



2. KIERUNKI POLITYKI W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH GMIN

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

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

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

1. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU KRAJOWYM

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

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

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

Zakończenie pakietu planowane jest na rok 2018.

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

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

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

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

2. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU METROPOLITALNYM

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

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

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



2.1. System transportowy

Inwestycjami celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie transportu są:

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

2.2. System infrastruktury inżynierskiej i technicznej

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym w zakresie infrastruktury inżynierskiej:

- Trójmiejska sieć światłowodowa.

2.3. Infrastruktura społeczna

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu infrastruktury społecznej:

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

2.4. Ochrona środowiska

Inwestycje celu publicznego o znaczeniu metropolitalnym z zakresu ochrony środowiska:

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

2.5. Inwestycje produkcyjne i komercyjne

Inwestycje o znaczeniu metropolitalnym z zakresu inwestycji produkcyjnych i komercyjnych:

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

3. INWESTYCJE CELU PUBLICZNEGO O ZNACZENIU LOKALNYM

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

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

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

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