

UCHWAŁA NR XXXIV/764/09

Rady Miasta Gdyni

z dnia 26 sierpnia 2009 roku

w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2001 r. Nr 142, poz. 1591 z późn. zmianami¹) oraz art. 20 ust.1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717 z późn. zmianami²) **Rada Miasta Gdyni uchwala, co następuje:**

§ 1

Po stwierdzeniu zgodności z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, uchwalonego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XVII/400/08 z 27 lutego 2008 r., uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy, oznaczony numerem ewidencyjnym 1504, obejmujący obszar o powierzchni 28,05 ha, którego granice przebiegają:

- od zachodu – wzdłuż ul. Inżynierskiej i dalej w kierunku południowym obejmując teren projektowanej Drogi Czerwonej i tereny położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie,
 - od południa – granicą administracyjną miasta Gdyni (na styku z Sopotem),
 - od wschodu – wzdłuż linii kolejowych (odcinek Gdańsk – Gdynia),
 - od północy – wzdłuż ul. Przemyskiej,
- zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2

1. Ustala się podział obszaru objętego planem na 23 tereny wydzielone liniami rozgraniczającymi, oznaczone numerami dwucyfrowymi od 01 do 23 oraz przeznaczenie terenów od 01 do 21 – oznaczone symbolami literowymi lub literowo-cyfrowymi zgodnie z poniższą klasyfikacją.

Tereny zabudowy mieszkaniowej

MN1 – Zabudowa jednorodzinna wolno stojąca

Dopuszcza się wydzielenie w budynkach nie więcej niż dwóch lokali mieszkalnych albo jednego lokalu mieszkalnego i lokalu użytkowego o powierzchni całkowitej nieprzekraczającej 30% powierzchni całkowitej budynku dla usług stanowiących uzupełnienie funkcji mieszkaniowej i niezakłócających jej.

MN2 – Zabudowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza

Dopuszczenie wydzielenia lokali jak dla terenów MN1.

MW1 – Zabudowa wielorodzinna w budynkach zawierających do 4 mieszkań

Tereny zabudowy wielorodzinnej realizowanej w budynkach zawierających do 4 mieszkań. W parterach budynków usytuowanych wzdłuż ulic publicznych dopuszcza się lokalizację wydzielonych lokali użytkowych dla usług stanowiących uzupełnienie funkcji mieszkaniowej i niezakłócających jej.

¹ Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2002 r. Nr 23, poz. 220, Nr 62, poz. 558, Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271, Nr 214, poz. 1806, z 2003 r. Nr 80, poz. 717, Nr 162, poz. 1568, z 2004 r. Nr 102, poz. 1055, Nr 116, poz. 1203, z 2005 r. Nr 172, poz. 1441, Nr 175, poz. 1457, z 2006 r. Nr 17, poz. 128, Nr 181, poz. 1337, z 2007 r. Nr 48, poz. 327, Nr 138, poz. 974, Nr 173, poz. 1218; z 2008 r. Nr 180, poz. 1111, Nr 223, poz. 1458, z 2009 r. Nr 52, poz. 420.

² Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 6, poz. 41, Nr 141, poz. 1492, z 2005 r. Nr 113, poz. 954, Nr 130, poz. 1087, z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 225, poz. 1635, z 2007 r. Nr 127, poz. 880, z 2008 r. Nr 199, poz. 1227, Nr 201, poz. 1237, Nr 220, poz. 1413.

MW2 – Zabudowa wielorodzinna

Tereny zabudowy wielorodzinnej realizowanej w budynkach do 4 kondygnacji. W parterach budynków usytuowanych wzdłuż ulic publicznych dopuszcza się lokalizację wydzielonych lokali użytkowych dla usług stanowiących uzupełnienie funkcji mieszkaniowej i niezakłócających jej.

Tereny zabudowy usługowej

U – Zabudowa usługowa

US – Usługi sportu i rekreacji

Tereny zabudowy techniczno-produkcyjnej

P – Tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów

Tereny zieleni

ZP – Zieleń urządzona

Tereny komunikacji

KD-GP j/p – Drogi i ulice główne ruchu przyspieszonego (j – liczba jezdni, p – liczba pasów ruchu)

KD-G j/p – Drogi i ulice główne (j – liczba jezdni, p – liczba pasów ruchu)

KD-L j/p – Drogi i ulice lokalne (j – liczba jezdni, p – liczba pasów ruchu)

KD-D j/p – Drogi i ulice dojazdowe (j – liczba jezdni, p – liczba pasów ruchu)

KD-X – Wydzielone publiczne place, ciągi piesze, pieszo - jezdne i rowerowe

Tereny infrastruktury technicznej

W – Tereny ujęć wody i urządzeń zaopatrzenia w wodę

K – Tereny urządzeń odprowadzania i oczyszczania ścieków

E – Tereny urządzeń elektroenergetycznych

2. Usługi niezakłócające funkcji mieszkaniowej – to usługi o nieuciążliwym charakterze, których funkcjonowanie nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska przewidzianych dla funkcji mieszkaniowej, a ponadto nie wywołuje innych zakłóceń funkcji mieszkaniowej takich jak: nadmierny ruch lub postój pojazdów utrudniający dostęp do budynków mieszkalnych, naruszenie przestrzeni półprywatnych (klatki schodowe, ogródki lub dziedzińce w części mieszkalnej) przez klientów usług, zakłócenie ciszy nocnej, wytwarzanie takich ilości odpadów, których gromadzenie narusza estetykę środowiska mieszkalnego itp.

3. Funkcja adaptowana jest to użytkowanie istniejące, niemieszczące się w opisanym w ust. 1 zakresie określającym przeznaczenie terenów, a które plan utrzymuje, uznając za zgodne z planem i umożliwiając działania inwestycyjne w zakresie tego sposobu użytkowania oraz jego przekształcenie na inne zgodne z przeznaczeniem terenu.

4. Funkcja wyłączona jest to użytkowanie niepożądane na danym terenie wydzielonym liniami rozgraniczającymi i, mimo że mieści się w opisanym w ust. 1 ogólnym zakresie użytkowań określającym przeznaczenie terenów, to na danym terenie nie jest dopuszczone.

5. Uściślenie warunków zagospodarowania oraz określenie dopuszczalnego sposobu kształtowania zabudowy, dla poszczególnych terenów wydzielonych liniami rozgraniczającymi, zawarte są w kartach odpowiednich terenów w § 12 ust. 2.

6. Zakres sposobów użytkowania dopuszczonych na danym terenie wydzielonym liniami rozgraniczającymi, ograniczony jest zapisami (określającymi funkcje wyłączone i adaptowane), zawartymi w karcie danego terenu w § 12 ust. 2.

§ 3

1. Ustala się następujące zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego dla obszaru objętego planem:

- 1) zachowanie rezerw terenowych dla lokalizacji inwestycji o znaczeniu ponadlokalnym: budowy Drogi Czerwonej – odcinka południowego, jej węzłów z ulicami: Wielkopolską i Spółdzielczą, oraz planowanych docelowo ulic publicznych poprzez wyznaczenie linii rozgraniczających i cofniętych linii zabudowy;

- 2) kształtowanie struktury przestrzennej w dostosowaniu do rzeźby terenu oraz walorów środowiska z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania i struktury własności;
- 3) kształtowanie zabudowy w nawiązaniu do sąsiedztwa – w zakresie wysokości zabudowy, nachylenia dachów, linii zabudowy i innych parametrów zabudowy.

2. Szczegółowe warunki ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 12 ust. 2.

§ 4

1. Na obszarze objętym planem obowiązują następujące zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego:

- 1) południowe fragmenty obszaru objętego planem położone są w granicach otuliny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – wyznaczonego rozporządzeniem Wojewody Pomorskiego: nr 57/06 z dnia 15 maja 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Pom. nr 58, poz. 1194 z dn. 01.06.2006 r.), obowiązują zasady ochrony przyrody zawarte w ustawie z 16 kwietnia 2004 roku – o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.) i w przepisach szczegółowych;
- 2) obejmuje się ochroną zachowawczą drzewa oznaczone na rysunku planu.

2. Szczegółowe zasady ochrony elementów środowiska przyrodniczego i krajobrazu, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 12 ust. 2.

§ 5

1. Na obszarze objętym planem obowiązują następujące zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:

- 1) południowa część obszaru objętego planem znajduje się w strefie „K” – ochrony krajobrazu integralnie związanego z zespołem dworsko – krajobrazowym Kolibki, wpisanym do rejestru zabytków pod nr 1004 (decyzja Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr 849 z dnia 11 maja 1982 r.);
 - obowiązują przepisy ustawy z 23 lipca 2003 r. – o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.);
- 2) na obszarze objętym planem znajduje się willa modernistyczna przy ul. Inżynierskiej 111 z wyznaczoną strefą ścisłej ochrony konserwatorskiej, wpisana do rejestru zabytków pod nr 1154 (decyzja Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków nr A – 1003 z dnia 25 marca 1987 r.);
 - obowiązują przepisy ustawy z 23 lipca 2003 r. – o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568, z późn. zm.);
- 3) w granicach obszaru objętego planem ustala się strefę ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), oznaczoną na rysunku planu, w której obowiązuje:
 - a) zachowanie walorów historycznych i kompozycyjnych obszaru, jego rozplanowania oraz dyspozycji przestrzennej – ochrona układu przestrzennego wzdłuż ul. Inżynierskiej,
 - b) zachowanie historycznej, wartościowej zabudowy, a w szczególności układu bryły i wysokości budynków i układu elewacji;
- 4) ustala się ochronę konserwatorską obiektów historycznych w podziale na dwie grupy obiektów wg poniższych zasad:
 - a) **grupa A – obiekty o wysokich walorach kulturowych** obejmująca:
 - budynki historyczne o wysokich, wyróżniających się walorach architektonicznych (indywidualnej formie budowlanej, niepowtarzalnym detalu itp.); obiekty autentyczne, w których ewentualne współczesne przekształcenia są nieznaczne:
 - i) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 109,do grupy A należy również obiekt wpisany do rejestru zabytków, wymieniony w pkt. 2;
 - b) **grupa B – obiekty o walorach kulturowych** obejmująca:
 - budynki historyczne o charakterystycznej i tradycyjnej formie architektonicznej, nie wyróżniające się szczególnymi cechami indywidualnymi, lecz wartościowe w skali

zespołu; niektóre z nich uległy współczesnym przekształceniom, zachowując jednak czytelną historyczną formę:

- i) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 5,
 - ii) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 93,
 - iii) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 101,
 - iv) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 105;
- c) dla obiektów grupy A obowiązuje ochrona zabytkowej formy i substancji budynku tj. zachowanie w niezmienionej postaci bryły oraz dachu budynku, ochrona zabytkowych detali architektonicznych, w tym stolarki; dopuszcza się wymianę technicznie zużytych elementów budynku (okien, drzwi, itd.) pod warunkiem zachowania pierwotnej tradycyjnej formy tych elementów;
 - d) w przypadku zniszczenia (lub rozbiórki) części lub całości obiektu grupy A (na skutek wypadków losowych lub całkowitego zużycia materiału) obowiązuje odtworzenie historycznej bryły obiektu z elewacjami, dachem oraz detalami na podstawie wszelkich dostępnych źródeł informacji;
 - e) dla obiektów grupy B obowiązuje ochrona tradycyjnej formy i wyrazu architektonicznego budynku tj. sposobu ukształtowania bryły, rodzaju i kształtu dachu, zasad kompozycji elewacji, rozmieszczenia, proporcji i kształtu stolarki; w uzasadnionych przypadkach ochronie podlegają także elementy wykończenia zewnętrznego obiektu, w tym użyte materiały i technologie mające wpływ na jego wygląd i wyraz architektoniczny;
 - f) w przypadku prac budowlanych podejmowanych przy budynkach grupy A oraz grupy B, przekształconych w sposób naruszający ich wartościową formę historyczną, należy przywrócić formę historyczną w zakresie podejmowanych działań;
 - g) ochronie podlegają historyczne ogrodzenia i elementy małej architektury w otoczeniu obiektu objętego ochroną konserwatorską, nowe powinny nawiązywać stylowo i materiałowo do elementów historycznych.

2. Szczegółowe zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, jeżeli takie występują, zawarto w kartach tych terenów w § 12 ust. 2.

§ 6

1. Na obszarze objętym planem ustala się następujące elementy zagospodarowania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych:

- 1) w obszarze planu ustalono:
 - a) system ciągów pieszych przebiegających wzdłuż ulic;
 - b) ścieżki rowerowe przebiegające wzdłuż ulic: Lotników, Wielkopolskiej (regionalna trasa rowerowa nr 133) oraz wzdłuż drogi lokalnej 16 KD-L w kierunku Polany Bernadowo, powiązane ze ścieżkami rowerowymi w al. Zwycięstwa;
 - c) w rozwiązaniach projektowych uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych w tym:
 - stosując rozwiązania wspomagające ruch osób poruszających się na wózkach inwalidzkich m.in. rozwiązania jednopoziomowe, pochylnie, windy, odpowiednio zlokalizowane miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych,
 - stosując elementy orientacji dla osób niewidomych i słabo widzących np. płytki fakturowe na ciągach pieszych wykorzystujące różnice faktury dla orientacji przestrzennej, plany, makiety i znaki z informacją ryflowaną, kwietniki zapachowe identyfikujące określone miejsca itp.

2. Na obszarze objętym planem ustala się następujące zasady umieszczania szyldów oraz reklam na budynkach i reklam wolno stojących, odpowiadające przeznaczeniu poszczególnych terenów:

- 1) zasady ogólne:
 - a) kształt, wielkość i miejsce umieszczenia szyldu lub reklamy na budynku muszą być dostosowane do architektury budynku;
 - b) w przypadku, gdy ilość szyldów na budynku jest większa niż jeden, powinny być tej samej wielkości i winny być zgrupowane w miarę możliwości w jednym miejscu

- na elewacji; przy czym za szyld uważa się jednostronny, płaski znak zawierający wyłącznie logo firmowe lub informacje o nazwie firmy, rodzaju prowadzonej działalności, dacie założenia firmy;
- c) konstrukcja szyldu nie może sięgać dalej niż na 0,12 m od lica budynku;
 - d) zewnętrzna krawędź konstrukcji reklamy nie może sięgać dalej niż 1,00 m od lica ściany budynku. W przypadku, gdy konstrukcja reklamy sięga dalej niż 0,12 m od lica ściany budynku, jej dolna krawędź nie może znajdować się na wysokości mniejszej niż 2,40 m nad poziomem terenu znajdującego się pod konstrukcją;
 - e) wyklucza się stosowanie oświetlenia pulsacyjnego wszelkich szyldów i reklam;
 - f) reklamy i znaki graficzne umieszczone na markizach, namiotach i parasolach nie będą uznawane za szyldy i reklamy pod warunkiem, że będą umieszczone płasko na ich powierzchni, nie będą świecić i nie będą wykraczać poza obrys ich powierzchni;
 - g) nie dopuszcza się umieszczania reklam na obiekcie wpisanym do rejestru zabytków, wymienionym w § 5 ust. 1 pkt 2;
- 2) zasady szczególne:
- a) tereny zabudowy mieszkaniowej:
 - nie dopuszcza się lokalizacji reklam z wyjątkiem szyldów o pow. do 0,6 m² i reklam o pow. do 3,0 m² związanych z miejscem prowadzonej działalności gospodarczej lub siedzibą firmy,
 - nie dopuszcza się lokalizacji reklam na ogrodzeniach oraz reklam wolno stojących,
 - dopuszcza się zainstalowanie po jednym szyldzie i jednej reklamie na jedną firmę;
 - b) tereny zabudowy usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów, magazynów:
 - dopuszcza się lokalizację reklam na budynkach - w poziomie parteru, w pasach kondygnacji usługowych (poniżej linii parapetów okien pierwszego piętra nad kondygnacją usługową) oraz na fragmentach elewacji pozbawionych okien,
 - nie dopuszcza się lokalizacji reklam na ogrodzeniach, oraz reklam wolno stojących;
 - c) tereny komunikacji:
 - nie dopuszcza się lokalizacji reklam na terenach komunikacji;
 - d) tereny zieleni:
 - nie dopuszcza się lokalizacji reklam na terenach zieleni.

3. Na obszarze objętym planem ustala się, że ogrodzenia od strony ulic, ogólnodostępnych ciągów pieszych i innych miejsc publicznych powinny być ażurowe, o wysokości nie przekraczającej 1,60 m oraz dostosowane do architektury budynków, z którymi są związane.

4. Pozostałe wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych, odnoszące się do poszczególnych terenów, położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 12 ust. 2.

§ 7

Parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz szczególne warunki zagospodarowania terenów i ograniczenia w ich użytkowaniu, jeżeli takie występują, określono w kartach poszczególnych terenów w § 12 ust. 2.

§ 8

1. Na obszarze objętym planem znajdują się następujące tereny i obiekty podlegające ochronie ustalone na podstawie odrębnych przepisów oraz obowiązują następujące szczególne warunki zagospodarowania terenów i ograniczenia w ich użytkowaniu:

- 1) w centralnej części obszaru objętego planem zlokalizowane są obiekty ujęcia wód podziemnych „Kolibki” – wyznaczonego na mocy decyzji Wojewody Gdańskiego nr O-V-7226/4/94 z dnia 7 września 1994 r., wokół których ustalone zostały tereny ochrony bezpośredniej ujęcia wody; zabronione jest użytkowanie gruntów do celów niezwiązanych z eksploatacją ujęcia wody, obowiązują przepisy ustawy z dnia 18 lipca 2001 roku – Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.);
- 2) na obszarze objętym planem występują tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych, (oznaczone na rysunku planu); wszelkie inwestycje budowlane na tych terenach

powinny być poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem budowy geologicznej i ustaleniem kategorii geotechnicznej warunków ich posadowienia z uwzględnieniem stateczności skarp – zgodnie z obowiązującymi przepisami. W przypadku konieczności zabezpieczenia stabilności skarp, w projekcie budowlanym należy przewidzieć sposób ich zabezpieczenia;

- 3) w centralnej części obszaru objętego planem – w rejonie Potoku Kolibkowskiego oraz w południowej części obszaru – wzdłuż Potoku Sweliny występują tereny potencjalnie zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi, oznaczone na rysunku planu, stanowiące naturalny, suchy zbiornik retencyjny służący regulacji przepływów i ochronie przed powodzią – obowiązuje zakaz wznoszenia budynków; przy realizacji inwestycji drogowych należy zastosować rozwiązania chroniące w/w tereny oraz ich sąsiedztwo przed negatywną zmianą stosunków wodnych;
- 4) przez obszar planu przepływają naturalne ciek wodne: rzeka Kacza, Potok Kolibkowski i Swelina, które podlegają ochronie jako integralna część środowiska oraz jako siedliska dla zwierząt i roślin - obowiązują przepisy ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. - Prawo wodne (Dz. U. z 2005 Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2001 r. nr 62, poz. 627, z późn. zm.);
W szczególnie uzasadnionych przypadkach dopuszcza się zmianę przebiegu koryt cieków oraz ich skanalizowanie w niezbędnym zakresie, przyjmując parametry oraz przekrój przepustu umożliwiający swobodny dostęp do skanalizowanej części cieków w celach konserwacyjnych oraz zachowanie ciągłości ekosystemów; należy zastosować rozwiązania zapewniające możliwość przejść dla drobnych zwierząt wzdłuż koryt;
- 5) obszar objęty planem znajduje się w zasięgu oddziaływania hałasu drogowego ulic: Wielkopolskiej, Lotników – Drogi Czerwonej oraz hałasu szynowego terenów kolejowych, gdzie długookresowy średni poziom dźwięku przekracza poziomy dopuszczalny, określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasów w środowisku (Dz. U. z 2007 Nr 120, poz. 826). Dla dotrzymania właściwych warunków akustycznych wewnątrz budynków z pomieszczeniami chronionymi przed hałasem konieczne jest zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych jak np.: stolarka okienna i materiały budowlane o podwyższonych właściwościach dźwiękochłonnych, systemy wentylacyjne i klimatyzacyjne; dla zapewnienia normatywnych warunków akustycznych na terenach zabudowy mieszkaniowej o przekroczonym dopuszczalnym poziomie hałasu, realizacja nowej zabudowy wymaga zastosowania środków technicznych chroniących przed ponadnormatywnym hałasem;
- 6) na obszarze objętym planem występują tereny zamknięte, w rozumieniu ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (t.j. Dz. U. z 2005 r. nr 240, poz. 2027, z późn. zm.). Na rysunku planu pokazano granice terenów zamkniętych. Zapisy dotyczące terenów zamkniętych (w tym propozycje przeznaczenia części ich na inne funkcje) nie stanowią ustaleń planu.

2. Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, jeżeli takie występują, określono w kartach terenów w § 12 ust. 2.

§ 9

Szczegółowe zasady i warunki scalania oraz podziału nieruchomości położonych na obszarze objętym planem określono w kartach terenów w § 12 ust. 2.

§ 10

1. Zasady przebudowy, rozbudowy i budowy systemów komunikacji i inne regulacje:
 - 1) układ komunikacyjny obszaru objętego planem powiązany będzie z układem zewnętrznym miasta poprzez ulicę dojazdową – ul. Inżynierską (poza granicą opracowania) oraz ulicę lokalną – ul. Spółdzielczą 16 KD-L 1/2;
 - 2) na obszarze objętym planem ustala się realizację następujących elementów układu komunikacyjnego:

- a) budowa „Drogi Czerwonej – odcinka południowego” – klasy ulicy głównej / klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego 14 KD-G 2/2 / KD-GP 2/3 oraz jej węzłów drogowych z ulicami: Wielkopolską i Spółdzielczą;
 - b) budowa ulicy lokalnej 16 KD-L 1/2;
 - c) budowa ciągów pieszo – jezdnych;
 - d) budowę ścieżek rowerowych w liniach rozgraniczających Drogi Czerwonej na odcinku od przepustu na rzece Kaczej do ul. Wielkopolskiej oraz w liniach rozgraniczających ulic Wielkopolskiej 15 KD-G 1/4 (regionalna trasa rowerowa nr 133) i Spółdzielczej 16 KD-L 1/2 (biegnącej w kierunku Polany Bernadowo), powiązanych ze ścieżkami rowerowymi w al. Zwycięstwa;
- 3) wskaźniki parkingowe do obliczenia wymaganej liczby miejsc postojowych:
- a) budynki mieszkalne jednorodzinne:
 - min. 1,5 miejsca postojowego na 1 mieszkanie, lecz nie mniej niż 2 miejsca na 1 dom jednorodzinny;
 - b) budynki mieszkalne wielorodzinne:
 - min. 1,5 miejsca postojowego na 1 mieszkanie, z czego min. 10% miejsc postojowych należy urządzić jako ogólnodostępne;
 - c) obiekty usług:
 - min. 3 miejsca postojowe na 100 m² powierzchni użytkowej, lecz nie mniej niż 2 miejsca postojowe na 1 punkt usługowy
 - min. 1 miejsce postojowe na 3 osoby zatrudnione;
 - d) obiektów produkcyjne, składy, magazyny:
 - min. 1 miejsca postojowe na 3 osoby zatrudnione,
 - + miejsca wynikające z prowadzonej działalności.
2. Zasady obsługi oraz przebudowy, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej:
- 1) zaopatrzenie w wodę:
 - a) z istniejącej sieci wodociągowej – konieczna przebudowa sieci w zakresie kolizji z przebiegiem Drogi Czerwonej;
 - 2) odprowadzenie ścieków sanitarnych:
 - a) do istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej – konieczna przebudowa sieci w zakresie kolizji z przebiegiem Drogi Czerwonej;
 - 3) odprowadzanie i oczyszczanie wód opadowych:
 - a) wody opadowe z utwardzonych powierzchni dróg odprowadzać grawitacyjnie do sieci kanalizacji deszczowej – konieczna rozbudowa sieci oraz przebudowa w zakresie kolizji z przebiegiem Drogi Czerwonej - następnie po oczyszczeniu do rzeki Kaczej, Potoku Kolibkowskiego, Sweliny oraz do bezodpływowego zbiornika retencyjnego, zlokalizowanego w rejonie węzła „Spółdzielcza”;
 - b) orientacyjne rejony lokalizacji zbiorników retencyjnych wskazano na rysunku planu:
 - na terenie 10 ZP,US – zbiornik przepływowy przed Potokiem Kolibkowskim,
 - na terenie 11 ZP,US – zbiornik bezodpływowy,
 - na terenie 14 KD-G 2/2 / KD-GP 2/3 – zbiornik przepływowy przed potokiem Sweliny;
 - c) na terenie 14 KD-G 2/2 / KD-GP 2/3 otwarte koryto Potoku Kolibkowskiego wymaga zmiany przebiegu koryta oraz skanalizowania, przyjmując parametry oraz przekrój przepustu umożliwiający swobodny dostęp do skanalizowanej części Potoku Kolibkowskiego w celach konserwacyjnych oraz zachowanie ciągłości ekosystemów;
 - d) na kanałach i kolektorach odprowadzających ścieki deszczowe do cieków – należy zastosować urządzenia podczyszczające (np. piaskowniki i separatory substancji ropopochodnych);
 - e) wody opadowe z terenów zabudowanych należy odprowadzać na tereny zieleni lub retencjonować w granicach własnej działki;
 - 4) elektroenergetyka:
 - a) z sieci elektroenergetycznej po rozbudowie sieci rozdzielczej 15 kV z zastosowaniem linii kablowych i stacji transformatorowych 15/0,4 kV oraz rozdzielczej sieci kablowej 0,4 kV;

- b) stacje transformatorowe zostały zlokalizowane orientacyjnie na rysunku planu – ostateczna liczba, szczegółowa lokalizacja, powierzchnia terenu oraz typ stacji transformatorowych mogą być zmienione stosownie do potrzeb, w uzgodnieniu z instytucją eksploatującą urządzenia elektroenergetyczne;
- 5) zaopatrzenie w gaz: z sieci gazowych - konieczna przebudowa w zakresie kolizji z przebiegiem Drogi Czerwonej;
- 6) zaopatrzenie w ciepło: z nieemisyjnych lub niskoemisyjnych źródeł ciepła;
- 7) telekomunikacja: z sieci telekomunikacyjnej
 - a) nie dopuszcza się lokalizacji nowych stacji bazowych telefonii komórkowej, za wyjątkiem terenu 06 MN2,MW1,U;
- 8) gospodarka odpadami: selekcyjonowanie i wywóz do miejsc ich unieszkodliwiania lub odzysku;
- 9) inne zasady:
 - a) sieci infrastruktury technicznej należy prowadzić w liniach rozgraniczających dróg, ciągów pieszo-jezdnym, pieszych lub wydzielonych pasów technicznych, równoległe do linii rozgraniczających, z uwzględnieniem możliwości prowadzenia w przyszłości innych elementów sieci; odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są w szczególnie uzasadnionych przypadkach.

§ 11

Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania poszczególnych terenów położonych na obszarze opracowania planu, jeżeli zostały ustalone, określono w kartach tych terenów w § 12 ust. 2.

§ 12

1. Wyjaśnienie pojęć użytych w „kartach terenów”.
 - 1) **Intensywność zabudowy** – jest to wskaźnik wyrażający stosunek sumy powierzchni całkowitej wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków znajdujących się na danej działce budowlanej, mierzonych po zewnętrznym obrysie przegród zewnętrznych, do powierzchni działki budowlanej; przy czym za kondygnację nadziemną, do obliczeń intensywności zabudowy, należy przyjąć każdą kondygnację lub jej część, której poziom podłogi znajduje się w poziomie lub powyżej poziomu przylegającego terenu.
 - 2) **Wysokość zabudowy** – podana w karcie terenu służy do określenia dopuszczalnego, zewnętrznego, pionowego gabarytu projektowanych budynków:
 - a) wysokość wyrażona w metrach to pionowy wymiar budynku mierzony do kalenicy, punktu zbiegu połączy dachowych bądź górnej krawędzi ściany zewnętrznej, gzymsu lub attyki, od naturalnej rzędnej terenu znajdującego się poniżej; przy czym za naturalną rzędną terenu przyjmuje się rzędną terenu wynikającą z wartości określonych na mapie sytuacyjno-wysokościowej, na której został sporządzony rysunek niniejszego planu miejscowego, a budynek nie może przekraczać dopuszczalnej wysokości w żadnym miejscu swojego rzutu;
 - b) wysokość wyrażona w liczbie kondygnacji to dopuszczalna liczba kondygnacji nadziemnych projektowanych budynków; przez poddasze rozumie się kondygnację w dachu stromym, której wysokość umożliwia realizację pomieszczeń przeznaczonych na pobyt ludzi.
 - 3) **Linie zabudowy** – określone planem nie dotyczą części podziemnych budynków oraz okapów i gzymsów wysuniętych nie więcej niż 0,5 m oraz balkonów lub wykuszy wysuniętych nie więcej niż 1,0 m:
 - a) **obowiązująca linia zabudowy** – linia ustawienia frontowej ściany projektowanego budynku; dopuszcza się odstąpienie od obowiązującej linii zabudowy, stanowiące cofnięcie ściany budynków w formie podcieni, loggi, tarasów itp. na maksymalnie 20 % powierzchni elewacji; dopuszcza się także odstąpienie od obowiązującej linii zabudowy w inny, określony w karcie terenu sposób;
 - b) **nieprzekraczalna linia zabudowy** - linia ograniczająca obszar, na którym dopuszcza się wznoszenie budynków.

- 4) **Powierzchnia biologicznie czynna** – to grunt rodzimy pokryty roślinnością oraz woda powierzchniowa na działce budowlanej, a także 50% sumy nawierzchni tarasów i stropodachów, urządzonych jako stałe trawniki lub kwietniki na podłożu zapewniającym ich naturalną vegetację, o powierzchni nie mniejszej niż 10 m²; do powierzchni biologicznie czynnej, wymaganej ustaleniami planu, nie wlicza się powierzchni parkingów dla samochodów, nawet jeśli urządzone są jako tereny zielone, pokryte roślinnością.
- 5) **Powierzchnia zabudowy** – dopuszczona na danej działce budowlanej określona jest wielkością wyrażoną w metrach kwadratowych bądź wskaźnikiem wyrażającym stosunek powierzchni zabudowy, wszystkich budynków znajdujących się na danej działce budowlanej, do powierzchni działki budowlanej.
- 6) **Wymagania parkingowe** – to wymagana minimalna liczba miejsc postojowych, którą należy zapewnić na terenie działki budowlanej, przylegającej drogi wewnętrznej lub w inny, określony w karcie terenu sposób.
- 7) **Stawka procentowa** – jednorazowa opłata wnoszona na rzecz gminy, określona w stosunku procentowym do wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu, na zasadach określonych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
- 8) **Dach płaski** – dach o spadku do 10°, wskazane jest, szczególnie w elewacji frontowej, ukrycie dachu za attyką.

2. Karty terenów:

KARTA TERENU

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- | | | | | |
|----|--------------|----------------|-----------------|-------------------------------|
| 1) | NUMER TERENU | 01
02
03 | 2) POWIERZCHNIA | 1,12 ha
0,87 ha
0,53 ha |
|----|--------------|----------------|-----------------|-------------------------------|
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
MN1,U – ZABUDOWA JEDNORODZINNA WOLNO STOJĄCA, ZABUDOWA USŁUGOWA
 - a) funkcja adaptowana – adaptuje się istniejącą zabudowę mieszkaniową bliźniaczą oraz wielorodzinną.
 - 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
 - a) pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniowo – usługową;
 - b) tereny znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu drogowego i szynowego – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 5;
 - c) wyklucza się lokalizację obiektów lub działalności, których uciążliwości na granicy działki mogłyby powodować przekroczenie standardów jakości środowiska wymaganych dla zabudowy mieszkaniowej.
 - 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
 - a) na terenie 02 MN1,U – przy ul. Inżynierskiej 111 znajduje się willa modernistyczna z wyznaczoną strefą ścisłej ochrony konserwatorskiej, wpisana do rejestru zabytków, obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 2;
 - b) tereny położone są w strefie ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 3;
 - c) na terenie 01 MN1,U i 02 MN1,U znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską, dla których obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 4:
 - grupa A – obiekty o wysokich walorach kulturowych:
 - i) willa modernistyczna przy ul. Inżynierskiej 111 – wpisana do rejestru zabytków,
 - ii) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 109,
 - grupa B – obiekty o walorach kulturowych:
 - i) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 93,
 - ii) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 101,
 - iii) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 105.

- 6) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
- a) intensywność zabudowy:
 - dla zabudowy wolno stojącej – do 0,60,
 - dla zabudowy bliźniaczej (jedna ściana przylega do budynku na sąsiedniej działce lub do granicy działki sąsiedniej) – do 0,90;
 - b) dopuszczalne gabaryty zabudowy:
 - wysokość zabudowy – do 10,0 m, do 3 kondygnacji nadziemnych,
 - szerokość elewacji frontowej budynku:
 - i) dla zabudowy wolno stojącej – do 15,0 m,
 - ii) dla zabudowy bliźniaczej – do 10,0 m;
 - c) rodzaj dachu – płaski;
 - d) materiały elewacyjne – tradycyjne o wysokich walorach estetycznych i jakościowych, takie jak: tynk, cegła, drewno, kamień, metal, szkło;
 - e) kolorystyka elewacji – kolory jasne, pastelowe; odcienie bieli, beżu, popielu lub kolory wynikające z zastosowanych tradycyjnych materiałów;
 - f) linie zabudowy:
 - nieprzekraczalne linie zabudowy:
 - i) dla terenu 01 MN1,U – wg rysunku planu – 10,0 m od linii rozgraniczających drogi 14 KD-G / KD-GP, 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, 5,0 m od linii rozgraniczających ciągu pieszo – jezdni 21 KD-X,
 - ii) dla terenu 02 MN1,U – wg rysunku planu – zmienna od 10,0 m do 12,0 m od linii rozgraniczających drogi 14 KD-G / KD-GP, 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, 3,0 m od linii rozgraniczających ciągu pieszo – jezdni 21 KD-X,
 - iii) dla terenu 03 MN1,U – wg rysunku planu – zmienna od 12,5 m do 14,5 m od linii rozgraniczających drogi 14 KD-G / KD-GP, 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, zmienna od 5,0 m do 12,0 m od linii rozgraniczających terenu 09 ZP,
 - obowiązujące linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej – wg rysunku planu – 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej,
 - nieprzekraczalne tylne linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej – wg rysunku planu – 20,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej;
 - g) powierzchnia zabudowy:
 - dla zabudowy wolno stojącej – do 0,30 pow. działki budowlanej, ale nie więcej niż 250 m²,
 - dla zabudowy bliźniaczej – do 0,30 pow. działki budowlanej, ale nie więcej niż 150 m²;
 - h) powierzchnia biologicznie czynna – min. 35% pow. działki budowlanej;
 - i) na działkach istniejących, na których w momencie wejścia w życie planu przekroczone zostały powyższe, dopuszczalne gabaryty budynków, wysokość i rodzaj dachu, linie zabudowy lub intensywności wykorzystania terenu, dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy z zakazem jej rozbudowy lub nadbudowy, powodujących dalsze przekroczenie dopuszczalnych wskaźników lub parametrów;
 - j) nie dopuszcza się realizacji dwóch lub więcej domów jednorodzinnych na jednej działce budowlanej;
 - k) ogrodzenia, reklamy i szyldy powinny spełniać wymagania określone w § 6 ust. 2 i 3.
- 7) WARUNKI SCALANIA I PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI
- a) minimalna powierzchnia i minimalna szerokość frontu działki budowlanej – 900 m² i 20,0 m;
 - b) dopuszcza się realizację zabudowy na działkach budowlanych mniejszych, istniejących w momencie wejścia w życie planu lub powstałych wskutek wydzieleń przewidzianych ustaleniami planu, lecz nie mniejszych niż 300 m².
- 8) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU
- a) część terenu, oznaczona na rysunku planu, stanowi obszar potencjalnie zagrożony zalewaniem wodami rzecznyymi – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 3.

- 9) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
 - a) dojazd od ul. Inżynierskiej (poza granicą opracowania), oraz ciągu pieszo – jezdnego 21 KD-X;
 - b) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 3;
 - c) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 10) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 11) INNE ZAPISY – nie ustala się.

KARTA TERENU

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **04** 2) POWIERZCHNIA 1,33 ha
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
MN2,MW1,U – ZABUDOWA JEDNORODZINNA WOLNO STOJĄCA LUB BLIŹNIACZA, ZABUDOWA WIELORODZINNA W BUDYNKACH ZAWIERAJĄCYCH DO 4 MIESZKAŃ, ZABUDOWA USŁUGOWA
- 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
 - a) pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniowo – usługową;
 - b) tereny znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu drogowego i szynowego – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 5;
 - c) wyklucza się lokalizację obiektów lub działalności, których uciążliwości na granicy działki mogłyby powodować przekroczenie standardów jakości środowiska wymaganych dla zabudowy mieszkaniowej.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
 - a) teren położony jest w strefie ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 3;
 - b) na terenie znajduje się obiekt objęty ochroną konserwatorską, dla którego obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 4:
 - grupa B – obiekty o walorach kulturowych:
 - (i) budynek mieszkalny, ul. Inżynierska 5.
- 6) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
 - a) intensywność zabudowy:
 - dla zabudowy wolno stojącej – do 0,60,
 - dla zabudowy bliźniaczej (jedna ściana przylega do budynku na sąsiedniej działce lub do granicy działki sąsiedniej) – do 0,90,
 - dla zabudowy wielorodzinnej – do 0,75;
 - b) dopuszczalne gabaryty zabudowy:
 - wysokość zabudowy – do 10,0 m, do 3 kondygnacji nadziemnych,
 - szerokość elewacji frontowej budynku:
 - i) dla zabudowy wolno stojącej – do 15,0 m,
 - ii) dla zabudowy bliźniaczej – do 10,0 m,
 - iii) dla zabudowy wielorodzinnej – do 15,0 m;
 - c) rodzaj dachu – płaski;
 - d) materiały elewacyjne – tradycyjne o wysokich walorach estetycznych i jakościowych, takie jak: tynk, cegła, drewno, kamień, metal, szkło;
 - e) kolorystyka elewacji – kolory jasne, pastelowe; odcienie bieli, beżu, popielu lub kolory wynikające z zastosowanych tradycyjnych materiałów;
 - f) linie zabudowy:
 - nieprzekraczalne linie zabudowy – wg rysunku planu – 5,0 m od linii rozgraniczających drogi 14 KD-G / KD-GP, 3,0 m od linii rozgraniczających drogi 15 KD-G, 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Sieradzkiej, 5,0 m od linii rozgraniczających ciągu pieszo – jezdnego 19 KD-X,

- obowiązujące linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej – wg rysunku planu – 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej,
 - nieprzekraczalne tylne linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej – wg rysunku planu – zmienna 16,5 m, 20,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, 13,0 m od linii rozgraniczających drogi 15 KD-G;
- g) powierzchnia zabudowy:
- dla zabudowy bliźniaczej – do 0,30 pow. działki budowlanej, ale nie więcej niż 150 m²,
 - dla pozostałej zabudowy – do 0,30 pow. działki budowlanej, ale nie więcej niż 250 m²;
- h) powierzchnia biologicznie czynna – min. 35% pow. działki budowlanej;
- i) na działkach istniejących, na których w momencie wejścia w życie planu przekroczone zostały powyższe, dopuszczalne gabaryty budynków, wysokość i rodzaj dachu, linie zabudowy lub intensywności wykorzystania terenu, dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy z zakazem jej rozbudowy lub nadbudowy, powodujących dalsze przekroczenie dopuszczalnych wskaźników lub parametrów;
- j) dopuszcza się realizację jednego domu jednorodzinnego lub jednego budynku wielorodzinnego zawierającego do 4 mieszkań na jednej działce budowlanej;
- k) w przypadku zbycia części gminnej działki nr 612/48 należy ustalić konieczność służebności przesyłu z uwagi na przebiegający przez w/w działkę istniejący kanał deszczowy;
- l) ogrodzenia, reklamy i szyldy powinny spełniać wymagania określone w § 6 ust. 2 i 3.
- 7) **WARUNKI SCALANIA I PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI**
- a) minimalna powierzchnia i minimalna szerokość frontu działki budowlanej:
- dla zabudowy wolno stojącej – 900 m² i 20,0 m,
 - dla zabudowy bliźniaczej (jedna ściana przylega do budynku na sąsiedniej działce lub do granicy działki sąsiedniej) – 450 m² i 15,0 m,
 - dla zabudowy wielorodzinnej – 125 m²/mieszkanie;
- b) dopuszcza się realizację zabudowy na działkach budowlanych mniejszych, istniejących w momencie wejścia w życie planu lub powstałych wskutek wydzielenia przewidzianych ustaleniami planu, lecz nie mniejszych niż 300 m²;
- c) dopuszcza się wtórne podziały działek budowlanych wyłącznie linią prostopadłą do ul. Inżynierskiej.
- 8) **SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU** – nie ustala się.
- 9) **ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURA**
- a) dojazd od ulic: Inżynierskiej, Sieradzkiej (poza granicą opracowania) oraz ciągu pieszo – jezdni 19 KD-X;
- b) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 3;
- c) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 10) **STAWKA PROCENTOWA** – nie dotyczy.
- 11) **INNE ZAPISY** – nie ustala się.

KARTA TERENU

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- | | | | |
|-----------------|-----------|-----------------|---------|
| 1) NUMER TERENU | 05 | 2) POWIERZCHNIA | 1,57 ha |
| | 06 | | 0,30 ha |
- 3) **PRZEZNACZENIE TERENU**
MN2,MW1,U – ZABUDOWA JEDNORODZINNA WOLNO STOJĄCA LUB BLIŹNIACZA, ZABUDOWA WIELORODZINNA W BUDYNKACH ZAWIERAJĄCYCH DO 4 MIESZKAŃ, ZABUDOWA USŁUGOWA
- 4) **ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU**
- a) pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniowo – usługową;
- b) tereny znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu drogowego i szynowego – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 5;

- c) wyklucza się lokalizację obiektów lub działalności, których uciążliwości na granicy działki mogłyby powodować przekroczenie standardów jakości środowiska wymaganych dla zabudowy mieszkaniowej.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
- a) tereny położony są w strefie ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 3.
- 6) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
- a) intensywność zabudowy – do 0,9;
 - b) dopuszczalne gabaryty zabudowy:
 - wysokość zabudowy – do 10,0 m, do 3 kondygnacji nadziemnych,
 - szerokość elewacji frontowej – do 10 m;
 - c) rodzaj dachu – płaski;
 - d) materiały elewacyjne – tradycyjne o wysokich walorach estetycznych i jakościowych, takie jak: tynk, cegła, drewno, kamień, metal, szkło;
 - e) kolorystyka elewacji – kolory jasne, pastelowe; odcienie bieli, beżu, popielu lub kolory wynikające z zastosowanych tradycyjnych materiałów;
 - f) linie zabudowy:
 - nieprzekraczalne linie zabudowy:
 - i) dla terenu 05 MN2,MW1,U – wg rysunku planu – zmienna od 5,0 do 10,0 m od linii rozgraniczających drogi 14 KD-G / KD-GP, 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, 4,0 m od linii rozgraniczających ciągu pieszo – jezdni 20 KD-X oraz wzdłuż linii rozgraniczających drogi 15 KD-G,
 - ii) dla terenu 06 MN2,MW1,U – wg rysunku planu – 10,0 m od linii rozgraniczających drogi 14 KD-G / KD-GP, 5,0 m od linii rozgraniczających ulicy Inżynierskiej, 5,0 m od linii rozgraniczających drogi 17 KD-D (ul. Architektów),
 - obowiązujące linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej:
 - i) dla terenu 05 MN2,MW1,U – wg rysunku planu – 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej,
 - ii) dla terenu 06 MN2,MW1,U – wg rysunku planu – 5,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej,
 - nieprzekraczalne tylne linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej:
 - i) dla terenu 05 MN2,MW1,U – wg rysunku planu – zmienna 17,0 m, 20,0 m, od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej, 16,0 m od linii rozgraniczających drogi 15 KD-G,
 - ii) dla terenu 06 MN2,MW1,U – wg rysunku planu – 16,0 m od linii rozgraniczających ul. Inżynierskiej;
 - g) powierzchnia zabudowy:
 - dla zabudowy bliźniaczej – do 0,30 pow. działki budowlanej, ale nie więcej niż 150 m²,
 - dla pozostałej zabudowy – do 0,30 pow. działki budowlanej, ale nie więcej niż 250 m²;
 - h) powierzchnia biologicznie czynna – min. 35% pow. działki budowlanej;
 - i) na działkach istniejących, na których w momencie wejścia w życie planu przekroczone zostały powyższe, dopuszczalne gabaryty budynków, wysokość i rodzaj dachu, linie zabudowy lub intensywności wykorzystania terenu, dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy z zakazem jej rozbudowy lub nadbudowy, powodujących dalsze przekroczenie dopuszczalnych wskaźników lub parametrów;
 - j) dopuszcza się realizację jednego domu jednorodzinnego lub jednego budynku wielorodzinnego zawierającego do 4 mieszkań na jednej działce budowlanej;
 - k) przez teren 05 MN2,MW1,U przebiega istniejący kanał deszczowy, odprowadzający wody opadowe z terenów położonych w rejonie zespołu dworsko - parkowego w Małym Kacku; należy ustalić konieczność służebności przesyłu polegającej na przeprowadzeniu w/w kanału przez działkę nr 118;
 - l) ogrodzenia, reklamy i szyldy powinny spełniać wymagania określone w § 6 ust. 2 i 3.
- 7) WARUNKI SCALANIA I PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI

KARTA TERENU

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **10** 2) POWIERZCHNIA 0,97 ha
11 0,66 ha
- 3) PRZEZNACZENIE TERENÓW
ZP,US – ZIELEŃ URZĄDZONA, USŁUGI SPORTU I REKREACJI
 - a) funkcja adaptowana – na terenie 10 ZP,US adaptuje się istniejący budynek usługowy bez prawa nadbudowy, z możliwością ograniczonej rozbudowy (do 20% pow. istniejącej zabudowy).
- 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
 - a) tereny położone jest w granicach otuliny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – obowiązują przepisy określone w § 4 ust. 1 pkt 1;
 - b) należy pozostawić otwarte koryta rowów melioracyjnych, orientacyjnie oznaczonych na rysunku planu.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
 - a) tereny znajdują się w strefie „K” – ochrony krajobrazu integralnie związanego z zespołem dworsko – krajobrazowym Kolibki, obowiązują ustalenia zawarte w § 5 ust. 1 pkt 1.
- 6) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
 - a) zakaz zabudowy (wznoszenia budynków), dopuszcza się użytkowanie i zagospodarowanie sportowo – rekreacyjne oraz obiekty związane z gospodarką wodną;
 - b) zagospodarowanie należy podporządkować zachowaniu bioróżnorodności, ciągłości przestrzennej ekosystemów, ochronie wód, powierzchni ziemi oraz kształtowaniu harmonijnego krajobrazu; wprowadzane formy roślinne należy dostosować do miejscowych warunków środowiska oraz warunków otaczającego krajobrazu;
 - c) ustala się orientacyjną lokalizację zbiorników retencyjnych w rejonach wskazanych na rysunku planu;
 - d) należy zapewnić dojazdy eksploatacyjne do zbiorników retencyjnych oraz rowów melioracyjnych;
 - e) brzozy zbiorników retencyjnych oraz rowów melioracyjnych umacniać materiałami naturalnymi;
 - f) na terenie 11 ZP,US ustala się lokalizację urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe, oznaczoną na rysunku planu symbolem K, których szczegółowa lokalizacja zostanie uściślona w projekcie zagospodarowania terenu w porozumieniu z gestorem sieci i urządzeń.
- 7) WARUNKI SCALANIA I PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI – nie ustala się.
- 8) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU
 - a) część terenu 10 ZP,US, oznaczona na rysunku planu, stanowi obszar potencjalnie zagrożony zalewaniem wodami rzeczными – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 3;
 - b) część terenu 11 ZP,US, oznaczona na rysunku planu, położona jest w obrębie terenów potencjalnie narażonych na osuwanie się mas ziemnych – obowiązują przepisy określone w § 8 ust. 1 pkt 2.
- 9) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURA
 - a) dojazd od ulicy 16 KD-L (ul. Spółdzielcza);
 - b) obsługa infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 10) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 11) INNE ZAPISY
 - a) na terenie 11 ZP,US zaleca się realizację przejść służących komunikacji pieszej (np. kładki, mostki, przejścia podziemne), łączących tereny położone po obu stronach Drogi Czerwonej – orientacyjne lokalizacje wskazano na rysunku planu.

KARTA TERENU

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **12** 2) POWIERZCHNIA 0,13 ha
13 1,22 ha

- 8) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 9) INNE ZAPISY:
 - a) zasady zagospodarowania tymczasowego:
 - do czasu realizacji Drogi Czerwonej dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy usługowej, położonej przy ul. Spółdzielczej 1 z możliwością przebudowy, bez prawa rozbudowy, nadbudowy oraz wykorzystywania terenu na funkcje usługowe;
 - b) dopuszcza się korektę linii rozgraniczających Drogi Czerwonej, pod warunkiem szczegółowego rozstrzygnięcia przebiegu układu drogowego i objęcia projektem zagospodarowania terenów sąsiadujących z drogą;
 - c) w liniach rozgraniczających Drogi Czerwonej zaleca się realizację przejść służących komunikacji pieszej (np. kładki, mostki, przejścia podziemne), łączących tereny położone po obu stronach Drogi Czerwonej – orientacyjne lokalizacje wskazano na rysunku planu;
 - d) w przypadkach kolizji przebiegu Drogi Czerwonej z przepływającymi ciekami wodnymi, dopuszcza się zmianę przebiegu ich koryt oraz skanalizowanie w niezbędnym zakresie, przyjmując parametry oraz przekrój przepustu umożliwiający swobodny dostęp do skanalizowanej części cieków w celach konserwacyjnych oraz zachowanie ciągłości ekosystemów; należy zastosować rozwiązania zapewniające możliwość przejść dla drobnych zwierząt wzdłuż koryt;
 - e) na odcinkach drogowych graniczących z otwartymi terenami zieleni należy przewidzieć zabezpieczenia przed wkraczaniem zwierząt na jezdnie;
 - f) w pasie drogi należy wprowadzić zieleń dostosowaną do miejscowych warunków środowiska oraz warunków otaczającego krajobrazu, na podstawie projektu zieleni;
 - g) obiekty budowlane w pasie drogi należy dostosować do potrzeb ochrony otaczającego krajobrazu;
 - h) ustala się orientacyjną lokalizację zbiornika retencyjnego wskazanego na rysunku planu; należy zapewnić dojazdy eksploatacyjne do cieków wodnych oraz zbiornika retencyjnego; brzegi cieków wodnych i zbiornika retencyjnego umacniać materiałami naturalnymi;
 - i) ustala się lokalizację urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe, oznaczoną na rysunku planu symbolem K, których szczegółowa lokalizacja zostanie uściślona w projekcie zagospodarowania terenu w porozumieniu z gestorem sieci i urządzeń;
 - j) część terenu, oznaczona na rysunku planu, położona jest w obrębie terenów potencjalnie narażonych na osuwanie się mas ziemnych – obowiązują przepisy określone w § 8 ust. 1 pkt 2;
 - k) część terenu, oznaczona na rysunku planu, stanowi obszar potencjalnie zagrożony zalewaniem wodami rzecznyymi – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 3.

KARTA TERENU DLA ULIC I DRÓG

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **15** 2) POWIERZCHNIA 0,11 ha
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
- KD-G 1/4 - DROGI I ULICE GŁÓWNE – ul. Wielkopolska**
- 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU – nie ustala się.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
 - a) teren położony jest w strefie ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 3.
- 6) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
 - a) według rysunku planu, w przekroju drogi przewidzieć ścieżkę rowerową – regionalną trasę rowerową nr 133, której przebieg określono orientacyjnie na rysunku planu.
- 7) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURA
 - a) obsługa infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 8) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 9) INNE ZAPISY – nie ustala się.

KARTA TERENU DLA ULIC I DRÓG

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **16** 2) POWIERZCHNIA 1,52 ha
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
- KD-L 1/2 - DROGI I ULICE LOKALNE – ul. Spółdzielcza**
- 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
- a) teren położony jest w granicach otuliny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego – obowiązują przepisy określone w § 4 ust. 1 pkt 1.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY –
- a) obszar znajduje się w strefie „K” – ochrony krajobrazu integralnie związanego z zespołem dworsko – krajobrazowym Kolibki, obowiązują ustalenia zawarte w § 5 ust. 1 pkt 1.
- 6) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
- a) według rysunku planu, w przekroju drogi przewidzieć ścieżkę rowerową, której przebieg określono orientacyjnie na rysunku planu.
- 7) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
- a) obsługa infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 8) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 9) INNE ZAPISY
- a) dopuszcza się korektę linii rozgraniczających drogi, pod warunkiem szczegółowego rozstrzygnięcia przebiegu układu drogowego i objęcia projektem zagospodarowania terenów sąsiadujących z drogą;
- b) część terenu, oznaczona na rysunku planu, położona jest w obrębie terenów potencjalnie narażonych na osuwanie się mas ziemnych – obowiązują przepisy określone w § 8 ust. 1 pkt 2.

KARTA TERENU DLA ULIC I DRÓG

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **17** 2) POWIERZCHNIA 0,11 ha
- 18** 0,04 ha
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
- KD-D 1/2 – ULICE DOJAZDOWE**
- 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU – nie ustala się.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
- a) teren położony jest w strefie ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 3.
- 6) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
- a) wg rysunku planu.
- 7) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
- a) obsługa infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 8) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 9) INNE ZAPISY – nie ustala się.

KARTA TERENU DLA ULIC I DRÓG

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1504

- 1) NUMER TERENU **19** 2) POWIERZCHNIA 0,09 ha
- 20** 0,03 ha
- 21** 0,05 ha
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
- KD-X – CIĄGI PIESZO - JEZDNE**
- 4) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU – nie ustala się.
- 5) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
- a) tereny położone są w strefie ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień (strefa II), obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 3.
- 6) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
- a) wg rysunku planu.
- 7) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ

- a) zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
- 8) STAWKA PROCENTOWA – nie dotyczy.
- 9) INNE ZAPISY – nie ustala się.

KARTA TERENU

DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1606

- | | | | |
|-----------------|-----------|-----------------|---------|
| 1) NUMER TERENU | 22 | 2) POWIERZCHNIA | 2,34 ha |
| | 23 | | 0,58 ha |
- 3) PRZEZNACZENIE TERENU
22 TEREN ZAMKNIĘTY (przewidywany do zmiany przeznaczenia - na Drogę Czerwoną)
23 TEREN ZAMKNIĘTY

§ 13

1. Integralną częścią uchwały jest część graficzna – rysunek miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy w skali 1:1000, stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.
2. Na rysunku planu miejscowego zawarto następujące obowiązujące ustalenia planu miejscowego:
 - 1) granice obszaru objętego planem miejscowym;
 - 2) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
 - 3) oznaczenia identyfikacyjne określające przeznaczenie terenów w liniach rozgraniczających;
 - 4) trasy infrastruktury technicznej (poza wydzielonymi terenami komunikacji);
 - 5) nieprzekraczalne linie zabudowy;
 - 6) obowiązujące linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej;
 - 7) nieprzekraczalne tylne linie zabudowy dla zabudowy mieszkaniowej;
 - 8) ścieżki rowerowe;
 - 9) obiekty objęte ochroną konserwatorską – grupa A;
 - 10) obiekty objęte ochroną konserwatorską – grupa B;
 - 11) granice strefy ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy z dopuszczeniem pewnych przekształceń i uzupełnień - strefa II;
 - 12) tereny potencjalnie narażone na osuwanie się mas ziemnych;
 - 13) pojedyncze drzewa objęte ochroną zachowawczą;
 - 14) tereny potencjalnie zagrożone zalewaniem wodami rzecznyymi;
 - 15) rejon lokalizacji zbiorników retencyjnych;
 - 16) ciek wodne do zachowania.

Pozostałe oznaczenia na rysunku planu stanowią informacje lub zalecenia i nie są ustaleniami planu.

§ 14

1. Rozstrzygnięcia dotyczące sposobu rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu planu, wyłożonego do publicznego wglądu, stanowią załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.
2. Rozstrzygnięcia o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy, oraz zasadach ich finansowania stanowią załącznik nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 15

Zobowiązuje się Prezydenta Miasta Gdyni do:

- 1) przedstawienia Wojewodzie Pomorskiemu niniejszej uchwały wraz z załącznikami oraz dokumentacją prac planistycznych w celu oceny ich zgodności z przepisami prawnymi oraz w celu skierowania uchwały do ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego;
- 2) publikacji niniejszej uchwały, wraz z częścią graficzną, na stronie internetowej gminy.

§ 16

Uchwała wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego, z wyjątkiem § 15, który wchodzi w życie z dniem podjęcia uchwały.

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Gdyni

Joanna Zielińska

Załącznik nr 2

do uchwały nr XXXIV/764/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 sierpnia 2009 r.

w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy.

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag złożonych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy, został wyłożony wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego wglądu w dniach od 14 kwietnia 2009 r. do 13 maja 2009 r. Do projektu planu miejscowego złożonych zostało łącznie 11 uwag, z czego 10 uwag w ustawowym terminie (tj. do dnia 27 maja 2009 r.), a 1 uwaga po terminie.

Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniami nr: 11040/09/V/U z dnia 16 czerwca 2009 r. i 11735/09/V/U z dnia 11 sierpnia 2009 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 2 uwzględnił w całości, 8 w części, 1 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy, które wniosły następujące osoby:

1. Jan Kurlapski, Gertruda Kurlapska, Andrzej Kurlapski - data wpływu 28.04.09 r.
2. Henryk Wiszniowski - data wpływu 22.05.09 r.
3. Aleksandra Olech - data wpływu 25.05.2009 r.
4. Dorota Zapalska, Aleksandra Olech, Henryk Wiszniowski, Maria Lis, Agnieszka Pomarańska, Wanda Ziemińska, Halina Kaczyńska, Daniel Doleck, Anna Dąbrowska-Tomaszewska, Maria Stariolewicz, Bolesława Ałaszkiwicz, Regina Gołębiewska, Marta Basińska, Genowefa Kalinowska, Małgorzata Głodowska, Agnieszka Paszkowska, Jadwiga Chojnacka, Andrzej Kurlapski, Jadwiga i Ryszard Gawrońscy, Dorota Skorkowska, Małgorzata Rogalska-Garczyńska, Bogusław Antoszek, Łucja Ciechanowicz, Marek Bochiński, Krystyna i Edward Romanowscy, Krystyna Zaorska-Burczyk, Tomasz Basiński, Annelize Zięty, Izabela Pakosz, Wiesława Derdzikowska, Jadwiga Walentynowicz, Leszek i Gizela Tybuś, Barbara i Tomasz Bogdańscy - data wpływu 26.05.09 r.
5. Bożena Gockowska-Keslinka, Hubert Keslinka, Aleksandra Ryczko-Dargacz, Konrad Ryczko, Zefiryna Lilla, Ramona i George Lewis, Bogumiła Barska, Mirena Lebiecka, Maciej Górecki, Andrzej Geniusz, Krystyna Geniusz-Krenska, Maciej Komar, Dorota Komar, Barbara Nowacka, Maciej Krzyszczak, Agnieszka i Krzysztof Czerwińscy, Edward i Grażyna Łoś, Leszek Marchewka, Krystyna Majewska, Dorota Łuczak, Halina Burczyk, Karolina Pobłocka, Alina Ryłko, Grażyna Hertel, Hanna Koss, Kornelia Piotrowicz, Bożena i Dariusz Terech, Nelli Artienwicz, Kazimierz Piętka, Magdalena Bogusławska, Iwona Bartólewska, Filip Arjanowicz - data wpływu 26.05.2009 r.
6. Monika i Tomasz Płocke - data wpływu 26.05.2009 r.
7. Ryszard Gawroński - data wpływu 27.05.2009 r. i 28.05.2009 r. (nadane 27.05.09 r.)
8. Tomasz Mach - P.P.H.U MACH Tomasz Mach - data wpływu 27.05.2009 r. i 28.05.2009 r. (nadane 26.05.09 r.)
9. Tomasz Basiński - data wpływu 28.05.2009 r. (nadane 26.05.09 r.)
10. Agnieszka i Piotr Paszkowscy - data wpływu 29.05.2009 r. (nadane 27.05.09 r.)
11. Ryszard Ostrowski - data wpływu 28.05.2009 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

1. Jan Kurlapski, Gertruda Kurlapska, Andrzej Kurlapski złożyli poniższą uwagę:
 - 1) wnieśli o przesunięcie planowanego przebiegu Drogi Czerwonej w stronę torów kolejowych. Obecnie znajdują się tam niewykorzystane od lat trzy bocznice kolejowe oraz budynek magazynowy (obecnie szkoła tańca). Sugerowane przesunięcie przebiegu drogi, tj. zlikwidowanie bocznic, pozwoli zaoszczędzić po kilkaset m² działek mieszkańców;

- 2) wnieśli o zmianę umiejscowienia przystanku autobusowego przy jezdni w kierunku Sopotu. W projekcie Urzędu graniczy on z działkami nr 137 oraz 711/138, a zejście z kładki przewidziane jest na środek zatoki przystankowej. Zaproponowali przesunąć lokalizację tego przystanku tak, aby graniczył z działkami nr 139 oraz 430/140. W takim przypadku zejście z kładki może być wyznaczone na początek zatoki autobusowej, co pozwoli zaoszczędzić pow. działek w obszarze 02 MN1,U;
- 3) projekt przewiduje wyznaczenie granicy zagospodarowania drogi wzdłuż linii działek 995/134 i 996/134. W takim przypadku pozostanie kawałek działki nr 996/134 o wymiarach ok. 2 m na 25 m graniczący z działką nr 135. W przypadku nieuwzględnienia uwagi nr 1 i/lub 2 plan zagospodarowania powinien przewidywać wykupienie od właścicieli działki nr 996/134 w całości;
- 4) wnieśli o korektę wyznaczonej w projekcie planu nieprzekraczalnej linii zabudowy - 5,0 m od linii rozgraniczających ciągu pieszo - jezdny 21 KD-X. Decyzją o warunkach zabudowy z dnia 28.03.2008 r. – RAA-III150/07,6661/7331/306/06/871/105/AS/RS Urząd Miasta Gdyni, Wydział Architektoniczno - Budowlany określił nieprzekraczalną linię zabudowy, jako przedłużenie linii zabudowy budynku przy ul. Inżynierskiej 105 A (dz. nr 995/134) od strony granicy z dz. 644/167 (ciąg pieszo – jezdny 21 KD-X), tj. ok. 3,0 m. Właściciele planują rozbudowę istniejącego budynku przy ul. Inżynierskiej 105 (dz. nr 994/134), która będzie niemożliwa w przypadku uchwalenia planu zagospodarowania w projektowanym kształcie;
- 5) tereny o nr 05, 07, 06, 01, 02, 03 znajdują się w zasięgu oddziaływania hałasu drogowego Drogi Czerwonej oraz hałasu szynowego terenów kolejowych, podlegają ochronie dla zapewnienia normatywnych warunków akustycznych na terenach zabudowy mieszkaniowej o przekroczonym dopuszczalnym poziomie hałasu. W związku z tym plan zagospodarowania powinien zawierać określenie zastosowania konkretnych rozwiązań technicznych tj. ekrany akustyczne, chroniące przed ponadnormatywnym hałasem istniejącą zabudowę.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 3), 4), 5) natomiast w zakresie pkt. 1), 2) w części w nw. sposób:

Ad 1) Ponowna analiza przebiegu Drogi Czerwonej oraz korekta układu komunikacyjnego pozwoliły zmniejszyć obszar rezerwowany pod drogę, co w rezultacie skutkowało fragmentarycznym wycofaniem linii rozgraniczających drogi z części niektórych działek.

Ad 2) Wskazany na rysunku projektu planu układ jezdni, lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej, przejść służących komunikacji pieszej jest informacją/zaleceniem, a nie ustaleniem planu, wskazuje jedynie potencjalną możliwość takiego układu i lokalizacji. Ostateczne rozstrzygnięcie przebiegu układu drogowego wraz z lokalizacją związanych z nim elementów oraz możliwości etapowania budowy drogi będzie miało miejsce na etapie projektu budowlanego poprzedzającego realizację Drogi Czerwonej. Wnioskowane propozycje rozwiązania układu drogowego nie są sprzeczne z ustaleniami planu.

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Jana Kurlapskiego, Gertrudę Kurlapską, Andrzeja Kurlapskiego uzasadnia się następująco:

Ad 1) Dalsze zajęcie terenów kolejowych nie jest możliwe ze względu na działania inwestycyjne PKP dotyczące modernizacji linii kolejowej E65 Warszawa – Gdynia. Zakres modernizacji układu torowego zakłada pozostawienie jednej z nieużywanych obecnie bocznic kolejowych tzw. toru nr 6, jako toru awaryjnego.

Ad 2) Wnioskowana zmiana umiejscowienia przystanku autobusowego nie spowoduje zmniejszenia terenu przeznaczonego pod przebieg Drogi Czerwonej.

2. Henryk Wiszniowski złożył poniższą uwagę:

- 1) w celu odciążenia wzmożonego ruchu pojazdów samochodowych na ul. Wielkopolskiej i skrzyżowaniu tej ulicy z al. Zwycięstwa wniósł o umożliwienie włączania się z ul. Architektów do ruchu po Drodze Czerwonej samochodów jadących w kierunku Gdańska;
- 2) w związku z planowaną budową Drogi Czerwonej, ulegną likwidacji obiekty usytuowane na terenie PKP – dysponujące bocznicami kolejowymi, usytuowane wzdłuż torowiska od ul. Architektów w kierunku południowym. Przy likwidacji w/w obiektów istniejące bocznicie kolejowe przestaną mieć rację bytu. Dlatego wniósł o podjęcie działań na rzecz przesunięcia Drogi Czerwonej w kierunku eksploatowanego torowiska na normatywną odległość, zapewniającą jego bezpieczną eksploatację;

- 3) wniósł o uwzględnienie w projekcie planu wykonanie przejścia tunelem pod torowiskiem i Droga Czerwoną w miejscu obecnego przejścia pomostem i nie wykonanie tunelu (co przewiduje projekt planu) na przedłużeniu obecnego tunelu – na zejściu z peronu SKM, po stronie południowej (od strony Sopotu).

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 3), natomiast w zakresie pkt. 1) i 2) w części w nw. sposób:

Ad 1) Proponowane włączenie może być urządzone jako rozwiązanie tymczasowe – w I etapie budowy drogi - obejmującym przedłużenie Drogi Różowej i budowę skrzyżowań z ul. Wielkopolską i ul. Spółdzielczą w poziomie terenu. Docelowe włączenie będzie odbywało się poprzez przedłużenie ul. Wrocławskiej i węzeł drogowy Drogi Czerwonej z ul. Spółdzielczą.

Ad 2) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Henryka Wiszniowskiego uzasadnia się następująco:

Ad 1) Biorąc pod uwagę docelową klasę, parametry projektowanej Drogi Czerwonej oraz przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dopuszczenie włączania ruchu pojazdów z ul. Architektów do Drogi Czerwonej jest niemożliwe ze względu na zbyt małe odległości sugerowanego włączenia od węzła Drogi Czerwonej z ul. Wielkopolską.

Ad 2) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

3. Aleksandra Olech złożyła poniższą uwagę:

- 1) zaproponowała, aby teren inwestycji Drogi Czerwonej oddalić o kilkanaście metrów, zagospodarowując tym samym tereny bocznic i nieużytków kolejowych biegnących wzdłuż planowanej trasy;
- 2) niezrozumiałym jest fakt zarezerwowania pod inwestycję gruntu aż pod trzy pasy jezdni w każdą stronę. Zasadność budowy 1,5 km odcinka drogi 3 – pasmowej, przy istnieniu 2 – pasmowej Drogi Różowej oraz planowanemu 2 – pasmowemu odcinkowi prowadzącym przez Sopot wydaje się wątpliwa.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 1) w części w nw. sposób:

Ad 1) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Aleksandrę Olech uzasadnia się następująco:

Ad 1) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Ad 2) Droga Czerwona (14 KD-G 2/2 / KD-GP 2/3) stanowi jeden z głównych elementów rozwoju podstawowego układu komunikacyjnego aglomeracji trójmiejskiej. W projekcie planu ustalono klasę drogi jako główną, dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, docelowo główną ruchu przyśpieszonego. Przyjęty docelowy układ drogowy jest konieczny ze względu na rangę Drogi Czerwonej oraz prognozowany wzrost natężenia ruchu drogowego. Droga Różowa w Gdyni, stanowiąca docelowo odcinek Drogi Czerwonej posiada rezerwy terenowe umożliwiające budowę trzeciego pasa ruchu. Zgodnie z projektem pt. „Koncepcja drogową Drogi Czerwonej, odcinek od Węzła Wielkopolska do granicy miasta z Sopotem”, wykonanym przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A., na odcinku objętym ustaleniami projektu planu przekrój drogi w obrębie węzłowym i wejściu do ewentualnego tunelu w Sopocie przewiduje przekrój dwóch jezdni po dwa pasy ruchu, trzecie pasy na odcinkach międzywęzłowych mają służyć do włączaniu i wyłączaniu ruchu z Drogi Czerwonej.

4. Dorota Zapalska, Aleksandra Olech, Henryk Wiszniowski, Maria Lis, Agnieszka Pomarańska, Wanda Ziemińska, Halina Kaczyńska, Daniel Doleck, Anna Dąbrowska-Tomaszewska, Maria Stariolewicz, Bolesława Ałaszkiwicz, Regina Gołębiwska, Marta Basińska, Genowefa Kalinowska, Małgorzata Głodowska, Agnieszka Paszkowska, Jadwiga Chojnacka, Andrzej Kurlapski, Jadwiga i Ryszard Gawrońscy, Dorota Skorkowska, Małgorzata Rogalska-Garczyńska, Bogusław Antoszek, Łucja Ciechanowicz, Marek Bochiński, Krystyna i Edward Romanowscy, Krystyna Zaorska-Burczyk, Tomasz Basiński, Annelize Zięty, Izabela Pakosz, Wiesława Derdzikowska, Jadwiga Walentynowicz, Leszek i Gizela Tybuś, Barbara i Tomasz Bogdańscy sprzeciwili się ustaleniu zachowania rezerw terenowych dla lokalizacji Drogi Czerwonej na terenie prywatnych gruntów mieszkańców. Poinformowali, że tory biegnące wzdłuż planowanej trasy Drogi Czerwonej, stanowiące nieczynna bocznicę kolejową, od wielu lat nie są użytkowane. Świadczy o tym m.in. obserwowany brak ruchu szynowego na tym terenie. Niezrozumiałym

zatem jest dlatego władze miasta wskazują tak dalece idący brak determinacji w rozmowach z PKP, skoro mieszkańcy dzielnicy Orłowo, wg przedstawionego planu zmuszeni będą oddać pod ww. inwestycję pielęgnowane latami przydomowe tereny zielone, części sadów i ogrodów, nierzadko zlokalizowanych na gruntach rodzinnych przekazywanych z pokolenia na pokolenie. Przekazanie wspomnianych torów kolejowych pod budowę części Drogi Czerwonej pozwoliłoby oddać tereny drogowe o kolejne kilkanaście metrów od naszych domów mieszkalnych. Mieszkańcy oczekują od władz miasta poszanowania struktury własności prywatnej, zachowania standardów środowiskowych w kwestii ochrony przed hałasem oraz podjęcia ponownych negocjacji ze spółką PKP w sprawie przekazania pod inwestycję wyżej omawianych terenów kolejowych.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części, uzasadniając rozstrzygnięcie jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Dorotę Zapalską, Aleksandrę Olech, Henryka Wiszniewskiego, Marię Lis, Agnieszkę Pomarańską, Wandę Ziemińską, Halinę Kaczyńską, Daniela Doleck, Annę Dąbrowską-Tomaszewską, Marię Stariolowicz, Bolesława Ałaszkiwicza, Reginę Gołębiowską, Martę Basińską, Genowefę Kalinowską, Małgorzatę Głodowską, Agnieszkę Paszkowską, Jadwigę Chojnącką, Andrzeja Kurlapskiego, Jadwigę i Ryszarda Gawrońskich, Dorotę Skorkowską, Małgorzatę Rogalską-Garczyńską, Bogusława Antoszkę, Łucję Ciechanowicz, Marka Bochińskiego, Krystynę i Edwarda Romanowskich, Krystynę Zaorską-Burczyk, Tomasza Basińskiego, Annelize Zięty, Izabelę Pakosz, Wiesławę Derdzikowską, Jadwigę Walentynowicz, Leszka i Gizelę Tybuś, Barbarę i Tomasza Bogdańskich uzasadnia się następująco:

Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

5. Bożena Gockowska-Keslinka, Hubert Keslinka, Aleksandra Ryczko-Dargacz, Konrad Ryczko, Zefiryna Lilla, Ramona i George Lewis, Bogumiła Barska, Mirena Lebiecka, Maciej Górecki, Andrzej Geniusz, Krystyna Geniusz-Krenska, Maciej Komar, Dorota Komar, Barbara Nowacka, Maciej Krzyszcak, Agnieszka i Krzysztof Czerwińscy, Edward i Grażyna Łoś, Leszek Marchewka, Krystyna Majewska, Dorota Łuczak, Halina Burczyk, Karolina Pobłocka, Alina Ryłko, Grażyna Hertel, Hanna Koss, Kornelia Piotrowicz, Bożena i Dariusz Terech, Nelli Artienwicz, Kazimierz Piętka, Magdalena Bogusławska, Iwona Bartólewska, Filip Arjanowicz złożyli poniższą uwagę:

1) żądali udzielenia odpowiedzi na następujące pytania:

- a) Czy przedstawione rozwiązanie było sporządzone w porozumieniu z innymi sąsiadującymi gminami?
- b) Czy rozpisany był przetarg na wybór biura projektowego i jakie były wytyczne gminy do tego projektu?
- c) Czy były postulowane różne rozwiązania, w tym warianty docelowe na następne lata?
- d) Kiedy i gdzie odbywały się konsultacje z mieszkańcami, czyli wyborcami dot. analizy planów?
- e) Czy rozwiązanie ruchu trójmiejskiego może odbywać się tylko przy użyciu Drogi Czerwonej?
- f) Z jakich środków planowana jest budowa drogi?
- g) Jaki jest przewidywany system wypłaty odszkodowań i czy gmina ma zagwarantowane w budżecie środki na nie?
- h) Czy sporządzony jest projekt prognozy poziomu hałasu budowanej drogi łącznie z aktualną linią kolejową?

2) wnieśli o ponowne rozważenie przebiegu drogi w tunelu lub na estakadzie nad torami kolejowymi;

3) wnieśli o zastanowienie się nad projektem sporządzonym przed wojną, gdzie planowano ulicę Wrocławską jako drogę dwujezdniową po dwa pasy, która miała połączyć Gdynię z Sopotem;

4) wnieśli o uzasadnienie, dlaczego proponuje się szerokość drogi w trzech, a nie dwóch pasach ruchu w każdą stronę;

5) wnieśli o uwzględnienie możliwości budowy zjazdu z ulicy Architektów w kierunku Gdańska;

6) wnieśli o rozważenie możliwości przesunięcia planowanej trasy w stronę nieużytków należących do PKP w taki sposób, aby ograniczyć ingerencję w prywatne tereny. Tereny należące do PKP nie są wykorzystane przez tego przewoźnika, są własnością Skarbu Państwa;

- 7) wnieśli o przeanalizowanie możliwości umocnienia nasypu kolejowego (wcięcie się w nasyp) w celu poszerzenia obecnie ok. 20 m pasa pomiędzy nasypem kolejowym a granicą działek mieszkańców, co pozwoli na ograniczenie ingerencji w ich tereny (szerokość jednego pasa), oraz postawienie na tym wzmocnieniu dodatkowego ekranu tłumiącego, co pozwoliłoby na wyciszenie hałasu, jaki powodują przejeżdżające pociągi;
- 8) dodatkowo mieszkańcy zasugerowali, aby Droga Czerwona była drogą szybkiego ruchu tylko dla samochodów osobowych z wyłączeniem tirów. Jeźdnie wykonać bardzo stabilnie, aby przejeżdżające samochody nie powodowały potężnych drgań, które będą się przenosić w kierunku ich domów i powodować pęknięcie ścian. Osłony – ekrany, które będą stały na granicy ich posesji i oddzielały je od drogi powinny być wykonane wg najnowszych technologii, które będą obowiązywały w momencie budowy drogi;

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 1) (odpowiedź na przedłożone pytania zawarto w wykazie uwag), natomiast w zakresie pkt. 5), 6) i 7) w części w nw. sposób:

Ad 5) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 2 pkt. 1).

Ad 6), 7) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Bożenę Gockowską-Keslinka, Huberta Keslinka, Aleksandrę Ryczko-Dargacz, Konrada Ryczko, Zefiryne Lilla, Ramonę i George Lewis, Bogumiłę Barską, Mirenę Lebiecką, Macieja Góreckiego, Andrzeja Geniusz, Krystynę Geniusz-Krenską, Macieja Komar, Dorotę Komar, Barbarę Nowacką, Macieja Krzyszczaka, Agnieszkę i Krzysztofa Czerwińskich, Edwarda i Grażynę Łoś, Leszka Marchewkę, Krystynę Majewską, Dorotę Łuczak, Halinę Burczyk, Karolinę Pobłocką, Alinę Ryłko, Grażynę Hertel, Hannę Koss, Kornelię Piotrowicz, Bożenę i Dariusza Terech, Nelli Artienwicz, Kazimierza Piętkę, Magdalenę Bogusławską, Iwonę Bartólewską, Filipa Arjanowicz uzasadnia się następująco:

Ad 2) Przyjęte w projekcie planu rozwiązanie układu drogowego Drogi Czerwonej posiada szereg zalet, za wyborem przemawiają:

- a) fakt, iż teren w znacznym stopniu niezainwestowany, rezerwowany jest pod budowę Drogi Czerwonej od wielu lat,
- b) koszt realizacji i utrzymania drogi,
- c) możliwość powiązań z układem ulicznym miasta – realizacja węzłów drogowych, w przypadku rozwiązania tunelowego lub estakadowego nad terenami kolejowymi byłyby bardzo ograniczone.

Ad 3) Ulica Wrocławska ze względu na swoje parametry, obsługę przyległych działek oraz brak możliwości poszerzenia z uwagi na zainwestowanie po obu stronach ulicy nie może pełnić funkcji drogi klasy głównej. Ulica Wrocławska, jako droga klasy zbiorczej w powiązaniu z ul. Nową Łużycką będzie stanowić główny element wiążący lokalny układ komunikacyjny Orłowa z układem podstawowym Gdyni.

Ad 4) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 3 pkt. 2).

Ad 5) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 2 pkt. 1).

Ad 6) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Ad 7) Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej proponowanej budowy dodatkowego ekranu akustycznego na wzmocnieniu nasypu kolejowego. Nie ma potrzeby realizacji dodatkowego ekranu pomiędzy terenami kolejowymi a drogą – oba obszary generują hałas. Budowa wnioskowanego ekranu mogłaby spowodować efekt przeciwny – wzrost poziomu hałasu na terenach przyległych do Drogi Czerwonej (w wyniku odbicia fali dźwiękowej).

Ad 8) Uwaga nie dotyczy ustaleń planu. Droga Czerwona ze względu na przewidywaną klasę ruchu będzie dostępna dla wszystkich pojazdów. Należy zastosować najnowsze technologie minimalizacji wpływ drogi na otoczenie.

6. Monika i Tomasz Płocke wnieśli o:

- 1) jak najdalsze odsunięcie planowanego przebiegu „Drogi Różowej” w kierunku wschodnim (na teren PKP);
- 2) jednoznaczne zapisanie w planie (§8 pkt. 5) konieczności realizacji ekranów akustycznych wzdłuż „Drogi Różowej”;
- 3) dopuszczenie dla ich działki możliwości budowy drugiego budynku mieszkalnego, w związku z brakiem możliwości rozbudowy istniejącego budynku wpisanego do rejestru zabytków;
- 4) maksymalne przesunięcie granicy terenu 02 MN1,U w kierunku torów kolejowych;

- 5) przesunięcie linii zabudowy od strony torów kolejowych w ślad za przesunięciem granicy terenu 02 MN1,U;
- 6) przeniesienie planowanej lokalizacji przystanku autobusowego w kierunku północnym, w stronę ul. Oficerskiej, wraz ze zmianą kierunku schodów z pomostu nad torami kolejowymi również w stronę ul. Oficerskiej. Rozwiązanie takie skróci dojście zarówno do przystanku autobusowego, jak i do peronów kolejowych;
- 7) rozważenie zmiany lokalizacji pomostu nad torami kolejowymi i umieszczenie go na osi ulic Orłowskiej i Oficerskiej w celu skrócenia połączenia pomiędzy tymi ulicami.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 2), 5), 6), 7), natomiast w zakresie pkt. 1) i 4) w części w nw. sposób:

Ad 1) i 4) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Monikę i Tomasza Płocke uzasadnia się następująco:

Ad 1) i 4) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Ad 3) Obszar działki postulowany do zabudowy drugim budynkiem mieszkalnym położony jest w strefie uciążliwości akustycznej od Drogi Czerwonej. Ustalenia projektu planu dopuszczają w tym rejonie lokalizację zabudowy usługowej, bez możliwości lokalizacji funkcji mieszkaniowej. Zabudowa mieszkaniowa dopuszczona jest wyłącznie w pasie wzdłuż ul. Inżynierskiej, zgodnie z liniami zabudowy określonymi na rysunku projektu planu.

7. Ryszard Gawroński wniósł o:

- 1) wykluczenie możliwości istnienia w obszarze objętym oznaczeniem 03 MN1,U budynków wielorodzinnych i wprowadzenie nakazu dostosowania takich budynków do parametrów zabudowy jednorodzinnej ustalanych w projekcie planu. Na obszarze 03 MN1,U znajduje się obecnie tylko jeden budynek wielorodzinny, formalnie pozostający w fazie budowy, przy ul. Inżynierskiej 125. Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowaniu terenu, która stanowiła podstawę lokalizacji tego budynku, została wyeliminowana z obrotu prawnego z uwagi na rażące naruszenie prawa oraz sprzeczność z ustaleniami uprzedniego planu;
- 2) sprecyzowanie klauzuli pozwalającej na adaptację istniejących obiektów budowlanych w ten sposób, iż prawo istnienia budynków, których parametry nie odpowiadają ustaleniom planu, do czasu ich adaptacji do stanu zgodnego z ustaleniami planu, dotyczyć może tylko istniejących budynków jednorodzinnych;
- 3) ponowne przeanalizowanie przeznaczenia wielkości obszaru działek prywatnych terenów, które są związane z obecnymi planami budowy i przebiegu Drogi Czerwonej;
- 4) poddanie wnikliwej analizie raz jeszcze maksymalnego przesunięcia trasy Drogi Czerwonej w stronę nieużytków PKP i konsekwentne zabieganie o te tereny pod budowę przebiegu trasy;
- 5) zrewidowanie potrzeby budowy aż 3 – pasmówki w obu kierunkach, gdyż brakuje kontynuacji drogi w kierunku Sopotu, 3 – pasmówka będzie tylko służyła rozbudowanemu maksymalnie Centrum Handlowemu „Klif”.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 3) i 4) w części w nw. sposób:

Ad 3) i 4) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Ryszarda Gawrońskiego uzasadnia się następująco:

Ad 1 i 2) Biorąc pod uwagę fakt, że budynek położony przy ul. Inżynierskiej 125 został już wybudowany i jest na etapie oczekiwania na pozwolenie na użytkowanie, a skala budynku od strony ul. Inżynierskiej nie odbiega od sąsiadującej zabudowy oraz biorąc pod uwagę negatywne konsekwencje nie tylko dla wnioskodawcy, ale także osób trzecich, które podpisały z nim przedwstępne umowy sprzedaży lokali, uzasadnione jest dopuszczenie adaptacji istniejącego budynku, z zakazem jego rozbudowy lub nadbudowy, powodujących dalsze przekroczenie dopuszczalnych wskaźników lub parametrów. Powyższe rozstrzygnięcie uwarunkowane jest usunięciem kolizji istniejącego zagospodarowania z ustaleniami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy. Konieczna jest przebudowa wjazdu do garażu podziemnego oraz zmiana usytuowania pojemników na odpady, które w obecnej sytuacji znajdują się w granicach terenu rezerwowanego pod przebieg Drogi Czerwonej. W związku z powyższym rozstrzygnięciem proponowana korekta zapisów dotyczących funkcji adaptowanych nie jest zasadna.

Ad 3) i 4) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Ad 5) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 3 pkt. 2).

8. Tomasz Mach - P.P.H.U MACH Tomasz Mach złożył poniższą uwagę:

- 1) należy zauważyć, że na terenie 03 MN1,U przy ul. Inżynierskiej 125 wybudowany został budynek wielorodzinny (tzw. Villa Aqua) na podstawie decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu z 30.09.2003 r. oraz ostatecznej decyzji z dnia 23.02.2005 r. zatwierdzającej projekt budowlany i udzielającej pozwolenia na budowę. Jakkolwiek na dzień dzisiejszy w związku z uchycieniem (w trybie nadzwyczajnym) ww. decyzji przez SKO w Gdańsku postępowanie w tym przedmiocie jest ponownie prowadzone przez Prezydenta Miasta Gdyni, a postępowanie w sprawie udzielenia pozwolenia na budowę zostało wznowione, należy mieć na względzie, iż budynek faktycznie został zrealizowany zgodnie z uzyskanym pozwoleniem na budowę. W ocenie wnoszącego uwagę wzmianki w treści projektu uchwały o „funkcji adaptowanej” – adaptowanie istniejącej zabudowy mieszkaniowej bliźniaczej oraz wielorodzinnej – może nie być wystarczające. Wnosi on zatem o określenie przeznaczenia terenu z uwzględnieniem istniejącej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz dostosowanie w tym względzie wskaźników intensywności zabudowy oraz pozostałych zasad zabudowy;
- 2) zgodnie z zatwierdzoną decyzją administracyjną projektem budowlanym na obszarze, w którym zaplanowano przebieg drogi, Droga Czerwona ma zajmować teren, na którym zaplanowano umiejscowienie pomieszczenia na odpady oraz wymusza zmianę wjazdu do garażu podziemnego z uwagi na zmniejszenie promienia skrętu. Dlatego składający uwagę wnosi o skorygowanie przebiegu Drogi Czerwonej tak, aby zachowane zostały ustalenia projektu budowlanego budynku przy ul. Inżynierskiej 125.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 1) i 2) w części w nw. sposób:

Ad 1) Biorąc pod uwagę fakt, że budynek położony przy ul. Inżynierskiej 125 został już wybudowany i jest na etapie oczekiwania na pozwolenie na użytkowanie, a skala budynku od strony ul. Inżynierskiej nie odbiega od sąsiadującej zabudowy oraz biorąc pod uwagę negatywne konsekwencje nie tylko dla wnioskodawcy, ale także osób trzecich, które podpisały z nim przedwstępne umowy sprzedaży lokali, uzasadnione jest dopuszczenie adaptacji istniejącego budynku, z zakazem jego rozbudowy lub nadbudowy, powodujących dalsze przekroczenie dopuszczalnych wskaźników lub parametrów. Powyższe rozstrzygnięcie uwarunkowane jest usunięciem kolizji istniejącego zagospodarowania z ustaleniami projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy. Konieczna jest przebudowa wjazdu do garażu podziemnego oraz zmiana usytuowania pojemników na odpady, które w obecnej sytuacji znajdują się w granicach terenu rezerwowanego pod przebieg Drogi Czerwonej.

Ad 2) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Tomasza Macha uzasadnia się następująco:

Ad 1) Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej przeznaczenia działki położonej przy ul. Inżynierskiej 125 pod funkcje zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz dostosowania w tym względzie wskaźników oraz pozostałych zasad zabudowy. W sąsiedztwie ww. działki występuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna wolno stojąca lub bliźniacza a przedmiotowy budynek jest jedynym budynkiem mieszkalnym wielorodzinnym zlokalizowanym w tym rejonie. Budynek w znacznej części odbiega swoimi gabarytami od sąsiednich budynków mieszkalnych, przez co przekracza ustalenia projektu planu dotyczące zabudowy, wynikające z parametrów oraz ukształtowania zabudowy istniejącej.

Ad 2) Uwaga nieuwzględniona w części dotyczącej skorygowania przebiegu Drogi Czerwonej tak, aby zachowane zostały ustalenia projektu budowlanego budynku przy ul. Inżynierskiej 125. Ze względu na parametry planowanej Drogi Czerwonej całkowite wycofanie granic drogi z działki jest niemożliwe.

9. Tomasz Basiński złożył poniższą uwagę:

- 1) sprzeciwił się propozycji zajęcia części prywatnych nieruchomości gruntowych mieszkańców Orłowa w celu przeznaczenia ich pod budowę nowej trasy;
- 2) uważa, że niezbędna jest ponowna analiza faktycznie potrzebnej ilości pasów ruchu w kontekście powstania na ich końcu „wąskiego gardła”, co wobec tego i tak nie rozwiąże

problemu transportu oraz wykorzystania już istniejących ciągów komunikacyjnych wspólnie z nową arterią i rzeczywistych potrzeb miasta w tym zakresie na przyszłość;

- 3) tereny, na których przebiegać ma projektowana Droga mogą i powinny być wykorzystane przez pozyskanie ich od PKP. Istniejące bocznice nie są od wielu lat wykorzystywane, a ewentualne zmiany organizacyjne w PKP, jakie mogą się z tym wiązać, są stosunkowo niewielkie w kontekście problemów dla ponad 50 rodzin Orłowa w przypadku konieczności wykorzystania prywatnych gruntów;
- 4) podważył sensowność projektu przejścia podziemnego na wysokości CH Klif i przedłużenia go zgodnie z projektem w stronę ul. Inżynierskiej. Uważa, że oprócz poniesienia kosztów „nikt tędy nie będzie spacerował, bo w jakim celu”;
- 5) odniósł się do kwestii możliwości kolejności budowy poszczególnych etapów Drogi Czerwonej. Uważa, że pierwsza z nitek powinna być budowana w taki sposób, aby możliwe było pełne zabezpieczenie nieruchomości przy ul. Inżynierskiej ekranami akustycznymi. Budowa drogi powinna być rozpoczęta od granic z działkami mieszkańców (jednak bez ich naruszenia) co spowoduje, że w przyszłości będzie istniała możliwość przesunięcia drogi w stronę terenów kolejowych nawet zwiększając (wątpliwą) ilość pasów do trzech w jedną stronę;
- 6) uważa, że zajęcie powierzchni zabudowanej działki przy ul. Inżynierskiej 125 zgodnie z obecnym projektem przebiegu Drogi Czerwonej spowoduje konieczność innej lokalizacji zbiorczego śmietnika oraz wjazdu do garażu podziemnego, co będzie bardzo trudne lub nawet niemożliwe, uniemożliwiając korzystanie z budynku zgodnie z jego pierwotną funkcjonalnością i przeznaczeniem.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w zakresie pkt. 4), 5), natomiast w zakresie pkt. 1), 3) i 6) w części w n.w. sposób:

Ad 1), 3) i 6) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie części uwagi złożonej przez Tomasza Basińskiego uzasadnia się następująco:

Ad 1), 3) i 6) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Ad 2) Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 3 pkt. 2).

10. Agnieszka i Piotr Paszkowscy wnieśli, aby przy szczegółowym rozstrzygnięciu przebiegu układu drogowego uwzględnić korektę linii rozgraniczających planowanej Drogi Czerwonej w stronę północno – wschodnią. Zaproponowane w planie tak dalekie „podcięcie działki”, ze względu na jej niewielką szerokość spowoduje poważne ograniczenie w jej użytkowaniu. Wartość nieruchomości (obecnie wyremontowanej bardzo dużym nakładem finansowym) przy uszczupleniu działki o 1/3 powierzchni w znaczny sposób zostanie obniżona – czego z pewnością nie pokryje ewentualne odszkodowanie.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części, uzasadniając rozstrzygnięcie jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

Nieuwzględnienie uwagi złożonej przez Agnieszkę i Piotra Paszkowskich uzasadnia się następująco:

Uzasadnienie rozstrzygnięcia jak do uwagi nr 1 pkt. 1).

11. Ryszard Ostrowski wniósł o niewycinanie i objęcie ochroną dwóch pomnikowych drzew - populus alba - topola biała, rosnących przy skrzyżowaniu ul. Wielkopolskiej i planowanego południowego odcinka Drogi Czerwonej.

Nieuwzględnienie uwagi złożonej przez Ryszarda Ostrowskiego uzasadnia się następująco:

Ze względu na rangę Drogi Czerwonej, położenie wnioskowanych dwóch topoli w obrębie węzła Drogi Czerwonej z ul. Wielkopolską, oraz stosunkowo krótką żywotność tego gatunku drzew, wnioskowane objęcie ochroną drzew nie jest zasadne.

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Gdyni

Joanna Zielińska

Załącznik nr 3

do uchwały nr XXXIV/764/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 sierpnia 2009 r.

w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy.

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania

1. Na obszarze opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej – odcinek południowy, przewiduje się następujące inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy:
 - 1) inwestycje w zakresie budowy i rozbudowy układu komunikacyjnego:
 - a) budowa „Drogi Czerwonej – odcinka południowego” – klasy ulicy głównej / klasy ulicy głównej ruchu przyspieszonego 14 KD-G 2/2 / KD-GP 2/3 oraz jej węzłów drogowych z ulicami: Wielkopolską i Spółdzielczą,
 - b) budowa ulicy lokalnej 16 KD-L 1/2,
 - c) budowa ciągów pieszo – jezdnych,
 - d) budowę ścieżek rowerowych w liniach rozgraniczających Drogi Czerwonej na odcinku od przepustu na rzece Kaczej do ul. Wielkopolskiej oraz w liniach rozgraniczających ulicy Wielkopolskiej 15 KD-G 1/4 i Spółdzielczej 16 KD-L 1/2,
 - 2) inwestycje w zakresie budowy, rozbudowy i przebudowy sieci infrastruktury technicznej:
 - a) przebudowa sieci wodociągowej w zakresie kolizji z przebiegiem Drogi Czerwonej,
 - b) przebudowa sieci kanalizacji sanitarnej w zakresie kolizji z przebiegiem Drogi Czerwonej,
 - c) rozbudowa i przebudowa sieci kanalizacji deszczowej oraz budowa urządzeń podczyszczających i opóźniających przepływ wód opadowych i roztopowych.
3. Budowa i modernizacja ulic oraz poszczególnych elementów infrastruktury technicznej jest zadaniem własnym gminy i może być finansowana z budżetu Miasta Gdyni lub współfinansowana ze środków zewnętrznych.
4. Nie określa się szczegółowego harmonogramu realizacji wyżej wymienionych inwestycji.

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Gdyni

Joanna Zielińska