

Uchwała Nr IX/25/2015
Rady Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce
z dnia 09.12.2015 roku

**w sprawie wniosków do sporządzanego Studium Uwarunkowań i Kierunków
Zagospodarowania Przestrzennego**

Na podstawie §15 ust. 1 pkt 10 Statutu Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce będącego załącznikiem do Uchwały Nr LII/1171/14 Rady Miasta Gdańska z dnia 24 kwietnia 2014 roku w sprawie uchwalenia Statutu Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce - (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego poz. 1956 z dnia 20.05.2014 r.) z późn. zm.

Rada Dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce uchwala, co następuje:

§ 1

Wnoskujemy o ujęcie w tworzonym obecnie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego wniosków znajdujących się w załączeniu do niniejszej uchwały.

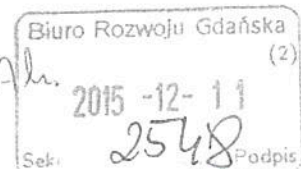
§ 2

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący Rady Dzielnicy
Orunia-Św. Wojciech-Lipce**

Maćiej Kochanowski
Maćiej Kochanowski

*P. M. Rogoza
P. M. Rostki
P. W. Serev
P. E. Zgłob
P. K. Rosyśl*



Opinia Rady Dzielnicy Orunia – Św. Wojciech – Lipce

do założeń nowego
Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska

W związku z przystąpieniem do prac nad sporządzeniem nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, Rada Dzielnicy Orunia – Św. Wojciech – Lipce, przedstawia niżej wymienione wnioski i opinie dotyczące terenu naszej dzielnicy:

- 1. Ostateczna rezygnacja z prac związanych z planami budowy tzw. „Nowego Traktu Św. Wojciecha” między Obwodnicą Południową Gdańska, a ul. Gościnną.**
Wg założeń Biura Rozwoju Gdańska planowana inwestycja miałaby być niejako „panaceum” na tworzące się w godzinach szczytu korki w tym rejonie. Zgodnie z informacjami przekazanymi w 2014 roku przez ówczesnego Dyrektora BRG Pana Marka Piskorskiego „(Nowy) Trakt Św. Wojciecha został zaprojektowany jako ulica główna o przekroju dwóch jezdni po dwa pasy ruchu, łącząca węzeł Lipce na Południowej Obwodnicy Gdańska ze Śródmieściem. Na newralgicznych odcinkach dopuszczalny jest przekrój jednojezdniowy z czterema pasami ruchu. Na konieczność wybudowania takiego przekroju wskazują prognozowane natężenia ruchu, których obecna ulica w przekroju jednojezdniowym nie przeniesie.”

W opinii Rady planowana inwestycja miałaby destrukcyjny wpływ na możliwości rozwoju tej części dzielnicy, ograniczając w znacznym stopniu możliwości zagospodarowania terenów pomiędzy istniejącą ul. Trakt Św. Wojciecha, a linią kolejową E-65. Zatory drogowe, popularnie zwane korkami, o ile występują w omawianym rejonie, to mają charakter „zdarzeniowy” nie uzależniony od godzin szczytu. Korki tworzą się głównie na odcinku od skrzyżowania z ul. Podmiejską / Sandomierską do ul. Zaroślak. W najbliższej przyszłości, po otwarciu dla ruchu kołowego przeprawy tunelowej pod Martwą Wisłą, powstanie swoisty „ring” (DK 91, Obwodnica Południowa Gdańska, Trasa Sucharskiego, Trasa Słowackiego z tunelem), który przynajmniej częściowo ograniczy ruch samochodowy z gmin znajdujących się na południe od Gdańska, w szczególności Pruszcza Gdańskiego ciężących w kierunku Centrum (w godzinach przedpołudniowych).

- 2. Przeznaczenie terenów położonych na wschód od Traktu Św. Wojciecha do linii kolejowej E-65 (na odcinku od Sandomierskiej do ul. Trakt Św. Wojciecha 215 (okolice UDT i stacji Shell) pod rozwój funkcji mieszkaniowo-usługowych i usługowych.**

Jak pokazuje przykład ostatnich lat, przedmiotowy teren znajduje zainteresowanie

wśród nowych inwestorów. W ostatnim czasie powstało tu osiedle mieszkaniowe TBS Motława, oraz kompleks handlowy z hotelem (inwestor Zatoka). Po powodzi w 2001 roku z przedmiotowego terenu zniknęła spora część zabudowy mieszkaniowej, stwarzając korzystne uwarunkowania dla kolejnych potencjalnych inwestorów.

3. Rezygnacja z dotychczasowych planów dotyczących tzw. "Czerwonego Mostu" wraz z przeznaczeniem terenu na strefę mieszkaniowo-usługową (na wschód od tzw. Nowej Chmielnej do ul. Sandomierskiej) oraz usługową (na zachód od tzw. Nowej Chmielnej do linii kolejowej e-65), oraz przesunięcie węzła integracyjnego w rejon skrzyżowania Obwodnicy Południowej i Traktu Św. Wojciecha.

Przedmiotowy teren położony na granicy Oruni i Śródmieścia Gdańska tuż przy Oplwywie Motławy stanowi „wyrwę” w zabudowie śródmiejskiej. O ile brak zainwestowania tego terenu można tłumaczyć uwarunkowaniami historycznymi – przedpole obwałowań fortecznych Gdańska, to w dzisiejszych czasach brak jest argumentów na utrzymanie tego stanu rzeczy. Dotychczasowe plany umiejscowienia na tym terenie zajezdni autobusowej i tramwajowej wraz z budową centrum handlowego należy ponownie zweryfikować. Obecnie zajezdnia tramwajowa planowana jest do realizacji w tzw. Górnym tarasie Gdańska w rejonie ul. Warszawskiej. Centrum handlowe natomiast jest obecnie realizowane w rejonie Targu Siennego i Rakowego. Znane są przykłady miast europejskich (Kopenhaga – dzielnica Amagerbro), gdzie w podobnym otoczeniu wprowadzono zabudowę mieszkaniowo-usługową i usługową. Wydaje się, że przychylenie się do powyższego wniosku, pozwoliłoby z jednej strony „przybliżyć” Orunię do centrum miasta, z drugiej pozwoliłoby dogęścić zabudowę śródmiejską w szerokim tego słowa znaczeniu. Niezaprzeczalnym natomiast pozostaje konieczność realizacji ciągów komunikacyjnych w postaci tzw. Nowej Chmielnej, Nowej Podmiejskiej i Nowej Małomiejskiej. Przeniesienie węzła integracyjnego z funkcją ‘park and ride’ umożliwi zintegrowanie planowanego przedłużenia linii SKM do Pruszcza Gd. z ruchem indywidualnym z południowych dzielnic Gdańska, suburbiów, oraz mieszkańców Oruni.

4. Wskazanie jako priorytetowych inwestycji związanych z realizacją ciągów komunikacyjnych tzw. Nowej Chmielnej, Nowej Podmiejskiej i Nowej Małomiejskiej wraz z bezkolizyjnym przejazdem przez linię kolejową e-65 w ciągu tzw. Nowej Podmiejskiej.

Bezkolizyjne przekroczenie torów kolejowych w obrębie Oruni stanowi istotny problem obsługi komunikacyjnej tego obszaru, narastający w związku z rozbudową infrastruktury magistralnego szlaku kolejowego oraz wzrostem częstotliwości kursowania pociągów. Realizowana w ostatnich latach przebudowa i modernizacja przedmiotowej linii nie przewidywała budowy wiaduktu ani tunelu w miejsce istniejących i obecnie funkcjonujących przejazdów w rejonie ulic Sandomierskiej, Dworcowej/ Smętnej, Niegowskiej.

Wg najnowszych danych z ostatnio przeprowadzonych przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku pomiarów czasu zamknięcia dla ruchu samochodowego przejazdów

kolejowych, czas zamknięcia rogatek w godzinach 5.00 – 22.00 wynosi przeszło 8,5 godziny. Jest to ogromny problem, z którym borykają się mieszkańcy dzielnicy, jak również przedsiębiorcy oraz osoby przejeżdżające w ten rejon.

Opracowany m.in. na podstawie obecnego SUIKZP Strategiczny Program Transportowy Dzielnicy Południe uwzględnia rozwój komunikacyjny zachodniej części południowego Gdańska włączając go do szerszej ramy komunikacyjnej (tj. Obwodnicy Zachodniej) tym samym wspierając rozbudowę suburbiów miasta. Jednocześnie proponowana kumulacja inwestycji w jednym rejonie (pomijając Nową Politechniczną) pomija rozwój komunikacji wschodniej części południowego Gdańska i komunikacji międzodzielnicowej w relacji wschód-zachód. W ocenie Rady Dzielnicy taki plan inwestycji umacnia i pogłębia problemy zdegradowanej infrastruktury, narastających problemów wykluczenia społecznego i procesu „gettyzacji”, z którymi od lat boryka się wschodnia część południowego Gdańska. Realizacja ulicy Nowej Podmiejskiej/ Nowej Małomiejskiej/ Nowej Chmielnej wraz z bezkolizyjnym przejazdem przez tory może być początkiem odbudowy i ominięcia zarówno infrastrukturalnej, społecznej i mentalnej bariery jaką tworzy linia Trakt Św. Wojciecha i linia kolejowa E65 oraz ogromnym wsparciem rewitalizacji i zachętą dla inwestorów na terenach nie tylko Orunia – Św. Wojciech – Lipce, ale również Olszynki, i części Śródmieścia (Dolne Miasto, Stare Przedmieście).

5. Likwidacja barier komunikacyjnych w dzielnicy.

Jak wskazano w punkcie 4 powyżej, bezkolizyjne przekroczenie torów kolejowych (w tym dla ruchu pieszego vide: przejścia dla pieszych w poziomie szyn przy ul. Dworcowej i Sandomierskiej) w obrębie Oruni stanowi istotny problem obsługi komunikacyjnej tego obszaru, narastający w związku z rozbudową infrastruktury magistralnego szlaku kolejowego oraz wzrostem częstotliwości kursowania pociągów. Popierana przez Radę Dzielnicy oraz mieszkańców inwestycja polegająca na budowie tzw. „Nowej Podmiejskiej”, w świetle planowanego zwiększenia ruchu kolejowego na łącznicy kolejowej nr 721 (w związku z trwającą rozbudową terminala kontenerowego DCT i planowanym - dwukrotnym zwiększeniem wolumenu przeładowywanych kontenerów), może okazać się niewystarczająca. W związku ze stale zwiększającym się ruchem pociągów na magistralnej linii kolejowej E-65, jadące łącznicą kolejową nr 721 składy pociągów o długości powyżej 550 m, czekając na możliwość włączenia się w tory w kierunku portu morskiego w Gdyni oczekiwać będą na odcinku łącznicy pomiędzy przejazdami kolizyjnymi w ciągu ulicy Przy Torze i ulicy Równej, co doprowadzi do zablokowania jedynej istniejącej alternatywy dla służb ratowniczych – przejazdu w ciągu ul. Równej (możliwość takich zdarzeń potwierdzili przedstawiciele PKP PLK podczas spotkania, które odbyło się u Pana Piotra Grzelaka – Z-cy Prezydenta Miasta Gdańska).

Mając powyższe na uwadze wnosimy o zabezpieczenie w studium potrzeby realizacji:

- 1) wiaduktu drogowego nad łącznicą kolejową nr 721 w ciągu ul. Równej
- 2) przynajmniej jednego przejazdu bezkolizyjnego przez linię kolejową E-65 na odcinku od ulicy Smętnej do ulicy Niegowskiej.

Zdaniem Rady Dzielnicy, możliwa jest realizacja obu proponowanych rozwiązań:

Ad 1) Zachowanie odpowiednich spadków najazdów na wiadukt nad łącznicą kolejową nr 721 od strony ul. Smętnej, może być zrealizowane poprzez przedłużenie ulicy Przyjemnej (na odcinku od ulicy Żuławskiej do ul. Smętnej w rejonie istniejącej pętli autobusowej - dla autobusów linii 123) po terenie stanowiących niemal w całości własność Gminy Miasta Gdańska działek oznaczonych w ewidencji gruntów nr 59/3, nr 60, nr 61, nr 62, nr 63, nr 66, nr 67, nr 78, nr 79, obręb 110

Ad 2) przykładowe proponowane przez Radę Dzielnicy rozwiązanie możliwości przejazdu bezkolizyjnego zlokalizowane jest na wysokości ulicy Trakt Św. Wojciecha 177. Koncepcja stanowi załącznik do niniejszej opinii.

6. Rozważenie możliwości przedłużenia przebiegu ulicy Przyjemnej na odcinku od ulicy Żuławskiej do ulicy Smętnej wraz z wprowadzeniem rezerwy terenu pod to zamierzenie.

Jak wskazano w uzasadnieniu punktu 5 ppkt 1 przedłużenie przebiegu ulicy Przyjemnej na odcinku od ulicy Żuławskiej do ulicy Smętnej umożliwi m.in. zachowanie odpowiednich najazdów na wiadukt nad łącznicą kolejową nr 721. Dodatkowo, rozwiązanie takie, zdecydowanie poprawi możliwości obsługi komunikacyjnej okolicznego terenu, dając szansę na przedłużenie przebiegu trasy autobusu linii 123 (do ulicy Związkowej).

Rozważane przedłużenie ulicy Przyjemnej dodatkowo może korzystnie wpłynąć na obsługę komunikacyjną okolicznego obszaru, w sytuacji realizacji jednego z wariantów bezkolizyjnego przejazdu przez linię E-65, sporządzonego siłami Biura Rozwoju Gdańska (1. przejazd tunelowy w ciągu ulicy Smętnej do ulicy Trakt Św. Wojciecha oraz 2. przejazd tunelowy w ciągu ulicy Plac Oruński do ulicy Dworcowej w rejonie „Dworku Artura”).

7. Umożliwienie lokalizacji na terenach położonych wzdłuż rzek: Motława, Radunia, Czarna Łacha punktów/ obiektów o charakterze rekreacyjnym (np. przystanie wodne, ścieżki rowerowe itp.).

Dzielnica Orunia – Św. Wojciech – Lipce charakteryzuje się ogromnym potencjałem do rozwoju turystyki i szlaków rekreacyjnych, w szczególności w niedostępnych i omijanych obecnie obszarach terenów rolniczych zlokalizowanych w rejonie rzek Motławy, Raduni czy Czarnej Łachy. Umożliwienie lokalizacji w tym obszarze elementów infrastruktury turystycznej czy rekreacyjnej idealnie wpisuje się w projekty Aktywizacji Szlaków Wodnych Gdańskich Żuław Wiślanych oraz umożliwi mieszkańcom bliższy kontakt z naturą w granicach administracyjnych Miasta.

8. Rozbudowa układu kolejowego dla potrzeb Szybkiej Kolei Miejskiej

Paradoksalnie, istnienie na obszarze dzielnicy dwóch magistralnych linii kolejowych oraz łącznicy kolejowej nie wpływa korzystnie na możliwości transportowe mieszkańców. Elementem niezbędnym dla zmiany tej sytuacji jest przedłużenie przebiegu linii Szybkiej Kolei Miejskiej do granic administracyjnych Miasta i dalej w kierunku Pruszcza Gdańskiego oraz Tczewa. Zdaniem Rady Dzielnicy, jedyny rozsądny wariant przedłużenia tej linii od przystanku Gdańsk – Śródmieście w kierunku południowym przebiega wzdłuż istniejącej linii E-65.

9. Zalecenia dotyczące lokalizacji ponadlokalnych systemów inżynieryjnych w szczególności planowanych inwestycji elektroenergetycznych.

Pomimo, że Studium nie jest aktem prawa miejscowego, to w jego treści powinny znaleźć się zalecenia odnoszące się do ponadlokalnych systemów inżynieryjnych, w tym planowanych inwestycji elektroenergetycznych. Dzielnica Orunia – Św. Wojciech – Lipce w znacznej części znajduje się w Obszarze Chronionego Krajobrazu Żuław Gdańskich. Między innymi z tego względu koniecznym jest wprowadzenie stosownych zapisów w tym zakresie, określających lokalizację planowanych inwestycji elektroenergetycznych wzdłuż istniejących ciągów transportowych (np. Obwodnicy Południowej Miasta Gdańska), a tam gdzie to możliwe (a nie tylko gospodarczo uzasadnione) przebieg linii elektroenergetycznych powinien być skablowany. Do rozważenia i dalszej szerokiej dyskusji pozostawiamy propozycję zmiany przebiegu planowanej inwestycji polegającej na budowie linii elektroenergetycznej 110 kV (zgodnie z obecnymi zapisami Studium – linia napowietrzna Gdańsk Błona – Orunia – Pruszcz) zgodnie z wyżej opisanymi sugestiami.

10. Ochrona charakteru osiedla Św. Wojciech.

Mając na uwadze specyficzne walory przyrodnicze, oraz dziedzictwo historyczne Św. Wojciecha, Rada Dzielnicy, wnosi o specjalną ochronę tego terenu w kontekście potencjalnej budowy Narodowego Centrum Sportów Motorowych. W opinii Rady, potencjalna inwestycja może przynieść wiele korzyści miastu oraz dzielnicy. Jednakże wysoce istotne wydaje się przeprowadzenie tej inwestycji bez jednoczesnego obniżenia jakości życia mieszkańców, tj. bez wzrostu zagrożeń wynikających z nadmiernego hałasu oraz zwiększonej emisji spalin, lub innych niekorzystnych zmian.

11. Rezygnacja z zapisów dotyczących zakazów tymczasowego zagospodarowania na terenach zarezerwowanych pod przyszłe inwestycje infrastrukturalne

Wprowadzone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dotyczących planowanych inwestycji infrastrukturalnych (np. Nowa Małomiejska, Trasa P-P) zapisy dotyczące zakazów tymczasowego zagospodarowania, w znaczącym stopniu utrudniają, a wręcz uniemożliwiają jakiekolwiek działania, skutkujące możliwością „ucywilizowania” tych terenów do czasu realizacji objętych nimi inwestycji. Z doświadczenia Rady Dzielnicy wynika, że takie zapisy skutecznie uniemożliwiają postawienie na tych obszarach chociażby ławek czy innych elementów małej architektury. Rozumiemy intencje przyświecające wprowadzeniu takich zapisów, jednak jak pokazuje doświadczenie życia codziennego, efekty ich wprowadzenia przybrały nielogiczny wymiar. W sytuacji gdyby koniecznym było utrzymanie takich zapisów, wnosimy o wyłączenie z tego zakazu elementów tzw. małej architektury.

12. Jednoznaczne posługiwanie się w treści Studium pełnymi nazwami dzielnic i każdorazowe dookreślanie czy mamy do czynienia z dzielnicą urbanistyczną czy też administracyjną.

W celu zachowania poprawnej komunikacji w przekazie informacji z BRG na zewnątrz, warto utrzymać standard stosowania pełnych nazw aby każdy z odbiorców był w stanie poprawnie odczytać treść STUDIUM. Jak wiemy Dzielnicę Administracyjnie znacznie różnią się swymi granicami od Dzielnic Urbanistycznych.

Dodatkowo nazwy Dzielnic Urbanistycznych pokrywają się niejednokrotnie z nazwami Dzielnic Administracyjnymi, co dodatkowo wprowadza zamieszanie gdy np.: używamy samego słowa Dzielnica Śródmieście myśląc o Dzielnicy Urbanistycznej Śródmieście). Dodatkowo, wartym rozważenia pozostaje kwestia włączenia Św. Wojciecha do Dzielnicy Urbanistycznej Śródmieście lub włączenie Oruni i Lipiec do Dzielnicy Urbanistycznej Południe. Zabieg ten powinien pomóc w planowaniu całości naszej Dzielnicy Administracyjnej oraz lepszej komunikacji pomiędzy BRG, a Radą Dzielnicy (mieszkańcami). Obecnie mamy „rozbitą” Dzielnicę na dwa Zespoły w BRG, a w naszej opinii powinien zajmować się nimi jeden zespół.

13. Rezygnacja z zapisów dotyczących rozwoju funkcji przemysłowej, baz i składów na terenie dzielnicy.

Obecne zapisy Studium wskazują Dzielnicę Orunia – Św. Wojciech – Lipce jako teren przewidziany do rozwoju funkcji produkcyjnych i składowych (łącznie ok. 50 ha). Położenie bezpośrednio w sąsiedztwie śródmieścia Gdańska czy chociażby uwarunkowania komunikacyjne – wszystko to powinno zmierzać w kierunku przekształceń funkcyjnych i strukturalnych dzielnicy, ale nie w zakładanym dotychczas kierunku produkcyjnym, a usługowym i mieszkaniowo-usługowym. Istniejące strefy produkcyjne powinny zostać utrzymane, jedynie jako dopuszczalne i być sukcesywnie wypierane przez funkcje miastotwórcze (M-U, U). Do rozwoju funkcji przemysłowych wystarczające będzie utrzymanie pozostałej oferty terenów: rejon Letnicy (po wschodniej stronie ulicy Marynarki Polskiej), rejon Płoni, rejon Rudniki Błonia, rejon Kokoszek Przemysłowych, rejon Kokoszek Mieszkaniowych, rejon Barniewic, rejon Klukowa Rębiechowa i rejon składowiska Szadółki.

14. Uwzględnienie wszystkich zakładanych uwarunkowań i kierunków rozwoju dzielnicy Orunia zawartych w „Mikrostrategii Oruni” (w załączniku opracowanych przez mieszkańców, niezależnych urbanistów, przy współpracy urzędników UMG i planistów BRG w ramach projektu „Quo vadis Gdańsku? Mieszkańcy planują swoje miasto”

Rada Dzielnicy Orunia Św. Wojciech dostrzega istotną zmianę uwarunkowań rozwojowych w rejonie Gdańska-Oruni, wynikających z realizacji obwodnicy południowej. Ta sytuacja pozwala na radykalną zmianę postrzegania potencjału rozwojowego rejonu Orunia-Św. Wojciech - unikalnego w skali metropolii przedmieścia "bramy-łącznika" pomiędzy centrum Gdańska a regionem rolniczych Żuław. Ta bliskość centrum miasta-pola uprawne jest dziś w skali światowej cennym ewenementem wartym promocyjnego wykorzystania.

Przyszłość naszej dzielnicy powinna nawiązywać do odradzającej się w Polsce tradycji miast-ogrodów, nie zaś podążać anachronicznym dziś modelem myślenia pogłębiania dewastacji społeczno-przestrzennej tej części miasta. Silna, nadal żyjąca tradycja rolniczo-ogrodnicza dzielnicy, stanowi potencjał ekonomiczny mieszkańców tej części Gdańska.

Ochrona gruntów rolnych oraz żuławskiego krajobrazu zintegrowanego z regionem poprzez system rzek, potoków i kanałów, stanowić powinna nie tyle barierę

rozwojową, ale potencjał dla wsparcia tu rozwoju funkcji rekreacyjno-turystycznych, edukacyjno-oświatowych oraz mieszkaniowych. Orunia-Św. Wojciech-Lipce powinny rozwijać się w modelu zrównoważonym oferując mieszkańcom poprawę warunków zamieszkania i pracę.

Potencjał tradycji oruńskich powinna zostać ściśle wykorzystana w aktywnym procesie rewitalizacji, której rezultaty sprzyjać powinny integracji dzielnic Chełm, Orunia, Olszynka z obszarami historycznego śródmieścia. Założenia te przyświecały sformułowaniu mikrostrategii rozwoju przestrzeni publicznej w dzielnicy Orunia wykonanej w procesie partycypacji w ramach projektu. Materiał ten stanowiący załącznik niniejszego wniosku powinien zostać konstruktywnie przekształcony w odpowiednie zapisy zarówno strategii rozwoju miasta 2030 jak i SUIKZP.