



XVII. KIERUNKI POLITYKI PRZESTRZENNEJ GDYNI ZWIĄZANE ZE WSPÓŁPRACĄ Z GMINAMI POŁOŻONYMI W OTOCZENIU LOKALNYM

1. UWARUNKOWANIA I ZASADY OGÓLNE POLITYKI

- Gdańsk i Sopot, ale także mniejsze gminy sąsiadujące z Gdynią, prowadzą politykę samodzielnego rozwoju. Związane to jest z możliwościami ustawowymi i chęcią spożytkowania korzyści położenia w aglomeracji, a częściowo także z nawarstwieniem się pewnych problemów rozwoju, spowodowanych sąsiedztwem z dużym miastem, co wytworzyło postawy ostrożności i niezależności. Warunkiem uzyskania wzajemnych korzyści jest rozważna i wielostronnie korzystna współpraca sąsiadujących gmin.
- Otoczenie lokalne Gdyni cechuje się wysokimi walorami przyrodniczymi, społecznymi i ekonomicznymi - te ostatnie związane są przede wszystkim z koncentracją w obszarze TOM względnie dynamicznej i nowoczesnej gospodarki oraz przestrzeni zurbanizowanej o wysokim standardzie technicznym. Stwarza to dla zagospodarowania przestrzennego Gdyni pozytywne na ogół uwarunkowania: większa szansa, różnorodność i skala rozwoju działalności (zwłaszcza unikatowych), możliwość ograniczenia rozwoju niektórych działalności na terenie Gdyni (takich, które już są w jej otoczeniu i które na wystarczającym poziomie obsługują mieszkańców Gdyni).
- W otoczeniu lokalnym Gdyni znajdują się ważne systemy techniczne, zasoby społeczne i przyrodnicze (w tym ekosystemy), których funkcjonowanie (i/lub rozwój) jest zagrożony i które wymagają skoordynowanej polityki przestrzennej i środowiskowej wszystkich gmin Metropolii. Należą do nich przede wszystkim: Zatoka Gdańska (w tym Pucka), Trójmiejski Park Krajobrazowy, główny układ transportowy i energetyczny (o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym), system gospodarowania odpadami oraz ochrony przed emisjami zanieczyszczeń powietrza, gleb i wód.
- Generalnym uwarunkowaniem dla rozwiązywania ponadlokalnych problemów jest umiejętność podjęcia dialogu gmin trójmiejskich - zorganizowania form instytucjonalnych lub zadaniowych. Rola koordynująca przypada opracowywanemu planowi zagospodarowania przestrzennego Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego. W projekcie planu TOM (grudzień 2007 r.) przyjęto następujące **zasady kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej TOM**, które mają zastosowanie do polityki przestrzennej prowadzonej w Gdyni i jej otoczeniu lokalnym:
 - zachowania obszarów cennych przyrodniczo oraz utrzymania osnowy ekologicznej Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego;
 - oszczędnej gospodarki zasobami - polegającej w odniesieniu do przestrzeni na pierwszeństwie racjonalizacji wykorzystania już zainwestowanych przestrzeni miejskich w stosunku do ekspansji terytorialnej;
 - minimalizacji konfliktów wywołujących negatywne skutki środowiskowe, społeczno-kulturowe i ekonomiczne – zasada realizowana przez usprawnienie, zmianę technologii lub zmianę, relokację funkcji oraz właściwe zagospodarowanie terenów stykowych;
 - rozwijania wielofunkcyjności poszczególnych struktur Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego wszędzie tam, gdzie nie ma przeciwwskazań środowiskowych, społeczno-kulturowych lub ekonomicznych – zasada ma na celu zmniejszanie potrzeb przewozowych oraz integrację przestrzenną, społeczną i kulturową poszczególnych obszarów (struktur);
 - kształtowania tożsamości poszczególnych struktur Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego;
 - łączenia funkcji komplementarnych – zasada ma na celu racjonalizację gospodarki zasobami materialnymi i energią oraz redukcję potrzeb transportowych, powinna być realizowana poprzez politykę lokalizacyjną umożliwiającą pożądane uzupełnianie się technologii (produkcyjnych, komunalnych) lub sposobów wykorzystania terenu.



2. KIERUNKI POLITYKI W ODNIESIENIU DO POSZCZEGÓLNYCH GMIN

1. Kierunek północno-zachodni stanowi pogranicze Gdyni i **Rumi** (obszar Pradoliny Kaszubskiej). Najważniejsze jest tam właściwe skoordynowanie utrzymania i rozwoju ponadlokalnych urządzeń infrastruktury i transportu: OMB Dębogórze, ujęcia GZWP 110, Obwodowa Północna, centrum logistyczne (kolejowo-samochodowa stacja ładunkowa), a także wzmocnienie procesów regulacji ekologicznej i ochrony krajobrazu. Celem tych ostatnich działań winno być zmniejszenie emisji i transportu zanieczyszczeń wzdłuż układu dolinnego oraz zachowanie tożsamości jednostek struktury krajobrazowej, zwłaszcza zapobieżenie "zlewaniu się" struktur osiedleńczych Rumi z Dzielnicą Przemysłowo-Portową Gdyni. Można to osiągnąć m.in. przez odpowiednie zagospodarowanie strefy stykowej Gdyni, Rumi i gm. Kosakowo jako swoistego korytarza ekologiczno-krajobrazowego. Powinno tam być wykluczone lokalizowanie wszelkich funkcji mogących wpływać negatywnie na wody podziemne GZWP 110, natomiast dopuszczalne są funkcje zieleni rekreacyjnej, w tym ogrody działkowe (z wyłączeniem lub ścisłym limitowaniem stosowania środków chemicznych).

Bardzo ważnym elementem tego podobszaru - ze względu na istotne interesy Rumi, a także Redy, miasta i gminy Wejherowo - powinna być Obwodowa Północna, realizowana etapowo, docelowo jako przedłużenie gdyńskiego odcinka Drogi Czerwonej. Dla odciążenia Rumi od uciążliwego ruchu ciężarowego priorytetowe jest zrealizowanie połączenia ul. Hutniczej z układem tranzytowym w zachodniej części Dzielnicy Portowo-Przemysłowej.

2. Kierunek północny - **gm. Kosakowo** - jest tradycyjnym terenem ekspansji funkcji miejskich Gdyni, w tym mieszkalnictwa wielorodzinnego, obsługiwanym niemal w pełni przez gdyńską komunikację autobusową. Czy kierunek ten będzie mógł być otwarty dla rozwoju Gdyni, zdecydować mogą wspólnie prowadzone przez Gdynię i gm. Kosakowo studia planistyczne i negocjacje. Po stronie Kosakowa istnieją znaczne oczekiwania co do skali potrzeb infrastrukturalnych możliwych do zaspokojenia przez Gdynię i co do regulacji uciążliwości szeregu pozalokalnych obiektów. Istotna może być też wspólna oferta wysokochodowych obiektów, które mogłyby powstać. Rola Gdyni przejawiać się też może poprzez wpływ na głównych dysponentów uciążliwych obiektów na terenie gminy, a zarazem aktorów rozwoju Gdyni (Dowództwo MW i przedsiębiorstwa infrastrukturalne).

3. Kierunki zachodni i północno-zachodni to obszar **gm. Wejherowo**. Skala możliwości rozwoju mieszkalnictwa i zagospodarowania terenów dla innych funkcji związanych z Gdynią jest znacznie mniejsza niż w gm. Kosakowo, lecz są one znacznie atrakcyjniej położone pod względem środowiskowo-krajobrazowym, co zaczyna odbijać się w obrocie nieruchomościami (wzrost dynamiki i cen), w znacznym stopniu przygotowywanych do zabudowy. Podobny jest rodzaj głównego uwarunkowania - minimalizacja negatywnych oddziaływań dużego uciążliwego obiektu infrastruktury komunalnej - składowiska odpadów w Łężycach. W tym przypadku, poza partnerami po stronie władz samorządowych istotny wpływ na sytuację mają decyzje i zachowania poważnych aktorów instytucjonalnych, jakimi są Komunalny Związek Gmin Doliny Redy i Chylonki oraz Trójmiejski Park Krajobrazowy. Dla ułożenia zasad współpracy z tym ostatnim, w celu wykorzystania również wszelkich innych atrakcyjnych terenów TPK - nie tylko na terenie gm. Wejherowo - istotne znaczenie będzie miało opracowanie w trybie konsensualnym tzw. Planu Ochrony Parku.

4. Kierunek zachodni stanowią rozległe, stosunkowo dogodne do zagospodarowania i bardzo jednorodne pod względem charakteru środowiska przyrodniczego oraz społeczno-kulturowego obszary będące w zarządzie **gmin Szemud i Żukowo**. Te ostatnie cechy (np. charakter krajobrazu, formy zabudowy) powinny być kultywowane na całym obszarze zachodniego kierunku rozwojowego Gdyni, również w granicach miasta. Jednocześnie, odmienne cechy zagospodarowania terenu, a przede wszystkim odrębność i odmienność polityk dwu różnych podmiotów władz lokalnych, wskazują na różnice uwarunkowań i potrzebę oddzielnego potraktowania kierunku "chwaszczyńskiego" i kierunku "koleczkowskiego". W obszarze miasta w naturalny sposób rozdzielane są one przez węzeł ekologiczny kompleksu Góry Donas i korytarz ekologiczny rz. Kaczej.

Generalnie, z cech terenu i kierunków polityki gmin wynika, że preferowany jest na tym obszarze rozwój niskointensywnego budownictwa mieszkaniowego (w planach wyznaczone są już spore rezerwy terenów - na ok. 9 tys. mieszkańców), a także stosunkowo małoterenochońnych i niskociężliwych

form działalności gospodarczych, różnorodnych pod względem działowym. Mogą to być również działalności o charakterze usług publicznych, także o znaczeniu ponadlokalnym (aglomeracyjnych, regionalnych). Spełnione muszą być jednak dwa warunki: "przyjazność" dla środowiska i krajobrazu (zwłaszcza w otulinie TPK i w strefie ochrony zlewni Raduni) oraz dochodowy charakter działalności, gdyż w zasadzie tylko takimi interesują się władze gmin Szemud i Żukowo. Czynnikiem szczególnie dynamizującym oba wymienione kierunki użytkowania (działalności komercyjne i usług publicznych) jest układ drogowy, zwł. istniejąca droga nr 220 oraz proj. tzw. Trasa Kaszubska (niezależnie od wariantu jej przebiegu i klasy funkcjonalnej).

Władze gm. Żukowo zainteresowane są rozwiązaniem wspólnie z Gdynią:

- problemu odprowadzenia ścieków z rejonu Chwaszczyna (rozwiązania alternatywne są niewątpliwie mniej korzystne - odprowadzanie do gdańskiego kolektora Morena lub ograniczone ilości do rz. Strzelenki);
- zagospodarowania terenów strefy ochronnej od nadajnika RTV (położonej w granicach Gdyni i Chwaszczyna). W obszarze strefy mogłyby znaleźć się terenochłonne obiekty niewymagające b. dobrego stanu środowiska, jednocześnie charakteryzujące się wysoką dochodowością, jak - przykładowo - Giełda Samochodowa (relokowana z kolizyjnej działki w centrum Chwaszczyna, położonej wewnątrz dzielnicy mieszkaniowej).

Gmina Szemud zainteresowana jest uściśleniem przebiegu tzw. Trasy Kaszubskiej, a przede wszystkim zrealizowaniem wspólnie z Gdynią obsługi kanalizacyjnej rejonu **Bojano-Koleczkowo**, gdyż rejon ten zamierza promować dla lokalizacji osiedli ekologicznych, zwłaszcza po wybudowaniu sieci zasilającej w gaz za pośrednictwem stacji redukcyjnej na gazociągu Włocławek-Gdynia.

5. Kierunek południowy to styk z miastami **Gdańsk i Sopot**. Główne uwarunkowania strategiczne dla współpracy w tym obszarze są podobne dla obu miast:

- ochrona wartościowych i zagrożonych układów ekologiczno-krajobrazowych (lasy TPK, dolina Swelini) oraz eliminacja czynników, które spowodowały zaliczenie Aglomeracji do obszaru tzw. ekologicznego zagrożenia;
- ograniczanie wzajemnie niszczącej konkurencji, rozwój specjalizacji i współpracy, przekształcanie jej we wspólne oferty marketingowe;
- realizowanie kluczowych inwestycji infrastrukturalnych (metropolitalny układ transportowy, w tym Kolej Metropolitalna i Droga Czerwona);
- zagospodarowanie rekreacyjne terenów leśnych (w tym koordynacja ścieżek spacerowych, tras rowerowych ew. konnych itp.).

Pożądana kooperacja z Gdańskiem i Sopotem (częściowo ewent. z innymi gminami, np. Żukowem), dotyczyć może lokalizacji działalności unikalnych w skali aglomeracji, jak np. centrum kongresowe, giełda hurtowego handlu art. rolnymi, forum morskie, park rozrywki, ogród botaniczny oraz takich przedsięwzięć, jak rozbudowa obiektów targowych, nowe lokalizacje w dziedzinie szkolnictwa wyższego, zdrowia - o zasięgu ponadlokalnym.

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