamknięte, choć formalnie, do dnia uchwalenia Studium, nie wydano decyzji właściwego ministra i kierownika urzędu centralnego w tej kwestii.

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: (przystanie rybackie: Orłowo, Oksywie, Obłuzie, przystanie: „Dalmor”, „Żegluga Gdańska”, „Marina Gdynia”, oraz projektowana przystań „Stocznia Marynarki Wojennej”);
- 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).

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

- 1) **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;
- 2) **pas ochronny** - obejmujący obszar, w którym działalność człowieka wywiera bezpośredni wpływ na stan pasa technicznego.

¹ Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne, art. 2, pkt 9.

² Wg mapy ewidencji gruntów, będącej w zasobach Wydziału Geodezji Urzędu Miasta Gdyni, stan na 31 grudnia 2007 r.



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 morskich¹.

Pas ochronny obejmuje obszar przyległy do odlądowej granicy pasa technicznego o szerokości od 100 m do 2500 m. Na odcinkach lądu objętych granicami portów, odlądowa granica pasa ochronnego pokrywa się z granicami portów².

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 narodowej³ (zarządzany przez Zarząd Morskiego Portu Gdynia Spółka Akcyjna);
- przystań morska „Dalmor”⁴ – położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż nabrzeży Mola Rybackiego: Kutrowego, Islandzkiego, Angielskiego, Kaszubskiego oraz części nabrzeży: Prezydenta i Rybnego;
- przystań morska „Marina Gdynia”⁵ – położona w dzielnicy Śródmieście, obejmująca Basen Żeglarski z nabrzeżami i falochronami;
- przystań morska „Żegluga Gdańska”⁶ - położona w dzielnicy Śródmieście, wzdłuż Nabrzeża Pomorskiego, po północnej stronie Mola Południowego;
- morska przystań rybacka Orłowo⁷ - 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;
- morska przystań rybacka Oksywie⁸ - w dzielnicy Oksywie, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 90,330 km do punktu 90,480 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- morska przystań rybacka Obłuże⁹ – położona w dzielnicy Babie Doły, której granice lądowe znajdują się w obrębie od punktu 91,580 km do punktu 91,830 km pasa technicznego, szerokość przystani pokrywa się z szerokością pasa technicznego;
- projektowana jest przystań morska „Stocznia Marynarki Wojennej” - w dzielnicy Oksywie, na terenie Stoczni Marynarki Wojennej, wzdłuż nabrzeży przy Kanale Portowym: Południowego, Zamykającego i częściowo Slipowego.

¹ 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.

² Tamże.

³ 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.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Tamże, § 1, ust. 1, pkt 11.

⁹ Tamże, § 1, ust. 1, pkt 12.

XXIII. OBSZARY PROBLEMOWE

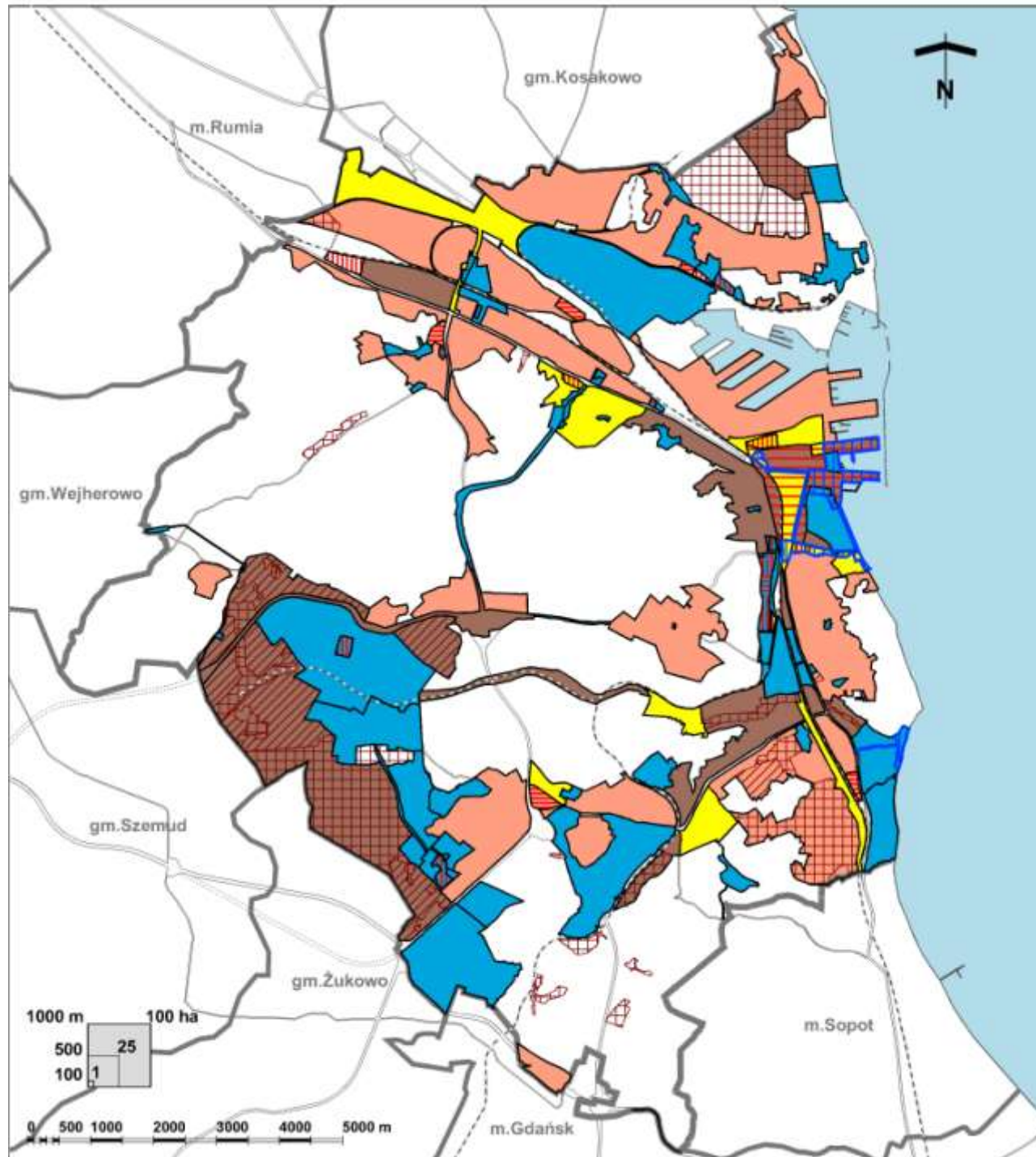
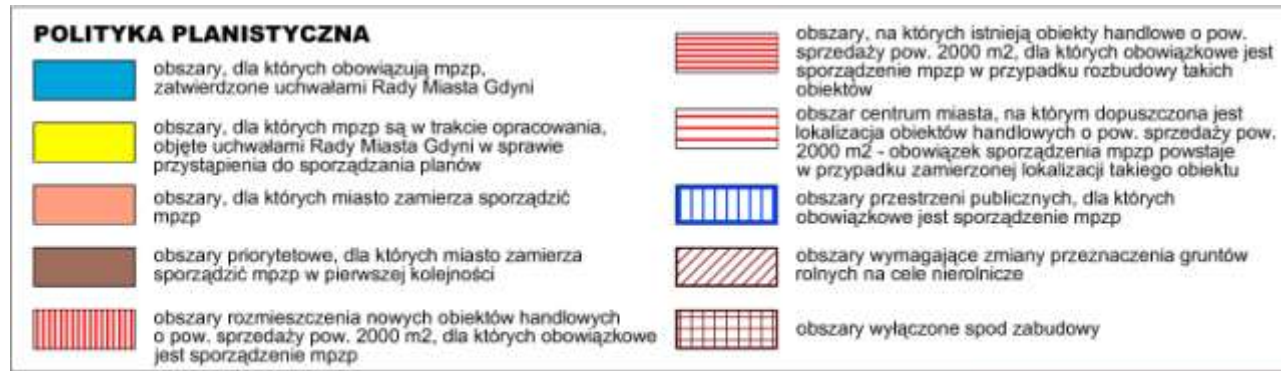
Obszar problemowy to obszar szczególnego zjawiska z zakresu gospodarki przestrzennej lub występowania konfliktów przestrzennych¹⁰.

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 wierzchołki, głównie terenu zlewni rzeki Kaczej i jej dopływu Potoku Wiclińskiego, skutkująca zmianami bilansu wodnego, zagrożenia powodziowego 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 rozdzielanie dwóch części Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego znajdującego się w granicach Gdyni, tj. na część północną oraz południową, rozdzielonych terenami przeznaczanymi pod zabudowę.
 - projektowanymi trasami komunikacyjnymi (droga krajowa nr 6 - Trasa Kaszubska, łącznik Trasy Kaszubskiej, Droga Różowa/Czerwona, Obwodowa Północna Aglomeracji Trójmiejskiej);
 - ograniczeniami wynikającymi z przepisów prawa dotyczącymi pasa przybrzeżnego, nieuwzględniającymi sytuacji rzeczywistej np. w kwestii wskazywania terenów bezpośredniego zagrożenia powodziowego wzdłuż wybrzeży klifowych, gdzie w praktyce zagrożenie to nie występuje;
 - potencjalną uciążliwością hałasową lotniska 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.
- utrudnieniami w zmianie struktury oraz funkcji zabudowy na terenach zajmowanych przez zabudowę substandardową, ogródki działkowe itp. Obszarami tymi są m. in.: obszar ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 62 (Wzgórze Św. Maksymiliana), obszar Wzgórze Orlicz-Dreszera tzw. Pekin (Leszczyński);
 - 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 niemożliwe jest prowadzenie polityki przestrzennej zmierzającej do uporządkowania obszarów lub ich przekształcanie np. na funkcje mieszkaniowe lub usługowe.

¹⁰ Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, art. 2 pkt 7.



XXIV.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 m.p.z.p. wynika z przepisów odrębnych

Na dzień 31.12.2007 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 powyżej 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:

- 1) nowe tereny rozwojowe miasta - plan jest niezbędny dla określenia przyszłej struktury funkcjonalno-przestrzennej;
- 2) 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;
- 3) 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;
- 4) tereny wymagające rehabilitacji, rewitalizacji - procesy społeczno-ekonomiczne skutkowały degradacją tkanki miejskiej; konieczna analiza uwarunkowań przestrzennych i określenie działań porządkujących jako elementu procesu rewitalizacji;
- 5) wartościowe zespoły urbanistyczne, przyrodnicze i krajobrazowe - celem planu jest identyfikacja i ochrona wartości przyrodniczych lub/i kulturowych;
- 6) konieczność wyznaczenia rezerw dla infrastruktury transportowej, technicznej lub innych funkcji publicznych o znaczeniu ogólnomiejskim lub ponaddzielnicowym oraz zagwarantowanie odpowiednich zasad zagospodarowania i użytkowania obszarów rezerw oraz ich sąsiedztwa (rezerwy na nowy układ drogowy, otoczenie lotniska, węzły integracyjne, elementy infrastruktury technicznej lub społecznej).

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

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

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