

Katalog wytycznych do Dialogu Terytorialnego dla miasta Gdynia



Data:	20.02.2018 r.
Źródło:	Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030
Status:	Materiał do przekazania gminie m. Gdynia

WYKAZ SKRÓTÓW

DT	Dialog Terytorialny
mpzp	miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
PZPWP	Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030
SWP	Samorząd Województwa Pomorskiego

WPROWADZENIE

- 1) Niniejszy Katalog Wytycznych stanowi proponowany zakres zagadnień do dyskusji w ramach Dialogu Terytorialnego podejmowanego między Zespołem Dialogu Terytorialnego Samorządu Województwa Pomorskiego a reprezentacją gminy – Zespołem Dialogu Terytorialnego Miasta Gdynia, w związku z podjęciem przez Radę Miasta Gdyni uchwały Nr XXXVIII/1084/17 z dnia 20 grudnia 2017 r. o przystąpieniu do sporządzenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.
- 2) Katalog został przygotowany na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030, przyjętego uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r. (Dz.Urz.Woj.Pom. z 2017 poz. 603).
- 3) Dialog Terytorialny (DT), zgodnie z zapisami *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*, jest jednym z instrumentów jego realizacji. Podejmowany jest pomiędzy przedstawicielami samorządu województwa i przedstawicielami samorządów gminnych oraz powiatowych, na etapie przystąpienia do sporządzania lub zmiany najważniejszych dokumentów planistycznych i rozwojowych¹. Pozwala na wypracowanie najlepszych rozwiązań dla obszaru objętego granicami danego dokumentu, godzących różne poglądy, koncepcje, punkty widzenia, a także priorytety rozwojowe.
- 4) Przystąpienie przez gminę do DT nie jest elementem procedury uzgodnienia projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Może jednak przyczynić się do wcześniejszej identyfikacji rozwiązań niezgodnych z ustaleniami *Planu*.

1. Sytuacja wyjściowa gminy

- 1) Obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni zostało zatwierdzone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r., zmienione uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 r. oraz uchwałą nr XI/190/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 sierpnia 2015 r.
- 2) Do głównych elementów struktury przestrzennej Gdyni, które w najistotniejszy sposób wpływają na sposób funkcjonowania całego miasta oraz określają zasadnicze ramy jej potencjału rozwojowego (tzn. zarówno zasoby jak i ograniczenia) należą:
 - a) strefa brzegowa morza, w tym przybrzeżny akwen morski i plaże, stanowiąca część ciągu ekologicznego wybrzeża Zatoki Gdańskiej;
 - b) strefa centrum miasta (południowa część dzielnicy Śródmieście (bez obszaru Portu) oraz w przylegających częściach dzielnic Działki Leśne i Kamienna Góra), stanowiąca obszar zwartej historycznej zabudowy kwartałowej, powstałej w okresie międzywojennym, oraz zespoły nowej zabudowy o najwyższych intensywnościach i wysokościach zabudowy, w tym dla lokalizacji obiektów użyteczności publicznej i koncentracji usług o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym, krajowym i międzynarodowym; na styku centrum z morzem tworzą się najatrakcyjniejsze przestrzenie publiczne i reprezentacyjne miasta, stanowiące o jego morskiej tożsamości, dedykowane głównie funkcjom kultury, rozrywki i obsługi turystyki, w tym turystyki morskiej;

¹ Dotyczy w szczególności studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i programów rozwoju powiatów.

- c) strefa śródmiejska (obejmuje obszary istniejącej zabudowy i obszary uzupełnień zabudowy w dzielnicach: Kamienna Góra i Działki Leśne, oraz w położonych wzdłuż głównych arterii komunikacyjnych fragmentach dzielnic Grabówek, Wzgórze Św. Maksymiliana, Redłowo i Mały Kack), stanowi obszar wielofunkcyjny, zwartej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokich intensywnościach zabudowy oraz intensywnych form zabudowy jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych, przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym, w tym obiektów handlowych, biurowych, sportowych i użyteczności publicznej wymagających dużych działek;
 - d) strefa miejska obejmuje podstawowe obszary istniejącej zabudowy położonej poza śródmieściem funkcjonalnym oraz obszary rozwoju zabudowy położone głównie na terenie tzw. Gdyni Zachód w dzielnicach Chwarzno-Wiczlino, Dąbrowa i Wielki Kack, a także występujące w postaci niewielkich enklaw na pozostałym obszarze miasta; stanowią ją obszary gdzie występują różne funkcje, lecz głównie są to tereny istniejącej oraz planowanej zabudowy mieszkaniowej z uzupełniającymi zespołami zabudowy usługowej i produkcyjno-usługowej; niezbędne działania w strefie obejmują wprowadzanie zmian jakościowych, podnoszących atrakcyjność zamieszkiwania, w tym poprawę komunikacji zbiorowej, wykształcenie centrów dzielnicowych i lokalnych oraz terenów zieleni urządzonej i miejskich przestrzeni publicznych integrujących społeczności lokalne;
 - e) strefa portowo-przemysłowo-usługowa, obejmuje obszary istniejącej zabudowy, obszary przekształceń oraz obszary rozwoju zabudowy położone w granicach Portu oraz przylegające tereny produkcyjno-usługowe w dzielnicach: Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Oksywie; niezbędne działania w strefie obejmują rozbudowę i usprawnienie układu komunikacyjnego poprawiającego dostęp do portu, rozwój transportu zbiorowego, porządkowanie struktury terenów produkcyjnych, ograniczanie uciążliwości działalności produkcyjnej i portowej;
 - f) układ dróg (nr 6, 20, 468) i linii kolejowych (nr 201, 202 i 250) integrujący tereny portowe z krajowym i regionalnym systemem transportowym, a także kształtujący podstawowe uwarunkowania transportowe kształtującego się obszaru metropolitalnego;
 - g) płat ekologiczny kompleksu leśnego strefy krawędziowej, stanowiący fragment rozległej struktury przyrodniczej rozciągającej się od Gdańska, przez okolice Gdyni i Wejherowa po Lębork, objęty częściowo ochroną w formie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.
- 3) Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r.² w Gdyni obowiązywało 109 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w tym 85 sporządzonych na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Łączna powierzchnia objęta mpzp wynosiła 3.941 ha, co stanowi 29,16% powierzchni gminy. Struktura przeznaczenia terenów objętych mpzp:

- a) 24,0% zabudowa mieszkaniowa
- b) 23,4% zieleni i wody
- c) 20,3% komunikacja
- d) 14,3% zabudowa usługowa
- e) 8,5% zabudowa techniczno-produkcyjna
- f) 4,4% rola, w tym zabudowa zagrodowa
- g) 1,9% infrastruktury technicznej

Gmina jest w trakcie sporządzania 25 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów o łącznej powierzchni 1.628 ha, w tym 334 ha związane są ze zmianą obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

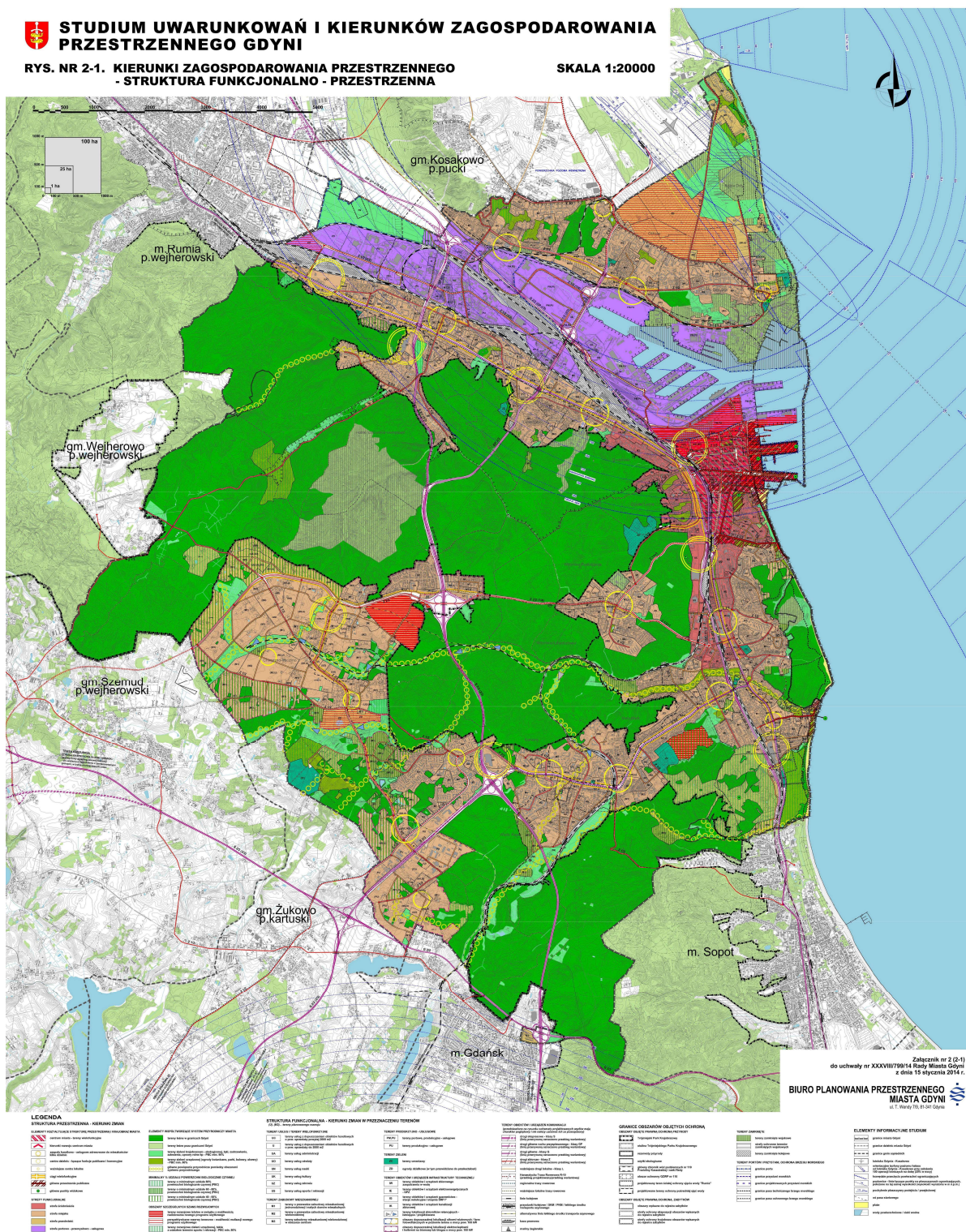
² Badanie 1.02.04(17) Lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne, prowadzone przez ministra właściwego do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa, zgodnie z Programem Badań Statystyki Publicznej (GUS).

- 4) Wg *Prognozy ludności gmin na lata 2017 – 2030*, opracowanej w oparciu o długoterminowe założenia *Prognozy ludności Polski na lata 2014 – 2050* oraz *Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014 – 2050*, liczba ludności miasta Gdynia do roku 2030 będzie spadać i w roku 2030 będzie o ponad 4,5% niższa niż w roku 2016. W ciągu ostatnich lat sytuacja w tym zakresie jest dość podobna. Obserwowany jest proces starzenia się społeczeństwa. Wyzwaniami są więc:
- a) zahamowanie odpływu liczby mieszkańców poprzez poprawę warunków życia w mieście,
 - b) stworzenie warunków planistycznych i infrastrukturalnych dla wzrostu liczby mieszkańców (dzięki zwiększonej migracji) w tych częściach miasta, które są sprawe obsługiwane przez system transportu zbiorowego oraz zapewniają optymalny dostęp do usług publicznych (żłobków, przedszkoli, szkół, ośrodków zdrowia itp.) oraz
 - c) dostosowanie systemu usług publicznych do zmieniających się uwarunkowań demograficznych.
- 5) Rozwiązań planistycznych wymaga docelowa struktura sieci dróg publicznych o znaczeniu co najmniej regionalnym, w tym w zakresie Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta oraz układ sieci kolejowej służącej obsłudze transportowej północnej i zachodniej części gminy.

STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI

RYS. NR 2-1. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- STRUKTURA FUNKCJONALNO - PRZESTRZENNA

SKALA 1:20000



2. Wytyczne do dyskusji w ramach DT

- 1) Poniższe zagadnienia proponowane do podjęcia w ramach DT z samorządem Miasta Gdyni wynikają bezpośrednio z treści *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030* oraz stanowiącego jego część *Planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot 2030*³. Zostały one ujęte w ramach poszczególnych kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania województwa. Należą do nich⁴:

1.1.	Kształtowanie struktur sieci osadniczej zgodnie z wymogami ładu przestrzennego
1.1.2.	Zasada pierwszeństwa wykorzystania obszarów istniejącego zagospodarowania oraz ograniczania rozwoju osadnictwa na terenach otwartych (USTALENIE).
1.1.3.	Zasada kształtowania zwartych przestrzennie jednostek osadniczych, minimalizująca terenochłonność oraz potrzeby związane z ich obsługą, ograniczająca ich negatywny wpływ na środowisko oraz sprzyjająca rozwijaniu więzi społecznych (USTALENIE).
1.1.4.	Zasada planowania wielofunkcyjnych jednostek osadniczych, polegająca na integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszarów o różnym (ale niekonfliktowym) przeznaczeniu, uwzględniająca rozwój programu adekwatnego do wielkości i rangi danej jednostki lub jej części oraz minimalizująca potrzeby transportowe związane z przemieszczeniami w relacjach: dom–praca–usługi.
1.1.5.	Zasada etapowania kompleksowego rozwoju jednostek osadniczych dla konkretnej, docelowej liczby mieszkańców, dla której możliwe będzie zaprogramowanie i zapewnienie odpowiedniej obsługi, polegająca na koordynacji rozwoju osadnictwa z realnymi możliwościami: 1) wypełnienia zaplanowanych struktur przestrzennych w określonym czasie, 2) rozbudowy istniejącej infrastruktury w zakresie: infrastruktury technicznej, systemów transportowych oraz podstawowych usług i przestrzeni publicznych (USTALENIE).
1.1.6.	Zasada prowadzenia stabilnej polityki przestrzennej, określającej długofalowe kierunki rozwoju – jako istotnego warunku minimalizowania konfliktów przestrzennych i budowania zrównoważonych struktur m.in. poprzez: zachowanie spójności polityki formułowanej na poziomie gminnym i ponadlokalnym, jednoznaczne określanie przeznaczenia poszczególnych terenów w celu efektywnego wykorzystania ich potencjałów (...).
1.1.8.	Zasada efektywnej i sprawnej obsługi struktur osadniczych transportem zbiorowym, rozumiana jako: 1) racjonalizacja polityki w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem zróżnicowań wynikających ze specyfiki poszczególnych stref: centralnej, funkcjonalnej i potencjalnie funkcjonalnej, 2) dowiązywanie linii komunikacyjnych transportu zbiorowego, na których jest planowane wykonywanie przewozów (metropolitalnych, powiatowych, gminnych) o charakterze użyteczności publicznej do węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych położonych w ciągu linii kolejowych, na których samorząd województwa organizuje wojewódzkie przewozy pasażerskie, 3) kształtowanie struktury funkcjonalnej i lokalizacji obszarów/obiektów generujących ruch, w sposób sprzyjający redukcji potrzeb transportowych w skali regionalnej i metropolitalnej, 4) lokalizacja intensywnej zabudowy mieszkaniowej w miejscach możliwych do obsłużenia (obecnie lub w przyszłości) przez transport zbiorowy, 5) lokalizacja stref działalności gospodarczej w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu obsługi transportem zbiorowym, 6) integracja środków transportu pasażerskiego poprzez właściwą lokalizację, typ i program użytkowy węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, z uwzględnieniem ich hierarchicznego podziału. <u>(węzeł integracyjny krajowy (K) – Gdynia Główna, węzły integracyjne metropolitalne (M): Gdynia –</u>

³ Wskazane kursywą w niniejszym Katalogu.

⁴ Katalog zawiera także te ustalenia, które kontekstowo się wiążą z wytycznymi.

<u>Chylonia, Gdynia – Karwiny, Gdynia - Wzgórze Św. Maksymiliana, węzły integracyjne lokalne (L): Gdynia – Cisowa, Gdynia – Grabówek, Gdynia – Orłowo, Gdynia – Redłowo, Gdynia – Stocznia, Gdynia – Obłuże, przystanki zintegrowane (PZ): Gdynia Leszczynki, Gdynia Oksywie, Gdynia Stadion)</u>	
1.1.9.	Zasada kształtowania struktur przestrzennych zapewniających dobre ekologiczne warunki życia, polegająca na uwzględnianiu w planowaniu obszarów rozwoju osadnictwa i przekształceń istniejących struktur: 1) wyników rozpoznania i waloryzacji istniejących zasobów i wartości przyrodniczych, 2) zachowania i kształtowania zielonej infrastruktury, w tym zapewnienia udziału (lub/i dostępu do) terenów zieleni i powierzchni biologicznie czynnej, proporcjonalnie do przyrostu zainwestowania (w tym zwiększającej się liczby mieszkańców); 3) ograniczeń wynikających ze szczególnych uwarunkowań związanych z: a) sąsiedztwem istniejących lub rozwijających się funkcji mogących mieć istotny wpływ: na jakość powietrza, klimat akustyczny i aerosanitarny, narażenie na drgania i wibracje oraz szkodliwe promieniowanie i/lub oddziaływanie pól elektromagnetycznych, z zachowaniem standardów wynikających z obowiązujących norm, d) zagrożeń morfodynamicznych.
1.1.11.	Zasada kreowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych: 1) sprzyjających integracji społecznej i budowaniu lokalnej tożsamości; 2) projektowanych i realizowanych z zapewnieniem najwyższych standardów w zakresie funkcjonalności (w tym bezpieczeństwa użytkowania oraz dostosowania do potrzeb wszystkich użytkowników) i estetyki, mających istotny wpływ na atrakcyjność osiedleńczą i inwestycyjną ośrodków; 3) projektowanych i realizowanych z zastosowaniem zróżnicowanych form architektonicznego wyrazu – sprzyjających dobrej orientacji w przestrzeni oraz tworzeniu efektu genius loci (niepowtarzalności miejsca); 4) tworzących spójne systemy funkcjonalne i kompozycyjne, adekwatnie do skali poszczególnych struktur (zarówno w odniesieniu do osiedli, dzielnic, jak i całych miejscowości i miast).
1.1.13.	Zasada rejonizacji przestrzeni OM, różnicującej intensywność i charakter procesów związanych z kształtowaniem terenów mieszkalnictwa w podziale na 8 rejonów, w tym trójmiejski (A) regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej. Dla rejonu trójmiejskiego (A) regeneracji i uzupełniania zabudowy mieszkaniowej określono następujące specyficzne zasady zagospodarowania: 1) zasada rozwoju miasta „do wewnątrz, tj. w szczególności regeneracji (w tym rewitalizacji) i uzupełniania istniejących struktur, zgodnie z logiką rozwoju urbanistycznego poszczególnych ośrodków oraz z uwzględnieniem zachowania lub wprowadzania funkcji mieszkaniowej w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych (tam, gdzie kształtowanie wielofunkcyjnego, ale niekonfliktowego zagospodarowania jest możliwe, a wręcz pożądane); 2) zasada rozwijania zabudowy na obszarach Gdańska Południe i Gdyni Zachód – jako zwartych, wielofunkcyjnych kompleksów mieszkaniowych, dobrze powiązanych z istniejącymi strukturami miejskimi, w tym ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji w sąsiedztwie transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych (istniejących i planowanych);
1.1.17.	Zasada kształtowania systemu przyrodniczego OM, równoważącego antropogeniczne przekształcenia związane z rozwojem mieszkalnictwa, którego zasadniczym celem powinna być ochrona zachowawcza jego naturalnych składowych, przy uwzględnieniu: 1) ogólnych zasad kształtowania takich systemów dla obszarów zurbanizowanych; 2) zasięgu, odpowiadającego w ujęciu ogólnym układowi płatów i korytarzy ekologicznych (określonych w Kierunku 3.1.), z uzupełnieniem go o struktury lokalne sieci ekologicznej; 3) tworzenia lokalnych elementów systemu zielonej infrastruktury, o funkcjach ekologicznych i rekreacyjnych, planowanych i realizowanych w ramach całościowych koncepcji urbanistycznych (zarówno w skali całych miast i miejscowości, jak i poszczególnych terenów uzupełnień i rozwoju zabudowy mieszkaniowej);

1.2.	Kształtowanie wysokiej jakości środowiska mieszkaniowego
1.2.1.	Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do: 1) podstawowych usług publicznych; 2) transportu zbiorowego; 3) przestrzeni publicznych, w tym przestrzeni otwartych; przy czym przez odpowiednią dostępność należy rozumieć wzajemne rozmieszczenie funkcji mieszkaniowych oraz funkcji związanych z ich bezpośrednią obsługą, zapewniające dojście piesze i dojazd rowerem w sposób: bezpieczny oraz możliwie najkrótszy (USTALENIE).
1.2.2.	Zasada określania w planowaniu lokalnym standardów dostępności przestrzennej do podstawowych usług publicznych jako obowiązującego programu zagospodarowania terenów mieszkaniowych, określającego: 2) maksymalne parametry dotyczące zasięgu ich obsługi (odległości liczone np. jako czas dojścia pieszego do miejsc świadczenia tych usług); 3) minimalny wskaźnik rezerwy terenowej z przeznaczeniem na zieleni ogólnodostępną o funkcjach rekreacyjnych i ekologicznych.
1.2.3.	Zasada zapewnienia odpowiedniej dostępności terenów mieszkaniowych do infrastruktury technicznej (w szczególności do sieci wodociągowej, kanalizacyjnej oraz energetycznej) warunkującej poziom życia zgodny ze współczesnymi standardami cywilizacyjnymi, przy czym: 1) w zakresie zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków należy uwzględnić: b) analizę potrzeb i możliwości racjonalizacji wykorzystania istniejących zasobów wód podziemnych w celu zmniejszenia liczby ujęć i zwiększenia stopnia koncentracji systemów zaopatrzenia w wodę, c) dążenie do rozszerzenia zasięgu obsługi systemów zaopatrzenia w wodę, w celu objęcia nimi 100% mieszkańców jednostek osadniczych, (98,21% ludności ma dostęp do sieci wodociągowej) d) dążenie do objęcia systemami zbiorczej kanalizacji zakończonej oczyszczalnią ścieków 100% mieszkańców obszarów miejskich, z wyłączeniem rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz 75% mieszkańców w rolniczej przestrzeni produkcyjnej zlokalizowanej w granicach miast, (94,88 % ludności ma dostęp do kanalizacji zakończonej oczyszczalnią ścieków) w przypadku braku możliwości osiągnięcia ww. parametrów poza granicami aglomeracji ściekowych dopuszcza się stosowanie przydomowych oczyszczalni ścieków.
1.2.7.	Zasada zapewnienia bezpieczeństwa przemieszczania się na terenach mieszkaniowych poprzez: 1) kształtowanie struktury sieci drogowej (kształt sieci, funkcje i klasy jej elementów) sprzyjającej ograniczaniu lokalnego i ponadlokalnego ruchu tranzytowego; 2) unikanie lokalizowania źródeł i celów ruchu (do szkoły, pracy, usług) po przeciwnych stronach ponadlokalnej infrastruktury transportowej; 3) budowę obwodnic i obejść miejscowości dla eliminowania ruchu tranzytowego z terenów o dominującej funkcji mieszkaniowej, a w miejscach, gdzie jest to niemożliwe – stosowanie rozwiązań minimalizujących zagrożenia (np. realizację bezkolizyjnych przejść (kładki, tunele) przez istniejące drogi ruchu szybkiego i tranzytowego oraz magistralne linie kolejowe); 4) unikanie bezpośredniej dostępności terenów mieszkaniowych z dróg krajowych i wojewódzkich; 5) wymuszenie użytkowania dróg zgodnego z ich przeznaczeniem, m.in. kształtowanie stref ruchu uspokojonego, stosownie do funkcji drogi, charakteru obszaru i intensywności ruchu pieszego; 6) kształtowanie stref bezpieczeństwa ruchu w otoczeniu szkół (w szczególności podstawowych), w których należy zapewnić dojścia piesze i dojazdy rowerem, niekolidujące z ruchem drogowym.

1.2.8.	Zasada tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej na terenach mieszkaniowych, w tym: 1) kształtowania przestrzeni publicznych zapewniających swobodę i bezpieczeństwo przemieszczania się pieszego, m.in. poprzez uwzględnienie stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu samochodowego, w skali adekwatnej do rozmiarów i charakteru konkretnej przestrzeni; 2) uwzględnienia w planowaniu i realizacji węzłów integracyjnych infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, powiązanej z infrastrukturą systemu B&R; 3) planowania i realizacji przebiegu tras rowerowych o charakterze uniwersalnym (służących zarówno podróżom rekreacyjnym, jak i codziennym dojazdom do pracy, miejsc edukacji i usług) w sąsiedztwie głównych źródeł i celów ruchu rowerowego; 4) planowania i realizacji dojazdowych tras rowerowych o długości od 2 do 5 km wzdłuż dróg wojewódzkich i powiatowych, pozwalających na powiązanie jednostek osadniczych bezpośrednio z celami codziennych dojazdów do szkoły, pracy i usług lub przystanków i węzłów transportu zbiorowego, mogących stanowić jeden z etapów tych podróży.
1.3.	Racjonalizacja rozmieszczenia oraz poprawa dostępności infrastruktury społecznej i usług publicznych w tym zakresie
1.3.1.	Zasada zapewnienia w planowaniu strategicznym i przestrzennym minimalnego programu usług publicznych, właściwego dla rangi oraz obszaru obsługi poszczególnych ośrodków, rozszerzanego o kolejne elementy, zgodnie z przyjętą hierarchią sieci osadniczej: 5) ośrodek ponadregionalny (Trójmiasto), koncentrujący usługi o znaczeniu ponadregionalnym i regionalnym w zakresie: a) szkolnictwa wyższego i nauki (szkoła wyższa, jednostka badawczo-rozwojowa), b) ochrony zdrowia (przychodnia poradnia/przychodnia wysokospecjalistyczna o zasięgu wojewódzkim, szpital kliniczny), c) kultury i sztuki (opera, filharmonia, teatr, centrum wystawienniczo-kongresowe, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys., umożliwiająca organizację wydarzeń artystycznych o znaczeniu międzynarodowym), d) sportu i rekreacji (stadion piłkarski spełniający najwyższe kryteria wg klasyfikacji UEFA, hala widowiskowo-sportowa o widowni powyżej 5 tys. oraz stadion specjalistyczny, umożliwiające organizację imprez sportowych o znaczeniu co najmniej ogólnopolskim), e) pomocy i integracji społecznej (regionalna placówka opiekuńczo-wychowawcza, ośrodek adopcyjny).
1.3.2.	Zasada lokalizacji obiektów, urządzeń i placówek (instytucji) usług publicznych z uwzględnieniem: 1) dobrej dostępności transportem zbiorowym (w sąsiedztwie węzłów i przystanków transportu zbiorowego); 2) racjonalnego wykorzystania istniejącego zaplecza infrastrukturalnego; 3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych; 4) możliwości ekonomicznych podmiotów odpowiedzialnych za organizację tych usług.
1.3.3.	Zasada lokalizacji ponadlokalnych usług publicznych (w tym kształtowania sieci tych usług) z uwzględnieniem m.in.: 1) zróżnicowania ośrodków tej samej rangi i w konsekwencji zróżnicowanych potrzeb możliwości racjonalnego kształtowania programu usług publicznych, wynikających w szczególności z: a) wielkości obszaru obsługi, związanego z położeniem danego ośrodka względem b) innych ośrodków o tej samej lub wyższej randze oraz z jego zapleczem demograficznym, d) uwarunkowań związanych z dziedzictwem kulturowym danego ośrodka i jego otoczenia (np. muzeum wzbogacające ofertę kulturalną i edukacyjną), e) dominującej funkcji ośrodka, f) funkcjonujących w danym ośrodku instytucji i placówek świadczących usługi publiczne, dysponujących odpowiednim zapleczem infrastrukturalnym i kadrowym;

	2) ciężarów komunikacyjnych (istniejących i możliwych do wzmocnienia), w szczególności w transporcie zbiorowym zarówno w relacjach wewnątrz województwa, jak i w powiązaniach międzywojewódzkich; 3) komplementarności oferty (m. in. w ramach współpracy w obszarach funkcjonalnych) w dostosowaniu do potrzeb i możliwości danego obszaru;
1.3.4.	Zasada lokalizacji podstawowych usług publicznych z uwzględnieniem: 1) zapewnienia możliwie najmniejszych odległości pomiędzy infrastrukturą podstawowych usług publicznych a miejscem zamieszkania, warunkujących bezpieczeństwo i wysoką jakość środowiska mieszkaniowego; 2) zapewnienia dostępu do infrastruktury podstawowych usług publicznych, jako jednego z podstawowych warunków dla otwierania nowych terenów mieszkaniowych; 3) istniejących i prognozowanych uwarunkowań demograficznych (w tym struktury wieku) oraz wielkości i rozmieszczenia jednostek mieszkaniowych; 4) współpracy międzygminnej w obszarach położonych na styku gmin.
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.3.: 1. Podniesienie znaczenia Trójmiasta jako najważniejszego ośrodka akademickiego i naukowo-badawczego w Polsce Północnej, jednocześnie konkurencyjnego w regionie Morza Bałtyckiego, poprzez poszerzenie wachlarza kierunków kształcenia (w szczególności związanych z szeroko rozumianą „specjalizacją morską”) oraz rozwój bazy naukowo-dydaktycznej i socjalnej uczelni. 4. Rozwój infrastruktury warunkującej zwiększenie dostępności i upowszechnienie wychowania przedszkolnego oraz zorganizowanych form opieki nad dziećmi do lat trzech. 14. Wzmacnianie roli Trójmiasta, jako głównego ośrodka animującego wydarzenia kulturalne oraz prezentujących dziedzictwo historyczne o znaczeniu europejskim. 15. Budowa, rozbudowa i modernizacja instytucji kultury wysokiej... 19. Budowa, rozbudowa i modernizacja ponadregionalnej bazy sportowej, w tym obiektów i urządzeń umożliwiających organizację międzynarodowych i krajowych wydarzeń sportowych. • Wyposażenie ośrodków w ogólnodostępną infrastrukturę sportowo rekreacyjną poprzez budowę, rozbudowę i modernizację otwartych i zamkniętych obiektów sportowych niepowiązanych z infrastrukturą szkolną, w dopasowaniu do rangi i obszaru obsługi konkretnego ośrodka.	
1.4.	Zapobieganie i ograniczanie skutków powodzi oraz innych zagrożeń naturalnych
1.4.6.	Zasada wyprzedzającej lub równoległej budowy na terenach zabudowywanych urządzeń odbierających lub retencjonujących wody opadowe i roztopowe.
1.4.8.	Zasada czynnej ochrony na terenach osuwiskowych, w tym w strefie brzegowej Bałtyku, jedynie w sytuacji zagrożeń ludności i mienia, w niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym zakresie.
1.4.10.	Zasada ochrony ekosystemów wodnych i innych istotnych dla retencji naturalnej – przez zachowanie i odtwarzanie naturalnych ekosystemów (w tym mokradł i torfowisk, łąk i lasów nadrzecznych, śródlęśnych zbiorników wodnych, starorzeczy), renaturalizację cieków i wód stojących.
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 1.4.: 2. Budowa i przebudowa infrastruktury służącej do zwiększenia retencji wodnej (zbiorników retencyjnych, suchych zbiorników przeciwpowodziowych, stopni piętrzących oraz polderów przeciwpowodziowych), w szczególności na obszarach zurbanizowanych na krawędziach wysoczyzny (m.in. w Gdyni), zwiększającej skuteczność sterowania wezbraniami powodziowymi oraz zapewniającej wystarczającą ilość wody w okresach suszy, w tym m.in.: budowa zbiorników retencyjnych w Gdyni (8 szt.) w obrębie zlewni rzeki cieków wodnych: Kacza z dopływami (Potok Wicliński, Potok Przemysłowy), Chylonka, Potok Demptowski, 7. Opracowanie ponadlokalnych programów (konceptji) zlewniowego zagospodarowania wód opadowych i roztopowych dla intensywnie urbanizujących się terenów miejskich i podmiejskich.	
2.1.	Rozwój funkcji metropolitalnych
2.1.2.	Zasada kształtowania wysokiej jakości przestrzeni publicznych o charakterze metropolitalnym, tworzących atrakcyjne, spójne i ogólnodostępne systemy, łączące najważniejsze źródła i cele

	ruchu metropolitalnego.
2.1.3.	Zasada wielofunkcyjnego zagospodarowania strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, sprzyjająca tworzeniu miejsc o szerokiej i zróżnicowanej ofercie, a tym samym o wysokim potencjale dla wymiany i konsumpcji różnego rodzaju dóbr i wartości (zarówno materialnych, jak i niematerialnych).
2.1.4.	Zasada pierwszeństwa lokalizacji funkcji metropolitalnych na obszarach już przekształconych, obecnie zdegradowanych, lub wykorzystania potencjału obiektów zabytkowych, wymagających rewaloryzacji – położonych w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych.
2.1.8.	Zasada wielopodmiotowego i wielosektorowego podejścia do planowania i realizacji zagospodarowania przestrzennego w strategicznych obszarach rozwoju funkcji metropolitalnych (szeroki dialog integrujący działania wszystkich podmiotów mających wpływ na lokalizację tych funkcji i przekształcenia przestrzeni z nimi związane.
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.1.: 1. Wspieranie i promowanie działań oraz przedsięwzięć inwestycyjnych dynamizujących rozwój i konkurencyjność OM oraz intensyfikujących jego powiązania sieciowe (przede wszystkim w zakresie przepływu innowacji, kapitału, ludzi, wiedzy i informacji) z głównymi węzłami sieci osadniczej w układzie krajowym i międzynarodowym (w szczególności w Regionie Morza Bałtyckiego). 2. Wzmacnianie potencjału w otoczeniu integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych poprzez: 1) budowę, przebudowę i modernizację węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych; 2) lokalizację w pobliżu integracyjnych węzłów transportowych obiektów o randze metropolitalnej,... 3) stworzenie „bram metropolii” – standaryzowanego systemu punktów obsługi ruchu turystycznego, integrujących obsługę informacyjną oraz komunikacyjną turystów w: portach lotniczych (..., Gdynia-Kosakowo), terminalach promowych (Gdynia-Port), dworcach kolejowych (..., Gdynia Główna, ...). 3. Kompleksowa modernizacja i podnoszenie jakości przestrzeni publicznych, ze szczególnym uwzględnieniem: 1) stref prestiżu miejskiego o randze metropolitalnej, w tym frontów wodnych, jako terenów o szczególnej roli w kształtowaniu tożsamości i wizerunku metropolii oraz zespołów funkcji metropolitalnych np. związanych z usługami kultury wyższego rzędu; 2) kampusów uczelni wyższych i ich połączenia ze strukturą funkcjonalno-przestrzenną w ich bezpośrednim otoczeniu 3) terenów rekreacji o randze metropolitalnej; 4) terenów organizacji prestiżowych imprez o randze metropolitalnej; 5) terenów wokół integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych. 4. Kompleksowe planowanie zagospodarowania oraz rozwoju strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, w szczególności tych, które nie są jeszcze w pełni wykształcone, a dla których możliwe jest opracowanie i etapowe wdrażanie całościowych koncepcji, które uwzględniają wszystkie relacje funkcjonalno-przestrzenne zarówno w ramach obszaru, jak i w jego otoczeniu. Specyficzne działania i przedsięwzięcia ukierunkowane na tworzenie warunków do wzmacniania istniejących i rozwoju nowych strategicznych obszarów funkcji metropolitalnych, z uwzględnieniem ich zróżnicowanych predyspozycji dla określonych specjalizacji (I – V) WIELOFUNKCYJNE ŚRÓDMIEŚCIA (IW) Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w wielofunkcyjnych śródmieściach: <u>Ukształtowane struktury śródmiejskie w rdzeniu metropolii</u> • Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego – łącząca obszar śródmieścia z otwartym morzem. Część północna obejmuje Forum Kultury oraz Skwer Kościuszki wraz z Molem Południowym, część środkowa – osie ulic Świętojańskiej oraz 10 Lutego w kierunku Skweru Kościuszki wraz z Kamienną Górą i jej założeniem parkowym, część południowa - Bulwar Nadmorski biegnący wzdłuż Kamiennej Góry do Polanki Redłowskiej i łączący się z Aleją Marszałka Piłsudskiego (W4), <u>Struktury śródmiejskie miast rdzenia metropolii – ukształtowane w głównych zarysach, wymagające przekształceń i/lub posiadające rezerwy terenowe</u> • kontynuacja Nadmorskiej Strefy Prestiżu Miejskiego: południowa część tzw. Międzytorza do projektowanej ulicy Nowa Węglowa wyłączona z granic administracyjnych Portu Gdynia wraz z rejonem Basenu	

Prezydenta i Basenu inż. Wendy z pirsem Dalmoru (W7).

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych w WIELOFUNKCYJNYCH ŚRÓDMIEŚCIACH (IW):

5. Przebudowa i modernizacja (w tym w pierwszej kolejności rewaloryzacja obiektów i przestrzeni publicznych zabytkowych), a także budowa nowych obiektów i lokalizowanie w nich usług o standardzie adekwatnym do rangi metropolitalnej w tym:
 - 12) budowa Muzeum Żeglarstwa na Molo Rybackim w Gdyni;
 - 13) realizacja Forum Kultury w Gdyni, obejmującego nową siedzibę Teatru Miejskiego, Multitekę i Galerie Sztuki.
6. Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym m. in.:
 - 1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (w tym nadwodnych) tworzących spójne ciągi spacerowe łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne, m.in. : *opracowanie i stopniowa realizacja spójnej koncepcji zieleni i małej architektury dla nadmorskiej przestrzeni publicznej w Gdyni od Bulwaru Nadmorskiego przez Skwer Kościuszki i Molo Południowe do terenów Waterfrontu wokół Basenu Prezydenta;*
 - 5) estetyzacja i racjonalizacja wykorzystania przestrzeni portowych widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum Gdańska z Zatoką Gdańską, jako elementu istotnego z punktu widzenia budowania wizerunku metropolii oraz poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnątrzmiastowych).
7. Eliminowanie barier komunikacyjnych oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających w pierwszej kolejności swobodę i bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego z zapewnieniem jak najlepszej dostępności do transportu zbiorowego, w tym poprzez uwzględnienie stref wyłączzonego lub ograniczonego ruchu samochodowego.
8. Wprowadzanie ograniczeń dostępności miejsc parkingowych w przestrzeniach publicznych, z jednoczesnym wprowadzaniem rozwiązań alternatywnych (...)

USŁUGI OTOCZENIA BIZNESU (IIB)

Strategiczne obszary rozwoju usług otoczenia biznesu:

Strefa śródmiejska

- Tereny pomiędzy al. Zwycięstwa i linia kolejową na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana w kierunku Orłowa

Rejon istotnych obiektów generujących potencjał dla rozwoju usług otoczenia biznesu

- rejon Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz sąsiadującego z nim obszaru Redłowa Przemysłowego wraz z terenami rozwojowymi położonymi wzdłuż al. Zwycięstwa i na południe od ul. Stryjskiej w Gdyni (B2),
- otoczenie nowych węzłów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej: Stadion Pogórze, Obłuże (B6),
- Bałtycki Port Nowych Technologii zlokalizowany na terenach po Stoczni Gdynia.

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju USŁUG OTOCZENIA BIZNESU (IIB)

10. Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów o randze metropolitalnej...
11. Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym:
 - 1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych tworzących spójne ciągi łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne;
 - 2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze.
12. Przygotowanie kompleksowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego, obejmujących obszary w całości (wraz z założeniem możliwości etapowania realizacji), ze szczególnym uwzględnieniem: potrzeb w zakresie podstawowych elementów infrastruktury technicznej, dostępności komunikacyjnej oraz polityki parkingowej, w ścisłym powiązaniu z istniejącą i planowaną polityką transportową miast OM.

BADANIA, NAUKA I INNOWACJE (IIIN)

Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych w zakresie badań, nauki i innowacji:

Tereny istniejących kampusów uczelni wyższych wraz z terenami rozwojowymi w ich bezpośrednim sąsiedztwie

- Kampus uniwersytecki Akademii Morskiej (N5),
- Kampus Akademii Marynarki Wojennej (N6),
- Międzywydziałowy Instytut Medycyny Morskiej i Tropikalnej Gdańskiego Uniwersytetu Medycznego.

Tereny o potencjale do lokalizacji nowych placówek naukowo-badawczych

- rejon Chwarzno-Wiczlino, stanowiący potencjalną rezerwę 62 ha dla rozwoju instytucji badań i kształcenia wraz z zapleczem mieszkalnym, np. kampus uniwersytecki (N7).

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji związanych z NAUKĄ, BADANIAM I INNOWACJAMI (IIIN):

16. Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów o randze metropolitalnej,...
17. Przygotowanie całościowych koncepcji zagospodarowania przestrzennego kampusów uczelni wyższych (wraz z założeniem kolejnych etapów ich realizacji), ze szczególnym uwzględnieniem: identyfikacji obszarów rozwojowych oraz docelowego modelu organizacji ruchu – zarówno wewnątrz kampusu, jak i w jego bezpośrednim otoczeniu, w tym systemu przestrzeni publicznych (o zróżnicowanej hierarchii i wymaganiach funkcjonalno-przestrzennych) oraz polityki parkingowej, w ścisłym powiązaniu z istniejącą i planowaną polityką transportową miast OM, w tym opracowanie koncepcji rozwoju kampusu uniwersyteckiego Akademii Morskiej w Gdyni.
18. Podniesienie jakości istniejących przestrzeni publicznych wewnątrz kampusów, a także stref w ich bezpośrednim otoczeniu, w tym dojść do węzłów i przystanków transportu zbiorowego.

SPORT, REKREACJA I ZIELONA INFRASTRUKTURA (IVR)

Strategiczne obszary rozwoju funkcji metropolitalnych z zakresu sportu i rekreacji:

Tereny zieleni rekreacyjnej – w większości urządzonej – o znaczeniu ponadlokalnym

- nadmorska przestrzeń przyrodniczo-rekreacyjna obejmująca nadmorską część Parku Kolibki (z planowanym do utworzenia ogrodem botanicznym), lasy komunalne Kępy Redłowskiej i Morski Park Komunalny na Polance Redłowskiej, aż do Alei Piłsudskiego i terenów Bulwaru Nadmorskiego, wraz z otoczeniem istniejącego portu jachtowego w Gdyni (R1),
- Leśny Ogród Botaniczny Marszewo (R3)

Otwarte tereny zieleni rekreacyjnej o znaczeniu ponadlokalnym, mające potencjał do rozwoju istniejących funkcji rekreacyjnych

- rozległy teren Kolibek – część zachodnia (po Wielki Kack) – przyszły teren rekreacyjno-sportowy z rezerwą na powiększenie ogrodu botanicznego (R9)

Tereny stanowiące rezerwę pod realizację terenochłonnych usług metropolitalnych – parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne

- rejon planowanego Parku Donas w dzielnicy Dąbrowa (obszar rezerwy pod realizację ośrodka sportów zimowych i teren rekreacyjny) (R12),

Tereny infrastruktury sportu i rekreacji o znaczeniu ponadlokalnym (w tym obiektów związanych z organizacją prestiżowych wydarzeń sportowych i kulturalnych)

- tereny z dominacją funkcji sportowych zlokalizowane między ul. Wołyńską a ul. Stryjską, między lasem a torami kolejowymi (R15),
- Gdynskie Centrum Sportowe

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju funkcji SPORTU I REKREACJI O ZNACZENIU PONADLOKALNYM (IVR):

- 2) Budowa, przebudowa i modernizacja obiektów oraz kształtowanie przestrzeni publicznych o randze metropolitalnej, w szczególności ze sfery wydarzeń i twórczości oraz czasu wolnego (obiekty i urządzenia sportowe i rekreacyjne, elementy małej architektury, rekreacyjne trasy piesze i rowerowe) w tym:

- 5) rozbudowa Akwarium Gdyńskiego,
 - 6) rozbudowa Leśnego Ogrodu Botanicznego Marszewo w Gdyni,
 - 7) realizacja Nadmorskiego Ogrodu Botanicznego w Parku Kolibki w Gdyni
 - 9) realizacja ośrodka sportów zimowych w Gdyni;
23. Modernizacja i rozwój przestrzeni publicznych, w tym m.in.:
- 1) poprawa jakości i rozwój ogólnodostępnych przestrzeni publicznych (w tym nadwodnych) tworzących spójne ciągi spacerowe, łączące różne obszary miasta oraz wiążące istniejące i planowane funkcje metropolitalne;
 - 2) zapewnienie adekwatnego standardu organizacji przestrzeni publicznych o najwyższej randze poprzez wybór najlepszych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych...
 - 3) uporządkowanie, ochrona oraz ukierunkowanie ruchu turystycznego i rekreacyjnego w obszarach wrażliwych przyrodniczo (np. rejon wydm, obszary parków krajobrazowych, nadmorska strefa przyrodniczo-rekreacyjna) minimalizujące ich nadmierne obciążenie i dewaloryzację – wyznaczanie i oznakowanie wejść i szlaków, zagospodarowanie wybranych przestrzeni, m.in. w ramach projektów dotyczących: ..., zrównoważonego zagospodarowania strefy buforowej lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, ...
 - 4) podniesienie funkcjonalności oraz estetyki miejsc stanowiących zaplecze obsługi ruchu turystycznego oraz rekreacji mieszkańców metropolii, w tym sezonowych stoisk obsługujących ruch turystyczny, przede wszystkim w rejonach plaż oraz marin, a także w miejscach symbolicznych o największym prestiżu;
 - 5) opracowanie i wprowadzenie przez gminy nadmorskie standardów funkcjonalno-estetycznych zagospodarowania pasa nadmorskiego, uwzględniających wytyczne ilościowe i jakościowe dotyczące lokalizacji obiektów, jak również standardy estetyczne;
 - 6) estetyzacja i racjonalizacja wykorzystania przestrzeni portowych widocznych z perspektywy drogi wodnej łączącej centrum Gdańska z Zatoką Gdańską, jako elementu istotnego z punktu widzenia budowania wizerunku metropolii, oraz poprawa dostępności od strony wody obszarów wewnętrznych.
24. Umożliwienie wprowadzenia ogólnodostępnych ciągów pieszych i tranzytowych ciągów rowerowych na terenach Rodzinnych Ogrodów Działkowych (w szczególności w sąsiedztwie strategicznych obszarów rozwoju funkcji metropolitalnych, m.in.: ..., Gdynia Mały Kack, Orłowo i Redłowo, ...) w celu ich integracji funkcjonalnej z obszarami otaczającymi i wykorzystania rekreacyjnego, do czasu ich zagospodarowania zgodnego z przeznaczeniem, określonym w planach miejscowych.
25. Przygotowanie planistyczne (w tym zabezpieczenie przed przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją) obszarów o zidentyfikowanym potencjale dotyczącym możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji metropolitalnych (parki rozrywki, centra sportowe i rekreacyjne) poprzez wprowadzenie odpowiednich zapisów w dokumentach planistycznych, opracowanie koncepcji funkcjonalno-przestrzennych i przygotowanie oferty inwestycyjnej.

TERENOCHŁONNE FUNKCJE GOSPODARCZE (VG)

Strategiczne obszary rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych

Tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług w sąsiedztwie portów morskich oraz pod kluczowa infrastrukturę logistyczną

- w granicach portu morskiego w Gdyni oraz w jego zapleczu (tereny w miastach: Gdynia, Reda, Rumia, Wejherowo i gminach: Kosakowo, Wejherowo) jako Dolina Logistyczna - kompleks (około 2.015 ha) funkcji przemysłowo-usługowych na terenie lądu i wód portowych;

Inne tereny pod inwestycje lekkiej produkcji, baz, składów oraz usług

- teren w dzielnicy Wielki Kack wzdłuż ulicy Chwaszczyńskiej, na odcinku od Obwodnicy do granic miasta oraz sąsiadująca część obszaru Kaczych Buków o powierzchni 49 ha (G20);

Tereny potencjalnej rezerwy pod funkcje terenochłonne, wymagające zmiany stanu prawnego

- teren w dzielnicy Obłuże, obecnie w użytkowaniu jako teren ogrodów działkowych, o istotnym potencjale do rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo potencjalnego portu lotniczego w Kosakowie, o powierzchni 212 ha (G17);

Specyficzne działania i przedsięwzięcia dla strategicznych obszarów rozwoju TERENOCHŁONNYCH FUNKCJI GOSPODARCZYCH (VG): 26. Wykorzystanie (w tym zabezpieczenie przed innym przeznaczeniem i zainwestowaniem) rezerw terenowych w bezpośrednim sąsiedztwie portów w Gdańsku i Gdyni do rozwoju i wzmacniania sektora portowo-logistycznego. 27. Przygotowanie planistyczne (w tym zabezpieczenie przed przypadkowym zainwestowaniem i fragmentacją) obszarów o zidentyfikowanym potencjale dotyczącym możliwości rozwoju terenochłonnych funkcji gospodarczych, mogących mieć strategiczny wpływ na pozycję konkurencyjną obszaru metropolitalnego (w tym przemysłu uciążliwego oraz baz, składów i lekkiej produkcji) oraz przygotowanie dla nich oferty inwestycyjnej; w przypadku obszarów obejmujących zasięgiem kilka gmin konieczne jest podjęcie współpracy w celu zapewnienia spójności planowania, a następnie realizacji zainwestowania tych terenów.	
2.2.	Kształtowanie struktur przestrzennych umożliwiających tworzenie nowych i trwałych miejsc pracy
2.2.2.	Zasada rozwoju terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą, w tym usługową): 1) wykorzystujących w pierwszej kolejności tereny zainwestowane gospodarczo (brown field), w tym poprzemysłowe, pokolejowe, powojaskowe ...; 2) w nowych lokalizacjach (green field) dopiero w przypadku wyczerpania zasobów przestrzeni możliwych do ponownego zagospodarowania (brown field), szczególnie terenów zdegradowanych, lub w sytuacji braku terenów o odpowiednich parametrach i uwarunkowaniach formalno-prawnych, przy czym zainwestowanie to musi uwzględniać wymogi ładu przestrzennego i wynikać z uzasadnionej potrzeby; 3) w bezpośrednim zasięgu oddziaływania istniejących kompleksów przemysłowych; 4) odpowiednio powiązanych z układem drogowym i kolejowym; 5) posiadających możliwości obsługi przez transport zbiorowy; 6) posiadających odpowiednią powierzchnię umożliwiającą wyznaczenie terenów zieleni buforowej, minimalizującej negatywne oddziaływanie tych terenów na obszary sąsiednie (np. w celu zmniejszenia zagrożenia hałasem).
2.2.3.	Zasada planowania strategicznych terenów inwestycyjnych (pod działalność gospodarczą i usługową), co oznacza, że powinny one: 1) mieć co najmniej 20 ha powierzchni jako zwarty teren (z możliwością przyłączania obszarów sąsiednich w przyszłości), umożliwiając lokalizację różnorodnych funkcji gospodarczych; 2) dla zwiększania potencjału inwestycyjnego i wykorzystania istniejącej infrastruktury technicznej w miarę możliwości tworzyć komplementarną całość w powiązaniu z istniejącymi terenami zabudowy produkcyjnej lub usługowej; 3) być korzystnie położone względem infrastruktury transportowej, przez ich zlokalizowanie: a) w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu (...) drogi ekspresowej (S), b) w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi, c) w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, d) bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych; 4) być kompleksowo wyposażone w infrastrukturę techniczną (systemy wodnokanalizacyjne, zasilanie w energię elektryczną o odpowiednich parametrach), lub z możliwością jej rozbudowy i przyłączenia do istniejących sieci (przy założeniu jej odpowiedniej przepustowości i parametrów zasilania), a także z możliwością powiązania z systemem dróg publicznych; 5) posiadać sprecyzowany profil zainwestowania gospodarczego, uwzględniający uwarunkowania i ograniczenia społeczne, środowiskowe, gospodarcze miejsca i jego otoczenia, w szczególności o funkcji mieszkaniowej. <i>(rezerwa terenu pod inwestycje terenochłonne (G17) oraz tereny pod inwestycje – w tym przemysł</i>

2.3.	Wzmacnianie całorocznej i atrakcyjnej oferty turystycznej w oparciu o zasoby i walory przyrodniczo-kulturowe, krajobrazowe i funkcje metropolitalne
2.3.4.	Zasada harmonijnego kształtowania zagospodarowania rekreacyjnego i wypoczynkowego, realizowana między innymi przez: 4) unikanie zainwestowania na osiach widokowych i innych eksponowanych punktach w krajobrazie; 5) ochronę atrakcyjnych form krajobrazowych przed zainwestowaniem; 3. udostępnianie turystyczne cennych struktur przyrodniczych (tam, gdzie to nie koliduje z celami ochrony przyrody) przez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury o charakterze informacyjno-edukacyjnym.
2.3.6.	Zasada poszanowania funkcji ekosystemowych i przestrzegania reżimów formalnej ochrony obszarów leśnych lub akwenów wodnych przy ich przeznaczaniu i wykorzystaniu na cele rekreacyjne, w szczególności w obszarach funkcjonalnych miast.
2.3.7.	Zasada kształtowania zintegrowanej i kompleksowej sieci szlaków turystycznych: 1) integrujących obszary przyrodniczo-krajobrazowe, kulturowe i wypoczynkowe województwa; 2) wyposażonych w infrastrukturę turystyczną (np. mariny, przystanie jachtowe, porty jachtowe, punkty odpoczynku) oraz zaplecze (np. bazę noclegową, miejsca parkingowe); 3) posiadających strukturę hierarchiczną i łączących się w sieć o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym jeśli warunki naturalne na to pozwalają (szlaki rowerowe); 4) zaspokajających potrzeby różnych grup użytkowników niezależnie od stopnia ich sprawności fizycznej; 5) ograniczających negatywne oddziaływanie niezorganizowanego i masowego ruchu turystycznego na zasoby i walory środowiska; 6) wpisujących się w ideę regionalnych i sieciowych produktów turystycznych.
2.3.8.	Zasada kształtowania ponadregionalnych i regionalnych tras rowerowych, na które składają się: 1) międzynarodowa: nr 3 (R-10 Hanzeatycka Trasa Rowerowa) 2) regionalna nr: 133. (USTALENIE)
2.4.	Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej
2.4.3.	Zasada hierarchizacji węzłów i połączeń w sieci transportowej według jej ważności dla dostępności zewnętrznej i wewnętrznej województwa: 1) połączenia szczególnie ważne dla dostępności zewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują: a) drogi: nr S6 (gr. państwa – Kołbaskowo – Koszalin – Słupsk – Chwaszczyno – Gdynia – Gdańsk – Rusocin), nr S7 (Gdynia – Gdańsk – Elbląg – Warszawa – Kraków – gr. państwa), połączenie od drogi nr S7 do Portu Gdynia poprzez Drogę Czerwoną, b) linie kolejowe...), nr 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard), 3) połączenia drogowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują drogi: o) nr 468 (droga nr S7 [OZT] Gdynia - Sopot - droga nr 91 Gdańsk) wraz z drogami nr 6 (odcinek: droga nr S6 węzeł „Strzebielino” - Wejherowo - droga nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia”), q) nr 474 (droga nr S6/S7 [OZT] węzeł „Gdynia Wielki Kack” - droga nr 468 Gdynia), 4) połączenia kolejowe szczególnie ważne dla dostępności wewnętrznej obszaru metropolitalnego obejmują linie: c) nr 201 (odcinek: Somonino – Gdynia Port), d) d) nr 202 (Gdańsk Główny - Gdynia Główna - Lębork),

	j) nr 228 (Gdynia Port – Gdynia Port Oksywie) wraz z połączeniem do Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo, p) nr 746 (Gdynia Główna Osobowa - Gdynia Port).
2.4.4.	Zasada hierarchizacji sieci dróg ponadregionalnych i regionalnych: 1) według klas określających minimalne wymagania techniczne i przestrzenne usytuowania drogi b) drogi ekspresowej S6, S7 c) drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP) – połączenie drogowe od drogi nr S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia” poprzez Drogę Czerwoną do Portu Gdynia, d) dróg głównych (G): nr 6 (odcinek nr 6 węzeł „Strzebielino” – Wejherowo – droga nr S7 [OZT] węzeł Gdynia Chylonia, nr 468 i nr 474, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta – OPAT (odcinek od węzła „Droga Czerwona” w Gdyni do Redy), e) dróg zbiorczych (Z), tj. pozostałych odcinków dróg wojewódzkich w granicach województwa (USTALENIE)
2.4.7.	Zasada hierarchizacji węzłowej infrastruktury służącej integracji transportu pasażerskiego w rejonie stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych (...) wyróżniającą: 1) węzeł integracyjny krajowy (K) – Gdynia Główna, 3) węzły integracyjne metropolitalne (M): Gdynia – Chylonia, Gdynia – Karwiny, Gdynia – Wzgórze Św. Maksymiliana, 4) węzły integracyjne lokalne (L): Gdynia – Cisowa, Gdynia – Grabówek, Gdynia – Orłowo, Gdynia – Redłowo, Gdynia – Stocznia, Gdynia – Obłuże, 5) przystanki zintegrowane (PZ): Gdynia Leszczynki, Gdynia Oksywie, Gdynia Stadion. (USTALENIE)
2.4.8.	Zasada kształtowania infrastruktury transportowej wspierającej rozwój transportu niezmotoryzowanego i integracji transportu w ośrodkach lokalnych i subregionalnych oraz węzłach integracyjnych poprzez budowę: 1) dojazdowych tras rowerowych (2-5 km) w obrębie obszarów funkcjonalnych tych ośrodków i węzłów; 2) parkingów w systemie P+R i B+R przy węzłach integracyjnych, przy czym lokalizacja parkingów P+R powinna znajdować się poza strefami o ograniczonej dostępności dla pojazdów samochodowych; 3) infrastruktury drogowej, w tym przystankowej, dla obsługi linii lokalnego transportu autobusowego.
2.4.12.	Zasada zróżnicowania zintegrowanej polityki transportowej w stosunku do rdzenia i pozostałych stref obszaru metropolitalnego w zakresie: 1) roli transportu zbiorowego; 2) narzędzi regulowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczby miejsc postojowych i miejsc parkowania, organizacji parkingów i miejsc postojowych, odpłatności za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych) i ciężarowych; 3) lokalizacji określonych elementów infrastruktury transportowej (węzłów i przystanków przesiadkowych transportu zbiorowego, parkingów P&R, B&R, K&R, centrów logistycznych).
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.4.:	
3. Rozwój regionalnej i ponadregionalnej sieci drogowej, koncentrujący się na budowie i modernizacji dróg w dostosowaniu do parametrów funkcjonalno-technicznych i standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego: 1) służących powiązaniom z (...) nowymi węzłami na drogach nr S6, S7 oraz prowadzeniu nowych linii transportu zbiorowego, 2) redukujących uciążliwość w obszarach zabudowy, w tym wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza obszary zabudowane przez budowę obwodnic: k) Gdyni Chyloni, Rumi i Redy jako Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, 4) budowa dróg do bezpośredniej obsługi strategicznych terenów inwestycyjnych, w tym:	

a) Drogi Popiołowej, łączącej drogę wojewódzką nr 100 (ulica I Dywizji Wojska Polskiego) w Rumi z drogą powiatową nr 1605 G (ulicą Pucką) w Gdyni. 5. Dokonanie analizy celowości i podjęcie kierunkowej decyzji w sprawie wprowadzenia transportu szynowego wraz z węzłami integracyjnymi lub przystankami zintegrowanymi do obsługi terenów o silnej presji suburbanizacyjnej, w tym: 1) budowy trasy lekkiego transportu szynowego na odcinku: linia kolejowa nr 201 - Gdynia Chwarzno-Wiczlino - Bojano - Koleczkowo - Szemud - Luzino. 6. Budowa i rozbudowa infrastruktury obsługi transportu zbiorowego (w tym P&R i B&R) w węzłach integracyjnych i przystankach zintegrowanych.	
2.5.	Zwiększanie stopnia bezpieczeństwa energetycznego i sprawności systemów produkcji, przesyłu i dystrybucji energii elektrycznej i ciepłej, gazu, ropy naftowej oraz produktów ropopochodnych
2.5.3.	Zasada preferowania lokalizacji instalacji do wytwarzania energii ze źródeł odnawialnych na obszarach i w miejscach o największym potencjale zasobowym, przy uwzględnieniu konieczności eliminowania lub maksymalnego ograniczania zagrożeń i negatywnego oddziaływania tej infrastruktury na środowisko, w tym na bioróżnorodność, powiązania przyrodnicze, walory krajobrazowe oraz zdrowie ludzi, w tym: 2) siłowni wiatrowych wszędzie tam, gdzie brak przeciwwskazań wynikających z potrzeb ochrony środowiska przyrodniczego, krajobrazu kulturowego oraz bezpieczeństwa i obronności państwa, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów odrębnych; 5) instalacji słonecznych, w tym: a) z kolektorów słonecznych - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa, b) z systemów fotowoltaicznych (farm) - w obrębie kompleksów najstabszych gruntów rolnych o powierzchni co najmniej 1 ha i gruntach zrekultywowanych na cele inne niż rolnicze i leśne, c) z systemów fotowoltaicznych (instalacje na budynkach) - na terenach zabudowanych i zurbanizowanych na obszarze całego województwa, na potrzeby własne;
2.5.7.	Zasada zagwarantowania bezpieczeństwa dostaw energii elektrycznej poprzez zapewnienie co najmniej dwustronnego zasilania wszędzie tam, gdzie jest to szczególnie istotne ze względu na potrzeby społeczno-gospodarcze.
2.5.11.	Zasada uwzględniania w planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym potrzeb bezpieczeństwa energetycznego przez m.in.: 1) rezerwowanie pasów terenów wolnych od zabudowy i przeszkód terenowych dla projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej, a na etapie jej eksploatacji zapewniających dostęp do sieci i urządzeń energetycznych; 2) określanie ograniczeń w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu w pobliżu projektowanej i planowanej infrastruktury elektroenergetycznej oraz źródeł produkcji energii elektrycznej i ciepłej.
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 2.5.:	
4. Budowa punktów ładowania samochodów elektrycznych.	
2.6.	Kształtowanie struktur przestrzennych wspierających zdolności obronne państwa
2.6.2.	Zasada bezkolizyjnego funkcjonowania terenów zamkniętych przez uwzględnianie w zagospodarowaniu przestrzennym stref ochronnych i ograniczeń wokół tych terenów, zgodnie z decyzjami właściwych organów.
3.1.	Zachowanie i odtwarzanie zasobów środowiska przyrodniczego i jego spójności
3.1.5.	Zasada priorytetu ekologicznego - polegająca na stosowaniu rozwiązań techniczno-przestrzennych służących zachowaniu i podwyższeniu przyrodniczej, w tym krajobrazowej jakości przestrzeni i zapobiegania przekształceniom przestrzennym skutkującym utratą bądź istotnym obniżeniem walorów przyrodniczo-krajobrazowych, fragmentacją terenów przyrodniczo cennych

	oraz utratą łączności przestrzennej ekosystemów.
3.1.8.	Zasada integralnego podejścia do ochrony różnorodności biologicznej i kształtowania terenów zieleni jako spójnego systemu zielonej infrastruktury – z uwzględnieniem zielonych pierścieni i korytarzy ekologicznych - stanowiących elementy łączności ekologicznej obszarów miejskich z ich otoczeniem.
3.1.9.	Zasada zachowania pozostałości naturalnych ekosystemów i ich ochrony planistycznej, jako cennych obiektów ochrony różnorodności biologicznej zapewniających trwałość ekosystemów (w szczególności terenów podmokłych, łąk dolinnych i śródlęśnych, zadrzewień śródpolnych, starorzeczy i oczek wodnych) – nie objętych dotychczas ochroną prawną.
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.1.:	
1. Ochrona regionalnego systemu ekologicznego przez: 1) zachowanie obszarów, siedlisk i obiektów przyrodniczych szczególnie cennych, reprezentatywnych dla regionu, reprezentujących krajobraz nadmorski, pojezierny, dolin rzecznych i równin zalewowych - zagrożonych zanikiem lub trwałym przekształceniem - oraz obejmowanie ich indywidualnymi formami ochrony przyrody; 4) zachowanie ciągłości przestrzennej powiązań ekologicznych na poziomie krajowym, regionalnym, subregionalnym i lokalnym, z utrzymywaniem przestrzeni wolnej od zabudowy lub ograniczenie intensywności zabudowy w ich przebiegu; 8. Zachowywanie w stanie naturalnym lub zbliżonym do naturalnego obszarów objętych dynamicznymi procesami geomorfologicznymi, w szczególności odcinków wybrzeża morskiego i dolin rzek, gdy nie stwarza to zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi i ich mienia oraz infrastruktury. 14. Uwzględnianie w dokumentach planistycznych na poziomie lokalnym obszarów cennych przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną prawną (wymienionych poniżej) do ochrony, w postaci obiektów ochrony indywidualnej, z zagwarantowaniem zachowania dotychczasowego użytkowania i ich trwałości lub w uzasadnionych przypadkach odstępstwo od ich wykazywania – pod warunkiem jego indywidualnego uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin. Obszary cenne przyrodniczo, dotychczas nie objętych ochroną prawną i wskazane do ochrony indywidualnej w Mieście Gdynia: 54) Wielka Rola - użytek ekologiczny (Leśnictwo Rogulewo, oddz. 169, 170, 185, 186, 187), 55) Polany za Krykulcem - użytek ekologiczny (Leśnictwo Witomino, oddz. 205, 206, 216) 56) Kocie Bagno - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 26), 57) Folwarczna - zespół przyrodniczo-krajobrazowy (lasy prywatne, oddz. 15, 26), 58) Łęg nad Sweliną- użytek ekologiczny (Leśnictwo Sopot, oddz. 240 a, c, las prywatny, oddz. 1), 59) Torfowisko - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 41 h), 60) Łąka śródlęsna - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 27 a), 61) Brzezina bagienna i torfowisko - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 27, 28), 62) Oksywskie Nocki - użytek ekologiczny (rejon ul. Zielonej), 63) Święta Góra - użytek ekologiczny (Leśnictwo Cisowa, oddz. 212 a, d, g, h, i, k), 64) Krowie Łąki - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo), 65) Dwa torfowiska - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 27 a), 66) Bagno przy Rozstaju - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 27 a), 67) Młaka przy Źródle Marii - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, rejon źródła Marii), 68) Dwa Bagienka użytek ekologiczny (Leśnictwo Witomino, oddz. 214 c, d,), 69) Torfowisko w Osowskim Lesie - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 28 a), 70) Torfowisko skraje - użytek ekologiczny (Leśnictwo Gołębiewo, oddz. 27 f).	
3.2.	Ochrona obszarów o charakterystycznym krajobrazie kulturowym lub znaczeniu historycznym
3.2.2.	Zasada ochrony walorów widokowych, w tym panoram oraz przedpoli ekspozycyjnych zabytkowych wsi i miast, obiektów zabytkowych oraz dóbr kultury współczesnej, stanowiących dominanty architektoniczne.
3.2.5.	Zasada kształtowania otoczenia obiektów dziedzictwa kulturowego oraz dóbr kultury

współczesnej, w sposób kreujący przestrzeń publiczną integrującą mieszkańców, z poszanowaniem wartości kulturowych i krajobrazowych.	
DZIAŁANIA I PRZEDSIĘWZIĘCIA POLITYKI PRZESTRZENNEJ, SŁUŻĄCE REALIZACJI KIERUNKU 3.2.:	
1. Utrzymanie w dobrym stanie zasobów dziedzictwa kulturowego objętych ochroną konserwatorską prawną – rejestr zabytków oraz ustawową – ewidencja zabytków, w szczególności zabytkowych układów urbanistycznych, urbanistyczno-krajobrazowych i ruralistycznych oraz licznych zamków, zespołów pałacowo-parkowych, dworskich, kościołów i założeń klasztornych, obiektów budownictwa przemysłowego i obronnego, obiektów militarnych i fortyfikacyjnych. 12. Identyfikowanie dóbr kultury współczesnej w oparciu o: 1) kryteria obligatoryjne: a) obiekt niebędący zabytkiem, b) obiekt jest uznanym dorobkiem współcześnie żyjących pokoleń, c) obiekt posiada wysokie wartości artystyczne lub historyczne, d) obiekt powstał po 1945 r.; 2) kryteria dodatkowe: a) unikatowość – np. jedyny obiekt zachowany w formie pierwotnej, b) nowatorstwo – zarówno w kontekście rozwiązań architektonicznych, technicznych, jak i materiałowych, c) symboliczność – symbol dla mieszkańców i przyjezdnych, d) uznanie – obiekt otrzymał nagrody, wyróżnienia, e) próba czasu - zachowanie walorów przestrzennych i estetycznych pomimo degradacji, będącej efektem technicznego zużycia lub zaniedbania zarządcy, lub też spontanicznego rozwoju zagospodarowania terenów przyległych.	
3.3.	Ograniczenie emisji zanieczyszczeń środowiska
3.3.2.	Zasada stosowania i dostosowania rozwiązań w zakresie indywidualnych i lokalnych systemów oczyszczania ścieków do warunków środowiskowych, w tym ukształtowania terenu, warunków gruntowo-wodnych, rodzaju odbiornika, intensywności zabudowy, oraz z uwzględnieniem sposobów zaopatrzenia w wodę; rozwiązania te wymagają uzasadnienia w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.
3.3.6.	Zasada zachowania miejskich terenów zieleni, przenikających tkankę obszarów zabudowanych, jako elementów sprzyjających utrzymaniu dobrych warunków klimatu lokalnego i ograniczeniu rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza i hałasu.
3.3.7.	Zasada zachowania w granicach miast wszystkich istniejących zbiorników wodnych i cieków, kształtujących lokalne warunki topoklimatu, w tym aerosanitarne.
3.3.8.	Zasada priorytetu podejmowania działań naprawczych w zakresie zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, uciążliwości lokalnych i indywidualnych, na obszarach przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń w powietrzu.
3.3.9.	Zasada zmniejszania negatywnego oddziaływania transportu na środowisko przez: 1) kształtowanie miejskiej infrastruktury komunikacyjnej w sposób sprzyjający zwiększaniu płynności ruchu; 2) wyprowadzanie ruchu o charakterze tranzytowym poza tereny miast i innych obszarów o wysokiej koncentracji zabudowy mieszkaniowej; 3) tworzenie stref buforowych i obudowy biologicznej wzdłuż dróg wysokich klas technicznych, ograniczających rozprzestrzenianie zanieczyszczeń motoryzacyjnych; 4) ograniczenie przeznaczania pod budownictwo mieszkaniowe terenów zagrożonych podwyższonym poziomem hałasu komunikacyjnego, w tym w sąsiedztwie dróg ekspresowych, linii kolejowych i lotnisk.

- 2) Przypominamy, że przedmiotem DT mogą być ustalenia – zapisy oznaczone w tekście *Planu* symbolem U, jedynie jeśli nie są one jednoznacznie określone. Dotyczy to przede wszystkim ustaleń posiadających tzw. klauzulę elastyczności („brak uwzględnienia wymaga indywidualnego uzasadnienia”). W tym zakresie inicjatywa podjęcia dyskusji na ich temat należy do Zespołu DT Miasta Gdyni.

3. Inne zagadnienia do dyskusji

Departament Infrastruktury wnosi o rozbudowę mariny (w powiązaniu z rozbudową zewnętrznego portu morskiego), celem stworzenia warunków do dalszego rozwoju turystyki żeglarskiej w województwie.

4. Skład Zespołu Dialogu Terytorialnego SWP – Miasto Gdynia

W skład Zespołu Dialogu Terytorialnego SWP, wchodzi:

- a) Mieczysław Struk - Marszałek Województwa Pomorskiego jako Przewodniczący Zespołu,
- b) Jakub Pietruszewski - Dyrektor Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego, Z-ca przewodniczącego Zespołu,
- c) Anna Błazewicz-Stasiak - Zastępca Dyrektora Departamentu Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, Z-ca przewodniczącego Zespołu,
- d) Karolina Marczevska – Referat Gospodarki Przestrzennej, Departament Rozwoju Regionalnego i Przestrzennego, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
- e) Anna Łoziak – Kierownik Zespołu Osadnictwa i Dziedzictwa Kulturowego, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego,
- f) Grażyna Kubicz – Kierownik Zespołu Transportu i Infrastruktury Technicznej, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego,
- g) Jarosław Czochański – Kierownik Zespołu Środowiska i Krajobrazu, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego,
- h) Lech Michalski - Zespołu Transportu i Infrastruktury Technicznej, Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego,
- i) Elżbieta Pomierski - Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, Sekretarz Zespołu.

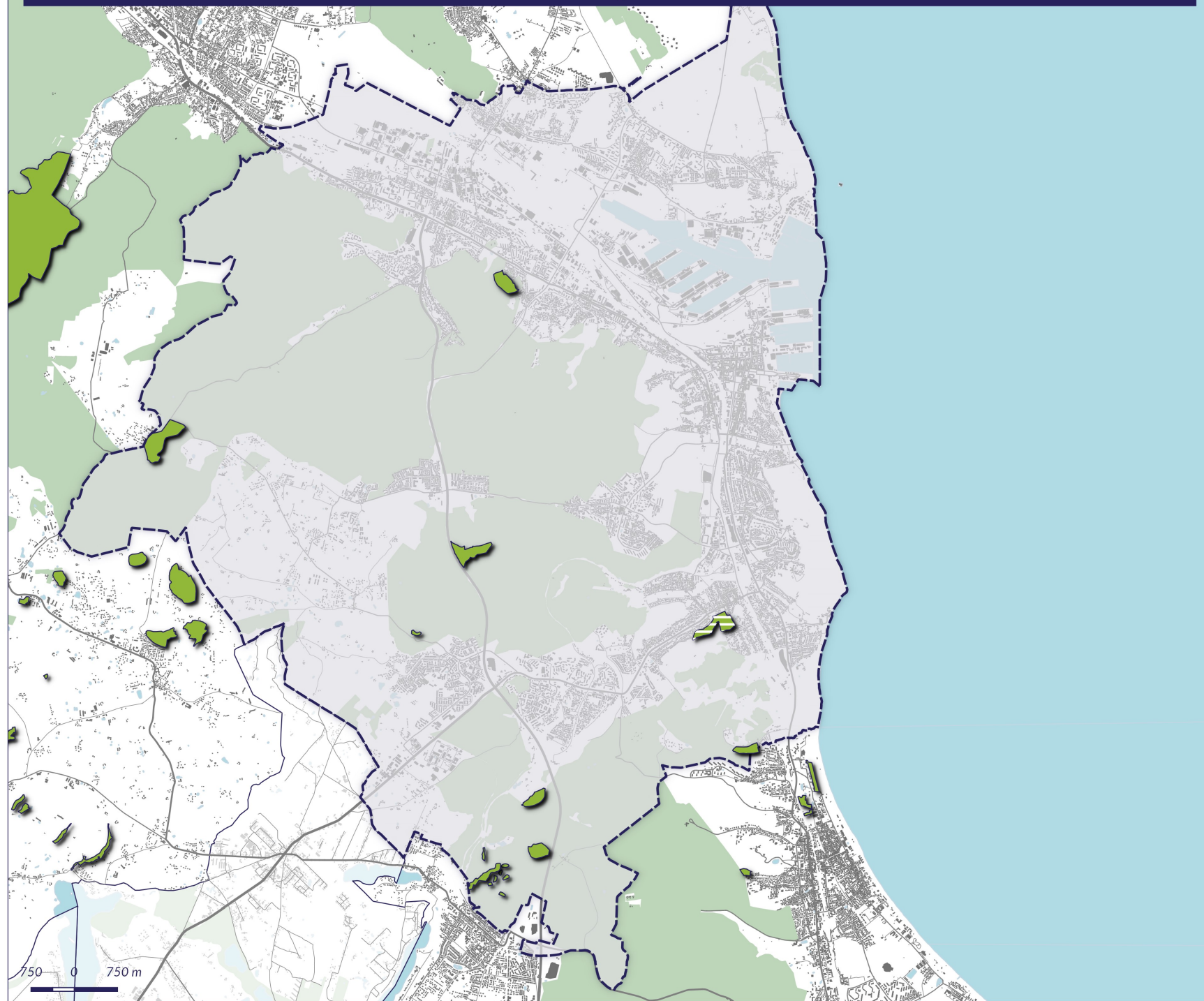
5. Termin Dialogu Terytorialnego

Zgodnie z Koncepcją DT przewiduje się przeprowadzenie 2 spotkań. Proponowany termin I spotkania w ramach DT między **12-23 marca br.** (terminy do ustalenia).

II spotkanie powinno się odbyć w terminie wskazanym przez Pana Prezydenta, ale przed uzyskaniem opinii o projekcie studium od właściwej komisji urbanistyczno-architektonicznej.

Osobą kontaktową w sprawie DT ze strony Zespołu Dialogu Terytorialnego SWP jest Elżbieta Pomierski tel. 0-59 843 10 60, e-mail: e.pomierski@pbpr.pomorskie.pl

Akceptuję



- wyznaczone korytarze ekologiczne
- projektowane użytki ekologiczne
- projektowane zespoły przyrodniczo-krajobrazowe



Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030 - ŚRODOWISKO KULTUROWE

m. Gdynia

PROPONOWANE	USTANOWIONE	
Pomniki historii		OBIEKTY O POWAGĄ HISTORYCZNĄ
Parki kulturowe		
Zabytkowe układy urbanistyczne		ZABYTKOWE ZESPÓŁY PAŁACOWE I DWORSKIE
Zabytkowe układy ruralistyczne		
Pałace i dwory		
Założenia parkowe		
Pozostała zabudowa zespołu pałacowego/dworskiego		
Parki		ZABYTKI ZIELNI
Aleje		
Ogrody i inne		
Cmentarze		OBIEKTY ZABYTKOWE - ZABYTKOWE UKŁADY PRZESTRZENNE
Kościóły		
Zabudowania kościelne i cmentarne		
Zakony i klasztory		
Świątynie innych wyznań		
Mała architektura sakralna		
Obiekty architektury obronnej		
Elementy architektury obronnej		
Miejsca pamięci		
Zabytki morskie		
Zabytki techniki		ZABYTKI ARCHITECTURY OBRODNEJ
Zabytki hydrotechniki		
Zabytki pełniące historycznie funkcje usługowe		ZABYTKI ARCHITECTURY OBRODNEJ
Zabytki pełniące historycznie f. przemysłowe/produkcyjne		
Architektura mieszkaniowa miejska		ZABYTKI ARCHITECTURY OBRODNEJ
Architektura mieszkaniowa wiejska		
Obiekty gospodarcze		ZABYTKI ARCHITECTURY OBRODNEJ
Obiekty małej architektury		
Inne		ZABYTKI ARCHITECTURY OBRODNEJ
Zabytki archeologiczne		

