

**UCHWAŁA NR XLII/1289/2001**  
**RADY MIASTA GDAŃSKA**  
**z dnia 20 grudnia 2001 roku**

**w sprawie**  
**Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego**  
**miasta Gdańska**

Na podstawie art. 6 ust. 6 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym (j.t. Dz. U. z 1999 r. Nr 15, poz. 139, zm: z 1999 r. Nr 41, poz. 412, Nr 111, poz. 1279, z 2000 r. Nr 12, poz. 136, Nr 109, poz. 1157, Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 14, poz. 124), w zw. art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dn. 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (j.t. Dz. U. z 1996 r. Nr 13, poz. 74, zm: z 1996 r. Nr 58, poz. 261, Nr 106, poz. 496, Nr 132, poz. 622, z 1997 r. Nr 9, poz. 43, Nr 106, poz. 679, Nr 107, poz. 686, Nr 113, poz. 734, Nr 123, poz. 775, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, Nr 132, poz. 1126, z 2000 r. Nr 23, poz. 306, Nr 48, poz. 552, Nr 62, poz. 718, Nr 78, poz. 989, Nr 91, poz. 1009, Nr 95, poz. 1041, z 2001 r. Nr 45, poz. 497).

W celu określenia polityki przestrzennej uwzględniającej trwały, zrównoważony rozwój jako podstawę działań w przestrzeni, interes publiczny wspólnoty samorządowej i interesy władających gruntami, które w pełni uczynią

**Gdańsk – nowoczesną metropolią bałtycką na skrzyżowaniu szlaków**  
**transportowych i kulturalnym centrum regionu**  
**zachowującym harmonijną ciągłość wielokulturowej tradycji**

**Rada Miasta Gdańska uchwala co następuje:**

**§1**

1. Uchwala się Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska.
2. Studium, o którym mowa w ust. 1 stanowi załącznik do niniejszej uchwały i składa się z:
  - 1) tekstu Studium,
  - 2) załączników graficznych do Studium:
    - a) rysunek w skali 1:100 000 „Uwarunkowania ponadlokalne“, który stanowi załącznik nr 1 do Studium,
    - b) rysunek w skali 1:10 000 „Uwarunkowania – plansza podstawowa“, który stanowi załącznik nr 2 do Studium,
    - c) rysunek w skali 1:10 000 „Zasoby dziedzictwa kulturowego“, który stanowi załącznik nr 3 do Studium,
    - d) rysunek w skali 1:10 000 „Kierunki zagospodarowania przestrzennego – plansza podstawowa“, który stanowi załącznik nr 4 do Studium
    - e) rysunek w skali 1:10 000 „Ochrona dziedzictwa kulturowego“, który stanowi załącznik nr 5 do Studium,

- f) rysunek w skali 1:25 000 „Kierunki rozwoju systemu transportowego“, który stanowi załącznik nr 6 do Studium,
- g) rysunek w skali 1:25 000 „Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów wodociągowo-kanalizacyjnych, który stanowi załącznik nr 7 do Studium,
- h) rysunek w skali 1:25 000 „Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów energetycznych, który stanowi załącznik nr 8 do Studium,
- i) rysunek w skali 1:25 000 „Obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane“, który stanowi załącznik nr 9 do Studium,
- j) rysunek w skali 1:25 000 „Struktura funkcjonalno-przestrzenna – stan zdeterminowany“, który stanowi załącznik nr 10 do Studium,
- k) rysunek w skali 1:25 000 „Struktura funkcjonalno-przestrzenna – stan perspektywiczny“, który stanowi załącznik nr 11 do Studium,
- l) rysunek w skali 1:25 000 „Struktura funkcjonalno-przestrzenna – stan wypełnienia struktur“, który stanowi załącznik nr 12 do Studium,
- m) rysunek w skali 1:25 000 „Możliwości inwestycyjne miasta“, który stanowi załącznik nr 13 do Studium.

3. Części tekstu Studium oraz szkice i rysunki oznaczone zdaniem „opracowanie nie jest ustaleniem Studium“ mają charakter informacyjno-promocyjny i nie są podstawą badania spójności rozwiązań projektów planów z polityką przestrzenną miasta określoną w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska.

## §2

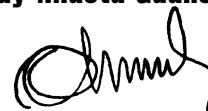
Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta, a w szczególności zobowiązuje się Zarząd do:

- 1) sporządzenia opracowań projektowych i studialnych niezbędnych do prowadzenia prawidłowej polityki rozwoju miasta, o których mowa w aneksie 13 Studium,
- 2) powołania Rady Studium mającej na celu bieżącą ocenę wykonania Studium oraz przedstawianie propozycji uzupełniania o nowe treści wynikające z potrzeb rozwojowych Gdańska,
- 3) przedkładanie Radzie Miasta corocznej informacji w zakresie potrzeb aktualizacji Studium,
- 4) opublikowania tekstu Studium wraz ze szkicami poglądowymi w formie broszury,
- 5) ogłoszenia na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku i w prasie lokalnej informacji o uchwaleniu Studium.

## §3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący  
Rady Miasta Gdańska**



**Bogdan Oleszek**

## UZASADNIENIE

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, zgodnie z Ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym, jest podstawowym dokumentem polityki przestrzennej gminy, dotyczącym całego jej obszaru, uchwalanym przez radę gminy. Nie jest natomiast przepisem gminnym powszechnie obowiązującym i nie stanowi podstawy do wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Postanowienia studium są wprowadzane do obiegu prawnego w planach zagospodarowania przestrzennego, a zarząd gminy każdorazowo bada spójność projektu planu z polityką przestrzenną gminy określoną w studium.

Ustalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańsk koncentrują się na najważniejszych problemach gospodarki przestrzennej, zjawiskach wymagających rozstrzygnięć w obecnym stanie rozwoju miasta, kwestiach wywołujących kontrowersje i spory, co do bieżących i przyszłych skutków. Problemy i zjawiska niesporne i mniejszej wagi dla rozwoju miasta są potraktowane w dokumencie marginalnie lub wręcz pominięte. Tak więc rozmaite ujęcie poszczególnych wątków w tekście Studium wynika z ich zróżnicowanej wagi dla rozwoju przestrzennego miasta i jest założeniem konstrukcji dokumentu.

Dnia 21 września 1995 r. Rada Miasta Gdańsk (RMG) podjęła uchwałę nr XXIV/251/95 w sprawie przystąpienia do sporządzenia Studium. Opracowanie projektu studium zostało powierzone zespołowi autorskiemu z Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie kierowanemu przez prof. dr inż. arch. Macieja Nowakowskiego. Zarząd Miasta nie zdecydował się skierować projektu sporządzonego przez IGPIK do uchwalenia przez Radę Miasta i powierzył kontynuowanie prac nad studium, przy wykorzystaniu dorobku prac Instytutu i pozostałych współautorów, Biuru Rozwoju Gdańsk (BRG), które podjęło prace projektowe od stycznia 2001 r.

W lutym i kwietniu 2001 r. przeprowadzono rady techniczne o charakterze seminaryjnym, w których wzięli udział – obok projektantów BRG – członkowie Zarządu Miasta, przedstawiciele wydziałów Urzędu Miejskiego i jednostek organizacyjnych miasta, członkowie Komisji Rozwoju Przestrzennego RMG i zaproszeni eksperci. W maju sformułowano pierwszy pełny tekst Studium nazwany projektem wstępnym. Został on w tym samym miesiącu przedłożony do opiniowania wewnętrznemu wydziałom Urzędu Miejskiego i jednostkom organizacyjnym miasta, a także zlecono 6 wybitnym urbanistom z Gdańsk i kraju opracowanie koreferatów. Projekt wstępny był prezentowany wielu środowiskom społecznym i fachowym. Po zakończeniu konsultacji projektu wstępnego i akceptacji przez ZMG polityk częściowych dotyczących problemów konfliktowych sformułowano projekt roboczy Studium – uwzględniający większość uwag i postulatów zgłoszonych na tym etapie prac. Projekt roboczy został przyjęty przez Zarząd Miasta na posiedzeniu w dniu 21 czerwca i skierowany do opiniowania ustawowego. Opiniowanie ustawowe zakończyło się 17 sierpnia – wpłynęło tylko kilka opinii, w większości akceptujących projekt bez uwag. Zgłoszone uwagi zostały wnikliwie rozpatrzone i niektóre z nich uwzględnione. Pozostałe instytucje nie przystąpiły do żadnych opinii, co oznacza, że nie mają uwag do projektu. Zarząd Miasta przyjął ostateczny projekt Studium na posiedzeniu w dniu 28 sierpnia i skierował go do prac legislacyjnych w Radzie Miasta.

Gdańsk jest głównym miastem rozwijającego się subregionalnego systemu osadniczego o cechach obszaru metropolitalnego. Centrum obszaru, obejmującego różnorodne powiązania funkcjonalno-przestrzenne, gospodarcze i demograficzno-społeczne jest Trójmiasto oraz – szerzej – aglomeracja gdańska. Gdański Obszar Metropolitalny (GOM) delimitowany wg granic powiatów, obok trzech miast na prawach powiatu (Gdańsk, Sopot, Gdynia), obejmuje graniczące z nimi powiaty: pucki,

wejherowski, kartuski, gdański (z siedzibą w Pruszczu Gdańskim), tczewski i nowodworski. GOM obejmie łącznie 46 miast i gmin, zamieszkałych obecnie przez ponad 1,3 mln mieszkańców. Procesy urbanizacyjne aglomeracji gdańskiej stwarzają niekorzystne dla dużych miast regionu, a przede wszystkim Gdańska, zjawisko ucieczki mieszkańców do sąsiadujących gmin wiejskich. Gminy te oferują rozległe obszary budowlane (na ogół obsługiwane przez miejskie systemy infrastruktury technicznej) w atrakcyjnych środowiskowo rejonach podmiejskich, a ceny nieruchomości są niższe niż w Gdańsku. Podobna konkurencja pojawia się także na rynku nieruchomości przeznaczonych na działalność gospodarczą, co skutkuje przenoszeniem się podmiotów gospodarczych do gmin ościennych. Istnieje obawa, że w nadchodzących latach w aglomeracji gdańskiej nastąpi dynamiczny rozwój przedmieść (suburbii) przy niewypełnieniu struktur mieszkaniowych Gdańska. Trzeba równocześnie podkreślić, że nie ma żadnych mechanizmów koordynujących zagospodarowanie przestrzenne na obszarze aglomeracji, ani na obszarze Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.

Misja Gdańska sformułowana w Studium i cytowana w preambule uchwały, wyznacza główne cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego. Rozwijająca się współpraca międzynarodowa w basenie Morza Bałtyckiego, a także rozwój współpracy europejskiej i postęp procesów globalizacji będą oddziaływać na wzrost międzynarodowego znaczenia miasta. Dodatkową szansą dla rozwoju Gdańska jest bliskość krajów nadbałtyckich, które wraz z Polską weszły do rodziny demokratycznych państw europejskich oraz bliskość enklawy kaliningradzkiej Rosji.

W skali kraju Gdańsk będzie pełnił funkcję ośrodka administracyjnego i usługowego dla całego regionu północnej Polski, centrum Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego i aglomeracji gdańskiej. Szczególne znaczenie w ramach wysoko wyspecjalizowanych usług będzie miał dalszy rozwój gdańskiego ośrodka naukowego i akademickiego, zarówno uczelni i instytutów państwowych, jak i samorządowych i prywatnych, a także nowoczesnego kompleksu naukowo-technologicznego wykorzystującego innowacyjność gdańskiego środowiska naukowego.

Rozwój przestrzenny miasta będzie utrzymany w granicach terenów już dotąd przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego na cele budowlane. Część Żuław Gdańskich (w tym

Wyspy Sobieszewskiej) na wschód i południe od wyznaczonej linii zasięgu zainwestowania miejskiego będzie trwale wyłączona z zabudowy, za wyjątkiem układów liniowych infrastruktury technicznej.

Punktem wyjścia do kształtowania przestrzeni miasta jest system terenów zielonych i otwartych wynikający z analizy struktury przyrodniczej miasta i stanowiący rodzaj ekologicznego szkieletu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Ten Ogólnomiejski System Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB) obejmuje struktury przyrodnicze o randze krajowej, regionalnej i lokalnej, a także niektóre obszary przeznaczone na funkcje inne niż zieleń publiczna – wybrane tereny mieszkaniowe i usługowe z dużymi powierzchniami zieleni towarzyszącej oraz wybrane tereny jeszcze niezagospodarowane.

W Gdańsku - mieście o bardzo bogatej i złożonej historii i tradycji osadniczej - ochrona dóbr kultury stanowi także jedną z podstaw rozwoju. Środowisko kulturowe jest bowiem, łącznie z bardzo ciekawym środowiskiem przyrodniczym, bazą dla rozwoju gospodarki turystycznej. W Gdańsku wyznaczono trzy typy obszarów podlegających ochronie w zakresie dziedzictwa kulturowego:

- obszary i obiekty o znaczeniu ponadregionalnym, tworzące tożsamość miasta i jego wizerunek w skali europejskiej i krajowej,
- obszary i obiekty o znaczeniu miejskim (regionalnym),
- obszary i obiekty kształtujące lokalną tożsamość i wizerunek w skali dzielnic lub ich fragmentów.

W Studium ustala się różnorodne polityki ochronne mające na celu zachowanie, uczynienie lub ekspozycję zabytków stosownie do ich znaczenia w krajobrazie kulturowym Gdańska, określone drogą wartościowania zabytkowych przestrzeni miejskich. Zasady obowiązujące w każdej z ustalonych polityk ochronnych muszą być szczegółowo weryfikowane i konkretyzowane przy opracowywaniu planów zagospodarowania przestrzennego – w zależności od lokalnych potrzeb i możliwości.

Głównym kierunkiem zagospodarowania przestrzennego powinno być wypełnienie wolnych przestrzeni w istniejących strukturach urbanistycznych. Struktura funkcjonalno-przestrzenna zainwestowanej części miasta jest silnie zdefiniowana istniejącym zagospodarowaniem i nie będzie tu – poza restrukturyzacją terenów przemysłowych i powojaskowych – większych ani zasadniczych zmian.

Najważniejsze przestrzenie inwestycyjne znajdują się w Śródmieściu i są to tereny o najwyższych walorach lokalizacyjnych. Są one przeznaczone pod funkcje usługowe i mieszkaniowe. W pozostałych „starych dzielnicach” dolnego tarasu wolne przestrzenie będą przede wszystkim wypełniane obiektami usługowymi, wciąż niezrealizowanymi mimo wieloletniego uwzględnienia ich w planach. Zrównoważony rozwój istniejących struktur będzie polegał na:

- odchodzeniu od układów monofunkcyjnych, przede wszystkim wzbogacaniu funkcjonalnym dzielnic sypialnianych,
- podnoszeniu atrakcyjności, standardu i intensywności obszarów centralnych,
- uzupełnieniu podsystemów transportu zbiorowego,
- ochronie i – w miarę możliwości – tworzeniu nowych powiązań ekologicznych dla wzbogacenia Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB),
- zachowaniu i kultywowaniu lokalnej tożsamości kulturowej poszczególnych zespołów, osiedli i dzielnic.

Dzielnice południowe i zachodnie miasta są głównymi obszarami rozwojowymi w zakresie mieszkalnictwa i usług. Funkcje te kształtowane będą zgodnie z wymaganiami zrównoważonego rozwoju przez:

- uwzględnienie w zabudowie naturalnych walorów ukształtowania i pokrycia terenu,
- tworzenie struktur wielofunkcyjnych z podporządkowaniem wszystkich funkcji, funkcji głównej, tj. mieszkalnictwu,
- zagwarantowanie obszernych terenów dla mieszkalnictwa o niskiej intensywności i wysokim standardzie,
- zachowanie lokalnych walorów dziedzictwa kulturowego i zaadaptowanie ich do wymogów współczesnego miasta,
- preferencje dla systemów transportowych zbiorowych i niezbędny zakres rozwoju systemów indywidualnych.

Wzrastająca skłonność przesiedlania się do gmin ościennych dobrze sytuowanych gdańszczan, oceniana jest jako zjawisko jednoznacznie negatywne. Władze miasta są bowiem żywotnie zainteresowane zatrzymaniem w mieście dobrych podatników, dlatego dąży się do stworzenia maksymalnie szerokiej (pod względem cenowym i przestrzennym) oferty mieszkaniowej adresowanej do wszystkich

grup ludności. Przewiduje się osiągnięcie standardu zamieszkiwania zbliżonego do obecnego poziomu miast zachodnioeuropejskich: 30 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej mieszkania na mieszkańca i 102 gospodarstwa domowe na 100 mieszkań. Pojemność terenów mieszkaniowych Gdańska ocenia się na 13,6 mln m<sup>2</sup>. Pozwala ona na osiągnięcie wymienionych wyżej wskaźników po realizacji przyrostu netto powierzchni użytkowej o 5,3 mln m<sup>2</sup> i wypełnieniu zidentyfikowanych struktur mieszkaniowych. Ponad 3/4 założonego przyrostu zasobów mieszkaniowych Gdańska będzie zrealizowanych na zewnętrznych terenach rozwojowych. W dzielnicy Południe przewiduje się realizację ponad 3,5 mln m<sup>2</sup>, z czego ok. 30% będzie stanowiła zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności. W dzielnicy Zachód planuje się realizację ok. 0,8 mln m<sup>2</sup>, w tym ok. 90% w zabudowie mieszkaniowej o niskiej intensywności. Przyrost netto zasobów mieszkaniowych na terenach silnie zainwestowanych (Oliwa, Wrzeszcz, Śródmieście, Port) szacuje się na ok. 1 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej.

Główną koncentracją usług w Gdańsku i Trójmieście jest i pozostanie Centralne Pasma Usługowe (CPU), które jest istotnym elementem tożsamości aglomeracji gdańskiej. Będzie następować intensyfikacja wykorzystania przestrzeni, zarówno terenów wolnych, dotąd niezabudowanych jak i terenów odzyskiwanych dla nowego zainwestowania w wyniku restrukturyzacji zespołów przemysłowo-składowych. Ośrodki usługowe poza CPU będą koncentracjami obiektów usługowych, położonymi zazwyczaj w sąsiedztwie dużych zespołów mieszkaniowych. Dzielnicowe ośrodki usługowe, przede wszystkim w dzielnicy Południe, stanowią element szerszych zamierzeń modernizacyjnych zespołów miejskich o jednolitej funkcji i przyczynią się do podniesienia prestiżu i atrakcyjności dzielnic mieszkaniowych.

Część wschodnią miasta trzeba uznać za obszar rozwojowy funkcji gospodarki morskiej i gospodarki turystycznej, a przede wszystkim wypoczynku. W rejonie Portu Północnego powstaną na wolnych, niezainwestowanych terenach nowe specjalistyczne bazy przeładunkowe oraz obiekty towarzyszące portowi (centrum logistyczne). Ustala się granicę wschodnią ekspansji funkcji portowo-przemysłowej zgodnie z odlądową granicą portu.

Atrakcje Gdańska stwarzają możliwość oferty programowej dla różnych rodzajów turystyki: krajoznawczej, wypoczynkowej, morskiej i żeglarskiej,

biznesowej, kongresowej i pielgrzymkowej. Wskazuje się dwa główne kierunki działań zmierzających do wzmocnienia funkcji gospodarki turystycznej: odkrycie dla publiczności mało znanych, słabo eksponowanych bądź po prostu zaniedbanych atrakcji turystycznych oraz uzupełnienie oferty miejskiej o obiekty ogólnomiejskich usług sportowo-turystycznych, kulturalnych, handlowych oraz bazę noclegową dla turystów o różnym stopniu zamożności. Podstawowe zagospodarowanie turystyczne powinno się koncentrować na obszarach głównych atrakcji: Śródmieścia Historycznego, starej Oliwy, pasa nadmorskiego zachodniego i na Wyspie Sobieszewskiej. Niezbędny jest, choćby minimalny program zagospodarowania rejonu Westerplatte-Wisłoujście i kompleksu parkowo-leśnego, które obecnie pozbawione są odpowiedniego zaplecza.

Projektowany układ głównych powiązań transportowych Gdańska ma kształt prostokątnej ramy, składającej się z: zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, ciągu Nowej Spacerowej, Drogi Zielonej i Trasy Sucharskiego, Obwodnicy Południowej Gdańska. Wewnątrz ramy drogowo-ulicznej wykształcony zostanie system powiązań poprzecznych, umożliwiających dogodny dojazd z poszczególnych dzielnic do układu zewnętrznego.

Ustala się priorytet transportu zbiorowego przed indywidualną komunikacją samochodową. W modelowym rozwiązaniu systemu transportu zbiorowego na terenie Gdańska założono wprowadzenie integracji podsystemów w skali miasta i metropolii w zakresie funkcjonalnym i przestrzennym. Rolę głównego przewoźnika w obszarze aglomeracji pełni Szybka Kolej Miejska, łącząca wszystkie miasta i dzielnice znajdujące się na jej trasie od Wejherowa do Gdańska. Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej sprawił, że systematycznie spada wielkość przewozów pasażerskich SKM. W latach 1994-1998 wielkość przewozów spadła z 56 mln pasażerów rocznie do 42,5 mln, czyli o 24%. Mimo to jest to środek transportu, którego częstotliwość kursowania, prędkość komunikacyjna, dostateczny komfort podróżowania i niezależność od warunków atmosferycznych sprawiają, że jest i pozostanie najkorzystniejszym elementem w systemie komunikacji pasażerskiej aglomeracji gdańskiej. Przewiduje się wydłużenie trasy SKM do przystanku Śródmieście i dalej do nowego węzła integracyjnego Czerwony Most, rozbudowę podsystemu tramwajowego w dzielnicy Południe,

Śródmieściu, Pieckach-Migowie oraz usprawnienie i racjonalizację funkcjonowania podsystemu autobusowego.

Zakłada się utworzenie wydzielonego podsystemu ścieżek rowerowych skojarzonego z podsystemem ciągów pieszych łączącym najważniejsze punkty zainteresowań mieszkańców i turystów. Jest on zintegrowany z systemem przestrzeni publicznych, które są głównymi miejscami percepcji miasta.

W Studium proponuje się wprowadzenie nowej polityki parkingowej, której głównym celem jest zachowanie pożądanej proporcji pomiędzy transportem indywidualnym, zbiorowym i pieszym na obecnym poziomie, tj. 30%: 40%: 30%. Przewiduje się wyodrębnienie w mieście trzech stref o zróżnicowanym, limitowanym od góry lub od dołu, poziomie zaspokojenia potrzeb parkingowych.

Zgodnie z wymogami ustawy w Studium określono obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe, dodatkowo wskazano obszary zalecane do sporządzenia planów. W ten sposób Studium przedstawia wszystkie znane obecnie obszary wymagające sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego i może być pełną podstawą polityki miasta w zakresie podejmowania ich opracowania.

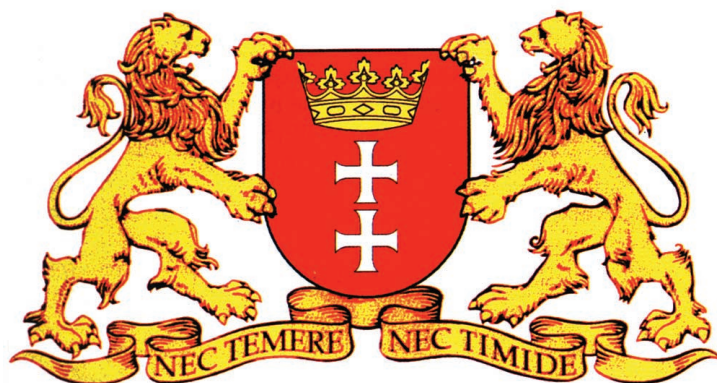
Na zakończenie sformułowano wnioski do gmin ościennych, samorządu województwa i administracji rządowej, których realizacja ma istotne znaczenie dla rozwoju przestrzennego miasta. Podobnie w aneksie 13 zestawiono wykaz opracowań projektowych i studialnych niezbędnych do prowadzenia prawidłowej polityki rozwoju miasta, obejmującej zarówno opracowania ściśle przestrzenne jak i dotyczące innych sfer rozwoju miasta, pośrednio istotnych dla ładu przestrzennego.

Studium zawiera szereg informacji i propozycji nie należących do warstwy stanowiącej. Mają one charakter promocyjny i marketingowy i nie będą stanowiły przesłanki badania spójności z nowo sporządzanymi planami zagospodarowania przestrzennego. Należą tu przede wszystkim zestawienie *Możliwości inwestycyjnych miasta* oraz *Wykaz najważniejszych inwestycji finansowanych z budżetu miasta, do realizacji w okresie najbliższych lat*.

Uchwalenie Studium zapewni naszemu miastu stabilne narzędzie sterowania rozwojem przestrzennym, co przyczyni się do zachowania i poprawy ładu przestrzennego i do przyspieszenia rozwoju gospodarczego.

# STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDAŃSKA

Załącznik do  
Uchwały Rady Miasta Gdańska Nr XLII/1289/2001  
z dnia 20 grudnia 2001 roku  
w sprawie Studium uwarunkowań  
i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska



## **Organ sporządzający Studium - Zarząd Miasta Gdańska**

**Prezydent Miasta Gdańska**  
**Wiceprezydent ds. zagospodarowania przestrzennego**  
**Wiceprezydent**  
**Wiceprezydent**  
**Wiceprezydent**  
**Sekretarz**  
**Skarbnik**

**Paweł Adamowicz**  
**Ryszard Gruda**  
**Ewa Sienkiewicz**  
**Adam Landowski**  
**Jan Józef Stoppa**  
**Danuta Janczarek**  
**Włodzimierz Pietrzak**

## **Zespół autorski Studium - Biuro Rozwoju Gdańska**

**Generalny Projektant Studium** Marek Piskorski

### **Zespół Generalnego Projektanta**

Bożena Aljewicz	Maria Piotrkowska	Jolanta Sokołowska-Kupść
Tadeusz Mendel	Barbara Pujdak	Grzegorz Sulikowski
Krystyna Mieszkowska	Irena Romasiuk	Ryszard Wiewiórowski
Krystyna Narbutt-Ochocińska	Leon Rugień	
Halina Ostouch-Szadziul	Kazimierz Rybkowski	

### **Pozostali autorzy**

Urszula Frąckiewicz	Maria Koprowska	Barbara Szczerbowska
Barbara Grabowska-Herman	Joanna Labenz	Bożena Tisler
Stanisław Jędruszczyk	Grzegorz Lechman	Małgorzata Walicka-Podolska
Marek Karzyński	Joanna Radecka	

### **Współpraca**

Joanna Bach	Michał Kozłowski	Adam Rodziewicz
Agnieszka Bartoszewicz-Pietrzak	Krzysztof Krzemiński	Katarzyna Rosiak-Rodziewicz
Magdalena Bronicka	Dorota Kucharczak	Ewa Semka
Edyta Damszel	Tomasz Lewandowski	Tamara Śniowska
Bogusław Grechuta	Jarosław Łosiński	Danuta Spacer
Irena Grzywacz	Ewa Łopacka	Krzysztof Swędrzyński
Alicja Hołoszkiewicz-Załucka	Ewa Mączka	Wiesława Szermer
Maria Jakutowicz	Daniela Milan-Konopka	Bohdan Szytański
Joanna Kalicińska	Jadwiga Pankau	Janina Wysocka
Magdalena Kiewlicz	Agata Piszczek	Katarzyna Zajązkowska
Anna Kostka	Michał Peszkowski	
Maria Kowalska	Jan Radomyski	

### **Współpraca techniczna**

Dorota Adamska	Dariusz Jonaszek	Michał Szatybełko
Małgorzata Antoń	Magdalena Kawka	Grażyna Wlazłowska
Hanna Cymanowska	Andrzej Milczarek	Urszula Żytkiewicz
Aleksandra Gan	Marta Leś-Szczechowska	
Zbigniew Janiszewski	Grażyna Opalińska	

<b>Redakcja</b>	Ewa Chatupniczak	Barbara Pujdak
-----------------	------------------	----------------



# Spis treści

Wstęp	12
<b>I. UWARUNKOWANIA</b>	16
1. Uwarunkowania ponadlokalne	16
2. Demografia i zatrudnienie	19
3. Uwarunkowania przyrodnicze	22
4. Zasoby dziedzictwa kulturowego	26
5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna	28
6. Mieszkalnictwo	33
7. Usługi i administracja	34
8. Gospodarka morska, przemysł, składy, bazy	37
9. Gospodarka turystyczna	39
10. System transportowy	40
11. Gospodarka komunalna	42
<b>II. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO</b>	49
12. Misja i główne funkcje egzogeniczne	49
13. Cele rozwoju miasta	50
14. Prognoza demograficzna i rynku pracy	52
15. Kształtowanie struktury przestrzennej miasta	54
16. Tereny specjalnych polityk inwestycyjnych	59
17. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego	61
18. Ochrona dziedzictwa kulturowego	63
19. Kierunki rozwoju mieszkalnictwa	65
20. Kształtowanie sieci usług	67
21. Kierunki rozwoju gospodarki morskiej, przemysłu, składów, baz	70
22. Kierunki rozwoju turystyki	71
23. Kierunki rozwoju systemu transportowego	73
24. Polityka parkingowa	76
25. Kierunki rozwoju gospodarki komunalnej	76
26. Obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane	80
<b>III. WNIOSKI KIEROWANE DO GMIN OŚCIENNYCH, SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA I ADMINISTRACJI RZĄDOWEJ</b>	83
<b>IV. MOŻLIWOŚCI INWESTYCYJNE MIASTA*</b>	85
<b>V. ANEKSY</b>	93
1. Kartogramy – Gdańsk na tle obszaru metropolitalnego	93
2. Wykaz obszarów i obiektów przyrodniczych prawnie chronionych	100
3. Wykaz stref ochronnych	117
4. Wykaz zespołów i obiektów zabytkowych wpisanych do rejestru zabytków	119
5. Wykaz pozostałych zespołów zabytkowych	136
6. Wykaz stref ochrony ekspozycji	142
7. Wykaz stanowisk archeologicznych	143
8. Zaludnienie i zatrudnienie według rejonów komunikacyjnych – stan istniejący	152
9. Kartogramy – Zróżnicowanie przestrzenne zjawisk społeczno-gospodarczych (retrospekcja i stan istniejący)	156

\* Opracowanie nie jest ustaleniem Studium.

## Spis treści

10. Wykaz obszarów zdegradowanych technicznie i substandardowych wymagających rehabilitacji i przekształceń	168
11. Wykaz obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych przed 1 stycznia 1995, po 1 stycznia 1995 i projektów planów w trakcie opracowania (stan na lipiec 2001)	171
12. Wykaz cieków podstawowych i urządzeń osłony przeciwpowodziowej	180
13. Wykaz opracowań projektowych i studialnych niezbędnych do prowadzenia prawidłowej polityki rozwoju miasta	183
14. Wykaz najważniejszych inwestycji finansowanych z budżetu miasta, do realizacji w okresie najbliższych lat*	186
15. Zaludnienie i zatrudnienie według rejonów komunikacyjnych (prognoza)*	193
16. Kartogramy – Zróżnicowanie przestrzenne zjawisk społeczno-gospodarczych (prognoza na stan wypełnienia struktur)*	204
17. Wykaz terenów objętych polityką zorganizowanego procesu inwestycyjnego	211
18. Wykaz terenów objętych polityką rehabilitacji zabudowy i infrastruktury technicznej	212
19. Wykaz terenów objętych polityką przekształceń obszarów zdegradowanych	213
20. Model obsługi miasta Gdańska w zakresie ośrodków usługowych	214
21. Wykaz obszarów i obiektów przyrodniczych postulowanych do objęcia ochroną prawną	215
22. Wykaz obszarów i obiektów dziedzictwa kulturowego będących przedmiotem odpowiednich polityk ochronnych	216
23. Kartogramy – Prognozy transportu samochodowego i zbiorowego*	219
24. Wskaźniki parkingowe	226
25. Wykaz obszarów, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane	228
Bibliografia	234
<b>VI. RYSUNKI STANOWIĄCE (POZA TEKSTEM)**</b>	<b>237</b>
1. Uwarunkowania ponadlokalne, skala 1:100 000	237
2. Uwarunkowania (plansza podstawowa, skala 1:10 000)	237
3. Zasoby dziedzictwa kulturowego, skala 1:10 000	239
4. Kierunki zagospodarowania przestrzennego (plansza podstawowa, skala 1:10 000)	239
5. Ochrona dziedzictwa kulturowego, skala 1:10 000	240
6. Kierunki rozwoju systemu transportowego, skala 1:25 000	240
7. Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów wodociągowo-kanalizacyjnych skala 1:25 000	240
8. Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów energetycznych i telekomunikacji skala 1:25 000	241
9. Obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane, skala 1:25 000	241
<b>VII. RYSUNKI PROMOCYJNE I INFORMACYJNE* (POZA TEKSTEM)**</b>	<b>242</b>
10. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – stan zdeterminowany, skala 1:25 000	242
11. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – stan perspektywiczny, skala 1:25 000	242
12. Struktura funkcjonalno-przestrzenna – stan wypełnienia struktur, skala 1:25 000	242
13. Możliwości inwestycyjne miasta, skala 1:25 000	242
<b>VIII. SZKICE POGLĄDOWE (powstałe na podstawie rysunków Studium)*</b>	<b>243</b>
1. Uwarunkowania środowiskowe	
2. Zasoby dziedzictwa kulturowego	
3. Zasady polityki przestrzennej	
4. Mieszkalnictwo	
5. Kształtowanie sieci usług	

\* Opracowanie nie jest ustaleniem Studium.

\*\* Zacytowano tylko hasła z legend rysunków Studium.

6. Gospodarka morska, przemysł, składy, bazy
7. Gospodarka turystyczna i rekreacja
8. Ogólnomiejski system terenów aktywnych biologicznie i ochrona przyrody
9. Ochrona dziedzictwa kulturowego
10. Tereny specjalnych polityk inwestycyjnych
11. System transportowy
12. Strefy parkingowe
13. Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów wodociągowo-kanalizacyjnych
14. Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów energetycznych i telekomunikacji
15. Obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane



## Wstęp

**S**tudium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy – zgodnie z art. 6 Ustawy z 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym – jest podstawowym instrumentem polityki przestrzennej gminy. Uwzględnia się w nim uwarunkowania wynikające z:

- dotychczasowego przeznaczenia, zagospodarowania i uzbrojenia terenu,
- występowania obiektów i terenów chronionych na podstawie przepisów szczególnych,
- stanu i funkcjonowania środowiska przyrodniczego, kulturowego, w tym stanu rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- prawa własności gruntów,
- jakości życia mieszkańców,
- zadań służących realizacji ponadlokalnych celów publicznych,
- uwarunkowań, celów i kierunków polityki przestrzennej państwa na obszarze województwa.

**Studium, uchwalone przez radę gminy, nie jest przepisem gminnym powszechnie obowiązującym ani nie stanowi podstawy do wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Jest to główny dokument gminy dotyczący gospodarki przestrzennej całego jej obszaru. Postanowienia studium są wprowadzane w życie poprzez plany zagospodarowania przestrzennego, których spójność ze studium bada zarząd gminy przed ich uchwaleniem.**

Dotychczas politykę przestrzenną Gdańska najpełniej określa Miejscowy ogólny plan zagospodarowania przestrzennego z 1994 r. (dokument ogólny, w wielu miejscach niedookreślony i zdezaktualizowany). Rysunek planu sporządzony jest w skali 1:25 000. Ponadto większa część miasta pokryta jest innymi planami miejscowymi, przeważnie (porównując powierzchnię pokry-

cia) uchwalonymi przed 1995 r., które niedługo utracą ważność. Z kolei liczne plany sporządzone po 1 stycznia 1995 r., które można uznać za aktualne i odpowiadające współczesnym potrzebom rozwoju miasta, pokrywają tylko ok. 20% powierzchni miasta w granicach administracyjnych i ok. 39% powierzchni istniejących i planowanych terenów zainwestowania miejskiego. Wszystkie te okoliczności wskazują na to, że uchwalenie nowego dokumentu planowania przestrzennego o charakterze strategicznym, obejmującego cały obszar miasta, jest bardzo ważne.

**Studium Gdańska (zgodnie z ustawą) zawiera uwarunkowania i kierunki rozwoju przestrzennego miasta. Inne aspekty rozwoju społecznego i gospodarczego omawiane są w tym dokumencie tylko w zakresie bezpośrednio oddziałującym na problemy przestrzenne. Ustalenia Studium koncentrują się na najważniejszych problemach gospodarki przestrzennej, zjawiskach wymagających rozstrzygnięć w obecnym stanie rozwoju miasta, kwestiach wywołujących kontrowersje i spory co do bieżących i przyszłych skutków.** Problemy i zjawiska niesporne i mniejszej wagi dla rozwoju miasta są potraktowane w dokumencie marginalnie lub wręcz pominięte. Tak więc rozmaite ujęcie poszczególnych wątków w teksie Studium wynika z ich zróżnicowanej wagi dla rozwoju przestrzennego miasta i jest założeniem konstrukcji dokumentu.

Należy przypomnieć, że obecnie przestrzeń Gdańska funkcjonuje w uwarunkowaniach gospodarki wolnorynkowej i ustroju demokratycznego, ze wszystkimi pozytywnymi i negatywnymi konsekwencjami tego faktu. Gospodarka wolnorynkowa jest zarówno siłą dynamiczną jak i anarchizującą przestrzeń. Dynamika gospodarki zależy przede wszystkim od przedsiębiorstwa i siłę tego przedsiębiorstwa trzeba wykorzystać, nie dopuszczając do zniekształcenia przestrzeni. Demokra-

tycznie wybrane organy miasta muszą się liczyć z ograniczeniami wynikającymi z samej istoty zdobycia, utrzymania i przekazywania władzy, praw obywateli i podmiotów gospodarczych gwarantowanych im w państwie prawa, wielkości budżetu i właściwości terytorialnej.

Najważniejsze tezy Studium zostały zapisane pogrubioną czcionką. Oznaczenia na rysunkach Studium: linie i punkty, należy interpretować z uwzględnieniem ogólnego i strategicznego charakteru dokumentu i zgodnie ze skalami rysunków. Przede wszystkim pokazują one cele, idee i zasady rozwoju przestrzennego miasta, a nie ścisłe lokalizacje obiektów.

Miasto zostało podzielone dla celów planistycznych na 6 dzielnic: Śródmieście, Wrzeszcz, Oliwa, Południe, Zachód i Port, a każda z dzielnic na 3 do 6 jednostek urbanistycznych (łącznie 28). Struktury te zdelimitowane zostały wg kryteriów funkcjonalno-przestrzennych oraz historycznych obrazując współczesny stan rozwoju urbanizacji (zob. ryc. 1).

Rozwój struktur przestrzennych i demograficznych zanalizowano w Studium w trzech przekrojach kontrolnych:

- stan zdeterminowany,
- stan perspektywiczny,
- stan wypełnienia struktur.

Stan zdeterminowany skonstruowany został z uwzględnieniem zjawisk społeczno-gospodarczych i przestrzennych, które uznano za zdecydowane i nieuniknione, w szczególności chodzi o inwestycje będące w trakcie realizacji. Stan perspektywiczny jest etapem pośrednim w rozwoju miasta, dla którego występuje wysokie prawdopodobieństwo ekstrapolacji dzisiejszych trendów rozwoju przestrzennego i techniczno-technologicznego. Natomiast stan wypełnienia struktury oznacza etap zajęcia przez inwestycje wszystkich obszarów w granicach miasta wskazanych pod zainwestowanie miejskie. Wyróżnione stany struktury nie dotyczą konkretnych ram czasowych. Jedynie dla obliczeń prognoz demograficznych przyporządkowano kolejnym stanom lata 2005, 2015 i 2025, co nie zmienia faktu, że analizowane stany mają w zagospodarowaniu przestrzennym genezę i intencję jakościową.

Dnia 21 września 1995 r. Rada Miasta Gdańska (RMG) podjęła uchwałę nr XXIV/251/95 w sprawie przystąpienia do sporządzania Studium. Opracowanie projektu studium zostało powierzone zespołowi autorskiemu z Instytutu Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie kierowanemu przez prof. dr. inż. arch. Macieja Nowakowskiego. Zespół Instytutu, wspomagany przez niezależnych ekspertów, sporządził w latach 1997/1999 liczne analizy i studia, zawarte w 3 syntety-

zujących raportach przejściowych oraz sformułował latem 1999 r. projekt studium, który po poprawkach uzyskał ostateczny kształt autorski w sierpniu 2000 r. Autorami tego projektu, obok prof. Nowakowskiego, byli: prof. nauk tech. Tadeusz Sumień, mgr inż. arch. Barbara Bańkowska, mgr inż. arch. Katarzyna Donimirska, dr hab. Maciej Przewoźniak, mgr inż. arch. Mirosław Łaszek, mgr Wanda Domaradzka, mgr inż. Hanna Toboła, mgr inż. Agnieszka Makowska, mgr inż. Stanisław Witkowski, mgr inż. Maciej Berendt, mgr inż. arch. Danuta Strembicka, dr inż. Tomasz Parteka, prof. dr hab. Stanisław Szwankowski, mgr inż. arch. Barbara Szwankowska, mgr Paweł Decewicz, Bożena Goślička, mgr inż. arch. Robert Jaworski.

W wyniku procedury opiniodawczej przeprowadzonej na zlecenie Zarządu Miasta Gdańska (ZMG) (11 koreferatów), w którą włączono także autorów projektu, Zarząd Miasta nie zdecydował się skierować projektu do opiniowania ustawowego i – tym samym – do uchwalenia przez Radę Miasta Gdańska. Zarząd powierzył kontynuowanie prac nad studium, przy wykorzystaniu dorobku prac Instytutu i pozostałych współautorów, Biuru Rozwoju Gdańska (BRG), które podjęło prace projektowe w styczniu 2001 r. Nowy projekt podjął – w mniej radykalnej formie – ideę „rozwoju miasta do wewnątrz” utrzymując priorytet dla wypełnienia wolnych przestrzeni w istniejących strukturach urbanistycznych. Inne najważniejsze rozwiązania kontynuowane w nowym projekcie to:

- oparcie rozwoju miasta o system osnowy ekologicznej,
- ujęcie Śródmieścia Historycznego jako głównej struktury nowoczesnego miasta ze wskazaniem specjalizacji usługowych poszczególnych jego części,
- koncentracja funkcji usługowej w Centralnym Paśmie Usługowym,
- lokalizacja ośrodka usługowego dla dzielnicy Południe w rejonie Jasienia-Zaborni,
- preferencja dla transportu zbiorowego,
- układ sieci drogowo-ulicznej.

Biuro włączyło w prace nad studium rozpoczęte wcześniej tzw. studia dzielnicowe, których celem miała być bieżąca koordynacja planów zagospodarowania przestrzennego, sporządzanych w Gdańsku najczęściej w skalach szczegółowych. Obecnie ten cel został włączony jako jeden z celów Studium.

Prace nad Studium przebiegały dwutorowo. Z jednej strony powstał tekst i rysunki, uwzględniające strukturę dzielnicową miasta oraz strukturę branżową gospodarki przestrzennej. Podjęto także i przeprowadzono uzupełniające studia i analizy oraz zweryfikowano te, które

## Wstęp

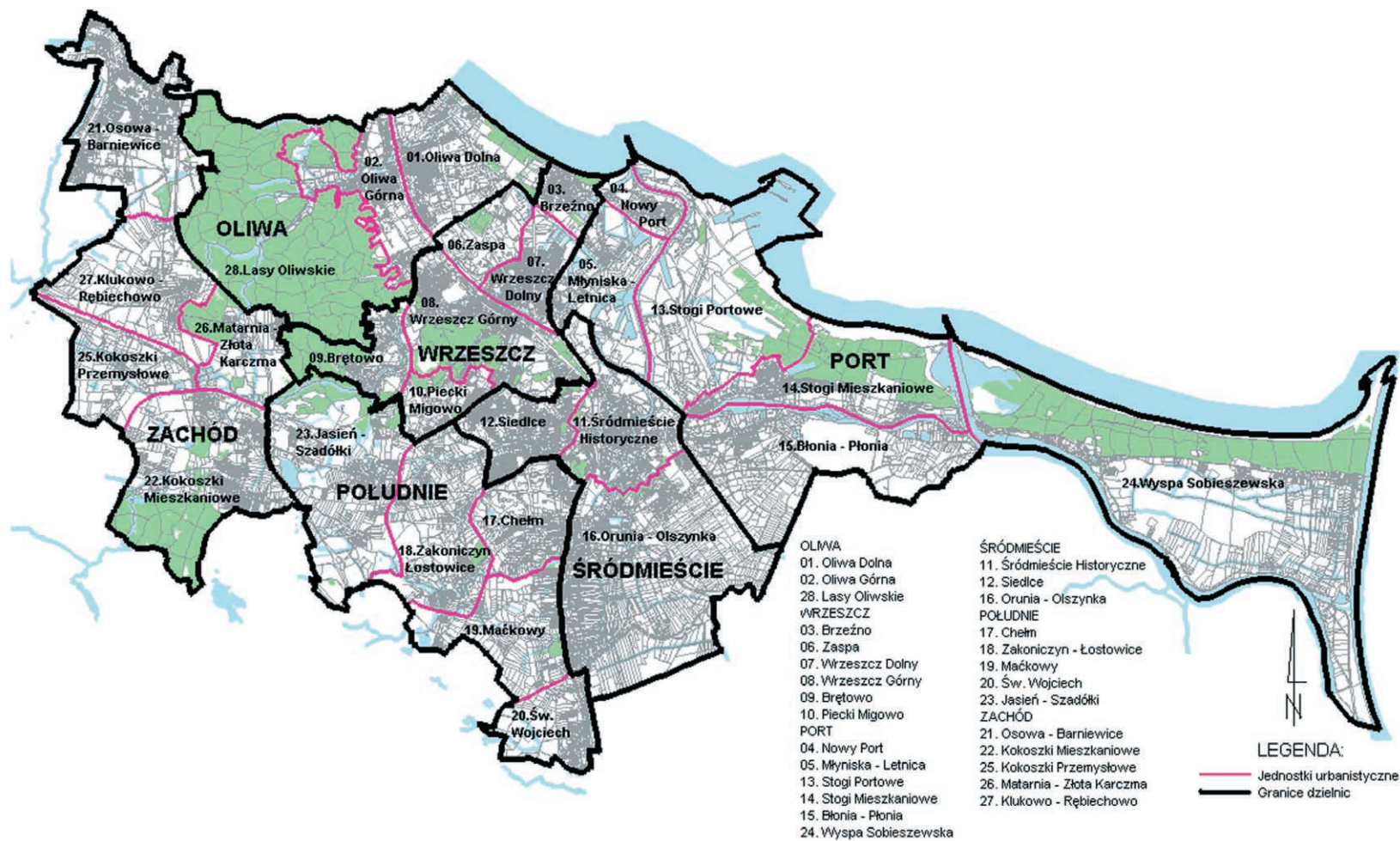
sporządzono wcześniej. Z drugiej strony wyodrębniono problemy konfliktowe w rozwoju przestrzennym miasta i skupiono się nad sformulowaniem tez polityk częściowych, które były konsultowane z wydziałami i jednostkami organizacyjnymi miasta, aby w końcu uzyskać akceptację Zarządu Miasta jako organu sporządzającego studium i następnie wnieść je do projektu Studium jako jego ustalenia. Sporządzono następujące raporty dotyczące problemów konfliktowych:

- ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej,
- polityka przestrzenna na terenach zalewowych i zagrożonych powodzią,
- polityka energetyczna,
- polityka parkingowa,
- zasady lokalizacji ośrodków usługowych i centrów handlowo-usługowych,
- model obsługi w zakresie oświaty i służby zdrowia.

W lutym i kwietniu 2001 r. przeprowadzono rady techniczne o charakterze seminaryjnym, w których wzięli udział – obok projektantów BRG – członkowie Zarządu Miasta, przedstawiciele wydziałów Urzędu Miejskiego i jednostek organizacyjnych miasta, członkowie Komisji Rozwoju Przestrzennego RMG i zaproszeni eksperci. W maju sformułowano pierwszy pełny tekst Studium, który został przedłożony do opiniowania wewnętrznego wydziałom Urzędu Miejskiego i jednostkom organizacyjnym miasta. Następnie sformułowano projekt roboczy Studium, który został przyjęty przez Zarząd Miasta na posiedzeniu w dniu 21 czerwca i skierowany do opiniowania ustawowego. Opinie przedłożone przez organy ustawowe w większości akceptowały projekt bez uwag.



Ryc. 1 Gdańsk – podział na dzielnice i jednostki urbanistyczne



# I. UWARUNKOWANIA

## 1. Uwarunkowania ponadlokalne

### Uwarunkowania międzynarodowe

Gdańsk powstał i rozwinął się dzięki swojemu położeniu u ujścia Wisły na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego jako główny port zasobnego spichlerza środkowo-wschodniej Europy. Tu krzyżują się szlaki morskie ze Skandynawii, Europy Zachodniej i świata z drogami lądowymi na południe Polski i Europy. Tędy przebiegają szlaki lądowe wzdłuż wybrzeża Bałtyku, łączące Niemcy i Europę Zachodnią z Rosją, Litwą, Łotwą i Estonią.

Wejście Polski do Unii Europejskiej, jednego z ważniejszych światowych biegunów rozwoju, jest związane z włączeniem się polskiej gospodarki do procesów globalizacji i otwarciem na rynki międzynarodowe. Niezbędnym warunkiem powodzenia na rynku europejskim i w globalnym systemie społeczno-gospodarczym jest zasadnicza poprawa konkurencyjności oferowanych produktów i usług.

Położenie Gdańska na przecięciu tras komunikacyjnych północ-południe (TEM/TER) i wschód-zachód (Via Hanseatica) stwarza szanse utrzymania i rozwoju funkcji portowych miasta. Przy czym należy wziąć pod uwagę fakt istnienia dynamicznie rozwijających się, alternatywnych tras na tych kierunkach komunikacyjnych. Są to drogi przebiegające wzdłuż zachodniego i wschodniego wybrzeża Bałtyku, stanowiące w większej części trasy lądowe z krótkimi regularnymi połączeniami promowymi lub mostowo-tunelowymi (Sztokholm-Malmö-Kopenhaga-Europa Zachodnia oraz Via Finlandia i Via Baltica: Umea-Helsinki-Tallin-Ryga-Europa Południowa). Aby skutecznie konkurować z nimi, należy nie tylko rozwijać połączenia promowe ale też gruntownie zmodernizować powiązania portów z ob-

giwanym zapleczem lądowym (najważniejszą inwestycją jest budowa autostrady A 1).

### Ośrodek o znaczeniu ponadregionalnym

Gdańsk jest największym ośrodkiem gospodarczym w Polsce północnej, ma duży wpływ na procesy gospodarcze na obszarze między Słupskiem, Starogardem, Kwidzynie i Elblągiem. Jako ośrodek usługowy oddziaływaniem swym przekracza granice województwa. Znaczenie ponadregionalne ma administracja publiczna, międzynarodowa, bałtycka i ogólnokrajowa. W Gdańsku mają swoją siedzibę ponadlokalne instytucje finansów i ubezpieczeń, kultury i informacji, wyspecjalizowane obiekty ochrony zdrowia, jednostki handlowo-biznesowe (centrale firm, giełdy, targi, wyspecjalizowane hurtownie) oraz administracja kościelna.

Gdańsk wraz z Sopotem i Gdynią stanowi najważniejszy ośrodek uniwersytecki północnej Polski oraz znaczący ośrodek nauki i kultury. Rozwijają się tutaj wyspecjalizowane usługi, charakterystyczne dla metropolii ery cywilizacji informacyjnej. Gdańsk oddziałuje cywilizacyjnie na całą Polskę Północną.

### Uwarunkowania regionalne

Gdańsk jest stolicą województwa pomorskiego, a także miastem centralnym tzw. gdańskiego regionu zurbanizowanego, utożsamianego z dawnym (sprzed 1999 r.) województwem gdańskim.

Gdańsk, wraz ze swoim regionem, jest miejscem o nieprzeciętnych walorach turystycznych – wynikających zarówno z jego bogatej historii (Hanza, Wolne Miasto, „Solidarność”) i zachowanej spuścizny kulturowej, jak i oferowanej bogatej palety atrakcji turystycznych: Ogród Zoologiczny, Jarmark Św. Dominika, Festiwal



Piosenki w Sopocie, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni. W pobliżu Gdańska znajduje się zabytek światowej rangi – zamek krzyżacki w Malborku. Znaczenie ponadregionalne ma szereg rejonów turystycznych znajdujących się w zasięgu dwugodzinnej odległości od Gdańska: Pobrzeże Bałtyku z Mierzeją Helką, Pobrzeże Wiślane z Mierzeją Wiślaną, Pojezierze Kaszubskie, Bory Tucholskie oraz atrakcyjne ośrodki turystyczne: Sopot, Gdynia, Krynica Morska, Hel, Łeba. Znaczne obszary objęte są ochroną prawną: Słowiński Park Narodowy, Park Narodowy Borów Tucholskich; parki krajobrazowe: Nadmorski, Trójmiejski, Kaszubski, Wdzydzki, Zaborski, Tucholski, Wdecki, Mierzeja Wiśłana, Wzniesienie Elbląskie oraz obszary chronionego krajobrazu. W samym Gdańsku i jego bezpośrednim otoczeniu znajdują się aktywne ośrodki pielgrzymkowe i życia religijnego: Św. Wojciech, Matemblewo, meczet, katedra greckokatolicka, Kalwaria Wejherowska, Swarzewo, Pelplin, Sianowo. Miejsca te wzmacniają rolę Gdańska jako ośrodka obsługi ruchu turystycznego.

### Gdański Obszar Metropolitalny

Gdańsk jest głównym miastem rozwijającego się subregionalnego systemu osadniczego o cechach obszaru metropolitalnego. Centrum obszaru, obejmującego różnorodnie powiązania funkcjonalno-przestrzenne, gospodarcze i demograficzno-społeczne, jest Trójmiasto oraz – szerzej – aglomeracja gdańska obejmująca miasta Gdańsk, Sopot, Gdynia, Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Wejherowo, gminy wiejskie: Wejherowo, Luzino, Kosakowo, Szemud, Przodkowo, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Cedry Wielkie oraz gminę miejsko-wiejską Żukowo.

Studia przeprowadzone przez Unię Metropolii Polskich określają Gdański Obszar Metropolitalny (GOM) wg granic powiatów, włączając obok trzech miast na prawach powiatu (Gdańsk, Sopot, Gdynia) graniczące z nimi powiaty: pucki, wejherowski, kartuski, gdański (z siedzibą w Pruszczu Gdańskim), tczewski i nowodworski. GOM obejmie łącznie 46 miast i gmin, zamieszkałych obecnie przez ponad 1,3 mln mieszkańców.

Kartogramy zawarte w aneksie 2 pokazują wybrane zjawiska demograficzne i gospodarcze Gdańska na tle obszaru metropolitalnego. Tablica 1 przedstawia najważniejsze dane społeczno-gospodarcze dotyczące Gdańska na tle Polski, województwa pomorskiego, GOM, aglomeracji i Trójmiasta, a ryc. 2 ruch migracyjny w województwie pomorskim.

W aglomeracji gdańskiej trwa proces suburbanizacji – rozszerzanie się zabudowy na tereny gmin wiejskich:

Pruszcz, Kolbudy, Żukowo oraz dynamiczny rozwój mniejszych miast, takich jak: Pruszcz Gdański, Żukowo, Tczew. Następuje wzrost liczby mieszkańców gmin aglomeracji, za wyjątkiem Trójmiasta, które jako całość ma zerowe saldo migracji. Cały przyrost migracyjny aglomeracji koncentruje się w pierścieniu gmin otaczających Trójmiasto. To samo dotyczy obszaru GOM, który poza aglomeracją również ma zerowe saldo migracji. Sytuacja Gdańska jest szczególnie niekorzystna, także na tle Trójmiasta.

**Procesy urbanizacyjne aglomeracji gdańskiej stwarzają niekorzystne dla dużych miast regionu, a przede wszystkim Gdańska, zjawisko ucieczki mieszkańców do sąsiadujących gmin wiejskich.** Gminy te oferują rozległe obszary budowlane (na ogół obsługiwane przez miejskie systemy infrastruktury technicznej) w atrakcyjnych środowiskowo rejonach podmiejskich, a ceny nieruchomości są niższe niż w Gdańsku. Podobna konkurencja pojawia się także na rynku nieruchomości przeznaczonych na działalność gospodarczą, co skutkuje przenoszeniem się podmiotów gospodarczych do gmin ościennych. Istnieje obawa, że w nadchodzących latach w aglomeracji gdańskiej nastąpi dynamiczny rozwój przedmieść (suburbii) przy niewypełnieniu struktur mieszkaniowych Gdańska.

Procesy migracyjne nakładają się na i tak już bardzo niekorzystną strukturę demograficzną Trójmiasta (szybko starzejące się i sferminizowane społeczeństwo). Średnioroczne tempo zmian liczby mieszkańców Trójmiasta jako całości i Gdańska w ostatnich 10 latach było ujemne, gdy dla obszaru poza Trójmiastem dodatnie. Generatorem ruchów migracyjnych była zdecydowanie lepsza sytuacja na rynku pracy w aglomeracji gdańskiej (tabl. 1) niż w bardziej oddalonych od aglomeracji częściach województwa; poziom bezrobocia był tu ponad dwukrotnie niższy niż poza aglomeracją i trzykrotnie niższy niż w obszarze poza GOM. Trójmiasto wraz z Gdańskiem wykazuje bowiem znacznie wyższą aktywność gospodarczą (mierzoną liczbą podmiotów gospodarczych); prawie dwukrotnie wyższą od przeciętnej wojewódzkiej i trzykrotnie od średniej krajowej. Wzrastającą aktywność gospodarczą wykazują gminy aglomeracji gdańskiej poza Trójmiastem; dynamika wzrostu liczby spółek prawa handlowego i zakładów osób fizycznych jest tu wyższa niż w Trójmieście (tab. 1). Wychodzeniu aktywności gospodarczej poza jego granice sprzyja różnicowanie poziomu bezrobocia w województwie, przy braku dostępnej cenowo substancji mieszkaniowej w Trójmieście. Aktywizacja gospodarcza obszarów peryferyjnych gdańskiej metropolii (północnego i południowego) ulegnie wzmocnieniu

**Tab. 1 Gdańsk na tle Polski, województwa pomorskiego, Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, aglomeracji gdańskiej i Trójmiasta**

Wyszczególnienie	Liczba ludności w tys. rok 2000	Średnioroczne tempo zmian w latach 90. w % <sup>2</sup>	Średnie saldo migracji na 10 tys. ludności <sup>3</sup>	Młodość demograficzna <sup>1</sup>	Udział osób w wieku poprodukcyjnym w %	Wskaźnik feminizacji <sup>4</sup>	Bezrobotni na 100 osób w wieku produkcyjnym	Liczba spółek prawa handlowego		Średnia powierzchnia użytkowa mieszkań na osobę
								na 10 tys. ludności	dynamika wzrostu 1998-2000	
Polska	38644,2	0,14	ok. -4	1,64	14,7	106	11,4	41	117,0	19,0
Województwo	2198,3	0,36	3	1,94	13,0	105	10,8	57	114,0	17,7
w tym obszar poza Gdańskim Obszarem Metropolitalnym	871,0	ok. 0,38	-10	2,35	11,7	102	17,0	23	116,0	17,2
Gdański Obszar Metropolitalny	1327,3	0,35	12	1,72	13,8	106	6,9	80	113,6	18,1
w tym obszar poza aglomeracją gdańską	337,2	1,46	0	2,59	11,1	101	13,9	23	120,0	16,7
aglomeracja gdańska	990,1	-0,04	17	1,49	14,7	108	5,3	99	113,2	18,7
w tym obszar poza Trójmiastem	236,3	1,06	70	2,73	10,5	101	6,4	37	121,1	17,8
Trójmiasto	753,8	-0,12	0	1,24	16,1	110	4,9	118	112,4	20,3
w tym <b>Gdańsk</b>	<b>456,6</b>	<b>-0,18</b>	<b>-15</b>	<b>1,27</b>	<b>15,9</b>	<b>111</b>	<b>5,0</b>	<b>119</b>	<b>111,8</b>	<b>19,1</b>

<sup>1</sup> Liczba osób w wieku przedprodukcyjnym na osobę w wieku poprodukcyjnym<sup>2</sup> Obliczono na podstawie danych z okresu 1990-2000, dla GOM i obszaru poza GOM z lat 1989-2000<sup>3</sup> Dane z lat 1998-2000, dla Polski z 1998-1999<sup>4</sup> Liczba kobiet na 100 mężczyzn

na skutek działalności Specjalnej Strefy Ekonomicznej Żarnowiec-Tczew.

**Trzeba równocześnie podkreślić, że nie ma żadnych mechanizmów koordynujących zagospodarowanie przestrzenne ani na obszarze aglomeracji, ani na obszarze Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.**

### Infrastruktura transportowa

Podstawowymi elementami układu transportowego w regionie są: dwa duże porty morskie w Gdańsku i Gdyni z systemem bałtyckich i światowych połączeń żegludowych (kontenerowych, promowych i ro-ro), dwa magistralne połączenia kolejowe – linia E 65 Gdańsk/Gdynia-Tczew-Malbork-Warszawa i dalej centralna magistrala kolejowa (CMK), linia nr 131 (CE 65) Gdańsk/Gdynia-Tczew-Bydgoszcz-Śląsk, międzynarodowa droga kołowa nr 1 (E 75) Gdańsk-Toruń-Łódź-Cieszyn (granica państwa), droga krajowa nr 7 (E 77) Gdańsk-Elbląg-Warszawa-Kielce-Kraków-Chyżne (granica państwa), międzynarodowy port lotniczy w Gdańsku Rębiechowie oraz droga wodna dolnej Wisły z układem połączeń wodnych śródlądowych w rejonie delty Wisły (obecnie wykorzystywane w bardzo ograniczonym zakresie).

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

**Połączenie samochodowe, łączące porty z centralną i południową Polską (obecnie E 75 ma parametry drogi III klasy technicznej, niedostosowane do wymogów szybkiego i bezpiecznego ruchu), objęte zostało programem budowy autostrad, łączących Polskę z Europą Południową i Zachodnią oraz największe aglomeracje w Polsce jako autostrada A 1 Gdańsk-Toruń-Łódź-Częstochowa-Katowice-Gorzycy. Autostrada A 1, będąca częścią Transeuropejskiej Autostrady Północ-Południe, otwiera korytarz lądowo-morski przez porty Gdańsk - Gdynia dla rozwoju przewozów promowych, ro-ro\* i kontenerowych w relacji kraje skandynawskie-Polska-kraje Europy Środkowej, kraje bałkańskie, Bliski Wschód. Połączenie drogowe wschód-zachód to tzw. Via Hanseatica, na odcinku polskim droga ekspresowa nr 6.**

Położenie Gdańska w miejscu przecięcia się korytarzy transportowych stanowiących rozszerzenie Transeuropejskiej Sieci Transportowej Unii Europejskiej TINA na

kierunkach północ-południe, relacji Skandynawia - Gdańsk - Łódź - południe Europy (Korytarz VI) i wschód - zachód, relacji Europa Zachodnia – Szczecin – Gdańsk - Kaliningrad - Ryga (Korytarz I A) może być jego wielką szansą na zaistnienie jako ważnego węzła transportowego w zintegrowanej Europie, w szczególności w Europejskim Regionie Bałtyckim.

Rozwój transportu lotniczego uwarunkowany jest odejściem od obecnej ochronnej polityki stosowanej względem przewoźnika narodowego (LOT), opartej na rozwijaniu połączeń międzynarodowych z portu lotniczego Warszawa-Okęcie. Można zakładać dynamiczny rozwój ruchu lotniczego z portu Rębiechowo, który może obsłużyć 4 mln pasażerów rocznie.

Uaktywnienie śródlądowych dróg wodnych w relacji wschód-zachód z Niemcami oraz Elblągiem i Kaliningradem, a także linii dolnej Wisły wymaga kapitałochłonnej modernizacji i przekonania środowisk ekologicznych. Droga wodna Wisły nie została uwzględniona w programie rozwoju infrastruktury transportowej kraju do 2015 r. i należy uznać, że droga ta nie powstanie w rozpatrywanym horyzoncie czasowym.

Na transport rurociągowy składa się gazociąg wysokiego ciśnienia o średnicy 400 mm z Włocławka (w trakcie realizacji o średnicy 500 mm) wraz ze zbiornikami solnymi Włocławek-Dębogórze oraz ropociąg Płock-Rafineria Gdańska-Port Północny w Gdańsku. Podstawowym elementem systemu elektroenergetycznego jest tzw. szyna północna, linia elektroenergetyczna WN-400 kV, łącząca Dolną Odrę-Dunowo-Żarnowiec-Gdańsk Błonia-Olsztyn.

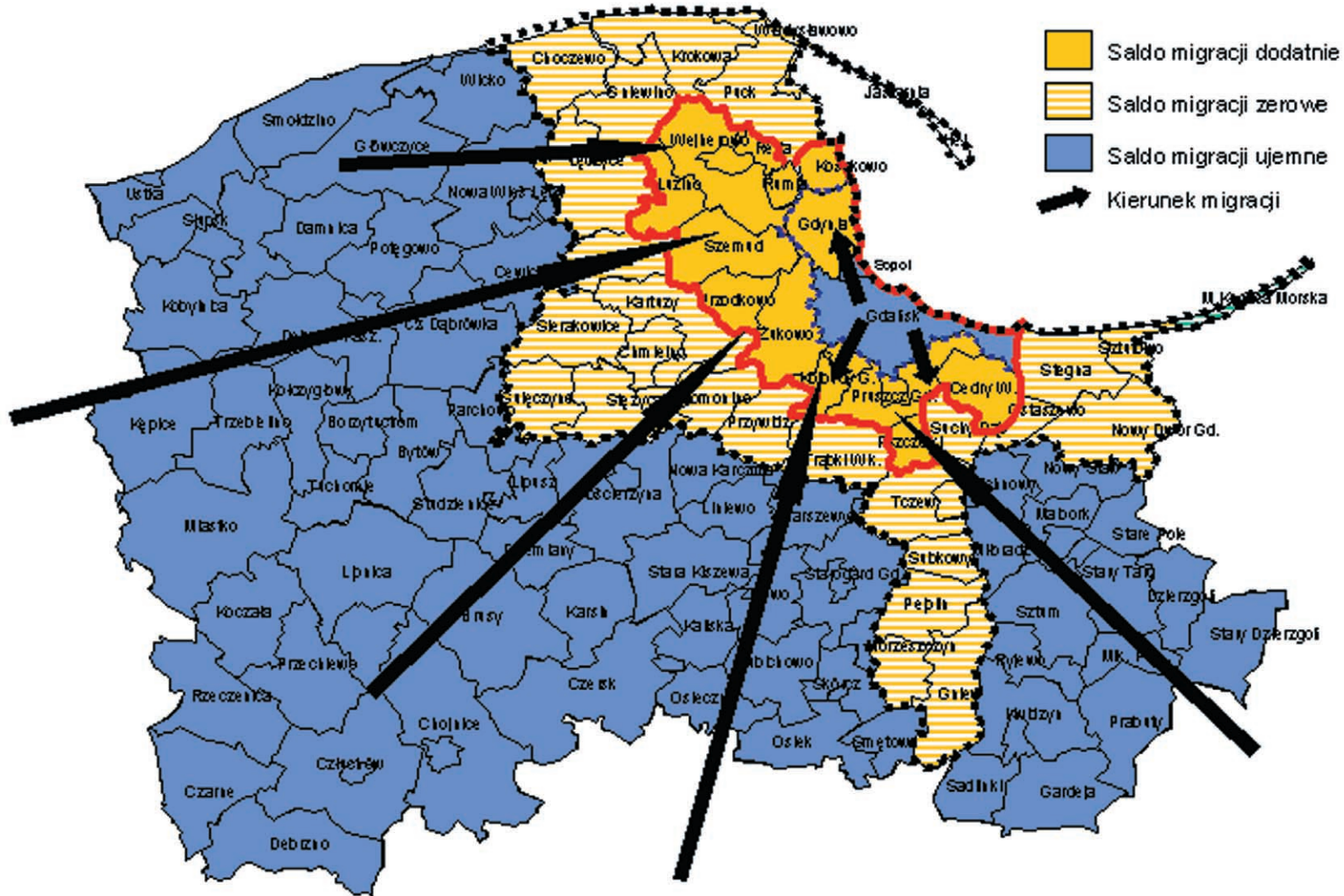
## 2. Demografia i zatrudnienie

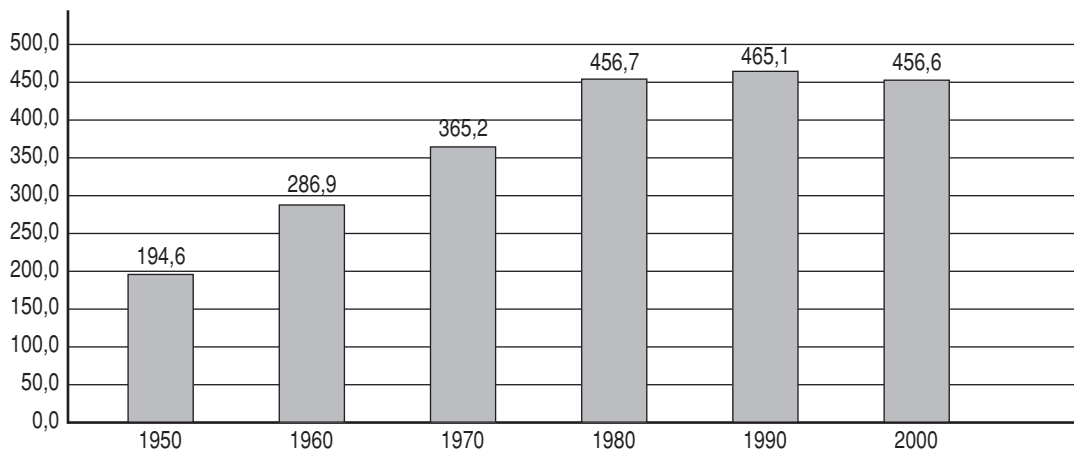
### Sytuacja demograficzna

Według Urzędu Statystycznego na przełomie lat 2000/2001 w Gdańsku zamieszkiwało 456,6 tys. osób: 216,4 tys. mężczyzn i 240,2 tys. kobiet. Do końca lat osiemdziesiątych liczba mieszkańców Gdańska wzrastała z malejącą dynamiką (ryc. 3): w latach pięćdziesiątych średnioroczne tempo wzrostu wynosiło prawie 4%, w latach osiemdziesiątych już niecałe 0,5%, a w latach dziewięćdziesiątych odnotowano spadek średnio o 0,2% rocznie. Przyczynami odwrócenia tendencji wzrostowej były: obniżanie się przyrostu naturalnego i ujemne saldo migracji. Spadek przyrostu naturalnego spowodowała malejąca liczba urodzeń (tab. 2) wynikająca z obniżającej się płodności kobiet (ryc. 4) i zmian w strukturze wieku kobiet w wieku rozrodczym.

\* Ro-ro – technologia przeładunków portowych polegająca na wprowadzaniu na statek ładunku na samochodach bez użycia portowych urządzeń przeładunkowych.

Ryc. 2 Ruch migracyjny w województwie pomorskim



**Ryc. 3 Liczba mieszkańców Gdańska w tys. osób lata 1950-2000****Tab. 2 Ruch naturalny w Gdańsku**

Rok	Liczba urodzeń	Liczba zgonów	Przyrost naturalny	na 1000 mieszkańców		
				Liczba urodzeń	Liczba zgonów	Przyrost naturalny
1970	4883	1890	2993	13,4	5,2	8,2
1980	7907	3420	4487	17,4	7,5	9,9
1990	5125	4415	710	11,4	9,8	1,6
2000	3397	4365	-568	8,4	9,7	-1,3

Od końca lat osiemdziesiątych utrzymuje się tendencja spadkowa w napływie migracyjnym (tab. 3). Nie obniżał się natomiast w tym okresie odpływ ludności.

W rezultacie saldo migracji z dodatniego zmieniło się na ujemne (przewaga odpływu). Ujemne saldo migracji utrzymuje się od 1995 r.

Wg prognozy biologicznej (konstrukcja sztuczna zakładająca zerowe saldo migracji) nastąpiłby spadek liczby mieszkańców do 404 tys. w 2025 r., natomiast prognoza pomigracyjna, zakładająca utrzymanie

ujemnego salda migracji na poziomie ostatnich lat (-500 osób rocznie), zapowiada 394 tys. mieszkańców w 2025 r.

### Rynek pracy

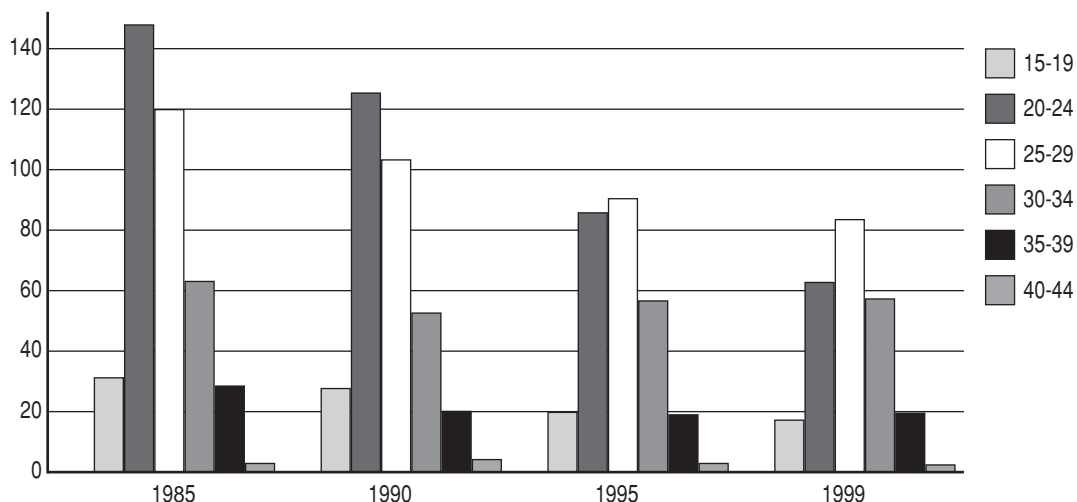
Liczbę miejsc pracy, łącznie z nieobjętymi sprawozdawczością statystyczną, szacuje się w Gdańsku na ok. 230 tys., z tego 152,6 tys. to miejsca pracy w usługach (66%).

Największa liczba miejsc pracy znajduje się w Śródmieściu (ok. 83 tys.) i we Wrzeszczu (ok. 62 tys.) (tab. 4 i aneks nr 9B). Ma to związek z koncentracją podmiotów gospodarczych – ponad 135 podmiotów na 1000 ludności. Zarówno Wrzeszcz jak i Oliwa charakteryzują się ponadprzeciętnym udziałem usług (Wrzeszcz – 76,4%, Oliwa – 69%). Większa koncentracja produkcyjnych miejsc pracy to dzielnica Port. Również miejsca pracy w dzielnicy Zachód mają głównie charakter produkcyjny. Liczbę aktywnych zawodowo gdańszczan szacuje się na ok. 200-210 tys. osób. Liczba aktywnych zawodowo

**Tab. 3 Gdańsk - ruch migracyjny**

Rok	Napływ	Odpływ	Saldo
1970	6776	3976	2800
1975	14 557	5059	9498
1980	11 077	8109	2968
1995	4430	4714	-284
2000	3804	4485	-681

Ryc. 4 Częstkowe współczynniki płodności mieszkanek Gdańska w latach 1985, 1990, 1995, 1999



Ryc. 5 Rynek pracy – stan rok 2000



obejmuje także zarejestrowane osoby bezrobotne, których jest ok. 15 tys.

Poszczególne dzielnice Gdańska różnią się wskaźnikiem aktywizacji zawodowej, wynika to z odmiennych struktur wieku w dzielnicach. Zdecydowana większość (ponad 90%) gdańszczan pracuje na terenie miasta; szacuje się, że wyjazdy poza miasto dotyczą około 15 tys. osób.

Ocenia się, że w mieście pracuje ok. 40 tys. osób niezameldowanych w Gdańsku, zajmując ponad 15% miejsc pracy. Prawdopodobnie tylko połowa z nich do-

jeżdża codziennie do pracy. Pozostałe osoby zamieszkują w Gdańsku i wyjeżdżają do miejsc stałego zamieszkania tylko w dni wolne od pracy lub jeszcze rzadziej (ryc. 5).

### 3. Uwarunkowania przyrodnicze

#### Środowisko przyrodnicze

Gdańsk położony jest w obrębie czterech silnie zróżnicowanych jednostek fizyczno-geograficznych (Żuławy Wiślane, Pobrzeże Kaszubskie, Mierzeja Wiślana i Pojezierze Kaszubskie), co powoduje duże zróżnicowanie przestrzenne warunków środowiska przyrodniczego na jego terenie. Na ukształtowanie terenu, układ hydrograficzny i parametry klimatyczne wpływa ponadto położenie Gdańska w strefie nadmorskiej charakteryzującej się specyficznym oddziaływaniem morza na środowisko przyrodnicze lądu. Aktualny stan środowiska jest też w znacznym stopniu efektem tysiącletniej historii nawarstwiania się skutków gospodarowania człowiekiem, prowadzących do powstania tzw. wtórnej struktury środowiska.

Choć obszar Gdańska charakteryzuje się znacznym zróżnicowaniem morfogenetycznym, to w powszechnym odbiorze dzieli się go na tzw. dolny taras (Platformę Oliwsko-Wrzeszczańską oraz fragmenty Żuław Wiślanych i Mierzei Wiślanej) i górny taras (wierzchowina Wysoczyzny Gdańskiej), rozdzielone silnie rozczłonkowaną strefą krawędziową Wysoczyzny, gdzie różnice wysokości względnych dochodzą do 100 m. Budowa geologiczna tych jednostek powoduje, że na obszarze miasta występują tereny o ograniczonej przydatności

**Tab. 4 Podstawowe dane o dzielnicach Gdańska**

Obszar	Powierzchnia [ha]	Ludność zameldowana na stałe	Liczba miejsc pracy	Powierzchnia (stan istniejący) w ha			Gęstość zaludnienia na terenach zainwestowanych [os/ha]  stan istniejący stan wypełn. struk.
		stan istniejący [tys.] stan wypełnienia struktur [tys.]		tereny zainwestowania miejskiego		tereny inwesty- cyjne	
		ogółem	w tym tereny do rehabilitacji i przekształceń				
<b>GDAŃSK</b>	<b>26552</b>	<u>446,1</u> <u>445,5</u>	<u>230,6</u> <u>270,4</u>	<b>9098</b>	<b>1271</b>	<b>4552</b>	<u>49,0</u> <u>32,6</u>
ŚRÓDMIEŚCIE	3270	<u>85,8</u> <u>72,4</u>	<u>83,3</u> <u>84,8</u>	1221	334	38	<u>70,3</u> <u>57,5</u>
WRZESZCZ	2614	<u>146,7</u> <u>108,4</u>	<u>61,9</u> <u>64,5</u>	1690	373	177	<u>86,8</u> <u>58,1</u>
OLIWA	3511	<u>96,4</u> <u>71,5</u>	<u>32,3</u> <u>33,5</u>	1754	60	82	<u>55,0</u> <u>38,9</u>
POŁUDNIE	3968	<u>53,2</u> <u>134,8</u>	<u>8,9</u> <u>17,3</u>	913	220	1500	<u>58,3</u> <u>55,9</u>
ZACHÓD	4410	<u>19,0</u> <u>31,6</u>	<u>8,1</u> <u>21,0</u>	920	107	2140	<u>20,7</u> <u>10,3</u>
PORT	8779	<u>44,9</u> <u>26,8</u>	<u>36,1</u> <u>49,2</u>	2600	264	615	<u>17,3</u> <u>8,3</u>

dla budownictwa oraz trudne dla wykonawstwa prac inżynierskich: grunty słabonośne, obszary o wysokim poziomie wód gruntowych (w tym grożące osiadaniem) i zagrożone powodzią, obszary o dużych spadkach (część z aktualnie czynnymi procesami geodynamicznymi).

Górny taras stanowi strefę wododziałową, z której wody są odprowadzane bezpośrednio do Zatoki Gdańskiej (zlewnia Potoku Oliwskiego i rowu Kotobrzeska), bądź przez Martwą Wisłę – zachodnie, deltowe ramię Wisły. Jej dopływami są: potok Strzyża i Motława. Do Motławy uchodzą: wybudowany w XIV w. sztuczny Kanał Raduni (odbierający wody potoków w południowej części Gdańska) oraz Czarna Łacha i Radunia, której dopływ Strzelanka jest odbiornikiem wód spływających z wysoczyzny w kierunku zachodnim. Żuławy pokryte są gęstą siecią kanałów i rowów odwadniających, funkcjonujących w granicach poszczególnych polderów. W granicach miasta znajdują się też jeziora: Jasień i Pusty Staw oraz części jezior: Osowskiego i Wysockiego. W związku z postępującą zabudową terenów na Wysoczyźnie cieki przepływające przez Trójmiejski Park Krajobrazowy są wykorzystywane jako odbiorniki zwiększonego spływu wód opadowych, co powoduje zarówno straty materialne (niekontrolowana erozja i zalewanie lasu), jak i przyrodnicze (naruszanie układów naturalnych i bioróżnorodności gatunków związanych z czystą i chłodną wodą potoków).

Na terenie miasta brak ważnych zasobów surowców mineralnych. Występują tu jedynie ility (udokumentowane złoża Bysewo) i piaski oraz złoża bursztynu. Nielegalna eksploatacja tych ostatnich jest przyczyną poważnych szkód środowiskowych na obszarze mierzejowym.

**Do najważniejszych zasobów przyrodniczych miasta należy duża powierzchnia zieleni (130,5 m<sup>2</sup>/mieszkańca), z czego 75% zajmują lasy (98,5 m<sup>2</sup>/mieszkańca), a ok. 25 %: parki spacerowo-wypoczynkowe, ogródki działkowe, zieleń uliczna, zieleń wewnątrzsiedlowa i obiekty sportowe (32 m<sup>2</sup>/mieszkańca).** Lasy zgrupowane są w północno-zachodniej części miasta oraz w pasie nadmorskim. Tereny lasów i zieleni zajmują w Gdańsku łącznie 18% powierzchni całkowitej miasta i nie tworzą ciągłego systemu przestrzennego. Niedostateczne jest zwłaszcza powiązanie terenów na wysoczyźnie z pasmem nadmorskim, wyjątkiem jest ciąg Potoku Oliwskiego.

Miejska zieleń publiczna – jako sztucznie wprowadzony element środowiska przyrodniczego – jest bardzo podatna na wszelkiego rodzaju przekształcenia. Jej

niewielka powierzchnia i rozmieszczenie na obszarze miasta powodują zbyt intensywne wykorzystywanie terenów łatwo dostępnych i prowadzą do ich degradacji oraz wzrostu kosztów utrzymania. Urządzenie zieleni w strefie ujęć wody pitnej Czarny Dwór i Zaspą, wzdłuż Strzyży we Wrzeszczu Dolnym oraz w strefie nadmorskiej – park Jana Pawła II, park przy ul. Leszczyńskich wymaga jeszcze wielu lat pracy. Prowadzi się też zalesienia płazowin leśnych w pasie lasów nadmorskich oraz prace rewaloryzacyjne w rejonie Optywu Motławy i w parku Królewskiej Doliny. Zieleń miejska jest uzupełniona przez zbiorniki naturalne towarzyszące rozbudowanemu układowi wód powierzchniowych, zwłaszcza w rejonie Żuław. Zieleń – oprócz funkcji ekologicznej, rekreacyjnej i estetycznej dla mieszkańców miasta jest bardzo istotnym czynnikiem, który decyduje o turystycznej atrakcyjności Gdańska.

Bogate ukształtowanie powierzchni terenu Wysoczyzny Gdańskiej oraz specyficzne warunki przyrodnicze obszarów wydmowych pasa nadmorskiego sprzyjają znacznemu zróżnicowaniu siedlisk i roślinności. **Powierzchnia terenów o szczególnych walorach przyrodniczych (chronionych Ustawą o ochronie przyrody) wynosi ok. 6004 ha (w tym ok. 4500 ha lasów).** W granicach miasta występują liczne, szczególne formy ochrony przyrody: fragment Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego z otuliną, 3 obszary chronionego krajobrazu (w tym 2 częściowo poza granicami miasta), 3 rezerwy przyrody, 2 użytki ekologiczne, 2 zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, 146 pomników przyrody. Pełny wykaz obszarów i obiektów przyrodniczych prawnie chronionych zawiera aneks nr 2.

### Rolnicza przestrzeń produkcyjna

Ponad 34% powierzchni miasta (8959 ha) zajmują użytki rolne, z czego prawie 80% stanowią grunty orne. Występują one w 3 większych kompleksach:

- w obrębie Żuław Wiślanych – gleby bardzo wysokiej jakości (przewaga kompleksu pszennego bardzo dobrego i dobrego),
- na wierzchołku wysoczyzny morenowej, na południe od terenów zainwestowanych – gleby dobrej jakości (przewaga kompleksu żytniego bardzo dobrego i dobrego),
- na wierzchołku wysoczyzny morenowej, w kierunku zachodnim i południowo-zachodnim od terenów zainwestowanych – gleby słabej i umiarkowanej jakości (głównie kompleks żytni słaby, sporadycznie kompleks żytni dobry).



Poza wyżej wymienionymi trzema kompleksami grunty orne występują (w mniejszych fragmentach) w pozostałych, słabiej zainwestowanych częściach miasta. Są to tereny będące w większości rezerwą pod funkcje miejskie, jest jednak wiele gruntów rolnych o dobrych klasach, których funkcja nie może ulec zmianie. Grunty te, zlokalizowane w rejonie Żuław, są bazą specjalistycznej produkcji rolnej, przede wszystkim warzywniczej.

### Zanieczyszczenie środowiska

W granicach miasta występują obszary charakteryzujące się niezadowalającym stanem czystości powietrza atmosferycznego, jakości wód powierzchniowych, poziomu hałasu, przejawami degradacji powierzchni ziemi oraz zanieczyszczenia gleb. Jakość wód powierzchniowych na terenie miasta jest zróżnicowana. Ocenie jakości wód powierzchniowych służy prowadzony od 1992 r. monitoring, którym objęto wody przybrzeżne Zatoki Gdańskiej oraz rzeki, potoki, jeziora i kolektory deszczowe. Morskie wody przybrzeżne spełniają warunki sanitarne umożliwiające korzystanie z kąpielni w Zatoce na odcinku od Sopotu do Stogów włącznie (z wyłączeniem ujść Potoku Oliwskiego i kolektora Kołobrzeska) oraz na Wyspie Sobieszewskiej na odcinku 500 m po obu stronach wejścia na plażę. Dzięki zmodernizowaniu oczyszczalni „Wschód” polegającej na uruchomieniu części biologicznej nastąpiła wyraźna poprawa jakości wód w rejonie Wyspy Sobieszewskiej, szczególnie na jej wschodnim krańcu, co pozwala na powiększenie zasięgu kąpielisk w mieście. Dalsza poprawa czystości wód przybrzeżnych nastąpi po planowanym oddaniu do użytku wyprowadzonego w głąb zatoki kolektora sanitarnego. Jakość wód w jeziorze Jasioń nie budzi zastrzeżeń, natomiast w jeziorach Wysockim i Osowskim oraz Pustym Stawie jest niezadowalająca.

Zanieczyszczenie bakteriologiczne cieków jest ciągle nadmierne. Do najbardziej zanieczyszczonych cieków należą: Potok Siedlicki, kolektor Kołobrzeska, Kanał Raduni i Strzyża. Sytuacja ta utrzymuje się od lat i mimo sukcesywnego kanalizowania dzielnic (eliminowania nieszczelnych zbiorników na ścieki) oraz poprawy jakości utrzymania czystości w mieście nie widać radykalnej poprawy (szczególnie na odcinkach, na których cieki te są odbiornikami wód opadowych). Do cieków, w których poziom skażenia bakteriologicznego jest najniższy, należą: Motława, Potok Oruński, Potok Rynarzewski i Potok Oliwski.

Zanieczyszczenia fizykochemiczne są mniejsze niż skażenia biologiczne. Do najbardziej zanieczyszczonych

cieków należy Rozwójka, a przyczyną tego jest odbieranie przez nią części ścieków odprowadzanych z oczyszczalni Rafinerii Gdańskiej. Najmniej zanieczyszczonych tego typu zanotowano w ciekach: Radunia, Potok Rynarzewski i Czarna Łacha.

Dzięki restrukturyzacji przemysłu oraz działaniom zmierzającym do ograniczenia emisji zanieczyszczeń, a także zwiększeniu powierzchni terenów zielonych z każdym rokiem maleje emisja zanieczyszczeń z terenu miasta. Dotyczy to głównie zanieczyszczeń energetycznych, do czego przyczyniła się zmiana sposobu ogrzewania oraz podłączenia kotłowni lokalnych do źródeł centralnych. W związku ze wzrostem motoryzacji nastąpił jednak wyraźny wzrost stężeń dwutlenku azotu oraz bardzo groźnych dla zdrowia substancji smołowych i benzo/alfa/pirenu.

Średnioroczne normy zanieczyszczeń powietrza były w 1999 r. dotrzymane na całym obszarze Gdańska. Przekroczenia (tylko dla pyłu zawieszonego) norm średniodobowych występowały w Nowym Porcie i Dolnym Wrzeszczu, przekroczenia wartości chwilowych – we wszystkich stacjach pomiarowych z wyjątkiem Śródmieścia. Najgorsza sytuacja w zakresie zanieczyszczenia powietrza występuje w rejonie Nowego Portu, gdzie także wartości nieprzekraczające dopuszczalnych norm są wyższe niż na pozostałych terenach miasta. Wykaz stref ochronnych wokół obiektów uciążliwych zawiera aneks nr 3.

Pasmowy układ komunikacyjny miasta, w którym główne powiązania kolejowe i drogowe przebiegają równolegle do siebie przez Orunię, Śródmieście, Wrzeszcz i Oliwę oraz charakterystyczny dla tych terenów przekrój ulic, przyczynia się do bardzo wysokiego natężenia hałasu. Najbardziej narażone na uciążliwość są tereny w bliskim sąsiedztwie krzyżujących się ciągów ulicznych o największym natężeniu ruchu samochodów osobowych i dużym ruchu ciężarowym, w obrębie których przebiegają linie komunikacji miejskiej (w tym tramwajowe). Za tereny o charakterze wieloprzestrzennym, zagrożone ponadnormatywnymi poziomami hałasu należy uważać: centrum Oliwy (rejon al. Grunwaldzkiej, ul. Pomorskiej i ul. Piastowskiej), centrum Przymorza (skrzyżowanie ul. Kołobrzeskiej z ul. Chłopską i al. Rzeczypospolitej), centrum Wrzeszcza (wzdłuż al. Grunwaldzkiej od skrzyżowania z ul. Słowackiego do skrzyżowania z ul. Miszewskiego), węzeł Kliniczna, obrzeże Głównego Miasta (od skrzyżowania Błędnik-Podwale Grodzkie-Wały Piastowskie do skrzyżowania ul. Okopowej i Podwala Przedmiejskiego). Na najważniejszych ciągach komunikacyjnych: al. Zwycięstwa, al. Grunwaldzkiej, al. Rzeczypospolitej, ul. Chłopskiej, ul. Kołobrzeskiej,

ul. Jana z Kolna oraz na początku al. Hallera wielkość natężenia hałasu mieści się w przedziale 76-80 dB. Takie samo natężenie hałasu występuje na trasach wylotowych: ul. Długie Ogrody i Kartuskiej, Trakcie św. Wojciecha, ul. Elbląskiej oraz trasie w kierunku Gdyni. Na pozostałych głównych ciągach komunikacyjnych Gdańska natężenie hałasu jest niższe lecz przekracza 70 dB. Mniejsze znaczenie ma hałas generowany przez lotnisko w Rębiechowie.

Częściowym rozwiązaniem problemu hałasu będzie wybudowanie tras obwodowych dla ruchu miejskiego i zamiejskiego (np. Trasa W-Z, Droga Zielona, Trasa Sucharskiego). Przeniesie to jednak uciążliwość hałasu w inne miejsca (drogi główne i zbiorcze będą nadal źródłem jego emisji), poważnie ograniczając sposoby zagospodarowania terenów położonych wzdłuż tych tras lub podwyższając koszty tego zagospodarowania.

Specyficznym problemem jest zagrożenie życia i zdrowia mieszkańców miasta oraz jakości środowiska przyrodniczego na skutek awarii urządzeń zawierających substancje toksyczne lub kolizji środków transportu przewożących materiały niebezpieczne. Lokalizacja tych urządzeń na terenie miasta (Śródmieście, Wrzeszcz, Nowy Port) oraz fakt, że większość materiałów niebezpiecznych przewożona jest przez centrum i osiedla mieszkaniowe, naraża na niebezpieczeństwo mieszkańców tych terenów.

Wzajemne oddziaływania elementów i procesów środowiska przyrodniczego w mieście i na terenach otaczających nie są silne. Wyjątkiem jest system hydrograficzny przenoszący łatwo i szybko wszelkie zagrożenia z terenów położonych w bezpośrednim sąsiedztwie i z głębi kraju. Generalny brak przekroczeń norm zanieczyszczeń powietrza na terenie miasta oznacza, że nie oddziałują one negatywnie na otaczające obszary. Lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego stanowią barierę dla ekspansji zainwestowania miejskiego. Od strony południowo-zachodniej nie ma naturalnej bariery dla łączenia się zainwestowania miejskiego z gwałtownie rozwijającymi się strukturami podmiejskimi w gminach sąsiadujących.

### Środowiskowe warunki zamieszkiwania

Mimo, że stopień zainwestowania miejskiego jest wysoki – elementy i mechanizmy środowiska przyrodniczego nie przestają oddziaływać na składniki tego zainwestowania, podlegając równocześnie różnorodnym procesom degradacji. Środowiskowe warunki zamieszkiwania są istotnym składnikiem jakości życia mieszkańców miasta. Kompleksowa ocena środowiskowych warunków ży-

cia, w której wzięto pod uwagę: stan zanieczyszczenia atmosfery, warunki akustyczne, zanieczyszczenie wód powierzchniowych, w tym morskich, występowanie obiektów szczególnie uciążliwych dla środowiska, w tym głównych ciągów komunikacyjnych, charakter oraz dostępność terenów zielonych i rekreacyjnych – zarówno naturalnych, jak i sztucznie ukształtowanych – wykazała, że są one **najgorsze w centralnej części obszaru miasta (Przeróbka, Młyniska-Letnica, Nowy Port, a także Śródmieście, Wrzeszcz Dolny, Orunia, Olszynka i Stogi). W innych dzielnicach miasta niska ocena warunków życia występuje sporadycznie (wewnątrz terenów o przeznaczonej funkcji przemysłowej i komunikacyjnej). Najlepszymi warunkami życia dla mieszkańców odznaczają się północne rejony miasta (Oliwa, Osowa, Barniewice) oraz Brętowo, Piecki, Łostowice i Wyspa Sobieszewska.** Lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i lasy pasa nadmorskiego stanowią ważny teren penetracji rekreacyjnej mieszkańców.

## 4. Zasoby dziedzictwa kulturowego

### Rys historyczny

Dzisiejszy kształt przestrzenny Gdańska jest wynikiem bardzo długiego procesu rozwojowego, trwającego ponad tysiąc lat. Był on warunkowany możliwościami technicznymi, ekonomicznymi, społecznymi i kulturowymi ludności zamieszkującej ten obszar, a także korzystnym położeniem geograficznym u ujścia Wisły. W XVIII, XIX i XX w. duże znaczenie miały też decyzje polityczne i administracyjne.

W pierwszym okresie rozwój miasta był w głównej mierze uwarunkowany ograniczeniami przyrodniczymi; najwcześniejsze osadnictwo było możliwe wyłącznie na niewielkim obszarze wyznaczonym przez piaszczyste łąki pośród podmokłych terenów delty wiślanej.

Wiek średni to rozwój przestrzenny miasta w granicach określonych murami obronnymi, zdeterminowany siatką ulic i zasadą podziałów opartą na prawie lubeckim, kolonizacja terenów rolniczych położonych wzdłuż spływających z wysoczyzny potoków (lokacja opactwa cystersów) oraz początek osuszania podmokłych terenów delty wiślanej. Już od początku istnienia Gdańsk był portem handlowym i ośrodkiem rzemiosła okrętowego. Należało to do najistotniejszych czynników kształtujących rozwój przestrzenny miasta.

W okresie największego rozkwitu Gdańska w wieku XVI i XVII miasto otoczyły nowożytne fortyfikacje bastionowe oraz nastąpiło włączenie nowych obszarów na wschodnim brzegu Motławy. Stały wzrost liczby za-

budowań na obszarze otoczonym fortyfikacjami wpłynął na rozwój przedmieść oraz budowę licznych rezydencji podmiejskich. Wiek XVIII i pierwsza połowa wieku XIX to okres stagnacji w przestrzennym rozwoju miasta. W tym też okresie następuje rozwój Gdańska jako twierdzy. Budowa dużych założeń militarnych determinuje jego rozwój.

Największym przemianom uległ obraz przestrzenny miasta na przełomie XIX i XX w. Rewolucja techniczna drugiej połowy XIX w., powstanie linii kolejowej, nowoczesnej infrastruktury komunalnej oraz powolna likwidacja ograniczeń budowlanych związanych z jego militarnym charakterem przyczyniły się do znacznej rozbudowy przedmieść i ich integracji z miastem, a także do rozwoju przemysłu i handlu, w tym portu gdańskiego. Lata międzywojenne to powstanie Wolnego Miasta Gdańska i dynamiczny rozwój budownictwa – głównie osiedli socjalnych o nowoczesnej architekturze modernistycznej. Ten naturalny rozwój Gdańska przerwały zniszczenia 1945 r.

Cechą charakterystyczną okresu powojennego (oczywiście poza odbudową Głównego Miasta i rozwojem funkcji przemysłowych) jest ekspansja zabudowy na obszary Wysoczyzny Gdańskiej i związany z nią rozwój komunikacji drogowej.

Omówiony proces dziejowy pozostawił liczne i zróżnicowane ślady stanowiące dzisiaj bogatą spuściznę kulturową Gdańska.

### Zasoby wpisane do rejestru zabytków

Najwartościowsza część zasobu dóbr kultury podlega ochronie prawnej, wynikającej z przepisów Ustawy o ochronie dóbr kultury. Obejmuje ona wszystkie te obiekty, ich zespoły oraz tereny, które zostały wpisane do rejestru zabytków. Ponadto **historyczne śródmieście Gdańska zostało uznane zarządzeniem Prezydenta RP z dnia 20 września 1994 r. za pomnik historii.**

Na obszarze Gdańska znajduje się 365 zespołów i obiektów zabytkowych (574 budynki) wpisanych do rejestru zabytków (wg stanu na dzień 17 kwietnia 2001 r. – aneks nr 4). Wśród nich znajdują się układy urbanistyczne, ruralistyczne, militarne, założenia dworsko-pałacowo-parkowe, parki i cmentarze, miejsca pamięci narodowej, zespoły przemysłowe i składowe, obiekty inżynierii wodnej, zespoły i obiekty architektury sakralnej, budynki użyteczności publicznej i budynki mieszkalne.

Już tylko to zestawienie pokazuje wielką różnorodność obiektów i zespołów zabytkowych znajdujących się w Gdańsku. Naturalną konsekwencją rozwoju układu

osadniczego miasta jest znaczne rozproszenie tych zasobów na całym obszarze. Największa ich koncentracja znajduje się w najstarszych rejonach osadnictwa, a więc w Śródmieściu i Oliwie.

### Dobra kultury nie wpisane do rejestru zabytków

Poza zabytkami wpisanymi do rejestru, na terenie Gdańska znajduje się wiele zespołów i obiektów, posiadających również wartości kulturowe, a w nim nie umieszczonych. Są to m. in. zespoły zabudowy mieszkaniowej, przemysłowej, militarnej, stanowiska archeologiczne, a także pojedyncze budynki oraz związane z nimi strefy ekspozycji. Ważnym elementem są także wartości niematerialne, jak historyczne nazwy ulic, dzielnic, wsi, wód, wzgórz itp.

Historyczny rozwój przestrzenny Gdańska spowodował, że na terenie miasta znajduje się wiele tego typu zespołów i obiektów. Skala i zakres Studium pozwalają jedynie na wyznaczenie zespołów podlegających ochronie. Szczegółowe określenie (np. w odniesieniu do obiektów) może nastąpić dopiero na etapie planów zagospodarowania przestrzennego.

Wielowiekowy proces powstawania współczesnego Gdańska przyczynił się do stopniowego włączania w jego granice wielu niegdyś samodzielnych jednostek osadniczych. Posiadały one lokalną tradycję i specyfikę zagospodarowania terenu. Znajduje się wśród nich 15 zespołów urbanistycznych (aneks nr 5A) – w większości są to ukształtowane w XIX i XX w. przedmieścia Gdańska. Utrwalony przez lata obraz tych obszarów stanowi dużą wartość kulturową pozwalającą na ich identyfikację – pomimo znacznych przekształceń powstałych na skutek zniszczeń wojennych i późniejszej rabunkowej gospodarki nieruchomości. Dewastacji ulega na tych terenach także architektura zachowanych obiektów – szczególnie w wyniku żywiołowej działalności remontowo-modernizacyjnej.

Gdańsk jako bardzo silny ośrodek gospodarczy już od powstania miał znaczący wpływ na rozwój swojego bezpośredniego zaplecza. Już od X w. powstawały w jego sąsiedztwie osady wiejskie. Początkowo lokowano je na obszarach wysoczyzny, a od XIV w. także na stopniowo osuszanych terenach delty Wisły. Rozwój miasta sprawił, że większość z nich znajduje się obecnie w granicach administracyjnych Gdańska. Część z nich zniknęła już zupełnie w wyniku późniejszego rozwoju miasta (zachowały się tylko jako nazwy miejscowe – także podlegające ochronie), np. Jasień czy Barniewice, 21 z nich jest jeszcze czytelna w jego krajobrazie (aneks nr 5B). Obszary te były, szczególnie w ciągu ostatnich pięćdziesiąt

sięciu lat, terenami ekspansji inwestycyjnej, co przyczyniło się do znacznych przekształceń funkcjonalno-przestrzennych – odbieranych w krajobrazie bardzo negatywnie. Zanika też bardzo szybko charakterystyczna zabudowa tych terenów.

Z tożsamością kulturową miasta integralnie związane są cmentarze. Wysiedlenie większości mieszkańców w latach 1945-1947 spowodowało ich opuszczenie i dewastację. Nekropolie (aneks nr 5C), dziś już przeważnie zlikwidowane lub zaniedbane, pozostały jednak czytelne w krajobrazie dzięki zachowanemu drzewostanowi. Stanowią one potencjalne tereny parkowe.

Wzrost bogactwa mieszczan gdańskich w XVI w. przyczynił się do powstania charakterystycznej dla Gdańska formy podmiejskich zespołów dworsko-parkowych. Łączyły one w sobie funkcje reprezentacyjno-rekreacyjne z produkcyjnymi. Bardzo wiele z tych obiektów, często z reliktnymi parkami i zabudowy gospodarczej, zachowało się do dzisiaj. Najważniejsze z nich zostały umieszczone w rejestrze zabytków. Nieliczne, nie wpisane do rejestru zabytków zasługują także na ochronę tym bardziej, że są położone na terenach podlegających w ostatnim okresie intensywnym procesom urbanizacyjnym (aneks nr 5D).

Położenie Gdańska na styku czterech formacji geograficznych sprawia, że ukształtowanie terenu jest bardzo zróżnicowane i ma wiele charakterystycznych cech. Przyczyniło się to do wykształcenia niezwykle ciekawych obszarów specyficznego krajobrazu kulturowego – dziś już w wielu miejscach niezbyt czytelny lecz niewątpliwie zasługujący na ochronę. Najlepiej zachowane fragmenty tego krajobrazu wpisane są do rejestru zabytków, pozostałe (aneks nr 5E) muszą być chronione zapisami planów zagospodarowania przestrzennego. W skład ochrony krajobrazu kulturowego wchodzi też ekspozycja zewnętrzna zespołów zabytkowych. Strefy ochrony ekspozycji zawarte zostały w aneksie nr 6.

Dynamiczny, szczególnie na przełomie XIX i XX w., rozwój przemysłu w Gdańsku przyczynił się do budowy wielu zespołów i obiektów przemysłowych oraz infrastrukturalnych i usługowych. Do dnia dzisiejszego we względnie dobrym stanie zachowało się 5 zespołów inżynierii wodnej i komunikacji, 4 zespoły architektury przemysłowej oraz 2 obiekty usługowe (aneks nr 5F). Gdańsk w ciągu całej swojej historii był ważną twierdzą – wielokrotnie modernizowaną i przebudowywaną. W związku z tym na obszarze miasta znajduje się wiele obiektów militarnych reprezentujących praktycznie pełny przekrój rozwoju myśli fortyfikacyjnej od wczesnego średniowiecza aż po lata czterdzieste XX w. Na-

daje to wyjątkowy charakter miastu. Większość tych zespołów i obiektów wpisana jest do rejestru zabytków. Z pozostałych (aneks nr 5G) należy chronić przede wszystkim te, które w wyniku rozwoju urbanistycznego są zagrożone likwidacją lub już zostały w znacznym stopniu rozebrane i zniszczone, a ochrony wymagają jedynie ich relikty.

Zniszczenia wojenne, wieloletni brak remontów, a także dynamiczny rozwój inwestycji na obszarach dawnych osiedli wiejskich przyczyniły się do znacznych przekształceń historycznych struktur przestrzennych. **W zależności od stopnia ich zachowania pogrupowano chronione zespoły na dwie strefy:**

- **strefę zachowanej historycznej struktury przestrzennej (dla obszarów, na których przekształcenia są stosunkowo nieduże),**
- **strefę zachowanych elementów historycznej struktury przestrzennej (dla obszarów, gdzie historyczna struktura przestrzenna została przekształcona lub zniszczona w znacznym stopniu, jednak zachowały się jej czytelne elementy).**

Niezwykle istotnym walorem dziedzictwa kulturowego, świadectwem historii i wielokulturowości Gdańska są niematerialne wartości tradycji osadniczej. Zaliczyć do nich można nazwy miejscowe, topograficzne, nazwy ulic, cieków wodnych, lasów i polderów. Nazewnictwo to, niegdyś wyjątkowo bogate, zanika obecnie bardzo szybko. Istotnym elementem zasobów są obszary występowania znalezisk archeologicznych. Na obszarze Gdańska znajduje się 540 stanowisk archeologicznych, z których 378 posiada lokalizację oraz 162 nie posiadających lokalizacji (znanych jedynie z archiwaliów i literatury) – ten spis zawiera aneks nr 7.

**Dobra kultury są bogactwem narodowym i powinny być chronione przez wszystkich obywateli, samorząd zaś ma obowiązek zapewnienia warunków prawnych, organizacyjnych i finansowych takiej ochrony.**

**W Gdańsku ochrona dóbr kultury stanowi jedną z podstaw rozwoju. Środowisko kulturowe jest bowiem, łącznie z bardzo ciekawym środowiskiem przyrodniczym, bazą dla rozwoju gospodarki turystycznej. Celem tej ochrony musi być więc utrzymanie atrakcyjności i różnorodności przestrzeni miejskiej.**

## 5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna

**Strukturę funkcjonalno-przestrzenną współczesnego Gdańska wyznaczają przede wszystkim uwarunkowania naturalne. Dolny taras, skupiający do niedawna wszystkie tereny zainwestowania miejskiego, trzeba**

obecnie uznać za obszar ukształtowany i wypełniony zainwestowaniem mieszkaniowo-usługowym i produkcyjnym. Tu położone jest Śródmieście z zabytkowymi strukturami historycznymi przede wszystkim Głównego i Starego Miasta, dziewiętnastowieczny Wrzeszcz, pocysterska Oliwa, a także zespół portowo-przemysłowy Nowego Portu i Portu Północnego. Historyczne dzielnice zostały w latach powojennych wypełnione zabudową mieszkaniową o charakterze blokowym. Przecięte są główną osią komunikacyjną aglomeracji o kierunku północ-południe, na którą składają się: ciąg uliczny, linia kolejowa dalekobieżna i SKM. Wokół tej osi grupuje się najwięcej usług ogólnomiejskich, przede wszystkim ośrodkotwórczych, współtworząc tzw. centralne pasmo usługowe (CPU) miasta i aglomeracji – jeden z głównych wyznaczników ich tożsamości. W części południowo-wschodniej dolny taras obejmuje część Żuław Gdańskich i jest obszarem rolniczym.

Dalej, po stronie zachodniej dolnego tarasu – przebiega krawędź Wysoczyzny Gdańskiej, w północnej części porośniętej lasami Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, a w południowej mniej atrakcyjnymi i bardziej rozdrobnionymi zespołami terenów otwartych i zabudowanych. Strefa ta zawiera ciekawe i wartościowe punkty ekspozycji czynnej krajobrazu (potencjalne punkty i ciągi widokowe), są one jednak w większości trudno dostępne, a zatem niewykorzystane.

Górny taras to tereny włączone do miasta i zabudowywane w okresie powojennym. Większa część tego obszaru nie jest jeszcze zabudowana i stanowi główne tereny rozwojowe miasta. Zrealizowano tu ważne inwestycje transportowe: Obwodnicę Trójmiasta i lotnisko.

Wewnątrz terenów zainwestowanych dolnego tarasu znajdują się liczne tereny wolne, niezabudowane, zabudowane ekstensywnie lub zabudowane tymczasowo, jednak idea rozwoju miasta do wewnątrz, czyli wypełnienia tych struktur i intensyfikacji zabudowy, napotyka na duże trudności. Tereny te są na ogół tylko pozornie wolne. Główne problemy to:

- trudne do likwidacji stany istniejące (ogrody działkowe, garaże, ogródki przydomowe, drzewa),
- nieuregulowane stany władania,
- niekorzystne dla inwestowania stany planistyczne,
- protesty mieszkańców, sąsiadów, organizacji pozarządowych,
- wyższe często koszty inwestowania, wynikające m. in. z konieczności przebudowy infrastruktury magistralnej i komunikacji, i stosowania bardziej zaawansowanych i droższych technologii budowlanych.

Być może bardziej znacząca intensyfikacja zagospodarowania istniejących struktur (ze względu na kapitałochłon-

ność tego procesu) nastąpi w Gdańsku i miastach polskich dopiero w przyszłości, gdy osiągną one poziom rozwoju i bogactwa miast zachodnich. Na razie utrudnienia te skłaniają inwestorów do wchodzenia na zewnętrzne tereny rozwojowe, które zgodnie z obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego są przeznaczone na cele budowlane, pomimo że nie są uzbrojone. Za wchodzeniem na te tereny przemawiają następujące fakty:

- nie można ich „wycofać“ z zasobu terenów budowlanych, decyzja bowiem o ich powtórny przeznaczeniu na cele rolnicze byłaby pozbawieniem władających praw nabytych i spowodowałaby serię roszczeń o odszkodowania z tytułu spadku wartości gruntów,
- wydano wiele decyzji administracyjnych dotyczących realizacji nowych zespołów mieszkaniowych,
- miasto zrealizowało główne ciągi infrastruktury technicznej na zewnętrznych terenach rozwojowych: kolektory „Morena“ i „MW-1“, ciepłociągi na Chełm, Trasa WZ, rozbudowa ul. Słowackiego,
- gminy ościenne w swoich planach nie uwzględniają gdańskiej idei „rozwoju miasta do wewnątrz“ i pod presją sprzedających ziemię (a ceny są niższe niż w Gdańsku) wyznaczają olbrzymie obszary pod budownictwo mieszkaniowe. Wobec sytuacji pogarszającej się dochodowości rolnictwa i złej sytuacji na rynku pracy presja rolników (i nie tylko) jest wyjątkowo skuteczna; rolnicy argumentują, że tylko sprzedaż ziemi umożliwi im przetrwanie.

W strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta trzeba zwrócić uwagę na wieloprzestrzenne obszary budujące tożsamość miasta, będące dla wszystkich zjawiskami identyfikującymi Gdańsk i odróżniającym go od innych dużych miast. Są to przede wszystkim zespoły zabudowy historycznej ze Śródmieściem Historycznym i zespołem pocysterskim w Oliwie na czele (wątek obszarów historycznych budujących tożsamość miasta będzie jeszcze rozwinięty w dalszej części Studium), ale także zjawiska przyrodnicze (Trójmiejski Park Krajobrazowy, krawędź Wysoczyzny Gdańskiej) i współczesne struktury miejskie usługowe (centralne pasmo usługowe, pas nadmorski zachodni, zespół wypoczynkowy Wyspy Sobieszewskiej) i portowo-przemysłowe (Port Północny, port wewnętrzny, rafineria z bazą PERN, wyspa Ostrów). Obszary te, niezależnie od ochrony prawnej niektórych z nich, muszą być uwzględniane w planowanym rozwoju miasta.

## Śródmieście

Dzielnica Śródmieście obejmuje trzy jednostki urbanistyczne: Śródmieście Historyczne, Siedlce i Orunię-Orszynkę.

Śródmieście Historyczne to główna, ukształtowana przez wieki, południowa część współczesnego Gdańska, położona w pierścieniu nowożytnych fortyfikacji. Jest to obecnie dzielnica mieszkaniowo-usługowa, do niedawna także przemysłowo-składowa. Największe znaczenie ma Główne Miasto, odbudowana po wojnie najbardziej reprezentacyjna część miasta, stanowiąca główną atrakcję turystyczną. Biskupia Górka i Grodzisko to zaniedbane fragmenty dawnych obwarowań miejskich, wysoko wznoszące się nad Śródmieściem. Wymagają one szczególnych działań rewaloryzacyjnych, mających na celu wykształcenie zespołu rekreacyjnego i integracji przestrzennej z resztą Śródmieścia. Inne historyczne fragmenty: Stare Miasto, Stare Przedmieście, Wyspa Spichrzów, Długie Ogrody, Dolne Miasto, Nowe Ogrody, to dominacja funkcji mieszkaniowej przemieszanej z usługami o zasięgu ponadlokalnym. Obszary te zostały znacznie zniszczone w czasie wojny, a potem zabudowane współczesnymi obiektami, często blokami mieszkaniowymi. Zachowały się tylko pojedyncze obiekty dawnych struktur. Znajduje się tu wiele obszarów niezagospodarowanych, z których najlepszą lokalizację ma Targ Sienny i Targ Rakowy. Z kolei Nowe Miasto, Polski Hak, Ołowianka to w strukturze Śródmieścia tereny poprzemysłowe, zdegradowane, z fragmentami zabudowy mieszkaniowej i usługowej. Tereny te, praktycznie niewykorzystane, z licznymi przejawami nowego zagospodarowania, stanowią największe rezerwy terenów przeznaczonych na inwestycje. Wspomnieć należy o wartościach symbolicznych związanych z „Solidarnością”, które w sposób niematerialny wzmacniają potencjał tych terenów.

Siedlce – wraz z wchodzącym w obszar tej jednostki Suchaninem – to część dzielnicy jednoznacznie zdefiniowana przestrzennie i funkcjonalnie, wymagająca działań dla wzbogacenia jej śródmiejskiego charakteru. Problemem tej części Śródmieścia są przekształcenia tzw. kolonii – substandardowych struktur mieszkaniowych powstałych na terenach ogrodów działkowych. Są one trudnym, ale atrakcyjnym lokalizacyjnie obszarem rozwojowym dzielnicy.

Orunia Dolnik i Olszynka to fragmenty Żuław Gdańskich, które w północnej części są przeważnie zabudowane – problemem jest tu zagrożenie powodziowe i wysoki poziom wód gruntowych. Południowa część ma charakter rolniczy, który powinien być utrzymany ze względu na wysoką jakość rolniczej przestrzeni produkcyjnej.

### Wrzeszcz

Wrzeszcz rozciąga się od brzegu Zatoki Gdańskiej w Brzeźnie na północnym wschodzie do strefy lasów

Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny na zachodzie. Obejmuje 6 jednostek urbanistycznych: Brzeźno, Zaspą, Wrzeszcz Dolny, Wrzeszcz Górny, Brętowo, Piecki-Migowo. Podstawowe funkcje Wrzeszcza to mieszkalnictwo, usługi o znaczeniu ponadlokalnym i komunikacja tranzytowa w stosunku do dzielnicy. Wrzeszcz, jako jedna ze starszych dzielnic miasta, ma już ukształtowaną i w znacznym stopniu wypełnioną strukturę przestrzenną (ok. 66% powierzchni dzielnicy to tereny zainwestowane).

Charakterystyczne dla Wrzeszcza jest bogactwo form ukształtowania terenu (od płaskich terenów nadmorskich, tworzących tzw. dolny taras, aż po silnie urzeźbione obszary strefy krawędziowej wysoczyzny morenowej), a jednocześnie różnorodność rodzajów pokrycia terenu (lasy, wody, słabo zainwestowane doliny potoków, tereny zabudowy o różnych funkcjach, o bardzo różnych okresach powstania, różnej intensywności i wysokości, a także odmiennych typach, charakterze i formach architektonicznych). Nałożenie się tych cech w różnych wzajemnych kombinacjach zaowocowało ukształtowaniem się mozaiki typów fizjonomicznych o znacznej odrębności i stosunkowo drobnym „ziarnie” (największy obszar jednorodny to Zaspą). Dominują tu intensywne formy zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej typu kamienicowego i blokowego, uzupełnione bardziej ekstensywną zabudową kilku- i jednorodziną. Dzielnica jest przecięta z południa na północ główną aglomeracyjną osią komunikacyjną wraz z centralnym pasmem usługowym, które tworzy we Wrzeszczu wyraźną koncentrację, postrzeganą jako jedno z głównych centrów handlowo-usługowych miasta. Trwa proces intensyfikacji funkcji usługowych w tym rejonie oraz przekształceń na cele usługowe terenów i obiektów przemysłowo-składowych, specjalnych itp.

Inne ważniejsze i charakterystyczne elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej dzielnicy – poza dominującymi ilościowo terenami mieszkaniowymi – to:

- zgrupowanie ośrodków nauki (politechnika, akademia medyczna, część uniwersytetu, kilka mniejszych instytutów) na stosunkowo niewielkim obszarze w rejonie centralnego pasma usługowego,
- położony obecnie w środku dzielnicy kompleks leśny Brętowa, Srebrzyska, Gaju Gutenberga i Jaśkowego Lasu o bogatych tradycjach rekreacyjnych,
- brzeźnieński odcinek kąpielisk nadmorskich o specyficznym, indywidualnym charakterze (dawna wieś rybicka i założenie zdrojowe z parkiem),
- rozległe (w skali Wrzeszcza) obszary Zaspą, Brzeźna i Wrzeszcza Dolnego, zajęte pod obiekty infrastruktury

tury technicznej z terenami zieleni i otoczone ogrodami działkowymi (ujęcia wody, oczyszczalnie ścieków).

## Oliwa

Dzielnica Oliwa stanowi północną część miasta graniczącą z Sopotem o dominującej funkcji mieszkaniowej. Struktura przestrzenna dzielnicy charakteryzuje się układem pasmowym, który wyznaczają: brzeg Zatoki Gdańskiej, tranzytowy układ transportowy (kolejowy i drogowy) oraz krawędź Wysoczyzny Gdańskiej. Elementy te zdecydowały o podziale dzielnicy na trzy jednostki urbanistyczne:

- Oliwa Dolna – wypełniają je jednorodne zespoły zabudowy mieszkaniowej, głównie powojennej – Przymorze Duże i Małe, Żabianka, Osiedle Wejhera i zespół zabudowy przedwojennej po wschodniej stronie linii kolejowej (dogęszczony częściowo powojenną zabudową wielorodzinną), tereny pasa nadmorskiego oraz niewielkie zespoły baz, składów;

- Oliwa Górna – oprócz funkcji mieszkaniowej, na którą składają się przede wszystkim zespół starej Oliwy i mniejsze osiedla powojenne – Czyżewskiego, VII Dwór (dawne Osiedle Młodych), rejon ulicy Dickmana i Bitwy Oliwskiej, znaczący udział ma zespół baz, składów, przemysłu w pasie przykolejowym, nauka (Akademia Wychowania Fizycznego, Uniwersytet Gdański), zdrowie (Szpital Marynarki Wojennej), kultura (Regionalny Ośrodek Telewizji), Centrum Ekumeniczne, zabytkowe dwory w ciągu ul. Polanki oraz zespół sportowy Hali Olivii;

- Lasy Oliwskie – poza niewielkimi enklawami zabudowy mieszkaniowej i usług jest to obszar lasów.

Lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i lasy nadmorskie stanowią około 50% powierzchni Oliwy. Z drugiej strony stopień zainwestowania dzielnicy (gdy wyłącza się lasy) należy do najwyższych w mieście.

Zainwestowanie dzielnicy i jego intensywność decydują o braku możliwości wprowadzenia radykalnych zmian w zagospodarowaniu. Znaczące możliwości rozwoju funkcji mieszkaniowej wyczerpały realizacje rozpoczęte na początku lat siedemdziesiątych i kontynuowane do dzisiaj. Występujące niewielkie tereny wolne nie będą rzutowały na znaczące powiększenie zasobów mieszkaniowych. Potencjalne możliwości rozwoju dzielnicy tkwią w rozwoju usług (podstawowych, dzielnicowych i ogólnomiejskich) zarówno na terenach dotychczas rezerwowanych na te cele, jak i na obszarach obecnej funkcji przemysłowo-składowej, gdzie proces restrukturyzacji jest zauważalny już w chwili obecnej. Rozwój funkcji usługowej (w tym szczególnie związanej z obsługą turystów) stanowi podstawową szansę dzielnicy.

## Południe

Teren dzielnicy Południe obejmuje jednostki urbanistyczne: Chełm, Jasień-Szadółki, Zakoniczyn-Łostowice, Maćkowy, Św. Wojciech. Dzielnica ta położona jest na wysoczyźnie morenowej i charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem rzeźby. Różnice wysokości sięgają ponad 100 m (od rzędnej ok. 10-12 m n.p.m. u podnóża skarpy do ponad 125 m n.p.m. w części północno-zachodniej). Obszar poprzecinany jest licznymi dolinami, które często wraz z ciekami wodnymi oraz towarzyszącą im zielenią pełnią rolę naturalnych korytarzy ekologicznych.

Warunki środowiskowe, walory krajobrazowo-przyrodnicze oraz nieduża odległość – zwłaszcza w części północnej dzielnicy – od centrum Gdańska, dostępność komunikacyjna, uzbrojenie terenu (kolektory kanalizacyjne „MW-1” i „Morena”, gazociąg średnioprężny) sprawiają, iż teren dzielnicy Południe stał się bardzo atrakcyjny dla inwestycji mieszkaniowych. Początkiem pasma jest Chełm-Orunia, osiedle mieszkaniowe w zasadzie już wypełnione i wyposażone w infrastrukturę społeczną. Kolejnymi najbardziej dynamicznie rozwijającymi się osiedlami są Ujeścisko i Szadółki. Jednocześnie obserwuje się realizację zabudowy mieszkaniowej w wielu rozproszonych lokalizacjach na całym terenie dzielnicy, łącznie z jednostkami peryferyjnymi oraz terenami poza granicami Gdańska w gminach wiejskich. Ta wielka rozwojowa dzielnica mieszkaniowa pozbawiona jest ośrodka dzielnicowego, obiektów usługowych ponadpodstawowych o swobodnej lokalizacji oraz koncentracji miejsc pracy. Decyduje to o „sypialnianym” charakterze tej dzielnicy.

W dzielnicy znaczne powierzchnie zajmują ogrody działkowe, położone często na bardzo malowniczych terenach o dużych wartościach przyrodniczych, np. ogrody „Nad Oranią” przylegające do Parku Oruńskiego czy ogrody nad jeziorem Jasień, które przekształcają się samoistnie w obszary quasi-mieszkaniowe, tracąc swój pierwotny charakter i deprecjonując przestrzeń.

Na obszarze dzielnicy znajdują się dwa obiekty infrastruktury o znaczeniu ogólnomiejskim: cmentarz w Łostowicach i składowisko odpadów komunalnych w Szadółkach.

## Zachód

Dzielnica Zachód obejmuje następujące jednostki urbanistyczne: Osowa-Barniewice, Klukowo-Rębiechowo, Matarnia-Złota Karczma, Kokoszki Przemysłowe i Ko-

koszki Mieszkaniowe. Jest ona położona w całości na Wysoczyźnie Gdańskiej, między zachodnią granicą TPK a granicą miasta, sięgając na południu po Lasy Otomińskie. W jej obrazie charakterystyczny jest poprzeczny do Obwodnicy Trójmiasta układ struktur funkcjonalno-przestrzennych, wyznaczony ulicami powiązanych w węzłach z obwodnicą. Jest to dzielnica wielofunkcyjna, o dominującej obecnie funkcji mieszkaniowej, przemysłowej i – w środkowej części – komunikacyjnej (lotnisko). Zabudowa mieszkaniowa o charakterze podmiejskim, przeważnie willowa, o stosunkowo niewielkich gabarytach, położona jest biegunowo w dwu największych skupiskach na północy (Osowa) i południu dzielnicy (Kokoszki Mieszkaniowe). Ponad połowa powierzchni dzielnicy ma charakter rolniczy (pola, łąki, nieużytki), liczne są stałe ogrody działkowe. Nowym zjawiskiem o charakterze strukturotwórczym jest lokalizacja w ostatnich latach centrów handlowo-usługowych o zasięgu ogólnomiejskim, a nawet ponadmiejskim przy węzłach na Obwodnicy Trójmiasta. Podkreślenia wymaga atrakcyjny krajobraz niektórych fragmentów dzielnicy:

- rejon jezior Wysockiego i Osowskiego,
- Smęgorzyno,
- sąsiedztwo lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny,
- Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu.

Z kolei liczne napowietrzne linie elektroenergetyczne (wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta, w Smęgorzynie) stanowią dysharmonię w krajobrazie. Trzeba ponadto odnotować ograniczenia rozwojowe dotyczące środkowej części dzielnicy, na północ od lotniska – brak kanalizacji sanitarnej i znaczne oddalenie od odbiornika, którym jest kolektor „Morena”. Inną niekorzystną okolicznością powodującą trudności z wprowadzeniem funkcji niekomercyjnych i realizujących cele publiczne jest mały areal gruntów komunalnych i przewaga własności prywatnej gruntu (ponad 65% powierzchni).

## Port

Dzielnica Port obejmuje wschodnią część miasta wzdłuż brzegu morskiego od Nowego Portu, przez wyspę Stogi, po Wyspę Sobieszewską o chronionym statusie wyspy ekologicznej. W jej skład wchodzi następujące jednostki urbanistyczne: Nowy Port, Młyniska-Letnica, Stogi Portowe, Stogi Mieszkaniowe, Błonia-Płonia i Wyspa Sobieszewska. Strukturę funkcjonalno-przestrzenną określają liczne wody śródlądowe, przede wszystkim Martwa Wisła i kanał portowy prowadzący do starego wejścia portowego. Główną funkcją dzielnicy

jest gospodarka morska: porty, stocznie, inne przemysły portowe. Rozwojowi tych funkcji sprzyjają bardzo dobre warunki: dostęp – najkorzystniejszy na całym polskim wybrzeżu – do głębokiego akwenu morza w rejonie wyspy Stogi, liczne rezerwy terenowe dla wprowadzenia nowego zainwestowania portowego i przemysłowego, korzystna sieć istniejących dróg, szlaków i stacji kolejowych, połączeń rurociągowych i elektroenergetycznych. Struktura portu gdańskiego jest podatna na rozwój nowoczesnego potencjału przeładunkowego, w tym żeglugi promowej i wycieczkowej. Kompleks zagospodarowania portowo-przemysłowego, zlokalizowany w jednostkach urbanistycznych: Nowy Port, Młyniska-Letnica oraz w Stogach Portowych, stanowi największy obszar rozwojowy tych funkcji w granicach miasta.

Na rysunku 2: *Uwarunkowania* pokazano granice portu morskiego od strony lądu, nadbrzeżnego pasa technicznego, a na Wyspie Sobieszewskiej także nadbrzeżnego pasa ochronnego. Granice pasa ochronnego na wyspie Stogi i w zachodniej części pasa nadmorskiego będą ustalone zgodnie z obowiązującą procedurą ustawową.

Drugą najważniejszą i rozwojową funkcją dzielnicy jest rekreacja i wypoczynek oraz turystyka wodna i żeglarstwo. Walorami dla rozwoju tych funkcji (nie w pełni wykorzystanymi) są:

- kąpieliska na Wyspie Sobieszewskiej i Stogach,
- lasy stanowiące przedpola plaż,
- brzegi Martwej Wisły dogodne do rozwoju sportów i rekreacji wodnej (od Stogów po Górki Zachodnie, ujście Wisły Śmiałej),
- znane obiekty dziedzictwa kulturowego: pole bitewne Westerplatte, twierdza Wisłoujście,
- rezerwy terenowe dla rozwoju zaplecza turystycznego (pensjonaty, parkingi, usługi), przede wszystkim w Sobieszewie, Komarach i Przegalinie,
- atrakcyjne szlaki rowerowe.

Uzupełniającą funkcją dzielnicy są osiedla mieszkaniowe wyposażone w podstawowy zestaw usług: Nowy Port, Stogi-Krakowiec-Górki Zachodnie, Przeróbka, Letnica, Zielony Trójkąt i Rudniki. **Funkcja mieszkaniowa nie jest funkcją rozwojową dzielnicy, ale zmieniona w ostatnich latach polityka miasta pozostawia ją jako trwały element w strukturze dzielnicy.** Podobnie z funkcją rolniczą, związaną z występującą tu chronioną rolniczą przestrzenią produkcyjną na Wyspie Sobieszewskiej i w rejonie Błonia oraz Olszynki.

Planowany rozwój dzielnicy musi uwzględniać liczne ograniczenia wynikające z:

- ochrony zasobów przyrodniczych (lasy, rezerваты przyrody: Ptasi Raj, Mewia Łacha, obszary chronione-



go krajobrazu, tereny zalewowe, tereny rolnicze o wysokiej wartości agroekologicznej itp.),

- ochrony strefy brzegowej morza (pasy techniczne, pas ochronny, wewnętrzne wody morskie),
- ochrony zasobów dziedzictwa kulturowego,
- stref ochronnych od istniejących obiektów produkcyjnych i źródłowych obiektów infrastruktury technicznej,
- z wzajemnych relacji występujących tu funkcji (w szczególności sąsiedztwa mieszkalnictwa i portu).

Podstawowe dane o dzielnicach zawiera tab. nr 4. Obliczone powierzchnie dotyczą stanu istniejącego. Powierzchnię terenów zainwestowania miejskiego obliczono jako różnicę powierzchni całej dzielnicy i większych kompleksów terenów niezainwestowanych: lasów, wód, terenów rolniczych, ogrodów działkowych i zieleni nieurządzonej. W obrębie terenów zainwestowania miejskiego wyliczono powierzchnię obszarów do rehabilitacji i przekształceń. Natomiast tereny inwestycyjne to tereny niezainwestowane w stanie istniejącym, które w przyszłości mogą stać się obszarem inwestycji, z wyłączeniem inwestycji podstawowego układu komunikacyjnego. W ostatniej kolumnie pokazano gęstość zaludnienia na terenach zainwestowanych. Dla porównania warto przytoczyć odpowiednie wskaźniki w dużych miastach Niemiec zachodnich, podobnie jak Gdańsk zniszczonych w czasie wojny lecz później stabilnie rozwijających się w warunkach ustrojowych, jakie w Polsce panują od zaledwie 10 lat. Na hektar terenów zainwestowanych, które w tych miastach średnio stanowią 58,8% ich całkowitej powierzchni, przypadają (w 1997 r.) przeciętnie 44 mieszkańców. W miastach portowych wyraźnie mniej: w Hamburgu – 40,2, w Bremie – 30,7. Na terenie Gdańska zidentyfikowano obszary zdegradowane technicznie i substandardowe, wymagające przekształceń i rehabilitacji (aneks nr 10).

Wskazane tereny charakteryzują się różną intensywnością zainwestowania, charakterem zabudowy, walorami kulturowymi, stopniem i charakterem degradacji. Są to przede wszystkim tereny mieszkaniowe. Wspólne cechy każdego z tych obszarów to m.in. podobny czas powstania i typ występującej na nich zabudowy, czytelna ciągłość tkanki przestrzennej i na ogół monofunkcyjność. Stan techniczny zabudowy jest zróżnicowany, ale wymagający szybkiej poprawy. W zestawieniu ujęto także zespoły zabudowy substandardowe pod względem technicznym od samego powstania, a nie w wyniku zaniedbań remontowych, np. kolonie mieszkaniowe powstałe na terenach ogrodów działkowych.

Sytuacja ekonomiczna większości tych obszarów jest niekorzystna. Grunty i zabudowa nie są przedmiotem obrotu nieruchomości, a jeżeli tak się dzieje, to ceny

osiągają niski poziom. Niejednokrotnie są to również obszary, na których występują różnego rodzaju patologie społeczne i są one niechętnie odwiedzane przez mieszkańców – nawet sąsiednich obszarów. Powoli przekształcają się w nieformalne getta.

W zestawieniu nie ujęto terenów zdekapitalizowanych w mniejszym stopniu, ani obszarów zdegradowanych moralnie i społecznie, np. zespołów mieszkaniowych powstałych w okresie powojennym. Nie oznacza to, że te osiedla nie będą wymagały działań rehabilitacyjnych. Do grupy zdegradowanych technicznie i sustandartowych zaliczono tylko te zespoły zabudowy (przeważnie dziewiętnastowiecznej i z pierwszej połowy XX w.), które ze względu na swój stan powinny w pierwszej kolejności podlegać działaniom rehabilitacyjnym.

Aneks 11 przedstawia wykaz obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego uchwalonych przed 1 stycznia 1995 r., po 1 stycznia 1995 r. i projektów planów w trakcie opracowania (stan na lipiec 2001). Zgodnie z obowiązującą Ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym plany sprzed 1995 r. utracą ważność z dniem 31 grudnia 2001 r. i dla obszarów nimi objętych nie będzie obowiązywał żaden plan, co oznacza brak możliwości oddziaływania gminy na zachowania inwestycyjne inwestorów prywatnych i konieczność wydawania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania w drodze specjalnej, bardziej uciążliwej, procedury z rozprawą administracyjną. Plany w toku opracowania, jeśli będą zakończone i wejdą w życie do końca 2001 r., podtrzymają rezerwacje z planów obowiązujących bez skutków z art. 36 ust. 1 ustawy. Byłoby to bardzo korzystne dla gospodarki przestrzennej miasta.

## 6. Mieszkalnictwo

### Mieszkalnictwo rodzinne

Zasoby mieszkaniowe na obszarze miasta na koniec 2000 r. szacuje się na 157 tys. mieszkań, tj. 8,3 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej, z czego w zabudowie mieszkaniowej o niskiej intensywności jest 2,2 mln m<sup>2</sup>, co stanowi 26% powierzchni ogółem. Na 1000 mieszkańców Gdańska przypada 336,7 mieszkań, co stanowi więcej niż przeciętna dla miast polskich i województwa pomorskiego; liczba osób przypadająca na mieszkanie - 2,88. Średnia wielkość mieszkania w Gdańsku (53,3 m<sup>2</sup>) jest niższa od przeciętnej dla miast polskich i województwa, mniejsza od przeciętnej jest też liczba izb w mieszkaniu. **Warunki zamieszkiwania – określone powierzchnią mieszkania przypadającą na mieszkańca – kształtują się w Gdańsku (niecałe 19 m<sup>2</sup>) poniżej przeciętnej krajo-**

**wej, ale trochę powyżej przeciętnej dla województwa pomorskiego.** W Europie Zachodniej wskaźnik ten znacznie przekroczył 30 m<sup>2</sup>, a w USA 60 m<sup>2</sup>. Jako ciekawostkę można podać, że w Podkowie Leśnej już w 1998 r. został przekroczony wskaźnik 33 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej na mieszkańca. Warunki zamieszkiwania są różne w poszczególnych częściach Gdańska i typach zabudowy. O ile w mieszkalnictwie niskim na mieszkańca przypada ponad 22 m<sup>2</sup>, to w zabudowie blokowej ok. 17 m<sup>2</sup>. Najgorsze warunki mieszkaniowe określone tym wskaźnikiem mają Młyniska, Przymorze, Zaspą. Wynika to ze struktury zabudowy blokowej, zamieszkiwalności mieszkańców oraz ze struktury demograficznej. Znacznie lepsze wskaźniki mają tereny zachodnie Gdańska, gdzie mieszkania są większe, wyższy jest bowiem udział zabudowy jednorodzinnej. W tej części miasta na mieszkanie przypada jednak więcej osób; są to na ogół rodziny pełne i zazwyczaj wielopokoleniowe (patrz aneks nr 9B).

Drugim, niemniej istotnym ale bardziej umownym, wskaźnikiem zaspokożenia potrzeb mieszkaniowych jest wskaźnik samodzielności zamieszkiwania, wyrażający się liczbą gospodarstw domowych przypadających na 100 mieszkań. Jest on bardzo uzależniony od kondycji finansowej gospodarstw domowych. Zła sytuacja materialna rodzin nie tylko hamuje proces usamodzielniania się (trudność w nabyciu lub pokryciu kosztu wynajmu mieszkania), ale skłania wręcz do wspólnego zamieszkiwania dwóch pokoleń dorosłych w celu minimalizacji kosztów stałych prowadzenia gospodarstwa. Wskaźnik samodzielności zamieszkiwania szacuje się obecnie w Gdańsku na ok. 110 gospodarstw domowych na 100 mieszkań.

Pomimo słabego napływu ludności tempo poprawy warunków mieszkaniowych w Gdańsku jest niskie. W trakcie ostatniego spisu powszechnego (w grudniu 1988 r.) na mieszkańca Gdańska przypadło około 15 m<sup>2</sup>, co oznacza, że w 12-letnim okresie wartość ta wzrosła o 4 m<sup>2</sup>. Przyczyną tego stanu jest relatywnie mała liczba budowanych mieszkań – ok. 2 na 1000 mieszkańców (Warszawa osiągnęła wskaźnik 10 mieszkań na 1000, Białystok ok. 8).

### Mieszkalnictwo zbiorowe

Najważniejsze obiekty mieszkalnictwa zbiorowego Gdańska to domy akademickie, koncentrują one bowiem kilkudziesięcioletnią rzeszę ponadprzeciętnie mobilnej ludności. Jednocześnie w sezonie letnim pełnią funkcję bazy noclegowej, a więc są obiektami obsługi ruchu turystycznego dla młodego, przeciętnie sytuowanego turysty.

Obecnie w Gdańsku jest 21 domów akademickich. Najliczniejsze są obiekty Uniwersytetu Gdańskiego, Politechniki Gdańskiej i Akademii Medycznej. Skupione są one głównie przy ul. Polanki w dzielnicy Oliwa oraz przy ul. Wypiańskiego, Traugutta i Do Studzienki w dzielnicy Wrzeszcz.

## 7. Usługi i administracja

### Centralne pasmo usługowe

**Głównym zjawiskiem w sferze usług i administracji jest centralne pasmo usługowe (CPU), rozciągające się wzdłuż głównej osi komunikacji drogowej i kolejowej Gdańsk-Gdynia, z głównymi ogniwami w Śródmieściu Gdańska, Wrzeszczu i Oliwie. Jest to struktura aglomeracyjna, mająca swoją kontynuację w Sopocie i Gdyni, stanowiąca o tożsamości Trójmiasta. Pełni ona rolę ośrodka ogólnego i ponadmiejskiego, skupiającego obiekty usługowe ośrodkotwórcze i znaczną grupę obiektów usługowych o swobodnej lokalizacji: wyższe uczelnie, szkoły, szpitale.**

W obszarze Centralnego Pasma Usługowego trwa intensywna modernizacja i restrukturyzacja obiektów istniejących, a także powstają nowe obiekty, przede wszystkim placówki handlowe i handlowo-usługowe, które wypełniają stopniowo tę strukturę. Szczególnie Śródmieście Gdańska dysponuje ogromnymi rezerwami terenowymi, uzyskiwanymi w wyniku restrukturyzacji terenów stoczniowych i terenów innego zagospodarowania przemysłowo-składowego.

### Inne koncentracje usług

**Niepokojącym zjawiskiem dla rozwoju przestrzennego Gdańska jest brak realizacji przewidywanych od lat w planach zagospodarowania przestrzennego ośrodków dzielnicowych: Zaspą – pas startowy, Przymorze – Obrońców Wybrzeża, Piecki-Migowo – Wyspa Piecewska. Te wolne przestrzenie wypełniły się natomiast drobnym i substandardowym handlem, którego właściciele są poważną siłą przeciwstawiającą się wprowadzaniu zagospodarowania przewidywanego przez plany. Równocześnie wzrost motoryzacji indywidualnej i związana z tym zmiana zachowań konsumenckich w zakresie częstotliwości zaopatrywania gospodarstw domowych zdają się zmniejszać liczbę poziomów hierarchicznych ośrodków usługowych.**

Istotne zmiany w zagospodarowaniu przestrzeni miejskiej Gdańska wywołało powstanie wielu nowych inwestycji handlowych. Strukturotwórczy charakter dla prze-

strzeni miało wybudowanie wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta kilku hipermarketów o łącznej powierzchni użytkowej 120 tys. m<sup>2</sup>. Można mówić o **powstaniu zachodniego pasma handlowo-usługowego (ZPHU), konkurencyjnego w niektórych aspektach w stosunku do centralnego pasma usługowego (CPU)**. Jak dotąd ZPHU koncentruje prawie wyłącznie obiekty handlowe, wśród nich handel o charakterze codziennym, w tradycyjnej urbanistyce zaliczany do usług podstawowych.

Powstały i powstają także nieliczne obiekty handlowo-usługowe poza obu wymienionymi pasmami usługowymi: Zaspą – ETC, Piecki-Migowo – Carrefour (w budowie), hurtownia Makro Cash & Carry (w Przejazdowie, tuż za granicą miasta). Ta ostatnia lokalizacja jest przejawem konkurencji gmin sąsiadujących w lokalizacji obiektów handlowych, z którą muszą się liczyć wszystkie koncepcje rozwojowe usług w Gdańsku.

Reasumując, inwestycje zrealizowane zarówno w paśmie CPU, jak i w pozostałych obszarach zainwestowania miejskiego prowadziły jedynie do modernizacji i porządkowania zagospodarowania i wypełnienia wolnych przestrzeni. Strukturotwórczy charakter miały natomiast inwestycje przy Obwodnicy Trójmiasta.

## Handel

Na przełomie 2000/2001 r. funkcjonowało w Gdańsku około 5,4 tys. sklepów handlu detalicznego o powierzchni sprzedażowej ogółem 383,2 tys. m<sup>2</sup>. W ostatnich latach przy niewielkim spadku liczby sklepów w Gdańsku następuje wzrost powierzchni sprzedażowej, co skutkuje poprawą średniej wielkości sklepu; nadal jednak liczebnie dominują sklepy do 50 m<sup>2</sup>. Przeciętna powierzchnia sklepu w Gdańsku wynosi obecnie 72 m<sup>2</sup> i jest to wartość zbliżona do średniej dla Warszawy (74 m<sup>2</sup>) i Poznania (70 m<sup>2</sup>). Na jeden sklep w Gdańsku przypada 85 osób, podobnie jak we Wrocławiu, a więcej niż w Poznaniu i Warszawie – ok. 72 osoby. Na 1000 mieszkańców Gdańska przypada 840 m<sup>2</sup>, gdy w Warszawie 1038 m<sup>2</sup>, Poznaniu 984 m<sup>2</sup>. Są to wartości znacznie niższe od miast Unii Europejskiej.

Współczesny rozwój handlu i usług wymaga wprowadzenia nowych pojęć, poza pojęciem ośrodka usługowego funkcjonującego tradycyjnie w urbanistyce. Ośrodek usługowy to koncentracja obiektów usługowych, ośrodkotwórczych o podobnej częstotliwości korzystania, która decyduje o poziomie hierarchicznym ośrodka, natomiast współczesne wieloprzestrzenne obiekty handlowo-usługowe (WOH) koncentrują różnorodne funkcje usługowe pod wspólnym dachem. **Hipermarket to jednokondygnacyjny, wieloprzestrzenny obiekt han-**

**dlowo-usługowy (tzw. płaskie centrum) o wyraźnej dominacji handlu, zlokalizowany na działce powyżej 3,0 ha. Zdecydowanie odróżnia się on od centrum handlowo-usługowego – obiektu wielokondygnacyjnego i wielofunkcyjnego, z dużym udziałem funkcji niehandlowych.**

W ostatnich latach obserwuje się rozwój sieci wielkopowierzchniowych obiektów handlowych z artykułami codziennego zakupu oraz rozwój wielofunkcyjnych centrów handlowo-usługowych. Sprzyja mu zwiększenie zagranicznych inwestycji w sektorze handlu. Asortyment i forma obsługi tych obiektów dostosowane są do potrzeb klienta zmotoryzowanego. Developerzy centrów handlowo-usługowych szacują 75% udział klienta zmotoryzowanego w centrach zlokalizowanych wewnątrz struktury miejskiej i 90% udział w centrach peryferyjnych. W galeriach centrów handlowych powstają sieci wyspecjalizowanych sklepów, oferujących markowe towary i wysoki poziom obsługi, nastawione na klienta zamożnego.

Centra handlowo-usługowe powodują zmiany w zagospodarowaniu przestrzeni, w tym także w przekształcaniach terenów zdegradowanych. Powstawanie wieloprzestrzennych obiektów handlowych na peryferiach miast stanowi zagrożenie dla śródmieść.

## Oświata

Wykształcenie tradycyjnie zajmuje wysoką pozycję wśród wartości najwyższej cenionych w społeczeństwie polskim. Era globalizacji, informatyzacji i szybkich zmian dokonujących się w różnych aspektach życia wymusza dostosowanie systemu edukacji do najlepszych systemów światowych. Podnoszenie poziomu wykształcenia społeczeństwa jest nieodzownym warunkiem ekspansji gospodarczej.

Wdrażanie reformy polskiego systemu edukacji rozpoczęło się w roku szkolnym 1999/2000. Od września 1999 r. zaczęła funkcjonować sześciolletnia szkoła podstawowa i trzyletnie gimnazjum. Początek działania przekształconych szkół ponadgimnazjalnych (trzyletnich liceów profilowanych, dwuletnich szkół zawodowych i liceów uzupełniających) przypadnie na 1 września 2002 r.

Główne wskaźniki charakteryzujące poszczególne elementy systemu edukacji w Gdańsku prezentuje tab. 5. W Gdańsku funkcjonują, oprócz wymienionych, szkoły przyszpitalne (4 podstawowe). Liczba dzieci uczących się w szkołach podstawowych niepublicznych wynosi 1,2 tys. (4,6% grupy wiekowej), natomiast w gimnazjach niepublicznych – 0,6 tys. (ok. 10% grupy wiekowej).

Tab. 5 Charakterystyka systemu oświaty publicznej w Gdańsku w roku szkolnym 2000/2001

Wyszczególnienie	Liczba obiektów	Liczba korzystających w tys.	Liczba oddziałów	Liczba dzieci na oddział	Liczba pomieszczeń do nauki	Wskaźnik zmianowości
1. Przedszkola	85	6,8	315	22	-	-
2. Szkoły podstawowe						
– dla dzieci ogółem	77	31,3	1383	22,6	1144	1,2
– w tym: klasy 0, klasy I-VI	-	3,0	138	21,7	-	-
– specjalne	5	28,3	1245	22,7	-	-
– dla dorosłych	1	0,8	-	-	-	-
		0,08	3	-	-	-
3. Gimnazja						
– dla młodzieży	36	10,7	436	24,5	568	0,8
– specjalne	6	0,17	-	-	-	-
– dla dorosłych	1	0,10	4	-	-	-
4. Licea (LO)						
– dla młodzieży	20	13,0	414	31,4	440	0,9
– dla dorosłych	3	2,2	62	-	-	-
5. Szkoły zawodowe i technika						
– specjalne	-	17,8	660	27	1100	-
– dla dorosłych	4	0,3	30	-	-	-
	-	1,2	47	-	-	-

**Warunki nauki w szkołach w Gdańsku – poza nielicznymi wyjątkami – są dobre.** Najlepsza sytuacja jest w dzielnicach Oliwa, Wrzeszcz, Śródmieście, które są dobrze wyposażone w obiekty dydaktyczne. W dzielnicach Port, Południe i Zachód występują rejony gorszej dostępności do szkół. Ponadto w rejonie Kokoszek funkcjonują małe szkoły w budynkach niedostosowanych do potrzeb edukacji. Nieliczne obiekty w mieście wyposażone są w baseny.

W Gdańsku, obok szkół komunalnych i prywatnych, działają szkoły podległe MON (Wojskowe Liceum Muzyczne przy ul. Łąkowej), a także ministrom spraw wewnętrznych i sprawiedliwości (zespół szkół przy ul. Polanki). Ponadto w Gdańsku funkcjonują szkoły artystyczne – muzyczne i baletowa. Szkoły o znaczeniu regionalnym, których prowadzenie należy do samorządu województwa, to 4 placówki policealne o profilu medycznym.

### Ochrona zdrowia

W zakresie podstawowej opieki zdrowotnej w Gdańsku działały (stan na rok 2000) 123 przychodnie, w tym 33 służby medycyny pracy, 6 rehabilitacyjnych, 3 spółdzielnie lekarskie i 17 przychodni prywatnych. W zainwestowanej części miasta dostępność do przychodni jest na ogół dobra. Wyjątkiem jest Wrzeszcz Dolny, którego część mieszkańców korzysta z obiektów w Nowym Porcie. Niezbędne będzie znalezienie lokalizacji zastępczej dla przychodni przy ul. Kilińskiego, którego budynek jest w bardzo złym stanie technicznym. Inwestycje konieczne będą także w dzielnicach Zachód i Południe, gdzie brakuje przychodni.

W Gdańsku jest dużo obiektów specjalistycznych usług medycznych o znaczeniu ponadlokalnym. Większość obiektów świadczących usługi leczenia specjalistycznego zlokalizowano w zainwestowanej części miasta.

Przewiduje się, że w miarę postępu procesu prywatyzacji i powstawania nowych niepublicznych zakładów opieki zdrowotnej rozmieszczenie usług lecznictwa specjalistycznego będzie bardziej równomierne.

**W Gdańsku jest obecnie 10 szpitali ogólnych o łącznej liczbie łóżek 3,6 tys. Liczba łóżek na 10 tys. mieszkańców wynosi ok. 80. Jest to wskaźnik porównywalny z innymi miastami w Polsce.** Tendencja spadku liczby miejsc szpitalnych, typowa dla krajów wysoko rozwiniętych, jest konsekwencją wprowadzenia takich metod leczenia, jak chirurgia jednego dnia czy leczenie na oddziałach dziennych. Polega to na tym, że chory przebywa w szpitalu tylko w ciągu dnia i nie wymaga zapewnienia łóżka szpitalnego.

W zakresie ratownictwa medycznego w Gdańsku działają dwa elementy systemu wymagane w projekcie Ustawy o państwowym ratownictwie medycznym: Centrum Powiadamiania Ratunkowego (w bazie Państwowej Straży Pożarnej przy ul. Sosnowej) oraz zespoły transportu chorych (5 karetok typu „R” zlokalizowanych przy ul. Beniowskiego (na terenie straży pożarnej), przy al. Zwycięstwa, w Złotej Karczynie, przy Trakcie Św. Wojciecha i przy ul. Elbląskiej). W okresie letnim planuje się ulokowanie karetki w Sobieszewie. Takie rozmieszczenie karetok jest optymalne i nie wymaga inwestycji. Trzeci element systemu ratownictwa – szpitalne oddziały ratunkowe – jest w trakcie organizacji. Obecnie działa taki oddział w szpitalu na Zaspie.

W Gdańsku jest 11 żłobków. Uczęszcza do nich ok. 570 dzieci, tj. 4,7% grupy wiekowej 0-2 lat. Żłobki dysponują 620 miejscami (w stosunku do 1990 r. spadek liczby miejsc wynosi 50%).

Liczba aptek wynosi 134, z tego 120 to apteki prywatne. Na jedną aptekę przypada 3417 osób. Jest to wskaźnik podobny do obserwowanego w innych miastach polskich.

W mieście rosną potrzeby w zakresie opieki społecznej. Obecnie zakres działania Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej (MOPS) obejmuje: domy pomocy społecznej – pobytowy i dzienne, noclegownię, ośrodki adaptacyjne dla młodzieży niepełnosprawnej, środowiskowy dom samopomocy dla młodzieży z zaburzeniami psychicznymi, pogotowie opiekuńcze dla dzieci, ośrodek adopcyjno-opiekuńczy, ogniska wychowawcze, dom dziecka, środowiskowy dom samopomocy dla osób upośledzonych umysłowo. MOPS dysponuje ok. 350 miejscami stałego pobytu. Jest to zbyt mało w stosunku do potrzeb. Część podopiecznych kierowana jest do domów pomocy prowadzonych przez organizacje pozarządowe i osoby fizyczne (Caritas przy ul. Fromborskiej, Dom Seniora na Zaspie, „Dom za Sosnami” w Brzeźnie, Dom Samopo-

mocy dla Osób Upośledzonych Umysłowo przy ul. Tyśiąclecia, dom opieki przy ul. Turystycznej) oraz do ośrodków powiatowych należących do powiatu gdańskiego położonych w Gdańsku przy ul. Starogardzkiej i Polanki. Z powodu okresowego braku miejsc, niewielka liczba podopiecznych kierowana jest do Pelplina, Gniewu, Starogardu Gdańskiego i Wejherowa.

### Szkolnictwo wyższe

**Gdańsk wraz z Gdynią i Sopotem jest ważnym ośrodkiem akademickim w Polsce – można tu studiować prawie wszystkie kierunki nauczania z wyjątkiem rolniczych. Sam Gdańsk zajmuje siódme miejsce pod względem liczby studentów.** Siedzibę ma tu sześć uczelni państwowych: Uniwersytet Gdański, Politechnika Gdańska, Akademia Medyczna w Gdańsku, Akademia Wychowania Fizycznego, Akademia Muzyczna, Akademia Sztuk Pięknych oraz pięć uczelni niepaństwowych, z których dwie mają uprawnienia do nadawania stopnia magisterskiego. W Gdańsku działają także 22 instytuty naukowe i oddziały instytutów nie prowadzące działalności dydaktycznej.

W mieście studiuje 26 tys. studentów na studiach dziennych (nie licząc oddziałów zlokalizowanych w Sopocie i Gdyni) i 1,2 tys. na wieczorowych. Łącznie z wydziałami uniwersyteckimi zlokalizowanymi w Sopocie i Gdyni – 32 tys. na studiach dziennych i 21 tys. na wieczorowych, zaocznych i eksternistycznych. Na uczelniach i w instytutach pracuje ok. 2 tys. samodzielnych pracowników naukowych.

Placówki uczelniane i instytuty zlokalizowane są głównie we Wrzeszczu Górnym i Oliwie Górnej, gdzie mieszczą się UG, PG, AMG i AWF. Uczelnie mają w tych koncentracjach ogromne rezerwy terenów rozwojowych, które częściowo wydzierżawiają pod działalność komercyjną. Uczelnie artystyczne znajdują się w Śródmieściu. Uczelnie prywatne mają swoje siedziby także w innych rejonach miasta. Ich rozproszenie nie ma uzasadnienia funkcjonalnego, lecz wynika z rozmieszczenia obiektów adaptowanych na ich siedziby.

## 8. Gospodarka morska, przemysł, składy, bazy

**Gospodarka morska i funkcja przemysłowo-składowa są tradycyjnymi podstawami rozwoju gospodarczego Gdańska. W ostatnich latach przechodzą one poważny kryzys, który praktycznie zlikwidował rybołówstwo dalekomorskie i działalność armatorską. Produkcja i remonty statków przetrwały najgorszy okres, ale są to dziedzic-**

ny zawsze bardzo narażone na zmienną koniunkturę światową. Natomiast wzrastające przeładunki portowe, szczególnie po uruchomieniu Portu Północnego – jedyne, głębokowodnego portu polskiego – zapewniły Gdańskowi przodujące miejsce wśród portów bałtyckich. Przedsiębiorstwa działające na obszarze administrowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S. A. prowadzą działalność przeładunkową:

- drobnicy konwencjonalnej, nawozów sztucznych, tarcicy, wyrobów stalowych,
- siarki płynnej i granulowanej, fosforytów, soli i sody,
- owoców południowych, w tym bananów,
- paliw płynnych, gazu ciekłego LPG,
- ładunków masowych – suchych: zboża, rudy, węgla,
- ładunków kontenerowych i ro-ro (linii dowozowych) oraz ruchu promowego.

Zasadniczą część przeładunków portów Gdańsk stanowią towary masowe, w tym paliwa płynne obsługiwane przez Port Północny. Zmalała wielkość przeładunków towarów masowych suchych, a przede wszystkim węgla, rudy i siarki, które dawniej były specjalnością portu gdańskiego. Szacunkowe zdolności przeładunkowe portu gdańskiego przedstawia tab. 6.

Największe rezerwy zdolności przeładunkowej występują w potencjale paliw płynnych (około 80%), drobnicy konwencjonalnej oraz suchych ładunków chemicznych i drewna.

Trwa ciągła rozbudowa – szczególnie w rejonie Portu Północnego – nowoczesnych, wyspecjalizowanych baz przeładunkowych. Stary port wewnętrzny w Nowym Porcie pełni teraz funkcję wolnego obszaru celnego, który rozrasta się w kierunku południowym w jednostce urbanistycznej Letnica-Młyniska. Strefa wolnocłowa jest przejściową formą działalności portu, gdyż zostanie zlikwidowana z chwilą integracji Polski z Unią Europejską. Na sektor przemysłu portowego składają się przedsiębiorstwa branży stoczniowej, naftowo-gazowej i chemicznej.

Po bankructwie Stoczni Gdańskiej i zakupie jej przez Stocznnię Gdyńską na gdańskim rynku przemysłu okrętowego pierwszoplanową pozycję zajmuje Gdańska Stocznia Remontowa, zatrudniająca około 3 tys. pracowników. Sporą aktywność wykazuje także Stocznia Północna. Odradza się również działalność produkcyjna Stoczni Gdańskiej. Ponadto w latach dziewięćdziesiątych powstało kilka mniejszych stoczni.

Rafineria Gdańska – leżąca poza granicami portu, ale wchodząca w skład gdańskiego kompleksu portowo-przemysłowego – należy do najnowocześniejszych zakładów petrochemicznych w Europie Środkowej. Przetwarza około 3,5 mln ton ropy naftowej. Zaopatruje polski rynek w 20% paliw płynnych oraz 40% surowców

i olejów. Do Europy Zachodniej eksportuje 15% swoich wyrobów. Zarówno w zakresie dostaw ropy naftowej, jak i eksportu produktów, obsługiwana jest przez terminale przeładunkowe paliw płynnych w Porcie Północnym. Rafineria Gdańska zatrudnia około 1,7 tys. pracowników.

Przemysł chemiczny reprezentowany jest w porcie gdańskim przez zakłady eksportowe siarki i innych ładunków chemicznych „Siarkopol”, które rocznie wytwarzają około 1,4 mln ton produktów, w tym 0,6 mln ton siarki oraz zakłady nawozów fosforowych, które wytwarzają przeładunki około 1,0 mln ton produktów.

Przyszłość transportu morskiego w Gdańsku jest uwarunkowana nie tylko koniunkturą, ale też położeniem w Europie, geografiami handlu międzynarodowego oraz rozwojem technologii transportowych. Sytuacja Gdańska (i innych portów polskich) nie jest pod tym względem korzystna. Port położony jest na uboczu w stosunku do otwartych akwenów oceanicznych i głównych europejskich centrów gospodarczych. W wyniku rozwoju konteneryzacji i wzrostu wielkości jednostek pływających znaczną część ładunków drobnicowych przejęły terminale zachodnioeuropejskie (Hamburg, Rotterdam), posiadające głębsze akweny i lepsze połączenia drogowe z zapleczem europejskim. Nie bez znaczenia jest też opór społeczny, szczególnie mieszkańców Stogów, jaki wywołuje inwestowanie w nowe bazy przeładunkowe w rejonie Portu Północnego. Może on zniechęcić inwestorów, którzy wybiorą inne lokalizacje dla swoich inwestycji. Byłoby to zaprzepaszczenie najlepszej w kraju lokalizacji.

**Struktury portowo-przemysłowe mają w Gdańsku bardzo wyraziste rozmieszczenie przestrzenne. Główną i największą koncentracją tej działalności stanowi za-**

**Tab. 6 Zdolności przeładunkowe portu gdańskiego**

Ładunek	Jednostka	Ilość
paliwa płynne	mln ton	32,0
gaz płynny	mln ton	0,6
płynne ładunki inne	mln ton	1,0
produkty chemiczne	mln ton	5,0
węgiel	mln ton	12,0
ruda	mln ton	1,0
zboża	mln ton	0,6
drewno	mln ton	0,3
drobnica konwencjonalna	mln ton	4,0
drobnica ro-ro, promowa i kontenerowa	mln ton	0,5
samochody	tys. sztuk	16
pasażerowie	tys. osób	130

chodnia część dzielnicy Port, po obu stronach Martwej Wisty. Zdecydowanie mniejsze zgrupowania funkcji przemysłowej występują w innych jednostkach urbanistycznych miasta: w Kokoszkach Przemysłowych, Oliwie (wzdłuż linii kolejowej) oraz Oruni. Pojedyncze zakłady zlokalizowane są także w innych jednostkach. Współcześnie wszystkie te mniejsze lokalizacje, oprócz Kokoszek Przemysłowych, znajdują się w fazie restrukturyzacji w kierunku zagospodarowania mieszkaniowo-usługowego. Także południowa część dzielnicy Port, obszar Nowego Miasta, dotąd główna koncentracja produkcji stoczniowej – zmieniła swoją funkcję. Produkcja stoczniowa stopniowo wycofuje się na Wyspę Ostrów, a Nowe Miasto w strukturalizacji urbanistycznej dołączone zostało do Śródmieścia jako przyszły obszar rozwojowy funkcji usługowych i mieszkaniowych.

## 9. Gospodarka turystyczna

Gdańsk jest najważniejszym ośrodkiem turystycznym w Polsce północnej i w basenie południowego Bałtyku. O atrakcyjności tego ośrodka decyduje koncentracja wybitnych walorów historycznych, przyrodniczych, krajobrazowych oraz współczesna aktywność kulturalno-naukowa i usługowa. Najważniejsze są niewątpliwie walory historyczne w postaci zgrupowania zabytków o randze międzynarodowej oraz miejsc historycznych związanych z II wojną światową i powstaniem „Solidarności”. Specyfiką Gdańska są jego walory wypoczynkowe, rzadko spotykane w tak dużych miastach, a także sąsiedztwo Sopotu i Gdyni, pozostałych miast aglomeracji gdańskiej i regionu, zwłaszcza Malborka oraz atrakcyjnych rejonów pasa nadmorskiego z Mierzejami Helską i Wiślaną, Pojezierza Kaszubskiego, Kociewia, Wzniesienia Elbląskiego.

Gdańsk posiada korzystne połączenia transportowe: morskie, lotnicze i lądowe, które ułatwiają ruch turystyczny. Miasto ma obecnie około 2500 miejsc noclegowych całorocznych, co w przeliczeniu daje 5 miejsc noclegowych na 1000 mieszkańców i sytuuje Gdańsk na 6. miejscu, za Warszawą, Krakowem, Poznaniem, Wrocławiem i Szczecinem.

Według danych Straży Granicznej w porcie morskim i na lotnisku w Rębiechowie, w roku 2000, odprawiono 125,5 tys. osób, w tym 61,5 tys. z zagranicy.

Wśród różnych rodzajów turystyki zdecydowanie dominuje krótkopobytowa turystyka krajoznawcza, która wynika ze specyfiki lokalnych walorów turystycznych. Ważną rolę odgrywają wczasy pobytowe oraz turystyka morska. Ten ostatni rodzaj nie tyle ze względu na liczbę turystów, co na jakość i prestiż. Turystyka biznesowa i kongresowa odgrywa mniejszą rolę (choć z roku

na rok wzrastającą), co wynika ze szczupłości specjalistycznej bazy.

**Atrakcje turystyczne Gdańska układają się w 4 kompleksy przestrzenne:**

- kompleks zabytkowy Śródmieścia Historycznego,
- kompleks zabytkowy Oliwy,
- kompleks nadmorski (pas nadmorski zachodni, wyspa Stogi, Wyspa Sobieszewska),
- kompleks parkowo-leśny lasów oliwskich z ogrodem zoologicznym.

**Zagospodarowanie turystyczne koncentruje się w trzech rejonach miasta: Śródmieściu Historycznym, gdzie znajduje się główna baza hotelowo-gastronomiczna i większość obiektów kultury oraz w pasie nadmorskim zachodnim i na Wyspie Sobieszewskiej, w których dominuje baza wczasowa.** Pojedyncze obiekty infrastruktury turystycznej rozproszone są we wszystkich dzielnicach dolnego tarasu miasta. Kompleks parkowo-leśny praktycznie pozbawiony jest obiektów obsługi ruchu turystycznego, a przedwojenne zagospodarowanie tych terenów uległo całkowitej degradacji.

W Gdańsku wiele czynników ogranicza rozwój funkcji turystycznej oraz ruch turystyczny:

- niedostateczna liczba obiektów noclegowych średniego standardu,
- słabo rozwinięte zaplecze dla sportów wodnych i innych form aktywnego spędzania czasu,
- brak zaplecza dla tzw. turystyki kongresowej,
- mała liczba i niedostateczny poziom imprez kulturalnych, sportowych, gospodarczych, co wynika częściowo z niedoskonałości bazy dla takich przedsięwzięć,
- słabo zagospodarowane tereny zielone i plażowe,
- niedostateczna baza w porcie dla obsługi podróży turystycznych,
- mało sprawne rozwiązania komunikacyjne wewnątrz miasta i aglomeracji,
- brak instytucji koordynującej różne krajowe i międzynarodowe projekty turystyczne.

Czynnikiem obiektywnym ograniczającym rozwój funkcji turystycznej jest krótki sezon letni. Istotnym elementem wpływającym na rozwój turystyki i zapotrzebowania społecznego na tę formę wypoczynku jest wydłużanie się czasu wolnego od pracy, wzrost ruchliwości społeczeństwa i fakt, że turystyka przestaje być elitarną formą spędzania wolnego czasu, a staje się ważną i dochodową gałęzią gospodarki. Gdańsk ma jeszcze wielkie możliwości rozwoju tej gałęzi: atrakcje turystyczne – niezbyt dotąd eksponowane i eksploatowane, wolne tereny dla lokalizacji bazy turystycznej, realizowane i planowane obiekty oraz urządzenia ogólnomiejskie służące podniesieniu atrakcyjności pobytu turysty.

## 10. System transportowy

W skład systemu transportowego Gdańska wchodzi podsystemy: drogowy, kolejowy z wydzieloną szybką koleją miejską, morski, lotniczy, tramwajowy oraz autobusowy, rowerowy i pieszy. Poszczególne podsystemy zintegrowane są w węzłach przesiadkowych opartych na stacjach kolejowych, przystankach szybkiej kolei miejskiej, portach lotniczym i morskim oraz kolejowych stacjach przeładunkowych.

### Podsystem drogowy

Gdańsk jest węzłem następujących dróg krajowych i wojewódzkich:

- drogi krajowej nr 1, relacji Gdańsk-Świecie-Toruń-granica państwa w Cieszynie (w granicach Gdańska: ul. Oliwska od bazy promowej, Rybotowców, Wolności, Marynarki Polskiej, Jana z Kolna, Wały Piastowskie, Wały Jagiellońskie, Trakt Św. Wojciecha),
- drogi krajowej nr 7, Gdańsk-Elbląg-Warszawa-granica państwa w Chyżnem (w granicach Gdańska: ul. Słowackiego, Grunwaldzka, Aleja Zwycięstwa, Błędnik, Podwale Grodzkie, Wały Jagiellońskie, Okopowa, Podwale Przedmiejskie, Elbląska),
- drogi krajowej nr 6, relacji granica państwa w Kołbaskowie-Szczecin-Stupsk-Gdynia-Gdańsk (w granicach Gdańska: Obwodnica Trójmiasta),
- drogi wojewódzkiej nr 221, relacji Gdańsk-Przywidz-Kościierzyna (w granicach Gdańska: ul. Świętokrzyska, Małomiejska, Podmiejska),
- drogi wojewódzkiej nr 222, relacji Gdańsk-Godzisze-Starogard Gdański-Skórcz (w granicach Gdańska: ul. Starogardzka),
- drogi wojewódzkiej nr 218, relacji Gdańsk-Chwaszczyno-Wejherowo (w granicach Gdańska: ul. Opata Rybińskiego, Stary Rynek Oliwski, Spacerowa, Kielnieńska),
- drogi wojewódzkiej nr 501, relacji Przejazdowo-Sobieszewo-Świbno-Krynica Morska (w granicach Gdańska: ul. Turystyczna, Boguckiego).

Rozwój przestrzenny miasta spowodował, że historyczny pasmowy układ uliczny oparty na centralnym paśmie komunikacyjnym rozwinął się w kierunkach nowych dzielnic w paśmie przymorskim na wschodzie oraz na wysoczyźnie – w kierunkach zachodnim i południowym. Rozwój dzielnic zachodnich i południowych ułatwiła zbudowana w latach siedemdziesiątych zachodnia Obwodnica Trójmiasta oraz oś górnego tarasu, w skład której wchodzi ulice Potokowa, Rakoczego i Nowolipie. Rozwój terenów zurbanizowanych na dolnym tarasie

w części zachodniej, ułatwiła powstała w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych uliczna oś dolnego tarasu składająca się z ulic: Chłopskiej, al. Rzeczypospolitej, al. Legionów, Wyspiańskiego.

Centralne pasmo komunikacyjne stanowi główny korytarz komunikacyjny aglomeracji gdańskiej. W skład pasma wchodzi:

- uliczna trasa średnicowa, biegnąca ulicami: al. Grunwaldzka, al. Zwycięstwa, Podwale Grodzkie, Wały Jagiellońskie, Okopowa, Trakt Św. Wojciecha,
- linia kolejowa E 65 relacji Gdynia-Gdańsk-Tczew,
- wydzielona szybka kolej miejska relacji Wejherowo-Gdynia-Sopot-Gdańsk.

Poprzeczne powiązania zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, trasy średnicowej i osi dolnego tarasu zapewniają następujące ciągi uliczne:

- ul. Spacerowa-Opata Rybińskiego-Pomorska lub Piastowska,
- ul. Słowackiego-Kościuszki,
- ul. Kartuska-Armii Krajowej-Podwale Przedmiejskie,
- ul. Świętokrzyska-Małomiejska,
- ul. Starogardzka.

Istniejący układ uliczny Gdańska charakteryzuje się:

- brakiem układów obwodowych na kierunkach dróg nr 1 i nr 7, co powoduje obciążenie układu ulicznego dodatkowo ruchem tranzytowym z dużym udziałem ruchu towarowego,
- przeciążeniem trasy średnicowej, na której rejestrowano w Śródmieściu ruch kołowy na poziomie 74 500 pojazdów umownych na dobę,
- brakiem ciągu ulicznego odciążającego trasę średnicową w obrębie centralnego pasma komunikacyjnego i umożliwiającego ominięcie Śródmieścia nowym połączeniem nazwanym Nowa Wałowa,
- brakiem sprawnego połączenia osi dolnego tarasu ze Śródmieściem,
- przeciążeniem skrzyżowań trasy średnicowej z ciągami układu poprzecznego: ul. Opata Rybińskiego-Piastowska, ul. Kołobrzaska-Bażyńskiego, ul. Słowackiego-Kościuszki, ul. Partyzantów, ul. Jaśkowa Dolina-Dmowskiego, ul. Hucisko-Targ Drzewny, ul. Podwale Przedmiejskie-al. Armii Krajowej, ul. Toruńska,
- zaniżonymi parametrami technicznymi ciągów ulicznych poprzecznych do trasy średnicowej, takich jak: ul. Spacerowa w Oliwie, ul. Słowackiego (odcinek śródmiejski we Wrzeszczu), ul. Kościuszki, ul. Wyspiańskiego-Do Studzienki, ul. Hallera (odcinek po zachodniej stronie terenów PKP) we Wrzeszczu, ul. Podmiejska-Świętokrzyska w Gdańsku Południe.

Przy wysokim poziomie motoryzacji indywidualnej, kształtującym się obecnie na poziomie 280-300 samo-



chodów osobowych na 1000 mieszkańców Gdańska oraz przewidywanym w okresie pełnego nasycenia motoryzacją indywidualną na poziomie 460 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców problem parkowania staje się ważnym czynnikiem wpływającym na funkcjonowanie systemu transportowego miasta. Problem ten dotyczy szczególnie obszarów centralnych Śródmieścia i Wrzeszcza. W tej sytuacji niezbędne staje się wprowadzenie odpowiedniej polityki parkingowej w mieście, pozwalającej na pożądane sterowanie i kontrolę parkowania w rejonach nadmiernie przeciążonego ruchem kołowym układu ulicznego. Dotychczas polityka ta, realizowana w ustaleniach planów zagospodarowania przestrzennego, określała minimalny program parkingowy do zrealizowania – jako towarzyszący każdej nowej inwestycji, która generowała potrzeby parkingowe.

### Podsystemy transportu zbiorowego miejskiego

W skład podsystemów zbiorowego transportu pasażerskiego Gdańska wchodzi:

- wydzielona szybka kolej miejska relacji Wejherowo-Gdańsk z ośmioma przystankami pasażerskimi w obszarze Gdańska,
- podsystem komunikacji tramwajowej rozbudowanej dotychczas tylko na dolnym tarasie Gdańska,
- podsystem miejskiej komunikacji autobusowej obsługującej tereny zurbanizowane pozostające poza zasięgiem obsługi tramwaju i szybkiej kolei miejskiej.

**Rolę głównego przewoźnika w obszarze aglomeracji pełni szybka kolej miejska, łącząca wszystkie miasta i dzielnice znajdujące się na jej trasie od Wejherowa do Gdańska. Dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej sprawił, że systematycznie spada wielkość przewozów pasażerskich SKM. W latach 1994-1998 wielkość przewozów spadła z 56 mln pasażerów rocznie do 42,5 mln, czyli o 24%. Mimo to jest to środek transportu, którego częstotliwość kursowania, prędkość komunikacyjna, dostateczny komfort podróży i niezależność od warunków atmosferycznych sprawiają, że jest najkorzystniejszym elementem w systemie komunikacji pasażerskiej aglomeracji gdańskiej. W latach dziewięćdziesiątych nastąpił ogólny spadek z 60% do 40% udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych, co trzeba ocenić zdecydowanie negatywnie.**

### Węzły przesiadkowe

Węzły przesiadkowe integrują podsystemy transportu pasażerskiego kolejowego, tramwajowego, autobusowo-miejskiego, regionalnego, krajowego i międzynarodowego

transportu samochodowego indywidualnego, rowerowego oraz morskiego i lotniczego. Węzły przesiadkowe powstały przy stacjach kolejowych i przystankach SKM w Śródmieściu (węzeł Gdańsk Główny), we Wrzeszczu i w Oliwie.

Węzeł przesiadkowy Gdańsk Główny jest najważniejszym, największym i najbardziej obciążonym węzłem w skali miasta i metropolii. Tu następuje przepływ pasażerów pomiędzy transportem kolejowym, tramwajowym, autobusowym miejskim, regionalnym, krajowym i międzynarodowym, indywidualnym zmotoryzowanym i pieszym. W zasięgu obsługi zintegrowanych w nim podsystemów pozostają tereny dzielnic: Śródmieście, Port, Południe, południowe rejon Wrzeszcza i Zachodu.

Węzeł przesiadkowy Wrzeszcz powstał po zachodniej stronie terenów kolejowych, integrując komunikację kolejową, SKM, miejską komunikację autobusową i tramwajową oraz indywidualną zmotoryzowaną i pieszą. W zasięgu obsługi podsystemów zintegrowanych w tym węzle znajdują się tereny Wrzeszcza Dolnego i Górnego, części centralnej dzielnicy Zachód oraz północnych rejonów dzielnicy Port.

Węzeł przesiadkowy Oliwa powstał po obu stronach stacji kolejowej, integrując komunikację kolejową, szybka kolej miejską, miejską komunikację autobusową, komunikację tramwajową oraz indywidualną zmotoryzowaną i pieszą. W zasięgu obsługi podsystemów zintegrowanych w tym węzle znajdują się Oliwa Dolna i Górna oraz północna część dzielnicy Zachód.

### Podsystemy transportu kolejowego

Komunikacja kolejowa obsługuje połączenia pasażerskie regionalne, krajowe i w ograniczonym zakresie międzynarodowe. Główną osią kolejową jest linia magistralna E 65, relacji Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Wiedeń-Rijeka ze stacjami Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa. W Gdańsku łączą się następujące linie kolejowe o znaczeniu państwowym:

- Gdańsk Główny-Malbork-Działdowo-Warszawa Wsch.-Lublin-Dorohusk-granica państwa,
- Gdańsk Główny-Reda-Wejherowo-Słupsk-Koszalin-Białogard-Stargard Szczeciński,
- Pruszcz Gdański-Gdańsk Olszynka-Wiśła Most,
- Pruszcz Gdańsk-Stara Piła-Kokoszki.

Linia kolejowa lokalna Gdynia-Kościierzyna-Maksymilianowo, która na terenie Gdańska ma przystanek Osowa ma pewne znaczenie dla dojazdów do pracy i wyjazdów weekendowych.

Do obsługi przewozów towarowych w szczególności Portu Północnego służy wydzielona dwutorowa linia ko-

lejowa na wyspę Stogi z jednotorowym mostem nad Martwą Wisłą, z rozbudowanym systemem grup torowych na Olszynie i Przeróbce. Obsługa towarowa portu wewnętrznego w Gdańsku jest prowadzona z jednotorowej linii lokalnej Gdańsk Główny-Nowy Port z systemem grup torowych „Gdańsk Zaspą” w Letnicy. Na stacjach kolejowych Gdańsk Główny, Wrzeszcz, Oliwa i Kłodno znajdują się ładownie publiczne, których obecne wykorzystanie jest na niskim poziomie kilkudziesięciu wagonów na miesiąc.

### Podsystem pasażerskiego transportu morskiego

Podsystem komunikacji morskiej obsługuje powiązania w obszarze Morza Bałtyckiego i oceanu światowego oraz sezonowo powiązania w rejonie Zatoki Gdańskiej i wybrzeża środkowego. Podsystem ten obejmuje:

- bazę promową w Nowym Porcie z nabrzeżem przystosowanym do obsługi promów o maksymalnej długości 140 m z zapleczem: obsługi pasażerów, celnym, administracyjnym i parkingowym,
- przystań przy towarowym Nabrzeżu Oliwskim, okazjonalnie wykorzystywanym przez średniej wielkości statki wycieczkowe,
- przystanie dla statków białej floty usytuowane przy nabrzeżu Westerplatte i przy Długim Pobrzeżu na Głównym Mieście, obsługujące w sezonie turystycznym połączenia w obrębie Zatoki Gdańskiej, środkowego wybrzeża Polski i połączenia do Kaliningradu. Baza promowa przez cały rok obsługuje promy kursujące regularnie do Nynashamn koło Sztokholmu. W sezonie letnim promy kursują codziennie. Obsługują ruch pasażerski indywidualny i zmotoryzowany oraz samochodowy transport towarowy. Ruch statków wycieczkowych, podobnie jak białej floty, odbywa się w okresie sezonu turystycznego.

### Podsystem transportu lotniczego

Podsystem komunikacji lotniczej obsługuje połączenia krajowe oraz w ograniczonym zakresie międzynarodowe.

W obszarze aglomeracji gdańskiej znajdują się dwa lotniska: w Rębiechowie i Pruszczu Gdańskim obsługujące ruch cywilny. Jest to bardzo atrakcyjny kapitał wyjściowy do dynamicznego rozwoju transportu lotniczego. Lotnisko w Rębiechowie, znajdujące się w granicach administracyjnych Gdańska, jest portem lotniczym o dużym znaczeniu, zarówno w skali krajowej, jak i międzynarodowej. Pod względem wielkości ruchu pasażerskiego i towarowego jest drugie w Polsce po warszawskim Okęciu.

Utrzymuje regularne połączenia lotnicze z Warszawą i niektórymi ważnymi ośrodkami europejskimi. Droga startowa ma długość 2800 m i szerokość 45 m. Lotnisko po rozbudowie może obsłużyć 40-50 tys. samolotów rocznie (w ciągu godziny 8-12 operacji start-ładowanie). W przeliczeniu na liczbę pasażerów oznacza to 3-4 mln pasażerów rocznie. Znacznie mniejsza jest natomiast przepustowość terminalu pasażerskiego tego lotniska. Liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego systematycznie wzrasta. W 1999 roku było ich 350 tysięcy.

## 11. Gospodarka komunalna

### Zaopatrzenie w wodę

Gdańsk położony jest nad częścią głównego zbiornika wód podziemnych (GZWP) nr 111 – Subniecka Gdańska. Zbiornik wód piętrowy kredowego zalega na średniej głębokości około 150 m i na powierzchni około 1800 km<sup>2</sup>. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne wynoszą 110 tys. m<sup>3</sup> na dobę. W północno-wschodnim rejonie Gdańska znajduje się GZWP nr 112 – Żuławy Gdańskie. Zbiornik wód piętrowy czwartorzędowego zalega na głębokości około 5-40 m i na powierzchni około 150 km<sup>2</sup>. Szacunkowe zasoby dyspozycyjne wynoszą 116 tys. m<sup>3</sup> na dobę. Jakość wód drugiego zbiornika wymaga uzdatniania ze względu na ponadnormatywną ilość związków żelaza i manganu.

Źródłem wody dla Gdańska są głównie ujęcia eksploatowane przez Spółkę SAUR-Neptun-Gdańsk (SNG): 8 ujęć wód podziemnych, 1 ujęcie powierzchniowe, 1 ujęcie drenazowe, 15 ujęć lokalnych. Istnieje około 120 ujęć zakładowych. 99% mieszkańców miasta zaopatrywanych jest w wodę z wyżej wymienionych ujęć, reszta – z indywidualnych źródeł. Wykaz stref ochronnych ujęć wody zawiera aneks nr 3.

Układ wodociągowy podzielono na 3 strefy i 2 podstrefy ciśnieniowe, współpracujące z 3 pompowniami sieciowymi, 7 strefowymi, 12 hydroforniami i 14 zbiornikami wody wyrównującymi wahania rozbiory, ale nie zapewniającymi dostawy wody w razie awarii ujęcia wody lub magistrali dosyłowej.

Jakość wody spełnia wymogi określone prawem. Wyjątkiem są ujęcia wody w Pleniewie, Sobieszewie (przekroczony fluor) i w Straszynie (przekroczona zawartość wolnego chloru). Zaopatrzenie w wodę z ujęć głębinowych (wodą niechlorowaną) pokrywa 61% zapotrzebowania w mieście.

Średniodobowy pobór wody z ujęć komunalnych wynosi 83 500 m<sup>3</sup>, maksymalny 91 800 m<sup>3</sup>. Scalony, maksymal-

ny wskaźnik dobowego zużycia wody na mieszkańca, malejący od kilku lat, wyniósł 205,8 dm<sup>3</sup>. Dobowa zdolność produkcyjna ujęć wynosi ok. 166 000 m<sup>3</sup>, w tym ujęć podziemnych 106 500 m<sup>3</sup> i przewyższa o około 45% obecne zapotrzebowanie na wodę. Prognozowane zapotrzebowanie dobowe wody przy założonym 1% wzroście rocznym jednostkowego wskaźnika w 2025 r. wyniesie 105 400 m<sup>3</sup>. Wynika z tego, że zdolność produkcyjna istniejących ujęć będzie wystarczająca.

Sieć i urządzenia wodociągowe są na ogół w dobrym stanie technicznym, poza fragmentami sieci wykonanymi z azbestocementu i z otowanymi przyłączami. Sieć wodociągowa (w grudniu 1999r.) miała długość: magistrale wodociągowe – 189,29 km, sieć rozdzielcza – 619,41 km.

Zatwierdzone zasoby dobowe wód podziemnych w dyspozycji wodociągów wynoszą około 170 900 m<sup>3</sup>. Przeważa opinia, że nie powinny one przekraczać 150 000 m<sup>3</sup> na dobę. Zatwierdzone zasoby wód powierzchniowych wynoszą 129 600 m<sup>3</sup> na dobę. Zatem łączne zasoby można oszacować na 279 600 m<sup>3</sup> na dobę. Zasoby wód podziemnych wymagają przeszacowania z równoczesną weryfikacją pozwoleń wodnoprawnych.

Zużycie wody przez przemysł spadło w ciągu ostatnich lat i obecnie wynosi około 104 000 m<sup>3</sup> na dobę, w tym z ujęć podziemnych 21 000 m<sup>3</sup> na dobę. Ewentualne rozważania dotyczące zamiany źródeł wody dla przemysłu lub wyłączenia ujęć komunalnych z eksploatacji powinny być najpierw podjęte w specjalistycznych opracowaniach ze względu na skomplikowany system gdańskiego układu wodociągowego, ochronę środowiska i koszty.

**Istniejący system wodociągowy posiada znaczne rezerwy w zasobach i wydajności istniejących ujęć wód. Nie stwarza on ograniczeń w rozwoju miasta.**

### Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków

Kanalizacja w Gdańsku funkcjonuje w systemie rozdzielczym. Układ miejski kanalizacji sanitarnej jest grawitacyjno-pompowy i pracuje w oparciu o dwie oczyszczalnie i 36 przepompowni ścieków (są ponadto przepompownie nie eksploatowane przez SNG). Część przepompowni ścieków jest automatyczna. Ilość odprowadzanych ścieków w 2000 r. wyniosła ok. 107 600 m<sup>3</sup> na dobę, z czego ok. 19 300 m<sup>3</sup> na dobę dopływało do oczyszczalni Zaspas, a większość do oczyszczalni mechaniczno-biologicznej (OMB) „Wschód”.

Miejski układ kanalizacji sanitarnej dzieli się na 2 główne zlewnie. Przepustowość OMB „Wschód” wynosi 180 tys. m<sup>3</sup> ścieków na dobę. W 2000 r. oczyszczono

ok. 88 tys. m<sup>3</sup> ścieków na dobę. Oczyszczalnia przyjmuje ścieki z części Gdańska (Wrzeszcz, Dolne Miasto, Niedźwiednik, Piecki-Migowo, Chełm, Orunia, Nowy Port, Stogi, Przeróbka, części Oliwy, Przymorza, Zaspas oraz Osowy i Kokoszek) oraz gmin sąsiednich: Kolbud, Żukowa, miasta i gminy Pruszcz Gd. Oczyszczalnia ona około 80% całej ilości ścieków z gdańskiego układu kanalizacji sanitarnej. Zrzut oczyszczonych ścieków następuje do Przekopu Wisły. W zlewni tej oczyszczalni są 3 podzlewnie: przepompowni ścieków „Ołowianka”, „Mottawa” i „Zawisze” (łącznie z przepompownią „Stogi”). Efekty oczyszczania ścieków w 1999 i 2000 roku były zgodne z wydanymi pozwoleniami wodnoprawnymi.

Oczyszczalnia mechaniczno-biologiczna „Zaspas” (przewidziana do likwidacji) ma przepustowość 35 tys. m<sup>3</sup> na dobę, w 2000 r. oczyściła 19,3 tys. m<sup>3</sup> na dobę z części Oliwy, Przymorza, Zaspas oraz z Sopotu. Zrzut oczyszczonych ścieków następuje do basenu portowego. Na terenie miasta pracują również inne oczyszczalnie: osiedlowa „Kalina” oraz 6 oczyszczalni zakładowych.

Około 96,6% mieszkańców miasta obsługuje kanalizacja sanitarna. Natomiast pozostałe ścieki odprowadzane są do zbiorników bezodpływowych i wywożone do punktów zlewnych przy przepompowni „Mottawa”, „Zatogowa” i „Wschód”. Tereny nieskanalizowane znajdują się na terenie Wyspy Sobieszewskiej, części: Olszynki, Rudnik, Oruni Dolnej, Klukowa, Łostowic, Św. Wojciecha, Letnicy, Kolonii Uroda, Barniewic i Kokoszek.

Sieć kanalizacji sanitarnej w grudniu 1999 r. liczyła: 572 km kanałów grawitacyjnych oraz 52 km rurociągów tłocznych.

Przepustowość oczyszczalni „Wschód” znacznie przekracza ilość dopływających do niej ścieków (rezerwa przepustowości po przyjęciu ścieków z „Zaspas” – ok. 40%). Pozwala to na likwidację kilku małych, nieefektywnych oczyszczalni (osiedle Kalina, stocznia „Wisła” itp.), a przede wszystkim zdekapitalizowanej oczyszczalni „Zaspas”; należy jednak dokończyć budowę oczyszczalni „Wschód” (wylot do Zatoki Gdańskiej). Ilość osadów powstających rocznie w trakcie biologicznego oczyszczania ścieków sięga 50 000 m<sup>3</sup>. Prace nad rozwiązaniem problemu utylizacji osadów nie zostały zakończone i nie dokonano jeszcze wyboru najskuteczniejszej metody.

Większość przepompowni ścieków wymaga modernizacji. Najpoważniejsza z nich – modernizacja przepompowni „Ołowianka” – dobiega końca. Niezbędna jest budowa drugiej nitki rurociągu tłoczego, odprowadzającego ścieki z tej przepompowni do oczyszczalni „Wschód”, jak również z przepompowni „Mottawa”.

Ważnym zadaniem jest także docelowe rozwiązanie problemu odprowadzania ścieków z Pruszcza i gminy Pruszcz. Ścieki z tego obszaru odprowadzane są rurociągiem tłocznym ułożonym na dnie kanału Raduni. Awaria tego rurociągu przy niesprzyjających warunkach może spowodować przerwanie wału kanału Raduni, położonego powyżej zabudowy mieszkaniowej.

**Rezerwy w przepustowości oczyszczalni ścieków „Wschód” i zadowalający stan układu przesyłu ścieków stwarza możliwości rozwoju Gdańska.**

### Odprowadzanie wód opadowych i regulacja stosunków wodnych

Wody opadowe odprowadzane są grawitacyjnie i mechanicznie siecią kanalizacji deszczowej oraz rowami. Odbiornikami wód opadowych są wody powierzchniowe (potoki, rzeki, kanały, Zatoka Gdańska). Wykaz cieków podstawowych na terenie Gdańska przedstawia aneks nr 12.

W granicach miasta znajdują się następujące poldery odwadniane mechanicznie: Orunia, Olszynka, Rudniki, Niegowo, Płonia Mała, Letnica, Stogi, Sobieszewo. Z nisko położonych rejonów miasta, część wód opadowych jest lokalnie odprowadzana za pomocą pompowni („Kliniczna“, „Rzeczypospolitej“, „Brzeźno“, „Litwska“).

Sieć kanalizacji deszczowej wykonana jest z rur betonowych, a wpuasty uliczne pełnią rolę osadników wstępnych. Około 20% kolektorów i kanałów deszczowych zbudowano jeszcze w okresie przedwojennym. Obecny stan sieci nie jest zadowalający. Wpływają na to: wiek, technologie wykonawstwa, niewłaściwa jakość materiałów użytych do budowy. Sprawność działania sieci ogranicza też okresowe jej zamulanie. Łączna długość cieków powierzchniowych wynosi ok. 206 km, w tym długość kanałów podstawowych na polderach około 77 km.

Niesprawność kanalizacji deszczowej i zbyt małe przekroje kanałów i kolektorów są przyczyną lokalnych podtopień terenów. Kolektory deszczowe na tzw. dolnym tarasie nie są w stanie przyjąć wód opadowych spływających z górnego tarasu, który w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych został intensywnie zabudowany osiedlami mieszkaniowymi. Związane z tym utwardzenie nawierzchni spowodowało znaczny wzrost ilości odpływających wód deszczowych. Problem ten jest najbardziej odczuwalny we Wrzeszczu ze względu na brak zbiorników retencyjnych. Zagrożenie powodzią opadowymi występuje też na Dolnym Mieście przy wysokich stanach wody w Motławie.

Problem podtapiania z powodu wysokiego poziomu wód gruntowych występuje na terenie Żuław Gdańskich i Pasa Nadmorskiego (Lipce, Kolonia Uroda, teren wzdłuż ujść komunalnych Czarny Dwór i Zaspą). Zagrożone są wówczas obiekty budowlane oraz jakość ujmowanych wód na tym terenie. Podniesienie poziomu wód gruntowych wynika ze zwiększonego spływu wód opadowych z terenów zabudowanych, zmniejszenia poboru wód z ujęć podziemnych i zbyt małej efektywności układów melioracyjnych. Regulację poziomu wód gruntowych należy przeprowadzić przez odwodnienie powierzchniowe. Nie powinno się regulować poziomu tych wód za pomocą zwiększenia pracy ujęć wody.

### Ochrona przeciwpowodziowa

Na obszarze Gdańska występują tereny zalewowe i zagrożone powodzią. Tereny zalewowe znajdujące się na międzywalu (od koryta rzeki do wału przeciwpowodziowego) i pomiędzy korytem rzeki a brzegiem nieumocnionym do rzędnej 1,50 m n.p.m. służą do bezpiecznego przeprowadzenia wód wezbraniowych. Przy wahańach zwierciadła wody tereny zalewowe są okresowo zalewane i podtapiane.

Na obszarze miasta Gdańska mogą wystąpić powodzie opadowe, roztopowe, sztormowe, zatorowe i będące wynikiem katastrofy technicznej. Poszczególne rodzaje powodzi mogą przenikać się lub występować równocześnie na jakimś obszarze. Najbardziej niekorzystna sytuacja może wystąpić w wypadku nałożenia się zjawisk wezbrań sztormowych, nawalnych opadów i spływu wód roztopowych ze zlewni Motławy i Raduni.

Do terenów zagrożonych powodzią należą: mechanicznie odwadniane, zagrożone wodami sztormowymi, wodami Kanału Raduni, wodami potoków oraz Wisłą.

Obszary te obejmują:

- Orunię Dolną, Olszynkę, Rudniki, Błonia (na wschód od Traktu Św. Wojciecha i południe od Optywu Motławy i ul. Elbląskiej),
- południową część Wyspy Sobieszewskiej (polder „Sobieszewo“),
- część Krakowca, Stogów i Przeróbki,
- część Letnicy, Wrzeszcza i Nowego Portu.

Istniejące obiekty osłony przeciwpowodziowej nie gwarantują pełnej ochrony przed powodzią zewnętrzną, zwłaszcza w okresie zimowo-wiosennym przy wysokich stanach wody w Zatoce i jednoczesnym spływie rzekami wód roztopowych.

Zainwestowanie miejskie górnego tarasu spowodowało zmniejszenie retencji terenowej wód opadowych.

Ponieważ nie ma na tym terenie dostatecznej liczby zbiorników retencyjnych, podczas intensywnych opadów wielokrotnie doszło do przekroczenia przepustowości odbiornika Kanału Raduni. Zły stan techniczny wału przeciwpowodziowego tego kanału stanowi zagrożenie powodziowe dla Orunii Dolnika. Niezbędna jest budowa brakujących zbiorników retencyjnych oraz dodatkowych zrzutów odciążających kanał do rzeki Raduni i Oplywu Motławy.

W aneksie nr 12 przedstawiono wykaz istniejących urządzeń ostony przeciwpowodziowej chroniących Gdańsk.

### Gospodarka odpadami

Odpady z terenu miasta gromadzone są na składowiskach w:

- Szadółkach – odpady komunalne,
  - Przegalinie – popioły z EC,
  - Letnicy – popioły z EC,
  - Wiślince (poza granicami Gdańska) – fosfogipsy,
  - na Stogach, w rejonie starego terenu oczyszczalni (wylewisko osadów z oczyszczalni Portu Północnego i osadnika Imhoffa z terenu Zarządu Portu Gdańsk).
- Ilość wytworzonych odpadów w 1999 r. wyniosła 845 tys. ton, z tego zagospodarowano 263 tys. ton, czyli 31%. Odpadów komunalnych było 240 tys. ton (zagospodarowano 2 tys. ton – 0,83%). Na 1 mieszkańca przypadało 480 kg odpadów i ilość ta wzrasta. Odpadów przemysłowych było 605 tys. ton (zagospodarowano 261 tys. ton – 43%).

Po uchwaleniu przez Radę Miasta Gdańska miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szadółki-Zachód” powstały warunki umożliwiające powiększenie pojemności składowiska „Szadółki” i radykalnego zmniejszenia jego uciążliwości dla otoczenia. Realizacja tych zamierzeń pozwoli na poprawną eksploatację tego składowiska przez okres ok. 15-20 lat. Może jednak zostać wstrzymana ze względów formalnych po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Wydaje się konieczne odważniejsze prowadzenie badań i przygotowywanie się do zastosowania nowoczesnych technologii unieszkodliwiania odpadów, np. technologii „Ener-tech” polegającej na wytwarzaniu ropy naftowej z substancji organicznych w warunkach symulujących procesy naturalne, kompostowania, recyklingu, pirolizy itp. Problem odpadów przemysłowych (popioły paleniskowe, fosfogipsy, ropopochodne) i niebezpiecznych został rozwiązany – w istniejących realiach – w sposób optymalny. Należy kontynuować działania zmierzające do całkowitej eliminacji tego typu odpadów.

### Systemy energetyczne

Istniejące w mieście systemy energetyczne: elektroenergetyka, gazownictwo, ciepłownictwo w zakresie ogrzewania pomieszczeń i przygotowania ciepłej wody mogą się wzajemnie zastępować. Korzystanie z któregośkolwiek z nich jest ograniczone jedynie jego zasięgiem.

Prąd elektryczny i gaz można stosować wymiennie przy przygotowywaniu posiłków, natomiast w wypadku oświetlenia, napędu silników elektrycznych i urządzeń elektronicznych elektryczność jest niezastąpiona. **Potencjalny odbiorca musi mieć możliwość wyboru nośników energetycznych w zależności od kosztów, pewności zasilania i własnego bezpieczeństwa.** Obszary pełnego dostępu do mediów energetycznych winien określać gminny plan zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe. Studium może wskazać pewne preferencje, ale nie zastąpi tego planu. Gminny plan zaopatrzenia może wprowadzić zasady maksymalnego wykorzystania zainstalowanych w źródle mocy, co powinno zaowocować obniżeniem kosztu jednostkowego energii i pełnym wykorzystaniem energii produkowanej w systemie skojarzonym.

**Elektroenergetyka i gazownictwo obejmują swym zasięgiem całe miasto. Dostawa ciepła wytwarzanego w skojarzeniu z produkcją energii elektrycznej, w ogólnomiejskim systemie ciepłowniczym, ze względu na wydajność źródła, ma ograniczony zasięg.**

### Ciepłownictwo

System ciepłowniczy w Gdańsku tworzą:

- 3 elektrociepłownie (EC Gdańsk II, EC w Gdańskich Zakładach Nawozów Fosforowych, EC w Rafinerii Gdańskiej),
- 16 ciepłowni rejonowych,
- około 80 kotłowni lokalnych,
- kotłownie etażowe i piece opalane paliwami stałymi i olejem.

Elektrociepłownia zawodowa EC II jest podstawowym źródłem energii cieplnej głównie dla nowego budownictwa mieszkaniowego i usługowego.

Ogólnomiejski system ciepłowniczy rozprowadzający ciepło wytwarzane w gospodarce skojarzonej zaspokaja około 45% potrzeb odbiorców na terenie miasta. Około 30% potrzeb zaspakajanych jest przez lokalne kotłownie na różne media i ciepłownie rejonowe, a pozostała część korzysta z indywidualnych palenisk (około 45 000 pieców i ogrzewań etażowych). W źródle centralnym istnieje 20% nadwyżki

mocy, w ciepłowniach rejonowych 30-70%. Termorenowacja budynków może przynieść oszczędności w zakresie zmniejszenia zapotrzebowania energii cieplnej do 15%, a modernizacja i automatyzacja węzłów o dalsze 10-15%. Miejska sieć ciepła dostarcza energię ciepłą do obiektów położonych w Oliwie, Przymorzu, Zaspie, Brętowie, Wrzeszczu, Pieckach-Migowie, Letnicy, Nowym Porcie, Śródmieściu Historycznym, Siedlcach, Chetmie i częściowo Oruni. Zasięg sieci ciepłej wynika z minimalnej gęstości ciepłej zainwestowanych terenów ograniczającej opłacalność rozwoju sieci w danym kierunku.

Ogólnomiejska sieć ciepłownicza liczy około 360 km. Wykonana jest w 86% w kanałach z tradycyjną izolacją, w 9% w technologii rur preizolowanych, a w około 5% – w formie rur napowietrznych lub prowadzonych po terenie, co nie wpływa korzystnie na estetykę miasta. Sieci w kanałach mają po 20 i więcej lat i charakteryzują się dużymi stratami ciepła na przesyle oraz ubytkami wody sieciowej.

Uchwała Rady Miasta Gdańska z 1997 r. w sprawie ograniczenia zanieczyszczenia powietrza spowodowała włączenie do sieci ciepłej około 60 lokalnych kotłowni położonych w zasięgu miejskiej sieci ciepłowniczej. Zmniejszyło to zanieczyszczenie powietrza i wpłynęło na bardziej racjonalne wykorzystanie istniejących sieci i źródeł.

### Gazownictwo

Gdańsk jest zaopatrywany w gaz ziemny z ogólnokrajowego systemu gazociągów wysokometanowych, gazociągiem wyprowadzonym z Włocławka. Gazociąg wysokiego ciśnienia przebiega poza granicami miasta przez gminy Pruszcz, Kolbudy, Żukowo. Stacje redukcyjno-pomiarowe 1<sup>o</sup> znajdują się w Juszkowie koło Pruszcza i w Baninie w gminie Żukowo.

Istniejący układ gazociągów średniego ciśnienia zapewnia dostawę gazu do większości dzielnic, z wyjątkiem Błonia i Wyspy Sobieszewskiej. Układ rozdzielczy gazu jest w dobrym stanie technicznym, większość gazociągów średniego ciśnienia została wymieniona w latach 1992-1996. Sieć gazowa średniego i niskiego ciśnienia dostarcza do ponad 95% mieszkań gaz, służący do przygotowywania posiłków i podgrzewania wody. Tylko około 6% gospodarstw domowych używa gazu do celów grzewczych. Szersze wykorzystanie gazu do celów grzewczych, technologicznych, a także w energetyce uwarunkowane jest budową drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia.

### Elektroenergetyka

Źródłami zasilania Gdańska w energię elektryczną są lokalne elektrociepłownie zawodowe, przemysłowe oraz sieć przesyłowa 400 i 220 kV. W związku z tym, że sieci 400, 220 i 110 kV pracują w układzie zamkniętym sekcjonowanym, źródła energii, a zwłaszcza sieć 400 i 220 kV, pracują równocześnie na potrzeby północnej Polski. Ponieważ lokalizacja większości źródeł na południu Polski powoduje zwiększone koszty przesyłu energii elektrycznej, a także następuje powolny, ale stały wzrost zapotrzebowania mocy rocznie (ok. 1,5-2% na terenie województwa pomorskiego i ok. 2,5-3,0% na terenie Trójmiasta), potrzebna jest budowa nowych źródeł energii na północy Polski.

Na terenie Gdańska zlokalizowana jest jedna elektrociepłownia zawodowa EC Gdańsk II i dwie elektrociepłownie przemysłowe. Elektrociepłownie przemysłowe pracują na własne potrzeby i ich rola w bilansie elektroenergetycznym jest niewielka. Łączna moc zainstalowanych generatorów wynosiła w 2000 r. 282,2 MW, moc dyspozycyjna – 186,9 MW, w tym EC Gdańsk II – 166,2 MW.

Sieci 400 i 220 kV zasilają GPZ (główny punkt zasilania) 400/110 kV Gdańsk Błonia i GPZ 220/110 kV Gdańsk I w Leźnie. Sieć 110 kV pracuje w oparciu o wyżej wymienione główne punkty zasilania i elektrociepłownię Gdańsk II.

Na terenie Gdańska i w bezpośrednim sąsiedztwie zlokalizowano 19 GPZ-ów 110/15 kV, będących własnością Spółki „Energia” oraz 5 GPZ-ów 110/SN abonentkich, będących własnością odbiorcy. Linie 110 kV zasilające GPZ-y są liniami napowietrznymi o ogólnej długości 155,3 km, w tym 115,5 km stanowią linie dwutorowe. Na terenach zabudowanych linie są umieszczone na słupach podwyższonych z obustronem trzeciego stopnia. Stan techniczny linii należy uznać jako dobry i średni. Jedyne stan techniczny linii 110 kV Leśniewo-Ołowianka jest zły. W systemie brakuje połączenia 110 kV z GPZ Gdańsk Błonia przez Maćki do Pruszcza. Sieć 110 kV pracuje w układzie zamkniętym sekcjonowanym z wyjątkiem GPZ-ów Wysoka i Kowale, które są GPZ-ami odczepowymi, jednotransformatorowymi. Docelowo przewiduje się ich rozbudowę.

Zapotrzebowanie mocy w szczycie jesienno-zimowym wynosiło ok. 250 MW, a zużycie energii elektrycznej 1 293,7 GWh. Zapotrzebowanie to było pokrywane w 34% przez sieć przesyłową z systemu krajowego, a w 66% przez elektrociepłownię EC II.

Zagospodarowanie górnego tarasu będzie wymagało rozbudowy sieci 110 kV przez budowę GPZ-ów

Tab. 7 Cmentarze funkcjonujące w Gdańsku

Lp.	Nazwa	Jednostka urbanistyczna	Ulica	Powierzchnia (ha)	Wolna powierzchnia (ha)
<b>KOMUNALNE</b>					
1.	Łostowicki	Zakoniczyn Łostowice	Łostowicka	55,00	6,00
2.	Sobieszewski	Wyspa Sobieszewska	Turystyczna	2,00	0,05
3.	Centralny	Wrzeszcz Górny	Srebrniki	27,90	-
4.	Oliwski	Oliwa Górna	Opacka	5,00	-
5.	Św. Jadwigi	Nowy Port	Nowy Port ks.Góreckiego	1,70	-
6.	Salvator Nowy	Chełm	Cmentarna	0,98	-
7.	Garnizonowy	Siedlce	Dąbrowskiego	5,55	-
8.	Św. Franciszka	Siedlce	Kartuska	3,08	-
9.	Św. Ignacego	Chełm	Brzegi 48	2,30	-
<b>PARAFIALNE</b>					
10.	Kiełpino	Kokoszki Mieszkaniowe	Otomińska	0,25	-
11.	Św. Wojciech	Św. Wojciech	Trakt Św. Wojciecha	4,50	-
12.	Krakowiec	Stogi Mieszkaniowe	Kępną	1,50	-
13.	Matarnia	Matarnia-Złota Karczma	Jesienna 11	0,88	-
14.	Brata Alberta Chmielowskiego	Kokoszki Mieszkaniowe	Inżynierska	1,47	1,42
<b>Razem</b>				<b>112,11</b>	<b>7,47</b>

i niewielką rozbudowę układu liniowego. Również zabudowa terenów postoczniovych i budowa energochłonnych obiektów na terenie Śródmieścia będzie wymagała rozbudowy sieci 110 kV wraz z budową kapitałochłonnych linii kablowych 110 kV.

Sieć 15 kV posiada dość znaczne rezerwy mocy, sięgające 50%, a nawet więcej, z wyjątkiem nielicznych ciągów. Niektóre z tych ciągów są w złym stanie technicznym i często ulegają awarii. Dotyczy to również sieci 0,4 kV na terenach osiedli mieszkaniowych, gdzie w niektórych miejscach istnieją linie napowietrzne na podbudowie drewnianej.

### Telekomunikacja

We Wrzeszczu na Jaśkowej Kopie znajduje się centrum linii radiowych z którego odchodzą linie radiowe w kierunkach: Trzcńska, Szymbarku i obiektu nadawczego w Chwaszczynie. Linie radiowe pokazane na rysunku *Uwarunkowania i kierunki kształtowania systemów energetycznych i telekomunikacji* stwarzają ograniczenia wysokościowe dla zabudowy.

### Cmentarze

W Gdańsku znajduje się obecnie 15 cmentarzy, z czego 9 jest komunalnych o łącznej powierzchni 103,51 ha, a pozostałe to cmentarze parafialne o łącznej powierzchni 8,6 ha (tab. 7).

Wśród cmentarzy komunalnych czynne są dwa: Łostowicki (55 ha) i Sobieszewski (2 ha). Pozostałych 7 cmentarzy komunalnych nie ma miejsc grzebalnych, a pochówki odbywają się:

- do istniejących grobów (tzw. dochowania),
  - do miejsc wcześniej wykupionych,
  - do miejsc odnawialnych (nie wykupionych ponownie).
- W 1999 r. liczba zgonów w Gdańsku wynosiła 4322, a na cmentarzach komunalnych pochowano 3900 osób. Różnica między tymi liczbami wynika z wywożenia zwłok poza granice miasta i pochówków na cmentarzach parafialnych (ich liczba wynosi 9% ogółu pochówków). Dochowania do grobów rodzinnych na cmentarzach komunalnych stanowiły w 2000 r. aż 43% pochówków. Na miejscach odnawialnych (o nieprzeznaczonym terminie dzierżawy) dokonano w 2000 r. 14,6% pochówków. Zgodnie z prawem miejsca takie mogą być wykorzystane po upływie 20 lat w przypadku, gdy nie uiszczono opłaty dotyczącej dalszej dzierżawy.

Łącznie w 2000 r. aż 57% pochówków stanowiły pochówki wtórne, tj. dochowania do istniejących grobów oraz pochówki na miejscach odnawialnych. Przewiduje się, że w Gdańsku wskaźnik ten będzie się obniżał, a w 2025 r. spadnie do ok. 35%. Tendencje wzrostową wskaźnika pochówków wtórnych przewiduje się tylko na cmentarzu Łostowickim w związku z rozpowszechnionym od 1979 r. wykupem grobów pogłębionych. Szacuje się, że ich liczba na cmentarzu Łostowickim wyniesie w 2005 r. – 700, a w 2025 r. – 1000.

Największe znaczenie w zakresie miejsc grzebalnych ma cmentarz Łostowicki, który na początku 2001 r. dysponował około 5000 wolnych miejsc. Przy obecnym tempie wykorzystania – 1000 pogrzebów rocznie (na nowych miejscach grzebalnych) – oznacza to wy-

pełnienie cmentarza do 2005 r. Istnieją także możliwości zwiększenia liczby miejsc grzebalnych (o około 600-800 miejsc) na cmentarzu w Nowym Porcie oraz na cmentarzu w Sobieszewie.

Ważnym aspektem w rozważaniu potrzeb cmentarnych jest organizacja pogrzebów w okresach wzmożonej umieralności (powyżej 20 dziennie) i małej liczby dni grzebalnych. Takim okresem jest grudzień, kiedy śmiertelność jest o 13% wyższa od średniej miesięcznej. Duża liczba pochówków w okresie międzyświątecznym musi odbyć się w najkrótszych dniach. Biorąc to pod uwagę należy dążyć do maksymalnie szerokiej oferty cmentarzy czynnych. Z tego względu kremacja zwłok stwarza szansę na uaktywnienie większej liczby cmentarzy.





## II. KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

### 12. Misja i główne funkcje egzogeniczne

**Gdańsk nowoczesną metropolią bałtycką na skrzyżowaniu szlaków transportowych i kulturalnym centrum regionu zachowującym harmonijną ciągłość wielokulturowej tradycji.**

Tak sformułowana misja Gdańska powinna wyznaczać główne cele i kierunki zagospodarowania przestrzennego. Rozwijająca się współpraca międzynarodowa w basenie Morza Bałtyckiego, a także rozwój współpracy europejskiej i postęp procesów globalizacji będą oddziaływać na wzrost międzynarodowego znaczenia miasta. Dodatkową szansą dla rozwoju Gdańska jest bliskość krajów nadbałtyckich, które wraz z Polską weszły do rodziny demokratycznych państw europejskich oraz sąsiedztwo enklawy kaliningradzkiej Rosji.

#### Metropolia gdańska

Siłą napędową procesu metropolizacji Gdańska i całej aglomeracji gdańskiej będą w coraz większym stopniu usługi przy stopniowym ograniczaniu się innych funkcji. Metropolie stają się węzłami przepływów, które rozciągają sieci między nimi i innymi miastami. Ich strukturę wyznaczają procesy i cechy, które decydują o tym, że metropolia:

- przyjmuje pochodzące z zagranicy czynniki produkcji, inwestycje, siłę roboczą oraz towary i usługi,
- gości zagraniczne firmy, siedziby i filie międzynarodowych przedsiębiorstw, banków, instytucje pozarządowe, naukowe i oświatowe (szkoły) oraz uniwersytety o znacznym udziale studentów cudzoziemców, a także placówki dyplomatyczne,

- eksportuje czynniki produkcji: przedsiębiorstwa, banki i inne instytucje społeczno-gospodarcze, kulturalne i naukowe,
- jest bezpośrednio połączona siecią transportu i komunikacji z zagranicą systemem autostrad, szybkiej kolei, lotnictwa międzynarodowego,
- rozbudowuje „infrastrukturę“ i cechuje się intensywną komunikacją z zagranicą przez ruch pocztowy, telekomunikacyjny i turystyczny,
- rozwija sektor usług nastawiony na zagranicznych klientów: centra kongresowe i wystawiennicze, luksusowe hotele, szkoły międzynarodowe, wysokiej jakości pomieszczenia biurowe, międzynarodowe kancelarie prawnicze, międzynarodowe instytucje naukowe,
- przyciąga środki masowego przekazu o zasięgu międzynarodowym (gazety, magazyny, radio, telewizja, internet),
- organizuje regularnie różnego typu międzynarodowe spotkania: kongresy, wystawy, festiwale, imprezy sportowe i artystyczne z udziałem zagranicznych zespołów teatralnych,
- posiada instytucje krajowe i regionalne zajmujące się relacjami zagranicznymi i mającymi międzynarodową markę jak np. stowarzyszenia, kluby sportowe; przez miejskie instytucje publiczne lub prywatne uprawia, za pośrednictwem własnych przedstawicielstw w innych miastach za granicą – paradyplomację, czemu służy także członkostwo w organizacjach międzynarodowych, jak np. stowarzyszenia miast bliźniaczych, miast metropolii.

Rola metropolii staje się więc coraz bardziej dominująca, ponieważ są one ośrodkami dynamiki gospodarczej, technologicznej i kulturalnej, zarówno w regionie jak i w skali europejskiej. Ich wzrost dokonuje się w taki sposób: przez ruch naturalny, pozytywny bilans

migracji i rozszerzanie granic zainwestowania miejskiego.

W skali kraju Gdańsk będzie pełnił funkcję ośrodka administracyjnego i usługowego dla całego regionu północnej Polski, centrum gdańskiego obszaru metropolitalnego i aglomeracji gdańskiej. Szczególne znaczenie w ramach wysoko wyspecjalizowanych usług będzie miał dalszy rozwój gdańskiego ośrodka naukowego i akademickiego, zarówno uczelni i instytutów państwowych, jak i samorządowych i prywatnych, a także nowoczesnego kompleksu naukowo-technologicznego wykazującego innowacyjność gdańskiego środowiska naukowego. Ponadlokalne znaczenie prężnego ośrodka akademickiego oraz wielkość i dynamizm kulturotwórczy związanego z nim środowiska studenckiego powinny być istotnymi czynnikami rozwoju miasta. Miasto powinno umacniać także swoją rolę jako ośrodka imprez kulturalnych, naukowych i gospodarczych o międzynarodowym zasięgu (festiwale, spektakle, wystawy, targi, kongresy).

### Główne funkcje egzogeniczne

Jednym z najważniejszych kierunków jest rozwój gospodarki morskiej jako historycznie ugruntowanej podstawy rozwoju i bytu miasta. Port gdański ma podstawowe znaczenie dla gospodarki narodowej. Duży nacisk należy położyć na rozwój funkcji portowej poprzez budowę i rozbudowę nowoczesnego potencjału przeladunkowego. Głównymi kierunkami przekształceń w przemyśle powinien być rozwój najwyższych technologii, wykorzystanie lokalnego potencjału naukowego i rynku pracy, a także ograniczanie lub eliminacja gałęzi energochłonnych i materiałochłonnych. **Nie należy jednak hamować rozwoju tradycyjnych gałęzi przemysłu, które również stwarzają nowe miejsca pracy i przyczyniają się do wzrostu bogactwa miasta i jego mieszkańców.** Przekształceniom jakościowym towarzyszyć będzie restrukturyzacja przestrzenna funkcji przemysłowo-portowej, która otworzy nowe możliwości rozwoju Śródmieścia i innych dzielnic miasta.

Położenie miasta na skrzyżowaniu systemu dróg lądowych i morskich, bliskie sąsiedztwo miast środkowej Europy i Skandynawii, bogactwo środowiska kulturowego i naturalnego miasta i regionu, siła ośrodka usługowego i naukowego oraz duże akweny w granicach miasta to warunki rozwoju turystyki przyjazdowej, która stanie się jedną z najważniejszych funkcji miastotwórczych. Wymaga to inwestycji w obiekty infrastruktury turystycznej i poprawy wykorzystania istniejących atrakcji.

Najważniejsze dla rozwoju miasta jest usprawnienie powiązań transportowych Gdańska ze światem, systemu

transportowego regionu i miasta. Niezbędna będzie budowa nowych dróg szybkiego ruchu: autostrady A 1, dróg ekspresowych w kierunkach: Szczecin-Berlin i Kaliningrad-Ryga-Petersburg (Via Hanseatica i Trasa Łęborska) oraz Warszawa-Lwów, a także usprawnienie przejść granicznych. Istotna dla miasta i regionu będzie budowa brakujących ogniw tzw. ramy komunikacyjnej: obwodnicy drogowej południowej, Trasy Sucharskiego, Drogi Zielonej i ulicy Nowej Spacerowej. Modernizacja transportu kolejowego to rozwój szybkich połączeń pasażerskich (tzw. kolej superszybka) wraz z modernizacją infrastruktury obsługi. Dalsza rozbudowa lotniska w Rębiechowie oraz wzrost liczby połączeń lotniczych poprawią dostępność miasta dla osób przybywających z Europy.

Niezbędnym warunkiem podniesienia pozycji metropolii gdańskiej jest sformułowanie i wdrożenie zasad Lokalnej Agendy 21. Studium jest jednym z działań miasta na drodze zrównoważonego rozwoju uwzględniającego konieczność rozwiązywania problemów środowiskowych wspólnie z problemami rozwoju gospodarczego przy partnerskim udziale społeczeństwa.

## 13. Cele rozwoju miasta

Dla poprawy warunków życia obecnych i przyszłych mieszkańców oraz podnoszenia rangi metropolii gdańskiej przez rozwój funkcji metropolitalnych Gdańska i harmonijną współpracę z pozostałymi ogniwami gdańskiego obszaru metropolitalnego ustalono cele rozwoju miasta.

### Cele gospodarcze:

- tworzenie warunków do rozwoju funkcji gospodarczych, przede wszystkim usług (w szczególności nauki), gospodarki morskiej, turystyki, przemysłu wysokich technologii i obsługi biznesu,
- ochrona atrakcyjności środowiska miejskiego jako podstawy działalności gospodarczej, w tym wykorzystanie zasobów naturalnych,
- tworzenie warunków do rozwoju przedsiębiorczości (w tym małych i średnich przedsiębiorstw) jako źródła dochodów budżetu miasta i zamożności mieszkańców miasta.

### Cele społeczne:

- zapobieganie bezrobociu przez powiększanie podaży i różnorodności miejsc pracy i ich dekoncentrację,
- poprawa stanu bezpieczeństwa w mieście,
- poprawa standardów powierzchniowych i technicznych mieszkań, zwiększenie samodzielności zamieszkiwania oraz poprawa standardów środowiska mieszkaniowego,
- utrzymanie szerokiej oferty terenów pod budownictwo mieszkaniowe z uwzględnieniem przepisów prawa

miejscowego (ustaleń planów zagospodarowania przestrzennego),

- zapewnienie podstawowego standardu dostępu do usług, przede wszystkim do korzystania z usług służby zdrowia, oświaty, kultury oraz sportu i rekreacji,
- zapewnienie europejskiego standardu technicznego miasta (system komunikacyjny, w tym przede wszystkim transport zbiorowy, systemy inżynierskie),
- dalsza eliminacja barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych w skali miasta, osiedla, budynku.

#### **Cele ochronne:**

- rygorystyczna ochrona unikatowych wartości środowiska kulturowego i przyrodniczego,
- zapobieganie i ograniczanie zanieczyszczania powietrza, wód i gleby oraz uciążliwości powodowanych przez wibracje i hałas,
- rehabilitacja obszarów zdegradowanych,
- ochrona niezbędnych wielkości przestrzeni biologicznie czynnych przed intensywną urbanizacją,
- ochrona przed negatywnym oddziaływaniem klęsk żywiołowych, przede wszystkim powodzi i awarii urządzeń technicznych,
- utrzymanie i kształtowanie zróżnicowanych terenów zielonych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
- eksponowanie wartości krajobrazowych środowiska,
- dążenie do zapewnienia zgodności między przydatnością, chłonnością i odpornością środowiska a rodzajem i intensywnością zagospodarowania i użytkowania,
- zachowanie i utrwalanie spójności terenów cennych przyrodniczo z terenami poza granicami miasta wchodzącymi w skład regionalnego systemu terenów chronionych.

#### **Cele przestrzenne:**

- kształtowanie miejskiej struktury efektywnej i sprawnie funkcjonującej,
- kształtowanie zindywidualizowanej lokalnie struktury miejskiej, zharmonizowanej ze środowiskiem przyrodniczym, kulturowym i krajobrazem; podniesienie jakości i atrakcyjności przestrzeni publicznych,
- zapewnienie ciągłości rozwoju i ewolucyjności przekształceń,
- zapewnienie możliwości osiągania celów etapowych i częściowych pod warunkiem zgodności z celami nadrzędnymi,
- uzyskanie nowych wartości krajobrazowych w Śródmieściu (zachodnia oś drogi królewskiej, front wodny, plac Solidarności, Grodzisko),
- kształtowanie bezkolizyjnego systemu drogowego – miejskiego i okolicy – umożliwiającego maksymalne ograniczenie ruchu tranzytowego w mieście,
- spełnienie warunków obronności.

#### **Realizacji tych celów służyć będą instrumenty gospodarki przestrzennej będące w dyspozycji miasta:**

- instrumenty planistyczne,
- instrumenty gospodarki gruntami,
- inwestycje publiczne oraz
- marketing i negocjacje.

Elementy wszystkich tych grup instrumentów skupiają się w specjalnych politykach inwestycyjnych, o których będzie mowa w dalszej części Studium. Także w dalszej części Studium będzie mowa o terenach, dla których sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane. Obok planów, najważniejszego instrumentu planistycznego miasta przewiduje się sporządzenie rozmaitych studiów i analiz pomocniczych w gospodarce przestrzennej, programów i planów operacyjnych, koncepcji programowo-przestrzennych i branżowych. Wykaz najpilniejszych i najważniejszych opracowań zawiera aneks 13. Z kolei wykaz najpilniejszych inwestycji finansowanych z budżetu miasta zawiera aneks 14. Ten ostatni nie jest ustaleniem Studium lecz ma charakter informacyjno-promocyjny. Wykaz zawiera próbę określenia powierzchni gruntów prywatnych niezbędnych do wykupu w zasób gruntów komunalnych. Przy wykorzystaniu instrumentów gospodarki gruntami gminnymi należy zwrócić uwagę na zalety użytkowania wieczystego w porównaniu ze sprzedażą gruntów miejskich na własność. Użytkowanie wieczyste pozwala miastu na kontrolę sposobu i terminu zainwestowania przez prywatnego inwestora i przeciwdziałania spekulacjom gruntami. Daje też stały i wieloletni dochód z opłat rocznych, przy inwestycjach komercyjnych wielokrotnie przewyższający przychód ze sprzedaży na własność. Jest to też forma atrakcyjna dla inwestora, gdyż pozwala mu przeznaczyć większe środki na realizację inwestycji zamiast na zakup gruntu, a opłaty roczne sfinansować z dochodów uruchomionej inwestycji.

#### **Podstawowe zadania marketingu i negocjacji to:**

- informowanie o mieście i planach jego rozwoju, tworzenie wizerunku miasta,
- kształtowanie opinii społecznej i podnoszenie poziomu wiedzy mieszkańców o problemach rozwoju gminy, wyjaśnianie zasad i uwarunkowań rozwoju, kompetencji władz publicznych, problematyki inwestycji publicznych, uzyskiwania korzyści globalnych poprzez ograniczenie uprawnień społeczności lokalnych i jednostek,
- pozyskiwanie akceptacji społecznej, przychylności, a także współdziałania przy realizacji zadań,
- szerokie włączenie organizacji pozarządowych do rozwiązywania problemów rozwoju miasta,
- współpraca z różnymi szczeblami administracji samorządowej i rządowej,

- pozyskiwanie kapitału i potencjału wykonawczego dla realizacji zadań publicznych,
- aktywne poszukiwanie inwestorów inwestycji komercyjnych,
- przyciąganie turystów.

Charakter promocyjno-marketingowy ma opracowanie *Możliwości inwestycyjne miasta* zawarte w części IV Studium, przedstawiające ofertę terenów inwestycyjnych, kierowaną do inwestorów prywatnych.

## 14. Prognoza demograficzna i rynku pracy

### Prognoza demograficzna

Prognozowanie rozwoju demograficznego Gdańska jest bardzo trudne. Przedłużanie utrzymujących się od kilku lat tendencji (ujemne saldo migracji, niska płodność kobiet) zapowiada szybki spadek liczby ludności. Taki scenariusz rozwoju Gdańska wydaje się nie tylko niepożądany przez gdańszczan, ale jest też mało prawdopodobny dla GUS-u, który prognozuje odtworzenie liczby ludności Gdańska po 2015 r. i ponowny spadek po 2020 r. Prognozy GUS-owskie zakładają jednocześnie dynamiczny wzrost liczby ludności powiatu gdańskiego.

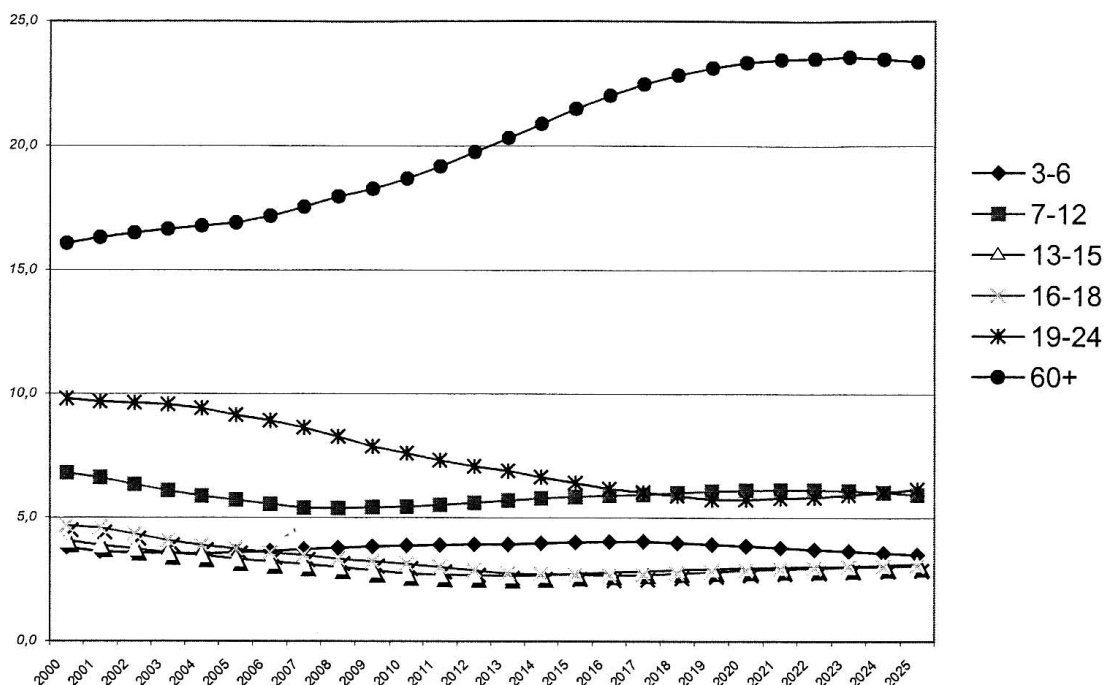
W Studium zakłada się, że **po kilkuletnim obniżaniu się liczby mieszkańców Gdańska nastąpi zmiana tendencji w ruchu migracyjnym, tzn. przewaga napływu migracyjnego nad odpływem do 2000 osób rocznie, co – pomimo ujemnego przyrostu naturalnego – zapewni odtworzenie liczby ludności miasta do obecnego poziomu.**

Prognozę sporządzono przy założeniu przejścia już w 2002 r. do dodatniego salda migracji, następnie stopniowego wzrostu napływu migracyjnego do poziomu 2000 osób rocznie (w 2011 r.) i stabilizacji salda na tym poziomie. Założono utrzymanie się do 2010 r. współczynników płodności kobiet na poziomie z 1999 r., a następnie ich lekki wzrost. Do 2010 r. założono średnią trwania życia na obecnym poziomie (mężczyźni – 70 lat i kobiety - 78 lat), a w kolejnych latach lekki wzrost średniej.

Według przyjętego wariantu prognozy, liczba ludności Gdańska będzie malała do 2004 r. W latach 2005-2017 nastąpi wzrost liczby ludności o 5 tys., a w kolejnych latach (o ile nie nastąpi dalszy wzrost salda migracyjnego bądź radykalna zmiana postaw prokreacyjnych) ponowny spadek liczby ludności do poziomu nieznacznie wyższego od stanu istniejącego. Zmiany udziału procentowego wybranych grup wieku pokazuje ryc. 6.

W najbliższych latach nastąpią znaczne zmiany struktury wieku ludności Gdańska. Najistotniejszy dla decyzji planistycznych będzie spadek liczebności roczników przedszkolnych i szkolnych. Największe zmiany nastąpią w grupie wiekowej 16-18 lat. Według omawianego wariantu prognozy liczebność tej grupy w 2016 r. będzie o ponad 40% niższa od obecnej, a w 2025 r.

Ryc. 6. Zmiany udziału procentowego wybranych grup wieku



**Tab. 8 Prognoza liczby gospodarstw domowych do roku 2025. Średnia wielkość gospodarstwa**

Rok	Liczba gospodarstw domowych (w tys.)	Przeciętna ilość osób w gospodarstwie domowym	Liczba osób w wieku powyżej 18 lat w gospodarstwie domowym	Dynamika wzrostu gospodarstw domowych Okres poprzedni = 100
2000	172	2,66	2,12	
2005	182	2,49	2,04	105,8
2010	192	2,37	1,95	105,5
2015	195	2,34	1,93	101,6
2020	198	2,31	1,90	101,5
2025	200	2,27	1,86	101,0

o 33%. Liczba dzieci w wieku 13-15 lat obniży się do 2012 r. o 33%, lecz w kolejnych latach liczebność tej grupy wzrośnie. W grupie wiekowej 7-12 lat liczba dzieci obniży się do 24,2 tys. w 2007 r., czyli spadek przekroczy 20%.

Liczebność grupy ludzi w wieku produkcyjnym będzie wzrastała do 2008 r., a następnie stopniowo zmaleje, aby w 2025 r. osiągnąć 94% stanu obecnego.

Jednocześnie pogorszy się struktura wieku roczników produkcyjnych (starzenie). To zmniejszy atrakcyjność zasobów pracy. Ciągłe (do 2023 r.) będzie wzrastała liczebność grupy poprodukcyjnej – szczególnie dynamicznie w latach 2007-2017 (2-3% rocznie), gdy w wiek emerytalny wkraczą będą roczniki wyżu powojennego. W 2025 r. liczebność tej grupy wiekowej będzie aż o 46% wyższa od obecnej, a udział w ogólnej liczbie ludności przekroczy 23%.

Wzrost liczby ludności w wieku produkcyjnym i poprodukcyjnym oznacza wzrost liczby osób w wieku gospodarstwowotwórczym. Spowoduje to stały wzrost liczby gospodarstw domowych. Starzenie się struktury wieku ludności przyczyni się bowiem do wzrostu liczby gospodarstw wdowich, jednoosobowych, a tym samym do spadku liczby osób dorosłych przypadających na gospodarstwo domowe – tab. 8. Należy podkreślić, że wzrost liczby gospodarstw domowych nastąpi także w przypadku realizacji pesymistycznej prognozy demograficznej zakładającej utrzymanie ujemnego salda migracji: przy 394 tys. mieszkańców w 2025 r. – liczba gospodarstw domowych wzrośnie do 177 tys.

### Rynek pracy

Liczba osób aktywnych zawodowo wzrośnie do 2011 r. o ok. 5 tys. osób. W kolejnych latach (do 2023 r.) nastą-

pi spadek liczby aktywnych zawodowo o prawie 18 tys. osób, a później nieznaczny jej wzrost. W 2025 r. liczba aktywnych zawodowo będzie o ponad 11 tys. niższa od obecnej – tab. 9.

W wariantcie optymistycznym prognozuje się, że w stanie wypełnienia struktur ogólna liczba miejsc pracy w Gdańsku wyniesie ok. 270 tys., co oznaczałoby przyrost miejsc pracy o ok. 40 tys. Tak znaczny przyrost miejsc pracy przy malejącej liczbie aktywnych zawodowo oznacza, że w stanie wypełnienia struktur ponad 30% miejsc pracy w Gdańsku zajmą osoby dojeżdżające spoza miasta, co podniesie koszty robocizny. Dojeżdżać będą zwłaszcza osoby wykonujące niżej kwalifikowane prace. Większą dynamikę miejsc pracy przewiduje się w usługach niż w produkcji, natomiast w rolnictwie zakłada się ich dalszy spadek.

**W rozmieszczeniu miejsc pracy będą następować ciągłe zmiany, polegające m. in. na:**

- dynamicznym wzroście miejsc pracy w gniazdach inwestycyjnych,

**Tab. 9 Prognoza liczby aktywnych zawodowo do roku 2025**

Rok	Aktywni zawodowo (w tys.)	Dynamika zmian Okres poprzedni = 100
2000	205,8	
2005	211,0	102,5
2010	209,2	99,1
2015	201,0	96,1
2020	194,2	96,6
2025	194,0	99,9

- restrukturyzacji miejsc pracy w paśmie centralnym – wzroście udziału usług kosztem miejsc pracy w produkcji i budownictwie,
- wzroście liczby miejsc pracy w zasobach mieszkaniowych na terenach rozwojowych dzielnic Południe i Zachód,
- spadku liczby miejsc pracy w istniejących zasobach mieszkaniowych spowodowanym ubytkiem liczby mieszkańców i starzeniem się struktury demograficznej,
- redukcji liczby miejsc pracy w istniejących koncentracjach zakładów produkcyjnych na skutek dążenia do oszczędności w kosztach pracy i postępu technologicznego.

Sytuacja w zakresie zatrudnienia w poszczególnych dzielnicach Gdańska będzie wyglądać następująco:

- Śródmieście – przewidywana liczba miejsc pracy 85 tys. Przyrost nastąpi głównie na przekształcanych terenach przemysłowych. Będą to miejsca pracy w usługach i budownictwie;
- Wrzeszcz – przewidywana liczba miejsc pracy 64,5 tys. Przyrost miejsc pracy wystąpi m.in. po obu stronach al. Grunwaldzkiej, ul. Słowackiego (tereny zwolnione przez wojsko);
- Oliwa – przewidywana liczba miejsc pracy wyniesie 33,5 tys. Przyrost nastąpi w pasie pomiędzy linią kolejową a al. Grunwaldzką;
- Zachód – przewidywana liczba miejsc prac 21 tys. Przyrost nastąpi głównie w Kokoszkach Przemysłowych, Klukowie, Barniewiczach;
- Południe – przewidywana liczba miejsc pracy 17 tys. Przyrost nastąpi na terenach mieszkaniowych i w projektowanych gniazdach inwestycyjnych;
- Port – przewidywana liczba miejsc pracy 49 tys. Przyrost nastąpi na terenach portowych przewidywanych do nowego zainwestowania.

## 15. Kształtowanie struktury przestrzennej miasta

Rozwój przestrzenny miasta będzie utrzymany w granicach terenów już teraz przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego na cele budowlane. Część Żuław Gdańskich na wschód i południe od wyznaczonej linii zasięgu zainwestowania miejskiego będzie trwale wyłączona z zabudowy, z wyjątkiem układów liniowych infrastruktury technicznej.

Punktem wyjścia do kształtowania przestrzeni miasta jest system terenów zielonych i otwartych wynikający z analizy struktury przyrodniczej miasta i stanowiący rodzaj szkieletu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Ten ogólnomiejski system terenów aktywnych biolo-

gicznie (OSTAB) obejmuje struktury przyrodnicze o randze krajowej, regionalnej i lokalnej, a także niektóre tereny przeznaczone na funkcje inne niż zieleni publiczna – wybrane tereny mieszkaniowe i usługowe z dużymi powierzchniami zieleni towarzyszącej oraz wybrane tereny jeszcze niezagospodarowane.

Głównym kierunkiem zagospodarowania przestrzennego powinno być wypełnienie wolnych przestrzeni w istniejących strukturach urbanistycznych. Struktura funkcjonalno-przestrzenna zainwestowanej części miasta jest silnie zdefiniowana istniejącym zagospodarowaniem i nie będzie tu (poza restrukturyzacją terenów poprzemysłowych w Śródmieściu i innych dzielnicach) większych ani zasadniczych zmian.

Najważniejsze wolne przestrzenie inwestycyjne znajdują się w Śródmieściu i są to tereny o najwyższych walorach lokalizacyjnych. Są one przeznaczone pod funkcje usługowe i mieszkaniowe. W pozostałych „starych dzielnicach” dolnego tarasu wolne przestrzenie będą przede wszystkim wypełniane obiektami usługowymi, wciąż niezrealizowanymi mimo wieloletniego uwzględnienia ich w planach. **Zrównoważony rozwój istniejących struktur będzie polegał na:**

- odchodzeniu od układów monofunkcyjnych, przede wszystkim wzbogacaniu funkcjonalnym dzielnic sypialnianych,
- podnoszeniu atrakcyjności, standardu i intensywności obszarów centralnych,
- uzupełnieniu podsystemów transportu zbiorowego,
- ochronie i tworzeniu – w miarę możliwości – nowych powiązań ekologicznych dla wzbogacenia Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB),
- zachowaniu i kultywowaniu lokalnej tożsamości kulturowej poszczególnych zespołów, osiedli i dzielnic. Dzielnice południowe i zachodnie miasta są głównymi obszarami rozwojowymi w zakresie mieszkalnictwa i usług. Funkcje te kształtowane będą zgodnie z wymaganiami zrównoważonego rozwoju przez:
  - uwzględnienie w zabudowie naturalnych walorów ukształtowania i pokrycia terenu,
  - tworzenie struktur wielofunkcyjnych z podporządkowaniem wszystkich funkcji, funkcji głównej, tj. mieszkalnictwu,
  - zagwarantowanie obszernych terenów dla mieszkalnictwa o niskiej intensywności i wysokim standardzie,
  - zachowanie lokalnych walorów dziedzictwa kulturowego i zaadaptowanie ich do wymogów współczesnego miasta,
  - preferencje dla systemów transportowych zbiorowych i niezbędny zakres rozwoju systemów indywidualnych.

**Część wschodnią miasta trzeba uznać za obszar rozwojowy funkcji gospodarki morskiej i gospodarki turystycznej, a przede wszystkim wypoczynku.**

W planowanym rozwoju miasta eksponuje się wielko-przestrzenne obszary budujące tożsamość miasta. Będą one chronione i wzbogacane o nowe elementy i wartości: baza logistyczno-dystrybucyjna i terminal kontenerowy w Porcie Północnym, kompleks naukowo-technologiczny w CPU, system przestrzeni publicznych i fronty wodne w restrukturyzowanych terenach postoczniowych w Śródmieściu, centrum wolnego czasu w Brętowie, ośrodki usługowe, dzielnicowe w ramach CPU i w dzielnicach mieszkaniowych. W planowanym rozwoju miasta będą także uwzględniane zidentyfikowane elementy czynne i bierne ekspozycji krajobrazu: punkty, osie i ciągi widokowe, dominanty krajobrazowe, panoramy i przedpola panoram.

**Zakłada się racjonalizację polityki udostępniania terenów pod budownictwo mieszkaniowe, głównie terenów uzbrojonych i łatwych do uzbrojenia, określonych przez zasięg terenów obsługiwanych przez systemy inżynierskie, gdyż uzbrojenie terenów powinno poprzedzać zabudowę. Jednak w planach zagospodarowania przestrzennego nie będzie się wprowadzać prawnego uwarunkowania budownictwa od zrealizowania systemów inżynierskich.** Na peryferiach natomiast, w zachodniej części Świętego Wojciecha, wskazuje się obszar dopuszczony pod mieszkalnictwo, na którym miasto nie będzie finansowało systemów inżynierskich. Zabudowę warunkuje spełnienie ustalonych wymagań ekologicznych i realizacja minimalnego, niezbędnego zakresu uzbrojenia, finansowana w całości przez inwestorów, tj.:

- zakaz studni kopanych,
- niezwiększanie odpływu wód opadowych z obszaru,
- odprowadzanie ścieków sanitarnych do zbiorników bezodpływowych lub w inny sposób bezpieczny dla środowiska,
- oświetlanie ulic,
- stosowanie niskoemisyjnych źródeł ciepła.

W stanie wypełnienia struktur, wszystkie tereny zabudowane, łącznie z zachodnią częścią Św. Wojciecha będą wyposażone w systemy inżynierii miejskiej o pełnym standardzie.

Należy przeanalizować efektywność i problemy społeczne istniejącej substandardowej i ekstensywnej zabudowy mieszkaniowej pod kątem jej likwidacji i udostępnienia terenów pod nową zabudowę mieszkaniową.

Zakłada się także, że w stanie wypełnienia struktur ogrody działkowe (poza objętymi OSTAB i po zachod-

niej stronie Obwodnicy Trójmiasta) przeznaczone będą pod inne funkcje miejskie.

Plansza *Kierunki zagospodarowania przestrzennego* pokazuje obszary, na których planuje się różnego rodzaju działania transformujące istniejące zagospodarowanie. Obszary nie oznaczone w żaden sposób są terenami kontynuacji istniejącej struktury funkcjonalno-przestrzennej, na których nie przewiduje się aktywnej polityki miasta.

## Śródmieście

Śródmieście Gdańska ulegnie wielkim przekształceniom funkcjonalno-przestrzennym z uwzględnieniem poszanowania dla dziedzictwa kulturowego tego obszaru. Przede wszystkim przewiduje się następujące przekształcenia.

● **II etap odbudowy Głównego Miasta**, który ma na celu odtworzenie – we współczesnych formach architektonicznych – struktury przestrzennej miasta historycznego, którego odbudowa w latach pięćdziesiątych została przerwana na skutek komplikacji politycznych oraz przekształcenie części funkcji mieszkaniowych na funkcje usługowe i turystyczne.

● Wykorzystanie możliwości rozwojowych na Wyspie Spichrzów, Polskim Haku, Ołowiance, w rejonie Grobli Angielskiej, Długich Ogrodów. Powinny tutaj powstać obiekty usługowe ogólnomiejskie, podnoszące rangę gdańskiej metropolii: centrum kongresowo-wystawiennicze, obiekty kulturalne, obiekty użyteczności publicznej, reprezentacyjne obiekty administracji, hotele.

● Powstanie reprezentacyjnego centrum handlowo-usługowo-administracyjnego zespolonego z węzłem integracyjnym „Śródmieście“ na niezabudowanym obszarze Targu Siennego i Targu Rakowego, bezpośrednio przyległym do Targu Węglowego.

● Wykorzystanie mniejszych powierzchniowo, ale licznych terenów inwestycyjnych na Dolnym Mieście i Starym Przedmieściu dla nowych obiektów usługowych o randze ogólnomiejskiej i metropolitalnej oraz obiektów szkolnictwa wyższego, a na Biskupiej Górcie i Grodzisku – dla obiektów rekreacji i kultury.

● **Powstanie na terenach postoczniowych i przemysłowych Nowego Miasta wielofunkcyjnych zespołów usługowo-mieszkaniowych i administracyjnych, obiektów usługowych, rekreacyjnych i kulturalnych, a także nowych niezbędnych urządzeń infrastruktury technicznej, przede wszystkim ulicy Nowej Wałowej. W rejonie placu Solidarności powstanie zespół historyczny „Solidarność“, a może także obiekty administracji samorządowej i państwowej.**

- Powstanie pojedynczych ważnych i symbolicznych inwestycji, dla których zarezerwowano tereny: teatr elżbietański, Centrum Dominikańskie, rozbudowa mariny - Kanał na Stępcie, „Cmentarz cmentarzy”, skansen Zamczysko.

Pozostałe fragmenty Śródmieścia ulegną mniejszym przekształceniom. Część mieszkaniową Siedlce-Suchanino uzupełnią obiekty mieszkaniowe i usługowe, które zajmą m.in. tereny dotychczasowych kolonii (między innymi Kolonii Jordana, Przybyszewskiego, Ochota) pod zabudowę pełnostandardową. Także zainwestowane fragmenty Żuław wypełnią się zabudową mieszkaniową. Nowym elementem strukturotwórczym stanie się węzeł integracyjny Czerwony Most zlokalizowany na wyłączonej już z ruchu kolejowej stacji rozrządowej Gdańsk Południe oraz nowe ulice omijające Śródmieście od Południa: obwodnica południowa i Nowa Sandomierska.

W wyniku powyższych przekształceń w Śródmieściu prawdopodobnie nastąpi stabilizacja lub niewielki spadek liczby mieszkańców (przyrost nowej substancji wyrówna ubytki wynikające z przekształceń mieszkań w lokale użytkowe i poprawy standardu zamieszkiwania) oraz wyraźny wzrost miejsc pracy w usługach, głównie na terenach postoczniowych.

### Wrzeszcz

Funkcje dzielnicy, jak i jej struktura przestrzenna nie ulegną zasadniczym zmianom.

**Główna funkcja (mieszkaniowa) ulegnie ograniczeniu ilościowemu, pomimo niewielkiego przyrostu zasobów mieszkaniowych.** W wyniku poprawy wskaźników mieszkaniowych przewiduje się bowiem stopniowy spadek liczby mieszkańców, co w połączeniu z procesem starzenia się społeczeństwa spowoduje konieczność częściowej restrukturyzacji (lub zmiany zasad funkcjonowania) rozwiniętej sieci szkół podstawowych i gimnazjalnych.

Zakłada się natomiast wzrost funkcji usługowych i komunikacyjnych, a w sprzyjających warunkach również funkcji produkcyjnych wysokich technologii, obejmujących przede wszystkim:

- **rozwój centralnego pasma usługowego oraz uzupełnienie go o przedłużenie poprzecznej osi usługowej przez Zaspę w kierunku morza,**
- **utworzenie kompleksu naukowo-technologicznego na bazie koncentracji usług nauki i towarzyszących im wolnych terenów inwestycyjnych oraz terenów zielonych w Górnym Wrzeszczu-Aniołkach jako specyficznego ogniwa CPU,**

- wykorzystanie na cele usługowe i mieszkaniowe terenów uwolnionych po likwidacji oczyszczalni ścieków „Zaspa” i otaczających ją ogrodów działkowych we Wrzeszczu Dolnym i w Brzeźnie,

- odtworzenie, wzbogacenie i uzupełnienie o nowe elementy i obszary tradycji rekreacyjnego wykorzystania lasów wysoczyzny położonych obecnie wewnątrz miasta oraz ich otoczenia (np. wielofunkcyjne centrum czasu wolnego w Brętowie), a także kąpieliska Brzeźno,

- usprawnienie systemu komunikacyjnego, m. in. przez rozbudowę lub budowę niezbędnych elementów podstawowego układu komunikacyjnego miasta (przeważnie w dotychczas rezerwowanych korytarzach), to jest ulic: Słowackiego i Nowej Kościuszki (wraz z Nową Gdańską), Drogi Czerwonej, Nowej Politechnicznej, Drogi Zielonej, Nowej Abrahama, projektowanych odcinków tras zbiorczych oraz węzłów integracyjnych i przesiadkowych (Wrzeszcz-Nad Stawem, Zaspa, Politechnika).

Rozwój Wrzeszcza będzie miał głównie charakter jakościowy. Poza wykorzystaniem niezbyt licznych (ok. 9% powierzchni dzielnicy) i rozproszonych nowych terenów inwestycyjnych na cele usługowe, mieszkaniowe oraz komunikacyjne będzie on polegał na następujących przekształceniach istniejącego zainwestowania:

- restrukturyzacji, zmianach funkcji i intensyfikacji zabudowy terenów przemysłowo-składowych, wojskowych, a nawet mieszkaniowych i usługowych zabudowanych ekstensywnie obiektami tymczasowymi (przede wszystkim w obrębie CPU) oraz terenów po zbędnych obiektach infrastruktury technicznej (np. oczyszczalni „Zaspa”),

- rehabilitacji zabudowy substandardowej i zdekapitalizowanej, lecz o znacznych walorach kulturowych (np. zabytkowa dziewiętnastowieczna zabudowa kamienicowa rejonu ul. Wajdeloty, dawna wieś rybacka w Brzeźnie),

- porządkowaniu, uzupełnianiu o brakujące elementy i podnoszeniu standardu zagospodarowania i wyrazu estetycznego istniejących struktur (np. powojenne blokowiska, głównie z lat siedemdziesiątych: osiedle Łozy i ośrodek usługowy przy ul. Gałczyńskiego w Brzeźnie – z możliwością znacznej intensyfikacji wykorzystania terenu, osiedla Zaspa i Morena – z mniejszym zakresem przekształceń).

Przewiduje się również działania zmierzające do ochrony i eksponowania, a w miarę potrzeby również dodawania charakterystycznych elementów kompozycji przestrzeni, określających tożsamość Wrzeszcza, np.: ochrona trasy nasypu/wykopu dawnej kolei do Kokoszek z wykorzysta-



niem korony nasypu na cele komunikacyjne (ekspozycja krajobrazu), udostępnienie i urządzenie punktów, ciągów i osi widokowych, zwłaszcza otwierających powiązania widokowe w skali dzielnicy i miasta (przede wszystkim widoki z wzniesień górnego tarasu, np. w Brętowie lub Srebrnikach na morze wraz z panoramami fragmentów miasta), podkreślenie zielenią przebiegu potoku Strzyża, kreowanie nowych dominant architektonicznych podkreślających charakterystyczne punkty dzielnicy, na przykład miejsce wlotu trasy z lotniska (ul. Słowackiego) w rejon centralnego pasma usługowego aglomeracji.

## Oliwa

Podstawową zasadą planistyczną na obszarze tej dzielnicy jest zachowanie jej dotychczasowego charakteru wyróżniającego się zróżnicowaniem funkcjonalnym i fizjonomijnym. Na obszarze Oliwy rozdysponowane są prawie wszystkie tereny nadające się pod zainwestowanie miejskie. Istniejące osiedla mieszkaniowe (Wejhera, Żabianka, Przymorze Duże i Małe, rejon ulicy Czyżewskiego, VII Dwór) traktuje się jako tereny ukształtowane, gdzie funkcja mieszkaniowa winna być chroniona. Przewiduje się spadek liczby mieszkańców na skutek poprawy standardów zamieszkania (rozgęszczenie), mimo niewielkich przyrostów powierzchni mieszkaniowej. Rozwój struktury przestrzennej dzielnicy odbywać się będzie głównie przez:

- **doinwestowanie Pasa Nadmorskiego w usługi, z niewielkim udziałem wysokostandardowej funkcji mieszkaniowej,**
- doinwestowanie terenów mieszkaniowych w usługi dzielnicowe i ogólnomiejskie; podstawowe usługi socjalne zaspokajają z nadwyżką istniejące i spodziewane w przyszłości potrzeby i będą wymagały – podobnie jak we Wrzeszczu – restrukturyzacji,
- **restrukturyzację w kierunku funkcji usługowej obecnego pasa przemysłowo-składowego położonego pomiędzy koleją a Aleją Grunwaldzką w ramach CPU,**
- kontynuację rozbudowy uczelni z dopuszczeniem czasowego wykorzystania komercyjnego terenów oczekujących na realizację funkcji docelowej,
- rehabilitację wsi rybackiej w Jelitkowie, Doliny Rałości, rejonu ul. Kwietnej,
- prowadzenie nowych, od dawna planowanych ciągów ulicznych: Nowej Spacerowej z odcinkiem tunelowym, Drogi Zielonej, Drogi Czerwonej i Nowej Abrahama. Zakładany przyrost usług może zaowocować niewielkim przyrostem liczby miejsc pracy, głównie w obszarze pasa położonego pomiędzy koleją a aleją Grunwaldzką.

## Południe

**Dzielnica Południe będzie się rozwijać jako główna koncentracja funkcji mieszkaniowej w Gdańsku, wykorzystując wielkie walory dla rozwoju tej funkcji.** Nowe zainwestowanie powinno wykorzystywać miejskie układy infrastruktury magistralnej i wypełniać przede wszystkim zlewnie istniejących kolektorów „Morena” i „MW-1”.

W celu uzyskania odpowiedniego standardu zabudowy i ochrony bogatych walorów krajobrazowych i ekologicznych dzielnicy wskazane jest prowadzenie polityki strefowania zabudowy przez określenie ustalonych warunków urbanistycznych zabudowy, co zaowocuje tworzeniem struktur przyjaznych dla mieszkańców. W północnej i środkowej części dzielnicy należy dopuścić większą intensywność zabudowy: 0,6 ÷ 1; w części zachodniej i południowej mniejszą – do 0,7 oraz mniejsze dopuszczalne wysokości zabudowy – do 14 m. W ramach wprowadzania nowej zabudowy mieszkaniowej należy uwzględnić sukcesywną rehabilitację i porządkowanie istniejących ruralistycznych układów osadniczych z zachowaniem i podkreśleniem ich indywidualnego, historycznego charakteru. Przewiduje się również enklawy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej o bardzo wysokim standardzie w celu wprowadzenia konkurencyjnej oferty względem lokalizacji mieszkaniowych, realizowanych na przyległych terenach gmin sąsiednich.

**W dzielnicy Południe wyznacza się wielofunkcyjny ośrodek usługowy dla północnej części dzielnicy w rejonie ulic Armii Krajowej, Jabłoniowej, Nowej Abrahama, Kartuskiej i ośrodek wspomagający w części południowej, w rejonie trasy komunikacyjnej Nowej Świętokrzyskiej. W obu tych ośrodkach należy preferować lokalizację wieloprzestrzennych obiektów handlowych, będących magnesem przyciągającym inne funkcje: rekreacyjne, sportowe, edukacyjne, kulturalne, podnoszące atrakcyjność dzielnicy. Ośrodki powinny się odróżniać architekturą i sposobem zagospodarowania od otaczającej zabudowy mieszkaniowej, a ich fizjonomię należy kształtować jako element krystalizujący tożsamość dzielnicy.**

Wśród innych aspektów rozwoju dzielnicy trzeba wymienić:

- promowanie terenu w rejonie składowiska w Szadółkach jako nowego „zagłębia pracy” w produkcji i usługach (kolejne ogniwo zachodniego pasma handlowo-usługowego – ZPHU), bazującego na świetnych połączeniach komunikacyjnych istniejącej Obwodnicy Trój-

miasta, projektowanej autostrady A 1 i obwodnicy południowej,

- udostępnienie jeziora Jasień dla celów rekreacyjnych przez likwidację części ogrodów działkowych.

Opracowania planistyczne i działania inwestycyjne związane z realizacją tak ukierunkowanego rozwoju dzielnicy powinny uwzględniać zachowanie w maksymalnym stopniu walorów przyrodniczo-ekologicznych obszaru: dolin potoków, strefy krawędziowej wysoczyzny oraz ochronę Kanału Raduni. Ochronie kanału powinno towarzyszyć retencjonowanie wód opadowych w jego zlewni w celu minimalizacji zagrożenia powodziowego dolnego tarasu.

Liczba ludności dzielnicy bardzo wyraźnie wzrośnie (do ok. 130 tys. osób). Zwiększy się także liczba miejsc pracy, przede wszystkim w usługach rozproszonych na terenach mieszkaniowych.

### Zachód

W dzielnicy Zachód planuje się rozwój istniejących już funkcji, co umocni wielofunkcyjny charakter tej dzielnicy. Tylko funkcja rolnicza będzie zanikać, ale zostaną utrzymane – poza Kokoszkami Przemysłowymi i sąsiedztwem Obwodnicy Trójmiasta – stałe ogrody działkowe. Główne znaczenie zachowa funkcja mieszkaniowa, której koncentracje znajdują się w Osowej, w zachodniej części Barniewic, we wschodniej części Klukowa-Rębiechowa i w Kokoszkach Mieszkaniowych. Na obrzeżach Kokoszek Mieszkaniowych i w Klukowie-Rębiechowie planuje się zabudowę mieszkaniową o charakterze podmiejskim, willowym oraz nieco intensywniejszą w Osowej i wschodniej części Kokoszek Mieszkaniowych (z dopuszczeniem niskiej zabudowy wielorodzinnej i małych domów mieszkalnych). **Funkcja mieszkaniowa w Smęgorzynie i zachodniej części Kokoszek o atrakcyjnym charakterze podmiejskim powinna stanowić konkurencję dla oferty mieszkaniowej gmin sąsiednich.** Dzięki tym nowym zespołom zabudowy mieszkaniowej liczba ludności dzielnicy znacznie wzrośnie. Zwiększy się także liczba miejsc pracy.

**Istniejąca i modernizowana Obwodnica Trójmiasta, rozbudowa lotniska, budowa Trasy Lęborskiej jako drogi ekspresowej, rozbudowa ulicy Kartuskiej i Nowatorów wyznaczają funkcję transportową jako najważniejszą funkcję o znaczeniu ogólnomiejskim i metropolitalnym.** W sąsiedztwie lotniska powstaną różne obiekty wykorzystujące walory położenia tego obszaru: tereny konferencyjno-targowe, obiekty, w których rozwinię się produkcja wykorzystująca wysokie technologie, tereny re-

kreacyjne o znaczeniu ponadlokalnym oraz usługi towarzyszące. **Główną koncentracją funkcji przemysłowej pozostaną Kokoszki Przemysłowe.** Powinny się one stopniowo przekształcać, szczególnie na nowo zagospodarowywanych terenach razem z sąsiadującym obszarem w Kokoszkach Mieszkaniowych, w nowoczesny park przemysłowy. Mniejszą koncentracją funkcji przemysłowo-składowej pozostanie część środkowa Barniewic.

Wokół węzłów na Obwodnicy Trójmiasta, w części wschodniej Barniewic i Osowej, w Owczarni oraz w Matarni-Złotej Karczmię będzie się dalej rozwijać zachodnie pasmo handlowo-usługowe (ZPHU). W Matarni możliwa jest lokalizacja szpitala z elementami ratownictwa medycznego. W ofercie usługowej znajdują się ponadto lokalizacje w Klukowie-Rębiechowie, Kokoszkach Mieszkaniowych i Przemysłowych.

Wśród obiektów rekreacyjnych i turystycznych powstaną szlaki turystyczne piesze, rowerowe i konne oraz obiekty obsługi turystyki samochodowej i lotniczej przy węzłach Obwodnicy Trójmiasta, trasach wylotowych i lotnisku. Wśród obiektów sportowych i rekreacyjnych na uwagę zasługuje pole golfowe. Korzystne warunki jego lokalizacji znajdują się na zachód od ulicy Spadochroniarzy w Klukowie.

W dzielnicy planuje się też lokalizację nowego cmentarza ogólnomiejskiego.

### Port

Kompleks zagospodarowania portowo-przemysłowego, zlokalizowany w dzielnicy wymaga uporządkowania struktury przestrzennej i nowej strategii inwestowania ze względu na uciążliwość środowiskową zlokalizowanych tu zakładów oraz sąsiedztwo z funkcjami chronionymi (mieszkalnictwo, wody i lasy). Kierunki rozwoju tych funkcji muszą być związane z wprowadzaniem nowoczesnych technologii oraz niezbędnym monitoringiem emisji zanieczyszczeń i uciążliwości.

**W rejonie Portu Północnego powstaną na wolnych, niezainwestowanych terenach nowe specjalistyczne bazy przeładunkowe oraz obiekty towarzyszące portowi (centrum logistyczno-dystrybucyjne).** Ustala się granicę wschodnią rozwoju Portu Północnego zgodnie z granicą między portem a enklawą Stogi. Tereny portowe w rejonie ujścia Wisły Śmiałej będą wykorzystywane na cele żeglugi jachtowej i śródlądowej.

W porcie wewnętrznym przewiduje się intensyfikację wykorzystania terenów portowych zgodnie z zasadą, że tereny nieprzydatne lub mało efektywnie wykorzystywane dla funkcji portowych mogą być przeznaczone

na cele ogólnomiejskie. Otwiera się możliwość przekształcenia rozległych terenów portowych w wolne obszary celne (Nowy Port, Letnica). Rozwój portu wymaga poprawy jego zewnętrznych powiązań transportowych z zapleczem kraju, co realizuje się przede wszystkim przez ulicę Nową Sucharskiego z dwoma przejściami przez Martwą Wisłę.

W dzielnicy wyznacza się obszary dla rozwoju innych gałęzi gospodarczych (bazy, składy, produkcja, w mniejszym stopniu usługi), które skoncentrują się w rejonie Letnicy, Błoni i Płoni, a także dla rozwoju gospodarki komunalnej miasta (zajezdnia tramwajowa przy ul. Marynarki Polskiej, składowisko i utylizacja osadów z oczyszczalni „Wschód“ w Płoni). Rozwój tych funkcji wpłynie na wzrost liczby miejsc pracy.

**Drugą miastotwórczą funkcją dzielnicy będzie wypoczynek i rekreacja. Rozwój tej funkcji w obrębie dzielnicy obejmie:**

- utrzymanie dostępności rekreacyjnej plaż i rozwój kąpielisk na Stogach (na wschód od ulicy Nowotnej do ujścia Wisły Śmiałej) i Wyspie Sobieszewskiej, a w ślad za nimi bazy noclegowo-gastronomicznej i usługowej dla wczasowiczów,

- zagospodarowanie dla sportu i rekreacji czynnej (sporty wodne, żeglarstwo, campingi, karawaningi) akwenów i brzegów Martwej Wisły na Stogach, Wyspie Sobieszewskiej, Górkach Zachodnich, Pustego Stawu na Stogach,

- uatrakcyjnienie obiektów o walorach kulturowych i zabytków (Twierdza Wisłoujście, pole bitewne Westerplatte) przez lokalizację w ich bezpośrednim sąsiedztwie przystani: promowej, białej floty i statków pasażerskich oraz rozwój zaplecza turystycznego,

Funkcja mieszkaniowa na obszarze dzielnicy będzie zachowana, lecz liczba mieszkańców zmaleje ze względu na brak nowych terenów mieszkaniowych oraz poprawę standardu zamieszkiwania. Kierunkiem rozwoju tej funkcji będzie uzupełnienie brakującej infrastruktury technicznej i społecznej, wymiana i rehabilitacja istniejącej substancji mieszkaniowej, poprawa ekologicznych warunków życia oraz wyposażenie osiedli w zieleń, ścieżki rowerowe, tereny i obiekty codziennej rekreacji.

Rolnictwo skoncentrowane na Wyspie Sobieszewskiej (polder Sobieszewo), gdzie tworzy kompleks chronionej przestrzeni produkcyjnej pozostanie kolejną funkcją dzielnicy. Utrzymanie i dalszy rozwój tej funkcji wiąże się z konserwacją i modernizacją systemów polderowych. Rolnictwo w rejonie Błoni oraz Olszynki zaniknie, ustępując miejsca miejskim funkcjom produkcyjnym i usługowym.

## 16. Tereny specjalnych polityk inwestycyjnych

Zgodnie z art. 6 Ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym na obszarze Gdańska wytypowano **tereny, które powinny być objęte źródnicowanymi, specjalnymi politykami inwestycyjnymi przekształceń i realizacji nowych obiektów:**

- zorganizowanej działalności inwestycyjnej,
- rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej,
- przekształceń obszarów zdegradowanych.

Suma obszarów wskazanych do objęcia którąś z powyższych polityk nie jest identyczna z obszarami zdegradowanymi technicznie i substandardowymi, wymagającymi rehabilitacji i przekształceń, ujętymi w aneksie nr 10 ani z wszystkimi obszarami do rehabilitacji i przekształceń pokazanymi na rysunku *Kierunki zagospodarowania przestrzennego*. Wyróżnikiem obszarów ujętych w niniejszym rozdziale jest decyzja o prowadzeniu inwestowania przy użyciu wybranych narzędzi, ustalonych w planie zagospodarowania przestrzennego.

### Tereny zorganizowanej działalności inwestycyjnej

Tereny te wyznaczono (aneks nr 17) w wypadku występowania uwarunkowań nie gwarantujących lub uniemożliwiających uzyskanie odpowiedniego efektu funkcjonalno-przestrzennego w tradycyjnym (indywidualnym) procesie inwestycyjnym. Do uwarunkowań takich należą:

- rozdrobniona struktura własności gruntów inwestycyjnych,
- niezdefiniowany i niemożliwy do zaplanowania program inwestycji,
- niedostatecznie rozpoznane uwarunkowania naturalne lub techniczne inwestycji, np. warunki geotechniczne,
- szczególne wymagania architektoniczno-krajobrazowe inwestycji wynikające z jej lokalizacji w mieście,
- realizacja inwestycji stanowiącej całość funkcjonalną lub przestrzenną przez wielu inwestorów.

Narzędziami polityki zorganizowanej działalności inwestycyjnej, dobieranymi w zależności od potrzeb i ustalonymi w planach zagospodarowania przestrzennego, mogą być:

- opracowania analityczne, studialne, koncepcje, wstępne projekty sporządzane dla całego terenu inwestycji,
- procedury scalania i podziału gruntu,

- oddawanie gruntów komunalnych w użytkowanie wieczyste zamiast ich sprzedaży na własność,
- wyznaczanie koordynatora lub operatora inwestowania na całym terenie inwestycji wraz z określeniem jego zadań i kompetencji,
- prowadzenie inwestycji przy pomocy wspólnego inwestora zastępczego.

### **Tereny rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej**

To tereny zabudowane, w różnym stopniu zdegradowane, których przekształcenia będą prowadzone w ramach specjalnej polityki inwestycyjnej w celu podtrzymania istniejącej funkcji i substancji budowlanej. Podjęcie procesu rehabilitacji wynika przede wszystkim ze względów kulturowych: chodzi o zachowanie zabudowy i funkcji terenu, mimo, że całkowite wyburzenie i wprowadzenie nowej zabudowy byłoby tańsze. W niektórych przypadkach dominującym względem będzie aspekt ekonomiczny; poprawa istniejącej zabudowy i doprowadzenie jej do współczesnych wymagań technicznych i funkcjonalnych (niekiedy z koniecznymi odstępstwami od tych standardów) jest tańsza niż realizacja nowej. Zarówno funkcja, jak i substancja mogą w procesie rehabilitacji ulec pewnym zmianom i modyfikacjom, wzbogaceniu funkcji i uzupełnieniom zabudowy. Proces rehabilitacji dotyczy równocześnie systemów infrastruktury technicznej obsługującej dany teren. Polityka rehabilitacji zabudowy i infrastruktury technicznej będzie zróżnicowana w zależności od zachowanych wartości kulturowych zespołu, stanu technicznego i względów społecznych. Może obejmować takie narzędzia, jak w polityce zorganizowanej działalności inwestycyjnej, a ponadto:

- dostęp do wyspecjalizowanych funduszy państwowych (np. planowanego krajowego funduszu renowacyjnego) i samorządowych,
- programy pomocowe skonstruowane odpowiednio do potrzeb, skierowane do właścicieli nieruchomości, organizacji pozarządowych i najemców mieszkań,
- preferencje w dostępie do już istniejących programów pomocowych, np. programu inicjatyw lokalnych,
- programy rewitalizacji i zachowania środowiska naturalnego terenów podmiejskich – reliktywów osad wiejskich,
- programy odnowy życia dzielnic, czyli rewitalizacji, obejmujące wszystkie aspekty życia w tych obszarach: oprócz odnowy środowiska zabudowanego, także problemy ich mieszkańców (patologie społeczne, bezrobocie), sytuację ekonomiczną zespołów, stworzenie nowych miejsc pracy itd.

Do obszarów, które w pierwszym rzędzie wymagają kompleksowej rehabilitacji (aneks nr 18), należą Dolne Miasto, rejon ul. Wajdeloty we Wrzeszczu i zespół zabudowy mieszkaniowej u podnóża Biskupiej Górki. Pozostałe obszary wskazane do rehabilitacji nie muszą być przekształcane w sposób kompleksowy; wystarczą – być może – narzędzia skromniejsze i indywidualizowane, a rehabilitacja zostanie zrealizowana jako suma indywidualnych działań poszczególnych właścicieli, gestorów systemów infrastruktury technicznej i samorządów.

Odrębnym problemem jest renowacja poszczególnych obiektów o wartościach kulturowych, wskazywanych w planach zagospodarowania przestrzennego, znajdujących się poza terenami rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej. Ze względu na zwiększone koszty remontów, właściciele tych obiektów powinni mieć dostęp do różnych programów pomocowych, które pozwolą zachować tym obiektom ich historyczne walory.

### **Tereny przekształceń obszarów zdegradowanych**

Są to tereny zabudowane, w różnym stopniu zdegradowane, których przekształcenia zmierzają w ramach specjalnej polityki inwestycyjnej do zmiany istniejącej funkcji lub substancji budowlanej. Przekształcenia te są motywowane względami ekonomicznymi i dotyczą rodzajów działalności, które zostały zaniechane z powodów ekonomicznych lub politycznych oraz zagospodarowania substandardowego lub zdekapitalizowanego, koniecznego do likwidacji. Przekształcenia obszarów zdegradowanych z reguły obejmują ochronę zachowanych walorów kulturowych.

W Gdańsku tereny przekształceń obszarów zdegradowanych (aneks nr 19) należą do trzech grup:

- tereny przemysłowe i po zbędnych obiektach infrastruktury technicznej, przekształcane w kierunku funkcji usługowych i mieszkaniowych, połączone z likwidacją dotychczasowego zainwestowania,
  - tereny koszar wojskowych przekształcane również w kierunku funkcji usługowych i mieszkaniowych, lecz z zachowaniem dotychczasowej zabudowy, która posiada wartości kulturowe – oraz z wprowadzeniem nowej zabudowy,
  - tereny substandardowych „kolonii” mieszkaniowych, powstałych najczęściej na obszarach ogrodów działkowych; tu nastąpi likwidacja zainwestowania, a nowa zabudowa może zachować dotychczasową funkcję lub wprowadzić nowe funkcje.
- Narzędziami polityki przekształceń obszarów zdegradowanych, dobieranymi w zależności od potrzeb i usta-

lanymi w planach zagospodarowania przestrzennego, mogą być narzędzia charakterystyczne dla obu omówionych poprzednio polityk inwestycyjnych.

## 17. Ochrona i kształtowanie środowiska przyrodniczego

### Ogólnomiejski System Terenów Aktywnych Biologicznie – (OSTAB)

System terenów zielonych i otwartych wynika z analizy struktury przyrodniczej miasta i stanowi rodzaj szkieletu, będącego punktem wyjścia do kształtowania pozostałej przestrzeni miasta. Zgodnie z tym założeniem koncepcja Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB) powstała na podstawie modelu płatów i korytarzy osnowy ekologicznej zawartego w *Ekofizjografii Gdańska dla potrzeb studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska* opracowanej pod kierunkiem dr. hab. M. Przewoźniaka. Podstawowymi elementami systemu są struktury przyrodnicze:

- o randze krajowej – korytarz ekologiczny Wisły,
- o randze regionalnej – strefa brzegowa morza, kompleksy leśne na wydmach, korytarze ekologiczne Martwej i Śmiałej Wisły, Motławy i Starej Raduni, kompleksy leśne strefy krawędziowej, Lasy Otomińskie,
- o randze lokalnej – tereny zieleni miejskiej, drobne kompleksy zieleni semileśnej, zadrzewienia, zbiorniki wodne wraz z bezpośrednim otoczeniem, torfowiska, murawy stokowe, żarnowczyska itp.

Obszary te powinny być połączone przebiegającym wewnątrz granic miasta systemem korytarzy i układów powiązań ekologicznych o charakterze ciągłym, przenikającym obszar zurbanizowany. **Połączenie Systemu z biologicznie aktywnymi terenami pozamiejskimi umożliwia przepływ wody i migrację organizmów żywych oraz ułatwia cyrkulację atmosferyczną i ekspansję/sukcesję gatunków.** Takie powiązania bardzo dobrze zachowują doliny potoków utrzymane w stanie bliskim naturalnemu oraz tereny przylegające do innych wód powierzchniowych. Przestrzenne powiązanie między sobą terenów o zróżnicowanej aktywności biologicznej zapewnia im ponadto trwałość i częściowo naturalną odnawialność oraz zachowanie walorów estetycznych i użytkowych.

**Zaproponowany Ogólnomiejski System Terenów Aktywnych Biologicznie obejmuje więcej elementów niż osnowa ekologiczna wskazana w *Ekofizjografii*... W jego obręb włączono także niektóre tereny przeznaczone na funkcje inne niż zieleń publiczna z obecnie istniejącymi**

**dużymi powierzchniami zieleni towarzyszącej (zwłaszcza zadrzewień) – wybrane tereny mieszkaniowe i usługowe oraz wybrane tereny jeszcze niezagospodarowane.** Chodzi bowiem nie tylko o zachowanie terenów zieleni w dotychczasowym stanie, ale także o możliwość przekształcania wskazanych terenów zgodnie z przesłankami ekorozwoju oraz o prawidłowe kreowanie nowych przestrzeni o takim charakterze w rejonach jeszcze niezagospodarowanych. Zaproponowano również tworzenie połączeń zastępczych w zamian za przerwane już naturalne powiązania ekologiczne na terenach, na których obecnie użytkowanie stwarza możliwość odpowiedniego ich przekształcenia lub urządzenia. Na System składają się podstawowe elementy strukturalne, w obrębie których zostaną zastosowane niżej omówione zasady zagospodarowania przestrzennego oraz ciągi łączące (przeważnie aleje lub szpalery drzew oraz inna zieleń wzdłuż niektórych ciągów komunikacyjnych) o mniejszym znaczeniu ekologicznym, ale silnym oddziaływaniu estetycznym i psychologicznym na mieszkańców miasta. Struktura ta ma charakter ogólnomiejski, co znaczy, że sposób zagospodarowania zgodny z poniższymi zasadami w każdym jej fragmencie – ma istotne znaczenie dla lepszej gospodarki zasobami przyrody, zachowania równowagi ekologicznej środowiska miejskiego i poprawy warunków życia mieszkańców całego miasta. Wyznaczenie OSTAB nie oznacza, że poza jego obrębem można zrezygnować z terenów zieleni (zwłaszcza publicznej), a jedynie – że można je kształtować dużo swobodniej, a ich ciągłość w przestrzeni, a szczególnie w czasie, jest niekonieczna, choć bardzo pożądana.

**W dążeniu do harmonii wymagań środowiskowych, gospodarczych i społecznych charakteryzującej zrównoważony rozwój miasta zasady zagospodarowania terenu w obrębie Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie podporządkowano ekologicznym kryteriom ciągłości w czasie i przestrzeni oraz różnorodności biologicznej. Najważniejszą zasadą, niezbędną dla funkcjonowania OSTAB, jest zachowanie jego ciągłości przestrzennej; elementy tej struktury nie mogą być likwidowane ani dowolnie przekształcane, ponieważ oznacza to przerwanie systemu.**

Zgodnie z tą zasadą należy:

- wykluczyć możliwość lokalizowania w obrębie Systemu funkcji o silnym oddziaływaniu na środowisko (przemysł, intensywna zabudowa mieszkaniowa, wysoko wydajne rolnictwo),
- podtrzymywać (w miarę możliwości) obecne użytkowanie terenów, zgodne z pełnionymi przez System funkcjami ekologicznymi, jak np. zieleń miejska o cha-

akterze publicznym, lasy, wody otwarte, wybrane fragmenty ogrodów działkowych, tereny usług: nauki, oświaty, kultury, zdrowia, rekreacji z dużą ilością zieleni, zwłaszcza wysokiej (minimum 50% powierzchni działki zajęte przez tereny aktywne biologicznie), tereny wolno stojącej zabudowy mieszkaniowej o niskiej intensywności (tereny aktywne biologicznie na co najmniej 70% powierzchni działki),

- w przypadkach kiedy wyżej wskazane udziały terenów aktywnych biologicznie na terenach już zainwestowanych są mniejsze – dążyć do ich powiększenia przy okazji działań porządkowych lub modernizacyjnych,

- przeznaczać niezagospodarowane tereny w obrębie Systemu przede wszystkim na wyżej wymienione funkcje (preferowana urządzona zielen publiczna i tereny rekreacyjne), a włączone do OSTAB tereny ogrodów działkowych po wschodniej stronie Obwodnicy Trójmiasta wyłącznie na powiększenie terenów zieleni publicznej lub renaturyzację w kierunku zieleni ekologiczno-krajobrazowej,

- przywracać naturalny stan istniejącym strukturalnym i eliminować bariery antropogeniczne,

- zachowywać duży udział powierzchni aktywnych biologicznie oraz kształtować odpowiednio układy zabudowy na terenach zainwestowanych (usługi, mieszkalnictwo),

- ograniczać przerywanie ciągów powiązań ekologicznych elementami infrastruktury technicznej oraz minimalizować nieuchronne kolizje (np. przez prowadzenie dróg estakadami, stosowanie odpowiednio dużych przepustów itp.).

Zasada utrzymania ciągłości Systemu w czasie polega na zachowaniu jak największej części ekosystemów naturalnych istniejących na terenach przekształcanych lub nowo zagospodarowywanych ze względu na fakt bardzo długiego czasu potrzebnego do odtworzenia ekosystemów zniszczonych i osiągnięcia przez nie zdolności do właściwego pełnienia funkcji ekologicznych.

Zasada różnorodności biologicznej Systemu zachowana jest przez włączenie do niego terenów o różnych typach aktywności biologicznej, w tym sztucznie kształtowanych struktur zieleni terenów zainwestowanych, które na terenie miasta stanowią istotny dodatkowy i wartościowy element Systemu.

**Ogólnomiejski System Terenów Aktywnych Biologicznie nie jest obszarem chronionym w rozumieniu ustaw,** choć w jego obrębie znalazły się wszystkie (z wyjątkiem jednego) tereny proponowane w Studium do objęcia szczególnymi formami ochrony przyrody (aneks nr 21).

**Wdrożenie ww. zasad zagospodarowania przestrzen-**

**nego na obszarze OSTAB oznaczać będzie jednak, że podlega on lokalnie ustalonej polityce ochronnej.**

### Tereny zieleni miejskiej

Uzyskanie założonej w OSTAB ciągłości przestrzennej struktur przyrodniczych okazało się niemożliwe w niektórych częściach miasta ze względu na aktualny stan zainwestowania. Są to równocześnie tereny, które nie mają dogodnego dostępu (izochrona 15 minut dojazdu pieszego) do większych niż 2 ha terenów zieleni publicznej (lasy, parki). W związku z tym za trwale substandardowe w zakresie zieleni publicznej należy uznać: północną część Śródmieścia, Przymorze i Przeróbkę. Na tych obszarach należy zwrócić szczególną uwagę na zachowanie i wzbogacenie wszelkich form zieleni rozproszonej, towarzyszącej innym funkcjom.

Na terenach mieszkaniowych (zwłaszcza budownictwa wielorodzinnego) należy utrzymywać minimalny wskaźnik 8 m<sup>2</sup> terenów zieleni wypoczynkowej (towarzyszącej) na mieszkańca, a ponadto na poziomie dzielnicy na mieszkańca powinno przypadać co najmniej 5 m<sup>2</sup> urządzonej zieleni publicznej w odległości nie większej niż 750 m. Oznacza to, że należy pilnie zlokalizować nowe parki w jednostkach urbanistycznych Wrzeszcz Dolny, Osowa i Chełm oraz przewidywać ich utworzenie w pozostałych, urbanizujących się jednostkach na zachodzie i południu miasta. **Preferuje się parki niewielkie (2-5 ha) lecz gęściej rozmieszczone, położone w obrębie OSTAB lub z nim połączone.** Jakość gleb w dzielnicy Południe rekomenduje wprowadzenie na terenach mieszkalnych znacznych powierzchni biologicznie czynnych, stanowiących atrakcyjne tereny zieleni towarzyszącej/osiedlowej. Aby powstały te tereny zieleni, konieczny będzie wykup gruntów od właścicieli prywatnych.

### Ograniczenie zanieczyszczeń środowiska

Utrzymanie przynajmniej obecnego zasięgu „terenów spokojnych“ (określonego w opracowaniu *Mapa terenów spokojnych gminy Gdańsk*) będzie wymagać wyłączenia lokalizacji w ich obrębie obiektów o potencjalnej uciążliwości hałasowej, z wyjątkiem niezbędnych nowych przebiegów dróg układu podstawowego, wzdłuż których zostaną zastosowane techniczne środki ograniczenia ich uciążliwości, wskazane szczegółowo w przyszłych planach zagospodarowania przestrzennego. Nowe trasy drogowe, dzięki ograniczeniu ruchu na dotychczas przeciążonych ulicach przebiegających przez gęsto zaludnione części miasta, staną się czynnikiem zmniejszającym panujący na nich hałas.

Ograniczenie uciążliwości dotychczasowych i przyszłych terenów komunikacyjnych nastąpi także przez lokalizację w pasach do nich przyległych obiektów nie przeznaczonych na stały pobyt ludzi, stanowiących ekran dla hałasu emitowanego z terenów komunikacji. W zakresie ochrony środowiska przyrodniczego przed zanieczyszczaniem powietrza, wód i gleb Studium zapewni rezerwację terenów pod niezbędne urządzenia ochronne i obiekty źródłowe systemów inżynierii komunalnej, a także wskazuje tereny zieleni stanowiące dla tych zanieczyszczeń naturalne bufor. Szczególne znaczenie będzie miała dalsza poprawa czystości wód Zatoki Gdańskiej oraz udostępnienie do kąpielii jej wód przybrzeżnych umożliwiającą rozwój funkcji turystyczno-wypoczynkowej w pasie nadmorskim. **Do najbardziej istotnych działań ochronnych wskazywanych w Studium należą:**

- wyprowadzenie kolektora zrzutowego z oczyszczalni „Wschód“ do Zatoki Gdańskiej,
- skanalizowanie Wyspy Sobieszewskiej,
- powiązanie rozwoju nowych struktur zainwestowania miejskiego z rozwojem kanalizacji sanitarnej i modernizacja systemu odprowadzania wód opadowych (w tym realizacja zbiorników wód opadowych na górnym tarasie),
- wprowadzenie technologii bezodpadowych w EC II i GZNF i związana z tym rekultywacja składowisk przemysłowych w Przegalinie i Wiślinie,
- powiększenie pojemności (w tym wdrożenie systemu segregacji odpadów) i modernizacja składowiska odpadów komunalnych w Szadółkach,
- poprawa izolacyjności termicznej budynków,
- likwidacja kotłowni lokalnych tam, gdzie jest to możliwe oraz promocja korzystania z ogólnomiejskiego systemu ciepłowniczego,
- modernizacja pozostałych kotłowni lokalnych.

### Ochrona rolniczej przestrzeni produkcyjnej

Ustala się następujące zasady polityki wobec rolniczej przestrzeni produkcyjnej w mieście:

- 1) **trwale przeznaczają się na cele rolnicze i chroni przed zainwestowaniem duże kompleksy użytków rolnych w obrębie Żuław:** południową (żuławską) część Wyspy Sobieszewskiej, tereny Oruni Dolnika na wschód od ulicy Żuławskiej, Olszynki na południe od projektowanej ul. Nowej Sandomierskiej oraz tereny na południe od nieprzekraczalnej linii zabudowy wyznaczonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Błonia-Południe;
- 2) **w obrębie chronionej rolniczej przestrzeni produkcyjnej dopuszcza się:**

- siedliska rolnicze dla rolników i ogrodników dysponujących arealem co najmniej 1 ha, położonym w obszarach chronionych,
- ogrody działkowe (na terenach, gdzie funkcja ta nie pozostaje w sprzeczności z ustaleniami planów miejscowych),
- sieci i urządzenia infrastruktury technicznej,
- projektowane elementy układu komunikacyjnego miasta (w tym Obwodnicę Południową); ze względu na przewidywaną uciążliwość Obwodnicy Południowej w pasie 100 m od krawędzi jezdni wyklucza się produkcję żywności;

**3) pozostałe tereny użytków rolnych** położone w dzielnicach i jednostkach urbanistycznych: Południe, Kokoski, Klukowo-Rębiechowo, Barniewice-Osowa, Płonia (w sąsiedztwie Rafinerii Gdańskiej i oczyszczalni „Wschód“) przeznaczają się na inne funkcje miejskie z zachowaniem następujących zasad:

- funkcję rolniczą należy traktować jako tymczasową,
- **strefę zabudowy należy realizować stopniowo i kompleksowo, a do czasu zabudowy docelowej grunty rolne należy ochronić przed zainwestowaniem.**

Istniejące na terenie miasta ogrody działkowe nie stanowią (z wyjątkiem ww. obszarów Żuław) chronionej rolniczej przestrzeni produkcyjnej. Tereny ogrodów po wschodniej stronie Obwodnicy Trójmiasta generalnie przeznaczają się na inne funkcje, z wyjątkiem obszarów włączonych do Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie (OSTAB), traktowanych jako rezerwa pod powiększenie terenów zieleni publicznej lub renaturyzację w kierunku zieleni ekologiczno-krajobrazowej. Tereny ogrodów po zachodniej stronie Obwodnicy Trójmiasta w zasadzie pozostawia się w dotychczasowym użytkowaniu (w ramach decyzji planów zagospodarowania przestrzennego), w tym częściowo jako rekompensatę za inne ogrody utracone na skutek zmian funkcjonalno-przestrzennych. Ogrody działkowe w pasie 100 m przyległym do Obwodnicy Trójmiasta i innych dróg o najwyższym natężeniu ruchu nie mogą pełnić dotychczasowej funkcji ze względu na nieprzydatność dla produkcji żywności oraz dla celów rekreacyjnych (emisja zanieczyszczeń powietrza i hałasu z sąsiadującej drogi) i będą stopniowo likwidowane.

### 18. Ochrona dziedzictwa kulturowego

Złożoność i atrakcyjność przestrzeni miejskiej, jej szybkie zmiany (szczególnie w okresie ostatnich pięćdziesięciu lat), i stan zachowania stwarzają konieczność zróżnicowanego podejścia do ochrony struktur osadniczych. **W Studium ustala się różnorodne polityki ochronne ma-**

jące na celu zachowanie, uczynienie lub ekspozycję zabytków stosownie do ich znaczenia w krajobrazie kulturowym Gdańska, określone drogą wartościowania zabytkowych przestrzeni miejskich. Zasady obowiązujące w każdej z ustalonych polityk ochronnych muszą być szczegółowo weryfikowane i konkretyzowane przy opracowywaniu planów zagospodarowania przestrzennego – w zależności od lokalnych potrzeb i możliwości. Stosując tę metodę **wyznaczono w Gdańsku trzy typy obszarów podlegających ochronie w zakresie dziedzictwa kulturowego:**

- obszary i obiekty o znaczeniu ponadregionalnym, tworzące tożsamość miasta i jego wizerunek w skali europejskiej i krajowej,
- obszary i obiekty o znaczeniu miejskim (regionalnym),
- obszary i obiekty kształtujące lokalną tożsamość i wizerunek w skali dzielnic lub ich fragmentów.

### Obszary i obiekty o znaczeniu ponadregionalnym

Obszary te obejmują najistotniejsze z punktu widzenia ochrony dziedzictwa kulturowego rejony Gdańska (aneks nr 22A i 22B), w których najlepiej zachował się historyczny układ przestrzenny, o wyjątkowym charakterze i ponadlokalnym znaczeniu kulturowym, artystycznym i historycznym. Wyróżniono dwie kategorie takich obszarów i obiektów:

- o znaczeniu europejskim – obejmujące zespoły i obiekty o wielkim znaczeniu dla kultury i historii Europy oraz świata (aneks nr 22A),
- o znaczeniu krajowym – obejmujące obiekty i zespoły unikatowe w skali kraju, związane z historią Polski i Pomorza (aneks nr 22B).

Dla potrzeb Studium na tych obszarach, najcenniejszych z punktu widzenia ochrony dziedzictwa kulturowego miasta, przyjmuje się jako ramowe następujące zasady ochrony i kształtowania przestrzeni:

- 1) ochrona historycznego układu przestrzennego poprzez:
  - zachowanie historycznego przebiegu i rozplanowania ulic i placów, usunięcie elementów zniekształcających, zachowanie przekroju ulic, ich szerokości i linii zabudowy,
  - rekonstrukcję historycznych założeń urbanistycznych i zielonych, usunięcie elementów je zniekształcających,
  - zachowanie historycznego podziału parcelacyjnego (bez możliwości podziałów wtórnych),
  - zachowanie proporcji wysokościowych kształtujących sylwetę zespołu oraz jego poszczególnych wnętrza (ulic, placów, itp.),
  - zachowanie historycznych układów fortyfikacyjnych;
- 2) ochrona krajobrazu historycznego – usunięcie elementów dysharmonizujących:

- zachowanie historycznych panoram i ich przedpól,
  - zachowanie osi widokowych,
  - zachowanie dominant przestrzennych;
- 3) ochrona obiektów zabytkowych polegająca na:
    - restauracji i modernizacji technicznej obiektów zabytkowych i posiadających wartości kulturowe,
    - rekonstrukcji szczególnie ważnych fragmentów historycznej architektury – stanowiących istotne uzupełnienie zachowanych struktur;
  - 4) ochrona archeologiczna – wymóg prowadzenia ratowniczych badań archeologicznych przed rozpoczęciem inwestycji;
  - 5) ochrona zachowanych obiektów małej architektury i nawierzchni ulic wraz z przywracaniem nawierzchni historycznych;
  - 6) dostosowanie funkcji do wartości zabytkowych zespołu;
  - 7) dostosowanie nowej architektury do historycznej kompozycji architektonicznej i urbanistycznej przez utrzymanie:
    - skali,
    - bryły,
    - podziałów architektonicznych,
    - proporcji powierzchni muru i otworów,
    - lokalnych tradycji architektonicznych;
  - 8) ochrona niematerialnych wartości kulturowych przez:
    - zachowanie nazewnictwa historycznego,
    - ochronę symboli: herbów, barw.

### Obszary i obiekty o znaczeniu miejskim

Są to obszary i obiekty o znaczeniu kulturowym, artystycznym i historycznym, określające tożsamość i wizerunek miasta (aneks nr 22 C). Mają one duże znaczenie dla kształtowania fizjonomii miasta i identyfikacji mieszkańców ze swoją dzielnicą. Pozwalają określać tożsamość miejsca, a także chronić niematerialne elementy środowiska kulturowego. Najcenniejsze są obszary, na których dominują zachowane w wysokim stopniu elementy historycznego układu przestrzennego, a zniekształcenia kompozycji przestrzennej są niewielkie i możliwe do pozytywnego przekształcenia, zachowana zabudowa zaś wyróżnia się swoimi cechami urbanistycznymi i architektonicznymi.

Dla obszarów i obiektów o znaczeniu regionalnym przyjęto w Studium następujące ramowe ustalenia:

- 1) ochrona historycznego układu przestrzennego:
  - zachowanie rozplanowania ulic i placów oraz utrzymanie przekroju ulic z zachowaniem ich szerokości i linii zabudowy,



- zachowanie historycznego podziału parcelacyjnego z możliwością wtórnych podziałów pod warunkiem utrzymania historycznych zasad parcelacyjnych,
- zachowanie zasadniczych proporcji wysokościowych kształtujących sylwetę zespołu oraz jego poszczególnych wnętrz (ulic, placów, itp.),
- zachowanie historycznych układów fortyfikacyjnych;
- 2)** ochrona krajobrazu historycznego – z usunięciem elementów dysharmonizujących:
  - zachowanie historycznych panoram i ich przedpola,
  - zachowanie osi widokowych,
  - zachowanie dominant historycznych;
- 3)** ochrona obiektów zabytkowych, restauracja i modernizacja techniczna obiektów zabytkowych i posiadających wartości kulturowe;
- 4)** ochrona zachowanych obiektów małej architektury i nawierzchni ulic wraz z przywracaniem nawierzchni historycznych;
- 5)** dostosowanie funkcji do wartości zabytkowych zespołu;
- 6)** dostosowanie nowej architektury do historycznej kompozycji architektonicznej i urbanistycznej w zakresie skali i charakteru zabudowy;
- 7)** ochrona niematerialnych wartości kulturowych przez zachowanie nazewnictwa historycznego.

### Obszary i obiekty o znaczeniu lokalnym (dzielnicowym, osiedlowym)

Do grupy obszarów i obiektów kształtujących lokalną tożsamość należą zespoły i obszary mające wpływ na kształtowanie krajobrazu kulturowego w skali dzielnicowej czy osiedlowej (aneks nr 22 D). Są to obszary, na których historyczny układ przestrzenny uległ znacznym przemianom, lecz posiada jeszcze czytelne wartości kulturowe. Zabudowa o wartościach kulturowych występuje tu w rozproszeniu. Materialne ubytki i zniekształcenia uniemożliwiają fizyczną rekonstrukcję układu historycznego. Dla tego typu obszarów wyznacza się następujące ramowe zasady ochrony elementów zabytkowych:

- 1)** ochrona historycznego układu przestrzennego:
  - zachowanie zasadniczych elementów historycznego rozplanowania ulic i placów,
  - zachowanie historycznych układów fortyfikacyjnych, zielonych i wodnych;
- 2)** ochrona krajobrazu historycznego:
  - zachowanie historycznych panoram i ich przedpola,
  - zachowanie osi widokowych,
  - zachowanie dominant przestrzennych;
- 3)** ochrona obiektów zabytkowych;
- 4)** restauracja i modernizacja techniczna obiektów posiadających wartości kulturowe;

- 5)** ochrona zachowanych obiektów małej architektury;
- 6)** dostosowanie nowej architektury do historycznej kompozycji architektonicznej i urbanistycznej w zakresie skali i bryły zabudowy z możliwością modyfikacji wysokości zabudowy pod warunkiem harmonijnego współistnienia elementów kompozycji historycznej i współczesnej;
- 7)** pełna ochrona niematerialnych wartości kulturowych przez zachowanie nazewnictwa historycznego.

### Ochrona ekspozycji

Dla ochrony historycznych sylwet i panoram wyznaczono strefy ochrony pośredniej (ekspozycji) zespołów zabytkowych (aneks nr 6). Są one położone poza wyznaczonymi wcześniej obszarami chronionymi. Celem ochrony jest takie przekształcenie obszaru, aby nie zakłócać ekspozycji terenów i obiektów będących podstawą wyznaczenia strefy. Cel ten osiągnie się poprzez:

- ograniczenia gabarytowe nowych obiektów,
- zakaz lokalizacji niektórych form i typów zabudowy,
- zmniejszenie intensywności zabudowy,
- stosowanie przesłon zielonych lub innych elementów maskujących,
- zakaz zabudowy.

Szczegółowe zasady i cechy zakazanych form zabudowy będą określone w planach zagospodarowania przestrzennego.

### Ochrona stanowisk archeologicznych

Dla ochrony znalezisk archeologicznych wyznaczono strefy ochrony archeologicznej. Obejmują one zarówno tereny o rozpoznanej zawartości reliktyw archeologicznych, jak i potencjalnego ich występowania stwierdzonego na podstawie badań Archeologicznego Zdjęcia Polski. Obszary o znaczeniu ponadregionalnym stanowiące o tożsamości miasta, wymienione w aneksach nr 22A i 22B, są w całości wyznaczone jako strefy ochrony archeologicznej. Wszelkie prace ziemne w tej strefie muszą być prowadzone pod nadzorem archeologicznym. W wypadku stwierdzenia reliktyw archeologicznych wszelkie prace inwestycyjne muszą być przerwane, a teren udostępniony badaniom archeologicznym.

## 19. Kierunki rozwoju mieszkalnictwa

### Główne założenia polityki mieszkaniowej

**Władze miasta są żywotnie zainteresowane zatrzymaniem w mieście dobrych podatników, dlatego dąży się do stworzenia maksymalnie szerokiej (pod względem ceno-**

Tab. 10 Standardy zamieszkiwania – stan istniejący i zakładane do momentu wypełnienia struktur

Typ zabudowy	Stan			
	istniejący rok 2000	zeterminowany	perspektywiczny	wypełnienia struktur
	m <sup>2</sup> pow. użytkowej na 1 mieszkańca			
Średnia dla miasta	18,6	20,5	25,0	30,0
Zabudowa blokowa	17,1	18,0	21,0	25,0
Kamienice przedwojenne	19,2	20,5	25,0	28,0
Małe domy mieszkalne i domy jednorodzinne	22,5	25,5	32,5	40,0
Nowe domy wielorodzinne	18,0	21,0	24,5	27,5

wym i przestrzennym) oferty mieszkaniowej adresowanej do wszystkich grup ludności. Przejawem tego jest:

- wzrastający w stosunku do stanu istniejącego udział zabudowy o niskiej intensywności, z 26% obecnie do 33% w stanie wypełnienia struktur,

- wyznaczenie terenów pod zabudowę rezydencjonalną,
- lokalizacja luksusowych mieszkań apartamentowych na wyższych kondygnacjach zabudowy usługowej w CPU,

- szeroka, zróżnicowana przestrzennie oferta osiedli mieszkaniowych i zamkniętych kondominiów w dzielnicach centralnych i na obrzeżach miasta.

Budownictwo o wysokiej intensywności i średnim standardzie adresowane do mniej zamożnych gdańszczan będzie realizowane głównie w nowych dzielnicach mieszkaniowych przez towarzystwa budownictwa społecznego, spółdzielnie mieszkaniowe lub prywatnych inwestorów budujących na wynajmem.

**Potrzeby mieszkaniowe najstabszych ekonomicznie grup ludności powinny być zaspakajane przez udostępnianie im mieszkań w zabudowie istniejącej.** Ceny tych mieszkań są często o połowę niższe od nowych, zatem takie rozwiązanie jest bardziej efektywne. Przemawiają za nim również względy społeczne – zapobieganie powstawaniu stref ubóstwa i patologii społecznych. Mieszkania socjalne będą rozproszone, a w nowo powstałych osiedlach nie będzie budynków „lepszyc” i „gorszych”.

### Standardy zamieszkiwania

Przewiduje się osiągnięcie wskaźnika 30 m<sup>2</sup> na mieszkańca jako wartość przeciętną dla miasta.

Tempo poprawy standardów zamieszkiwania nie będzie jednakowe we wszystkich typach zabudowy. Już obecnie warunki zamieszkania wyrażone w powierzch-

ni użytkowej na mieszkańca różnią się w poszczególnych typach zabudowy. Przewiduje się, iż proces różnicowania będzie się pogłębiał (tab. 10, aneks nr 16).

Przyjmując założenie wzrostu gospodarczego kraju, a w ślad za tym poprawę sytuacji materialnej gdańszczan, zakłada się, że w stanie wypełnienia struktur osiągnięty zostanie pożądaný wskaźnik samodzielności zamieszkiwania, tj. ok. 102 gospodarstwa na 100 mieszkań. Oznacza to, że liczba mieszkań powinna wzrosnąć z 157 tys. obecnie do 196 tys., tj. o 25%.

Zdecydowanie niższy wskaźnik wzrostu liczby mieszkań od wskaźnika wzrostu powierzchni użytkowej mieszkań oznacza, iż nastąpi poprawa struktury wielkościowej mieszkań. O ile obecnie średnia wielkość mieszkania wynosi w Gdańsku 53,3 m<sup>2</sup>, to w okresie wypełnienia struktur przekroczy 69 m<sup>2</sup>. Taki stan zostanie osiągnięty dzięki następującym procesom:

- wzrastającemu udziałowi budownictwa jednorodzinnego, w tym rezydencjonalnego,
- łączeniu mieszkań w istniejącej zabudowie,
- likwidacji substandardów mieszkaniowych,
- odchodzeniu od realizacji mieszkań mniejszych niż 35 m<sup>2</sup>.

### Rozmieszczenie programu mieszkaniowego

Pojemność wszystkich terenów mieszkaniowych Gdańska wskazanych w Studium ocenia się na 13,6 mln m<sup>2</sup>. Pozwala to na osiągnięcie wymienionych wyżej standardów zamieszkiwania po realizacji przyrostu netto powierzchni użytkowej o 5,3 mln m<sup>2</sup>, a więc wroście zasobów mieszkaniowych o ponad 63%.

**Ponad 3/4 założonego przyrostu zasobów mieszkaniowych Gdańska będzie zrealizowanych na zewnętrznych terenach rozwojowych. W dzielnicy Południe**

przewiduje się realizację ponad 3,5 mln m<sup>2</sup>, z czego więcej niż 30% będzie stanowiła zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności. W dzielnicy Zachód planuje się realizację ok. 0,8 mln m<sup>2</sup>, w tym ok. 90% w zabudowie mieszkaniowej o niskiej intensywności.

Przyrost zasobów mieszkaniowych na terenach silnie zainwestowanych (Oliwa, Wrzeszcz, Śródmieście, Port) szacuje się na ok. 1,2 mln m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej. Jednocześnie przewiduje się ubytki zasobów ok. 0,2 mln m<sup>2</sup>. Oznacza to przyrost netto zasobów na tych terenach o ok. 1 mln m<sup>2</sup>. Znaczna część tego programu zostanie zrealizowana w dzielnicy Śródmieście, głównie na terenach postoczniovych. Będzie to budownictwo o wysokiej intensywności. W dzielnicy Wrzeszcz nastąpi przewaga zabudowy o wysokiej intensywności, jednak jej udział w przyrostach nie osiągnie 60%. Przyrost netto zasobów mieszkaniowych w Oliwie – 110 tys. m<sup>2</sup> i w Porcie – 13 tys. m<sup>2</sup> to wielkości marginalne zarówno dla miasta, jak i tych dzielnic.

Przewidywany przyrost liczby obiektów mieszkalnictwa zbiorowego będzie dotyczyć głównie opieki nad ludźmi starszymi i niepełnosprawnymi. Jednak nie będą to obiekty o dużej kubaturze, głównie prywatne o charakterze zabudowy pensjonatowej. Dlatego nie wyznacza się terenów pod te obiekty.

Pomimo wzrostu liczby studiujących nie przewiduje się wzrostu liczby miejsc w domach studenckich uczelni publicznych. Potrzeby mieszkaniowe studentów spoza Gdańska będą zaspakajane przez wynajem kwater prywatnych.

## 20. Kształtowanie sieci usług

### Ośrodki usługowe

Główną koncentracją usług w Gdańsku i Trójmieście jest i pozostanie centralne pasmo usługowe (CPU), które jest istotnym elementem tożsamości aglomeracji gdańskiej i ważnym obszarem rozwoju funkcji metropolitalnych. Tu nastąpi intensyfikacja wykorzystania przestrzeni, zarówno terenów wolnych, dotąd niezabudowanych, jak i terenów odzyskiwanych dla nowego zainwestowania w wyniku restrukturyzacji zespołów przemysłowo-składowych. Głównym obszarem inwestycyjnym będzie Śródmieście, które na terenach postoczniovych Nowego Miasta, Targu Siennym i Targu Rakowym, Wyspie Spichrzów, Polskim Haku dysponuje ogromnymi i świetnie położonymi terenami inwestycyjnymi, uzupełnionymi mniejszymi enklawami na Głównym i Starym Mieście, Dolnym Mieście, Starym Przedmieściu, Długich Ogrodach, Biskupiej Górze i Grodzisku. Powinny

się tu lokalizować przede wszystkim usługi ogólnomiejskie kultury, administracji publicznej i gospodarczej, obsługi ruchu turystycznego (w postaci zaplecza hotelowo-gastronomicznego) i obiekty rekreacyjno-sportowe korzystające z nadwodnego położenia. Jedną z form obiektów usługowych będą wielofunkcyjne i wielokondygnacyjne centra handlowo-usługowe, które mogą stać się siłą napędową do zmian strukturalnych w zagospodarowaniu. Zakłada się tu dużą intensywność zagospodarowania terenu, wysoką jakość architektury, która musi uwzględniać historyczne otoczenie oraz regulację pośrednią tendencji inwestorskich przez wprowadzenie strefy kontrolowanego i ograniczonego parkowania. Powstawanie centrów na terenach intensywnie zabudowanych jest niezbędne dla przeciwdziałania obumieraniu Śródmieścia.

Dalszymi ogniwami CPU pozostaną ośrodki we Wrzeszczu i Oliwie, które również dysponują rozległymi terenami rozwojowymi. Rozwój tych ośrodków spowoduje zlewanie się i przekształcenie CPU w strukturę ciągłą. W centrum Wrzeszcza jest to prestiżowa lokalizacja centrum „Manhattan“, teren obecnej jednostki wojskowej przy ul. Słowackiego, a także tereny rozwojowe Politechniki i Akademii Medycznej w Górnym Wrzeszczu oraz były pas startowy na Zaspie, a w Oliwie – pas dotychczasowego zagospodarowania przemysłowo-składowego między linią kolejową a al. Grunwaldzką, rejon pętli tramwajowej w centrum i tereny rozwojowe Uniwersytetu Gdańskiego i Akademii Wychowania Fizycznego. Tu powstaną obiekty nauki i szkolnictwa wyższego, które są charakterystyczne dla tych dzielnic, a także obiekty kultury, rozrywki i centra handlowo-usługowe. Będzie to (podobnie jak w Śródmieściu) zagospodarowanie intensywne, o wysokiej jakości architektury, choć nie tak uzależnione od historycznego kontekstu. Przewiduje się też łagodniejsze ograniczenia wynikające z polityki parkingowej miasta. Ośrodki usługowe poza CPU będą kolejnymi koncentracjami obiektów usługowych, położonymi zazwyczaj w sąsiedztwie dużych zespołów mieszkaniowych. Dzielnicowe ośrodki usługowe, przede wszystkim w dzielnicy Południe, stanowią element szerszych zamierzeń modernizacyjnych zespołów miejskich o mieszanej funkcji i przyczynią się do podniesienia prestiżu i atrakcyjności dzielnic mieszkaniowych. Należy się spodziewać, że te ośrodki dzielnicowe powstaną w oparciu o centra handlowo-usługowe, które – podobnie jak na terenach restrukturyzowanych – będą przyciągać innych inwestorów. W obszarach intensywnego zainwestowania miejskiego, na dolnym tarasie, powinny to być wielokondygnacyjne i wielofunkcyjne centra o intensywnych for-

mach wykorzystania przestrzeni. Proces ten należy powiązać z sukcesywną likwidacją tymczasowego zagospodarowania na terenach dotychczas rezerwowanych dla ośrodków usługowych. W nowych dzielnicach peryferyjnych, o niższej rencie gruntowej, wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta i na zachód od niej oraz w Płoni, przy wylocie na Warszawę, należy dopuścić także „płaskie centra”, usługi o swobodnej lokalizacji i inne funkcje ogólnomiejskie, stymulujące wielki ruch komunikacyjny i tworzące duże zapotrzebowanie na parkingi. W przeciwnym wypadku będą one powstawały w gminach sąsiadujących, a Gdańsk będzie ponosił koszty związane z obsługą infrastruktury (np. utrzymanie dróg) niekorzystając z wpływów podatków do kasy miejskiej.

Należy tworzyć warunki dla utrzymania handlu targowiskowego z uwzględnieniem jego szybkiej i koniecznej modernizacji celem dostosowania do obowiązujących norm i standardów jakościowych oraz zapewnić mu obsługę komunikacją zbiorową i niezbędną liczbę miejsc postojowych.

### Model oświaty

Proponowane dla miasta Gdańska założenia dotyczące poszczególnych elementów systemu oświaty przedstawiono w tab. 11.

**Tab. 11 Założenia do systemu oświaty**

Wyszczególnienie	Przedszkola	Szkoły podstawowe	Gimnazja	Szkoły ponadgimnazjalne
Uczestnictwo w grupie wiekowej	3-5 lat - 50% 6 lat* - 37%	6 lat* - 63% 7-12 lat - 100%	13-15 lat - 100%	16-18 lat - 95% 19-24 lat - 30%
Liczebność oddziałów (liczba osób)	25	22 - 25	26	27
Współczynnik zmianowości	x	1,0 - 1,3	1,0 - 1,3	1,0
Optymalna wielkość obiektu i działki	4 oddziały 0,5 ha	500 uczniów 1,6 ha	600 uczniów 1,6 ha	nie określa się
Charakter obiektu	częściowo sieciowy **	sieciowy	sieciowy	o swobodnej lokalizacji

\* Tendencje europejskie wskazują na celowość objęcia nauką szkolną dzieci 6-letnich.

\*\* 50% miejsc przedszkolnych należy lokalizować w miejscu zamieszkania, a pozostałe w pobliżu skupisk miejsc pracy

**Standardy dostępu do szkół podstawowych i gimnazjów przyjmuje się zgodnie z Ustawą o systemie oświaty.** Zakłada się, że nowe placówki oświaty będą powstawać wyłącznie na gruntach komunalnych. W przypadku braku możliwości realizacji potrzebnej liczby szkół w pobliżu miejsc zamieszkania – miasto zorganizuje dowozy uczniów do szkół bardziej oddalonych.

Przewiduje się stopniowy wzrost udziału dzieci w szkolnictwie niepublicznym: w szkołach podstawowych do 6% w stanie zdeterminowanym, 8% w perspektywie i 10% w stanie wypełnienia struktur, w gimnazjach odpowiednio: 10%, 11% i 12%.

Szacuje się, że udział dzieci w szkolnictwie specjalnym w zakresie podstawowym i gimnazjalnym wyniesie około 3% odpowiedniej grupy wiekowej we wszystkich okresach rozwoju miasta.

### Koncepcja rozwoju placówek oświaty

Wobec dysproporcji w rozmieszczeniu obiektów przedszkolnych trzeba się liczyć z nadpodażą miejsc w dzielnicach zainwestowanych. W dzielnicy Zachód należy rezerwować tereny dla 6, 4 i 4 oddziałów w kolejnych analizowanych stanach rozwojowych miasta. W dzielnicy Południe natomiast dla 16, 35 i 20 oddziałów. Realizacja takiej liczby oddziałów pokryłaby 50% zapotrzebowania w tych rozwojowych dzielnicach. Pozostałe dzieci mogłyby korzy-

stać z istniejących obiektów w Śródmieściu, we Wrzeszczu czy Oliwie, czyli w rejonach pracy ich opiekunów.

W dzielnicach Oliwa, Wrzeszcz, Śródmieście, Port wystąpią także nadwyżki w liczbie pomieszczeń do nauki w szkołach podstawowych publicznych przy współczynniku zmianowości 1,0 i 22-osobowych oddziałach. W stanie zdeterminowanym wyniosą one w Porcie 45 pomieszczeń, w Śródmieściu 9, a we Wrzeszczu 8. W okresie perspektywicznym nadwyżki wyniosą: 6 pomieszczeń w Oliwie, 12 we Wrzeszczu, 11 w Śródmieściu i 82 w Porcie. W stanie wypełnienia struktur będą one na poziomie: 76 w Oliwie, 130 we Wrzeszczu, 38 w Śródmieściu, 91 w Porcie.

W dzielnicy Zachód dokonano bilansu przy założeniu, że w stanie perspektywicznym istniejący budynek przy ul. Siedleckiego będzie wykorzystywany jedynie na potrzeby szkoły podstawowej. Ponadto w Kokoszkach do tego czasu powstanie szkoła podstawowa, licząca 25 pomieszczeń do nauki (obecnie w trakcie opracowywania dokumentacji). Równocześnie szkoły przy ul. Biologicznej i Stokłósy zmienią przeznaczenie na obiekty specjalne lub niepubliczne (każda z nich ma zaledwie 4 pomieszczenia, w szkole na Biologicznej uczą się dzieci do 3 klasy). W stanie zdeterminowanym istniejąca baza będzie wystarczająca pod warunkiem zastosowania 25-osobowych oddziałów i współczynnika zmianowości 1,1. W przyszłości, w wypadku zrealizowania wyżej wymienionych inwestycji powstaną warunki do nauczania w 22-osobowych oddziałach przy współczynniku zmianowości 1,0. W następnym okresie trzeba będzie zwiększyć oddziały do 25 osób.

Największe niedobory bazy oświatowej wystąpią w dzielnicy Południe. W kolejnych analizowanych stanach wyniosłyby one 55, 160, 198 pomieszczeń, przy zmianowości 1,3 i 25-osobowych oddziałach, a więc w górnych granicach założonych standardów. Powstanie 1 szkoły 24-oddziałowej w Ujeścisku pozwoli na zmniejszenie niedoboru na koniec okresu zdeterminowanego do 31 pomieszczeń. Budowa kolejnych 4 szkół 24-oddziałowych w stanie perspektywicznym (po jednej w Jasieniu i Maćkowych oraz dwóch w Ujeścisku) zmniejszy niedobory do 40 pomieszczeń. Dalsze 2 szkoły 24-oddziałowe w stanie wypełnienia struktur (w Maćkowych i Jasieniu) pozwolą na zmniejszenie niedoboru do 30 pomieszczeń. Rezerwacja terenów dla 7 szkół podstawowych w dzielnicy Południe (dla tylu szkół miasto dysponuje gruntami komunalnymi) zapewni warunki edukacji dzieci przy zastosowaniu 25-osobowych oddziałów, współczynnika zmianowości 1,3 i realizacji założonego modelu rozmieszczenia szkół zgodnie z rozmieszczeniem ludności. Utrzymywanie takich standardów powo-

dowałoby okresowe zwiększenie liczby dzieci uczących się w jednej szkole do około 700. Poziom dowożenia dzieci z Południa wynosiłby w wypadku budowy wymienionych szkół w poszczególnych stanach około 1010, 1300 i 970 osób, czyli dwukrotnie więcej niż obecnie (w roku szkolnym 2000/2001 – 600 osób).

W dzielnicach zainwestowanych również wystąpią nadwyżki liczby pomieszczeń do nauki w gimnazjach – największe w stanie zdeterminowanym w Oliwie – 31, we Wrzeszczu – 69, w Śródmieściu – 11. W perspektywie nadwyżki wyniosą w Oliwie – 28, we Wrzeszczu – 118, w Śródmieściu – 46, a w Porcie – 22 pomieszczenia do nauki. W stanie wypełnienia struktur znaczne nadwyżki wystąpią we Wrzeszczu – 115 pomieszczeń, w Śródmieściu – 34 i w Porcie – 25.

W dzielnicy Zachód w najbliższych latach powstanie gimnazjum w Osowie (dokumentacja dla obiektu o 25 pomieszczeniach jest w trakcie opracowywania). Dla Kokoszek w projekcie planu miejscowego przewiduje się lokalizację nowego gimnazjum w Smęgorzynie. Te obiekty zapewnią utrzymanie zmianowości na poziomie 1,0, przy 26-osobowych oddziałach. W celu rozwiązania sytuacji braku gimnazjów w dzielnicy Południe należałoby wybudować 2 szkoły 24-oddziałowe (w Ujeścisku i Jasieniu) w stanie perspektywicznym i 1 szkołę (w Maćkowych) w stanie wypełnienia struktur. Te realizacje zapewnią utrzymanie wskaźnika zmianowości na poziomie 1,1.

Potrzeby młodzieży zamieszkałej na terenie Gdańska w zakresie pomieszczeń do nauki w szkołach ponadgimnazjalnych wyniosą – w poszczególnych analizowanych stanach – 990, 610, 750 pomieszczeń. Nadwyżki w stosunku do stanu istniejącego (1100 pomieszczeń) są więc znaczne. Z pewnością należy się liczyć ze zmianą funkcji części szkół, jak również z przekształcaniem niektórych szkół publicznych w niepubliczne. Skalę tego zjawiska trudno przewidzieć, będzie ona zależała od wielu czynników, m.in. od kondycji finansowej rodzin, atrakcyjności proponowanych przez szkoły profili nauczania i wreszcie od stanu gospodarki narodowej oraz możliwości tworzenia nowych miejsc pracy. Równocześnie **Gdańsk utrzyma i rozwinie swoją rolę ośrodka edukacyjnego o znaczeniu ponadlokalnym i będzie przyciągał do nauki młodzież z całego regionu. Zakłada się, że wszystkie istniejące pomieszczenia do nauki, pomniejszone o ww. nieuniknione ubytki, nadal będą służyć oświacie ponadgimnazjalnej i nie przewiduje się nowych obiektów.**

### Model opieki zdrowotnej

**Standardy obsługi w całym systemie służby zdrowia powinny być niezależne od formy własności i zasad orga-**

nizacyjnych poszczególnych obiektów. **Samorząd Gdańska zmierza do prywatyzacji zakładów służby zdrowia. Oznacza to, że w dokumentach planowania przestrzennego nie trzeba rezerwować terenów dla obiektów służby zdrowia.** Przedsiębiorcy działający w tej branży sami zdecydują o lokalizacji swoich inwestycji, a w planach zagospodarowania przestrzennego określi się jedynie ich ogólne przeznaczenie na cele usługowe lub usługowo-mieszaniowe. Ze względu na podwyższone wymagania obiektów służby zdrowia co do jakości środowiska należy się spodziewać, że w planach zagospodarowania przestrzennego pojawią się jedynie zakazy lokalizacji tego typu obiektów na terenach o niekorzystnych warunkach. W miarę potrzeby plany zagospodarowania przestrzennego będą wskazywać preferencję dla lokalizacji obiektów służby zdrowia, a przede wszystkim obiektów opieki nad ludźmi starszymi.

Proponuje się przyjęcie dla Gdańska następujących założeń dotyczących systemu służby zdrowia. W żłobkach zakłada się uczestnictwo dzieci w wieku 0-2 lat – 7%, liczebność oddziału – 20 dzieci, optymalna wielkość żłobka – 2 oddziały. Korzystne jest łączenie żłobków z przedszkolami. Na działce o pow. 0,5 ha można zlokalizować czterooddziałowe przedszkole z dwoma oddziałami żłobkowymi.

Podstawowa opieka zdrowotna (lecznictwo ambulatoryjne) rozumiana jest jako świadczenia lekarza rodzinnego, ogólnego, pediatry, pielęgniarki i położnej. Zakłada się standard: 1 lekarz ogólny na 2,0-2,5 tys. mieszkańców i koncentrację opieki podstawowej w przychodniach obsługujących ok. 20 tys. osób zamieszkujących w promieniu 3-5 km.

W szpitalach ogólnych zakłada się utrzymanie wskaźnika 80 łóżek na 10 tys. mieszkańców. Jest to wskaźnik zgodny z trendami europejskimi.

Pożądaný model ratownictwa medycznego składa się z centrum powiadomienia ratunkowego, zespołów ratownictwa i transportu chorych oraz szpitalnych oddziałów ratunkowych. Jeden szpitalny oddział ratunkowy planuje się na 150 tys. mieszkańców, a maksymalny czas przybycia zespołu ratunkowego – do 20 min\*.

W pomocy społecznej – ze względu na różnorodność form działania – nie określa się standardów obsługi.

### Potrzeby w zakresie opieki zdrowotnej

Określone poniżej potrzeby Gdańska w zakresie obiektów służby zdrowia oparto na hipotezie rozmieszczenia ludności w jednostkach urbanistycznych i – poza systemem ratownictwa medycznego, które zachowa charakter publiczny – nie muszą się przekładać na przyszłe re-

zerwacje terenów w planach zagospodarowania przestrzennego. Mają charakter informacyjny i promocyjny. Niedobory w zakresie liczby miejsc w żłobkach wyniosą w analizowanych stanach rozwoju odpowiednio: 250, 300 i 120. Wobec nierównomiernie rozłożonej sieci oddziały żłobkowe powinny powstać: w stanie zdeterminowanym – 2 w dzielnicy Zachód i 4 w dzielnicy Południe, w perspektywie – 4 oddziały na Południu, w stanie wypełnienia struktur – 2 oddziały na Zachodzie. Takie ilości nie zabezpieczą w pełni potrzeb wymienionych dzielnic. Część osób dojeżdżających do pracy w centrum miasta umieścić swoje dzieci w obiektach tam istniejących.

Bilans potencjałów i potrzeb w zakresie leczenia ambulatoryjnego wykazuje następujące miejsca konfliktowe:

- ludność Oliwy Górnej może być obsłużona przez obiekty w Oliwie Dolnej, jednak wielkość tej jednostki uzasadnia lokalizację dodatkowego obiektu,
- przychodnia na ul. Kilińskiego obsługująca mieszkańców Wrzeszcza Dolnego ze względu na bardzo żyły stan techniczny powinna znaleźć lokalizację zastępczą,
- niezaspokojone potrzeby odnotowuje się w południowej części Wrzeszcza Górnego (Aniołki),
- w przyszłości wystąpią niedobory w Smęgorzynie, Jasieniu, Ujeścisku, Maćkowych i Św. Wojciechu,
- potencjał przychodni w Śródmieściu jest wystarczający, a w jednostce Siedlce-Suchanino i w Nowym Porcie są rezerwy potencjału.

W związku z zapotrzebowaniem rynku na kliniki prywatne proponuje się oferowanie terenów na lokalizację szpitali w dzielnicach Zachód i Południe. Utrzymywanie rezerwy na szpital wojewódzki w Brętowie z punktu widzenia przyjętych założeń nie jest uzasadnione.

System ratownictwa medycznego w Gdańsku powinien być uzupełniony o dwa szpitalne oddziały ratunkowe, obok istniejącego na Zaspie. **Dla zapewnienia wymaganej izochrony dostępności jeden z nich mógłby działać na bazie istniejącego szpitala wojewódzkiego przy ul. Nowe Ogrody lub szpitala klinicznego przy ul. Kieturakisa. Dla obsługi rozwojowych dzielnic Zachód i Południe należy utworzyć trzeci oddział w Matarni w rejonie Obwodnicy Trójmiasta. Tam też znajdowałby się zespół transportu chorych.**

## 21. Kierunki rozwoju gospodarki morskiej, przemysłu, składów, baz

### Gospodarka morska

W rozwiązaniach przestrzennych Studium określono przestrzeń oraz granice, w których powinny się rozwijać

\* Ustawa z dn. 25 lipca 2001 r. o państwowym ratownictwie medycznym – w trakcie prac legislacyjnych w Senacie RP

funkcje gospodarcze, tworzące bazę ekonomiczną Gdańska. Priorytet mają funkcje portowe, związane z **gospodarką morską i transportem morskim – dominantami funkcjonalnymi Gdańska jako portu bałtyckiego.**

Port gdański stanowi niezbędne ogniwo w morsko-lądowym łańcuchu transportowym oraz ważny element europejskiej sieci transportowej. Rezerwy terenowe portu dają szansę na realizację następujących inwestycji portowych:

- rozbudowę nowoczesnego potencjału przeładunkowo-składowego w Porcie Północnym (terminal kontenerowy) – powierzchnia około 100 ha,
- budowę potencjału logistyczno-dystrybucyjnego w Porcie Północnym na styku z trasą Sucharskiego i terminalem kontenerowym – powierzchnia około 200 ha,
- zlokalizowanie bazy multimodalnej w rejonie centrum logistyczno-dystrybucyjnego w Porcie Północnym.

Duże perspektywy rozwoju mają przewozy pasażerskie oraz towarowe promami i promowcami (ro-ro) w relacjach bałtyckich i w połączeniach z Europą Zachodnią i światem, obsługujące zaplecze środkowo- i południwoeuropejskie. Funkcje obsługi żeglugi promowej i żeglugi wycieczkowej w portach morskich należą do funkcji integrujących port i miasto, generujących w mieście nowy wachlarz usług wpływający na prestiż portu. W porcie gdańskim niezbędne jest stworzenie nowej jakości ruchu promowego przez stworzenie nowoczesnego terminalu promowego, przystosowanego do obsługi zarówno promów pasażersko-towarowych, jak i typu ro-pax\*. Możliwości realizacji obiektów pełniących takie funkcje występują:

- dla terminalu promowego w rejonie nabrzeża Wisłoujście, spełniającego podstawowe wymagania 2-stanowiskowego terminalu promowego i wykorzystującego walory kulturowe sąsiedztwa zabytkowej twierdzy,
- dla dworca statków wycieczkowych wraz z zapleczem – nabrzeże Obrońców Westerplatte,
- dla przystani statków białej floty – akweny przylegające do zainwestowania miejskiego Głównego i Nowego Miasta, Stogów i Wyspy Sobieszewskiej.

Można również rozważyć lokalizację terminalu promowego (szczególnie promów towarowych) oraz dworca statków wycieczkowych w Porcie Północnym, jako układ lokalizacyjny tworzący wspólny kompleks przestrzenny z projektowanym terminalem kontenerowym i ro-ro. Terminalom tym powinno towarzyszyć zaplecze turystyczne.

Warunkiem podjęcia skutecznej rywalizacji z innymi portami bałtyckimi jest radykalna poprawa jakości dróg wiążących port z zapleczem (autostrada A 1) oraz stosowanie technologii multimodalnych, racjonalne wyko-

zystanie poszczególnych rodzajów transportu, rozwój wewnątrzmijskich powiązań transportowych portu z zapleczem krajowym (trasa Sucharskiego i jej powiązania z projektowaną Obwodnicą Południową, Obwodnicą Trójmiasta i projektowaną Trasą Łęborską). Cały ciąg drogowy z południa Polski do samego portu powinien być oznaczony jako droga krajowa nr 1, która do rejonu Straszyna będzie miała parametry autostrady. Elementem dynamizującym funkcje portowe powinien być rozwój usług i przemysłu przetwórczego o orientacji portowej (uszlachetnianie i konfekcjonowanie towarów, handel hurtowy), tworzenie wolnych obszarów celnych, koncentracja przemysłu stoczniowego na wyspie Ostrów. Inwestycyjne wykorzystanie rezerw terenowych portu (około 600 ha) stanowi ważny czynnik wzrostu i aktywności gospodarczej miasta. Szacuje się, że w stanie wypełnienia struktur przestrzennych liczba miejsc pracy w porcie wzrośnie o ponad 5 tys. stanowisk (aneks nr 8).

### Przemysł, bazy, składy

Rozwój funkcji produkcyjnych i magazynowych oparty jest na istniejących, korzystnych uwarunkowaniach, takich jak dogodny warunki obsługi transportowej, istniejąca infrastruktura techniczna lub możliwości jej rozbudowy oraz korzystne warunki pozyskiwania terenu. Czynnikiem, którego nie można pominąć, jest ich oddziaływanie na środowisko i uciążliwość dla otoczenia. Zgodnie z tymi uwarunkowaniami oferta terenów dla rozwoju tej funkcji obejmuje:

- rejon Letnicy – między osiedlem mieszkaniowym a ulicą Narwicką, na terenach istniejących jeszcze ogrodów działkowych,
- rejon Płoni – tereny między rafinerią a oczyszczalnią „Wschód”, w granicach ich uciążliwości, na zdegradowanych terenach rolniczych,
- rejon Rudniki-Błonia, w ramach aktywizacji istniejącego zainwestowania oraz wykorzystania sąsiedztwa trasy wylotowej w kierunku warszawskim,
- Kokoszki Przemysłowe – na obecnych terenach rolniczych i ogrodów działkowych,
- rejon Barniewic, wzdłuż istniejącej bocznic kolejowej,
- rejon Klukowa-Rębiechowa, na północ od lotniska,
- rejon składowiska „Szadółki”.

## 22. Kierunki rozwoju turystyki

Biorąc pod uwagę uwarunkowania zewnętrzne, kulturowe, ekologiczne i ekonomiczne, turystyka przyjazdowa

\* Ro-pax – nowocześniejsza wersja ro-ro, wykorzystująca typ promu towarowo-pasażerskiego o wydłużonej ścieżce samochodowej, zapewniającą większą elastyczność eksploatacyjną i efektywność wykorzystania w okresach pozasezonowych

powinna się stać istotną gałęzią gospodarki miasta i jedną z głównych funkcji miastotwórczych – obok funkcji metropolitalnych (usługowych) i gospodarki morskiej. **Atrakcje Gdańska stwarzają możliwość oferty programowej dla różnych rodzajów turystyki:**

- krajoznawczej,
- wypoczynkowej,
- morskiej i żeglarskiej,
- biznesowej,
- kongresowej,
- pielgrzymkowej.

Ponadto należy tworzyć możliwości do rozwoju innych rodzajów turystyki, jednak wyżej wymienione mają w Gdańsku najlepsze warunki i należy je traktować jako priorytetowe. Współistnienie różnych form turystyki przyczynia się do wydłużenia sezonu. Wszystkie rodzaje ruchu turystycznego realizowane na tym samym terenie wzajemnie się uzupełniają i wspomagają, a – co najważniejsze – zamiennie korzystają z tych samych urządzeń infrastruktury turystycznej, przyczyniając się do jej pełniejszego wykorzystania. W dodatku liczne urządzenia, niezbędne do dobrego samopoczucia turysty i wypełnienia jego wolnego czasu, są równocześnie obiektami usług ogólnomiejskich, które służą także stałym mieszkańcom (a patrząc ilościowo – głównie tym mieszkańcom).

Wskazuje się dwa główne kierunki działań zmierzających do wzmocnienia funkcji gospodarki turystycznej:

- odkrycie dla publiczności mało znanych, słabo eksponowanych bądź po prostu zaniedbanych atrakcji turystycznych,
- uzupełnienie oferty miejskiej o obiekty ogólnomiejskich usług sportowo-turystycznych, kulturalnych, handlowych oraz bazę noclegową dla turystów o różnej możliwości.

W pierwszej grupie działań istnieją duże zaległości, a możliwości są ogromne – począwszy od lepszego zagospodarowania i udostępnienia Twierdzy Wisłoujście, oryginalnego, dobrze zachowanego zabytku klasy światowej. Dalsze propozycje to uatrakcyjnienie terenów postoczniowych Nowego Miasta związanych z tradycją NSZZ „Solidarność” i zabytkami przemysłu stocznianego, II etap odbudowy Głównego Miasta, budowa teatru elżbietańskiego, rewaloryzacja Dolnego Miasta i nowożytnych fortyfikacji miejskich, rewaloryzacja Grodziska, utworzenie skansenu archeologicznego na Zamczysku, udostępnienie rezerwatu przyrody Ptasi Raj, ekspozycja miejsc związanych ze znanymi gdańszczyzanami: Heweliuszem, Fahrenheitem, Schopenhauerem, Grassem, Wałęsą oraz udostępnienie współczesnego portu jako niedocenianej przez miejscowych atrakcji dla turystów z głębi kraju. Ważne jest również odtworzenie

zagospodarowania rekreacyjnego lasów porastających krawędź wysoczyzny, rewaloryzacja Gaju Gutenberga i Parku Królewskiej Doliny oraz rewaloryzacja założenia kąpieliskowego w Brzeźnie wraz z uatrakcyjnieniem dawnej wioski rybackiej.

Uzupełnienie oferty miejskiej o obiekty usług ogólnomiejskich i metropolitalnych zacząć trzeba od centrum kongresowego realizowanego w ramach zespołu filharmonii na Ołowiance i centrum wystawienniczo-kongresowego na Polskim Haku. To jest optymalna lokalizacja dla tych obiektów ze względu na nadwodne położenie, bliskość zabytkowego Głównego Miasta, dobre skomunikowanie i istniejące już zaczątki realizacji filharmonii. Wśród innych obiektów służących turystom należy wymienić park wodny i zagospodarowanie rekreacyjne pasa nadmorskiego zachodniego, rozbudowę i wzbogacenie programu Hali Olivii, centrum czasu wolnego w Brętowie oraz nowe obiekty sportowe terenochłonne (pola golfowe, obiekty dla jeździectwa). Z kolei rewaloryzacja Biskupiej Górki powinna zmierzać w kierunku rozwoju funkcji sportowo-rekreacyjnych i hotelowych. Rewitalizacja Wyspy Spichrzów połączona z wprowadzeniem nowych usług ogólnomiejskich i zagospodarowanie Doliny Radości w Oliwie realizują równocześnie oba główne kierunki rozwoju gospodarki turystycznej. Gdańsk powinien być również znacznym ośrodkiem turystyki morskiej. W tym celu należy wybudować odpowiednią bazę promową, która powinna być zlokalizowana dogodnie względem układu komunikacyjnego, a biorąc także pod uwagę czas przebywania statków w porcie – w niedużej odległości od atrakcji turystycznych. Uwarunkowaniem budowy bazy jest jednoczesna realizacja nowych dróg dojazdowych, tj. Drogi Zielonej z przejściem tunelowym pod Martwą Wisłą i połączeniem z Trasą Sucharskiego. Kolejnym ważnym elementem turystyki morskiej jest żeglarstwo. Do jego rozwoju przyczynić się może wykorzystanie szlaku wodnego wzdłuż Martwej Wisły, Przekopu Wisły do Śluzy Gdańska Głowa i przez Szkarpawę do Zalewu Wiślanego. Trzeba również tworzyć warunki do rozwoju podstawowej bazy turystycznej poprzez:

- rozbudowę bazy noclegowej Gdańska, zarówno całorocznej, jak i sezonowej,
- budowę hoteli cztero- i pięciogwiazdkowych,
- budowę obiektów noclegowych średniej kategorii,
- modernizację i podwyższanie standardu domów wycieczkowych, schronisk, campingów,
- budowę moteli i obiektów gastronomicznych przy trasach wylotowych,
- usprawnienie komunikacji w mieście i powiązań zewnętrznych, przede wszystkim dla turystyki morskiej,



- wyznaczenie i realizacja tras rowerowych i pieszych szlaków turystycznych na terenach rekreacyjnych. Zwrócić też trzeba uwagę na profesjonalizm organizacji i obsługi ruchu turystycznego, promocję walorów turystycznych, które są niezbędnymi elementami polityki turystycznej miasta.

**Podstawowe zagospodarowanie turystyczne powinno się koncentrować na obszarach głównych atrakcji: Śródmieścia Historycznego, starej Oliwy, pasa nadmorskiego zachodniego i na Wyspie Sobieszewskiej. Niezbędny jest, choćby minimalny, program zagospodarowania rejonu Westerplatte – Wistujście i kompleksu parkowo-leśnego, które obecnie pozbawione są odpowiedniego zaplecza.** Ogólnomiejskie obiekty usługowe służące turystom mogą być lokalizowane we wszystkich dzielnicach, najlepiej w dobrze skomunikowanych ośrodkach dzielnicowych.

## 23. Kierunki rozwoju systemu transportowego

### Powiązania zewnętrzne

Wykorzystanie szansy wynikającej z położenia Gdańska w miejscu przecięcia się korytarzy transportowych wymaga odpowiedniego przekształcenia i rozwoju całego systemu transportowego miasta, zwłaszcza jego powiązań zewnętrznych: morskich, lotniczych, drogowych i kolejowych. Niezbędne będzie dostosowanie obu portów: lotniczego i morskiego do standardów europejskich. Towarzyszyć temu będzie realizacja drogowych powiązań zewnętrznych obejmujących:

- autostradę A 1,
- trasę ekspresową S 7 wraz z Obwodnicą Południową,
- Trasę Lęborską w ciągu drogi ekspresowej S 6.

Uzupełnieniem powiązań drogowych winna być szybka i sprawna kolej (tzw. superszybka), czyli Centralna Magistrala Kolejowa E 65 Bis na trasie Gdańsk-Warszawa-Katowice, połączona z systemem szybkich kolei europejskich. W granicach miasta podsystem szybkiej kolei europejskiej zmieści się w istniejącym korytarzu kolejowym. Poprawa powiązań kolejowych z Portem Północnym, projektowanym centrum logistyczno-dystrybucyjnym i bazą multimodalną wymaga przebudowy mostu kolejowego nad Martwą Wisłą.

### Podsystem drogowo-uliczny

**Projektowany układ głównych powiązań wewnętrznych Gdańska ma kształt prostokątnej ramy, składającej się z: zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, ciągu Nowej**

**Spacerowej, Drogi Zielonej i Trasy Sucharskiego, Obwodnicy Południowej Gdańska.** W trakcie realizacji jest most nad Martwą Wisłą, łączący ul. Elbląską z południowym końcem ul. Sucharskiego i otwierający nowy wjazd na wyspę Stogi, w tym do Portu Północnego. Kolejnymi elementami ramy będą tunel pod Martwą Wisłą wraz z połączeniami do ulic Sucharskiego (od strony północnej) i Marynarki Polskiej, Obwodnica Południowa i prowizoryczne zamknięcie ramy od strony północnej określane jako „Droga Seledynowa“ (z wykorzystaniem istniejących ulic jednojezdniowych), a stanowiące etap w realizacji Drogi Zielonej. Wreszcie na końcu będą realizowane brakujące elementy ramy zapewniające jej wysokie parametry techniczne: II etap Drogi Zielonej (przekrój dwujezdniowy w parametrach ulicy głównej przyspieszonej), rozbudowa istniejącego odcinka ul. Sucharskiego, ulica Nowa Spacerowa z tunelem pod Pachotkiem.

Uzupełnieniem ramy komunikacyjnej jest istniejąca trasa średnicowa aglomeracji gdańskiej usytuowana wzdłuż centralnego pasma usługowego. Trasa ta pełni funkcję ulicy głównej (2 jezdnie po 3 pasy ruchu w każdym kierunku), jednakże na niektórych odcinkach ma parametry funkcjonalno-techniczne ulicy zbiorczej. Przewidywane w analizowanych stanach rozwoju potoki ruchu samochodowego wzdłuż centralnego pasma usługowego uzasadniają uzupełnienie istniejącej trasy średnicowej dodatkowym ciągiem ulicznym, który wykorzysta istniejące rezerwy terenowe projektowanej Drogi Czerwonej.

Wewnątrz ramy drogowo-ulicznej wykształcony zostanie system powiązań poprzecznych, umożliwiających dogodny dojazd z poszczególnych dzielnic do układu zewnętrznego. Stworzą go następujące ciągi uliczne: modernizowany obecnie ciąg Słowackiego-Nowa Kościuszki, Armii Krajowej (wraz z realizowanym odcinkiem do Obwodnicy Trójmiasta)-Podwałe Przedmiejskie-Elbląska, Świętokrzyska-Małomiejska. Dalszymi etapami rozbudowy układu powiązań poprzecznych będą ulice Nowa Kościuszki i Nowa Wyzwolenia od Rzeczpospolitej do Marynarki Polskiej, Nowa Abrahama, Nowa Politechniczna, Trasa P-P od Armii Krajowej do Powstańców Warszawskich. Klasy techniczne tych ulic i ich szczegółowe przebiegi nie są jeszcze w Studium ostatecznie ustalone i będą weryfikowane i konkretyzowane w dalszych pracach planistycznych.

Ograniczenie ruchu tranzytowego na dotychczasowych głównych ciągach ulicznych Gdańska pozwoli przypisać im nowe funkcje w układzie ulicznym miasta. Dotyczy to w szczególności: trasy średnicowej, ciągu Armii Krajowej-Podwałe Przedmiejskie (Trasa WZ),

ulic Elbląskiej, Marynarki Polskiej, Jana z Kolna. Główną funkcją tych ulic stanie się zapewnienie powiązań międzydzielnicowych. W Studium wyznacza się trasy drogowe z priorytetem dla transportu zbiorowego:

- Trakt Św. Wojciecha-Okopowa-Podwale Grodzkie,
- Podwale Przedmiejskie,
- 3 Maja,
- Długie Ogrody-Kartuska,
- Słowackiego.

### Obsługa transportowa Śródmieścia Historycznego

Głównymi celami przebudowy systemu transportowego w centrum Gdańska są:

- równomierna obsługa obszaru przede wszystkim z nowych kierunków: wschodniego, południowego i północnego przez wykorzystanie ulicy Nowej Wałowej i przedłużenia ul. 3 Maja, Nowej Sandomierskiej w powiązaniu z ciągiem Drogi Zielonej-Trasy Sucharskiego,
- ograniczenie liczby autobusów obciążających główny układ uliczny,
- ograniczenie liczby samochodów osobowych wjeżdżających w związku z wykonywaną pracą i usługami przez wprowadzenie płatnych miejsc parkingowych, kontrolę liczby samochodów wjeżdżających i wprowadzenie opłat za wjazd oraz ograniczenie budowy parkingów towarzyszących inwestycjom.

Zakłada się, że układ uliczny Śródmieścia Historycznego stanie się elementem integrującym poszczególne jego struktury historyczne. Układ będzie bardziej kamealny, a jego główną funkcją stanie się obsługa przyległych terenów. Przewiduje się stworzenie ringu śródmiejskiego, obejmującego istniejące i projektowane ulice: Nowa Wałowa, Nowa Sandomierska, 3 Maja, w klasie ulic zbiorczych i systemu parkingów buforowych zlokalizowanych w węzłach integracyjnych i przesiadkowych. Główną rolą Nowej Wałowej, połączonej ze skrzyżowaniem Brama Oliwska i ul. Elbląską lub Sienicką (lokalizacja skrzyżowania nie jest jeszcze ostatecznie rozstrzygnięta), będzie obsługa restrukturyzowanych terenów postoczniovych w północnej części Śródmieścia, a I etap jej realizacji warunkuje rozpoczęcie procesu przekształceń.

### Podsystemy transportu zbiorowego

**Ustala się priorytet transportu zbiorowego przed indywidualną komunikacją samochodową. W modelowym rozwiązaniu systemu transportowego na terenie Gdańska założono wprowadzenie integracji podsystemów**

**w skali miasta i metropolii w zakresie integracji funkcjonalnej i przestrzennej.** Integracja funkcjonalna to odpowiednie zakresy obsługi miasta obejmujące poszczególne podsystemy transportowe w celu minimalizacji czasu podróży danym podsystemem oraz racjonalne wykorzystanie przepustowości tych podsystemów. Integracja przestrzenna zaś zakłada maksymalne zbliżenie poszczególnych podsystemów transportowych w węzłach przesiadkowych (integracyjnych) w celu minimalizacji czasu przesiadki pasażerów pomiędzy podsystemami transportowymi.

W ramach integracji funkcjonalnej założono klasyfikację podsystemów transportu zbiorowego dostosowaną do rodzajów poszczególnych powiązań:

1) powiązania krajowe i międzynarodowe:

- kolejowe,
- lotnicze,
- promowe,
- autobusowe;

2) powiązania regionalne:

- kolej podmiejska (średnia odległość międzyprzystankowa 3,0-5,0 km),
- autobusy regionalne (średnia odległość międzyprzystankowa 3,0 km);

3) powiązania aglomeracyjne SKM (średnia odległość międzyprzystankowa 1,5 km);

4) powiązania wewnątrzmijskie:

- szybki tramwaj (średnia odległość międzyprzystankowa 1,0 km),
- tramwaj konwencjonalny jako podstawowy miejski środek transportu zbiorowego (średnia odległość międzyprzystankowa 0,5 km),
- autobus miejski jako wspomagający miejski środek transportu zbiorowego (średnia odległość międzyprzystankowa 0,5 km);

typy linii autobusowych:

- linie autobusowe do węzłów integracyjnych i przesiadkowych SKM – typ I (dowozowy),
- linie autobusowe do pętli i przystanków przesiadkowych tramwajowych – typ II (dowozowy)
- linie autobusowe łączące odległe dzielnice przez węzły integracyjne i przesiadkowe – typ III (bezpośredni),
- minibusy o napędzie elektrycznym lub hybrydowym (elektryczno-spalinowym) do obsługi Śródmieścia Historycznego.

Przekształcenia systemu transportowego to proces długofalowy, który musi zapewniać sprawność jego funkcjonowania w sposób ciągły. W podsystemie SKM nastąpi przedłużenie trasy i realizacja przystanku Śródmieście, likwidacja trasy SKM do Nowego Portu, a później wydłużenie trasy od przystanku Gdańsk Śródmieście

cie do projektowanego metropolitalnego węzła integracyjnego Gdańsk Czerwony Most – lokalizowanego na terenie wyłączonej już z eksploatacji pomocniczej stacji rozrządowej Gdańsk Południe. Niektóre obecnie istniejące i wszystkie nowe przystanki SKM będą wyposażone w parkingi strategiczne i kształtowane jako elementy węzłów przesiadkowych i integracyjnych.

W podsystemie tramwajowym będzie sukcesywnie rozwijany układ w dzielnicy Południe: po trasie ul. Armii Krajowej na Chełm, a w dalszym etapie na Orunię Górną po trasie ul. Armii Krajowej, Nowa Łódzka, Trasa P-P. Dla poprawy obsługi Śródmieścia przewidziana jest budowa trasy tramwajowej w ciągu ulicy Nowej Wałowej wraz z lokalizacją węzła przesiadkowego ulicznego na Polskim Haku. Trzecim kierunkiem rozbudowy układu tramwajowego jest wydłużenie tramwaju na Morenę po trasie ul. Nowolipie, Rakoczego, Bulońska, a później aż do pętli Ogrodowa we Wrzeszczu i pętli Zaspą po trasie Nowej Abrahama. Przedłużenie trasy do portu lotniczego i dalej do Osowej i Gdyni po istniejącej linii kolejowej, jest możliwe w stanie wypełnienia struktur jako inwestycja domykająca system transportowy Gdańska i aglomeracji, uzasadniona rangą lotniska oraz wygodą podróży.

Rozwój podsystemu autobusowego będzie polegał na wykształceniu wyspecjalizowanych dworców autobusowych dla różnych kategorii podsystemów autobusowych miejskich i zamiejskich (Gdańsk Główny, Czerwony Most), racjonalizacji przebiegu tras autobusów miejskich w celu uniknięcia dublowania przez nie komunikacji szynowej i modyfikacji rozmieszczenia pętli autobusowych w rejonie Śródmieścia.

Dla obsługi transportu zbiorowego planuje się nowe zajezdnie tramwajowe w Letnicy i w rejonie ul. Kartuskiej na Jasieniu oraz nową zajezdnię autobusową na Rudnikach, w rejonie skrzyżowania ul. Elbląskiej i Nowej Wałowej.

### Klasyfikacja węzłów przesiadkowych

1. Węzeł integracyjny krajowy (kolej dalekobieżna, kolej podmiejska, SKM, autobus krajowy i międzynarodowy, tramwaj, autobus, parkingi systemu P+R\*, parkingi systemu K+R\*\*, parkingi systemu B+R\*\*\*):

- Gdańsk Główny,
- Rębiechowo (połączenia lotnicze),
- baza promowa Wisłoujście (połączenia promowe).

2. Węzeł integracyjny metropolitalny (kolej podmiejska, SKM, autobus regionalny, autobus wycieczkowy, autobus miejski, parkingi systemu P+R, parkingi systemu K+R, parkingi systemu B+R):

- Gdańsk Czerwony Most,
- Gdańsk Wrzeszcz,
- Gdańsk Oliwa.

3. Węzeł przesiadkowy SKM (SKM, autobus miejski, parkingi systemu P+R, parkingi systemu K+R, parkingi systemu B+R): wszystkie pozostałe przystanki SKM.

4. Węzeł przesiadkowy uliczny (tramwaj-autobus).

5. Przystanek przesiadkowy.

Węzły przesiadkowe realizujące system P+R tworzą zewnętrzny pierścień zachęcający kierowców do skorzystania ze środków transportu zbiorowego. Instrumentem zachęty powinno być zapewnienie bezpłatnego parkowania albo zapewnienie możliwości parkowania posiadaczom biletów na przejazd komunikacją zbiorową.

Powyższe rozwiązania planowane w systemie transportowym Gdańska znalazły potwierdzenie w prognozie ruchu, przeprowadzonej w ramach Studium przy użyciu programu EMME/2. Podstawą prognozy były kompleksowe pomiary ruchu przeprowadzone w 1998 r. i skalibrowany model systemu transportowego dla stanu istniejącego. Prognozę sporządzono:

- dla szczytu popołudniowego,
- w trzech wyróżnionych stanach rozwoju miasta: zdefiniowanym, perspektywicznym i wypełnienia struktur, dla których określono rozmieszczenie miejsc zamieszkania, pracy i nauki w 162 rejonach komunikacyjnych (aneks nr 8) i którym przypisano odpowiednie sieci uliczno-drogowe oraz linie transportu zbiorowego, sporządzone dla każdego stanu w wariantach pełnym i ubogim,
- dla dwóch założonych proporcji liczby podróży (podziału zadań przewozowych) odbywanych indywidualnym samochodem, transportem zbiorowym lub pieszo: 30%:40%:30% (jak w stanie istniejącym) i 50%:20%:30% (wariant skrajnie motoryzacyjny – jak w miastach zachodnioeuropejskich),
- dla 7 motywacji podróży samochodem indywidualnym i transportem zbiorowym oraz 3 motywacji podróży transportem towarowym.

### Podsystem pieszo-rowerowy

Zakłada się utworzenie wydzielonego podsystemu ścieżek rowerowych skojarzonego z podsystemem ciągów pieszych. Podsystem ścieżek rowerowych zapewni połączenie głównych dzielnic miasta, przede wszystkim miejsc zamieszkania z miejscami pracy, nauki, rekreacji i innych usług, a także terenami rekreacyjnymi poza granicami miasta. Podsystem ścieżek rowero-

\* Park and ride – parkuj [samochód] i jedź [środkiem transportu zbiorowego].

\*\* Kiss and ride – całuj [kierownicę samochodu] i jedź [środkiem transportu zbiorowego].

\*\*\* Bicycle and ride – parkuj [rower] i jedź [środkiem transportu zbiorowego].

wych składa się z układu międzynarodowych (m. in. szlak rowerowy wokół południowego Bałtyku, ciąg rowerowy dawnym szlakiem bursztynowym), głównych i zbiorczych tras rowerowych o łącznej długości ok. 350 km. Podsystem będzie się charakteryzował udogodnieniami i priorytetami ustalonymi w *Standardach technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku*, przyjętych przez Zarząd Miasta w 2000 r.

Podsystem głównych ciągów pieszych łączy najważniejsze punkty zainteresowań mieszkańców i turystów w ramach poszczególnych dzielnic i jednostek urbanistycznych. Jest zintegrowany z systemem przestrzeni publicznych, które są głównymi miejscami percepcji miasta. Podsystem ciągów pieszych będzie przystosowany dla osób niepełnosprawnych.

### 24. Polityka parkingowa

**Głównym celem proponowanej dla Gdańska nowej polityki parkingowej jest zachowanie pożądanej proporcji w podróżach pasażerskich transportem indywidualnym, zbiorowym i pieszym na obecnym poziomie, tj. 30%: 40%: 30%.**

Ważnymi celami tej polityki są ponadto:

- ochrona ulic przed nadmiernym obciążeniem ruchem kołowym generowanym punktowo przez duże i bardzo duże parkingi,
- ulokowanie jak największej liczby miejsc parkingowych na działkach własnych i na koszt inwestorów,
- pełne zaspokojenie potrzeb parkingowych nowych obiektów mieszkaniowych,
- sterowanie lokalizacjami nowych obiektów pośrednio przez odpowiednio dobrany poziom zabezpieczenia potrzeb parkingowych: pełne zaspokojenie potrzeb parkingowych dla pożądanych w danym obszarze miasta funkcji i restrykcyjne obniżenie poziomu zaspokojenia potrzeb parkingowych dla funkcji niepożądanych,
- możliwość wykorzystania parkingów podziemnych jako schronów lub ukryć dla ludności w warunkach nadzwyczajnych.

W proponowanej koncepcji polityki parkingowej przewiduje się wyodrębnienie w mieście trzech stref o zróżnicowanym poziomie zaspokojenia potrzeb parkingowych. Będą to:

- **strefa A** – ograniczonego i kontrolowanego parkowania, obejmująca centralne rejony Śródmieścia: Główne Miasto, południowa część Starego Miasta ograniczona Kanałem Raduni, Wyspa Ołowianka oraz północna część Wyspy Spichrzów,
- **strefa B** – ograniczonego parkowania obejmująca tereny intensywnej zabudowy śródmiejskiej: ograniczone

na wschodzie Optywem Motławy, Martwą Wisłą i Kanałem Portowym oraz na zachodzie ulicami Stoczniovców, Armii Krajowej, Powstańców Warszawskich, Dąbrowskiego, tereny wzdłuż centralnego pasma komunikacyjnego, ograniczone na wschodzie ulicami Marynarki Polskiej, Mickiewicza, Hynka, torami PKP oraz na zachodzie ulicami Dębinki, Traugutta, Partyzantów, Wita Stwosza, Opata Rybińskiego, Czyżewskiego,

- **strefa C** – nieograniczonego parkowania, obejmująca pozostałe tereny miasta.

Dla każdej ze stref ustalone zostały różne poziomy zabezpieczenia potrzeb parkingowych towarzyszących każdej inwestycji w postaci odpowiednich wskaźników parkingowych (aneks nr 24). Dla stref A i B są to w zasadzie wskaźniki maksymalne, określające górną granicę możliwych do zrealizowania parkingów. W strefie C ustalone są wskaźniki minimalne. Ustalenia te dotyczą przede wszystkim nowo realizowanych inwestycji, a w wypadku modernizacji przekształceń lub rozbudów obiektów istniejących byłyby stosowane tylko w odniesieniu do przyrostu potrzeb parkingowych.

Ustalone wskaźniki parkingowe nie mają zastosowania do parkingów samodzielnych, nie związanych z żadną inwestycją. Wielkości i lokalizacje takich obiektów będą ustalane odrębnie przez władze miasta przez ustalenia planów zagospodarowania przestrzennego, politykę inwestycyjną i gruntową miasta.

Opisana polityka parkingowa ma charakter ogólnych wytycznych. W każdym przypadku w planie zagospodarowania przestrzennego mogą być ustalone inne wymogi parkingowe niż podane w Studium, jeżeli będzie to uzasadnione ważną okolicznością lokalną.

### 25. Kierunki rozwoju gospodarki komunalnej

#### Zaopatrzenie w wodę

Istniejący system wodociągowy nie stwarza ograniczeń w rozwoju miasta. Preferuje się ujęcia podziemne jako główne źródło zaopatrzenia mieszkańców w wodę. Obsługa terenów będących w trakcie zainwestowania oraz przewidywanych do rozwoju może być zrealizowana przez:

- budowę sieci magistralnej (Górki Zachodnie-Wyspa Sobieszewska, Smęgorzyno-Kokoszki, zbiornik „Osowa”-zbiornik „Migowo”),
- budowę i modernizację sieci osiedlowej (Olszynka, Rudniki, Ujeścisko, Św. Wojciech, Górki Zachodnie, Zakoniczyn, Smęgorzyno, Kokoszki, Bysewo),
- budowę zbiorników wody: „Osowa” i „Kiełpino”,

- budowę i modernizację ujęć i stacji uzdatniania wody („Grodza Kamienna“, „Zaspa Wodna“, „Czarny Dwór – dokończenie, „Dolina Radości“, „Lipce“, „Osowa“, „Straszyn“),
- modernizację przepompowni: „Płasia“, „Sobieski“, „Migowo“,
- pełną realizację ustaleń decyzji o strefach ochronnych ujęć wody,
- zapewnienie zaopatrzenia w wodę mieszkańców w razie zaistnienia warunków specjalnych przez realizację brakujących studni publicznych.

### Odprowadzanie i oczyszczanie ścieków

**W Gdańsku realizowana jest polityka ekologiczna, której celem jest 100% skanalizowanie i oczyszczenie ścieków z obszarów zainwestowania miejskiego dla poprawienia stanu środowiska.** Założenia te należy zrealizować przez:

- rozbudowę i modernizację sieci kanalizacji sanitarnej grawitacyjnej i tłocznej,
- likwidację oczyszczalni ścieków „Zaspa“ (łącznie z odwróceniem układu przesyłowego ścieków do oczyszczalni „Wschód“) i „Kalina“,
- modernizację przepompowni „Ołowianka“ (dokończenie inwestycji) i „Mottawa“,
- skanalizowanie Wyspy Sobieszewskiej,
- rozwiązanie problemu utylizacji osadów ściekowych z oczyszczalni „Wschód“ na terenie oczyszczalni.

Po realizacji nowego rurociągu tłoczego „Ołowianka“-OMB „Wschód“ zaistnieje możliwość przełożenia starego odcinka w ul. Długie Ogrody i uwolnienia terenu do zabudowy.

### Odprowadzenie wód opadowych, regulacja stosunków wodnych

W celu ograniczenia ilości zanieczyszczeń odprowadzanych do wód Zatoki Gdańskiej, utrzymania dobrej jakości morskich wód przybrzeżnych, zatrzymania degradacji pozostałych wód powierzchniowych, stopniowej poprawy jakości wód (w tym również pod względem bakteriologicznym) wody opadowe należy podczyszczać.

Ustala się następujące główne kierunki działań zmierzające do prawidłowego odprowadzania wód opadowych i regulacji stosunków wodnych:

- powiązanie rozwoju przestrzennego miasta z modernizacją odbiorników wód opadowych, z uwzględnieniem maksymalnego retencjonowania wód deszczowych w ich zlewniach przez budowę zbiorników retencyjnych wraz z kanalizacją deszczową oraz retencję na działkach,

- zachowanie „oczek wodnych“ i mokradel, obsadzenie stoków, pozostawienie dróg spływu wód deszczowych w stanie quasi-naturalnym,
- gruntowna naprawa zdekapitalizowanych odcinków kanałów deszczowych oraz – w miarę potrzeby – całych układów (np. Dolne Miasto),
- dla likwidacji istniejącego zagrożenia powodziowego Oruni Dolnika ze strony Kanału Raduni niezbędna jest realizacja zrzutów awaryjnych (do rzeki Raduni i Optywu Mottawy) oraz zbiorników retencyjnych na górnym tarasie, w zlewni tego kanału, wykonanie tych inwestycji powinno być zsynchronizowane z intensywną zabudową górnego tarasu,
- wyeliminowanie lokalnych podtopień wynikających z braku możliwości odprowadzenia dużej ilości wody w krótkim czasie przez sieć kanalizacji deszczowej i rowy melioracyjne,
- regulacje potoków na odcinkach zagrażających lokalnymi powodziąmi,
- modernizacja polderów z ich rozdziałem na tereny zabudowane i rolnicze, budowa i modernizacja przepompowni melioracyjnych oraz deszczowych,
- ochrona cieków płynących w terenach chronionych (Trójmiejski Park Krajobrazowy i chronione doliny potoków) przed negatywnymi skutkami odprowadzania wód opadowych z zabudowanych terenów górnego tarasu.

### Ochrona przeciwpowodziowa

Przyjmuje się następujące zasady polityki przeciwpowodziowej:

- 1. W planach zagospodarowania przestrzennego wprowadza się rezerwacje terenu pod urządzenia ochrony przeciwpowodziowej: wały przeciwpowodziowe, nabrzeża, zbiorniki retencyjne mokre i suche, kanały ulgi.**
- Ochrona przeciwpowodziowa poszczególnych zlewni powinna być rozpatrywana indywidualnie. Wały przeciwpowodziowe należy projektować zgodnie z normami technicznymi uwzględniającymi możliwości terenowe, nie niższe niż 2,20 m n.p.m. Zaleca się uwzględnienie w procesie inwestycyjnym zagrożenia powodziowego wynikającego z prognozy podniesienia się poziomu wód morskich o około 60 cm w ciągu 100 lat.
- 3. Na terenach zalewowych dopuszcza się – poza urządzeniami ochrony przeciwpowodziowej – lokalizację obiektów niewrażliwych na zalanie i nie utrudniających spływu wód (np. parkingi, boiska, inne obiekty w przypadku podniesienia rzędnej terenu).** W procedurze inwestycyjnej każda lokalizacja inwestycji musi uzyskać pozwolenie wodnoprawne.

4. W planach zagospodarowania przestrzennego nie będą regulowane zagadnienia ochrony przeciwpowodziowej, będące w gestii właściwego organu. Na terenach zalewowych możliwe jest wprowadzenie w planach zakazów nie wynikających z ochrony przeciwpowodziowej (np. z przesłanek krajobrazowych, kulturowych itp.).

**5. Grunty położone na terenach zalewowych należące do Skarbu Państwa lub gminy nie powinny być przeznaczone do sprzedaży.**

**6. Zagadnienia zagrożenia powodzią będą uwzględniane w planach zagospodarowania przestrzennego.**

7. Dla likwidacji istniejącego zagrożenia powodziowego dzielnicy Orunia Dolnik, od Kanału Raduni, niezbędna jest realizacja zrzutów awaryjnych i zbiorników retencyjnych na górnym tarasie, w zlewni tego kanału. Wykonanie tych inwestycji powinno być zsynchronizowane z intensywną zabudową górnego tarasu, poprzez egzekucję warunków technicznych przyłączenia inwestycji do systemu odprowadzania wód deszczowych. W szczególności należy budować zbiorniki retencyjne równocześnie z terenochłonnymi inwestycjami istotnie zwiększającymi odpływ wód. Zagadnienie zagrożenia powodzią powinno stanowić element oceny wpływu ustaleń planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko. W kartach terenu powinien zostać umieszczony zapis o wystąpieniu zagrożenia powodziowego.

8. Na terenach zagrożonych powodzią, mechanicznie odwadnianych, nie należy:

- stosować podpiwniczeń i innych kubatur podziemnych,
- lokalizować obiektów użyteczności publicznej o dużych kubaturach (np. szpital), obiektów kosztownych i wrażliwych na zalanie (np. produkcja, magazynowanie urządzeń elektronicznych, archiwa); w razie konieczności lokalizacji wyżej wymienionych obiektów należy stosować szczelne zabezpieczenia przed zalaniem,
- doprowadzić do kolizji budowli liniowych z istniejącym układem melioracyjnym.

9. Ochrona przed powodzią polderów rolniczych wymaga wyniesienia na wyższą rzędną ulic istniejących (drogi ewakuacyjne), utrzymania wałów przeciwpowodziowych, ewentualnie wyznaczenia zbiorników suchych. Obwodnica Południowa będzie stanowić dodatkową drogę ewakuacyjną podczas powodzi. W projekcie obwodnicy należy uwzględnić możliwość awaryjnego połączenia ulic prostopadłych tylko i wyłącznie podczas zagrożenia powodziowego. Obwodnica musi zachować istniejący system melioracyjny i urządzenia ochrony przeciwpowodziowej.

**10. Systemy melioracyjne\* w północnych częściach polderów Orunia, Olszynka, Rudniki będą rozdzielone wg wyznaczonej w Studium linii zasięgu terenów zurba-**

**nizowanych w celu zlikwidowania konfliktu dotyczącego regulacji poziomu wód gruntowych. Poza zasięgiem terenów zurbanizowanych nie będzie się przeznaczać terenów na cele budowlane.**

11. Przekształcenie terenów rolniczych na Żuławach Gdańskich w tereny budowlane wymusza przebudowę istniejącego układu melioracyjnego w system odwadniania i regulacji stosunków wodnych. Od momentu przeznaczenia terenów pod zabudowę przekształcenia systemów melioracyjnych muszą służyć docelowemu systemowi odwodnień.

**12. Na terenach rolniczych rowy melioracyjne podstawowe, razem z pasem terenu niezbędnym do obsługi technicznej, powinny być własnością Skarbu Państwa. Rowy szczegółowe pozostają własnością prywatną, a ich eksploatacja leży w gestii właściciela. Na terenach zurbanizowanych praktycznie wszystkie rowy mają charakter tranzytowy, czyli powinny być zachowane jako tereny publiczne.**

### Usuwanie i unieszkodliwianie odpadów

Składowisko odpadów „Szadółki“ może być eksploatowane przez okres około 15-20 lat. Warunkiem dalszej eksploatacji składowiska, szczególnie w kontekście integracji Polski z UE, są:

- zwiększenie pojemności składowiska i realizacja inwestycji zmierzających do radykalnego zmniejszenia jego uciążliwości dla otoczenia,
- wprowadzenie nowych technologii unieszkodliwiania odpadów, które przekształcą składowisko w nowoczesny zakład utylizacji odpadów,
- wdrożenie systemu segregacji odpadów oraz budowy zakładu utylizacji i przeróbki surowców wtórnych.

W wypadku odpadów z EC II należy dążyć do:

- pełnego gospodarczego wykorzystania popiołu i żużla, np. przez przeróbkę na kruszywa budowlane,
- rekultywacji składowiska w Przegalinie,
- zachowania na składowisku w Letnicy kwatery do awaryjnego składowania popiołu i rekultywacji pozostałych kwater.

Odpady niebezpieczne będą składowane w mogilniku na składowisku w Szadółkach. Problem odpadów z GZNF można skutecznie rozwiązać przez wdrożenie technologii bezodpadowej. Równocześnie niezbędna jest rekultywacja składowiska w Wiślince.

### Ciepłownictwo

Rozwój ciepłownictwa na bazie skojarzonej produkcji energii elektrycznej i ciepłej to przede wszystkim roz-

\* Przez melioracje rozumie się urządzenia do regulacji stosunków wodnych i polepszenia zdolności produkcyjnych gleby (zgodnie z art. 90 Prawa Wodnego. Melioracje obsługują tereny rolnicze. Natomiast na terenach zabudowanych stosuje się pojęcie odwodnienia i regulacji stosunków wodnych (m.in. w formie kanalizacji deszczowej i rowów otwartych).

budowa sieci ciepłej dla zabudowy wielorodzinnej i zwartej jednorodzinnej. **Przewidywane kierunki ekspansji sieci to: Matemblewo – Nowiec, Jasień, Ujeścisko, Zakoniczyn, Szadółki i Maćkowy.** Szacunkowy przyrost potrzeb ciepłych tego rejonu to około 350 MW, w tym z ogólnomiejskiej sieci ciepłej około 230 MW. Dostawa tej ilości ciepła wymaga budowy stacji podnoszenia ciśnienia „Kartuska”. Potrzeby ciepłe dzielnicy Zachód, szacowane na 70 MW, winny być zaspokojone z lokalnych kotłowni niskoemisyjnych. Rozwój w tej dzielnicy i na innych terenach posiadających odpowiednie warunki, małych źródeł skojarzonych wytwarzających ciepło i energię elektryczną, zasilanych gazem ziemnym, w sposób naturalny doprowadzi do powstania rozproszonego systemu multienergetycznego. Może on wspomagać ogólnomiejską sieć ciepłowniczą lub pracować w systemie wydzielonym. W produkcji energii elektrycznej – ze względów bezpieczeństwa i stabilności pracy – wskazana jest współpraca z istniejącym systemem elektroenergetycznym. Małe źródła reagują bardziej mobilnie niż system ogólnomiejski na konkretne zapotrzebowanie odbiorców, którymi mogą być przede wszystkim zakłady przemysłowe, szkoły, szpitale, zespoły mieszkaniowe.

Restrukturyzowane tereny postoczniove o zapotrzebowaniu ciepła szacowanym na 55 MW mogą być zasilone w energię ciepłą z istniejącej, napowietrznej sieci ciepłej. Względy estetyczne mogą zadecydować o przebudowie tej sieci na podziemną, odpowiednią dla nowego i prestiżowego zespołu usługowego Śródmieścia.

**Inne niezbędne działania w zakresie ciepłownictwa to:**

- modernizacja sieci i węzłów ciepłych,
- poprawa izolacyjności termicznej istniejących budynków mieszkalnych,
- likwidacja wybranych kotłowni lokalnych przez włączenie ich do sieci,
- modernizacja pozostałych kotłowni węglowych i opalanych olejami ciężkimi przez przejście na nośniki niskoemisyjne.

### Gazownictwo

Zaspokojenie pełnych potrzeb miasta uwarunkowane jest budową drugiej nitki gazociągu wysokiego ciśnienia z krajowego systemu gazociągów wysokometanowych oraz sukcesywną rozbudową systemu miejskiego. Zmiana nośników energetycznych na gaz w EC II i EC Rafineria powinna być rozważana dopiero po uzyskaniu przez Polskę dostępu do gazu norweskiego i będzie wymagała budowy dodatkowej stacji redukcyjno-po-

miarowej 1<sup>o</sup> w Bąkowie gmina Kolbudy oraz średnio-prężnego gazociągu dosyłowego.

Zaopatrzenie w gaz dzielnic dotąd nie wyposażonych w ten podsystem energetyczny nie natrafia na ograniczenia przestrzenne. Rozbudowa podsystemu będzie zależała od rachunku ekonomicznego i względów ekologicznych.

### Elektroenergetyka

Na terenie Rafinerii Gdańskiej planowana jest budowa elektrowni szczytowej o mocy ok. 280-300 MW, wykorzystującej odpady rafinacji ropy naftowej. Do wyprowadzenia mocy z elektrowni proponuje się wykorzystanie istniejących linii napowietrznych 110 kV z ewentualną ich niewielką przebudową. Poza tym w Żarnowcu planowana jest budowa elektrowni gazowej o mocy 1000 MW wraz z linią napowietrzną 400 kV Żarnowiec-Gdańsk Błonia. Konieczna jest również rozbudowa GPZ-ów Gdańsk I w Leźnie i Gdańsk Błonia. Zapotrzebowanie mocy przez odbiorców z terenu Gdańska będzie wynosiło w kolejnych analizowanych stanach rozwoju: ok. 280 MW, ok. 360 MW i ok. 450 MW. Zagospodarowanie nowych terenów lub radykalna zmiana zagospodarowania terenów już zabudowanych wymaga przebudowy i rozbudowy istniejącego układu sieciowego 110 kV oraz rezerwacji terenu pod nowe obiekty.

Główne punkty zasilania (GPZ) – 110/15 kV decydują o możliwościach zaopatrzenia w energię elektryczną dzielnic już zainwestowanych, których zapotrzebowanie się zwiększa w wyniku rosnących potrzeb mieszkańców i podmiotów gospodarczych, a także przewidywanej intensyfikacji istniejących struktur oraz nowych jednostek strukturalnych, gdzie pojawiają się nowi odbiorcy.

Nowy GPZ Mottawa pozwoli zlikwidować zupełnie wyeksploatowany GPZ Ołowianka, umożliwiając wykorzystanie opróżnionego budynku do innych celów, zgodnie z porozumieniem zawartym między Energa S.A., a Zarządem Miasta Gdańska. Nowe GPZ-y Śródmieście, Stocznia, Brętowo, Politechnika, Nowy Port, Stogi umożliwią intensyfikację zabudowy części Śródmieścia (wśród nich restrukturyzowanych terenów postoczniowych), Siedlec, rejonu Akademii Medycznej, części Wrzeszcza Górnego, Oliwy, dalszą zabudowę Brętowa, rozbudowę Nowego Portu, częściowo Brzeźna, Młynisk i dalszą zabudowę Stogów i Krakowca.

Przebudowa GPZ-ów Kowale i Kokoszki oraz budowa nowych GPZ-ów Osowa, Szadółki, Maćkowy, Jasień, Rotmanka umożliwią zabudowę dzielnic rozwojowych miasta Potudnie i Zachód.

Ze względu na zły stan techniczny konieczna jest przebudowa linii napowietrznej 110 kV Leśniewo-Motława (Ołowianka), długości ok. 3,0 km. Oszczędność terenu, zły stan techniczny istniejącej linii i konieczność zasilania nowego GPZ Jasień, determinuje przebudowę linii napowietrznej 110 kV Gdańsk I – Gdańsk Błonia na długości ok. 5,0 km. Ponadto przewiduje się budowę linii napowietrznych i kablowych 110 kV dla zasilania projektowanych GPZ-ów i zamknięć ciągów liniowych:

- linia napowietrzna Gdańsk Błonia-Orunia-Pruszcz, długości ok. 10,5 km zapewni drugostronne zasilanie GPZ-ów Pruszcz, Straszyn Górny i Dolny, Kowale oraz zasilanie projektowanego GPZ Maćkowy,
- linia napowietrzna Gdańsk Zaspą-Brętowo, długości ok. 2,5 km zapewni zasilanie projektowanego GPZ Brętowo,
- linia napowietrzna Brętowo-Kokoszki, długości ok. 6,5 km zapewni zamknięcie ciągu liniowego Brętowo-Kokoszki,
- linia kablowa Gdańsk II-Stocznia długości ok. 3,0 km, zapewni zasilanie GPZ Stocznia,
- linia kablowa Gdańsk Chełm-Śródmieście długości ok. 4,0 km zapewni zasilanie GPZ Śródmieście,
- linia kablowa Śródmieście-Stocznia długości ok. 1,7 km będzie stanowić powiązanie i drugostronne zasilanie tych GPZ-ów,
- linia kablowa Stocznia-Motława długości ok. 1,6 km stanowić będzie drugostronne zasilanie GPZ Śródmieście,
- zasilanie GPZ-ów Osowa, Szadółki, Maćkowy, Rotmanka, Jasień, Politechnika, Nowy Port, Stogi wymaga budowy krótkich wprowadzeń linii napowietrznych.

Obecnie przesądzona jest budowa GPZ Motława i przebudowa linii napowietrznej 110 kV Leśniewo-Motława (Ołowianka). Ewentualna budowa i rozbudowa dalszych GPZ-ów jest związana z potrzebami energetycznymi uzasadniającymi te przedsięwzięcia. Niezależnie od przebudowy i budowy nowych GPZ-ów należy modernizować istniejące GPZ-y w związku ze wzrostem zapotrzebowania mocy i starzeniem się urządzeń. Sieć średniego napięcia będzie rozbudowywana w przyszłości jako sieć kablowa. Jedynie na obrzeżach miasta, na terenach o zabudowie rozproszonej dopuszcza się sieć napowietrzną. Sieć winna pracować w układzie pierścieniowo-wrzecionowym otwartym z możliwością wzajemnego rezerwowania. Konieczna jest również sukcesywna wymiana kabli ulegających częstym awariom.

**Na terenach zabudowy mieszkaniowej i usługowej jako standard należy przyjąć stacje transformatorowe 15/0,4 kV wbudowane lub w inny sposób wkompono-**

**wane w zagospodarowanie terenu**, np. stacje podziemne. Na pozostałych terenach – stacje wolno stojące o modułowej konstrukcji. Rocznie postuluje się budowę ok. 25-30 stacji transformatorowych 15/0,4 kV, budowę ok. 20 km oraz wymianę ok. 15 km linii kablowych 15 kV.

Sieć niskiego napięcia 0,4 kV będą stanowić głównie linie kablowe. Na obrzeżach miasta przy zabudowie rozproszonej mogą być stosowane linie napowietrzne izolowane. Szacuje się, że rocznie konieczna będzie budowa ok. 30 km i przebudowa ok. 30-35 km linii niskiego napięcia.

## Cmentarze

W analizowanym okresie przewiduje się ok. 116 tys. zgonów. Przyjmuje się, że 40% będą stanowiły pochówki wtórne i w grobach rodzinnych, a 6% – pochówki na cmentarzach parafialnych i na cmentarzach położonych poza granicami miasta. Przy takich założeniach zapotrzebowanie na nowe cmentarze ocenia się na 30-45 ha. Powierzchnię niezbędną do urządzenia cmentarzy można będzie zmniejszyć w miarę rozpowszechniania się zwyczaju kremacji zwłok i chociażby z tego względu ta forma pochówku powinna być popierana przez władze miasta. Wzrostowi zainteresowania kremacją zwłok sprzyjać będzie dążenie do dochowań na wysoko cenionych cmentarzach istniejących.

Według ocen ekspertów udział spopielań zwłok może wzrosnąć do 30% (obecnie 8%). Wraz z upowszechnieniem tego rodzaju pochówku niezbędne będzie, poza budową krematorium:

- wyznaczenie na cmentarzach kwater urnowych,
- wznoszenie kolumbariów – budowli przeznaczonych do przechowywania urn,
- wyznaczenie tzw. pól pamięci, np. na terenach leśnych.

W Studium na cmentarz rezerwuje się teren o pow. 45 ha w jednostce urbanistycznej Matarnia-Złota Karczma. Ponadto stwierdzono – na podstawie badań geologiczno-gruntowych – przydatność na cele cmentarne terenu o powierzchni 30 ha w Owczarni.

## 26. Obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe lub zalecane

Zgodnie z Ustawą o zagospodarowaniu przestrzennym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowa-



nia przestrzennego gminy określa się obszary, dla których sporządzenie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe.

**A.** Obszary, dla których sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe na podstawie przepisów szczególnych, należą w Gdańsku do następujących grup:

- obszar objęty planem ochrony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego,
- teren górniczy, objęty obszarem, dla którego sporządzenie planu jest obowiązkowe ze względu na istniejące uwarunkowania,
- zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Obowiązek przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego powstaje po upływie sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie stosownego przepisu szczególnego.

**B.** Obszary przewidywane do realizacji zadań i programów wynikających z polityki przestrzennej państwa na obszarze województwa nie pochodzą z wojewódzkiego spisu zadań rządowych prowadzonego przez wojewodę pomorskiego, gdyż spis ten jest pusty. Wskazano obszary dotyczące hipotetycznych zadań państwa i samorządu wojewódzkiego pochodzące z wniosków Zarządu Województwa Pomorskiego zgłoszonych do podejmowanych przez miasto planów miejscowych, źródeł nieformalnych i ogólnej wiedzy urbanistycznej. Plany dla tych terenów będą bowiem niezbędne i dla pełnego obrazu sytuacji powinny być ujawnione w Studium. Nie przesądza to terminu przystąpienia, sposobu finansowania planu, ani finansowania skutków ekonomicznych jego uchwalenia. Obowiązek przystąpienia do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego powstaje w tym wypadku po upływie trzech miesięcy od dnia ustalenia warunków wprowadzenia zadania do planu.

**C.** Z ustawy wynika również obowiązek sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego dla obszarów, na których przewiduje się zadania do realizacji lokalnych celów publicznych, z wyjątkiem zadań związanych z budową urządzeń infrastruktury technicznej w granicach pasa drogowego. Te obszary nie muszą być wskazywane w studium. W Studium Gdańska – mimo braku formalnego obowiązku ustawowego – wskazano również obszary planów obowiązkowych, wynikające z tego przepisu.

Obszary, na których przewiduje się zadania do realizacji lokalnych celów publicznych (z wyjątkiem zadań

związanych z budową urządzeń infrastruktury technicznej w granicach pasa drogowego), obejmują następujące grupy:

- inwestycje infrastruktury technicznej,
- komunalne inwestycje infrastruktury społecznej,
- obszary realizacji zespołów usługowych, wśród których znajdują się komunalne inwestycje infrastruktury społecznej.

W Studium nie wskazano terenów wymagających uzbrojenia (lub dozbrojenia) osiedlowego, gdyż nie pozwala na to skala dokumentu ani stan rozpoznania planistycznego. Obowiązek przystąpienia do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego powstaje w tym wypadku po upływie dwóch miesięcy od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

**D.** Do obszarów, które mogą być przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową wynikającą z potrzeby zaspokajania potrzeb mieszkaniowych wspólnoty samorządowej, zakwalifikowano:

- nowe osiedla mieszkaniowe „na surowym korzeniu”,
- osiedla dogęszczane, o dużym udziale terenów wolnych.

**E.** Do obszarów, dla których sporządzanie planów zagospodarowania przestrzennego jest obowiązkowe ze względu na istniejące uwarunkowania, zakwalifikowano następujące grupy:

- wybrane tereny przeznaczone pod ważne i prestiżowe inwestycje o znaczeniu ogólnomiejskim, szczególnie jeśli jednocześnie są zróżnicowane własnościowo albo mogą być realizowane przez wielu inwestorów,
- wybrane tereny do zagospodarowania, rehabilitacji lub przekształceń obszarów zdegradowanych,
- enklawy do zabudowy na terenach leśnych,
- obszary objęte OSTAB,
- udokumentowane złoża surowców ilastych.

Obowiązek przystąpienia do sporządzenia planu zagospodarowania przestrzennego powstaje po upływie dwóch miesięcy od dnia złożenia wniosku o wydanie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu.

**F.** W Studium wskazano także obszary, dla których sporządzenie planu zagospodarowania przestrzennego jest zalecane. Jest to informacja o charakterze promocyjnym, nie powodująca skutków wynikających z art. 45 ust. 1 ustawy, wskazująca władzom miasta priorytety przystępowania przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego. Wskazano tu obszary o róż-

nym przeznaczeniu, sytuacji własnościowej, stopniu degradacji i potrzeb w zakresie przekształceń, które dla prowadzenia prawidłowej polityki przestrzennej powinny dysponować planami, lecz – w sytuacji ograniczonych środków i możliwości ich sporządzenia – mogą funkcjonować czasowo bez planu miejscowego, a ewentualna działalność inwestycyjna może być prowadzona na podstawie wyłącznie przepisów prawa i nie grozi to zniekształceniem struktury funkcjonalno-przestrzennej ani innymi konsekwencjami dla interesu publicznego. Szczególnie istotnym jest opracowanie planów na terenie Śródmieścia w granicach pomnika historii, co jest celowe z uwagi na dążenie miasta do wpisania Gdańska na listę światowego dziedzictwa UNESCO.

Studium przedstawia wszystkie znane obecnie obszary wymagające sporządzenia planów zagospodarowania przestrzennego i może być pełną podstawą polityki miasta w zakresie podejmowania ich opracowania.

**Zgodnie z ustawą „dla obszarów, dla których [...] istnieje obowiązek sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, postępowanie administracyjne w sprawie ustalenia warunków zabudowy i zagospodarowania terenu zawiesza się do czasu uchwalenia planu“.**

Wszystkie przedstawione kategorie (A, B, C, D, E, F) zostały wymienione imiennie w aneksie nr 25.



### III. WNIOSKI KIEROWANE DO GMIN OŚCIENNYCH, SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA I ADMINISTRACJI RZĄDOWEJ

**Wnioski kierowane do gmin ościennych: Sopotu, Gdyni, Żukowa, Kolbud, gm. Pruszcz, m. Pruszcz, Cedr Wielkich o uwzględnienie w polityce przestrzennej gmin:**

- 1) kontynuacji na obszarze gminy systemu przyrodniczych obszarów chronionych ustawami i Ogólnomiejskiego Systemu Terenów Aktywnych Biologicznie wyznaczonych w Studium Gdańska,
- 2) przebiegu Nowej Spacerowej i Trasy Lęborskiej,
- 3) utrzymania rezerwy terenowej pod Drogę Czerwoną,
- 4) przebiegu i rangi ulic Kartuskiej i Nowatorów, która ma zastąpić trasę wylotową w ciągu ulicy Słowackiego, na obszarze projektowanej rozbudowy lotniska,
- 5) systemów odwodnienia terenu i odprowadzenia wód opadowych w zlewniach przeciętych granicami administracyjnymi gmin,
- 6) ograniczeń wynikających z funkcjonowania lotniska (wysokości zabudowy, uciążliwości),
- 7) rezerwacji w strefie ochronnej ujęcia wody Straszyn obszaru przewidzianego do zalesienia w celu zabezpieczenia ujęcia przed sptywem zanieczyszczeń obszarowych (pas terenu o szerokości 500 m po obu stronach rzeki Raduni – od wlotu do Zbiornika Straszyńskiego do wyjścia kanału z elektrowni wodnej Bielkowo),
- 8) wykształconego przestrzennie i funkcjonalnie węzła Szadółki na Obwodnicy Trójmiasta,
- 9) przebiegu trasy Obwodnicy Południowej i jej powiązania z Obwodnicą Trójmiasta,
- 10) przebiegu tzw. ulicy Zachodniej, obsługującej zachodnią część dzielnicy Gdańsk Południe, Kowale i Borkowo, łączącej ulicę Starogardzką z ulicą Świętokrzyską
- 11) ograniczeń wynikających z funkcjonowania składowiska odpadów w Szadółkach,
- 12) ograniczenia sptywu wód opadowych ze zlewni Kanału Raduni w granicach miasta Pruszcz Gdański

przez realizację lokalnych zbiorników retencyjnych (dotyczy m.in. zabudowy w rejonie ul. Raciborskiego na styku z jednostką urbanistyczną Św. Wojciech),

13) sporządzenia koncepcji systemu transportowego aglomeracji gdańskiej poprzedzonej kompleksowymi badaniami ruchu,

14) działań prowadzących do odzyskania i utrzymania w jeziorach Osowskim i Wysockim jakości wód przydatnych do kąpielii,

15) przebiegu projektowanej linii energetycznej 400 kV Błonia-Żarnowiec wzdłuż projektowanej Obwodnicy Południowej oraz fragmentu linii 110 kV Maćkowy-Błonia,

16) przebiegu projektowanego gazociągu średniego ciśnienia z Bąkowa,

17) powiązania projektowanej ulicy zbiorczej w rejonie Św. Wojciecha z układem drogowym gminy Pruszcz,

18) korekta granic miast Gdańska i Gdyni w rejonie wężła Wysoka,

19) korekta granic miast Gdańska i Sopotu w rejonie planowanej inwestycji pod nazwą „Wielofunkcyjna Hala Sportowo-Widowiskowa“ na granicy Gdańska i Sopotu.

**Wnioski kierowane do samorządu województwa o uwzględnienie w polityce przestrzennej województwa pomorskiego:**

1) potencjalnej roli i znaczenia Pomorskiego Centrum Rolno-Spożywczego w Barniewicach,

2) lokalizacji ośrodków w regionalnym systemie ratownictwa medycznego, m.in. w Matarni,

3) przebiegu trasy Obwodnicy Południowej w ciągu drogi krajowej S 7 i jej powiązania z Obwodnicą Trójmiasta i autostradą A 1,

4) przebiegu Trasy Lęborskiej w ciągu drogi krajowej S 6,

5) ograniczenia spontanicznych procesów urbanizacji na obszarach na zachód i południe od Gdańska i kształtowania struktur osiedleńczych zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju,

6) sporządzenia koncepcji systemu transportowego aglomeracji gdańskiej poprzedzonej kompleksowymi badaniami ruchu.

#### **Wnioski kierowane do administracji rządowej:**

1) wyznaczenie obszaru ograniczonego użytkowania wokół lotniska,

2) wyznaczenie obszaru ograniczonego użytkowania wokół składowiska odpadów Szadółki,

3) uwzględnienie w polityce administracji rządowej przebiegu trasy Obwodnicy Południowej w ciągu drogi krajowej S 7 i jej powiązania z Obwodnicą Trójmiasta i autostradą A 1,

4) uwzględnienie w polityce administracji rządowej wykształconego przestrzennie i funkcjonalnie węzła Szadółki na Obwodnicy Trójmiasta,

5) uwzględnienie w polityce administracji rządowej przebiegu Trasy Lęborskiej w ciągu drogi krajowej S 6.



## IV. MOŻLIWOŚCI INWESTYCYJNE MIASTA

### (Opracowanie nie jest ustaleniem Studium)

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
<b>Śródmieście</b>				
1. Nowe Miasto	Północna część Śródmieścia (Nowe Miasto, tereny postoczniowe)	ok. 100 ha	Administracja publiczna, centra biznesu, banki, centra usługowo-handlowe, hotele, marina, zabudowa mieszkaniowa	Największa rezerwa inwestycyjna Śródmieścia. Bezpośrednie sąsiedztwo akwenów portowych oraz terenów i miejsc o znaczeniu symbolicznym – placu Solidarności i pomnika Poległych Stoczniowców. Teren częściowo zabudowany. Teren częściowo uzbrojony. Dostępność komunikacyjna: uruchomienie terenów wymaga budowy ul. Nowej Wałowej, sąsiedztwo przystanku SKM. Grunty prywatne w większości w prawnej dyspozycji „Synergii 99”, znikomy procent gruntów gminnych.
2. Centrum administracyjno-usługowe „Targ Sienny“	Targ Sienny, Targ Rakowy	ok. 5 ha	Centrum handlowo-usługowe, administracja i przystanek przesiadkowy	Centralne i prestiżowe położenie w obrębie struktur śródmiejskich, sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej, instytucji życia publicznego (urzędu wojewódzkiego, marszałkowskiego, miejskiego i sądu). Poszerzenie możliwości inwestycyjnych przez przykrycie wykopu kolejowego. Teren uzbrojony. Bardzo dobra dostępność komunikacyjna, sąsiedztwo przystanku integracyjnego. Grunty gminne i kolejowe.
3. Centrum muzyczno-wystawiennicze „Polski Hak“	Wyspa Ołowianka, Polski Hak, Angielska Grobla (byłe zakłady mięsne)	ok. 20 ha	Gdańskie Centrum Muzyczno Kongresowe, tereny wystawienniczo-targowe, filharmonia, centrum kongresowe, usługi	Sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej, nadwodne walory krajobrazowe, bezpośrednie sąsiedztwo realizowanej Filharmonii Bałtyckiej. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty w większości prywatne i Skarbu Państwa.
4. Marina „Na Stępcie“	Wyspa Spichrzów – część północna, Kanał na Stępcie	ok. 3 ha	Przystań żeglarska z zespołem usług obsługi turystyki	Element frontu wodnego, położenie na szlaku wodnym Motławy, nadwodne walory krajobrazowe. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty Skarbu Państwa i gminne.

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
5. II etap odbudowy Głównego Miasta	Główne Miasto	ok. 3 ha	Obiekty handlowo-usługowe, przedstawicielstwa firm i banki, obiekty kultury, zabudowa mieszkaniowa o podwyższonym standardzie	Najbardziej prestiżowy i reprezentacyjny fragment Gdańska. Do zabudowy wolne działki plombowe, częściowe przekształcenia funkcji mieszkaniowej na usługową. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna, bliskość projektowanego przystanku integracyjnego. Grunty gminne i prywatne.
6. Renowacja Dolnego Miasta	Dolne Miasto	ok. 8 ha	Centrum handlowo-usługowe Błaszanka, zespół usługowy Zajezdnia, tereny rekreacyjne nad oplotem Motławy, mieszkalnictwo wielorodzinne	Sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej. Teren do rehabilitacji. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Podwale Przedmiejskie i ul. Toruńskiej. Grunty prywatne i gminne.
7. Centrum handlowo-usługowe „Kłodno“	Południowa część Wyspy Spichrzów	ok. 5 ha	Obiekty handlowo-usługowe, administracja, nauka, kultura	Sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej. Większość terenu wolna od zabudowy, istniejące obiekty rozrządowej stacji kolejowej do rozbiórki. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna: od ul. Toruńskiej. Grunty kolejowe.
8. Zespół usługowy „Czerwony Most“	Czerwony Most, rejon wyłączony z ruchu kolejowej stacji rozrządowej Gdańsk-Południe	ok. 30 ha	Węzeł integracyjny komunikacji zbiorowej, usługi handlu i obsługi turystów	Teren wolny od zabudowy, pokryty torowiskami kolejowymi. Teren częściowo uzbrojony. Docelowe zainwestowanie i dobra dostępność komunikacyjna uwarunkowana połączeniem z ul. Sandomierską, sąsiedztwo projektowanego węzła integracyjnego. Grunty kolejowe.
9. Zespół rekreacyjny „Grodzisko“	Przy ul. Powstańców Warszawskich i ul. Dąbrowskiego (dawne Forty Napoleońskie)	ok. 17,5 ha	Tereny parkowe przy ul. Dąbrowskiego, funkcje turystyki, kultury i rozrywki, handlu, adaptacja obiektów dawnych fortyfikacji	Sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej, możliwość wzbogacenia programu usługowego historycznych struktur Śródmieścia. Lokalizacja obiektów handlu przy ul. 3 Maja. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna, bliskość węzła integracyjnego. Grunty gminne.
10. Nowa Droga Królewska	Przedłużenie Drogi Królewskiej w kierunku wschodnim - pierzeje ulic Stągiewnej i Długie Ogrody	ok. 2 ha	Usługi administracji, handlu, banki, przedstawicielstwa firm i organizacji zagranicznych, hotele	Walory krajobrazowe, przedpole nowożytnych fortyfikacji miejskich. Teren uzbrojony, zainwestowanie terenów przy ul. Długie Ogrody wymaga przełożenia magistralnego kolektora kanalizacyjnego. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty gminne i prywatne.
11. Centrum sportowo-rekreacyjne „Olszynka“	Tereny Olszynki i oplotu Motławy	ok. 6 ha	Stadion sportowy, baza sportów wodnych, park rozrywki	Sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej, sąsiedztwo Oplotu Motławy, Teren nie zabudowany, złe warunki geotechniczne. Teren częściowo uzbrojony. Dostępność komunikacyjna z projektowanej ul. Nowa Sandomierska. Grunty prywatne

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
12. Wyspa Spichrzów Południe	Teren wyspy na południe od ul. Podwale Przedmiejskie do ul. Toruńskiej	ok. 8 ha	Centrum handlowo-usługowe, administracja, banki, przedstawicielstwa firm	Sąsiedztwo historycznej, reprezentacyjnej zabudowy śródmiejskiej. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej. Dobra dostępność komunikacyjna. Teren uzbrojony. Grunty Skarbu Państwa, gminne i prywatne.
<b>Wrzeszcz</b>				
1. Centrum „Zawisza“	Byłe koszary wojskowe we Wrzeszczu, u zbiegu ulic Grunwaldzkiej i Słowackiego	ok. 26 ha	Centrum usługowo-administracyjne i biznesowe, hotele, towarzysząca funkcja mieszkaniowa o wysokim standardzie	Położenie w centralnym paśmie usługowym. Część istniejącej zabudowy o wartościach kulturowych do zachowania i adaptacji. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Teren w prawnej dyspozycji Agencji Mienia Wojskowego, w części nadal jednostka wojskowa.
2. Centrum wolnego czasu „Brętowo“	Brętowo ul. Słowackiego i ul. Potokowa,	ok. 20 ha (bez zieleni chronionej)	Park wodny, planetarium eksperymentarium, centrum rekreacji i rozrywki	Tereny w sąsiedztwie atrakcyjnych obszarów przyrodniczych i krajobrazowych, w tym Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Teren częściowo uzbrojony, odprowadzenie ścieków wymaga budowy nowego kolektora sanitarnego w ul. Słowackiego. Dobra dostępność komunikacyjna, dobry dojazd do Obwodnicy Trójmiasta i portu lotniczego. Grunty gminne, Skarbu Państwa i prywatne.
	Brętowo, obecny magazyn amunicji	ok. 30 ha	Centrum sportu i rekreacji, w części zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności	Tereny w sąsiedztwie atrakcyjnych obszarów przyrodniczych i krajobrazowych, w tym Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Teren częściowo uzbrojony. Ograniczona dostępność komunikacyjna. Grunty w prawnej dyspozycji MON.
3. Centrum handlowo-usługowe „Przy parku Jana Pawła II“	aleja Jana Pawła II na wysokości parku	6,7 ha	Biurowce, obiekty handlowo-usługowe, obiekty kultury i zabudowa mieszkaniowa o wysokim standardzie	Fragment nowej pierzei al. Jana Pawła II z zachowaniem wglądu do parku, bezpośrednie sąsiedztwo dużych zespołów zabudowy mieszkaniowej Zaspy i Przymorza, bliskość promenady nadmorskiej. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty gminne.
4. Centrum usługowo-handlowe „Zaspa Młyniec“	Pas startowy na Zaspie między al. Rzeczypospolitej i koleją	9,3 ha	Handel i usługi, gastronomia	Teren położony w centralnym paśmie usługowym, w sąsiedztwie zespołów zabudowy mieszkaniowej Zaspy. Teren uzbrojony Dobra dostępność komunikacyjna, sąsiedztwo przystanku SKM. Grunty prywatne.
5. Centrum handlowo-usługowe „Galeria Centrum“	Teren w bezpośrednim sąsiedztwie „Galerii Centrum“ w rejonie ul. Grunwaldzkiej i ul. Klonowej	ok. 1 ha	Obiekty handlowe, rozbudowa istniejącego domu towarowego, parking podziemny	Teren położony w centralnym paśmie usługowym, wymaga przeprowadzenia zmiany planu zagospodarowania przestrzennego. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna, bliskość przystanku integracyjnego. Grunty gminne.

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
6. Centrum handlowo-usługowe „Wyspa Piecewska“	Piecki Migowo rejon ulic Rakoczego i Piecewskiej	ok. 1 ha	Handlowo-usługowy ośrodek dzielnicowy	Położenie w centrum Piecek Migowa. Strefa ochrony konserwatorskiej, ochrona istniejącego drzewostanu. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty prywatne.
7. Park naukowo-technologiczny	Rejon Akademii Medycznej i Politechniki Gdańskiej (ul. Traugutta, Sobieskiego, Dębowa) i Diabłkowo	łącznie ok. 30 ha	Siedziby firm sektora biotechnologii i high-tech., laboratoria, placówki naukowo-badawcze, obsługa biznesu (doradztwo, finanse, programy europejskie), hotel, inkubator małej i średniej przedsiębiorczości	Tereny w bezpośrednim sąsiedztwie największych gdańskich wyższych uczelni, sąsiedztwo atrakcyjnych terenów zielonych. Teren w niewielkiej części zabudowany, o bogatej rzeźbie. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Sobieskiego i ul. Traugutta, w przyszłości od Nowej Politechnicznej. Grunty gminne i wyższych uczelni (PG i AMG).
8. Tereny usługowo-mieszkalniowe	Rejon ul. Hallera i Gdańskiej	ok. 43 ha	Stacje obsługi samochodów, salony samochodowe, hurtownie, zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności, park	Teren dostępny po likwidacji oczyszczalni ścieków „Zaspa”, ogrody działkowe do likwidacji, istniejące zainwestowanie do rozbiórki lub częściowego wykorzystania. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty gminne.
<b>Oliwa</b>				
1. Nadmorski park sportu i rozrywki	Pas Nadmorski część zachodnia, między ul. Piastowską i ul. Hallera	ok. 24 ha	Park wodny przy ul. Hallera, obiekty obsługi turystów, urzędnia sportu i rekreacji, hotele, pensjonaty, parkingi ogólnodostępne	Bliskość plaży i promenady nadmorskiej. Tereny wolne od zabudowy, wymagające regulacji stosunków wodnych. Strefa zewnętrzna ochrony pośredniej ujęć wody „Czarny Dwór” i „Zaspa”. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Hallera i ul. Piastowskiej. Grunty gminne.
2. Centrum biznesowe i rekreacyjne „Olivia“	Teren w sąsiedztwie Hali Olivii przy al. Grunwaldzkiej	ok. 4 ha	Usługi sportu, rekreacji i administracji	Teren położony w centralnym paśmie usługowym. Bezpośrednie sąsiedztwo hali widowiskowo-sportowej „Olivia”. Teren wolny od zabudowy. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna, bliskość przystanku SKM. Grunty gminne.
3. Zespół usługowo-handlowy Starej Oliwy	Teren pętli tramwajowej w Oliwie i rejon ul. Ceynowy, Poczty Polskiej po drugiej stronie al. Grunwaldzkiej	ok. 1,5 ha	Usługi handlu, gastronomii, obsługi turystów, tworząca mieszaniowa funkcja mieszkaniowa	Teren położony w centralnym paśmie usługowym, sąsiedztwo zespołu cysterskiego. Strefa ścisłej ochrony konserwatorskiej. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna, bliskość przystanku integracyjnego. Grunty gminne i prywatne.



Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
<b>Południe</b>				
1. Ośrodek dzielnicowy „Gdańsk Południe“	Jasień-Zabornia	13 ha	Centrum handlowo-usługowe, gastronomia, usługi rekreacji i kultury	Ogniwo zachodniego pasma handlowo-usługowego, teren wolny od zabudowy. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od realizowanej trasy WZ. Grunty prywatne
2. Wspomagający ośrodek „Gdańsk Południe“	Łostowice, rejon ul. Świętokrzyskiej	13 ha	Wielofunkcyjne centrum handlowo-usługowe	Teren wolny od zabudowy. Teren częściowo uzbrojony. Dostępność komunikacyjna od ul. Niepołomickiej. Grunty w większości prywatne.
3. Tereny produkcyjno-usługowe „Szadółki“	Rejon wyspiarska odpadów komunalnych „Szadółki“	74 ha	Tereny produkcyjno-usługowe, produkcja, bazy składowe, hipermarket	Ogniwo zachodniego pasma handlowo-usługowego. Obszar wolny od zabudowy. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od Obwodnicy Trójmiasta przez węzeł Szadółki oraz z dzielnicy Południe i gminy Kolbudy. Grunty prywatne.
4. Tereny rozwojowe funkcji mieszkaniowej „Warszawska“	Teren na południe od ul. Warszawskiej	ok. 19,5 ha	Zabudowa mieszkaniowa o niskiej i wysokiej intensywności	Teren wolny od zabudowy. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Warszawskiej. Grunty gminne.
5. Centrum sportu i rekreacji „Południe“	Święty Wojciech, rejon ul. Borkowskiej	ok. 80 ha	Hipodrom, stadnina koni, park rozrywki, boiska do gier terenowych, zespół usług	Teren wolny od zabudowy, istniejące linie wysokiego napięcia. Teren nie uzbrojony. Ograniczona dostępność komunikacyjna od ul. Starogardzkiej Grunty prywatne i gminne.
<b>Zachód</b>				
1. Pola golfowe	Klukowo-Rębiechowo, rejon ul. Spadochroniarzy	ok. 200 ha	Sport i rekreacja, zespół usług towarzyszących, hotele, gastronomia.	Teren o zróżnicowanej rzeźbie, słabo zadrzewiony, użytkowany obecnie rolniczo, kilka siedlisk rolniczych. Teren częściowo uzbrojony, istniejący wodociąg i napowietrzna linia elektroenergetyczna. Ograniczona dostępność komunikacyjna, bliskość lotniska i Obwodnicy Trójmiasta. Grunty prywatne.
2. Kompleks składowo-produkcyjny „Barniewice“	Barniewice	ok. 70 ha	Produkcja nieuciążliwa, bazy, składowiska, obsługa techniczna miasta	Tereny w większości wolne od zabudowy, użytkowane rolniczo, pojedyncze siedliska rolnicze. Teren częściowo uzbrojony, brak kanalizacji sanitarnej. Dobra dostępność komunikacyjna po realizacji docelowego układu komunikacji drogowej (projektowana droga średnicowa). Grunty prywatne i gminne.
3. Park przemysłowy „Kokoszki“	Kokoszki Przemysłowe, Kokoszki Zachodnie, ul. Nowatorów	207 ha	Strefa produkcyjno-składowa	Położenie w rozwojowej dzielnicy przemysłowej, opracowana została strategia rozwoju Kokoszek Przemysłowych. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna części terenów z ul. Budowlanych i ul. Nowatorów. Uruchomienie pozostałych terenów po realizacji projektowanych dróg wewnętrznych. Grunty prywatne, ok. 34 ha gruntów gminnych – głównie w Kokoszkach Zachodnich.

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
4. Gdańska „Dolina Krzemowa“	Klukowo-Rębiechowo, sąsiedztwo lotniska	ok. 20 ha	Produkcja o wysokiej technologii, przedstawicielstwa firm high-tech.	W bezpośrednim sąsiedztwie funkcjonują firmy o wysokiej technologii, teren obecnie użytkowany rolniczo, pojedyncze siedliska rolnicze. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna z ul. Słowackiego, bliskość lotniska i Obwodnicy Trójmiasta. Grunty prywatne.
5. Osiedle mieszkaniowe „Kokoszki Zachodnie“	Kokoszki Zachodnie	ok. 60 ha	Zabudowa mieszkaniowa o niskiej intensywności w części wolnostojąca o podwyższonym standardzie, duże działki	Najwyższy w mieście wskaźnik terenów gminnych przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe, sąsiedztwo dobrze zachowanego parku dworskiego. Obszar użytkowany rolniczo. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Kartuskiej, konieczność realizacji układu dróg wewnętrznych. Grunty prywatne – 35 ha, pozostałe grunty gminne.
6. Osiedle mieszkaniowe „Smęgorzyno“	Smęgorzyno	ok. 40 ha	Zabudowa o niskiej intensywności o wysokim standardzie, duże działki	Teren o urozmaiconej rzeźbie, wolny od zabudowy, użytkowany rolniczo, walory krajobrazowe. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Kartuskiej, konieczność realizacji układu dróg wewnętrznych. Grunty gminne i prywatne.
7. Centrum konferencyjno-targowe „Matarnia“	Matarnia	ok. 112 ha	Targi międzynarodowe, usługi administracji, usługi rekreacji i turystyki, hotele	Teren wolny od zabudowy, położony przy Obwodnicy Trójmiasta, użytkowany rolniczo, ogrody działkowe. Teren częściowo uzbrojony. Dostępność komunikacyjna od ul. Budowlanych, bliskość lotniska i Obwodnicy Trójmiasta. Grunty Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa, miasta Sopot, prywatne.
<b>Port</b>				
1. Terminal kontenerowy	Port Północny	ok. 100 ha	Specjalistyczna baza przeładunkowa, składy, alternatywnie: baza promowa i ro-ro	Teren wolny od zabudowy, realizacja terminalu wymaga zaregulowania terenów wodnych Zatoki. Konieczność likwidacji fragmentu lasu dla realizacji infrastruktury technicznej. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna po realizacji planowanego układu drogowo-kolejowego. Grunty w granicach portu, w dyspozycji Zarządu Portu.
2. Dworzec dla statków wycieczkowych „Westerplatte“	Nadbrzeże Westerplatte	ok. 5 ha	Dworzec dla statków wycieczkowych wraz z zapleczem turystycznym	Przekształcenie istniejącego zainwestowanego nabrzeża towarowego na funkcję obsługi ruchu turystycznego, sąsiedztwo pola bitewnego Westerplatte. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty w granicach portu w dyspozycji Zarządu Portu.
3. Centrum logistyczno-dystrybucyjne wraz z bazą multimodalną	Strefa nadbrzeżna wyspy Stogi	ok. 200 ha	Obsługa transportu, składy, bazy, produkcja, obsługa biznesu	Sąsiedztwo projektowanego terminalu kontenerowego, były pola irygacyjne i wysypiska odpadów budowlanych i przemysłowych. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna po realizacji planowanego układu drogowo-kolejowego. Grunty w granicach portu, gminne.

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
4. Terminal promowy Wistoujście	Teren na południe od Twierdzy Wistoujście	ok. 10 ha	Terminal promowy i zespół usług obsługi turystów	Sąsiedztwo Twierdzy Wistoujście, zachowanie historycznych panoram i przedpola, położenie przy torze wodnym. Nieużytki rolne i pozostałości po byłej zabudowie osiedla Wistoujście. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty Skarbu Państwa.
5. Zespół usługowo-produkcyjno-składowy „Przeróbka“	Przeróbka, byłe ZNTK	ok. 35 ha	Usługi, produkcja nieuciążliwa, bazy, składy, hurtownie, inkubator przedsiębiorczości	Stare hale produkcyjne do zachowania i adaptacji. Rekompozycja zespołu zabudowy o wartościach kulturowych. Teren uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Przetocznej, Siennickiej i ul. Ku Ujściu. Grunty Skarbu Państwa.
6. Centrum usługowo-składowe „Miałki Szlak“	ul. Miałki Szlak	ok. 4,5 ha	Hipermarket, hurtownie	Bliskość śródmieścia, istniejące konstrukcje szkieletowe do rozbiórki. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Elbląskiej. Grunty gminne.
7. Przystań żeglugi pasażerskiej białej floty z nabrzeżem „Sobieszewo“	Wyspa Sobieszewska, bezpośrednie sąsiedztwo mostu pontonowego	0,2 ha	Przystań z zespołem usług obsługi turystów	Teren wolny od zabudowy, pozostałości drewnianego pomostu do rozbiórki. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna z ul. Nadwiślańskiej. Grunty gminne.
8. Zespół kuracyjny „Stogi Plaża - Pusty Staw“	Wyspa Stogi, na wschód od ul. Nowotnej	ok. 100 ha	Zespół kuracyjny wraz z kąpieliskiem i usługami gastronomicznymi	Położenie w pobliżu plaży i terenów leśnych, część terenu do wylesienia. Teren częściowo uzbrojony Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty prywatne i gminne.
9. Przystań żeglugi pasażerskiej białej floty „Górki Wschodnie“	Górki Wschodnie	0,25 ha	Przystań z zespołem obsługi turystów, przystań promowa	Teren dawnej przystani, obecnie wolny od zabudowy, pozostałości starego nabrzeża. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna z ul. Nadwiślańskiej Grunty w granicach portu, gminne.
10. Kompleks bazowo-składowy „Błonia“	Błonia Południe	ok. 68 ha	Bazy, składy, hurtownie, obsługa techniczna miasta	Teren użytkowany rolniczo, konieczność utrzymania systemu odwodnień. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Elbląskiej. Przewaga gruntów prywatnych, grunty gminne (ok. 2 ha).
11. Centrum handlowo-usługowe „Błonia“	Błonia Południe	ok. 12 ha	Hipermarket	Teren użytkowany rolniczo, konieczność utrzymania systemu odwodnień. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna od ul. Elbląskiej Grunty prywatne.
12. Kompleks usługowo-składowy „Letnica“	Letnica, na południe od ul. Uczniowskiej	ok. 55 ha	Bazy, składy, usługi rzemiosła uciążliwego, produkcja	Ogródki działkowe do likwidacji. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty kolejowe.

Nazwa	Lokalizacja	Powierzchnia	Propozycje programowe	Uwarunkowania lokalizacyjne
13. Stadion ogólnomiejski „Letnica“	Letnica, na południe od ul. Uczniowskiej	ok. 25 ha	Usługi sportu, stadion	Ogródki działkowe do likwidacji. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna, możliwość wykorzystania torowiska zlikwidowanej SKM. Grunty kolejowe.
14. Kompleks produkcyjny „Płonia“	Płonia	ok. 80 ha	Produkcja, bazy, składy	Zdegradowane tereny rolnicze, sąsiedztwo rafinerii i oczyszczalni ścieków. Teren częściowo uzbrojony. Dobra dostępność komunikacyjna. Grunty prywatne.

\* Opracowanie nie jest ustaleniem Studium.

\*\* W tekście zacytowano tylko hasła z legend rysunków Studium.

