

**UCHWAŁA NR XI/391/19**

**RADY MIASTA GDYNI**

**z dnia 28 sierpnia 2019 r.**

**w sprawie: zaopiniowania projektu zmiany granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 15 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. 2019 r. poz. 506, poz. 1309) oraz art. 45 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125 i 730), Rada Miasta Gdyni uchwala, co następuje:

§ 1. 1. Opiniuje się negatywnie przebieg granicy portu morskiego w Gdyni zawarty w projekcie rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni (projekt z dnia 2 sierpnia 2019 r.).

2. Uwagi do projektu rozporządzenia, o którym mowa w ust. 1 stanowią załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodnicząca Rady Miasta Gdyni:  
Joanna Zielińska

**Uwagi do przebiegu granicy portu morskiego w Gdyni zawartego w projekcie rozporządzenia Ministra  
Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie ustalenia granicy portu morskiego w Gdyni  
(projekt z dnia 2 sierpnia 2019 r.)**

**1) Uwagi dotyczące rozszerzenia granicy portu morskiego w Gdyni na terenach Mola Rybackiego**

Propozycja rozszerzenia granic portu na terenach Mola Rybackiego jest szkodliwa dla harmonijnego rozwoju portu i miasta, skutkującego wzrostem gospodarczym, poprawą konkurencyjności oraz wzrostem jakości życia. Władze miasta od lat z uwagą śledzą rozwój i koegzystencję miast i portów w Europie i na świecie, z realnych przykładów poznając wzorce dobre i złe oraz oceniając możliwość ich implementacji w warunkach polskich i lokalnych. Troska o zapewnienie możliwości harmonii w rozwoju dwóch niezbędnych sobie, uzupełniających się organizmów, jakimi są Port Gdynia oraz Miasto Gdynia, legła u podstaw przygotowanych w wieloletnim procesie najistotniejszych dokumentów programowych, tj. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gdyni” oraz „Strategii rozwoju Miasta Gdyni 2030”. Należy stwierdzić, że proponowane zmiany granic portu stoją w sprzeczności z wnioskami płynącymi ze światowego dorobku w zakresie kreowania rozwoju nowoczesnych portów i miast, a także z opartymi na tych doświadczeniach ww. dokumentami strategicznymi Miasta Gdyni.

Przedstawione poniżej uwagi dotyczące sprzeczności, w dużej mierze oparte są na wnioskach i rekomendacjach Programu Porty-Miasta prowadzonego przez OECD. W kluczowym dokumencie programu „The Competitiveness of Global Port-Cities” cały rozdział poświęcono ograniczaniu wzajemnie negatywnych wpływów pomiędzy miastami a portami, uzasadniając to w następujący sposób: „Minimalizowanie negatywnego wpływu portów jest kluczowe dla długoterminowych perspektyw rozwoju zarówno samych portów, jak i otaczających ich miast. Nawet jeśli porty generują korzyści finansowe dla miasta i odpowiadają za rozwój przemysłowy obszaru oraz rozwój waterfrontu poświęconego usługom portowym, to są one pozbawione perspektyw w zakresie zrównoważonego rozwoju, o ile nie ograniczą negatywnych skutków swej działalności, takich jak m.in. zanieczyszczenie powietrza, gruntów i wody oraz kongestję w mieście związane z logistyką portową, które mogą przyczynić się do zmian klimatu.”, za: OECD (2014), "Mitigating the negative impact from ports", in The Competitiveness of Global Port-Cities, OECD Publishing, Paris.

Jasne jest, że rozwój portu, choćby z pozoru doskonały, skazany jest na niepowodzenie, jeśli nie uwzględni lub co gorsza narusza potrzeby rozwojowe miasta. Podobnie miasto portowe, które rysując świetlaną przyszłość, zapomina o potrzebach swojego portu, skazane jest na niepowodzenie. W Gdyni uniknięcie konfliktu interesów jest możliwe, a nawet można je ocenić jako nietrudne, biorąc pod uwagę jak dalece obecne nowoczesne technologie różnią się od dawniejszych i jak niski może być obecnie wpływ działalności portowej na generowanie zanieczyszczeń czy immisji hałasowych, stanowiących tradycyjny obszar konfliktu interesów na linii port – mieszkańcy. Również uważna analiza planów rozwojowych Portu Gdynia, w szczególności dotyczących obsługi kontenerów w Porcie Zewnętrznym pozwala przyjąć ocenę, że wiele pól konfliktu z definicji ogranicza się do minimum, inaczej niż bywało to przy tradycyjnych przeładunkach np. węgla.

**1. Strategia rozwoju Miasta Gdyni 2030**

Wiele europejskich miast mając na uwadze wpływ waterfrontów na markę i atrakcyjność miejską, w ostatnich latach podjęło szeroko zakrojone działania na rzecz ich rozwoju. Należą do nich m.in. Hamburg, Malmo, Oslo, Sztokholm, Belfast, Kopenhaga, Glasgow, Edynburg, Rotterdam, Liverpool, Goteborg czy Lizbona. Każde z tych miast przykłada zarazem baczną uwagę do interesów portów, które często stanowią ich ekonomiczny matecznik.

Hamburg to jeden ze sztandarowych przykładów metropolii, która podjęła się rewitalizacji ponad 155 ha terenu w centrum miasta położonego nad rzeką Łabą. W HafenCity, jednej z największych inwestycji urbanistyczno-architektonicznych w Niemczech, do 2020 r. mają powstać mieszkania dla 12 tys. osób i 40 tys. nowych miejsc pracy. Cała dzielnica jest tworzona w myśl zasady zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich, łącząc w sobie w sobie podejście ekologiczne, ekonomiczne i społeczne. HafenCity, mimo że wciąż w budowie, jest już jednym z symboli miasta, przychodzi tam bardzo wielu turystów, typowym widokiem są również regularne wycieczki z przewodnikiem. HafenCity jest przykładem znakomitej koegzystencji tkanki

miejskiej – społecznej z przemysłem portowym. Obszar inwestycji zlokalizowano nad Łabą, natomiast po drugiej stronie rzeki znajduje się doskonale prosperujący port Hamburger Hafen, w linii prostej to niespełna 0,5 km przestrzeni dzielącej obszar HafenCity od obszaru portowego. Przywołując przykład Hamburga warto nadmienić, że miasto posiada udziały własnościowe w porcie i jego ekonomia jest oparta na działalności portowej znacznie bardziej bezpośrednio niż w Gdyni, według danych sprzed kilku lat co siódmy zatrudniony z 1,8 mln mieszkańców miasta pracuje w porcie. Oczywistym zatem jest, że każde działanie na rzecz rozwoju Hamburga podejmowane przez jego władzy jest tak zaplanowane, aby nie szkodziło rozwojowi portu.

Istotnym przykładem może być także Göteborg, drugie co do wielkości miasto Szwecji, w którym trwa zintegrowana rewitalizacja dawnych nabrzeży portowych. Specjaliści wielu branż w szeroko zakrojonym międzynarodowym procesie konsultacyjnym doszli do zgodnego wniosku, że wobec przemian społecznych i ekonomicznych jakie już zaszły i jakie zajdą w najbliższym czasie, utrzymywanie nabrzeży w dawnym kształcie jest po prostu niezasadne i stoi na przeszkodzie rozwojowi miasta, zdefiniowanemu przede wszystkim jako dążenie do zapewnienia możliwie wysokiego komfortu życia (skutkującego zdolnością przyciągania do miasta najlepszych mieszkańców/pracowników i najlepszych przedsiębiorstw). Jednakże równie silnie podkreślono, że przemiany muszą zachować tożsamość miasta, która jest nie mniej ważna od policzalnych czynników ekonomicznych. Nabrzeża zachowują zatem tradycyjny charakter i klimat, przekształcając się w przyjazne, otwarte przestrzenie publiczne o bardzo zdywersyfikowanych funkcjach – od edukacyjnych, poprzez biurowe do mieszkaniowych i usługowo-turystycznych.

Kolejnym przykładem projektowania miasta w modelu mixed-use jest rewitalizacja obszaru portowego w Belfaście. Inwestycja Titanic Quarter realizowana na obszarze 75 hektarów położona jest niespełna kilometr od funkcjonującego portu w Belfaście. Inwestycja pełnić będzie różnorodne funkcje, takie jak mieszkaniowa, usługowa, turystyczna, sportowa oraz edukacyjna. Na obszarze Titanic Quarter znajduje się największa funkcjonująca szkoła wyższa w Wielkiej Brytanii i Irlandii - Belfast Metropolitan College, w której uczy się 5 000 studentów dziennych oraz 10 000 studentów w trybie niestacjonarnym. Obecna infrastruktura sportowa to SSE Arena oraz Waterfront Hall. Baza mieszkaniowa stanowi 474 apartamenty z szerokim zapleczem usługowym, natomiast w perspektywie najbliższych 15 lat ma powstać 5 000 domów. Najprężniej rozwijającą się branżą w obrębie dzielnicy jest branża hotelowa, obecnie funkcjonuje jeden hotel położony w samym centrum Titanic Quarter – Titanic Hotel, który jest legendarną siedzibą Harland&Wolff oraz biurem projektowym, w którym powstała flota White Star Line. W perspektywie 15 lat planowana jest budowa trzech kolejnych obiektów hotelowych. Titanic Quarter to obszar również dla przedsiębiorców, w centrum dzielnicy znajduje się także Gateway Offices, który jest miejscem pracy dla 1 300 pracowników.

W dzisiejszych czasach nowoczesne technologie pozwalają na niesporne współistnienie portu i miasta, w tym zabudowy mieszkaniowej. Oczywistym jest, że dla rozwoju samego portu niezbędna jest dobra kondycja miasta, a wzajemne wpływy powinny się układać w taki sposób, aby nie ograniczać potencjałów i perspektyw żadnej ze stron. Tak z powodzeniem udaje się działać w Europie, a przykłady dowodzą, że są to praktyki udane. Na ich wzór opracowane zostały założenia strategiczne, a w dalszym rzędzie także planistyczne dla Gdyni.

Zgodnie z zapisami Strategii, Gdynia w 2030 ma być nowoczesnym miastem o bardzo wysokiej jakości życia w skali kraju i Europy, w pełni wykorzystującym potencjał swego położenia. To właśnie zarówno nadmorskie położenie, jak i wysoka jakość życia oraz zadowolenie mieszkańców z miejsca zamieszkania są głównymi wyróżnikami miasta. Samorząd gdyński od lat dba nie tylko o rozwój usług społecznych, edukacji czy ekologicznego transportu, ale także o zrównoważony rozwój przestrzeni miejskich, w tym tworzenie miejsc spotkań i wspólnych przestrzeni. Zgodnie z tą polityką na styku miasta i portu oraz wzdłuż nabrzeży, dotąd służących działalności przede wszystkim stoczniowej, w ramach działań rewitalizacyjnych tych terenów powstaje nowa, prestiżowa dzielnica nadmorska Śródmieście Morskie (Sea City). Jest to jeden z głównych celów strategicznych miasta, które chce zapewnić wszechstronny i harmonijny rozwój tych terenów, przywracając im funkcje miejskie - mieszkaniowo-usługowe z dostępnymi dla mieszkańców i turystów przestrzeniami publicznymi. W niewielu miastach na świecie jest jeszcze możliwość przeprowadzenia inwestycji o takiej skali na styku lądu i morza, a do rzadkości należą waterfronty usytuowane w samym centrum miasta.

Samorząd gdyński nie tylko konsekwentnie realizuje działania mające na celu powstanie nowoczesnego waterfrontu na dawnych terenach poprzemysłowych, w tym na Molu Rybackim, ale także korzysta z dobrych praktyk innych miast w tym zakresie. Od kilku lat Gdynia jest członkiem międzynarodowej inicjatywy Waterfront Cities, której celem jest wypracowywanie modelowych rozwiązań i wdrażanie najlepszych praktyk

z zakresu rewitalizacji waterfrontów, czyli dzielnic nadbrzeżnych. Poza Gdynią inicjatywa ta zrzesza takie europejskie miasta jak Hamburg, Amsterdam, Sztokholm, Belfast, Glasgow, Lizbona, Rotterdam, Tallin czy Liverpool.

W lutym 2018 r. międzynarodowa organizacja ekspercka non-profit Urban Land Institute, zajmująca się zagospodarowaniem przestrzennym, widząc potencjał gdyńskiego waterfrontu we współpracy z Gdynią zorganizowała specjalistyczne dwudniowe warsztaty „Transforming Gdynia Sea City Waterfront” poświęcone dyskusji o kierunkach rozwoju Śródmieścia Morskiego, a zwłaszcza koncepcji zagospodarowania Mola Rybackiego. Wybitni specjaliści z całego świata przedstawiali przykłady zakończonych sukcesem adaptacji terenów postindustrialnych oraz kwestie kluczowe na etapie planowania inwestycji w tak strategicznych punktach.

Konkluzja zarówno z warsztatów, jak i dyskusji w ramach członków Waterfront Cities jest jedna. Gdynia to miasto o bardzo dużym potencjale, a powstająca nowa dzielnica Śródmieście Morskie może stać się nowym symbolem miasta, ale aby to się stało, zarówno cała dzielnica, jak i Molo Rybackie muszą być miejscami otwartymi i dostępnymi dla wszystkich. Dlatego tak ważne jest zróżnicowanie funkcji tego miejsca, połączenie funkcji mieszkaniowych z przestrzenią biurową oraz usługami, a przede wszystkim stworzenie doskonale zaprojektowanych, inspirujących przestrzeni publicznych, oferujących wiele ciekawych możliwości spędzania czasu wolnego oraz nawiązujących do historii i charakteru miejsca. Dzięki temu Molo Rybackie będzie tętnić życiem o każdej porze dnia tak jak waterfronty w innych miastach. Wnioski i rekomendacje wybitnych urbanistów i ekspertów z Urban Land Institute dotyczące kierunków rozwoju nowej dzielnicy, w tym zwłaszcza pomysłów na zagospodarowanie unikalnego obszaru jakim jest Molo Rybackie, zawarte zostały w raporcie „ULI Advisory Workshop Report – Sea City District: Gdynia, Poland” opublikowanym na oficjalnej stronie ULI.

Dlatego też propozycja rozszerzenia granic portu na terenach Mola Rybackiego, obszarze o wyjątkowym położeniu i atrakcyjności nie tylko w skali Gdyni, ale miast europejskich, jest sprzeczna z wizją i kierunkami rozwoju miasta wypracowanymi podczas licznych konsultacji wspólnie z różnymi interesariuszami Strategii. Działanie takie stoi również w sprzeczności do światowych trendów dotyczących zagospodarowania waterfrontów.

Przez bezpośredni kontakt z wodą waterfronty należą do najbardziej atrakcyjnych obszarów w miastach i stanowią o ich wyjątkowości. Są to atrakcyjne miejsca nie tylko pod względem zamieszkania, ale także do celów rekreacji i organizacji różnych wydarzeń artystyczno-kulturalnych. Nowe plany zagospodarowania przestrzennego terenów poprzemysłowych w europejskich miastach łączą różnorodne funkcje i wyznaczają miejsca na otwarte przestrzenie publiczne, tak aby mieszkańcy oraz turyści mogli podziwiać widoki i korzystać z ich niepowtarzalnego usytuowania.

Ponadto stworzenie na wspomnianym obszarze Centrum Gospodarki Morskiej, które miałyby skupić w jednym miejscu różne funkcje związane z działalnością przedsiębiorstw branży morskiej budzi wątpliwości co do znalezienia potencjalnego inwestora i sukcesu tej inwestycji.

Wysoki popyt na powierzchnie biurowe zarówno w Polsce, jak i na rynku trójmiejskim, to w dużej mierze zasługa dynamicznie rozwijającej się branży BPO/SSC, która preferuje wysokiej jakości powierzchnie biurowe w najlepszych lokalizacjach i w związku z tym jest gotowa ponosić wyższe koszty najmu. Obecnie średnia cena najmu w trójmiejskich biurowcach o wysokim standardzie waha się w granicach 14-16 Euro. Biurowce, które powstałyby w tak prestiżowej lokalizacji jak Molo Rybackie, z pewnością zaliczałyby się do tych o najwyższym standardzie i cena najmu byłaby w nich odpowiednio wysoka. Rodzi to poważną wątpliwość czy firmy z branży morskiej byłyby zainteresowane przeniesieniem swych biur z dotychczasowych lokalizacji do Centrum Gospodarki Morskiej w związku ze znacznie wyższymi kosztami najmu. Potencjalny inwestor mógłby mieć więc problem ze skomercjalizowaniem powierzchni biurowej, która z uwagi na założenia projektu miałaby być przeznaczona na potrzeby branży morskiej, a wykluczałaby najbardziej zainteresowaną prestiżowym najmem branżą BPO/SSC. Należy także zauważyć, że choćby siedziby Urzędu Morskiego czy Zarządu Morskiego Portu Gdynia są obecnie zlokalizowane gdzie indziej i trudno sobie wyobrazić, by uległo to zmianie – a zarazem powinni to być kluczowi aktorzy takiego centrum. Tymczasem trudno sobie wyobrazić, by dziś, niezależnie od względów ekonomicznych, zerwać z wielką historyczną, w tym niepodległościową tradycją siedziby np. Urzędu Morskiego.

## 2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gdyni

Rozszerzenie granic portu na terenach Mola Rybackiego jest niezgodne z kierunkami polityki przestrzennej określonej w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gdyni oraz z ustaleniami obowiązującego na terenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego. Zgodnie z ustaleniami dokumentów planistycznych tereny Mola Rybackiego stanowią obszar wielofunkcyjnego obszaru centrum miasta, gdzie planowany jest rozwój śródmiejskiej zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz głównych przestrzeni publicznych. Dla utrzymania codziennej i całorocznej atrakcyjności przestrzeni publicznych obowiązujący plan miejscowy zakłada różnorodność funkcjonalną powstających zespołów zabudowy zgodnie z powszechnie stosowanym we współczesnym projektowaniu na całym świecie rozwiązaniu mixed-use. Jak wskazują analitycy Colliers International, czołowej globalnej firmy świadczącej usługi w zakresie nieruchomości i zarządzania inwestycjami, zalety inwestycji wielofunkcyjnych to m.in. poprawa jakości życia na danym obszarze oraz korzyści ekonomiczne dla deweloperów, inwestorów i społeczności. Tego rodzaju projekty przyciągają nowych mieszkańców i biznes, co wpływa pozytywnie na bezpieczeństwo całej okolicy. Mixed-use to również odpowiedź na zmiany pokoleniowe, gdyż biorąc pod uwagę współczesne tempo życia i chęć ułatwiania sobie każdej możliwej przestrzeni życiowej aktywności, ludzie będą szukali takich rozwiązań.

Główną składową planowanej zabudowy na Molu Rybackim będzie budownictwo mieszkaniowe i biura, z zachowaniem priorytetu usług ogólnodostępnych w obiektach i parterach budynków przylegających do ogólnodostępnych ulic i placów. W najważniejszych fragmentach przestrzeni publicznych zakres usług ograniczany jest dodatkowo do podnoszących istotnie jakość tych przestrzeni, tj. usług kultury, gastronomii, turystyki. Wielofunkcyjność obszaru lub inaczej zróżnicowanie funkcji zagospodarowania obszaru wprowadza różnego rodzaju aktywności, zapewniając funkcjonowanie i atrakcyjność Mola Rybackiego w różnych porach dnia.

Wskazane w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia funkcje Centrum Gospodarki Morskiej (skupisko funkcji związanych z działalnością przedsiębiorstw branży morskiej), wprowadziłyby monofunkcyjność obszaru oraz odejście od kompleksowego planowania wielofunkcyjnej struktury w strefie głównych, najatrakcyjniejszych przestrzeni publicznych miasta.

Uchwalone przez Radę Miasta Gdyni nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gdyni kontynuuje dotychczasowe kierunki polityki przestrzennej na terenie Mola Rybackiego. O utrzymanie mieszkaniowo-usługowego przeznaczenia terenu oraz intensyfikację dopuszczanej zabudowy wniosł użytkownik wieczysty przeważającej części terenu Mola Rybackiego – Polski Holding Nieruchomości.

## **2) Uwagi dotyczące rozszerzenia granicy portu morskiego w Gdyni na terenach tzw. Doliny Logistycznej w gminie Kosakowo**

Rada Miasta Gdyni nie wnosi uwag do samej propozycji rozszerzenia granic portu morskiego w Gdyni na terenach tzw. Doliny Logistycznej, gdyż to miasto Gdynia we współpracy z sąsiednimi gminami Rumia, Redą, Kosakowem, miastem i gminą Wejherowo w 2012 r. w ramach projektu unijnego SoNorA opracowało koncepcję Doliny Logistycznej jako zaplecza logistycznego i transportowego dla portu w Gdyni, z uwagi na jego ograniczoną powierzchnię terenów rozwojowych. W 2015 r. w ramach projektu „NORDA – Północny Biegun Wzrostu” opracowano dla Doliny Logistycznej dokumenty strategiczne – strategię i programy operacyjne, a liczba uczestników projektu powiększyła się o gminy Liniewo i Gniewino. Poniżej przedstawiono uwagi co do szczegółów rozszerzenia portu o te tereny.

1. Dotychczasowe założenia układu komunikacyjnego, obejmującego Via Maris/Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiejskiej (zakładana klasa S) oraz Drogę Czerwoną (zakładana klasa GP), nie przewidywały obsługi komunikacyjnej obszaru tzw. Doliny Logistycznej, a tym samym wskazana w uzasadnieniu do projektu rozporządzenia możliwość bezpośredniego dostępu do nabrzeży portowych za pośrednictwem ww. dróg może być ograniczona. Właściwym rozwiązaniem byłoby powiązanie terenów portowych poprzez układ dróg wewnętrznych, bez wjazdu na Via Maris/OPAT oraz Drogę Czerwoną, które dedykowane są ruchowi tranzytowemu w układzie dróg krajowych.

2. Część obszaru tzw. Doliny Logistycznej położona jest w obrębie terenu ochrony pośredniej, bezpośredniej oraz ścisłej ochrony ujęcia wód podziemnych, na którym obowiązują zakazy i nakazy określone w rozporządzeniu nr 4/2016 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 24 maja 2016 r. w sprawie strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „Rumia” w gminie Rumia, Kosakowo i mieście Gdynia, województwo pomorskie. W związku z powyższym planowany sposób zagospodarowania powinien

w pełni uwzględniać ograniczenia wynikające z ww. rozporządzenia, a tym samym nie może stanowić zagrożenia dla istniejących zasobów wodnych.

3. Obszar tzw. Doliny Logistycznej znajduje się w granicach zlewni cząstkowej rzeki Zagórska Struga. Rozwój planowanego zagospodarowania tych terenów oraz określenie możliwości odprowadzenia wód opadowych z nowych powierzchni utwardzonych do odbiornika wód powinno być poprzedzone kompleksową dokumentacją hydrologiczno-hydrauliczną. W obliczu problemów z odwodnieniem terenów znajdujących się w zlewni cieków: Cisowska Struga, Konitop Leniwy, Zagórska Struga oraz planów poszczególnych gmin dotyczących zagospodarowania tego obszaru, w marcu 2018 r. w Gdyni został powołany zespół składający się z przedstawicieli Gdyni, Rumi i Kosakowa. Zadaniem zespołu jest określenie zakresu i charakteru prac koncepcyjnych dotyczących bezpiecznego odprowadzenia wód opadowych w sposób umożliwiający rozwój planowanego zagospodarowania.

4. Na obszarze tzw. Doliny Logistycznej zlokalizowane są sieci wodociągowe i kanalizacyjne o znaczeniu lokalnym, jak i urządzenia służące całej Aglomeracji Ściekowej Gdynia. Przewody te zgodnie ze swoim pierwotnym założeniem pełnią funkcje tranzytowe i nie mogą służyć zaopatrzeniu w wodę i oprowadzeniu ścieków z indywidualnych posesji. Na obszarze objętym wnioskiem ZMPG obecnie nie ma rozdzielczej sieci wodociągowej i sieci kanalizacyjnej, która mogłaby służyć zaopatrzeniu w wodę i odprowadzeniu ścieków nowych obiektów infrastruktury portowej. W celu zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków z nieruchomości położonych na obszarze objętym wnioskiem ZMPG, konieczna będzie budowa sieci wodociągowej i sieci kanalizacyjnej. Biorąc pod uwagę znaczną powierzchnię przedmiotowego obszaru (260 ha) oraz planowaną zmianę przeznaczenia terenów rolniczych na funkcje przemysłowo-składowe niezbędne jest opracowanie kompleksowej koncepcji sieci wodociągowej i sieci kanalizacyjnej dla całego przedmiotowego obszaru, uwzględniającej planowane zagospodarowanie tych terenów oraz projektowany układ drogowy. W szczególności dotyczy to kanalizacji sanitarnej, która z racji działania grawitacyjnego już od początku musi być budowana w takim układzie, żeby móc obsługiwać nieruchomości na terenie całej zlewni, mieć odpowiednią przepustowość hydrauliczną, która wynika głównie ze spadków i średnic kanałów.

5. Ze wstępnej analizy porównawczej spisu działek położonych na obszarze tzw. Doliny Logistycznej objętym wnioskiem ZMPG i wykazu nieruchomości gruntowych PEWIK GDYNIA Sp. z o.o. wynika, iż PEWIK GDYNIA Sp. z o.o. posiada, dzierżawi i użytkuje (w tym działki oddane w zarząd) wiele działek przewidzianych do włączenia w granice portu morskiego w Gdyni. W związku z powyższym wraz z podjęciem decyzji o zmianie granic portu wskazane byłoby określenie trybu i sposobu regulacji tytułów prawnych do rzeczonych nieruchomości.

### **3) Uwagi dotyczące sposobu określania granicy portu morskiego w Gdyni**

1. W przedmiotowym projekcie zgodnie z przepisami art. 45 ust. 1 ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej, granice portu morskiego zostały przedstawione z uwzględnieniem współrzędnych geocentrycznych geodezyjnych.

Linia łącząca kolejno ponumerowane punkty o ww. współrzędnych stanowi granicę portu morskiego, która w wielu przypadkach nie pokrywa się z granicami działek ewidencyjnych, dzieląc je na część znajdującą się w granicach administracyjnych portu, a część poza nimi. Ponadto propozycja poszerzenia granicy w obszarze portu jachtowego od strony północnej przebiega przez istniejący budynek będący własnością Uniwersytetu Morskiego w Gdyni. Natomiast propozycja poszerzenia granicy portu o obszar przystani morskiej „Żegluga Gdańska” wraz z nieruchomością przyległą, działką o nr 3130 obręb Śródmieście, stoi w sprzeczności z obecnym zagospodarowaniem terenu, który stanowi własność Gminy Miasta Gdyni z ustanowionym użytkowaniem wieczystym na rzecz osób fizycznych.

Na przedmiotowej działce znajdują się 4 budynki, w tym 3 budynki o funkcji handlowo usługowej oraz budynek inny niemieszkalny, w którym mieści się kompleks restauracyjny „Róża Wiatrów” oraz „Kapitan Cook”.

Ogólna powierzchnia użytkowa budynku niemieszkalnego wynosi 2299 m<sup>2</sup>, na co składa się:

- użytkowanie wieczyste osób fizycznych (Róża Wiatrów) – pow. 1338 m<sup>2</sup>
- dzierżawa lokalu gastronomicznego (Kapitan Cook) - pow. 666,1 m<sup>2</sup>
- dzierżawa lokal użytkowy (Żegluga Gdańska) – pow. 294,8 m<sup>2</sup>.

Gmina Miasta Gdyni wydzierżawia Żegludze Gdańskiej lokal użytkowy o powierzchni 294,8 m<sup>2</sup> na prowadzenie obsługi turystyki morskiej i salę odpraw celnych. Z uwagi na brak możliwości wydzielenia geodezyjnego części budynku, Gmina Miasta Gdyni wydzierżawia nieprzerwanie ww. lokal użytkowy od 1997 r. w cyklach odnawialnych. Zatem uzasadnione jest, aby projektowana granica portu morskiego w wyżej opisanym obszarze przebiegała po granicy działki nr 3129 stanowiącej własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym Zarządu Morskiego Portu Gdynia, która obejmuje obszar przystani „Żegluga Gdańska” z wyłączeniem części budynku (lokal użytkowy) stanowiącej własność Gminy Miasta Gdyni.

Należy również nadmienić, iż w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego nr 1105 – Skwer Kościuszki, Jana z Kolna, 10 Lutego, przedmiotowy obszar przeznaczony jest zgodnie z zapisem w karcie terenu UM/U – usługi turystyki morskiej/ zabudowa usługowa – zaplecze przystani morskiej z usługami towarzyszącymi, usługi turystyki wymagane są na minimum 80 % powierzchni całkowitej budynków.

Należy podkreślić, że ani historycznie, a i współcześnie ww. tereny nigdy nie stanowiły przestrzeni portowej, a wykorzystywane były na cele reprezentacyjne i turystyki. W ocenie Rady Miasta brak jakiegokolwiek uzasadnienia, by zmieniać tę wieloletnią tradycję – trudno bowiem dostrzec jakiegokolwiek istotne zalety dla portu, natomiast szkody dla miasta byłyby nieproporcjonalnie wielkie.

W przypadku dokonania zamiaru podziału geodezyjnego, granice projektowanych do wydzielenia działek ewidencyjnych muszą spełniać warunki wynikające z art. 93 ust. 3b ustawy o gospodarce nieruchomościami, jeżeli przedmiotem podziału jest nieruchomość zabudowana, jak również muszą być spełnione warunki techniczne budynku w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

Działka jako podstawowa jednostka podziału powierzchniowego kraju zgodnie z art. 21 ustawy Prawo geodezyjne i kartograficzne jest daną ewidencji gruntów i budynków, która stanowi podstawę planowania gospodarczego, planowania przestrzennego, świadczeń, oznaczenia nieruchomości w księgach wieczystych, statystyki publicznej, gospodarki nieruchomościami.

Wobec powyższego zasadne jest, aby projektowana granica portu morskiego przebiegała po granicach ewidencyjnych działek z uwzględnieniem granicznych punktów geodezyjnych, co będzie miało wpływ na:

- egzekwowanie prawa własności w przypadku zmiany granicy nieruchomości, które są wynikiem prac geodezyjnych wykonywanych w zakresie wznowienia granic, podziałów nieruchomości czy modernizacji ewidencji gruntów,

- czytelność rozporządzenia (analogicznie do obowiązującego rozporządzenia z 13 listopada 2015 r. w sprawie granicy portu morskiego w Gdyni.) oraz realizacji niejednokrotnych zadań związanych z analizą statystyczną na obszarze portu.

2. Przebieg granicy portu morskiego ma również istotny wpływ na regulacje stanu prawnego nieruchomości, w tym procedury związane z prawem pierwokupu nieruchomości znajdujących się na obszarze znajdującym się w granicach portu. Ograniczenia w obrocie nieruchomościami wynikają z ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz. U. z 2002 r Nr 110 poz. 967).

W przypadku, kiedy dana nieruchomość znajduje się w granicach administracyjnych portu, wówczas podlega ograniczeniom w obrocie nieruchomościami wynikającym z ustawy. Po pierwsze, przeniesienie prawa własności, użytkowania wieczystego, oddanie w użytkowanie, najem, dzierżawę czy jakiegokolwiek innej umowy uprawniającej do korzystania i pobierania pożytków na gruntach będących własnością gminy czy Skarbu Państwa wymaga zgody Ministra Skarbu Państwa udzielonej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej. Po drugie, niezależnie od obowiązku uzyskania opisanej powyżej zgody na rozporządzanie nieruchomością położoną na obszarze „portowym”, podmiotom zarządzającym portami przysługuje ustawowe prawo pierwokupu przy sprzedaży oraz pierwszeństwo przy przeniesieniu użytkowania wieczystego. W związku z powyższymi regulacjami sytuacja, w której granica administracyjna portu biegnie inaczej niż po granicach działek geodezyjnych, w przypadku jakichkolwiek wymienionych wyżej działań powstanie problem prawny dotyczący wykonywania uprawnień przez Ministra Skarbu Państwa czy ZMPG w stosunku do nieruchomości, które leżą tylko w części na terenach „portowych”.

## **UZASADNIENIE**

Zgodnie z art. 45 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2214 oraz z 2019 r. poz. 125 i 730) minister właściwy do spraw gospodarki morskiej zobowiązany jest do zasięgnięcia opinii Rady Miasta Gdyni w zakresie granicy portu morskiego od strony lądu. W związku z powyższym Rada Miasta Gdyni powinna podjąć uchwałę wyrażającą swoją opinię co do przebiegu granicy portu morskiego w Gdyni od strony lądu. Wszelkie uwagi co do przebiegu ww. granicy zawiera załącznik do uchwały.