



UZASADNIENIE
DO WSTĘPNEGO PROJEKTU PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
AKWENÓW PORTU MORSKIEGO W GDYNI,
W ZAKRESIE ROZSTRZYGNIEĆ DOTYCZĄCYCH POSZCZEGÓLNYCH AKWENÓW
- wstępny projekt planu wersja v0
(zadanie 1.2.1)

Spis treści

1. Przedmiot planu	1
2. Cele planu	2
3. Istniejące zagospodarowanie i użytkowanie akwenów	3
4. Wymogi obronności bezpieczeństwa Państwa	3
5. Główne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego	4
5.1. Ochrona środowiska i przyrody	4
5.2. Obszary i warunki ochrony dziedzictwa kulturowego	4
5.3. Obszary i warunki uprawiania rybołówstwa i akwakultury	4
5.4. Obszary i warunki pozyskiwania energii odnawialnej	5
5.5. Rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż	5
6. Wydane decyzje oraz inwestycje celu publicznego	5
7. Wnioski do planu	6
8. Kierunki rozwoju portu w Gdyni	7
9. Planowana struktura funkcjonalno-przestrzenna, przeznaczenie akwenów	8

1. Przedmiot planu

Projekt planu zagospodarowania przestrzennego dla morskich wód wewnętrznych portu w Gdyni (zwany dalej „Planem GDY”) jest sporządzany przez Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni na podstawie Art. 37a Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2169). Projekt Planu zostanie wykonany zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (t.j. Dz. U. z 2019 r. poz. 2169) (zwanej dalej Ustawą) oraz Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej (Dz. U. z 2017 r. poz. 1025)

(zwanego w dalszej części Rozporządzeniem). Opracowanie planu zagospodarowania przestrzennego wynika z wdrożenia do polskiego prawa Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257 z 28.08.2014 r.).

Obszar, dla którego sporządzany jest plan GDY obejmuje obszar od strony morza i redy, wyznaczony Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 kwietnia 2020 r. w sprawie granicy portu w Gdyni (Dz.U. z 2020 r., poz. 822) oraz akweny przeznaczone pod perspektywiczny rozwój portu. Obszar opracowania znajduje się częściowo w granicach administracyjnych Gminy Miasta Gdynia. Powierzchnia obszaru objętego planem wynosi ok. 5800,87 ha.

Zgodnie z wymogami zawartymi w § 5 ust. 1 pkt 1) Rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej, Żeglugi Śródlądowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 17 maja 2017 r. w sprawie wymaganego zakresu planów zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej obszarowi objętemu planem zagospodarowania przestrzennego akwenów portu w Gdyni nadaje się unikalny kod literowy planu: GDY.

2. Cele planu

W myśl zapisów tej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/89/UE z dnia 23 lipca 2014 r. ustanawiającej ramy planowania przestrzennego obszarów morskich (Dz. Urz. UE L 257/135 z 28.08.2014 r.) główne cele planu są następujące:

- zidentyfikowanie istniejących sposobów użytkowania obszarów morskich w granicach opracowania, zidentyfikowanie konfliktów oraz zarządzanie sposobami wykorzystania przestrzeni obszarów morskich zgodnie z istniejącymi strategiami i przepisami krajowymi, regionalnymi oraz lokalnymi, przy jednoczesnym promowaniu zrównoważonego rozwoju obszarów morskich w aspekcie ekologicznym, gospodarczym i społecznym;
- regulowanie zagospodarowania i użytkowania obszarów morskich – morskich wód wewnętrznych.

Plan GDY umożliwi koordynację funkcjonalną i terytorialną przedsięwzięć inwestycyjnych na terenie portu w Gdyni oraz na otaczających go akwenach w sposób zrównoważony, tj. zapewniający efektywne wykorzystanie ich cech, zasobów i właściwości dla różnych celów społecznych i gospodarczych. Zadaniem planu jest ograniczanie konfliktów między użytkownikami oraz z otoczeniem, zapewnienie trwałości nieodnawialnych zasobów i procesów przyrodniczych w perspektywie obecnego i kolejnych pokoleń. Zakłada się również, że plan umożliwi osiągnięcie celów wynikających z krajowych dokumentów strategicznych.

Rozstrzygnięcia planu dążą do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju obszaru objętego projektem planu oraz obszarów do niego przyległych w wymiarze ekonomicznym, społecznym i środowiskowym, przy uwzględnieniu wymogów obronności i bezpieczeństwa państwa oraz wzajemnego oddziaływania lądu i morza.

3. Istniejące zagospodarowanie i użytkowanie akwenów

Port Gdynia jest jednym z czterech, oprócz Gdańska, i Zespołu Portowego Szczecin-Świnoujście, portem morskim o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, jest również ważnym ogniwem Korytarza Bałtyk-Adriatyk Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Zlokalizowany jest w północno-wschodniej części śródmieścia Gdyni, w granicach dzielnicy Śródmieście.

Port Gdynia jest nowoczesnym portem uniwersalnym, specjalizującym się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro, w oparciu o rozwiniętą sieć połączeń multimodalnych z zapleczem. Posiada również regularne linie żeglugowe bliskiego zasięgu oraz połączenia promowe (terminal promowy).

Obsługa ładunków skonteneryzowanych w Porcie Gdynia jest domeną dwóch nowoczesnych terminali kontenerowych zlokalizowanych w Porcie Zachodnim: BCT – Bałtyckiego Terminalu Kontenerowego Sp. z o.o. oraz Gdyńskiego Terminalu Kontenerowego S.A. (GCT S.A.). Gdyński port to także terminale towarów masowych: Bałtycki Terminal Zbożowy Sp. z o.o., HES Gdynia Bulk Terminal Sp. z o.o., Bałtycka Baza Masowa Sp. z o.o., Aalborg Portland Polska Sp. z o.o., Koole Tankstorage Gdynia Sp. z o.o. oraz Onico Gas.

Zwyczajowo układ przestrzenno-funkcjonalny portu Gdynia dzieli się na trzy części:

- **akweny zewnętrzne**, położone poza falochronami osłaniającymi port od wschodu, w tym wytyczone znakami nawigacyjnymi tory podejściowe i kotwiczowiska,
- część przeładunkowo-składową w obrębie strefy wyznaczonej falochronami zewnętrznymi do granic ostróg wewnętrznych, zwaną **portem zewnętrznym**, w tym awanport, Kanał Południowy oraz Baseny I (Basen Prezydenta), II (im. Tadeusza Wendy) i III (Basen Węglowy). W strefie tej znajduje się także Port Wojenny. Strefa ta powstała poprzez budowę sztucznych pirsów prostopadle do wybrzeża w głąb wód Zatoki Gdańskiej, które od wschodu osłonięto falochronem wyspowym,
- oraz tzw. **port wewnętrzny**, w skład którego wchodzi Kanał Portowy oraz Baseny IV (Basen im. Piłsudskiego), V (im. Kwiatkowskiego), VI, i VII, w których realizowane są funkcje przeładunkowo-składowa i stoczniowa. Strefa ta powstała poprzez wybagrowanie w podmokłym terenie nadbrzeżnym Kanału Portowego oraz poszczególnych basenów portowych.

W granicach portu znajduje się port wojenny, który położony jest we wschodniej części Gdyni, w dzielnicy Oksywie. Ma osobne podejście i wejście północne. Port stanowi bazę logistyczną Marynarki Wojennej, którą zarządza oddział logistyczny - Komenda Portu Wojennego Gdynia. Granice obecnego Morskiego Portu Wojennego Gdynia określone zostały Rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 25 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Gdynia (Dz.U. z 2020 r., poz. 304).

4. Wymogi obronności bezpieczeństwo Państwa

Obszar planu GDY obejmuje akweny morskie istotne ze względu na niezakłócone funkcjonowania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i obronności państwa:

- Morski Port Wojenny Gdynia - miejsce bazowania dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej, stanowiące tereny zamknięte,
- działki ewidencyjne uznane za tereny zamknięte resortu obrony narodowej,
- strefa S-3 poligonu morskiego Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej P-42 będąca strefą stale zamkniętą dla rybołówstwa morskiego, część strefy S-15 - poligonu morskiego Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej P-3 będącego strefą stale zamkniętą dla

żeglugi i rybołówstwa morskiego oraz fragment strefy S-7, zamkniętej na stałe dla rybołówstwa morskiego, kotwiczenia, nurkowania i prowadzenia prac pogłębiarsko-czerpalnych,

- tory wodne Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej (0104, 0105, 0201, 0014, 0020).

5. Główne uwarunkowania zagospodarowania przestrzennego

5.1. Ochrona środowiska i przyrody

W granicach obszaru objętego planem GDY znajdują się dwie powierzchniowe formy ochrony przyrody w rozumieniu przepisów Ustawy o ochronie przyrody. Są to: obszar specjalnej ochrony ptaków Zatoka Pucka PLB220005 oraz fragment specjalnego obszaru ochrony siedlisk Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105. Niewielki pas wzdłuż wybrzeża zajmuje ponadto rezerwat przyrody „Kępa Redłowska”.

W akwenach objętych planem GDY występują niekorzystne warunki tarłowe dla okonia, za wyjątkiem obszaru w sąsiedztwie rezerwatu „Kępa Redłowska” i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105. Cały obszar objęty planem posiada warunki korzystne lub bardzo korzystne dla odbycia tarła przez śledzia jesienno, natomiast tylko zachodnia część obszaru posiada warunki korzystne lub średnio korzystne dla tarła śledzia wiosennego. Pas w centralnej części obszaru ma warunki bardzo korzystne dla odbycia tarła przez skarpia.

Obszar projektu planu wiosną, latem i jesienią zalicza się do średnio cennych dla ichtiofauny, natomiast zimą jego cenność uznano za niską.

Linia brzegowa w sąsiedztwie obszaru objętego projektem planu GDY, poddana jest naturalnym procesom przekształcania, związanym z warunkami hydrodynamicznymi. Sztuczne zasilanie materiałem piaszczystym jest jedną z metod ochrony brzegów morskich przyjętą do realizacji na mocy ustawy o ustanowieniu programu wieloletniego „Program ochrony brzegów morskich” (Dz. U. Nr. 67, poz. 621 z 18 kwietnia 2003 r.). Obecnie zapewnienie ochrony brzegów morskich na obszarze projektu planu GDY planowane jest do realizacji poprzez wykonanie umocnień brzegowych i sztucznego zasilania materiałem piaszczystym.

5.2. Obszary i warunki ochrony dziedzictwa kulturowego

Informacje dotyczące zabytków na obszarze objętym projektem planu GDY, zawiera ewidencja zabytków, którą prowadzi Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, na podstawie art. 22 ust. 6 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Obiekty te zebrane są w „Wykazie obiektów podwodnych o potencjalnym charakterze zabytkowym zalegających w obszarze morskich wód wewnętrznych akwenu Zatoki Gdańskiej”. W akwenach objętych planem GDY znajdują się trzy wraki stanowiące zabytek archeologiczny.

5.3. Obszary i warunki uprawiania rybołówstwa i akwakultury

Szczegółowe warunki uprawiania rybołówstwa komercyjnego określa Rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 21 sierpnia 2019 r. w sprawie wymiarów i okresów ochronnych organizmów morskich oraz szczegółowych warunków wykonywania rybołówstwa komercyjnego (Dz. U. z 2019 r., poz. 1701). Zgodnie z ww. rozporządzeniem oraz przepisami ustawy o rybołówstwie morskim i ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, na obszarze wód wewnętrznych portu w Gdyni objętych projektem planu GDY, obowiązuje zakaz wykonywania rybołówstwa komercyjnego.

Na terenie projektu planu GDY obowiązują okresy ochronne ryb:

- rybołówstwo komercyjne:
 - łososia i troci – od dnia 15 września do dnia 15 listopada w pasie wód o szerokości 4 Mm od brzegu,
 - sandacza – od dnia 10 kwietnia do dnia 31 maja na obszarze wód między południkami 16°40'00" a 19°21'00" długości geograficznej wschodniej,
 - jesiotra ostronosego – od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia,
 - węgorza – od dnia 1 listopada do dnia 31 stycznia,
 - siei - od dnia 1 stycznia do dnia 31 stycznia oraz od dnia 1 grudnia do dnia 31 grudnia.
- rybołówstwo rekreacyjne:
 - łososia i troci – od dnia 15 września do dnia 30 listopada w pasie wód o szerokości 4 Mm od brzegu,
 - sandacza – od dnia 10 kwietnia do dnia 31 maja na obszarze wód pomiędzy południkami 16°40'00" a 19°21'00" długości geograficznej wschodniej,
 - skarpia – od dnia 1 czerwca do dnia 31 lipca na obszarze wód na wschód od południka 15°00'00" długości geograficznej wschodniej,
 - jesiotra ostronosego – od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia na obszarze morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej,
 - węgorza – od dnia 15 czerwca do dnia 15 lipca na obszarze morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i w polskiej wyłącznej strefie ekonomicznej;
 - szczupaka – od dnia 1 stycznia do dnia 15 maja na obszarze morskich wód wewnętrznych Zatoki Gdańskiej;

Ponadto od początku 2020 roku obowiązuje wprowadzony przez Komisję Europejską zakaz połowów dorsza na wschodniej części Morza Bałtyckiego. Na obszarze objętym planem GDY nie prowadzi się akwakultury.

5.4. Obszary i warunki pozyskiwania energii odnawialnej

Na obszarze objętym planem GDY obowiązuje zakaz lokalizacji elektrowni wiatrowych. Zgodnie z Ustawą o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (Dz.U. 2019 poz. 2169 z późn. zm.) morskie farmy wiatrowe mogą być lokalizowane jedynie w wyłącznej strefie ekonomicznej – co oznacza zakaz ich lokalizacji w granicach morza terytorialnego oraz morskich wód wewnętrznych. Zasoby energii falowania oraz energii prądów wodnych są niewielkie, bez ekonomicznych i technicznych perspektyw ich szerszego wykorzystywania.

5.5. Rozpoznawanie złóż kopalin oraz wydobywanie kopalin ze złóż

Na terenie objętym planem GDY nie występują żadne udokumentowane złoża kopalin. Nie wydano również żadnych koncesji na poszukiwanie czy rozpoznanie węglowodorów oraz wydobywanie węglowodorów ze złóż. Nie prowadzi się również: prac geologicznych, wydobywania kopalin ze złóż, podziemnego bez zbiornikowego magazynowania substancji, podziemnego składowania odpadów, podziemnego składowania dwutlenku węgla w celu przeprowadzenia projektu demonstracyjnego wychwytu i składowania dwutlenku węgla.

6. Wydane decyzje oraz inwestycje celu publicznego

W planie GDY przeanalizowano uwarunkowania wynikające z prawomocnych decyzji administracyjnych. Dotyczyły one inwestycji z zakresu infrastruktury portowej (budowy, przebudowy lub rozbudowy elementów infrastruktury w porcie), a także infrastruktury liniowej. Większość z nich została zrealizowana.

Z przeprowadzonej analizy wynika, że na obszarze objętym planem planowane są (lub są w trakcie realizacji) następujące przedsięwzięcia:

1. roboty czerpalne na torze podejściowym i w wejściu głównym;
2. przebudowa Nabrzeża Polskiego;
3. przebudowa Ostrogi Pilotowej Południowej i nabrzeża przy niej;
4. przebudowa Ostrogi Pilotowej Południowej i jej skrócenie;
5. przebudowa Nabrzeży: Helskiego I, Helskiego II, Oksywskiego;
6. pogłębienie akwenów wewnętrznych i związana z tym przebudowa Nabrzeży: Włoskiego, Norweskiego, Słowackiego.

Rozstrzygnięcia planu muszą respektować wydane wcześniej prawomocne decyzje administracyjne.

7. Wnioski do planu

W odpowiedzi na pisemne zawiadomienie Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dnia 27.01.2020 r. i na podanie do publicznej wiadomości informacji o przystąpieniu do sporządzania projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu w Gdyni wpłynęło 7 pism od instytucji i organów właściwych do opiniowania i uzgadniania planu oraz 10 pism od innych instytucji i osób prawnych, głównie od przedsiębiorstw z branży portowo-przemysłowej i infrastrukturalnej działających na terenach portowych i w ich sąsiedztwie, a także deweloperów i instytucji naukowych. Nie wpłynęły żadne wnioski od podmiotów innych (usługowych, mieszkaniowych) położonych w pobliżu akwenów portowych. Łącznie zidentyfikowano 34 wniosków od instytucji i organów i 19 wniosków od innych podmiotów, razem 53.

Większość wniosków dotyczyła uwzględnienia w projekcie planu inwestycji planowanych przez wnioskodawców, mniej lub bardziej zawansowanych koncepcyjnie i projektowo. Wśród nich bardzo wiele wniosków dotyczyło remontów i modernizacji nabrzeży portowych i innych urządzeń portowych, pogłębienia (weryfikacji głębokości) akwenów portowych przy wskazanych nabrzeżach i torów żeglugowych, były też wnioski dotyczące budowy nowych elementów (rejonów przeładunkowych) portu, a także nowych obiektów infrastruktury technicznej. Deweloperzy z kolei wnioskowali o uwzględnienie ich zamierzeń inwestycyjnych na terenach okołoportowych. Kolejna grupa wniosków dotyczyła utrzymania i rozbudowy, a w nielicznych przypadkach przebudowy istniejących elementów zagospodarowania zarówno w akwatoriach jak i terytoriach portowych. Instytucje naukowe wnioskowały o uwzględnienie możliwości prowadzenia prac badawczych i naukowych. 5 wniosków dotyczyła zagadnień obronności kraju. Wreszcie organy samorządu terytorialnego, oprócz wniosków dotyczących konkretnych obiektów i miejsc, sformułowały wnioski ogólne dotyczące uwzględnienia polityk sektorowych zawartych w ich dokumentach planistycznych i strategicznych.

Jeżeli chodzi o przestrzenne rozmieszczenie wniesionych wniosków to dotyczyły one zarówno akwatoriów portowych objętych planem, jak i terytoriów portowych i miejskich zaliczonych do terenów przyległych do akwenów portowych, a więc objętych analizą uwarunkowań do planu i tylko w uwarunkowaniach możliwych do uwzględnienia. Niektóre wnioski wykraczały poza akwatoria objęte granicami planu GDY i poza terytoria objęte granicami analiz; z oczywistych względów nie mogły być uwzględnione, ani nawet rozpatrywane.

8. Kierunki rozwoju portu w Gdyni

W 2014 roku Zarząd Morskiego Portu Gdynia opracował Strategię Rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku, w której sformułowano kierunki rozwoju portu, których realizacja ma umożliwić Gdyni utrzymanie charakteru portu uniwersalnego, zdolnego do obsługi największych statków zawijających na Bałtyk i kluczowego węzła transportowego w europejskim korytarzu transportowym Bałtyk–Adriatyk.

Strategia rozwoju Portu Gdynia zakłada utrzymanie jego uniwersalnego charakteru i dalszy zrównoważony rozwój na trzech głównych rynkach ładunkowych: kontenerowym, ro-ro, w tym promowym, oraz masowym. Strategia taka zgodna jest także z naturalnymi predyspozycjami portu, który po przystosowaniu będzie zdolny do przyjmowania największych statków kontenerowych, masowych i pasażerskich zawijających na Bałtyk.

Dzięki realizacji przedsięwzięć infrastrukturalnych na zapleczu, w tym w Korytarzu Bałtyk – Adriatyk, możliwe będzie wykorzystanie dużego potencjału rynków tranzytowych osi północ – południe oraz wschód – zachód.

Efektami działań zawartych w Strategii będzie m.in. rozwój Gdyni jako węzła logistycznego w sieci bazowej TEN-T, zwiększenie potencjału Portu Gdynia, zwiększenie przepustowości terminali przeładunkowych i powstanie nowych terminali przeładunkowych w porcie, umożliwienie obsługi w Porcie Gdynia statków o parametrach Baltmax, nowy terminal promowy w Gdyni jako element Autostrady Morskiej Gdynia-Karlskrona, zagwarantowanie możliwości obsługi największych statków pasażerskich, możliwość obsługi ładunków petrochemicznych w relacjach eksport-import.

Priorytetowym zadaniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A jest inwestycja pod nazwą „Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia” (w skrócie: PZPG), które uzyskało akceptację Rządu Rzeczypospolitej Polskiej i zostało umieszczone w rządowym projekcie Programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku).

Realizacja tego zadania będzie polegać na wybudowaniu nowego pirsu portowego na wodach Zatoki Gdańskiej wraz z nowym połączeniem kolejowym oraz drogowym.

W projekcie planu zagospodarowania uwzględniono planowaną inwestycję pn. „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, Etap II - Pogłębienie toru podejściowego”.

Obejmuje ona przebudowę i rozbudowę głowic falochronów w wejściu głównym do Portu Gdynia oraz poszerzenie i pogłębienie toru podejściowego do Portu Gdynia. Tor po przebudowie będzie miał szerokość 280 m i głębokość 17 m. Wejście główne do portu zostanie również pogłębione do 17 m. Szerokość wejścia w świetle konstrukcji falochronów w wyniku przebudowy ulegnie zwężeniu z istniejących 149 m do 143 m (mierzone w osi falochronów bez urządzeń odbojowych) jednak szerokość pogłębienia wejścia w dnie ulegnie poszerzeniu z obecnych 115 m do 143 m (pogłębienie na pełną szerokość wejścia).

Kolejną inwestycją (w trakcie realizacji) jest budowa nowego publicznego terminalu promowego umożliwiająca rozwój Autostrady Morskiej Gdynia – Karlskrona, we wschodniej części Portu Gdynia, przy IV Basenie Portowym, Nabrzeżach Polskim i Fińskim, wraz z infrastrukturą towarzyszącą, umożliwiającego sprawną obsługę ładunków i pasażerów oraz poprawę dostępności transportowej portu.

Ponadto w Porcie realizowane są obecnie inwestycje:

- Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja – planowany termin zakończenia – I kwartał 2021 r. Przedmiotem projektu jest

elektryfikacja bocznic Intermodalnego Terminalu Kolejowego wraz z jej przebudową, budową nowego toru oraz nowych rozjazdów na grupie przyjazdowo-odjazdowej, a także montaż nowego systemu sterowania ruchem kolejowym (SRK).

- Budowa infrastruktury intermodalnej na terenie Centrum Logistycznego Portu Gdynia - planowany termin zakończenia – III kwartał 2021 r. Planowany terminal intermodalny zostanie wyposażony w urządzenia sterowania ruchem kolejowym i składać się będzie z systemu placów składowych przeznaczonych do magazynowania ładunków. Inwestycja obejmuje budowę dwutorowego terminalu o długości torów po 650 metrów, wraz z torem odstawczym i połączeniem obszaru logistycznego, zlokalizowanego w rejonie ulicy Logistycznej. Planowana jest także budowa drogi łączącej place manewrowo - odstawcze z ulicą Logistyczną oraz ulicą Kontenerową. Potencjał przeładunkowy nowego terminalu intermodalnego szacuje się na około 2-3 mln ton. W ramach projektu zrealizowano już budowę drogi technologicznej. Obecnie trwają prace nad budową placów manewrowo-składowych.
- Rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia - przebudowa i elektryfikacja – planowany termin zakończenia – I kwartał 2021 r.
- Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków ze statków w Porcie Gdynia - planowany termin zakończenia III kwartał 2020 r.

9. Planowana struktura funkcjonalno-przestrzenna, przeznaczenie akwenów

Obszar objęty planem GDY dzieli się na 16 akwenów:

GDY.01.Ip – funkcja podstawowa funkcjonowanie portu, w skład którego wchodzi Awanport, Kanał Portowy, Kanał Południowy oraz Baseny I (Basen Prezydenta), II (Basen T.Wendy), III (Basen Węglowy) IV (Basen im. Piłsudskiego), V (Basen im. Kwiatkowskiego), VI, i VII i VIII. Akwen pełni funkcje: transportowe, przeładunkowe, postojowe, przeładunkowo-postojowe, stoczniowe, postojowo-remontowe; w akwenie zlokalizowane są dwie przystanie i terminal promowy.

W akwenie planowana jest przebudowa i rozbudowa głowic falochronów w wejściu głównym do Portu Gdynia jak również roboty czerpalne na torze podejściowym i w wejściu głównym, których przeprowadzenie będzie możliwe dopiero po wykonaniu nowych głowic falochronów.

1) zrealizowane inwestycje:

- a) skrócony Pirs I,
- b) przebudowana głowica Pirsu II,
- c) przebudowane nabrzeża,
- d) nowe pomosty pływające w Basenie I;

2) planowane oraz w będące w trakcie realizacji inwestycje:

- a) planowana przebudowa i rozbudowa głowic falochronów w wejściu głównym do Portu Gdynia,
- b) planowana przebudowa Nabrzeża Indyjskiego,
- c) roboty czerpalne na torze podejściowym i w wejściu głównym,
- d) przebudowa Nabrzeża Polskiego,
- e) przebudowa Ostrogi Pilotowej Południowej i nabrzeża przy niej,
- f) przebudowa Ostrogi Pilotowej Południowej i jej skrócenie,
- g) przebudowa Nabrzeży: Helskiego I, Helskiego II, Oksywskiego,
- h) pogłębienie akwenów wewnętrznych i związana z tym przebudowa Nabrzeży: Włoskiego, Norweskiego, Słowackiego,
- i) nowe obrotnice.

GDY.02.B, GDY.03.B, GDY.04.B – funkcja podstawowa obronność i bezpieczeństwo państwa obejmujące akweny Portu Wojennego Gdynia określone Rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 25 lutego 2020 r. w sprawie granic Morskiego Portu Wojennego Gdynia (Dz.U. z 2020 r., poz. 304). Akweny wyznaczone zgodnie z wnioskiem Ministerstwa Obrony Narodowej¹.

GDY.05.B, GDY.06.B – funkcja podstawowa obronność i bezpieczeństwo państwa: akweny zamknięte dla rybołówstwa i żeglugi wyznaczone na podstawie projektu Rozporządzenia w sprawie stref zamykanych na morskich wodach wewnętrznych oraz morzu terytorialnym Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z wnioskiem Ministerstwa Obrony Narodowej².

GDY.07.S - funkcja podstawowa turystyka, sport i rekreacja obejmujący akwen na południe od mariny, wzdłuż plaży poza granicami portu gdyńskiego, na wodach przybrzeżnych Zatoki Gdańskiej. Akwen ten pełni ważną rolę turystyczną, sportową i rekreacyjną. Plan utrzymuje te funkcje i stwarza warunki dla ich rozwoju. Plan ustala ważną funkcję dopuszczalną: ochrona brzegu morskiego. Akwen znajduje się w granicach strefy zastrzeżonej dla rybołówstwa przybrzeżnego, która jest również obszarem treningowym dla małych jednostek sportowych oraz obszarem zamkniętym dla statków uprawiających żeglugę przybrzeżną – strefa wyznaczona Zarządzeniem Nr 5 Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dn. 27.02.1979 r. (ogłoszona w Wiadomościach żeglarskich Nr 10 dnia 10.03.1979 r. poz. 101.). Wokół zidentyfikowanego wraku ustalono w planie strefy ochrony konserwatorskiej o promieniu 25 m licząc od obrysu obiektu.

GDY.08.O – funkcja podstawowa ochrona środowiska i przyrody; obejmuje fragment Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk Klify i Rafy Kamienne Orłowa PLH220105 oraz niewielki fragment Rezerwatu Kępa Redłowska, w obrębie którego występuje bogata fauna, z udziałem rzadkich i objętych ochroną gatunków ryb, a także innych gatunków, jak np. rzadkie w Polsce morskie bezkręgowce. Akwen znajduje się w granicach strefy zastrzeżonej dla rybołówstwa przybrzeżnego, która jest również obszarem treningowym dla małych jednostek sportowych oraz obszarem zamkniętym dla statków uprawiających żeglugę przybrzeżną – strefa wyznaczona Zarządzeniem Nr 5

¹ Wniosek Ministra Obrony Narodowej znak MON.DI.WZN.270.3.2020 z dnia 10.03.2020 r. do projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdyni.

² Wniosek Ministra Obrony Narodowej znak MON.DI.WZN.270.3.2020 z dnia 10.03.2020 r. do projektu planu zagospodarowania przestrzennego akwenów portu morskiego w Gdyni.

Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni z dn. 27.02.1979 r. (ogłoszona w Wiadomościach żeglarskich Nr 10 dnia 10.03.1979 r. poz. 101.).

GDY.09.Ip – funkcja podstawowa funkcjonowanie portu: akwen redy portu Gdynia jest najważniejszym obszarem rozwojowym portu: przewiduje się tu inwestycję pod nazwą „Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia” (w skrócie: PZPG), która jest priorytetowym zadaniem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Akwen znajduje się w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony Ptaków Zatoka Pucka PLB220005, w którym obowiązują przepisy odrębne. W akwencie znajduje się projektowane kotwiczowisko.

GDY.10.T – funkcja podstawowa transport: akwen obejmuje tor podejściowy do portu, stanowiący infrastrukturę zapewniającą dostęp do portu morskiego Gdynia. Akwen znajduje się w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony Ptaków Zatoka Pucka PLB220005, w którym obowiązują przepisy odrębne. W akwencie znajdują się tory wodne Marynarki Wojennej: 0104 i 0105 zatokowy, 0201 przybrzeżny, 0014 podejściowy, 0020 łączący. W akwencie planowana jest inwestycja pn. „Pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia, Etap II - Pogłębienie toru podejściowego”.

GDY.11.T – funkcja podstawowa transport: w akwencie znajdują się elementy systemu rozgraniczenia ruchu statków VTS Zatoka Gdańska- „TSS – W” (TSS – Zachód) oraz trasa zalecana, prowadząca do portu morskiego w Gdyni; strefa obowiązywania Systemu Rozgraniczenia Ruchu Statków i początek toru podejściowego do portu w Gdyni. W akwencie znajduje się tor wodny Marynarki Wojennej - 0201 przybrzeżny. Wokół zidentyfikowanego wraku ustalono w planie strefy ochrony konserwatorskiej o promieniu 25 m licząc od obrysu obiektu. Akwen znajduje się w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony Ptaków Zatoka Pucka PLB220005, w którym obowiązują przepisy odrębne.

GDY.12.T – funkcja podstawowa transport: pozostała część akwenów rozwojowych portu gdyńskiego zlokalizowana wzdłuż północnej granicy portu. W akwencie znajdują się tory wodne Marynarki Wojennej: 0105 zatokowy, 0201 przybrzeżny, 0020 łączący. Akwen jest położony w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony Ptaków Zatoka Pucka PLB220005, w którym obowiązują odrębne przepisy.

GDY.13.T – funkcja podstawowa transport: pozostała część akwenów rozwojowych portu gdyńskiego zlokalizowana wzdłuż południowej i wschodniej granicy Portu. W akwencie znajdują się projektowane kotwiczowiska. W akwencie znajduje się tor wodny Marynarki Wojennej: 0104 zatokowy oraz kotwiczowiska K-2 i K-3 Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej.

W granicach akwenu przebiega kabel optotelekomunikacyjny pomiędzy portami Gdynia – Gdańsk z ustanowioną strefą bezpieczeństwa o szerokości po 100 m na każdą ze stron (zakaz kotwiczenia, połowów i nurkowania).

Wokół zidentyfikowanego wraku ustalono w planie strefy ochrony konserwatorskiej o promieniu 25 m licząc od obrysu obiektu.

GDY.14.Sm – funkcja podstawowa marina. Akwen obejmuje istniejącą przystań jachtową „Marina Gdynia”.

GDY.15.Sm – funkcja podstawowa marina. Akwen obejmuje projektowaną wzdłuż Nabrzeża Beniowskiego przystań jachtową.

GDY.16.Ps – funkcja podstawowa przemysł stoczniowy. Akwen Basenu VII wykorzystywany na potrzeby przemysłu stoczniowego.