

Gdynia, 1 lipca 2019

Dotyczy: „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”

Dotyczy miejsca: **Port w Gdyni.**

Prezydent Miasta Gdyni
Pan dr Wojciech Szczurek

Krajowa Izba Gospodarki Morskiej Pomorskiego Oddziału Regionalnego w związku z przedstawieniem projektu „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni wraz z prognozą oddziaływania na środowisko” zwraca się z uprzejmą prośbą o wstrzymanie procedury sporządzenia projektu studium do końca bieżącego roku.

Prośba ta motywowana jest zamiarami inwestycyjnymi naszego członka tj. Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., które kolidują ze zmianami wprowadzanymi przez przedstawione Studium.

W szczególności chodzi o działania ZMPG S.A w zakresie:

1. ustalenia Granic Portu Wojennego w Gdyni i stref zamkniętych (Ministerstwo Obrony Narodowej).
2. ustalenia granic Portu Morskiego w Gdyni w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. (rozpatrzenie wniosków ZMPG S.A. przez MG MiŻŚ ma nastąpić niezwłocznie po ustaniu granic z pkt. 1)
3. alternatywnego połączenia Portu Gdynia z siecią dróg krajowych
 - a. prowadzone są konsultacje z Ministerstwem Infrastruktury oraz GDDKiA,
 - b. prowadzi się prace w zakresie możliwości rozbudowy Trasy Kwiatkowskiego
 - c. Politechnika Gdańska pracuje nad alternatywny przebiegiem Drogi Czerwonej
4. przebudowy Stacji Gdynia Port – projekt PKP PLK S.A. „Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni
5. budowy Portu Zewnętrznego, w ramach którego rozpoczyna się procedura PPP.
6. budowy połączenia drogowo-kolejowego Portu Zewnętrznego, w zakresie obsługi komunikacyjnej zewnętrznych pirsów Portu Gdynia oraz poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdynia
7. braku rozstrzygnięcia kwestii oznaczenia klasy dróg prowadzących do Portu Gdynia w ramach uzupełniania odcinka „ostatniej mili”.

W związku z powyższym prace nad Studium powinny być wstrzymane do wnioskowanego wyżej terminu celem uniknięcia potencjalnych błędów proceduralno-merytorycznych.

Pragniemy również zwrócić uwagę na zmiany i uzupełnienia, niektórych elementów Studium, które mogą mieć negatywny wpływ na priorytety inwestycyjne związane z budową węzła transportowego Gdynia, korytarza TEN-T Bałtyk-Adriatyk (które zamieszczone zostały w rządowym projekcie programu rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)). M.in. w zakresie:

- projektu „Budowa publicznego terminalu promowego w Porcie Gdynia”;

- projektu budowy infrastruktury intermodalnej na terenie centrum Logistycznego Portu Gdynia – brak bocznic kolejowej wzdłuż „Drogi Czerwonej”
- projektu budowy infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych ze statków w Porcie Gdynia.
- budowa nowej infrastruktury na rozszerzonych terenach portu (w tym budowa „Portu Zewnętrznego”);
- realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej
- Droga Czerwona

Wraz z obecnym wzrostem przeładunków w Porcie Gdynia, przewidywanym dalszym ich wzrostem oraz planowaną rozbudową portu, niezbędne jest uznanie - w prowadzeniu polityki planistycznej miasta mającej wpływ na funkcjonowanie portu - priorytetu eliminacji wąskich gardel, w szczególności:

1. brak dostępu do portu na odcinku tzw. „ostatniej mili”.
2. konieczność usprawnienia dostępu transportowego do terenów portowo-stoczniowych, wraz z pełną integracją Portu Gdynia jako portu bazowego TEN-T.
3. realizacji drogi głównej ruchu przyspieszonego (GP) – połączenie drogowe od drogi S7 [OZT] węzeł „Gdynia Chylonia” poprzez Czerwoną Drogę do Portu Gdynia.

Przy pracach nad uzupełnieniem Studium prosimy zwrócić szczególną uwagę na planowane inwestycje w pobliżu terenów portowych, w szczególności tych przeznaczonych pod wielorodzinne budownictwo mieszkaniowe. Bliskość terminali portowych oraz funkcjonowanie portu będzie mieć niewątpliwie negatywny wpływ na komfort mieszkania w rzeczonyj okolicy co doprowadzi do nieuniknionych konfliktów pomiędzy mieszkańcami a zarządzającymi przedsiębiorstwami działającymi na terenie portu. Incydenty o takim charakterze można już zaobserwować.

W związku z tym prosimy o rozważenie zaplanowania w miejscach, (m.in. tereny „międzytorza” i dawne tereny Dalmoru) które mogą rodzić taki konflikt, strefy buforowej oddzielającej punkty styczne miasto-port i rozważyć w tych miejscach zabudowę o charakterze usługowo-biurową, której funkcjonowanie nie tylko zapobiegnie potencjalnym problemom na linii mieszkańcy-port, ale również przyniesie Miastu wymierne korzyści w postaci wyższych podatków od nieruchomości.

I. Poniżej przedstawiamy prośbę o dokonanie następujących zmian i uzupełnień w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni wraz z prognozą oddziaływania na środowisko”.

1) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO X - KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW

1. Kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego

1.1 Intensyfikacja i restrukturyzacja istniejącego zagospodarowania – strona 58

Prośba o wykreślenie:

„Największą skalą potencjalnych przekształceń objęte będzie Śródmieście, w tym tereny dzielnicy portowo-przemysłowej na styku ze Śródmieściem. Planowane rozszerzenie w kierunku terenów portowych znacząco powiększy obecny potencjał Śródmieścia, zmieni zasięg reprezentacyjnych publicznych przestrzeni nadwodnych oraz panoramę miasta od strony historycznego centrum i od strony morza. Atrakcyjne lokalizacje śródmiejskie stanowiąc mogą przeciwwagę dla procesów niekontrolowanego rozlewania się zabudowy na obszary peryferyjne sąsiednich gmin.

- 2) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
X - KIERUNKI ZMIAN W STRUKTURZE PRZESTRZENNEJ ORAZ W PRZEZNACZENIU TERENÓW
2. STRUKTURA PRZESTRZENNA – STREFY URBANISTYCZNE
2.2 Strefa śródmiejska – strona 58, 59

Prośba o wyłączenie terenów będących w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A ze strefy centrum miasta.

- 4) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
1. MIESZKALNICTWO
Mapa pt. „Mieszkalnictwo” – strona 63

Prośba o wyłączenie terenów będących w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A ze strefy centrum miasta oraz portu morskiego Gdynia po ich zmianie, z terenów rozwoju zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz usługowej w obszarze centrum, oraz terenów dawnego Dalmoru, które powinny stanowić strefę buforową na terenie miasto-port.

- 5) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
1. MIESZKALNICTWO
1.2 Cele i kierunki polityki przestrzennej
Restrukturyzacja istniejącego zainwestowania – strona 64

Wnosimy o zmianę rysunku, w którym zostałyby wyeliminowana zabudowa mieszkaniowa na ww. obszarach.

- 6) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE
Mapa pt. „Hierarchia ośrodków usługowych” – strona 65

Wnosimy o zmianę rysunku, w zakresie wyłączenia terenów będących w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A. z terenów centrum miasta i terenów wielofunkcyjnych z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000m².

- 7) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
2. USŁUGI PUBLICZNE I KOMERCYJNE
2.3 Obszary szczególnych szans rozwoju usług metropolitalnych wraz z mapą pt. „, Port, przemysł, składy, bazy” – strona 67-68

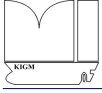
Prosimy o wyłączenie rejonu Mola Rybackiego i tzw. międzytorza z tworzenia funkcji mieszkaniowych.

- 8) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
3. PORT
Mapa pt. „Port, przemysł, składy, bazy” – strona 68

Wnosimy o wyłączenie terenu będącego w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A. z terenów przewidzianych do restrukturyzacji.

- 9) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
3. PORT
3.2 Cele i kierunki polityki przestrzennej – strona 69

Wnosimy o wyłączenie dawnego Dalmoru z dalszego tworzenia funkcji mieszkaniowych oraz wprowadzenie zapisów dotyczących „Portu Zewnętrznego” jako kierunku rozwoju polityki przestrzennej.



- 10) CZĘŚĆ II – KIERUNKI ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
XII - POLITYKI SEKTOROWE
5. Turystyka
Mapa pt. „Turystyka” – strona 71

Prosimy o wyłączenie na mapie terenów będących w użytkowaniu wieczystym ZMPG S.A. z nadmorskiej strefy rozwoju turystyki.

II. Uwagi do Części rysunkowej (Załącznik 2 projektu Studium).

Na rysunku należy oznaczyć planowaną inwestycję Portu Zewnętrznego. Inwestycja powinna zostać uwzględniona, lecz tylko jako projekt, do momentu podjęcia konkretnych działań w celu budowy Portu Zewnętrznego.