

XI. POLITYKI SEKTOROWE

1. MIESZKALNICTWO

1.1. Założenia rozwoju funkcji

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



1.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

realizację tyłu domów jednorodzinnych. W ostatnich latach liczba oddawanych do użytku średniorocznie domów wynosiła ok. 200 – 220. Pełne wykorzystanie wyznaczonych już w planach terenów pod zabudowę jednorodziną, tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ponad 10 lat.

- Jednocześnie na obszarze Gdyni Zachód wyznaczonych zostało 100 ha terenów pod zabudowę wielorodzinną, przy określonych w obowiązujących planach wskaźnikach dopuszczalnej intensywności zabudowy (0,5-1,5, średnio 0,9-1,0). Na ok. 6 ha zabudowa wielorodzinną została już zrealizowana. Powierzchnia pozostałych terenów pozwala na realizację do 900 tys. m² powierzchni całkowitej zabudowy wielorodzinnej, a przy założeniu wykorzystania zakładanych intensywności w 85 % – do ok. 700 tys. m² powierzchni użytkowej mieszkań. W ciągu ostatnich lat średniorocznie oddawano w Gdyni do użytku ok. 1000 mieszkań w budynkach wielorodzinnych. Średnia wielkość budowanych mieszkań w różnych formach budownictwa wielorodzinnego (spółdzielcze, zakładowe, komunalne, na sprzedaż i wynajem) wynosi ok. 60 m². Pełne wykorzystanie wyznaczonych w planach terenów pod zabudowę wielorodzinną tylko na obszarze Gdyni Zachód, pozwoliłoby na zaspokojenie potrzeb inwestycyjnych w tym zakresie w okresie ok. 10 – 15 lat.
- Rejon Wielkiego Kacka Osiedla Fikakowo oraz wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej - wskazany jest jako obszar realizacji intensywnej zabudowy wielorodzinnej. Pozostały obszar Wielkiego Kacka wskazany jest do realizacji intensywnej zabudowy jednorodzinnej lub realizowanej w małych, kilkumieszkańczych domach mieszkalnych.
- Preferowany będzie rozwój budownictwa jednorodzinnego o wysokiej intensywności (małe domy, małe działki) tworząc ograniczenia dla innego typu inwestowania na wyznaczonych w planach miejscowych terenach.
- Zakłada się ograniczony rozwój funkcji mieszkaniowej o niższej intensywności (głównie zabudowy jednorodzinnej, rezydencjalnej na dużych działkach) na terenach o wybitnych walorach przyrodniczych i krajobrazowych, w szczególności położonych w obrębie lub w sąsiedztwie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub korytarzy ekologicznych. W Studium wskazano konieczność zachowania na takich terenach wysokiej wymaganej powierzchni czynnej biologicznie.
- Tworzone będą warunki formalne dla realizacji zabudowy wielorodzinnej apartamentowej i ekskluzywnej zabudowy jednorodzinnej na wyznaczonych w planach miejscowych atrakcyjnie położonych terenach.

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

TYP 1 – POLITYKA OCHRONY

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

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

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

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

TYP 3 – RESTRUKTURYZACJA DOSTOSOWAWCZA MIESZKALNICTWA DO ŚRÓDMIEJSKIEGO CHARAKTERU OBSZARU

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

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

TYP 4 – SANACJA 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, Leszczyńkach, Grabówku, Pustkach Cisowskich - Demptowie, Witominie, Redłowie (rejon Płyty Redłowskiej), Karwinach.

TYP 5 – REWALORYZACJA PRZY ZACHOWANIU PRIORYTETU DLA MIESZKALNICTWA

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

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

TYP 6 – RESTRUKTURYZACJA W KIERUNKU KOEGZYSTENCJI MIESZKALNICTWA Z USŁUGAMI PONADLOKALNYMI

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

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

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

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

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

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

TYP 9 - POLITYKI INDYWIDUALNE DLA OBSZARÓW

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

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

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

TYP 10 - NOWE TERENY ROZWOJOWE

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

Polityka racjonalnego zagospodarowania terenów rozwojowych miasta polegająca na:

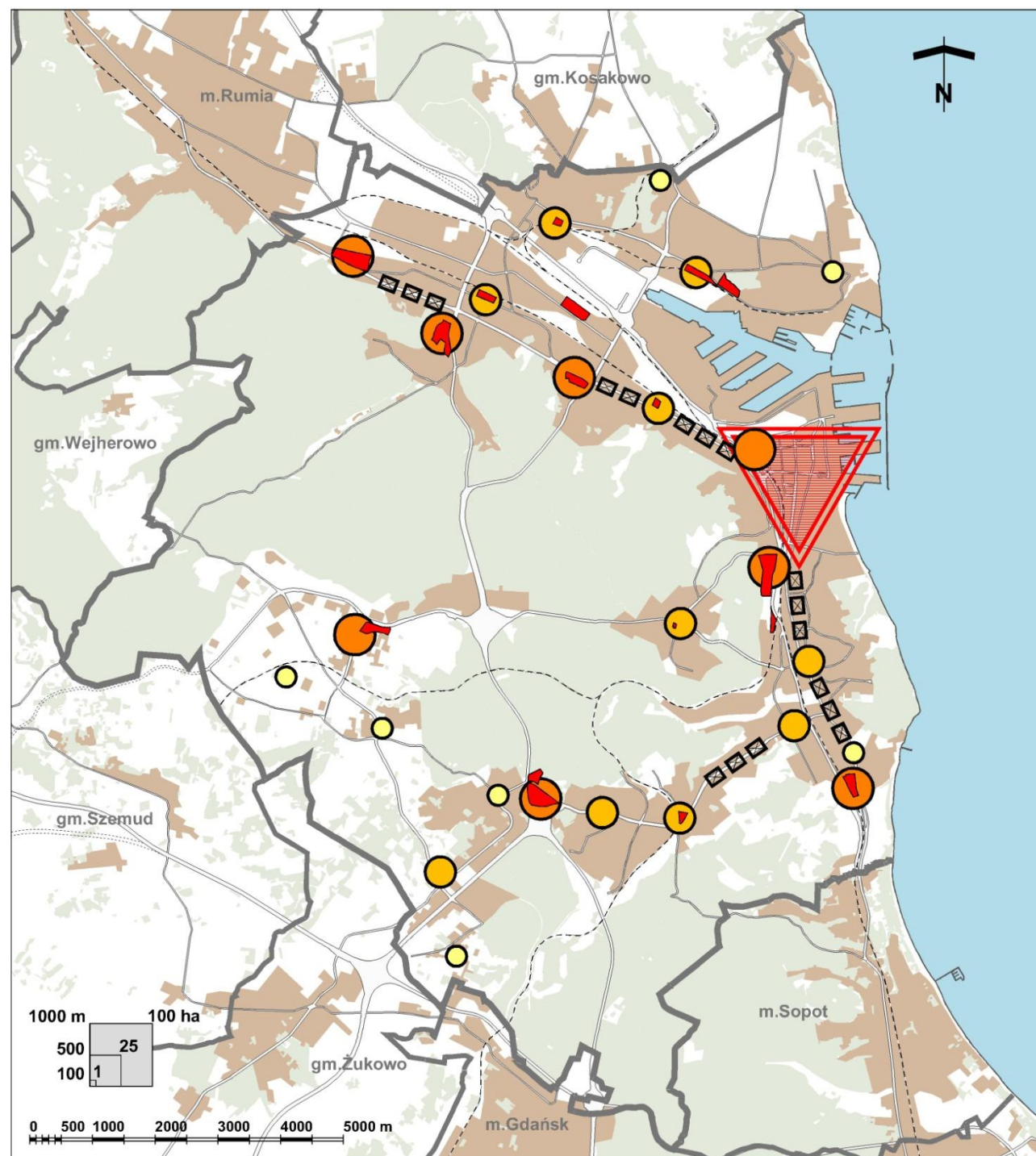
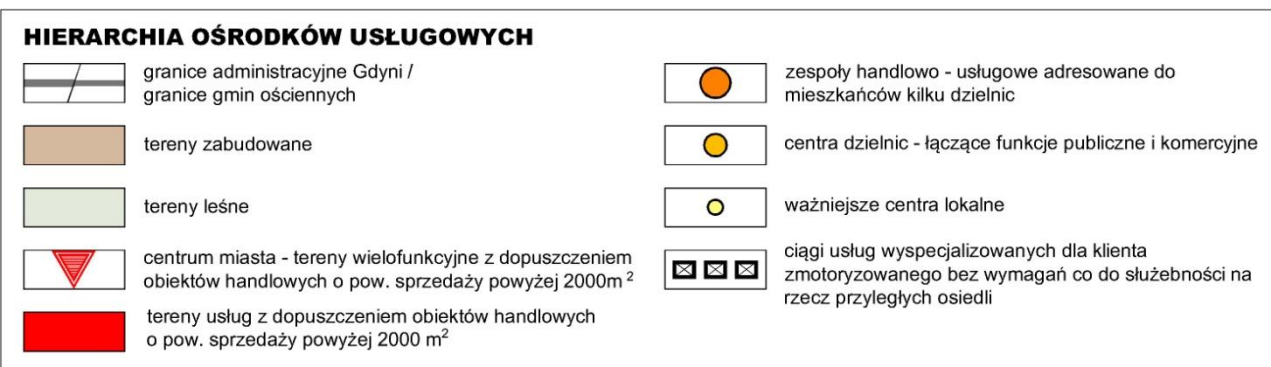
- zdecydowanym priorytecie dla przedsięwzięć zintegrowanych - powiązanych z równoległą realizacją infrastruktury technicznej i społecznej,
- dopuszczeniu innych niż mieszkaniowe funkcje:
 - funkcji usługowych i rekreacyjnych jako uzupełnienia funkcji mieszkaniowej,
 - na wskazanych terenach – usług komercyjnych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

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

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

Miasto prowadzić powinno stały monitoring sfery budownictwa mieszkaniowego w celu:

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



2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE

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

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

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

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

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

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

2.1. Założenia rozwoju funkcji

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



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

2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

- Zapewnienie dogodnych warunków realizacji potrzeb usługowych mieszkańców pod względem powszechnej dostępności i należytego asortymentu i standardu usług, zwłaszcza usług publicznych podstawowych i ponadpodstawowych.
- Wzmocnienie roli Gdyni jako ośrodka usług IV i V poziomu o zasięgu ponadlokalnym i regionalnym skupiającego szereg usług specjalistycznych w skali aglomeracji i województwa.
- Stymulowanie rozwoju śródmieścia jako 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 wewnątrzmijskim oraz rozmieszczenie miejsc pracy.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

ROZWÓJ ŚRÓDMIEŚCIA

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

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

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



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

CENTRA DZIELNICOWE ŁĄCZĄCE FUNKCJE PUBLICZNE I KOMERCYJNE

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

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

WAŻNIEJSZE CENTRA LOKALNE

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

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

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

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

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

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

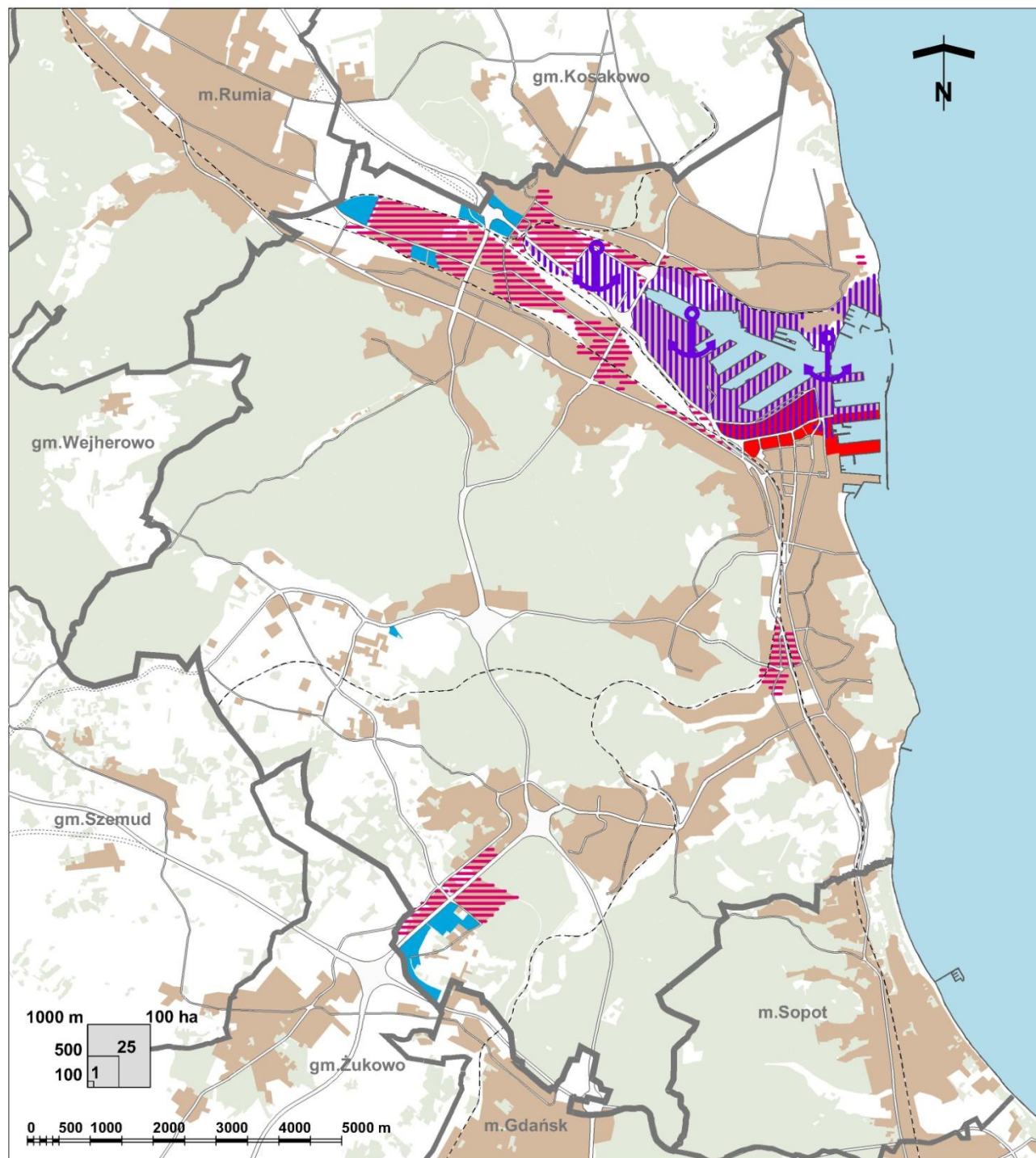
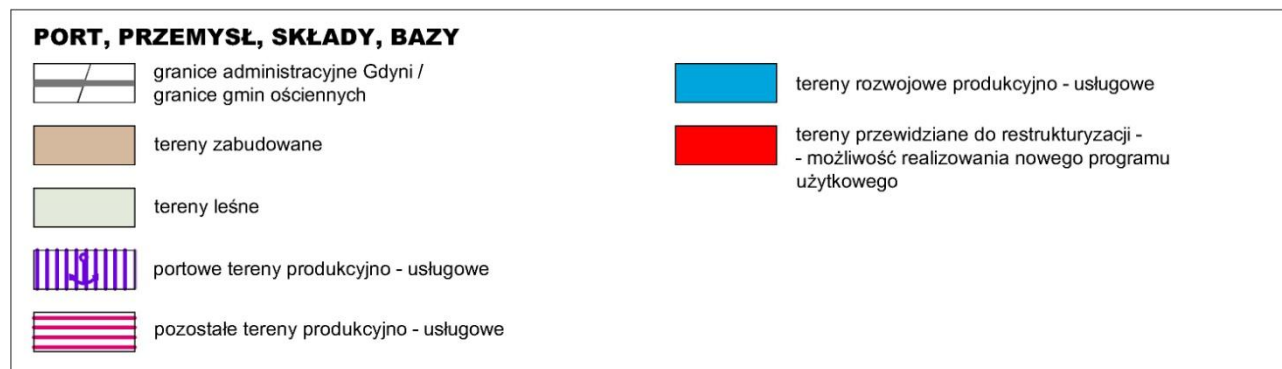
- Dla tego typu usług pożądane lokalizacje są w rejonach przemysłowo-składowych (ul. Hutnicza, ul. Łużycka) lub wzdłuż głównych ulic wylotowych z miasta:
 - wzdłuż ul. Chwaszczyńskiej,
 - wzdłuż ul. Morskiej,
 - wzdłuż projektowanej ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego,
 - wzdłuż al. Zwycięstwa.

WZMACNIANIE ISTNIEJĄCYCH USŁUG OSIEDLOWYCH

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

ROZMIESZCZENIE USŁUG O SWOBODNEJ LOKALIZACJI (TERENOCHŁONNYCH)

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



3. PORT

3.1. Założenia rozwoju funkcji

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

Przewidywane strategiczne kierunki rozwoju funkcji portowych:

- Usługi przeładunkowo-składowe**

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

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

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

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

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



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

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

• **Otoczenie administracyjno-handlowe portu**

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

• **Obsługa ruchu pasażersko-turystycznego**

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

3.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

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

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

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

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

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

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



4. PRZEMYSŁ, SKŁADY, BAZY

4.1. Założenia rozwoju funkcji

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

4.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

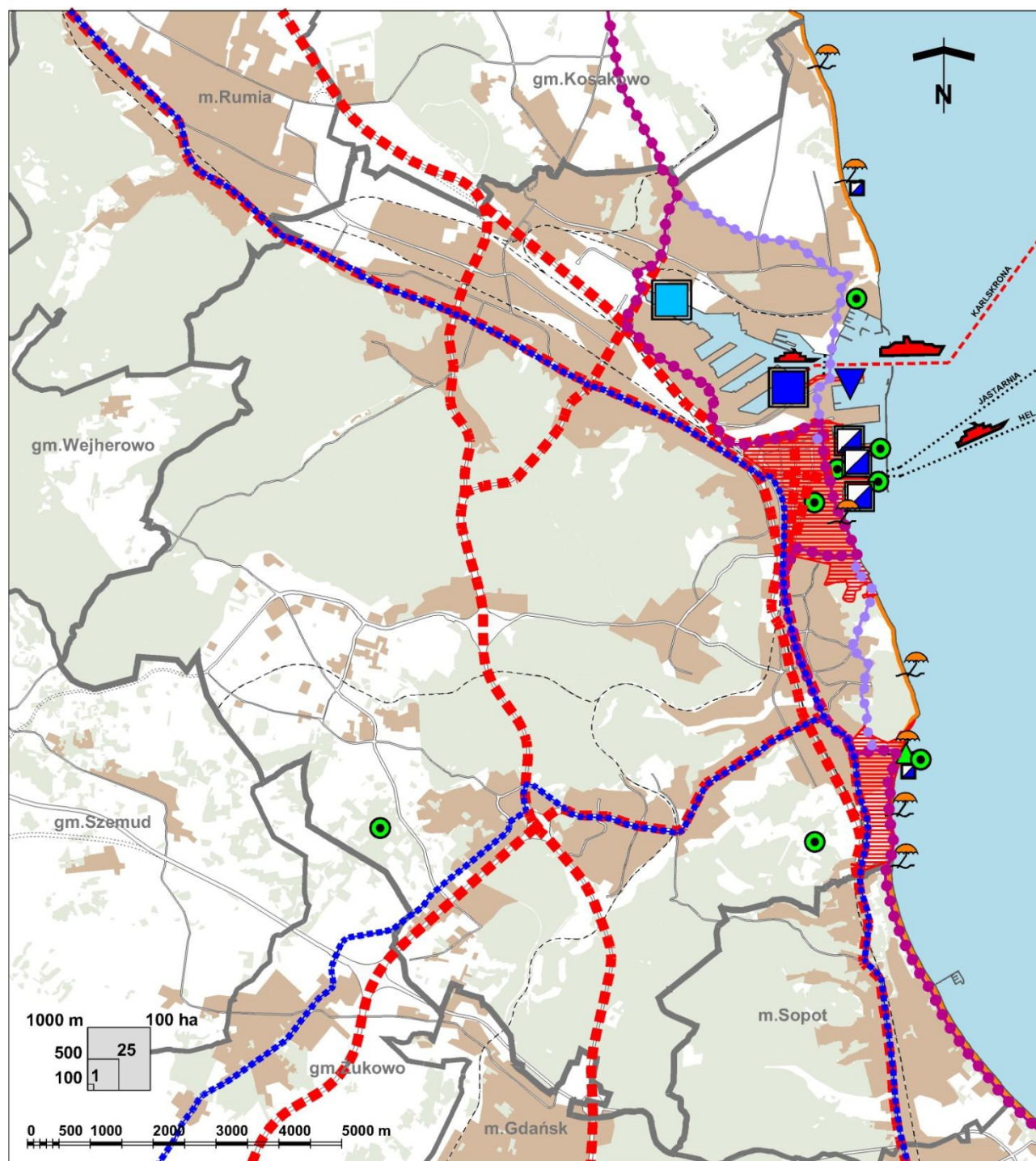
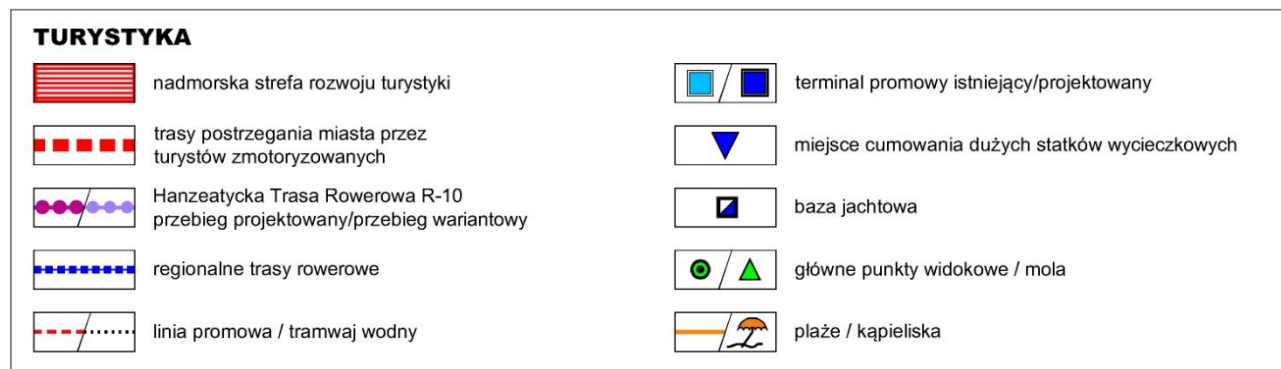
- Wyznaczenie nowych zespołów przemysłowo-składowych przyczyni się do stworzenia atrakcyjnej oferty terenowej dla nowych podmiotów krajowych i zagranicznych oraz uruchomi rozwój drobnej wytwórczości.

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

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



5. TURYSTYKA

5.1. Założenia rozwoju funkcji

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

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

5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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

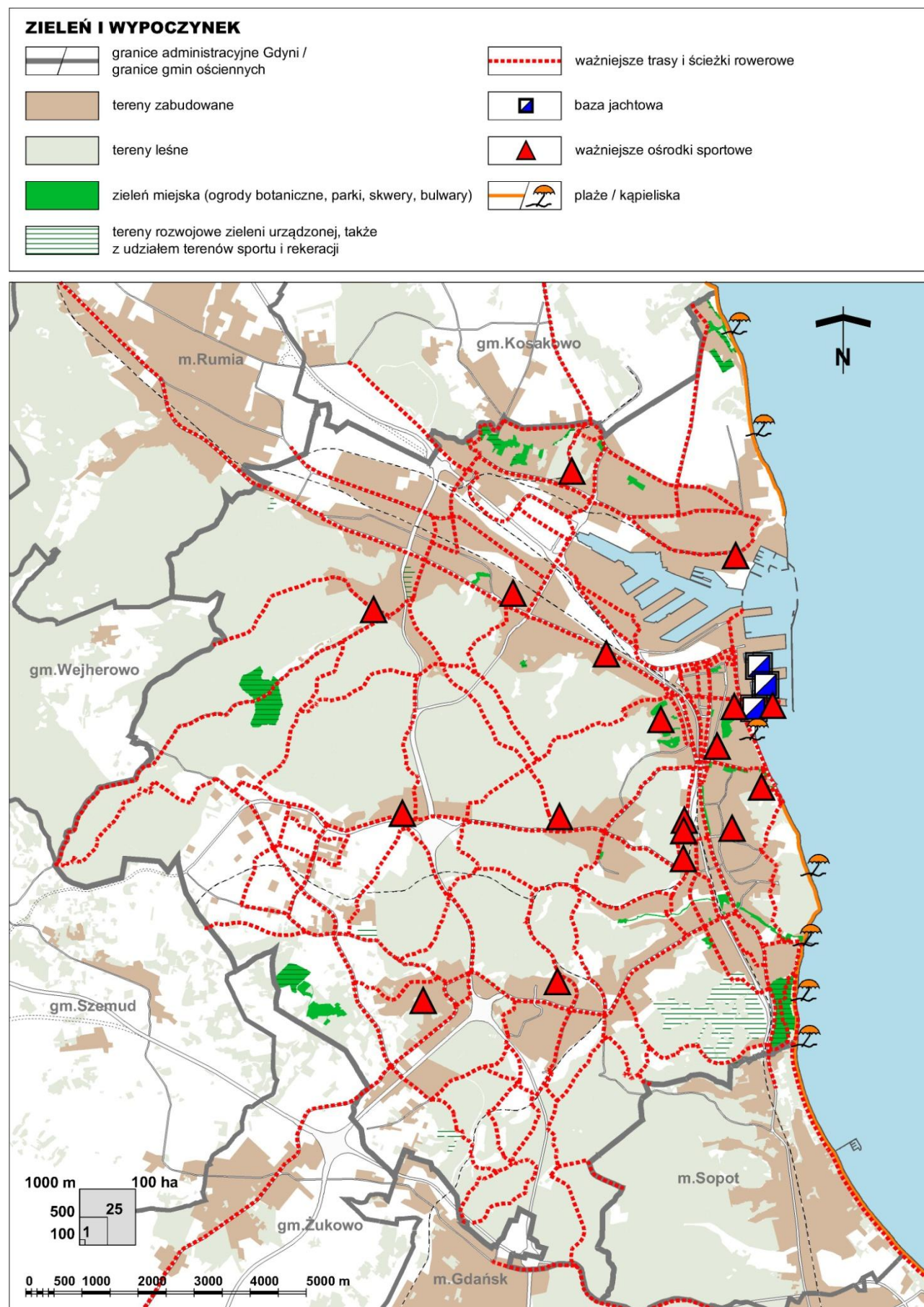


KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

- Jako obszar koncentracji usług adresowanych do turystów wskazuje się rejon ścisłego śródmieścia wraz z pasem przyplażowym od granic portu do Polanki Redłowskiej oraz na wysokości Orłowa jak również rejon projektowanej bazy promowej (Dworca Morskiego); w strefie śródmieścia istnieje realna możliwość zlokalizowania ok. 2000 miejsc noclegowych w tym w wysokostandardowych hotelach. Dla lokalizacji funkcji obsługi turystyki preferowany jest pas terenu o szerokości ok. 200 m od brzegu morskiego.
- Wskazane są działania zmierzające do tworzenia warunków popularyzacji żeglarstwa, w tym tworzenia technicznych i organizacyjnych warunków rozwoju tej dziedziny (Śródmieście, Orłowo, Oksywie).
- Przy Basenie Żeglarskim im. Mariusza Zaruskiego funkcjonują kluby żeglarskie i marina, która w ostatnim czasie została poddana modernizacji i rozbudowie, co zwiększyło jej pojemność do ok. 250 jachtów i podniosło standard ich obsługi. Istnieje możliwość budowy nowej mariny w Basenie Prezydenta oraz w Basenie Inż. Wendy.
- Jako obszary szczególnie atrakcyjne i ważne dla przyjezdnych wskazuje się sąsiedztwo głównych dróg wylotowych z Gdyni, linii kolejowej na odcinku Sopot - Gdynia - Rumia i tereny od strony morza – o konkurencyjności miasta w skali kraju i w skali międzynarodowej stanowi m.in. rodzaj atrakcyjności centrum śródmiejskiego oraz obraz miasta postrzegany z dróg i linii kolejowych wiodących do centrum - jest to czynnik z grupy tak istotnych czynników jak możliwości inwestycyjne czy jakość środowiska zamieszkania. Na wlotach i wylotach głównych dróg pożądana jest budowa terminali obsługi podróżnych z motelami, zajazdami turystycznymi wraz z parkingami i gastronomią.
- Atrakcyjne lokalizacje dla rozbudowy bazy turystycznej znajdują się w sąsiedztwie projektowanego Parku Kolibki i w Orłowie Morskim (hotele, schroniska turystyczne, campingi).
- Intensyfikacja zabudowy usługowej wzdłuż al. Zwycięstwa, który to proces jest już obserwowany może zaowocować lokalizacją bazy noclegowej w rodzaju: apartamentów, małych pensjonatów i moteli, jak również innych form obsługi turystów zmotoryzowanych: stacji paliw, stacji obsługi samochodów, informacji turystycznej, biur turystycznych, gastronomii, parkingów.
- Wskazane byłoby rozważenie możliwości lokalizowania w Gdyni bazy obsługi rehabilitacji, odnowy biologicznej i profilaktyki leczniczej, (SPA, talassoterapia - leczenie morzem). Lokalizacji dla tego typu obiektów należy poszukiwać w pasie nadmorskim (z wykorzystaniem istniejących ośrodków wypoczynkowych) oraz na obrzeżu TPK; w szczególności interesujące lokalizacje stanowić mogą kotlinki śródleśne i górna część Kolibek, które można byłoby zagospodarować pod warunkiem spełniania zaostrożonych rygorów ochrony środowiska.
- W ograniczonym stopniu wykorzystywane są obecnie plaże wzdłuż Kępy Oksywskiej - z racji zanieczyszczenia wód, silnych ograniczeń ze strony funkcji obronnych wybrzeża morskiego oraz z uwagi na występowanie zjawisk osuwania się mas ziemi. Niemniej jednak bliski kontakt z morzem i inne atrakcje turystyczne mogą uzasadniać rozbudowę funkcji turystycznej w rejonie Osady Rybackiej poprzez wyznaczenie lokalizacji dla pól biwakowych lub campingów (poza terenami zagrożonymi osuwaniem się mas ziemi).
- Celowe jest rozważenie możliwości zorganizowania połączenia promowego pomiędzy Śródmieściem a Oksywem, 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 Oksywem a Śródmieściem,
- regionalną trasę rowerową nr 132: Gdynia – Banino (gm. Żukowo).



6. ZIELEŃ I WYPOCZYNEK

6.1. Założenia rozwoju funkcji

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

6.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej

CELE

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



KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

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

- Podstawowe zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej kompleksów rekreacyjnych:

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

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

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

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

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

Główne funkcje podstrefy to:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

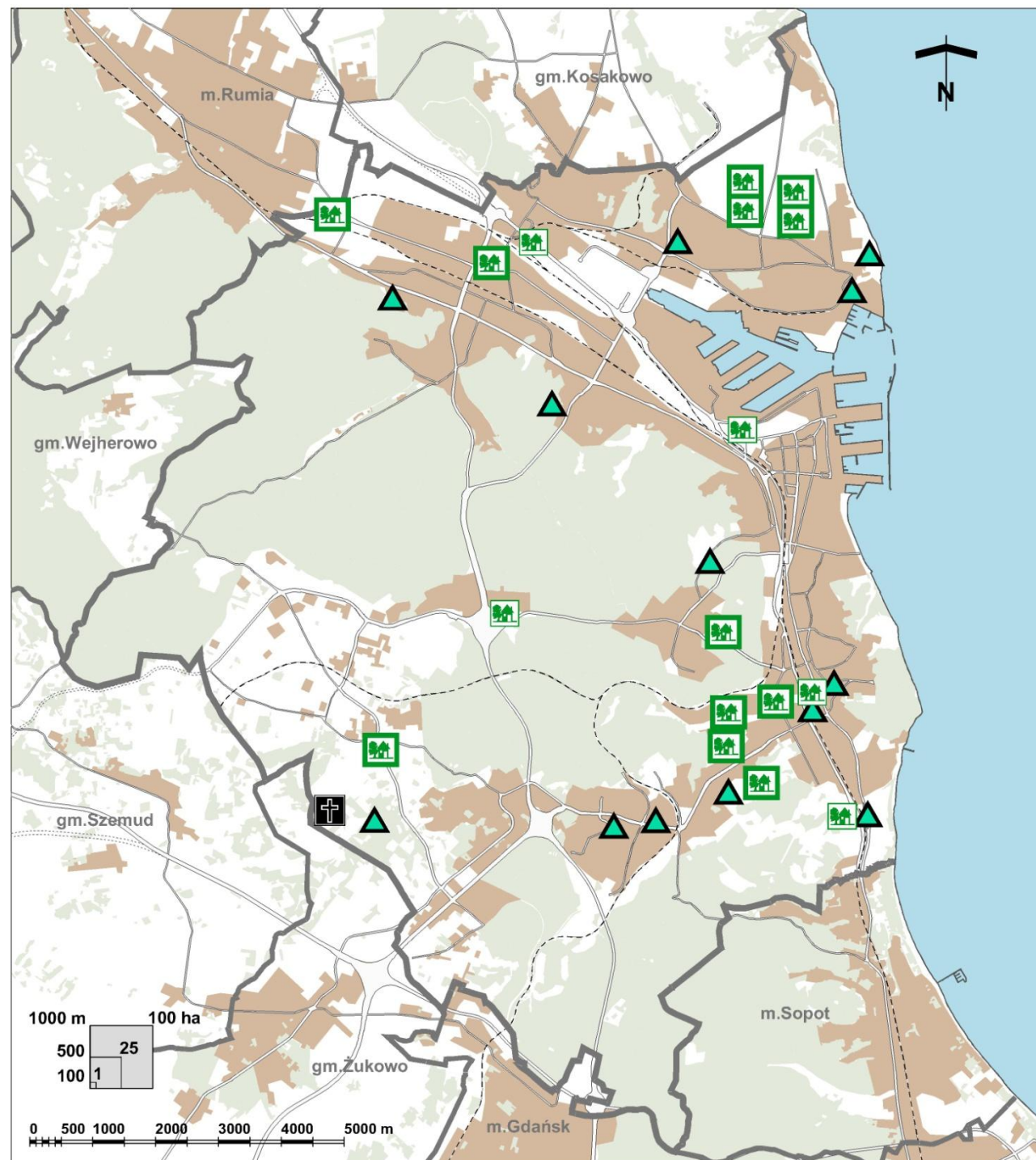
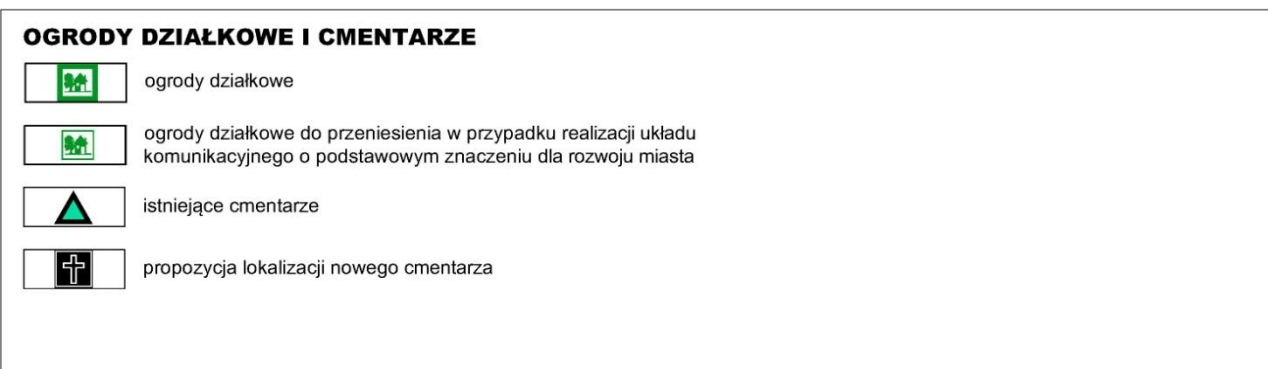
- Pozostałe formy terenów zieleni urządzonej:

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

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

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

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



7. OGRODY DZIAŁKOWE I CMENTARZE

7.1. Ogrody działkowe

CELE

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

KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ

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

7.2. Cmentarze

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

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

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

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

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