

Załącznik nr 2

do uchwały nr XX/380/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 maja 2012 r.

w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni został wyłożony, z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu dwukrotnie.

Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz pierwszy w dniach od 30 grudnia 2011 r. do 31 stycznia 2012 r. złożonych zostało w ustawowym terminie (tj. do dnia 14 lutego 2012 r.) łącznie 16 uwag, przy czym trzy z uwag uzupełniono oddzielnym pismem. Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 5570/12/VI/U z dnia 6 marca 2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 4 uwzględnił w całości, 10 uwzględnił w części, 2 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni, które wniosły następujące osoby:

1. **Joanna Szmit-Macidłowska, Jacek Macidłowski** – data wpływu 13.01.12 r.
2. **Dorota Chrzczonowicz, Sławomir Chrzczonowicz** – data wpływu 13.01.12 r.
3. **Port Consultants sp.j. (dwa pisma)** – data wpływu 19.01.12 r. i 14.02.12 r.
4. **„JUSTITIA” s.c. Kancelaria Radców Prawnych w imieniu Pawła Ślezińskiego (dwa pisma)** – data wpływu 20.01.12 r. i 9.02.12 r.
5. **Andrzej Dmochowski Euro-Car Sp. z o.o. (dwa pisma)** – data wpływu 1.02.12 r. i 7.02.12 r.
6. **Krystyna Marmułowska, Bogdan Głodowski, Krystyna Głodowska, Tomasz Głodowski, Katarzyna Głodowska** – data wpływu 10.02.12 r.
7. **Krzysztof Czerwiński** – data wpływu 13.02.12 r.
8. **„MEBUS” s.c.** – data wpływu 14.02.12 r.
9. **Kancelaria Radcy Prawnego Grzegorza Fedorczyka w imieniu Izby Gospodarczej Reklamy Zewnętrznej w Warszawie** – data wpływu 14.02.12 r.
10. **Edmund Potrykus** – data wpływu 14.02.12 r.
11. **Witek Service Audi – Volkswagen – Toyota Witold Ciążkowski** – data wpływu 14.02.12 r.
12. **Maciej Charynek** – data wpływu 14.02.12 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

1. **Joanna Szmit-Macidłowska, Jacek Macidłowski** złożyli uwagę dotyczącą przeznaczenia działek nr 265/12 oraz 214/13, w której wniosli następujące zastrzeżenia:
nie zgadzają się na przeprowadzenie przez działki, których są właścicielami planowanej drogi wraz ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi, z uwagi na drastyczne naruszenie praw własności, gwarantowanych i chronionych Konstytucją RP. Uchwalenie planu miejscowego spowoduje utratę wartości przedmiotowych działek. Droga powinna przebiegać obok, nie naruszając granic działek, po działkach stanowiących prawdopodobnie własność Skarbu Państwa lub miasta Gdynia, co nie naruszałoby praw prywatnych właścicieli nieruchomości. Przedmiotowe działki nabyte zostały w 2010 r. w celu prowadzenia działalności gospodarczej, z myślą o stabilizacji i rozwoju na własnej nieruchomości. Planowane dokonanie szeregu inwestycji spotkało się z odpowiedzią odmowną, co poważnie komplikuje dalszy rozwój działalności. Część działki 265/12 jest wynajmowana, w związku z czym jej utrata spowoduje utratę źródła dochodów dla wielu pracowników i ich rodzin.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:

Wprowadzono zapis do projektu planu o dopuszczeniu, do czasu zagospodarowania zgodnie z docelowym przeznaczeniem, tymczasowego sposobu zagospodarowania terenu i istniejących obiektów z dopuszczeniem ich przebudowy, lecz bez możliwości ich rozbudowy lub nadbudowy, oraz dojazdu w sposób dotychczasowy – w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Rezerwa terenu pod przyszły docelowy układ komunikacyjny jest niezbędna. Droga Czerwona służyć ma usprawnieniu ruchu komunikacyjnego w północnej części miasta a Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej przeprowadzeniu intensywnego ruchu tranzytowego zwłaszcza w okresie letnim z południa Polski w kierunku Półwyspu Helskiego. Przebieg Obwodnicy Północnej i Drogi Czerwonej planowany był już we wcześniejszych opracowaniach planistycznych. Ustalenia, co do przebiegu w/w dróg zostały zapisane w Miejscowym planie szczegółowym zagospodarowania przestrzennego dzielnicy portowo-przemysłowej w Gdyni uchwalonym uchwałą nr V/91/94 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 listopada 1994 r., gdzie Droga Czerwona została oznaczona symbolem 03 GP 2/2 i obejmowała działki składających uwagę. Zmiana miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni (uchwała Nr V/94/94 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 listopada 1994 r.) przeznaczała przedmiotowe działki pod układ komunikacyjny. Przebieg drogi jest zgodny z obowiązującym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Gdynia” uchwalonym uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r. Zgodnie z art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „Ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych”.

2. **Dorota Chrzczonowicz, Sławomir Chrzczonowicz** złożyli uwagę odnośnie działki nr 272/12, w której wnieśli następujące zastrzeżenia i postulaty, wnosząc o jego zmianę:
nie zgadzają się na przeprowadzenie przez działkę, której są właścicielami planowanej drogi wraz ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi, z uwagi na drastyczne naruszenie praw własności, gwarantowanych i chronionych Konstytucją RP. Uchwalenie planu miejscowego spowoduje utratę wartości przedmiotowej działki. Droga powinna przebiegać obok, nie naruszając granic działki, po działkach stanowiących prawdopodobnie własność Skarbu Państwa lub miasta Gdynia, co nie naruszałoby praw prywatnych właścicieli nieruchomości. Przedmiotowa działka nabyta została w 2008 r. w celu prowadzenia działalności gospodarczej, z myślą o stabilizacji i rozwoju na własnej nieruchomości. Planowane dokonanie szeregu inwestycji spotkało się z odpowiedzią odmowną, co poważnie komplikuje dalszy rozwój działalności. Część działki jest wynajmowana, w związku z czym jej utrata spowoduje utratę źródła dochodów dla wielu pracowników i ich rodzin. Działka została nabyta w oparciu o kredyt bankowy i jakiegokolwiek zmiany jej przeznaczenia mogą spowodować pogorszenie warunków kredytowania lub wręcz jego wypowiedzenie, za co w całości odpowiedzialność poniosą projektanci drogi.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wymusi zmianę organizacji ruchu na przedmiotowym terenie. W związku z tym została zaprojektowana droga 42 KD-D 1/2, która będzie stanowić dojazd do terenów od 06 U,P,KS do 08 U,P,KS. Przedmiotowa droga obejmie część działki 272/12.

3. **Port Consultants sp.j.** złożyła uwagę, w której wniosła o zmianę projektu planu w zakresie:
 - 1) przebiegu ulicy 40 KD-L 1/2 na wysokości działek 448 i 449/6 karty terenu 09 zachowując ich dotychczasowe przeznaczenie, uzasadniając:
projekt przebiegu ulicy 40 KD-L 1/2 narusza dobra osobiste właściciela nieruchomości działki 448 oraz władającego nieruchomością – działka nr 449/6 poprzez zajęcie 2/3 powierzchni obu działek na w/w projekt. Uniemożliwia realizację daleko posuniętych poczynań inwestycyjnych firmy w postaci hali magazynowo-produkcyjnej. Budowy długo przygotowywanej i zgodnej ze Studium Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni stanowiącym załącznik nr 2 do uchwały nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r., wstępnie uzgodnionych z Wydziałem

Architektoniczno-Budowlanym i Wydziałem Polityki Gospodarczej i Nieruchomości w grudniu 2011 r. Przedstawiony projekt ma charakter wizjonerski, jest bardzo kosztowny w realizacji. Jego wdrożenie nie będzie możliwe przez wiele lat ze względu na znaczne ograniczenia budżetu państwa i gminy Gdynia. Blokują jednocześnie inwestycje i naraża na duże straty prywatnych inwestorów. Wobec powyższego zasugerowano, aby przedstawiony projekt przybrał skromniejszą formę, między innymi poprzez włączenie węzła Drogi Czerwonej z ul. Pucką (wyjątkowo rozbudowane zjazdy wokół zbiornika wód splukujących EC) w jeden węzeł z Obwodnicą Północną. Dwupoziomowy projekt tego węzła pozwala na takie rozwiązanie, aby poziom zerowy był pod Droga Czerwoną łącznikiem z ul. Pucką. Rozwiązanie to zapobiegnie zniszczeniu inwestycji wykonanej m.in. ze środków budżetu miasta Gdyni w postaci kanału odwadniającego oraz ulicy dojazdowej wraz z wyjazdami na posesje – działki nr 448, 449/6, 450/2, 450/3;

- 2) zachowania wskaźnika zagospodarowania karty terenu 09 według dotychczasowych ustaleń tj. 09 U,P, uzasadniając:

zachowanie wskaźnika zagospodarowania karty terenu 09 – P – tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem oraz Studium Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni cytowanym w pkt. Ad 1. Radykalne zmiany wskaźnika, poprzez usunięcie symbolu P, generują straty inwestorów przedmiotowych nieruchomości a jednocześnie skreślają realne wpływy z tytułu podatków do budżetu miasta;

- 3) zachowania linii zabudowy na karcie terenu 01 i 09 według obowiązujących przepisów budowlanych, uzasadniając:

linie zabudowy na działkach karty terenu 01 i 09 winny być zgodne z obowiązującym prawem budowlanym a nie z rysunkiem planu, który nie uwzględnia najnowszych inwestycji gminnych w postaci rowu – kanału odwadniającego wybudowanego w 2011 r. Kanał ten odsuwa obecne jak i przyszłe budynki od obszaru drogowego o dodatkowe 5 metrów stwarzając naturalną dodatkową przestrzeń.

Nasuwa się wniosek, że przedmiotowy projekt planu został wykonany bez dokładnego rozeznania terenu i uwzględnienia nowych inwestycji wykonanych przez miasto Gdynia.

W uzupełnieniu uwagi **Port Consultants sp.j.** złożyła następujące postulaty i zastrzeżenia oraz zarzuciła:

- 4) niezgodność przedmiotowego projektu planu za Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni w zakresie przebiegu ulic 40 KD-L 1/2 i Z 1/2 (Potasowa). Studium wskazuje połączenie projektowanego zjazdu z Drogi Czerwonej na ul. Pucką na wysokości ul. Potasowej – Z 1/2. Cały teren położony między ul. Potasową a Pucką i projektowaną Droga Czerwoną posiada funkcję jako tereny przemysłowo-usługowe (w tym działka 448 i 449/6). Z kolei projekt planu miejscowego wprowadza radykalne zmiany poprzez utworzenie nowej drogi 40 KD-L 1/2 o charakterze lokalnym. Drogi, która poprzez rozbudowane skrzyżowanie kosztem działek 448 i 449/6 ma łączyć się ze zjazdem z Drogi Czerwonej. Projekt ten pozostawia ul. Potasową, będącą drogą dojazdową do osiedla domów jednorodzinnych bez modernizacji wskazując jednocześnie kierunek rozwoju komunikacyjnego poprzez budowę ulicy 40 KD-L 1/2. Ze względu na przebieg przez tereny występowania gleb organicznych, wysokiego poziomu wód gruntowych jak również całkowity brak zainteresowania przedłużeniem drogi przez Gminę Kosakowo, projekt wydaje się być skazany na niepowodzenie. Zwróciła uwagę, że Studium jest kierunkowskazem również dla prywatnych inwestorów, w związku z czym znaczące zmiany projektu planu względem Studium powinny być przekazane do ogółu wiadomości z wyprzedzeniem czasowym, aby inwestor nie był zaskakiwany w momencie realizacji przedsięwzięcia;
- 5) brak spójności i powiązań kierunków rozwoju systemów komunikacyjnych pomiędzy przedmiotowym planem a Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Kosakowo. Gmina Kosakowo jedynie rezerwuje tereny pod projektowaną Obwodnicą Północną Aglomeracji Trójmiejskiej. Nie planuje natomiast budowy żadnych nowych odcinków dróg, co oznacza, że projektowana ulica 40 KD-L 1/2 będzie drogą bez przejazdu i obsługiwać będzie jedynie kilka nieruchomości przemysłowych zlokalizowanych na terenie Gdyni. Teren, przez który ma przebiegać w/w droga w obrębie Gminy Kosakowo traktowany jest jako rezerwa dla ewentualnych obiektów składowo-gospodarczych z zastrzeżeniem, że „wykorzystanie terenu

wymaga spełnienia ostrych warunków ochrony środowiska ze względu na występowanie gleb organicznych oraz wysoki poziom wód gruntowych”. Wymóg ten sprawia, iż brak jest jakiegokolwiek zainteresowania powyższymi terenami ze strony inwestorów. To samo tyczy się terenów oznaczonych w przedmiotowym projekcie planu jako 01 U,P,KS i 04 U,P,KS. Pomimo stosowania nowych technologii w budownictwie, inwestycja na takim terenie z założenia staje się nierentowna;

- 6) zachowanie powierzchni i przeznaczenia działek nr 448 i 449/6, KM 7 obręb Pogórze zgodnie z decyzją o warunkach zabudowy RAA-I-5559/7331/198/2005/502/dz.448/EM z dnia 29.11.2005 r. oraz decyzją RAA.6730.15.2012.ES-502/dz.448 z dnia 20.01.2012 r. przenoszącej decyzję o warunkach zabudowy na rzecz Port Consulting sp.j. Zgodnie z w/w decyzją rozpoczęto w grudniu ub. r. prace związane z zaprojektowaniem hali produkcyjno-magazynowej poprzez wydanie zlecenia do pracowni projektowej HAGO Architekci. W chwili obecnej prace te są na ukończeniu i wymagają uzyskania stosownych uzgodnień. Jedyną możliwą na przedmiotowych działkach i zgodną z decyzją o warunkach zabudowy lokalizację hali magazynowej z częścią socjalno-biurową przedstawiono na załączniku. Zapewnia ona optymalną powierzchnię placu manewrowego dla samochodów ciężarowych i miejsc postojowych. Nie narusza istniejącej infrastruktury podziemnej i naziemnej. Zwłaszcza wybudowanego w zeszłym roku kanału odwadniającego. Zrealizowanie przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego umożliwi stworzenie dobrych warunków pracy podczas realizacji celów gospodarczych, jakich podejmuje się firma Port Consultants sp.j. Jako znaczący partner gospodarczy dla portów Gdyni i Gdańska oraz wielu przedsiębiorstw stoczniowych i morskich w zakresie przemieszczania i transportu sztuk ciężkich dokonała m.in. transportu okrętu podwodnego typu Kobben na zlecenie Akademii Marynarki Wojennej. Urządzenia i sprzęt wykorzystywane do tego typu zadań są niepowtarzalne na rynku krajowym i wymaga odpowiedniego przechowywania oraz konserwacji w miejscu, które zapewni szybkie i sprawne dostarczenie ich do zleceniodawców portowo-stoczniowych. Stąd wybór działek 448 i 449/6 oraz realizacja inwestycji w postaci hali, która powinna być gotowa w lipcu br. jeśli zachowane zostaną obecne warunki zabudowy. Składający uwagę wskazał punkty kolizyjne inwestora prywatnego z projektem planu oraz sposoby ich rozwiązania, które dla strony przedkładającej projekt w chwili obecnej są bezkosztowne, natomiast pozostawienie planu w dotychczasowym zakresie będzie bardzo kosztowne dla inwestora i właściciela gruntu:
- połączenie zjazdu z Drogi Czerwonej do ul. Puckiej na wysokości ul. Potasowej zgodnie ze Studium,
 - zastosowanie węzła typu półkoniczyna na terenie bezkolizyjnym tj. poniżej planowanej ulicy 40 KD-L 1/2,
 - skrócenie zjazdu z Drogi Czerwonej na ul. Pucką poprzez teren obecnego zasobnika wodnego, który wg EC Gdynia za 2 lata straci swoje technologiczne znaczenie,
 - zastosowanie węzła typu karo jako głównego połączenia z ul. Pucką pomijając marginalny charakter planowanej drogi 40 KD-L 1/2.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:

- Ad 1) Utrzymano szerokość ulicy 40 KD-L 1/2 w liniach rozgraniczających do szerokości obecnego wydzielienia. Teren 17 ZP, na którym przewidywany jest rów melioracyjny włączono do linii rozgraniczających ulicy 40 KD-L 1/2. Wprowadzono zapis o lokalizacji rowu w liniach rozgraniczających ulicy.
- Ad 2) Teren 09 przeznaczono pod U,P,KS – zabudowa usługowa, tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów, tereny urządzeń transportu samochodowego. Zmieniono wskaźniki zabudowy w dostosowaniu do terenów sąsiednich 01 i 04. Analogicznie zweryfikowano oznaczenie terenu 01 oraz 02.
- Ad 3) Zmniejszono odległość nieprzekraczalnej linii zabudowy od linii rozgraniczających ulicy 40 KD-L 1/2 do 5,0 m, co biorąc pod uwagę przesunięcie linii rozgraniczającej – zgodnie z rozstrzygnięciem w ad 1. znacznie poprawi możliwości zagospodarowania przedmiotowego terenu.
- Ad 6) Zgodnie z rozstrzygnięciami jak w ad 1,2,3) projekt planu uwzględni wskaźniki i parametry określone w decyzji o warunkach zabudowy.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Na skrzyżowaniu ul. 40 KD-L 1/2 z ul. Pucką niezbędne jest podcięcie narożnika działki nr 448, celem umożliwienia poprowadzenia ścieżki rowerowej i chodnika wzdłuż ul. Puckiej oraz zapewnienia widoczności na skrzyżowaniu.

Ad 4) Projekt planu jest zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r.). Studium wskazuje kierunki przebiegów poszczególnych dróg. Zadaniem planów jest ich uszczegółowienie. Zgodnie ze Studium na obszarach, na których sporządzane są plany miejscowe – zasięgi polityk przestrzennych, obszarów chronionych bądź przeważających form użytkowania terenu lub funkcji – mogą ulec korektom po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań. Nie stanowi to o sprzeczności z regulacjami określonymi w Studium, o ile nie są naruszane zasady rozwiązań układów liniowych, logika niezbędnych rezerw terenowych oraz generalna struktura stref ważnych w mieście.

Zasadne jest poprowadzenie drogi 40 KD-L 1/2, z wykorzystaniem fragmentu zrealizowanej już drogi, przez „środek” terenów usługowo-przemysłowych, aby zapewnić ich właściwą obsługę komunikacyjną.

Ad 5) W Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Kosakowo teren bezpośrednio sąsiadujący z terenem 01 U,P i 04 U,P,KS oznaczony jest symbolem 29 – traktowany jest on jako rezerwa dla ewentualnych obiektów składowo-gospodarczych, względnie dla produkcji. Docelowo konieczne będzie skomunikowanie tego terenu z możliwością wykorzystania drogi 40 KD-L 1/2.

Gmina Kosakowo na etapie uzgadniania i opiniowania, otrzymała projekt planu do zaopiniowania nie wnosząc uwag do jego treści, co zgodnie z art. 25 ust. 2 uważa się za równoznaczne z zaopiniowaniem projektu.

4. **„JUSTITIA” s.c. Kancelaria Radców Prawnych w imieniu Pawła Ślezińskiego** złożyła uwagę, w której wniosła następujące zastrzeżenia i postulaty:

1) układ komunikacyjny obszaru objętego planem ma być obsługiwany przez ul. Morską (ulica główna), ul. Hutnicza, tzw. OPAT oraz Drogę Czerwoną, tj. przez trzy drogi główne, a ponadto, że ul. Pucka nie została sklasyfikowana jako ulica główna wedle poniższych norm:

a) droga lub ulica zbiorcza (SKJZ05) jest ogólnodostępną drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników dróg i charakteryzuje się tym, że:

- ma jedną dwupasmową jezdnię dwukierunkową,
- ma zapewnione połączenia z drogami publicznymi na skrzyżowaniach,
- krzyżuje się z innymi rodzajami tras komunikacyjnych w jednym poziomie.

Droga lub ulica zbiorcza może być drogą wojewódzką, powiatową lub wyjątkowo gminną, zapewnia ona połączenia:

- regionalnych ośrodków gospodarczych z siedzibami gmin, powiatów,
- miast z miejscowościami o znaczeniu przemysłowo-gospodarczym w ramach regionu,
- miast w strefach przygranicznych z lokalnymi przejściami granicznymi;

b) droga lub ulica główna (SKJZ04) jest ogólnodostępną drogą przeznaczoną dla wszystkich użytkowników dróg i charakteryzuje się tym, że:

- ma jedną dwupasmową jezdnię dwukierunkową lub wyjątkowo dwie jezdnie jednokierunkowe,

- ma zapewnione połączenia z drogami publicznymi na skrzyżowaniach lub wyjątkowo w węzłach,

- krzyżuje się z innymi rodzajami tras komunikacyjnych w jednym poziomie lub w różnych poziomach.

Droga lub ulica główna może być drogą wojewódzką, powiatową a w wyjątkowych przypadkach krajową, zapewnia ona:

- pozostałe połączenia miast o istotnym znaczeniu administracyjno-gospodarczym oraz ośrodków turystycznych,
- połączenia międzynarodowe o znaczeniu regionalnym,
- inne połączenia uzasadnione potrzebami.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie przewiduje, aby ul. Pucka miała być w przyszłości drogą lub ulicą główną, tj. drogą dwujezdniową z dwoma pasami ruchu.

Nie istnieje zatem jakakolwiek możliwość ani potrzeba, by klasyfikować ul. Pucką jako dwujezdniową ulicę dwukierunkową, a tym samym ustanawiać nieprzekraczalną linię zabudowy w odległości 12 metrów od granicy działki 236/11.

Nie ulega wątpliwości, że obsługa komunikacyjna tej części miasta odbywać się będzie za pomocą wymienionych powyżej ulic głównych, komunikacja za pomocą ul. Puckiej dotyczy wyłącznie dzielnic północnych miasta – Chyloni, Cisowej oraz Pogórza, w związku z czym nie ma potrzeby planowania jej jako dwujezdniowej drogi dwukierunkowej, w szczególności, że w projekcie planu nie znajdujemy jakiegokolwiek uzasadnienia co do potrzeby planowania ulicy takiej klasy;

- 2) Wniosła o przesunięcie linii zabudowy w kierunku ul. Puckiej w ten sposób, by linia ta była oddalona od granicy jego działki o 5 metrów. W projekcie planu ustalono linię zabudowy w odległości 12 metrów od ul. Puckiej, co powoduje, iż niemal cały budynek wnioskującego, a także wszystkie inne budynki położone na terenie objętym kartą terenu 08, położone są poza linią zabudowy, co uznać należy za niecelowe i naruszające w istocie prawo własności osoby wnioskującej. Linia zabudowy została zaprojektowana tak, że wyklucza ona w istocie zachowanie funkcji adaptacyjnej wynikającej z zapisów planu. Co więcej, w świetle braku konieczności poszerzenia ul. Puckiej do dwóch jezdni dwupasmowych, pozwala stwierdzić, że linia zabudowy ustalona na 5 metrów od ul. Puckiej jest optymalna i pozwoli na dalsze zagospodarowanie przedmiotowej działki zgodnie z pozostałymi ustaleniami projektu planu, bez obaw o ewentualną konieczność wyprowadzenia się z nieruchomości z uwagi na możliwość wszczęcia procedury wywłaszczeniowej;

- 3) Zapis projektu planu dotyczący braku możliwości legalizacji obiektu (pkt 5 lit. f) dla karty terenu o numerach 06-08, który nie spełnia wymogów zawartych w planie, niewątpliwie w sposób bezprawny różnicują sytuację podmiotów, które posiadają ważne pozwolenia i uzgodnienia oraz które takowych dokumentów nie posiadają, w szczególności, że zapisy planu w sposób wyraźny wskazują, że możliwa jest tu funkcja adaptacyjna istniejącej zabudowy jednorodzinnej.

Zapisy planu, jeżeli już mają różnicować sytuację prawną i faktyczną podmiotów, których dotyczą, mogą to czynić wyłącznie w zakresie ustaleń, których plan może dotyczyć – w niniejszej sprawie ustalenia te nie mogą dotyczyć wyłączenia danemu podmiotowi możliwości skorzystania z jego uprawnień przyznanych mu przez przepisy rangi ustawowej, w szczególności, że jak wyżej wskazano zabudowa już istniejąca jest zgodna z planem.

Trybunał Konstytucyjny w jednym z orzeczeń odnoszących się do problematyki konstytucyjnej ochrony prawa własności wskazał, że „wszelkie ograniczenia własności, ustanowione w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, muszą być zgodne z normami konstytucyjnymi wyznaczającymi granice ingerencji prawodawczej w prawo własności. Naruszenie tego wymogu może stanowić podstawę do stwierdzenia nieważności uchwały rady gminy przez organy sprawujące nadzór nad samorządem terytorialnym” (wyrok TK z dnia 7 lutego 2001 r., K 27/00, OTK 2000, nr 2, poz. 29).

Mając powyższe na uwadze, wniosła o przesunięcie linii zabudowy ustalonej w projekcie planu wzdłuż działki 263/11 w stronę ul. Puckiej i wyznaczenie jej w odległości 5 metrów od granicy tejże działki oraz o dopuszczenie przez zapisy planu możliwości legalizacji istniejącej już zabudowy.

W uzupełnieniu uwagi „**JUSTITIA**” s.c. **Kancelaria Radców Prawnych w imieniu Pawła Ślezińskiego** złożyła pismo, w którym podtrzymała uwagi zawarte w piśmie z dnia 18.01.2012 r. oraz wniosła, co następuje:

- 4) dla działki 236/11 przy ul. Puckiej 135 nie zachodzi potrzeba wyznaczania nieprzekraczalnej linii zabudowy w tak znacznej odległości od ul. Puckiej. Z uwagi, iż projekt planu zakłada rozbudowę w/w drogi, wskazać należy, że pas drogowy objęty kartą terenu 36 KD-Z 1/2 (2/2) obejmuje całość terenu przeznaczonego pod omawianą rozbudowę. Wyznaczenie linii rozgraniczających od strony ul. Puckiej w tak znacznej odległości od drogi stanowić będzie niewątpliwie nieuzasadnione naruszenie prawa własności właściciela działki 236/11, a w konsekwencji, że będzie istniała podstawa do zakwestionowania zapisów planu w obecnym kształcie. Reasumując ustanowienie linii rozgraniczającej w odległości 4 do 5 metrów od linii podziału obszarów

objętych kartami 08 oraz 36 KD-Z będzie zupełnie wystarczające dla zapewnienia prawidłowej obsługi nieruchomości znajdujących się przy tej części ul. Puckiej.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:

Ad 2,4) Zmniejszono na terenie 08 U,P,KS odległość nieprzekraczalnej linii zabudowy od linii rozgraniczających ulicy do 5,0 m.

Ad 3) Z tekstu projektu planu usunięto z kart terenów zapis dotyczący legalizacji samowoli budowlanej: „Dopuszczenie powyższe nie dotyczy zabudowy wzniesionej bez wymaganych pozwoleń i uzgodnień – w przypadkach legalizacji samowoli budowlanej, za zgodną z zapisami planu można uznać jedynie zabudowę spełniającą określone w planie wskaźniki i parametry”.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Uzasadnione jest planowanie ul. Puckiej docelowo jako drogi dwujezdniowej. Droga 36-37 KD-Z 1/2 (2/2) zgodnie z wykazem dróg publicznych jest ulicą publiczną o kategorii drogi powiatowej. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni (uchwalonym uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r.) ul. Pucka stanowi ulicę zbiorczą. Zgodnie z projektem planu ul. Pucka określona została jako ulica zbiorcza o przekroju 1/2 (docelowo o przekroju 2/2). Potrzeba umożliwienia realizacji drogi o przekroju 2/2 wynika z planowanych funkcji terenu w tym rejonie miasta. Znaczenie ul. Puckiej wzrośnie z chwilą wybudowania Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej i Drogi Czerwonej. Zjazd z Obwodnicy poprzez Drogę Czerwoną możliwy będzie w tym rejonie miasta wyłącznie na ul. Pucką. Ponadto ul. Pucką odbywa się główny ruch w kierunku Pogórza Górnego i gminy Kosakowo (alternatywne połączenie poprzez ul. E. Kwiatkowskiego znajduje się w znacznej odległości). Planowane funkcje komercyjne, usługowo-przemysłowe spowodują nasilenie ruchu w tej części miasta, co także przemawia za zwiększeniem docelowo jej parametrów.

Ustalony w projekcie planu przekrój ul. Puckiej 1/2 (2/2) wynika również z kontynuacji ustaleń dla ul. Puckiej przyjętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Pogórze i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Unruga i Płk. S. Dąbka uchwalonego Uchwałą Nr III/30/10 Rady Miasta Gdyni z dnia 22.12.2010 r.

Przyjęta szerokość ul. Puckiej w liniach rozgraniczających 30,0 m jest zgodna z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

5. **Andrzej Dmochowski Euro-Car Sp. z o.o.** złożył uwagę odnośnie działek nr 42/9 oraz 46/10, w której wniósł o wprowadzenie do projektu planu następujących zmian:

1) dla terenu 07:

a) intensywności zabudowy – do 0,80;

b) nieprzekraczalna linia zabudowy (od strony południowej) – na południowej granicy działek przylegających do pasa drogowego planowanej ulicy lokalnej, tak by linia zabudowy pokrywała się z linią rozgraniczającą teren 39 od terenu 07;

c) powierzchnia zabudowy – do 0,80 powierzchni działki budowlanej;

d) dojazd od ulic – dodatkowo, poza wymienionymi w pkt 8 a) karty – z ulicy KD-L na terenie 57 przez teren 39;

2) dla terenu 39 – zamiast przeznaczenia na fragmenty przekroju ulicy lokalnej KD-L 1/2 – na teren obsługi komunikacyjnej (drogi wewnętrzne, miejsca postojowe, także z dopuszczeniem wprowadzenia zieleni i zadrzewień przyulicznych) dostępny od strony terenu 07 i do obsługi terenu 07;

3) dla terenu 44 – ustalenie szerokości pasa drogowego na 8,0 m i zakończenie ulicy dojazdowej KD-D 1/2 placem do zawracania, o szerokości jak obecnie – 12,5 m i długości (mierzonej wzdłuż osi ulicy) 8,0 m, z tym, że usytuowanego przy linii rozgraniczającej terenu 39;

4) dla terenu 57 – opisanie na rysunku planu całego przekroju ulicy lokalnej KD-L 1/2 (jezdni, chodników, ścieżki rowerowej) w pasie drogowym terenu 57, bez lokalizowania niektórych/wybranych elementów tego przekroju na terenie 39 i z zachowaniem na terenie 57 ustaleń dla drogi określonych w karcie terenów numer 38 – 40;

- 5) w § 10 ust.1 pkt 4 treści planu – opisanie ilości wymaganych miejsc postojowych, dla obiektów jak stacje obsługi pojazdów i warsztaty, ilością 2 miejsca na 1 stanowisko obsługi warsztatowej, zamiast ilością zależną od wielkości powierzchni użytkowej takiego obiektu.

Argumentując swoje uwagi zaznaczył, że rozwiązania projektu powodują ograniczenia w możliwościach korzystania z nieruchomości i utrudniają dalszy rozwój firmy polegający zasadniczo na utracie części terenu na rzecz drogi i placu do zawracania (karta terenu 44 KD-D 1/2). Obniży to poziom efektywności działalności i uniemożliwi zdolność rozwoju.

Ponadto zapisy planu określające wskaźniki wymaganej ilości miejsc postojowych w zależności od rodzaju funkcji powierzchni użytkowej mogą spowodować ograniczenie powierzchni użytkowej obiektu do wielkości wynikającej z ilości możliwych do urządzenia na pomniejszonej nieruchomości miejsc postojowych. W przypadku obiektu jak stacja obsługi pojazdów lub warsztat to ilość stanowisk obsługi warsztatowej będzie regulować liczbę potrzebnych miejsc postojowych. Istota tego faktu zawarta została we wniosku z dn. 18 kwietnia 2011 r. o określenie warunków zabudowy dla rozbudowy obiektu o „pomieszczenia magazynowe i ze stanowiskami dla samochodów oczekujących napraw blacharskich lub lakierniczych”, w którym zaznaczono, że cyt.: „zwiększenie liczby stanowisk oczekiwania w budynku (zabezpieczających samochody oczekujące wybranych napraw przed czynnikami atmosferycznymi) spowoduje odpowiednie zmniejszenie liczby stanowisk oczekiwania na zewnątrz”, wykazując, że nie każda dodatkowa powierzchnia użytkowa generuje konieczność zabezpieczenia jej kolejnym miejscem postojowym.

W uzupełnieniu uwagi **Andrzej Dmochowski Euro-Car Sp. z o.o.** złożył pismo, w którym wniósł, co następuje:

- 6) zgodnie z załączonym w piśmie planem zagospodarowania terenu powierzchnia całkowita wynosić będzie 1250 m² w parterze i 193 m² na piętrze (nad częścią biurową). Powierzchnia użytkowa wyniesie łącznie 1150 m². Minimalna ilość miejsc postojowych wg powierzchni użytkowej (zgodnie z zapisami planu) wraz z miejscami dla pracowników i dla punktu usługowego powinna wynosić 43 miejsca postojowe. W przypadku zmiany zapisu w planie i uzależnienia ilości miejsc postojowych od ilości stanowisk obsługi warsztatowej liczba ta wyniosłaby 37 miejsc postojowych. Załączony plan zagospodarowania terenu przewiduje powstanie 41 miejsc postojowych.

Prezydent względnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 1d) Teren 57 TZ obecnie jest terenem zamkniętym. Zapisy zawarte w planie dot. terenów zamkniętych, są tylko treścią informacyjną i nie są wiążące po uchwaleniu planu. Przewiduje się, że docelowo teren 57 TZ łącznie z drogą 39 KD-L 1/2 stanowić będzie jedną drogę lokalną, która w liniach rozgraniczających będzie miała łącznie 20,0 m szerokości. Zatem nie ma potrzeby wprowadzania dodatkowego zapisu dot. dojazdu z terenu 57 TZ przez teren 39 KD-L 1/2.

Ad 3) Zmieniono przeznaczenie terenu 44 KD-D 1/2 na ciąg pieszo-jezdny o szerokości w liniach rozgraniczających 6,0 m, usunięto plac do zawracania.

Ad 5,6) Zweryfikowano zapis dotyczący wskaźników parkingowych dla obiektów usług – w § 10 ust. 1 pkt 4b drugi tiret usunięto słowo „oraz”, co odpowiada intencjom projektu planu – liczeniu minimalnych wymagań miejsc postojowych wg powierzchni użytkowej lub liczby zatrudnionych – w zależności od charakteru prowadzonej działalności. Stanowiska dla samochodów oczekujących napraw mogą być brane pod uwagę w bilansie miejsc postojowych. Minimalna liczba miejsc postojowych obliczona zgodnie z powyższymi zasadami będzie mniejsza od liczby zaprojektowanych miejsc postojowych dla planowanego przedsięwzięcia.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1a) Wskaźnik intensywności zabudowy ustalony w projekcie planu jest wystarczający dla planowanego zamierzenia inwestycyjnego wykazanego w złożonej uwadze dot. rozbudowy budynku. Z analizy wynika, że po planowanej rozbudowie wskaźnik intensywności zabudowy wynosić będzie ok. 0,38, a ustalony maksymalny wskaźnik w projekcie planu wynosi 0,60. Wobec powyższego nie ma uzasadnienia zwiększania przedmiotowego wskaźnika.

- Ad 1b) Od strony drogi 39 KD-L 1/2 zasadne jest ustalenie nieprzekraczalnej linii zabudowy w odległości przynajmniej 5,0 m od linii rozgraniczającej ulicy ze względu na konieczność prawidłowego zorganizowania komunikacji na działce m.in. dojść, dojazdów do usług/warsztatu. Usytuowanie zabudowy przy granicy działki 42/9 jest niewskazane ze względu na przebieg głównej magistrali ciepłej o średnicy DN 900, DN 800, DN 400. Od ściany kanału obowiązuje strefa wolna od zabudowy o szerokości 5,0 m.
- Ad 1c) Wskaźnik powierzchni zabudowy ustalony w projekcie planu jest wystarczający dla planowanego zamierzenia inwestycyjnego wykazanego w złożonej uwadze dot. rozbudowy budynku. Z analizy wynika, że po planowanej rozbudowie wskaźnik powierzchni zabudowy wynosić będzie ok. 0,32, a ustalony maksymalny wskaźnik w projekcie planu wynosi 0,40. Na całym obszarze objętym projektem planu nie przewiduje się zabudowy o tak wysokich parametrach jak wnioskowane w uwadze (wskaźnik zabudowy do 0,80). Proponowane parametry zabudowy znacznie odbiegałyby od dopuszczonych w projekcie planu zabudowy sąsiedniej.
- Wobec powyższego nie ma uzasadnienia zwiększania przedmiotowego wskaźnika.
- Ad 2) Droga 39 KD-L 1/2 została ustalona jako lokalna. Projekt planu nie może przeznaczyć przedmiotowego terenu – działki nr 41/9 na teren obsługi komunikacyjnej (np. miejsca postojowe, zieleń, drogi wewnętrzne) wyłącznie dla obsługi terenu 07 U,P,KS, ponieważ w chwili obecnej działka ta stanowi formalnie jedyny dojazd do nieruchomości położonych w tym rejonie planu. Pozostała część drogi formalnie stanowi teren zamknięty. Do czasu uregulowania zmiany statusu terenu zamkniętego oraz kwestii własnościowych nie można pozbawić jedynej możliwości dojazdu. Docelowo przewidywana szerokość drogi lokalnej (złożonej z terenu 39 KD-L 1/2 oraz 57 TZ) – 20,0 m w liniach rozgraniczających umożliwi lokalizację miejsc postojowych oraz zieleni przyulicznej.
- Ad 4) Teren 57 TZ jest terenem zamkniętym. Zgodnie z obowiązującymi przepisami w przedmiotowym planie wyznacza się wyłącznie granice terenów zamkniętych bez możliwości wprowadzania ustaleń planistycznych.
- Zapisy zawarte w planie dot. terenów zamkniętych, są tylko treścią informacyjną i nie są wiążące po uchwaleniu planu. Przewiduje się, że docelowo teren 57 TZ łącznie z drogą 39 KD-L 1/2 stanowić będzie jedną drogę lokalną, która w liniach rozgraniczających będzie miała łącznie 20,0 m szerokości.
- Docelowy przekrój drogi, w tym układ jezdni, chodników, miejsc postojowych zostanie rozstrzygnięty na etapie sporządzania projektu budowlanego drogi.

6. Krystyna Marmułowska, Bogdan Głodowski, Krystyna Głodowska, Tomasz Głodowski, Katarzyna Głodowska złożyli uwagę odnośnie terenów 25 R,ZE,EW, w której wnieśli o:

- 1) zmianę przeznaczenia części terenu 25 R,ZE,EW na teren o przeznaczeniu U,P,EW. Uzasadnili swoją uwagę tym, iż obszar zewnętrznego ujęcia terenu ochrony pośredniej ujęcia wody – Rejon II, ustanowiony Decyzją Wojewody Gdańskiego nr O-V-7622/9/97 z dnia 21 lipca 1997 r., w którym znajdują się działki 41/1 i 28/17 nie zakazuje lokalizacji zabudowy usługowej, obiektów produkcyjnych, składów i magazynów ani urządzeń komunikacji samochodowej. Zaznaczyli, że w projekcie planu miejscowego zostały wyznaczone tereny 05 U,P,KS oraz 03 U,P,KS, które również znajdują się w obszarze Rejonu II. Również większość terenów znajdujących się przy ul. Hutniczej sąsiadujących z przedmiotowymi działkami od południa znajduje się w Rejonie II i posiada przeznaczenie U,P,KS. Od wschodu (Gmina Rumia) działki te graniczą z nieruchomościami o podobnym przeznaczeniu. W przypadku nie sporządzania planu miejscowego dla danego obszaru, istniała możliwość uzyskania warunków zabudowy podobnych do istniejących w sąsiedztwie tj. U,P,KS.

Przeznaczenie działek na cele rolnicze, tereny zieleni ekologiczno-krajobrazowej, tereny elektrowni wiatrowych nie daje szans na optymalne ich wykorzystanie i spowoduje, że staną się nieruchomościami o znacznie niższej wartości. Zgodnie z ustawą obniżenie wartości nieruchomości w wyniku uchwalenia planu miejscowego umożliwia dochodzenia odszkodowania z tego tytułu;
- 2) wyznaczenie drogi dojazdowej do działek nr 41/1 i 28/17, gdyż działki te nie posiadają dostępu do drogi publicznej. Dojazd odbywa się poprzez działki gminne nr 43/1, 37/15 oraz 34/16. W

roku 1956 Państwo wytyczyło pas dojazdowy do gospodarstwa PGR poprzez działki 41/1 i 28/17, których właścicielami są składający uwagę. Nie wytyczyło natomiast drogi na swoich działkach, nie ustanowiło służebności przejazdu i przechodu na rzecz właścicieli przedmiotowych działek, tak aby również mogli mieć faktyczny dostęp do drogi publicznej. Z nieruchomości składających uwagę wydzielone zostały działki o nr 29/17 i 42/1, które stanowiły wydzieloną drogę przez ich własność. W związku z powyższym zaproponowali przeprowadzenie drogi poprzez działki gminne nr 43/1, 37/15 oraz 34/16 w celu uzyskania dostępu do drogi publicznej zgodnie z założeniami z lat pięćdziesiątych;

- 3) umożliwienie udziału w pracach Komisji, która rozpatruje złożone uwagi do projektu planu miejscowego i udział w sesji Rady Miasta rozpatrującej przedstawiony projekt planu miejscowego wraz z listą nieuwzględnionych uwag z prawem głosu. Wyrazili chęć czynnego uczestnictwa w pracach komisji zajmujących się uzgadnianiem przedmiotowego projektu.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Rozpraszanie zabudowy, wprowadzanie jej na tereny nieuzbrojone jest niewłaściwe – powoduje nieuzasadnione zwiększanie kosztów miejskiej infrastruktury technicznej oraz zagrożenie dla ładu przestrzennego.

Przedmiotowe działki są terenem podmokłym, trudnym do wprowadzania zabudowy kubaturowej. Nie mają bezpośredniego dostępu do drogi publicznej.

Teren położony jest poza zasięgiem planowanego w najbliższych latach układu ulicznego i systemu infrastruktury technicznej.

Działki objęte uwagą znajdują się na terenie, na którym obowiązujące „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Gdynia” zatwierdzone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r. przeznacza je jako tereny zieleni krajobrazowo-ekologicznej, łąk, zadrzewień, zalesień, upraw rolnych itp. o powierzchni biologicznie czynnej min. 90%.

Zgodnie z art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „Ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych”. Obniżenie wartości przedmiotowych działek nie ma tu miejsca, gdyż są to obecnie użytki rolne.

Wobec powyższych uwarunkowań zmiana przeznaczenia przedmiotowego terenu pod zabudowę produkcyjno-usługową jest nieuzasadniona.

Ad 2) Nie ma uzasadnienia do wyznaczenia w planie miejscowym publicznej drogi dojazdowej prowadzącej do terenów rolniczych. Zgodnie z art. 145 ust. 1 Kodeksu cywilnego „Jeżeli nieruchomość nie ma odpowiedniego dostępu do drogi publicznej lub do należących do tej nieruchomości budynków gospodarskich, właściciel może żądać od właścicieli gruntów sąsiednich ustanowienia za wynagrodzeniem potrzebnej służebności drogowej (droga konieczna)”.

Ad 3) Uwaga nie dotyczy ustaleń projektu planu. Procedura sporządzania planu miejscowego określona jest przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z art. 17 ust. 12 wójt, burmistrz albo prezydent miasta rozpatruje uwagi, a plan miejscowy uchwała rada gminy – zgodnie z art. 20 ust. 1. mieszkańcy mogą kontaktować się z radnym ze swoich okręgów wyborczych, w celu wyrażania swoich opinii za ich pośrednictwem.

7. **Krzysztof Czerwiński** złożył uwagę, w której wniósł zastrzeżenia o zmianę przeznaczenia działki nr 79/1, położonej w Gdyni przy ul. Puckiej z rolnego na przemysłowo-usługowe lub przemysłowe oraz przewidzenie dojazdu do w/w terenu. W przyszłości na przedmiotowej działce planuje produkcję opakowań ekologicznych oraz zatrudnienie osób niepełnosprawnych. Inwestycja wymagała będzie budowy pomieszczeń magazynowych oraz bezpośredniego połączenia z drogą asfaltową. Lokalizacja działki sprawia, że jest to jedno z nielicznych miejsc w Gdyni, gdzie taka produkcja byłaby możliwa, bez uszczerbku dla środowiska naturalnego.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Rozpraszanie zabudowy, wprowadzanie jej na tereny nieuzbrojone jest niewłaściwe – powoduje nieuzasadnione zwiększanie kosztów miejskiej infrastruktury technicznej oraz zagrożenie dla ładu przestrzennego.

Przedmiotowa działka nie ma bezpośredniego dostępu do drogi publicznej. Dojazd do terenów rolnych odbywa się poprzez drogę technologiczną należącą do Elektrociepłowni Wybrzeże S.A. położoną w rejonie przedmiotowej działki poza granicami Gdyni.

Teren położony jest poza zasięgiem planowanego w najbliższych latach układu ulicznego i systemu infrastruktury technicznej. Zabudowywanie terenów rolnych winno odbywać się sukcesywnie.

W chwili obecnej brak jest odpowiednich warunków na lokalizację na przedmiotowym terenie funkcji przemysłowo-usługowych.

8. „MEBUS” s.c. złożył uwagę, w której wniósł o zmianę zapisów w planie miejscowym w zakresie dotyczącym nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Żwirowej 2 w sposób umożliwiający jej użytkowanie, tj. uwzględnienie istniejącego zagospodarowania oraz zabudowy terenu i wyłączenie go w całości ze strefy linii rozgraniczających planowanej Obwodnicy Północnej. Obecny zapis skutkować będzie koniecznością likwidacji prowadzonej przez składającego uwagę działalności gospodarczej lub istotnym jej ograniczeniem.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

9. **Kancelaria Radcy Prawnego Grzegorza Fedorczuka w imieniu Izby Gospodarczej Reklamy Zewnętrznej w Warszawie** złożyła uwagę, w której wniosła następujące zastrzeżenia i postulaty:

1) zmienić zapis w § 6 ust. 2 pkt. 2a – tereny zabudowy usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz terenów urządzeń transportu samochodowego, poprzez nadanie następującego brzmienia:

„2) zasady szczegółowe

a) tereny zabudowy usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz terenów urządzeń transportu samochodowego:

– dopuszcza się lokalizację reklam na budynkach – w poziomie parteru lub 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,

– nie dopuszcza się lokalizacji reklam wolnostojących za wyjątkiem urządzeń reklamowych oszklonych lub w inny sposób analogicznie obudowanych, jedno lub dwustronnych, o pow. jednej strony do 3 m², słupów ogłoszeniowo-reklamowych, a ponadto indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych związanych z prowadzoną na miejscu działalnością oraz masztów flagowych o wys. do 6,00 m, służących jako nośnik flagi.”

§ 6 ust. 2 pkt. 2a winien dotyczyć nie tylko – terenów zabudowy usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów, magazynów, ale również terenów urządzeń transportu samochodowego.

W ten sposób proponowana regulacja będzie dotyczyła nie tylko terenów 1 U,P oraz 2 U,P ale również 3-8 U,P,KS;

2) zmienić zapis w § 6 ust. 2 pkt. 2b tereny komunikacji i urządzeń infrastruktury technicznej w następujący sposób:

a) nie dopuszcza się lokalizacji reklam, za wyjątkiem systemowych nośników reklamowych zlokalizowanych w wiatach przystankowych, elementach informacji miejskiej oraz słupów reklamowych.

Ponadto reklama na słupach reklamowych powinna powstawać bez dodatkowych ograniczeń formatu.

3) zmienić zapis w § 13 ust. 3-8 pkt 5 dla terenów zabudowy usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów, magazynów oraz terenów urządzeń transportu samochodowego, w następujący sposób:

a) „reklamy i szyldy powinny spełniać wymagania określone w § 6 ust. 2, z wyłączeniem regulacji zawartych w § 6 ust. 2 pkt. 2 lit. b.”

Tereny przewidziane w § 13 ust. 3-5 oraz ust. 13 mają charakter mieszany tzn. funkcje usługowe pokrywają się z komunikacyjnymi. Proponowane zmiany pozwolą na stosowanie do tych terenów

regulacji dotyczących terenów usługowych skoro na w/w terenach funkcja ta ma charakter przeważający.

- 4) na terenach 36 KD-Z 1/2 (2/2), 37 KD-Z 1/2 (2/2) (ulica Pucka), 38 KD-L 1/2 (ulica projektowana) w § 13 ust. 15 projekt powinien przewidywać dopuszczenie:
 - a) urządzeń reklamowych (dwustronnych) oszklonych lub w inny sposób analogicznie obudowanych o pow. reklamowej każdej ze stron do 3 m² (np. citylighty) z zachowaniem minimalnej odległości między urządzeniami (np. 15 m) oraz szczególnego układu kompozycyjnego między nimi (np. składający się z jednego, dwóch lub większej ilości elementów usytuowanych w jednej linii, odzwierciedlając przy tym istniejący element w przestrzeni np. linię zabudowy, oś ulicy etc.),
 - b) urządzeń reklamowych oszklonych lub w inny sposób analogicznie obudowanych o pow. do 9 m² (np. cityscroll, superscroll) z zachowaniem minimalnej odległości między urządzeniami (np. 30 m) oraz szczególnego układu kompozycyjnego między nimi (np. taka sama wysokość od poziomu terenu), usytuowanie takich nośników w bliskim sąsiedztwie kwartałów usługowych,
 - c) reklamę na meblach miejskich,
 - d) reklamę na słupach reklamowo-ogłoszeniowych.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 1,3) Dla terenów urządzeń transportu samochodowego (KS) zastosowano zasady szczegółowe lokalizacji reklam jak dla terenów zabudowy usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów, magazynów.

Ad 2,4) Projekt planu dopuszcza na terenach komunikacji lokalizację systemowych nośników reklamowych zlokalizowanych na wiatach przystankowych lub elementach przyjętego systemu informacji miejskiej. Słupy ogłoszeniowo-reklamowe, tablice i inne meble miejskie mogą stanowić elementy zaakceptowanego przez władze miasta systemu informacji miejskiej.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1,4) Obecnie na terenie Gdyni reklamy rozmieszczone są w sposób chaotyczny, szpecąc przestrzeń publiczną miasta. Zadaniem planów miejscowych jest m.in. ograniczanie możliwości lokalizowania reklam do wybranych predestynowanych do tego celu miejsc.

Jednym z podstawowych celów planu jest określanie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego. Służą temu m.in. zapisy dotyczące lokalizacji reklam. Reklamy wolno stojące, za wyjątkiem indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych związanych z prowadzoną na miejscu działalnością oraz masztów flagowych, są niedopuszczone w obszarze projektu planu, ze względu na ochronę walorów estetycznych przestrzeni.

10. **Edmund Potrykus** złożył uwagę odnośnie działki nr 485/119, w której wniósł o:

- 1) umożliwienie stałej zabudowy na części nieruchomości, która nie jest niezbędna dla infrastruktury (ok. 1/3 (800 m²) pow. nieruchomości) – strefa 45 KD-D. Nieruchomość ta stanowi obecnie własność prywatną a nie gminną oraz cały czas posiada oznaczenie geodezyjne – Bp – czyli grunt budowlany. Studium w brzmieniu przed zmianami w 2009 r. (gdy już od wielu lat wiadomo było o powstaniu w tym rejonie OPAT) dopuszczało dla tego terenu zabudowę mieszkaniową z usługami, a Wydział Architektoniczno-Budowlany UM Gdyni potwierdził na piśmie w 2008 r., iż taka część nieruchomości może zostać zabudowana w sposób trwały;
- 2) dopuszczenie także innych usług (bez ograniczenia tego przeznaczenia) w ramach tymczasowego zagospodarowania nieruchomości w tym m.in. stacji paliw, myjni samochodowych, punktów handlowych i usługowych, gastronomicznych, parkingów, gdyż te nie będą kolidować z sąsiadującym zagospodarowaniem (podobnie jak zagospodarowanie dopuszczone w projekcie planu);
- 3) wprowadzenie w projekcie planu zapisów, które umożliwią realizację roszczeń wskazanych w art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w tym możliwość domagania się od Gminy odszkodowania za poniesioną szkodę rzeczywistą albo wykupienia nieruchomości w całości lub w części (art. 36 ust. 1), a także umożliwiających domagania się odszkodowania od Gminy w przypadku gdyby doszło do zbycia nieruchomości przez współwłaścicieli (art. 36 ust. 3). Podczas debaty publicznej w dniu 12 stycznia 2012 r. potwierdzono, iż trudno jest określić

datę rozpoczęcia realizacji inwestycji trasy OPAT. W przypadku uchwalenia planu miejscowego w projektowanym brzmieniu właściciele nieruchomości zostaną pozbawieni możliwości zagospodarowania nieruchomości i zmuszeni do wieloletniego oczekiwania na wykup nieruchomości, gdyż jak wskazano w trakcie debaty publicznej planowane zapisy nie dają podstawy do realizacji w/w roszczeń;

- 4) dopuszczenie na całej nieruchomości lokalizacji szyldów i reklam wolnostojących, w szczególności umożliwienie posadowienia telebimów i tablic LCD (coraz bardziej popularnych w Trójmieście i lokalizowanych przy głównych arteriach komunikacyjnych oraz węzłach i skrzyżowaniach) oraz bez powiązania ich z prowadzoną na nieruchomości działalnością;
- 5) dopuszczenie w strefie 23 ZP,KD-X lokalizacji reklam (bez żadnych ograniczeń) na projektowanych terenach zieleni;
- 6) dopuszczenie obsługi komunikacyjnej nieruchomości także od ul. Morskiej, gdyż obecnie możliwy jest bezkolizyjny dojazd właśnie z tego kierunku poprzez „oficjalny” zjazd z ul. Morskiej. W przypadku nieuwzględnienia tej uwagi wnosimy o ograniczenie dojazdu z ul. Morskiej dla właścicieli wszystkich nieruchomości, znajdujących się w sąsiedztwie naszej działki bez różnicowania obsługi komunikacyjnej na działki z dojazdem od ul. Morskiej i na te z dojazdem od ul. Południowej, w sytuacji gdy jest to technicznie i faktycznie możliwe.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 4,5) Projekt planu dopuszcza na terenach zabudowy usługowej (w tym tymczasowej) lokalizację reklam zgodnie z poniższymi zasadami:

- 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,
- nie dopuszcza się lokalizacji reklam wolno stojących, za wyjątkiem indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych związanych z prowadzoną na miejscu działalnością oraz masztów flagowych o wysokości masztu do 6,0 m, służących jako nośnik flagi.

Projekt planu dopuszcza na terenach komunikacji wyłącznie lokalizację systemowych nośników reklamowych zlokalizowanych na wiatach przystankowych lub elementach przyjętego systemu informacji miejskiej.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Niezbędne jest przeznaczenie terenu 45 na drogę dojazdową w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej zabudowy położonej wzdłuż ulic Gospodarskiej i Południowej. Możliwość zagospodarowania działki nr 485/119 jest znacznie ograniczona ze względu na przewidywane niezbędne inwestycje infrastrukturalne związane z budową Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej – przewidziane na terenie 23 ZP,KD-X. Możliwa jest jedynie zabudowa tymczasowa na terenie 23 ZP,KD-X – do czasu realizacji planowanych urządzeń infrastruktury technicznej związanych z budową Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej.

Obwodnica jest niezbędna dla przeprowadzenia intensywnego ruchu tranzytowego zwłaszcza w okresie letnim z południa Polski w kierunku Półwyspu Helskiego.

Ad 2) Przedmiotowy teren znajduje się w obrębie węzła komunikacyjnego – skrzyżowanie Obwodnicy Trójmiasta z ul. Morską, w sąsiedztwie znajduje się auto-handel – uzasadnione jest nawiązanie funkcją do istniejącego zagospodarowania i przeznaczenie terenu na cele usługowe odpowiadające charakterowi miejsca.

Decyzja o warunkach zabudowy nr RAAI.ASS.7331-320/07/dz.485/119 z dnia 12.10.2010 r. została wydana na inwestycję usługową – sprzedaż samochodów (auto-handel) wraz z pawilonem jednokondygnacyjnym do obsługi klientów o pow. maks. 70 m². Zapisy projektu planu są korzystniejsze w stosunku do decyzji rozszerzając zakres usług o myjnię samochodową lub stację diagnostyczną oraz zwiększając dopuszczoną powierzchnię zabudowy obiektu do 100 m².

Ad 3) Celem planu jest ustalenie przeznaczenia terenów oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. Zapisy planu nie mogą w sposób bezpośredni rozstrzygać o realizacji roszczeń, o których mowa w art. 36 ust. 1-3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Ad 4,5) Umożliwienie lokalizacji reklam wolnostojących LCD w rejonie skrzyżowania ruchliwych ulic: Obwodnicy Trójmiasta oraz ul. Morskiej jest niewskazane ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, spowodowane zakłóceniem widoczności (percepcji) sygnałów i znaków drogowych.

Obecnie na terenie Gdyni reklamy rozmieszczone są w sposób chaotyczny, szpecąc przestrzeń publiczną miasta. Zadaniem planów miejscowych jest m.in. ograniczanie możliwości lokalizowania reklam do wybranych predestynowanych do tego celu miejsc.

Jednym z podstawowych celów planu jest określanie zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego. Służą temu m.in. zapisy dotyczące lokalizacji reklam. Reklamy wolno stojące, za wyjątkiem indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych związanych z prowadzoną na miejscu działalnością oraz masztów flagowych, są niedopuszczalne w obszarze projektu planu, ze względu na ochronę walorów estetycznych przestrzeni.

Ad 6) Umożliwienie bezpośredniego zjazdu z ul. Morskiej jest niedopuszczalne, ze względu na położenie działki w rejonie skrzyżowania Obwodnicy Trójmiasta oraz ul. Morskiej. Zlokalizowany na sąsiedniej działce auto-handel również nie ma dojazdu od ul. Morskiej.

Decyzja o warunkach zabudowy nr RAAI.ASS.7331-320/07/dz.485/119 z dnia 12.10.2010 r. dla przedmiotowej nieruchomości wyklucza bezpośredni dojazd od ul. Morskiej. Istniejący zjazd z ul. Morskiej na działkę 685/121 należy traktować jako tymczasowy, ponieważ budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wymusi zmianę organizacji ruchu w tym rejonie. Docelowy układ komunikacyjny przewiduje dojazd do nieruchomości położonych wzdłuż ul. Południowej bezpośrednio od ul. Hutniczej lub poprzez ul. Gospodarską.

11. **Witek Service Audi – Volkswagen – Toyota Witold Ciężkowski** złożył uwagę, w której jako właściciel i użytkownik działek nr 447/77 i 820/77 położonych przy ul. Żwirowej 2c poinformował, że na terenie działek usytuowany jest jego warsztat samochodowy oraz funkcjonujące Gdyńskie Muzeum Motoryzacji. Uzyskał decyzję o warunkach zabudowy na rozbudowę doskonale funkcjonującego Muzeum Motoryzacji. W projekcie planu cały teren działek znajduje się w liniach rozgraniczających planowanej Obwodnicy Północnej. W związku z powyższym wniósł o:

- a) uwzględnienie istniejącego zagospodarowania oraz zabudowy terenu i wyłączenie go z linii rozgraniczających Obwodnicy Północnej,
- b) uwzględnienie kontynuacji dotychczasowej działalności z uwzględnieniem rozbudowy Muzeum Motoryzacji.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

projekt planu dopuszcza tymczasowy sposób zagospodarowania jako lokalizacji Gdyńskiego Muzeum Motoryzacji. Wydana decyzja o warunkach zabudowy nr RAAI/LK/7331/2/10/625/dz.820/77 z dnia 24.08.2011 r. dotyczy budowy hali ekspozycyjnej muzeum motoryzacji również jako obiektu tymczasowego.

Zweryfikowano zapisy projektu planu w zakresie dopuszczanej powierzchni zabudowy – zwiększono wielkość do 660 m², w celu umożliwienia uzyskania powierzchni zabudowy nie mniejszej niż w decyzji o warunkach zabudowy.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

12. **Maciej Charynek** złożył uwagę, w której jako właściciel i użytkownik działki nr 444/77 położonej w Gdyni przy ul. Żwirowej 2, na której znajduje się jego warsztat samochodowy wniósł o uwzględnienie istniejącego zagospodarowania oraz zabudowy terenu i wyłączenie jego nieruchomości w całości ze strefy linii rozgraniczających planowanej drogi – Obwodnicy Północnej.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz drugi w dniach od 16 marca 2012 r. do 16 kwietnia 2012 r. zostało złożonych 10 uwag w ustawowym terminie (tj. do dnia 30 kwietnia 2012 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 6329/12/VI/U z dnia 8 maja 2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 2 uwzględnił w części, 8 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni, które wniosły następujące osoby:

13. **Dorota Chrzczonowicz, Sławomir Chrzczonowicz** – data wpływu 03.04.2012 r.
14. **Henryk Pranga** – data wpływu 24.04.2012 r.
15. **Andrzej Dmochowski Euro-Car Spółka z o.o.** – data wpływu 25.04.2012 r.
16. **Władysława Czerwińska** – data wpływu 27.04.2012 r.
17. **Joanna Szmit-Macidłowska, Jacek Macidłowski** – data wpływu 27.04.2012 r.
18. **Edmund Potrykus** – data wpływu 27.04.2012 r.
19. **Krystyna Marmułowska, Bogdan Głodowski, Krystyna Głodowska, Tomasz Głodowski, Katarzyna Głodowska** – data wpływu 27.04.2012 r.
20. **Krzysztof Czerwiński** – data wpływu 30.04.2012 r.
21. **Adam Kaliszewski, Anna Reiwer-Kaliszewska** – data wpływu 30.04.2012 r.
22. **Kancelaria Radcy Prawnego Grzegorza Fedorczyka w imieniu Izby Gospodarczej Reklamy Zewnętrznej w Warszawie** – data wpływu 30.04.2012 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

13. **Dorota Chrzczonowicz, Sławomir Chrzczonowicz** złożyli uwagę, w której wnieśli następujące zastrzeżenia:

Podtrzymali w całości uwagi i zastrzeżenia zgłoszone w piśmie z dnia 12 stycznia 2012 r. Nie zgadzają się na przeprowadzenie przez działkę planowanej drogi wraz ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi, z uwagi na drastyczne naruszenie praw własności, gwarantowanych i chronionych Konstytucją RP. Na przedmiotowej działce prowadzona jest działalność gospodarcza i zaplanowane były znaczne inwestycje. W chwili obecnej wszelkie zamierzenia i plany zostały wstrzymane. Projektowana droga przebiega przez działkę nr 272/12 stanowiącą własność zgłaszających uwagę, na co nie wydali oni zgody i nikt z nimi nie uzgadniał przebiegu. Budowa planowanej drogi a wręcz nawet uchwalenie samego planu zagospodarowania powoduje utratę wartości działki i stawia pod znakiem zapytania dalszą działalność gospodarczą, jak i możliwości spłacania kredytu bankowego, zaciągniętego na zakup nieruchomości. Jak już sugerowali droga powinna przebiegać obok działki, nie naruszając granic. W ocenie składającego uwagę, w pobliżu znajdują się grunty prawdopodobnie Skarbu Państwa lub miasta Gdyni, co nie naruszałoby praw prywatnych właścicieli nieruchomości.

Z tych względów wnieśli jak dotychczas, zastrzegając sobie prawo domagania się wszelkich odszkodowań za szkody spowodowane przedmiotowym planem oraz zamierzeniem inwestycyjnym.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 2.

14. **Henryk Pranga** złożył uwagę odnośnie działki 485/119, w której wniósł w imieniu własnym oraz pozostałych współwłaścicieli przedmiotowej nieruchomości o:
 - 1) umożliwienie stałej zabudowy na całej nieruchomości, zarówno na części, która nie jest niezbędna dla infrastruktury (ok. 800 m² – 1/3 pow. nieruchomości) – strefa 43 KD-D 1/2, a także na pozostałej części – strefa 22 ZP,KD-X oraz 29 KD-GP 2/2, przez które przebiegają sieci uzbrojenia podziemnego, a które w większości są możliwe do przełożenia (sieć elektroenergetyczna, telekomunikacyjna) lub mające podlegać modernizacji, jak kanalizacja deszczowa: zapis dla karty terenu nr 12: „Na terenie 22 ZP,KD-X przewiduje się przebudowę sieci deszczowej, wszelkie inwestycje należy uzgodnić z gestorem sieci”. O możliwości przełożenia pozostałych sieci stwierdza sam projekt planu, np. w § 10 ust. 2 pkt 3 lit. e : „Na obszarze objętym

planem znajduje się planowany do przebudowy skanalizowany odcinek Potoku Demptowskiego (...) Dopuszcza się zmianę przebiegu kanału – zmiana lokalizacji będzie się wiązała ze zmianą granic strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej” oraz § 10 ust. 2 pkt 6 lit. a: „przez obszar objęty planem przebiega główna magistrala ciepłownicza DN800, DN400, DN900 – 2xDN600 – 2x DN800 oraz sieć przesyłowa 2x DN250 (...) Dopuszcza się zmianę przekrojów i przebiegu kanałów/przewodów – zmiana ich lokalizacji będzie się wiązała ze zmianą wskazanych informacyjnie na rysunku planu granic strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej”. Ponadto nieuzasadnionym wydaje się lokowanie na tym terenie funkcji zieleni urządzonej, gdyż z uwagi na wspomniane sieci uzbrojenia podziemnego zrealizowana mogłaby być jedynie zieleń niska z płytkim systemem korzeniowym, a czynienie nakładów w postaci przekładania sieci w celu realizacji zieleni wysokiej wydaje się działaniem nieekonomicznym. Poza tym teren ten nigdy nie był i zapewne nie będzie – z uwagi na położenie przy głównej arterii miejskiej – miejscem rekreacji czy chętnie odwiedzanym miejscem publicznym. Nieruchomość położona jest bardzo blisko atrakcyjnej lokalizacji i zasadnym wydaje się przeanalizowanie możliwości przełożenia istniejących sieci uzbrojenia terenu i wprowadzenia zapisów w planie mających na celu poprawienie jej parametrów inwestycyjnych i umożliwienie swobodnego jej zagospodarowania. Obecnie zapisy w projekcie planu stwarzają dodatkowe ograniczenie możliwości zagospodarowania działki, podczas gdy istnieją warunki do przełożenia sieci. Zaproponował, aby w projekcie planu znalazły się zapisy, że uzgodnienia z gestorami sieci i ich wytyczne powinny decydować o możliwości zagospodarowania terenu. Ponadto w Studium w brzmieniu przed zmianami w 2009 r. (już wówczas od wielu lat wiadomo było, iż w tym rejonie powstanie w przyszłości OPAT dopuszczało dla tego terenu zabudowę mieszkaniową z usługami – koegzystencja mieszkalnictwa z usługami o ponadlokalnym znaczeniu), a Wydział Architektoniczno-Budowlany UM Gdyni potwierdził na piśmie w 2008 r., iż część nieruchomości może zostać zabudowana w sposób trwały;

- 2) dopuszczenie także innych usług (bez ograniczenia zakresu tego przeznaczenia) w ramach tymczasowego zagospodarowania (karta terenu 22 pkt 10a) w tym m.in. stacji paliw, myjni samochodowych, punktów handlowych i usługowych, gastronomicznych, parkingów, gdyż te nie będą kolidować z sąsiadującym zagospodarowaniem (podobnie jak zagospodarowanie dopuszczone w projekcie planu);
- 3) z uwagi na wystąpienie warunków, o których mowa w art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: „W związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, korzystanie z nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stało się niemożliwe bądź istotnie ograniczone (...)”, wniósł o wprowadzenie zapisów w m.p.z.p., które umożliwią realizację roszczeń wskazanych w art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w tym domagania się od Gminy odszkodowania za poniesioną szkodę rzeczywistą albo wykupienie nieruchomości w całości lub w części (art. 36 ust. 1), lub zaoferowania przez gminę właścicielowi albo użytkownikowi wieczystemu nieruchomości zamiennej (art. 36 ust. 2), a także umożliwiających domagania się odszkodowania od Gminy w przypadku, gdyby doszło do zbycia nieruchomości przez współwłaścicieli (art. 36 ust. 3). Studium w brzmieniu przed zmianami w 2009 r. (już wówczas od wielu lat wiadomo było, iż w tym rejonie powstanie w przyszłości OPAT) dopuszczało dla tego terenu zabudowę mieszkaniową z usługami – koegzystencja mieszkalnictwa z usługami o ponadlokalnym znaczeniu. Zaznaczył, że podczas dyskusji publicznej w dniu 12 stycznia 2012 r. potwierdzono, iż trudno jest określić datę rozpoczęcia realizacji inwestycji trasy OPAT. W przypadku uchwalenia m.p.z.p. w projektowanym brzmieniu właściciele nieruchomości zostaną pozbawieni możliwości zagospodarowania nieruchomości i zmuszeni do wieloletniego oczekiwania na wykup nieruchomości (co może nastąpić nawet dopiero po 2020 r.), gdyż jak wskazano w trakcie dyskusji publicznej planowane zapisy nie dają podstawy do realizacji w/w roszczeń;
- 4) dopuszczenie na całej nieruchomości lokalizacji szyldów i reklam wolnostojących, w szczególności umożliwienie posadowienia telebimów bez ograniczania umieszczanych na nich treści i powiązywania ich z prowadzoną na nieruchomości działalnością (jak to ma miejsce w przypadku zapisu w § 6 ust. 2 pkt 2b) nie dopuszcza się lokalizacji reklam za wyjątkiem

systemowych nośników zlokalizowanych na wiatach przystankowych lub elementach systemu informacji miejskiej; zaproponował zmianę zapisu § 6 ust. 2 pkt 2b na następujący:

b) tereny komunikacji i urządzeń infrastruktury technicznej: nie dopuszcza się lokalizacji reklam, za wyjątkiem systemowych nośników reklamowych zlokalizowanych na wiatach przystankowych lub elementach systemu informacji miejskiej z wyłączeniem strefy 43 KD-D 1/2 oraz 29 KD-GP 2/2,

c) tereny zieleni: nie dopuszcza się lokalizacji reklam z wyłączeniem strefy 22 ZP, KD-X.

Ze względu na coraz większą popularność reklam, istniejącą infrastrukturę podziemną i jednocześnie bardzo dobrą lokalizację na reklamy (ekspozycja na ul. Morską i Obwodową) funkcja reklamowa wydaje się być najbardziej sensownym sposobem zagospodarowania tej nieruchomości. Ponadto na sąsiedniej działce (nr 187/119) usytuowana jest duża podświetlana reklama z ekspozycją na ul. Morską, czyli umiejscowienie reklamy świetlnej na przedmiotowym terenie nie stanowiłoby wprowadzenia nowej, obcej funkcji, a byłoby jedynie kontynuacją i nawiązaniem do już istniejącej. Reklama w tym miejscu nie będzie kolidowała z sąsiednimi funkcjami innych terenów i jednocześnie będzie stanowiła naturalny ekran akustyczny między istniejącą funkcją mieszkaniową a komunikacyjną. Został już nawiązany kontakt z inwestorem, który wyraża zainteresowanie inwestycją reklamową w tym miejscu, dlatego wnosimy o nie ograniczanie tej najbardziej zasadnej możliwości wykorzystania przedmiotowego terenu;

- 5) dopuszczenie w całej strefie 22 ZP oraz na częściach strefy 43 KD-D 1/2 i 29 KD-GP 2/2, zbędnych dla realizacji OPAT, lokalizacji reklam (bez żadnych ograniczeń) na projektowanych terenach zieleni oraz na terenach komunikacji i urządzeń infrastruktury technicznej; wniósł o zmianę:
 - tekstu uchwały – § 6 ust. 2 pkt. 2 c – na „tereny zieleni: dopuszcza się lokalizację reklam i szyldów”;
 - karty terenu nr 20 – pkt. 8 a – poprzez dodanie zdania: „Do czasu zagospodarowania zgodnie z docelowym przeznaczeniem terenu dopuszcza się na terenie 43 KD-D lokalizację reklam i szyldów”;
 - karty terenu nr 16 – pkt. 8 a – poprzez dodanie zdania: „Do czasu zagospodarowania zgodnie z docelowym przeznaczeniem terenu dopuszcza się na terenie 29 KD-GP 2/2 lokalizację reklam i szyldów”.
- 6) dopuszczenie obsługi komunikacyjnej nieruchomości także od strony ul. Morskiej, co będzie de facto utrzymaniem status quo w tym zakresie, gdyż obecnie możliwy jest bezkolizyjny dojazd właśnie z tego kierunku poprzez „oficjalny” zjazd z ul. Morskiej. Pierwotny układ urbanistyczny uwzględnił wjazd na tę nieruchomość poprzez połączenie ul. Gospodarskiej z Morską o czym świadczy fakt, że została wydzielona działka drogowa. Nieznane są opinie właścicieli działek sąsiednich, aby nie zgadzali się na takie rozwiązanie, a jeżeli nawet takie się pojawią, to wyjściem z takiej sytuacji jest poprowadzenie wjazdu z ul. Morskiej tylko na przedmiotową działkę. Taka koncepcja jest tym bardziej zasadna, że projekt planu dopuszcza np. myjnie samochodowe, więc oczywiste jest, że najlepszym dojazdem do takiej funkcji będzie bezpośredni zjazd z ul. Morskiej, a nie poprowadzenie ruchu przez osiedle domków jednorodzinnych, bo właśnie takie rozwiązanie może wywołać niezadowolenie mieszkańców. Rozwiązanie takie było konsultowane przez właścicieli nieruchomości ze specjalistami z branży drogowej i komunikacyjnej i uważają oni, że nie będzie ono kolidować z obecną obsługą komunikacyjną w tym rejonie. Zatem wprowadzenie zapisu zakazującego dojazdu do przedmiotowej nieruchomości bezpośrednio z ul. Morskiej jest bezpodstawnym ograniczeniem i powoduje znaczne obniżenie wartości tego terenu. Ponadto zapis w planie § 10 a): „(...) obsługa komunikacyjna w uzgodnieniu z zarządcą dróg publicznych (...)” wskazuje, że to zarządca dróg powinien podjąć decyzję co do możliwości dojazdu od ul. Morskiej. Zaproponował wykreślenie z zapisu punktu 10 a) zdania „z wykluczeniem dojazdu od ul. Morskiej”. W przypadku nieuwzględnienia powyższej uwagi wniósł o ograniczenie dojazdu z ul. Morskiej dla właścicieli wszystkich nieruchomości, znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej działki bez różnicowania obsługi komunikacyjnej na działki z dojazdem od ul. Morskiej i na te z dojazdem od ul. Południowej, w sytuacji, gdy jest to technicznie i faktycznie możliwe.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Wprowadzenie stałej zabudowy na działce nr 485/119 jest niemożliwe. Niezbędne jest przeznaczenie części działki pod drogę dojazdową (teren 43 KD-D 1/2) w celu zapewnienia właściwej obsługi komunikacyjnej zabudowy położonej wzdłuż ulic Gospodarskiej i Południowej oraz niewielki fragment pod Obwodową Północną (teren 29 KD-GP 2/2 (KD-S 2/3)). Możliwość zagospodarowania pozostałej części działki jest znacznie ograniczona ze względu na przebieg sieci o podstawowym znaczeniu dla prawidłowego funkcjonowania systemu zaopatrzenia w gaz, ciepło oraz odprowadzenia wód deszczowych i ich stref ochronnych oraz na przewidywane niezbędne inwestycje infrastrukturalne związane z budową Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej. Możliwa jest jedynie zabudowa tymczasowa na terenie 22 ZP, KD-X przeznaczonym pod zieleń urządzoną i wydzielone place publiczne – do czasu realizacji planowanych urządzeń infrastruktury technicznej. Przeznaczenie terenu pod zieleń urządzoną (może to być zieleń niska z powodu przebiegu sieci) jest uzasadniona ze względu na lokalizację przy głównym skrzyżowaniu komunikacyjnym.

Obwodnica jest niezbędna dla przeprowadzenia intensywnego ruchu tranzytowego zwłaszcza w okresie letnim z południa Polski w kierunku Półwyspu Helskiego. Przebieg Obwodnicy Północnej planowany był już we wcześniejszych opracowaniach planistycznych. Ustalenia, co do przebiegu drogi zostały zapisane w Miejscowym planie ogólnym zatwierdzonym uchwałą nr XXII/115/88 MRN w Gdyni z dnia 04.02.1988 r., gdzie Obwodnica Północna określona jako Trasa Północna została oznaczona symbolem 011 KE_t 2/2 i obejmowała większą część działki składającego uwagę.

Przebieg Obwodnicy Północnej został wskazany zarówno w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Gdyni uchwalonym uchwałą z dnia 24 listopada 1999 r. nr XIII/483/99 Rady Miasta Gdyni jak i w obowiązującym Studium uchwalonym uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r. Zgodnie z art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym „Ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych”.

Studium wskazuje kierunki rozwoju miasta, nie przesądza o przeznaczeniu konkretnych działek. W zakresie dróg wskazuje ich przebiegi. Zadaniem planów miejscowych jest ich uszczegółowienie. Zgodnie ze Studium na obszarach, na których sporządzane są plany miejscowe – zasięgi polityk przestrzennych, obszarów chronionych bądź przeważających form użytkowania terenu lub funkcji – mogą ulec korektom po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań. Nie stanowi to sprzeczności z regulacjami określonymi w Studium, o ile nie są naruszone zasady rozwiązań układów liniowych, logika niezbędnych rezerw terenowych oraz generalne struktura stref ważnych w mieście.

Ad 2,3,4,5,6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 10 pkt 2,3,4,5,6.

15. **Andrzej Dmochowski Euro-Car Spółka z o.o.** złożył uwagę, w której wniósł o niżej wymienione zmiany:

1) dla terenu 07:

- a) nieprzekraczalna linia zabudowy (od strony południowej) – w odległości 1 m od południowej granicy działek przylegających do pasa drogowego planowanej ulicy lokalnej (tzn. przesunięcie linii zabudowy o 4 m w stosunku do przebiegu pokazanego na rysunku projektu planu – na południe, w kierunku linii rozgraniczającej teren nr 38 do terenu nr 07);
- b) dojazd od ulic – dodatkowo, poza wymienionymi w pkt. 8 a) karty – z ulicy KD-L 1/2 na terenie nr 56 przez teren nr 38 (w przypadku jeśli obecny zapis o dojeździe „do terenu 07 U,P,KS – 38 KD-L 1/2, (...)” należy rozumieć inaczej).

2) dla terenu nr 38 i 56 – takiego opisanie na rysunku planu poszczególnych elementów przekroju ulicy lokalnej KD-L 1/2 (zawartej obecnie na obu terenach nr 38 KD-L 1/2 i 56 TZ), żeby najbardziej zewnętrzna krawędź skrajnego elementu tego przekroju (np. obrzeża chodnika) po północnej stronie tej ulicy nie znajdowała się bliżej niż 3 m od linii rozgraniczającej terenu nr 38 od terenu nr 07; co dałoby możliwość zagospodarowania (parking z dostępem od strony terenu nr 07; po uzyskaniu odpowiednich uprawnień do terenu wynikających np. z dzierżawy – przed realizacją docelowej ulicy i w sposób niekolidujący później z elementami jej przekroju (chodnik, ścieżka rowerowa);

- 3) w § 10 ust. 1 pkt. 4 treści planu – opisanie ilości wymaganych miejsc postojowych, dla obiektów jak stacje obsługi pojazdów i warsztaty, ilością 2 miejsca postojowe na 1 stanowisko obsługi warsztatowej, zamiast ilością zależną od wielkości powierzchni tego obiektu.
Uzasadnienie: w/w zmiany są kluczowe pod kątem realizacji zaplanowanych inwestycji.

Prezydent uwzględnił uwagę w części wprowadzając do projektu planu poniższe zmiany:

Ad 1a) Zmniejszono odległość nieprzekraczalnej linii zabudowy do 4,0 m od granicy działki.

Ad 1b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 5 pkt 1d.

Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 5 pkt 5.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1a) Ustalenie linii zabudowy w odległości przynajmniej 4,0 m od linii rozgraniczającej ulicy 38 KD-L 1/2 jest niezbędne dla zachowania ładu przestrzennego – minimalna odległość od linii rozgraniczających publicznych dróg lokalnych ustalona w projekcie planu jest nie mniejsza niż 5,0 m.

Istnieje ograniczona możliwość przesunięcia drogi (o ok. 1,0 m) w kierunku południowym, kosztem niewykorzystanych terenów kolejowych, stąd uzasadnienie dla zmniejszenia odległości linii zabudowy od linii rozgraniczających ulicy do 4,0 m.

Ustalenie nieprzekraczalnej linii zabudowy w odległości 4,0 m pozwala na zachowanie odległości 5,0 m pomiędzy planowaną zabudową a przebiegającymi magistralami cieplnymi o średnicy DN 900, DN 800, DN 400.

Ad 2) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 5 pkt 4.

16. **Władysława Czerwińska** złożyła uwagę, w której wniosła następujące zastrzeżenia:

Działka 82/1, KM 15 której składająca uwagę jest właścicielem, w projekcie planu przeznaczona została na obszary rolnicze, zielen ekologiczno-krajobrazową lub elektrownie wiatrowe (karta terenu 26 R,ZE,EW). W Studium natomiast przedmiotowy teren przeznaczony jest na działalność przemysłowo-usługową (PU). Do chwili obecnej na tych terenach nie powstały żadne inwestycje mogące zmienić przeznaczenie nieruchomości. Zwróciła się z prośbą o podanie przyczyny, z powodu której planowane przeznaczenie tych terenów zostało zmienione. Jednocześnie wniosła o przywrócenie kwalifikacji w aktualnych planach działki, której jest właścicielem na tereny usługowe, przemysłowe, magazyny i składy podobnie jak nieruchomości sąsiednie.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 7 oraz w uzupełnieniu: projekt planu jest zgodny ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r.).

Teren 26 R,ZE,EW, na którym zlokalizowana jest przedmiotowa działka oraz teren 05 U,P,KS położone w zachodniej części projektu planu (za węzłem OPAT) oznaczone są w Studium zielonym szrafem. Szraf oznacza tereny o minimalnym udziale 40-60% powierzchni biologicznie czynnej. Projekt planu przeznaczył te tereny w części pod przemysł a w części pod zielen. Projektowane funkcje terenu są zgodne ze Studium. Bilans terenów w zakresie powierzchni biologicznie czynnej pozwolił na wyznaczenie w zachodniej części terenów zieleni ekologiczno-krajobrazowej z powierzchnią biologicznie czynną min. 90% oraz terenów U,P,KS z powierzchnią biologicznie czynną 15%, czyli średnio ok. 60% przy założeniach w Studium min. 40-60%. Takie rozmieszczenie funkcji jest korzystniejsze z punktu widzenia dostępu do drogi publicznej oraz infrastruktury technicznej.

Ponadto Studium wskazuje kierunki rozwoju, zadaniem planów jest ich uszczegółowienie. Zgodnie ze Studium na obszarach, na których sporządzane są plany miejscowe – zasięgi polityk przestrzennych, obszarów chronionych bądź przeważających form użytkowania terenu lub funkcji – mogą ulec korektom po szczegółowym rozpoznaniu uwarunkowań. Nie stanowi to o sprzeczności z regulacjami określonymi w Studium, o ile nie są naruszane zasady rozwiązań układów liniowych, logika niezbędnych rezerw terenowych oraz generalna struktura stref ważnych w mieście.

17. **Joanna Szmít-Macidłowska, Jacek Macidłowski** złożyli uwagę, w której wnieśli następujące zastrzeżenia:

Podtrzymali w całości wszystkie uwagi i zastrzeżenia zgłoszone w piśmie z dnia 12 stycznia 2012 r. Nie zgadzają się na przeprowadzenie przez przedmiotową działkę planowanej drogi wraz ze strefą ochronną i urządzeniami towarzyszącymi, z uwagi na drastyczne naruszenie praw własności, gwarantowanych i chronionych Konstytucją RP. Zgłoszone wcześniej uwagi oraz zastrzeżenia nie zostały uwzględnione w żadnej mierze. W odpowiedzi Pana Wiceprezydenta Miasta Gdyni nie przedstawiono konkretnego stanowiska w sprawie złożonych uwag i nie wyjaśniono, które i z jakich przyczyn pominięto i nie uwzględniono. Na przedmiotowej działce prowadzona jest działalność gospodarcza i zaplanowane były znaczne inwestycje. W chwili obecnej wszelkie zamierzenia i plany zostały wstrzymane. Przypomnieli, że projektowana droga przebiega przez działki nr 265/12 i 214/13 stanowiące ich własność, na co nie wyrazili zgody. Uchwalenie samego planu zagospodarowania i budowa planowanej drogi powoduje utratę przez działkę wartości i stawia pod znakiem zapytania dalszą działalność gospodarczą jak i możliwość dalszego spłacania kredytu bankowego, zaciągniętego na zakup nieruchomości. Zawieszenie wydania decyzji na postawienie dodatkowych obiektów magazynowych na przedmiotowych działkach stanowi rażące ograniczenie w rozwoju firmy, której są właścicielami. A to wiąże się z kolei z koniecznością ograniczenia zatrudnienia. Zasugerowali, że droga powinna przebiegać obok przedmiotowej działki, nie naruszając jej granic. W pobliżu znajduje się szereg gruntów prawdopodobnie we władaniu Skarbu Państwa lub miasta Gdyni, co nie naruszyłoby praw prywatnych właścicieli nieruchomości. Z tych względów wnieśli jak dotychczas, zastrzegając sobie prawo domagania się wszelkich odszkodowań za szkody spowodowane przedmiotowym planem oraz zamierzeniem inwestycyjnym.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1.

18. **Edmund Potrykus** wniósł jak w uwadze nr 14.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 14.

19. **Krystyna Marmułowska, Bogdan Głodowski, Krystyna Głodowska, Tomasz Głodowski, Katarzyna Głodowska** złożyli uwagę, w której wnieśli:

1) ponownie o zmianę przeznaczenia części terenu 25 R,ZE,EW na tereny o przeznaczeniu U,P, uzasadniając:

na podstawie decyzji Wojewody Gdańskiego O-V-7622/9/97 z dnia 21.07.1997 r. działki nr 41/1 oraz 28/17 znajdują się w obszarze zewnętrznego terenu ochrony pośredniej ujęcia wody – Rejon II. W obszarze Rejonu II nie obowiązują zakazy dotyczące lokalizowania zabudowy usługowej, obiektów produkcyjnych, składów i magazynów ani urządzeń komunikacji samochodowej.

Należy zważyć, że w projekcie mpzp został wyznaczony teren 05 U,P,KS oraz 03 U,P,KS, który również znajduje się w obszarze Rejonu II.

Również większość terenów znajdujących się przy ul. Hutniczej znajduje się w Rejonie II i posiada przeznaczenie U,P,KS.

Tereny te przylegają w części od strony południowej do działek 41/1 i 28/17. Od wschodniej strony, działki te graniczą z nieruchomościami o podobnym przeznaczeniu (Gmina Rumia). Działki na terenie Gminy Rumia mają przeznaczenie usługowe, magazynowe, przemysłowe, budownictwo wielorodzinne i jednorodzinne itp. Na działce bezpośrednio sąsiadującej z nieruchomością składających uwagę (na terenie gminy Rumia), której właścicielem jest firma INVEST MEGA również trwają prace przygotowujące do wybudowania hal magazynowo produkcyjnych. Z zabudowy sąsiedniej i zabudowy znajdującej się w tej samej strefie – Rejon II wynika, że nie ma przeciwwskazań, aby przedmiotowy teren miał podobne przeznaczenie. Argument, że w Rejonie II nie może być przeznaczenia na U i P jest stanowczo chybiony. Również w przypadku nie sporządzenia mpzp dla danego obszaru, była możliwość uzyskania Warunków Zabudowy podobnych do warunków istniejących w sąsiedztwie tj. U,P,KS.

Przeznaczenie działek zgodnie z wyłożonym projektem tj. na cele rolnicze, tereny zieleni ekologiczno-krajobrazowej, tereny elektrowni wiatrowych nie daje szans na optymalne wykorzystanie tych działek oraz jednocześnie sprawia, że działki tracą na wartości i staną się

nieruchomościami o znacznie niższej wartości. Należy zadać pytanie: dlaczego UM zabezpiecza strefy ochronne ujęcia wody kosztem prywatnych nieruchomości?

Zaakceptowanie zaproponowanego w projekcie rozwiązania mając na uwadze powyższe nie jest możliwe. Przeznaczenie przedmiotowego terenu pod elektrownie wiatrowe, kiedy nawet nie wiadomo, czy się do tego nadają, gdyż z projektu mpzp nie wynika, że spełniają one wymagania pod te inwestycje – jest totalnym nieporozumieniem i narażeniem nieruchomości na całkowitą utratę wartości. Zgodnie z ustawą obniżenie wartości nieruchomości w wyniku uchwalenia mpzp umożliwia dochodzenie odszkodowania z tego tytułu.

- 2) o wyznaczenie drogi dojazdowej do działek nr 41/1 i 28/17, gdyż działki te nie posiadają dostępu do drogi publicznej. Dojazd odbywa się poprzez działki gminne nr 43/1, 37/15 oraz 34/16. W roku 1956 Państwo wytyczyło pas dojazdowy do gospodarstwa PGR poprzez działki 41/1 i 28/17, których właścicielami są składający uwagę. Nie wytyczyło natomiast drogi na swoich działkach, nie ustanowiło służebności przejazdu i przechodu na rzecz właścicieli przedmiotowych działek, tak aby również mogli mieć formalny dostęp do drogi publicznej. Z nieruchomości składających uwagę wydzielone zostały działki o nr 29/17 i 42/1, które stanowiły wydzieloną drogę przez ich własność. W związku z powyższym zaproponowali przeprowadzenie drogi poprzez działki gminne nr 43/1, 37/15 oraz 34/16 w celu uzyskania dostępu do drogi publicznej zgodnie z założeniami z lat pięćdziesiątych.

Zwrócili ponownie uwagę na fakt, iż Urząd Miasta zabezpieczył swoje interesy poprzez wydzielenie drogi poprzez naszą nieruchomość składających uwagę, natomiast im nie zabezpieczył dostępu do drogi publicznej. Zawnieśli o zaprojektowanie i wytyczenie drogi, która zabezpieczy dostęp do nieruchomości drogą miejską (załącznik w poprzednim piśmie z dnia 06.02.2012).

- 3) o umożliwienie udziału w pracach Komisji, która rozpatruje złożone uwagi do projektu planu miejscowego i udział w sesji Rady Miasta rozpatrującej przedstawiony projekt planu miejscowego wraz z listą nieuwzględnionych uwag z prawem głosu. Wyrazili chęć czynnego uczestnictwa w pracach komisji zajmujących się uzgadnianiem przedmiotowego projektu.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6.

20. **Krzysztof Czerwiński** złożył uwagę, w której zwrócił się z wnioskiem o zmianę przeznaczenia działki gruntu nr 79/1, położonej w Gdyni przy ul. Puckiej. Poinformował przy tym, iż w przyszłości planuje na tym terenie budowę magazynów z przeznaczeniem produkcyjno-magazynowym. Obecnie chciałby uruchomić produkcję opakowań. Planowany w pobliżu działki zjazd z obwodnicy, pozwalał będzie na odniesienie sukcesu gospodarczego, z uwagi na dogodny dojazd do działki zarówno z portu handlowego, jak i innych części Trójmiasta. Z drugiej strony sąsiedztwo torów kolejowych może stwarzać dodatkowe możliwości pod względem transportowym. Bliskość portu handlowego, a przy tym jego dalszy rozwój, będzie stwarzał konieczność budowy powierzchni magazynowych w jego pobliżu. Planowana inwestycja wyjdzie naprzeciw tym oczekiwaniom, z uwagi na możliwość najmu potencjalnym kontrahentem. Podsumowując stwierdził, że sukces planowanej budowy magazynów, jest ściśle powiązany z budową OPAT-u, który jest przedmiotem opracowywanego projektu MPZP. Tożsamość obu inwestycji, gwarantuje odniesienie sukcesu inwestycji. W przyszłości przyczyni się dodatkowo do powstania nowych miejsc pracy, co z kolei wpłynie pozytywnie na finanse gminy. W związku z powyższym wniósł o zmianę przeznaczenia gruntu rolnego na przemysłowo-usługowy.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 7.

21. **Adam Kaliszewski, Anna Reiwer-Kaliszewska** złożyli uwagę, w której wnieśli o: przywrócenie przeznaczenia w projekcie planu działki nr 78/1 będącej własnością składających uwagę do strefy portowo-przemysłowo-produkcyjnej w celu zapewnienia zgodności wyżej wspomnianego projektowanego planu zagospodarowania przestrzennego z zatwierdzonym Uchwałą Rady Miasta Gdyni numer XVII/400/08 z dnia 27 lutego 2008 roku Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W myśl bowiem art. 9 ust. 1

ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, w celu określenia polityki przestrzennej gmin, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego, rada gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzania studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, zwanego dalej *studium*. Zgodnie zaś z art. 9 ust. 4 cytowanej ustawy, ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych.

Podali informację o niedawnej konferencji „Gdynia portem głębokowodnym”, która odbyła się w Warszawie w dniu 3 marca 2012 roku z udziałem prezydenta dr Wojciecha Szczurka oraz kluczowych osób z Portu Gdynia. Daje on szansę na rozwój usług związanych z transportem intermodalnym oraz w konsekwencji powstanie wielu miejsc pracy. Są to miejsca pracy, których nie można przenieść poza Gdynię ze względu na lokalizację portu. Proponowany plan zagospodarowania przestrzeni zmierza w tym kierunku, aby w sektorze 0704 wprowadzić drogę szybkiego ruchu tzw. Obwodnicę Północną Trójmiasta (OPAT), która łączy się z portem poprzez ul. Janka Wiśniewskiego oraz z obwodnicą Trójmiasta – drogą S6. Ziemia położona bezpośrednio przy szlakach komunikacyjnych nadaje się na cele magazynowe i składowe kontenerów, które wspierają miastotwórczą rolę portu.

Działka nr 78/1 była przewidziana w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonym Uchwałą Rady Miasta Gdyni numer XVII/400/08 z dnia 27 lutego 2008 roku jako działka przemysłowa. Wzdłuż południowej granicy działki biegnie linia kolejowa wraz z trzypodłazową bocznica kolejową. Jest ona wystarczająco długa, aby obsłużyć pociągi kontenerowe w blokach po 40 wagonów w każdym składzie. Dodatkową korzyścią takiej bocznicą jest brak konieczności rozszczepiania składu wagonów kontenerowych, co przyspiesza obsługę pociągu. Ze względu na korzystne położenie do bocznic, rolą naszej działki w przyszłości może być funkcja składowania kontenerów lub lekki przemysł.

Na potrzeby realizacji Uchwały Rady Miasta Gdyni numer XVII/400/08 z dnia 27 lutego 2008 roku w sprawie uchwalenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni przystąpiono do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej.

W uzasadnieniu proponowanego planu zagospodarowania przestrzeni dla obszaru 0704 stwierdzono, że zawarte w planie rozwiązania są zgodne z ustaleniami obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni (uchwała nr XIII/483/99 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 listopada 1999 roku). W przypadku naszej działki stwierdzenie to nie jest prawdziwe.

W projekcie proponowanej uchwały Rady Miasta Gdyni w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni przedłożonym do publicznego wglądu w dniach od 16.03.2012 do 16.04.2012 stwierdzono wprowadzenie zasadniczych zmian w stosunku do obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.

W karcie terenu o nr 26, do której włączono przedmiotową działkę dokonano zmiany przeznaczenia terenu. W karcie terenu nr 26 zapisano symbole R,ZE,EW – tereny rolnicze, zieleni ekologiczno-krajobrazowa, tereny elektrowni wiatrowych – funkcje adaptowane – istniejące ogrody działkowe. Podkreślili, iż jest to zmiana niczym nieuzasadniona. W obowiązującym Studium działka nr 78/1 jest zakwalifikowana do strefy portowo-przemysłowo-usługowej.

Karta terenu numer 26 punkt 3 przewiduje następujące zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

- a) na terenie występują ograniczenia zabudowy i zagospodarowania wynikające z obowiązujących stref ochrony ujęcia wody „Rumia” – obowiązują zasady kreślone w § 8 ust.1 pkt 2; ustala się konieczność zapewnienia skutecznej ochrony podłoża gruntowego i wód podziemnych przed zanieczyszczeniami w trakcie budowy oraz w czasie eksploatacji elektrowni wiatrowych.
- b) budowa elektrowni wiatrowych będzie ostatecznie uzależniona od wyników postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, prowadzonej na podstawie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U z 2008, Nr 199, poz.1227).

Uwaga do punktu a)

Zgodnie z decyzją Urzędu Wojewódzkiego O-V-7622/9/97 z dnia 21.07.1997 r. na zewnętrznym terenie ochrony pośredniej wprowadza się następujące zakazy:

Rejon II:

- a) wprowadzania ścieków do ziemi i wód powierzchniowych,
- b) przechowywania i składowania odpadów promieniotwórczych,
- c) wydobywania kopalin,
- d) fermowej hodowli zwierząt,
- e) składowania odpadów komunalnych i przemysłowych.

Powyższe ograniczenia zagospodarowania nie są sprzeczne z przeznaczeniem działki na cele strefy portowo-przemysłowo-usługowej.

Uwaga do punktu b)

Lokalizacja elektrowni wiatrowych w strefie portowo-przemysłowo-produkcyjnej wydaje się być nieporozumieniem. Tym bardziej, że niedawna rządowa decyzja zezwalająca na budowę w naszej części Bałtyku farm elektrowni wiatrowych otwiera nowe możliwości w tym zakresie.

Teren zewnętrzny ochrony pośredniej Rejon II obejmuje między innymi również przemysłowe okolice wraz z ul. Hutniczą.

Celem rozeznania warunków gruntowo-wodnych dla potrzeb przedprojektowych P.U.P „Fundament” Sp. z o.o. w Gdańsku wykonała „Wstępne dane na terenie działki numer 78/1 przy ul. Żarnowieckiej w Gdyni”. W terenie wykonano:

- a) 12 otworów penetracyjnych do głębokości 3,8 – 5,0 metra,
- b) 2 sondowania sondą typu ITB –ZW do głębokości 4,0 – 4,5 metra.

Wnioski geotechniczne: Przeprowadzone badania wykazują, że badany teren charakteryzuje się średnio korzystnymi warunkami gruntowo-wodnymi dla potrzeb budownictwa. Według inżynierów z firmy „Fundament” są to korzystniejsze warunki niż przy ulicy Hutniczej.

Dla rozwoju miasta Gdyni każdy metr kwadratowy wspierający działalność portową jest cenny.

Niestety obecna wersja planu zagospodarowania przestrzennego urywa funkcję miejską tuż przed granicą działki. W ten sposób uniemożliwia wykorzystanie istniejącej bocznicy kolejowej, a także uniemożliwia posadowienie budynków i placów składowych.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 16.

22. **Kancelaria Radcy Prawnego Grzegorza Fedorczyka w imieniu Izby Gospodarczej Reklamy Zewnętrznej w Warszawie** wniosła analogicznie jak w uwadze nr 9.

Prezydent uwzględnił uwagę w części następujący sposób:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 9.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 9.

Wiceprzewodnicząca Rady Miasta Gdyni

Joanna Zielińska