

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego, został wyłożony wraz z prognozą oddziaływania na środowisko do publicznego wglądu w dniach od 1 czerwca 2009 r. do 30 czerwca 2009 r. W ustawowym terminie tj. do dnia 14 lipca 2009 r. do projektu planu miejscowego złożonych zostało 5 uwag.

Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 11757/09/V/U z dnia 11 sierpnia 2009 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 4 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego, które wniosły następujące osoby:

1. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. - data wpływu 13.07.09 r.
2. Jacek Marzec - data wpływu 14.07.09 r.
3. Radosław Naleziński - data wpływu 14.07.09 r.
4. Stowarzyszenie Gdynia SOS - data wpływu 16.07.09 r. (data nadania 14.07.09 r.)
5. Wiśniowy Office Park III i World Trade Centre – Gdynia S.A. - data wpływu 17.07.09 r. (data nadania 14.07.09 r.)

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

#### **Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:**

1. **Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.** złożył poniższą uwagę:

W związku z brakiem zapisów w tekście projektu planu dotyczących uwarunkowań wynikających z sąsiedztwa Portu Gdynia ZMPG S.A. wniósł o dodanie następujących zapisów:

- 1) Do § 8 – Na obszarze objętym planem należy uwzględnić zagrożenie oraz zastosować odpowiednie rozwiązania dla projektowanej zabudowy kubaturowej, wynikające z sąsiedztwa Morskiego Terminala LPG Petrolinvest S. A. i planowanego Terminala „Baltica”, znajdujących się na Nabrzeżu Śląskim, w granicach administracyjnych Portu Gdyni. Strefy oraz rodzaj zagrożenia określone zostały w opracowanym „Zewnętrzny Planie Ratowniczym dla Petrolinvest S. A.” znajdującym się w posiadaniu Straży Pożarnej oraz firmy Petrolinvest S. A.
- 2) Do § 8 – Obszar objęty planem znajduje się w strefie oddziaływania funkcji portowych i portowo – przemysłowych Portu Gdynia, a w szczególności tzw. Portu Wschodniego zlokalizowanego w północnym i północno - zachodnim sąsiedztwie Mola Rybackiego. W celu uniknięcia potencjalnej uciążliwości przez działalność istniejących terminali przeładunkowych (nocne i dzienne przeładunki, rodzaj oraz technologia przeładunku poszczególnych grup ładunkowych) dla planowanych funkcji Mola Rybackiego, należy zbadać ewentualność występowania przekroczeń dopuszczalnych norm dla terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych położonych w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców i w przypadku ich zaistnienia zastosować odpowiednie zabezpieczenia w ramach inwestycji. W szczególności dla obszarów o nr 04,05,07,12,15,16. Równocześnie planowane funkcje śródmiejskie i mieszkaniowe nie mogą stanowić o ograniczeniu lub wstrzymaniu prowadzonej działalności portowej i portowo – przemysłowej jak również przyczynić się do zahamowania ich rozwoju (planowane przez ZMPG S.A. wyjście na obszar wód morskich).
- 3) Do § 8, pkt 4c – nie przewiduje się rozbiórki elementów starej infrastruktury hydrotechnicznej zlokalizowanej na terenie przystani morskiej „Dalmor”.
- 4) W § 8, pkt 4e – należy zmienić sformułowanie definicji Ht – jest: „(...) oznacza średnią głębokość przy nabrzeżu” powinno być: (...) oznacza głębokość konstrukcyjną (techniczną) nabrzeża.
- 5) W § 10, pkt 4b – ulica Św. Piotra (25 KD-D 1/2) oraz Śledziowa (28 KD-D 1/2) oznaczone zostały jako jednojezdniowe z dwoma pasami ruchu, natomiast opisane są jako jednojezdniowe z jednym pasem ruchu.
- 6) W kartach terenów nr 04, 05, 07, 12, 15, 16 – ze względu na wymienione w pkt 2 potencjalne uciążliwości działalności portowej w Porcie Wschodnim, wnioskował o wprowadzenie funkcji usługowych oraz administracyjno – biurowych lub ewentualnie większego ich udziału w północnej

pierzei Mola Rybackiego – wzdłuż Nabrzeża Angielskiego w wymienionych powyżej obszarach. Proponowany w wykładanym projekcie planu min. udział funkcji usługowych wynosił dla obszarów: 04 i 05 – 60%, 07 – 30%, 12, 15 i 16 – brak określenia wymaganej wielkości.

- 7) W karcie terenu nr 04 – ze względu na wymienione w ww. pkt 2 potencjalne uciążliwości działalności portowej w Porcie Wschodnim oraz w związku z brakiem jednoznacznego wyznaczenia publicznych parkingów w liniach rozgraniczających ulic (zapis o budowie parkingów zbiorczych w obrębie terenów zabudowy w § 10) proponował lokalizację publicznego parkingu zbiorczego na obszarze nr 04.
- 8) W karcie terenu nr 23 – dla większej aktywizacji obszaru UM – Usług Turystyki Morskiej, na bazie własnego doświadczenia proponował dodanie zapisu dotyczącego przystosowania nabrzeży dla jednostek pływających obsługi turystycznej oraz możliwości stałego cumowania jednostek usługowych i mieszkalnych (bez silnika), co wiąże się z koniecznością wykonania odpowiedniej ilości przyłączy mediów.
- 9) W opinii ZMPG S.A., w karcie terenu 23 – projekt planu oraz rysunek, należy wprowadzić zapis porządkujący przestrzeń obszaru, przeznaczoną na ciągi piesze i rowerowe wyznaczone wzdłuż linii nabrzeży. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników, w przypadku realizacji ścieżek rowerowych zgodnie z rysunkiem planu, wydaje się niezbędne wprowadzenie balustrad zabezpieczających (co może uniemożliwiać realizację planowanej przystani morskiej). Uzasadnionym wydaje się również stopniowanie ciągów pieszych i rowerowych według schematu ich przeznaczenia i prędkości użytkowników: przystani morskiej, wolnego oraz szybkiego ruchu pieszego i następnie rowerowego.
- 10) W karcie terenu nr 23, pkt 6e – należy dodać „po uzyskaniu zgody właściciela – ZMPG S.A. oraz z zachowaniem pierwotnej funkcji nabrzeża – postój statków muzeów”.
- 11) Uwaga do części graficznej projektu planu - korekta przebiegu ścieżki rowerowej wzdłuż Nabrzeża Rybnego, która znajduje się poza granicą obszaru objętego planem, w granicach administracyjnych Portu Gdynia, na terenach portowo – przemysłowych Stoczni „Nauta S.A.”. Wskazany przebieg może stanowić trasę alternatywną w przypadku zaprzestania prowadzonej działalności przez użytkownika oraz przekształcenia terenów w przestrzeń publiczną. Jednakże obszar ten ze względu na lokalizację w granicach administracyjnych Portu Gdynia w linii nabrzeża jest uznawany za strategiczny dla ZMPG S.A. Wprowadzenie ruchu rowerowego w proponowanym obecnie kształcie stanowiłoby zagrożenie dla użytkowników wynikające ze specyfiki prowadzonej na tym terenie działalności.

Prezydent uwzględnił uwagę w części:

Ad 3) Zapisy projektu planu nie rozstrzygają o rozbiórce elementów starej infrastruktury hydrotechnicznej zlokalizowanej na terenie przystani morskiej „Dalmor”, wskazują jedynie na jej istnienie i konieczność jej uwzględnienia przy realizacji zabudowy kubaturowej.

Ad 4) W § 8, pkt 4e projektu planu, wprowadzono korektę polegającą na zmianie sformułowania definicji Ht, zgodnie z treścią uwagi.

Ad 5) W § 10, pkt 4b projektu planu (nowy pkt 3b), wprowadzono korektę polegającą na zmianie opisu ulic Św. Piotra (25 KD-D 1/2) oraz Śledziowej (28 KD-D 1/2) jako jednojezdniowych z dwoma pasami ruchu.

Ad 7) Proponowana lokalizacja publicznego parkingu zbiorczego na terenie 04 nie jest sprzeczna z zapisami projektu planu i bardzo prawdopodobna ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo projektowanych głównych elementów infrastruktury technicznej tj. GPZ, przepompowni ścieków. Usztywnienie tej lokalizacji byłoby niekorzystne z punktu widzenia elastyczności rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych.

Ad 8) Wniosek nie jest sprzeczny z zapisami projektu planu. Projekt planu zakłada wykorzystanie nabrzeży na terenie przystani morskiej z usługami towarzyszącymi dla cumowania jednostek pływających. Poza granicami planu, w Basenie Prezydenta przewidywana jest realizacja mariny z odpowiednią ilością przyłączy mediów. Do projektu planu wprowadzono uzupełnienie w karcie terenu 23 UM, że w projekcie zagospodarowania terenu nabrzeży i pirsu należy przewidzieć urządzenia umożliwiające cumowanie jednostek pływających oraz przewidzieć trasy infrastruktury technicznej, umożliwiające realizację przyłączy mediów do cumowanych jednostek (także do ew. obiektów usługowych lub mieszkalnych na platformach pływających – bez napędu).

Ad 9,11) Biorąc pod uwagę potencjalne natężenia ruchu pieszych w obrębie nabrzeży należy uznać, że narzucanie w planie konieczności realizacji ścieżek rowerowych wzdłuż nabrzeży nie jest właściwe. Ruch rowerowy może odbywać się na ul. Hryniewickiego, a w obrębie nabrzeży w okresach

zmniejszonego ruchu turystycznego. Zmieniono przebieg ścieżek rowerowych na rysunku planu - usunięto ścieżki wzdłuż nabrzeży, wprowadzono wzdłuż ciągu 31 KD-X.

Ad 10) Do projektu planu wprowadzono korektę polegającą na dodaniu zapisu w karcie terenu 23 UM, pkt 6e (nowy pkt 5e) – „warunkiem realizacji mostu jest opracowanie jego konstrukcji i zasad funkcjonowania w sposób, który nie ograniczy możliwości wykorzystania rozdzielonych mostem akwenów dla żeglugi oraz zachowania funkcji nabrzeża – postój statków muzeów”. Zgoda właściciela – możliwość dysponowania terenem przez inwestora - jest warunkiem wynikającym z przepisów ogólnych.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Jak wynika z Raportu o bezpieczeństwie dla zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej dla Morskiego Terminalu LPG w Porcie Gdynia opracowanego przez Petrolinvest S.A.: „Projekt rozbudowy Terminala Morskiego LPG w Porcie Gdynia będącego własnością PETROLINVEST S.A... ..spełnia warunki bezpieczeństwa stawiane przez polskie przepisy prawne. Zapewnienie bezpieczeństwa jest demonstrowane przez osiągnięcie co najmniej dopuszczalnego poziomu ryzyka dla zidentyfikowanych scenariuszy awaryjnych, pokazującego właściwe relacje między zagrożeniami w postaci reprezentatywnych zdarzeń awaryjnych a zastosowanymi wielowarstwowymi systemami bezpieczeństwa i ochrony.” „Wykonane obliczenia symulacyjne w zakresie analizy efektów fizycznych i skutków za pomocą oprogramowania PHAST, wykazały iż potencjalne, niebezpieczne strefy zagrożeń mogą zagrażać w najgorszych scenariuszach awaryjnych, nawet obiektom położonym w odległości 1000 metrów, tj. zabudowie miasta Gdyni. Jednakże trzeba podkreślić, iż prawdopodobieństwo wystąpienia takich zdarzeń jest bardzo małe, mniejsze niż 1 raz na 1 milion lat.” Omawiany raport nie zawiera żadnych wskazań dla zagospodarowania, bądź dla ograniczeń w zagospodarowaniu pobliskich terenów miejskich. Normalne funkcjonowanie terminalu nie stwarza uciążliwości dla projektowanej zabudowy na terenie objętym projektem planu. Natomiast zagrożenia w wypadku poważnej awarii obejmują nie tylko obszar Mola Rybackiego, ale i część istniejącej zabudowy Śródmieścia, dlatego jego obecna lokalizacja jest niewłaściwa. Docelowo terminal LPG powinien być przeniesiony na inną lokalizację, a działalność portowa w sąsiedztwie zabudowy miasta musi ograniczyć się do takiego zakresu, który nie będzie powodować zagrożeń dla życia, zdrowia lub mienia mieszkańców Gdyni.

Ad 2) Jak wynika z opracowanej mapy akustycznej Gdyni, hałas wynikający z prowadzonej działalności portowej nie przekracza w rejonie objętym projektem planu poziomów dopuszczalnych dla funkcji śródmiejskich. Głównym źródłem emitowanego hałasu w tym rejonie jest prowadzona obecnie działalność przemysłowa na terenach Mola Rybackiego oraz Stoczni „Nauta S.A”. W związku z uchwaleniem m.p.z.p zmieni się sposób zagospodarowania terenu Mola Rybackiego, poziom emitowanego wówczas hałasu nie powinien przekraczać poziomu dopuszczalnego.

Ad 6) Obszary zabudowy śródmiejskiej są i powinny pozostać obszarami wielofunkcyjnymi – program usługowy powinien być uzupełniony zabudową mieszkaniową – zapewnia to różnorodność zagospodarowania, aktywność i bezpieczeństwo obszaru zarówno w ciągu całej doby jak i całego tygodnia. Zapisy projektu planu nie ograniczają wielkości programu usługowego, natomiast wymuszanie zbyt dużego programu usług we wszystkich lokalizacjach byłoby nie tylko sprzeczne z zasadą wielofunkcyjności, ale i nierealistyczne z punktu widzenia potencjalnego zapotrzebowania na usługi. Ograniczałyby elastyczności rozwiązań funkcjonalnych i projektowych oraz zróżnicowanie charakteru przestrzeni publicznych. Zbytne rozproszenie programu usługowego mogłoby prowadzić także do osłabienia atrakcyjności najważniejszych przestrzeni publicznych - ciągu usługowego wzdłuż Nabrzeża Kutrowego.

**2. Jacek Marzec** złożył poniższą uwagę:

- 1) Wszystkie tereny rejonu Mola Rybackiego graniczą bezpośrednio z obszarem intensywnie wykorzystywanym gospodarczo tj. Basenem II – Wendy, przy którym zlokalizowane są: Stocznia „Nauta” w zachodniej części Basenu, Morski Terminal Masowy Portu Gdynia oraz terminal gazowy w części północnej przy Nabrzeżu Szwedzkim. Wszystkie ww. pracują w systemie 3 zmianowym (ciągłym) w związku z czym lokalizacja funkcji mieszkaniowych jest co najmniej wątpliwa.
- 2) Morski Terminal Masowy przeładowuje kruszywa, węgiel, pasze i ziarna – ładunki pyłące, co przy przeważających wiatrach północno – zachodnich powoduje zakurzenie i zapylenie po stronie Nabrzeża Angielskiego. W związku z tym lokalizacja funkcji wypoczynkowych i turystycznych a także mieszkaniowych wzdłuż Nabrzeża Angielskiego wydaje się niecelowa.

- 3) Usytuowanie promenad spacerowych wzdłuż Nabrzeża Angielskiego ze względu na położenie (północna strona Mola Rybackiego) i nasłonecznienie a zasadzie jego brak przy intensywnej zabudowy mola powoduje, że i ta funkcja będzie bardzo wątpliwa.
- 4) Wydaje się również, że walory widokowe nie są żadnym argumentem: widok na stocznie, hałdy węgla?
- 5) Celowym wydaje się stworzenie strefy buforowej pomiędzy terenami intensywnie wykorzystywanymi gospodarczo a terenami zabudowy mieszkalnej w postaci pasa terenu opisanego przedmiotowymi kartami terenu przeznaczonego tylko na funkcje gospodarczo – usługowe, niezakłócające funkcji mieszkalno – usługowych, rekreacyjnych i turystycznych na pozostałych terenach.
- 6) Nabrzeże Angielskie ze swoim znakomitym usytuowaniem i dostępem zarówno od strony wody jak i lądu powinno stanowić obszar wykorzystywany gospodarczo. Bez stanowisk przeładunkowych, na potrzeby pozostałych nielicznych kutrów rybackich, Polskiego Ratownictwa Okrętowego, taboru pomocniczego, holowników, pontonów, pilotówek, itp.
- 7) Projekt zagospodarowania terenu nie uwzględnia w żaden sposób interesów dotychczasowych użytkowników nabrzeży w „Dalmorze”. Jedyne co wynika z przedstawionego planu to interes deweloperów zainteresowanych pozyskaniem gruntów w centrum miasta.
- 8) O ile budownictwo mieszkaniowe może być realizowane niemal wszędzie o tyle działalność gospodarcza uzależniona od dostępu do nabrzeży i infrastruktury portowej tylko w miejscach do tego przeznaczonych.
- 9) Sprzedaż terenów pod budownictwo jest aktem jednorazowym natomiast utrzymanie chociaż w części charakteru gospodarczego tworzy tzw. wartość dodaną.
- 10) Sprzedaż terenów z dostępem do infrastruktury portowej – szczególnie w Porcie Gdynia dysponującym stosunkowo niewielkimi terenami – na cele nie związane z żeglugą, jej obsługą lub działalnością pomocniczą to zaprzeczenie idei powstania portu a w konsekwencji i miasta. Ponadto sprzedaż terenu nie wpisuje się w żaden sposób w politykę morską Rzeczypospolitej Polskiej i w Strategię rozwoju portów morskich. Plan zagospodarowania sporządzony i przedstawiony przez władarzy miasta świadczy o całkowitej indolencji i nieznajomości tych problemów.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

W 2003 r. obszar Mola Rybackiego został wyłączony z granic Portu Gdynia - funkcje portowe nie zostały uznane za funkcję rozwojową na tym terenie. Przy obecnej technologii przeładunkowej Port Gdynia nie odczuwa deficytu nabrzeży, lecz zapotrzebowanie na tereny zapleczone, lądowe, które będą rozwijane w zachodniej części portu, posiadającej dobry dostęp do transportu drogowego i kolejowego oraz możliwość rozwoju towarzyszących funkcji portowo-przemysłowych. Sąsiedztwo głównych przestrzeni reprezentacyjnych śródmieścia Gdyni predestynuje natomiast wykorzystanie Mola Rybackiego na cele rozwoju funkcji śródmiejskich, rozwoju usług związanych z obsługą turystyki, czasu wolnego i wypoczynku mieszkańców, usług kultury i nauki, a także funkcji biurowo-administracyjnych z dopuszczeniem mieszkalnictwa, jako funkcji uzupełniającej. Zagospodarowanie takie, będące formą rewitalizacji terenu poportowego, nie wyklucza wykorzystania istniejącej infrastruktury portowej - nabrzeży - dla postępu i obsługi jednostek pływających, w tym małych statków pasażerskich czy jednostek rekreacyjnych – rozważane jest urządzenie mariny w zachodniej części Basenu Prezydenta. Tereny nabrzeży tzn. pasy terenu wokół Mola Rybackiego, o szerokości ok. 15 m, przylegające do akwenów portowych, nie będą podlegały procesowi prywatyzacji – pozostaną własnością Skarbu Państwa (ew. Gminy Gdynia).

3. **Radosław Naleziński** złożył poniższą uwagę:

- 1) Wniósł o zmianę zapisu w § 6 pkt 2e: „(...) ustala się wymóg dostosowania form i wyrazu architektonicznego do tradycji modernistycznej architektury Gdyni oraz zastosowanie (...)”. Powyższy zapis zaproponował zmienić na: „(...) ustala się wymóg kształtowania nowoczesnej architektury tak, by harmonizowała z modernistyczną architekturą Gdyni oraz zastosowanie (...)”. W planie potrzebny jest zapis jednoznacznie stwierdzający, że na Molu Rybackim oczekiwane są rozwiązania architektoniczne na wskroś nowoczesne, które jednak harmonizują z istniejącą zabudową miasta. Poprzedni zapis mógłby być interpretowany przez projektantów jako wymuszenie do powtarzania form, detali, środków wyrazu architektonicznego charakterystycznych dla modernizmu międzywojennego i jedynie ich współczesnego przetwarzania, co powodowałoby wtórność i przez to brak wartościowości tej nowej architektury.

- 2) Zasugerował dodanie w planie zapisu chroniącego 3 dźwigi portowe, znajdujące się na Nabrzeżu Angielskim, przed demontażem. Zachowane, stałyby się świadectwem dawnego przemysłowego charakteru tego nabrzeża a także ciekawym elementem w przestrzeni miejskiej.
- 3) Dla terenu 21 ZP/UK,UT zaproponował zapis wymuszający stworzenie na budynku przewidywanym pod funkcje publiczne tarasów widokowych na dachu lub innych poziomach tak, by tarasy te były łatwo dostępne z poziomu terenu. Ostatnio przeprowadzony remont falochronu podwyższył go, przez co niemożliwym stało się bezpośrednie oglądanie morza z poziomu terenu. Ogólnodostępne tarasy (taras) byłyby ciekawym elementem przestrzeni publicznej, ale przede wszystkim umożliwiłyby bezpośredni kontakt obserwatora z morzem.
- 4) Zasugerował zmianę charakteru komunikacyjnego terenów 25 KD-D oraz 28 KD-D na odcinkach w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeży: z KD-D na KD-X i dodanie odpowiednich zapisów tak, by ciągi te nie służyły ruchowi tranzytowemu a jedynie do obsługi przylegających kwartałów. Przestrzenie przy nabrzeżach powinny być wolne od samochodów i dostępne jedynie jako drogi pożarowe, kształtowane bardziej jak ciągi piesze niż jako jezdnia z chodnikami.

Prezydent uwzględnił uwagę w części:

Ad 1) Do projektu planu wprowadzono korektę zapisu w § 6 pkt 2e, w następujący sposób: „ustala się wymóg kształtowania architektury nowoprojektowanej zabudowy tak, by harmonizowała z modernistyczną architekturą Gdyni oraz zastosowanie...”.

Ad 3) Uwagę uwzględniono częściowo poprzez wprowadzenie zapisu dla terenu 21 ZP/UK,UT, o zaleceniu podwyższenia terenu umożliwiającego obserwację morza ponad linią falochronu. Narzucanie konkretnej formy budynku przewidywanego dla realizacji funkcji publicznych byłoby nieuzasadnione, co nie wyklucza realizacji różnych form płaszczyzn - tarasów widokowych związanych z przyszłym budynkiem.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2) Dźwigi portowe na Nabrzeżu Angielskim stanowią majątek ruchomy prywatyzowanego przedsiębiorstwa Dalmor SA, nie są zabytkami nieruchomymi w rozumieniu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, zatem nie podlegają ustaleniom planu miejscowego. Uzasadnione jest rozważenie ich wartości zabytkowej jako maszyn/narzędzi świadczących o kulturze materialnej i charakterystycznych dla gospodarki morskiej oraz ewentualne objęcie ich ochroną jako zabytków ruchomych przez konserwatora zabytków.

Ad 4) Drogi dojazdowe 25 KD-D oraz 28 KD-D ze względu na swoją klasę oraz parametry techniczne nie będą służyły ruchowi tranzytowemu, a wyłącznie do obsługi terenów przyległych. Z uwagi na planowany charakter zagospodarowania obsługiwanych terenów, w szczególności obszaru lokalizacji zabudowy wysokościowej do 90 m tworzącej dominantę przestrzenną, konieczne jest utrzymanie tych dróg jako ulic dojazdowych, z oddzielnymi pasami ruchu dla pojazdów oraz ruchu pieszego. Wg ustaleń projektu planu przestrzenie nabrzeży będą wolne od ruchu samochodów, o charakterze ciągów pieszych, z ograniczonym dopuszczeniem dojazdu – poza godzinami wzmożonego ruchu pieszego – dla pojazdów zaopatrzenia oraz ew. napraw serwisowych itp., na warunkach uzgodnionych z zarządcą nabrzeża.

**4. Stowarzyszenie Gdynia SOS** złożyło poniższą uwagę:

- 1) Brak komunikacji zewnętrznej do rejonu objętego projektem m.p.z.p. Przy zapotrzebowaniu na ok. 5500 miejsc postojowych dla projektowanego rejonu przywoływanie przyszłych możliwości komunikacyjnych z terenów nie objętych m.p.z.p. jest fikcją i odwróceniem logicznej kolejności: - najpierw możliwości komunikacyjne, potem zabudowa. W przeciwnym razie śródmieściu grozi pełen paraliż komunikacyjny (nie tylko w godzinach szczytu). Wnoszą o wstrzymanie uchwalenia tego planu.
- 2) Brak analizy przekroczenia poziomu hałasu i emisji spalin. Wg raportu dot. emisji spalin, w tym rejonie już występują przekroczenia dopuszczalnych ich ilości, a po wykonaniu projektowanej, zagęszczonej ponad miarę zabudowy i wprowadzeniu dodatkowo tysięcy pojazdów sytuacja może się tylko pogorszyć. Wg raportu dot. poziomu hałasu w rejonie Portu Gdynia usytuowanego w bezpośrednim sąsiedztwie terenu objętego m.p.z.p. istnieje przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu i jest ono związane z funkcją jaką spełnia port, chyba że władze Gdyni liczą na upadłość nie tylko rybołówstwa, stoczni ale również portu. Tereny 07, 12 U/MW3, 15, 16 U/MW2 należy przeznaczyć wyłącznie na usługi ze szczególnym uwzględnieniem usług związanych z obsługą gospodarki morskiej i żeglugi i wykluczyć funkcję mieszkalną całkowicie. Na wysokości Pirsu nr 1 należy w tym ciągu poszerzyć ulicę (34 KD-X) o pasy zieleni do szerokości nie mniejszej niż teren 22 ZP.

- 3) Teren 23 wg projektu m.p.z.p. przewidziano o szerokości mola 15 m. Wg opinii urbanistycznej szerokość mola powinna mieć 18–20 m. Wzdłuż całej długości mola powinna zostać zaprojektowana droga dojazdowa dla potrzeb obsługi projektowanej mariny, obsługi technicznej jednostek pływających tj. dodatkowy pas o szerokości wydzielenia 10 m. Łącznie teren nr 23 na całej długości powinien mieć szerokość 28–30 m. Nie wolno dopuścić do ograniczenia przestrzeni bezpośrednio związanej z nabrzeżem (tak jak w istniejącej marinie) nie tylko jako przestrzeni niezbędnej do funkcjonowania nabrzeża (najdroższy teren w Gdyni a może i w Polsce), ale również z powodu konieczności pozostawienia szansy na odrodzenie się Polskiej Żeglugi i Rybołówstwa (może turystycznej?). Nie wolno wyzybywać się własności tego terenu dla wątpliwej transakcji handlowej w dobie kryzysu gospodarczego. To jest beznadziejna krótkowzroczność.
- 4) Teren nr 01 i 05 u nasady mola wg projektu m.p.z.p. przeznaczono na lokalizację obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup> i mieszkań. Należy wyłączyć lokalizację obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m<sup>2</sup>, a funkcje mieszkaniową ograniczyć do funkcji hotelowej. Należy dopuścić usytuowanie w tych rejonach obiektów wysokich (powyżej 24 m) o funkcji hotelowej, które zrównoważyłyby i uzupełniły przestrzeń wytworzoną przez wieże Sea Towers. W tej lokalizacji powinny powstać platformy widokowe połączone z funkcją gastronomiczną udostępnione dla turystów. Istniejące wieże Sea Towers są elementem obcym w krajobrazie modernistycznej Gdyni z uwagi na swoją wielkość, formę i kolorystykę. Można ten efekt lekko zniwelować uzupełniając zabudowę sąsiednich terenów budynkami wysokościowymi o bardziej „gdynskiej” architekturze i jasnej kolorystyce. Funkcja hotelowa jest jedyną, która w całości przystaje do takich założeń przestrzennych, nie wspominając o tym, że baza noclegowa Gdyni jak na duże miasto portowe i turystyczne jest wyjątkowo uboga, a miejsce predysponuje do miana strefy prestiżu miejskiego. Tereny nr 01 i 05 należy przeznaczyć wyłącznie pod usługi o charakterze hotelarskim z dopuszczeniem wysokiego wskaźnika zabudowy, budynków wysokościowych i platform widokowych dostępnych dla mieszkańców i turystów.
- 5) Tereny nr 10,11,14,19,20,08,09,13,17,18, 07,12,15,16 poza skorygowaniem obszaru (pkt 3 wniosku) i funkcji (pkt 2 wniosku) wymagają ograniczenia wskaźnika zabudowy na rzecz poszerzenia ulic o pasy zieleni i deptaki. W strefie tzw. prestiżu miejskiego została całkowicie zachwiana proporcja przestrzeni publicznej uzupełnionej zielenią do przestrzeni prywatnej. W przedstawionym projekcie m.p.z.p. brak jest koncepcji całości terenu - unikatowego w skali kraju. Przy założonych wskaźnikach projektu m.p.z.p. powstanie smutne, obetonowane parkingami i podjazdami blokowisko nieprzyjemne dla mieszkańców i nieatrakcyjne dla turystów. Projekt m.p.z.p. należy poprzedzić koncepcją urbanistyczno – architektoniczną opracowaną w trybie konkursu otwartego pod egidą SARP i podać wyniki konkursu publicznej ocenie i wyborowi.
- 6) Dla prawie wszystkich terenów zawyżono wskaźniki intensywności i powierzchni zabudowy, co wyklucza pomieszczenie w obrębie działek planowanej funkcji i niezbędnych miejsc parkingowych (załączono przykładowe obliczenia). Należy przy tym wziąć pod uwagę fakt, że z uwagi na konstrukcje mola, można wykonać tylko jeden poziom podziemny. Planowany parking w rejonie Skweru Kościuszki ma szansę obsłużyć najwyżej Skwer (aktualnie nie ma miejsca dla turystów – cała ulica jest obustronnie obstawiona pojazdami, a turysta młodociany może w trakcie spaceru obejrzeć jedynie samochody. Powierzchnie biologicznie czynną należy rozliczać wyłącznie w obrębie parteru w odniesieniu do działek przeznaczonych pod budownictwo mieszkaniowe. Należy wprowadzić zakaz wygradzania poszczególnych działek.

Prezydent uwzględnił uwagę w części:

Ad 4) Uwagę uwzględniono w części dotyczącej zapewnienia platform widokowych, dostępnych dla mieszkańców i turystów, wykorzystujących ostatnie kondygnacje budynków wysokościowych, zgłoszoną także podczas dyskusji publicznej. Zapisy projektu planu uzupełniono o wymóg realizacji w budynku wysokościowym na terenie 05 UC,U/MW3 dodatkowej windy (lub wind), umożliwiającej zainteresowanym niezależny dostęp do platformy widokowej, bez konieczności naruszania pozostałych przestrzeni budynku - wykorzystywanych na funkcje podstawowe oraz określić minimalną wielkość udostępnionych powierzchni.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Wg przepisów ustawy o drogach publicznych, realizacja inwestycji niedrogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana jest wyprzedzającą lub równoległą budową lub przebudową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji niedrogowej. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg określone będą

w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej. Zgodnie z zapisami projektu planu realizacja inwestycji na Molu Rybackim warunkowana jest równoległą lub etapową realizacją niezbędnego układu komunikacyjnego obejmującą przedłużenie ul. Waszyngtona do ul. Węglowej oraz realizację tzw. Nowej Węglowej.

Ad 2) Stan czystości powietrza w rejonie obszaru opracowania charakteryzują dane z dwóch punktów kontrolnych Wojewódzkiej Stacji Sanitarно-Epidemiologicznej (WSSE) – przy al. Piłsudskiego i ul. Żwirki i Wigury. Wyniki z obu stacji wskazują na ogólnie dobry stan aerosanitarny Śródmieścia Gdyni. W centrum miasta nie notowano przekroczeń dopuszczalnych wartości dwutlenku siarki SO<sub>2</sub>, dwutlenku azotu NO<sub>2</sub> i benzenu. Jak wynika z mapy akustycznej Gdyni, głównym źródłem emitowanego hałasu w rejonie obszaru objętego planem jest prowadzona obecnie działalność portowo - przemysłowa na terenach Mola Rybackiego oraz Stoczni „Nauta S.A”. W związku z uchwaleniem m.p.z.p. zmieni się sposób zagospodarowania terenu Mola Rybackiego, poziom emitowanego wówczas hałasu nie powinien przekraczać poziomu dopuszczalnego. Szerokość ciągu pieszo-jezdnego 34 KD-X jest zdeterminowana położoną bezpośrednio przy nim istniejącą zabudową historyczną objętą ochroną konserwatorską: od zachodu chłodnia nr 2 (grupa A), od wschodu magazyn rybny (grupa C).

Ad 3) Ustalony pas 15 m wzdłuż nabrzeży, to szerokość analogiczna do szerokości występujących przy Molu Południowym i jest wystarczająca z punktu widzenia projektowanego sposobu zagospodarowania terenu, obsługi jednostek pływających czy organizacji ciągu pieszo – rowerowo – rekreacyjnego. Projekt planu nie wyklucza także możliwości poszerzenia terenu nabrzeży o platformy pływające umożliwiające cumowanie małych jednostek pływających, tworząc tym samym pas nabrzeża o szerokości zbliżonej do wnioskowanej.

Ad 4) Oba tereny przeznaczone są pod wielofunkcyjne zespoły, obejmujące również wnioskowaną funkcję hotelową. Biorąc pod uwagę wielkość możliwego do zrealizowania u nasady mola programu użytkowego oraz jego położenie na styku z obszarem śródmiejskim lokowanie na całym terenie wyłącznie funkcji hotelowej byłoby niewłaściwe. Funkcja hotelowa może tu występować jako element zespołu wielofunkcyjnego i przy założeniu realizacji ogólnodostępnych przestrzeni usługowych na najniższych kondygnacjach (usług handlu, gastronomii, rozrywki, kultury itp.).

Ad 5) Przyjęty w projekcie planu układ ulic zachowuje istniejący główny układ komunikacyjny i przy ustalonej szerokości jest wystarczający do obsługi projektowanego programu. Projekt planu zakłada wprowadzenie zieleni wzdłuż głównych ulic oraz, że główny ruch turystyczny będzie odbywał się wzdłuż nabrzeży, które mogą być docelowo poszerzone o części obniżone w stosunku do poziomu nabrzeży np. o platformy pływające, umożliwiające wygodne cumowanie mniejszych jednostek pływających.

Ad 6) Projekt planu zakłada realizację miejsc parkingowych w formie parkingów podziemnych lub budynków parkingowych i nie przewiduje realizacji parkingów w poziomie terenu. Zatem przedstawione obliczenia są nietrafne. Przy zastosowaniu obecnych możliwości technologicznych realizacja parkingów podziemnych na dwóch poziomach jest możliwa, a biorąc pod uwagę założenia funkcjonalno – przestrzenne projektu planu bardzo prawdopodobna. Sugerowane wprowadzenie całkowitego zakazu wygradzania terenów jest niezasadne ze względu na możliwość lokalizacji na obszarze planu funkcji usługowych takich jak: komisariat policji, przedszkole, oddział banku itp., których charakter związany jest z koniecznością ogrodzenia części terenu. Natomiast projekt planu ustala iż ulice, place, skwery, promenady nadwodne, wskazane w planie przejścia publiczne oraz główne wypoczynkowe wnętrza kwartałów zabudowy powinny zachować ogólnodostępny, publiczny charakter. Nie dopuszcza się wygradzania tych terenów.

#### **5. Wiśniowy Office Park III i World Trade Centre – Gdynia S.A. złożyli poniższą uwagę:**

Uwagi ogólne dotyczące treści uchwały:

- 1) Uwaga do § 5, pkt 1, ppkt 1d: wnioskowali o dopuszczenie możliwości zmian w elewacji oraz dachu budynku, w uzgodnieniu w właściwym konserwatorze zabytków w przypadku zmiany funkcji budynku. Zmiana pierwotnej funkcji budynku wymagać może realizacji doświetlenia pomieszczeń, a więc zmian w elewacji, stąd ustalenie planu mogą w praktyce uniemożliwić adaptację historycznych budynków pod nowe funkcje.
- 2) Uwaga do § 6, pkt 1, ppkt 2b: wnioskowali o odstąpienie od postulatu organizacji imprez masowych. Imprezy masowe gromadzą ponad 1000 osób, uważają, że nie każda przestrzeń publiczna spełnia warunki umożliwiające organizację imprez masowych, a umieszczenie takiego zapisu w treści uchwały skutkuje możliwością organizacji imprezy masowej we wszystkich przestrzeniach publicznych wyznaczonych planem. Ewentualnie wskazanie przestrzeni publicznej pod imprezy powinno być wskazane w karcie terenu.

- 3) Uwaga do § 6, pkt 1, ppkt 2g: postulowali o zorganizowanie jednego konkursu urbanistycznego dla całego terenu objętego planem, stanowiącego podstawę dla projektów architektonicznych budynków w poszczególnych terenach. Ewentualnie o konkursy dla wyodrębnionych z planu jednorodnych struktur funkcjonalno – przestrzennych (np. 01-05, 07-14, 15-21). Zdaniem wnoszących uwagę przy stosunkowo jednorodnym charakterze obszaru i jego niewielkiej powierzchni nie ma potrzeby organizowania konkursów architektonicznych dla każdego z terenów z osobna.
  - 4) Uwaga do § 10, pkt 1, ppkt 2: wnioskowali o zniesienie zapisu warunkującego powstanie nowej zabudowy od przebudowy ul. Waszyngtona do przekroju 2/2 i budowy ul. Nowej Węglowej na rzecz dopuszczenia etapowego rozwoju, jaki określi studium komunikacyjne. Etap I byłby etapem rozwoju zabudowy w ramach istniejącej sieci ulic i ich przepustowości. Etap II po przebudowie ul. Waszyngtona i budowie ul. Nowej Węglowej. Uwarunkowanie realizacji nowej zabudowy od ww. dróg praktycznie zamyka możliwości powstania nowych inwestycji w obszarze planu. Etapowanie daje zaś szansę stopniowego rozwoju obszaru, a nie zamrożenie go na wiele lat, kiedy to realizacja drogowych inwestycji gminnych będzie możliwa.
  - 5) Uwaga do § 10, pkt 1, ppkt 6: wnioskowali o umożliwienie realizacji wynikających z wskaźników parkingowych miejsc parkingowych również poza granicami poszczególnych terenów i nie łączenie ich w grupy. Pozostawienie większej elastyczności pozwoli na realizację potrzebnych miejsc postojowych w bardziej ekonomiczny sposób. Obok realizacji parkingów podziemnych pod budynkami umożliwi budowę parkingów wielokondygnacyjnych, może mieć znaczenie wobec spodziewanych wysokich kosztów realizacji podziemnych części budynków.
  - 6) Uwaga do § 10, pkt 1, ppkt 7: wnioskowali o zawężenie (zmianę przebiegu) linii rozgraniczających planowanej ul. Hryniewickiego (24 KD-L 1/2 i 36 KD-D 1/2) tak, aby możliwa realizacja podziemnej części garaży w ramach terenów inwestycyjnych (od 07 do 20). Dopuszczenie realizacji podziemnych części budynków w liniach rozgraniczających ulic publicznych rodzi poważne konsekwencje własnościowe przy komercjalizacji przyszłych inwestycji, w szczególności w przypadku ich sprzedaży. Części podziemne budynków będą bowiem leżały w granicach działek będących własnością innego podmiotu, w tym przypadku najprawdopodobniej gminy.
- Uwagi szczegółowe dotyczące terenów (kart):
- 7) Wnioskowali o zmniejszenie udziału procentowego usług dla terenów nr 10 i 11 z 60% do 30%. Realizacja postulatu pozwoli na zmniejszenie ogólnej powierzchni usługowej dla całego obszaru objętego planem (szacowanego obecnie – w wariantcie maks. zabudowy – na poziomie ok. 130.000 m<sup>2</sup> pow. całkowitej i stanowiącego ok. 43 % pow. całkowitej budynków). Zaproponowali wprowadzenie większej elastyczności zapisów planu tak, aby potrzeby rynku wyregulowały proporcje pomiędzy funkcją usługową a mieszkaniową przy jednoczesnym zapewnieniu różnorodności rozwiązań funkcjonalnych i projektowych.
  - 8) Wnioskowali o odstąpienie od zapisów o ciągach usługowych w parterach budynków w terenach 07,08,09,12,13,15,16,17,18. Realizacja postulatu pozwoli na podkreślenie usługowego charakteru ciągu wzdłuż Nabrzeża Kutrowego i częściowo wzdłuż ul. Hryniewickiego (24 KD-L 1/2) i podniesienie jego rangi jak również stworzy możliwość większej elastyczności rozwiązań funkcjonalnych i projektowych oraz przyczyni się do zróżnicowania charakteru przestrzeni publicznych. Ponadto generalnie zbyt duża ilość ciągów usługowych na obszarze planu powoduje, że: i) nierealne będzie znalezienie tak bogatego programu usługowego, ii) pewne ważniejsze przestrzenie publiczne jak promenada wzdłuż Nadbrzeża Kutrowego zaniknie pośród ilości innych usług i utraczona zostanie gradacja atrakcyjności miejsc. Innym sposobem rozwiązaniem powyższej kwestii mogłyby być zapisy w formie zaleceń a nie obligatoryjnego wprowadzania ciągów usługowych.
  - 9) Wnioskowali o zaniechanie obligatoryjnego przystosowania parterów budynków do lokalizacji obiektów usługowych, w sposób opisany w pkt. 6f dla terenów 08,09,13,17,18. Postulowali o sformułowanie zapisu jedynie w formie zalecenia. W przypadku terenów 07, 12, 15 i 16 powyższy zapis mógłby pozostawać w dalszym ciągu obligatoryjny jednak nie wymogłaby lokalizacji usług a jedynie zalecenie. Obligatoryjne zalecenie przystosowania parterów w obszarze praktycznie całego pirsu wydaje się nieracjonalne ekonomiczne i w sposób nieuzasadniony podwyższać będzie koszty budowy. Z dużym prawdopodobieństwem jedynie partery od głównych ciągów pieszych - wzdłuż bulwaru (23UM) będą pełniły funkcje usługową, z tym, że od strony Nabrzeża Angielskiego w późniejszym etapie rozwoju projektu.



- 10) Wnioskowali o zniesienie zapisów dotyczących obowiązku umieszczania w budynkach funkcji usługowych w całych pierzejach zabudowy od basenu Prezydenta (tereny 10,11,14,19,20). Realizacja mieszanej funkcji usługowo-mieszkaniowej przy rozmieszczeniu jej w budynkach w płaszczyźnie pionowej (np. od strony ulicy same usługi a od strony przeciwnej mieszkania) staje się niemożliwe ze względów technicznych. Spowoduje podwojenie komunikacji poziomej (korytarze) i pionowej (klatki schodowe). Poza tym w przypadku mieszkań pozbawia je możliwości przewietrzania i korzystnego naświetlania słonecznego. Takie rozwiązania tracą racje ekonomiczne i użytkowe.
- 11) Wnioskowali o rozszerzenie możliwości wskazania przez inwestora lokalizacji zamiennej dla Komisariatu Policji Gdynia Śródmieście i Klubu Muzycznego Ucho poza obszarami terenów 02 i 03, w uzgodnieniu z właściwym Komendantem Policji i władzami klubu. Realizacja postulatu pozwoli na bardziej elastyczne podejście do zlokalizowania wymaganych obiektów: w przypadku Komisariatu Policji umożliwi np. wskazanie lokalizacji o lepszej dostępności komunikacyjnej a w przypadku Klubu Muzycznego Ucho np. na wskazanie bardziej prestiżowej lokalizacji. Jednocześnie ze względu na nietypowy kształt terenów 02 i 03, ograniczający sposób ich zagospodarowania, ewentualne przeniesienie wymaganych funkcji powiększy zakres rozwiązań projektowych.
- 12) Wnioskowali o rozszerzenie możliwości wskazania lokalizacji zamiennej dla stacji GPZ oraz przepompowni ścieków sanitarnych poza terenem 04, w tym także poza obszarem planu, w uzgodnieniu z właściwym gestorem sieci, W przypadku zaś lokalizacji w obszarze terenów wskazanych w planie, jeżeli istniała będzie techniczna możliwość lokalizacji funkcji technicznej w kondygnacji podziemnej i/lub w poziomie parteru, wnioskowali o możliwość nadbudowania nad powyższymi obiektami dodatkowych kubatur, zgodnie z przeznaczeniem funkcjonalnym takich terenów. Realizacja postulatu pozwoli na zastosowanie najnowszych rozwiązań technicznych, zintegrowanych z zabudową, co pozwoli na zachowanie miejskiego charakteru zabudowy. W przypadku przepompowni ścieków umożliwi poszukiwanie wspólnych rozwiązań technicznych z obszarem WTC, gdzie istnieje przepompownia ścieków przeznaczona do modernizacji.
- 13) Wnioskowali o umożliwienie ograniczonego dostępu komunikacyjnego (dostawy, naprawy serwisowe, etc.) od strony terenu 23 UM do terenów przyległych (tereny 07,12,15,16,10, 11,14,19 i 20). Ograniczony dostęp komunikacyjny (z ograniczeniami wynikającymi zarówno z konstrukcji nabrzeża, jak i charakteru terenu 23 UM) uważają za wskazany dla usprawnienia obsługi komunikacyjnej funkcji usługowej (np. gastronomii).
- 14) Wnioskowali o zmianę zapisu dotyczącego przestrzeni niezabudowanych (otwarć widokowych) dla terenów 15,16,19 i 20. Postulowali o zmniejszenie szerokości określonej jako udział procentowy w długości terenów z 20% na 10%, lub ilościowe (np. 1). Ponadto postulowali o możliwość realizacji nadwiesz nad takimi otwarciami jak również ich realizację powyżej kondygnacji przyziemia. Proponowany charakter otwarć widokowych w sposób wystarczający zapewni możliwość wglądu w kierunku wody oraz stworzy większy zakres możliwych rozwiązań projektowych.
- 15) Wnioskowali o odstąpienie od graficznego określenia lokalizacji budynku wysokościowego (obrysu) w karcie terenu 05, zastępując je elastyczniejszym zapisem definiującym np. powierzchnię rzutu (liczbową lub procentową), ale z możliwością lokalizacji w obrębie całego terenu. Jednocześnie wnosimy o zaniechanie lokalizacji na jego szczycie ogólnodostępnej platformy widokowej. Proponowana obecnie lokalizacja budynku wysokościowego sprawia, że nie będzie on dostatecznie widoczny z poziomu ulicy, będąc przesłoniętym przez inne budynki dochodzące do linii rozgraniczających. Zmniejsza to atrakcyjność wizualną bryły budynku, utrudnia dojazd i uniemożliwia realizację prestiżowego, frontowego wejścia, dostępnego bezpośrednio z ulicy. O zaniechanie lokalizacji ogólnodostępnej platformy widokowej wnioskowali z uwagi na możliwą funkcję mieszkalną i konieczność zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańcom budynku.
- 16) Wnioskowali o wykreślenie zapisu w terenie nr 17 pkt. 6g, dotyczącego lokalizacji przedszkola. Lokalizacja przedszkola przy przeważającej na terenie planu funkcji usługowo-mieszkaniowej możliwa jest każdym miejscu np. w części nasady pirsu, gdzie nie jest tak narażona na czynniki atmosferyczne (wiejące silnie wiatry). Uważają więc, że nie ma wyraźnych powodów rezerwowania terenu pod przedszkola, w którymś z terenów w szczególności, co powoduje niepotrzebne ograniczenia.
- 17) Wnioskowali o wykreślenie z karty terenu nr 21 zapisu o muzeum żeglarstwa i pozostawienie jedynie reprezentacyjnych usług publicznych wraz z usługami towarzyszącymi. Jednocześnie

postulujemy, aby zabudowa w obszarze oznaczonym na rysunku planu miała charakter „zamykający” dla powstałego parku od strony północnej. Reprezentacyjne usługi publiczne są określeniem znacznie szerszym, pozwalającym na realizację zarówno muzeum żeglarstwa jak i np. bursztynu czy jeszcze innego. Pozwala również - w przypadku niemożliwości zrealizowania funkcji muzealnej - na powstanie innej funkcji publicznej. Z kolei dla należytego, „urbanistycznego” zdefiniowania przestrzeni parku niezbędne jest, aby zabudowa usług publicznych zachowała charakter ciągłej elewacji. Bez tak określonej zabudowy przestrzeni parku będzie stwarzała wrażenie „niedokończonej” i nieciekawej - dla odwiedzających – przestrzeni miejskiej.

18) Wnioskowali o odstąpienie od zapisu w pkt. 8 a, dla karty terenu nr 21 umożliwiającego realizację imprez masowych na rzecz imprez kameralnych (plenerowych). Stosunkowo niewielki obszar parku oraz typowo mieszkalny charakter terenów sąsiednich predestynuje teren objęty kartą 21 do realizacji imprez plenerowych, dla których przewidziana jest liczba uczestników mniejsza, niż 1000 osób.

19) Wnioskowali o umożliwienie realizacji nadwieszów zabudowy nad terenem 23 UM, w sposób zdefiniowany w pkt 6c karty dla terenów 15 i 16 dla wszystkich obszarów od strony Nadbrzeża Angielskiego (tereny 07,12,15,16 i 21). Wykładany projekt planu dopuszczał nadwieszowania zabudowy jedynie nad środkową częścią Nabrzeża Angielskiego (tereny 15 i 16), a nie dopuszcza ich na pozostałych terenach (07,12 i 21) o podobnych funkcjach. Realizacji nadwieszów nad całym postulowanym obszarem terenu 23 UM daje możliwość kształtowania zabudowy zharmonizowanej z pozostałym ciągiem budynków wzdłuż Nabrzeża Angielskiego.

Uwagi szczegółowe do rysunku planu:

20) Wnioskowali o zmianę obowiązującej linii zabudowy na nieprzekraczalną linię zabudowy, dla obszaru całego pirsu. Obowiązująca linia zabudowy powinna obowiązywać jedynie w obszarze nasady pirsu (tereny 01-05). Realizacja postulatu przyczyni się do zróżnicowania charakteru pierzei ulicznych, uelastyczni rozwiązania architektoniczne, przełamanie monotonię i urozmaici formę architektoniczną. Utrzymanie obowiązującej linii zabudowy u nasady pirsu przyczyni się do zachowania zdecydowanie miejskiego, kwartałowego charakteru zabudowy. Elastyczność i swoboda w kształtowaniu zabudowy na pozostałym obszarze pirsu przyczyni się do stworzenia interesującego, różnorodnego charakteru zabudowy nadwodnej. Nieprzekraczalna linia zabudowy przy limitowanej położeniu na pirsie szerokości kwartałów zabudowy jest wystarczającym gwarantem maksymalnego wykorzystania terenu, a więc usytuowania zabudowy w liniach rozgraniczających tereny, a nie wpływa na ograniczenie rozwiązań architektonicznych. Należy zauważyć, że plan miejscowy obszaru WTC nie posiadał zdefiniowanych linii zabudowy od strony Nabrzeża Prezydenta a zabudowa została z powodzeniem zrealizowana w oparciu jedynie o przebieg linii rozgraniczających.

21) Wnioskowali o zaniechanie wymogu lokalizacji ciągów usługowych w parterach budynków w sposób zdefiniowany na rysunku planu, pozostawiając jedynie taki wymóg wzdłuż ciągu pieszego, od strony Nabrzeża Kutrowego dla terenów nr 10,11,14,19 i 20. Obecnie usług jest za dużo, dlatego istnieje potrzeba stworzenia hierarchii przestrzeni publicznej, która ją jednoznacznie zdefiniuje tak, aby program usługowy „nie wyciekał”. Rozwiązaniem będzie wyodrębnienie głównego ciągu pieszego - najważniejszym i najatrakcyjniejszym wydaje się ten wzdłuż Nabrzeża Kutrowego.

Prezydent względnił uwagę w części:

Ad 1) Zapisy projektu planu umożliwiają przebudowę specjalistycznych obiektów przemysłowych w przypadku ich adaptacji na inne cele w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków. Chłodnie objęte ochroną konserwatorską, zaliczone do obiektów o wysokich walorach kulturowych, należą do takich obiektów specjalistycznych, zatem przebudowa w zakresie uzgodnionym z właściwym konserwatorem zabytków jest zgodna z ustaleniami projektu planu.

Ad 3) Zorganizowanie jednego konkursu architektoniczno – urbanistycznego dla całego obszaru mola jak i dla proponowanych jednorodnych struktur funkcjonalno – przestrzennych jest zgodne z ustaleniami projektu planu. Zapisy projektu planu wymagają organizacji konkursów dla poszczególnych kwartałów zabudowy, ale nie narzucają konieczności organizacji odrębnych konkursów. W zapisach projektu planu podkreślono wymagany architektoniczny charakter konkursu i udział wytypowanych przedstawicieli Gminy Gdynia w sądach konkursowych.

Ad 4) Dopuszczono etapową realizację docelowego układu komunikacyjnego równoległe z realizacją nowej zabudowy na obszarze Mola Rybackiego. Do projektu planu wprowadzono zapisy określające możliwość etapowania budowy wraz z etapowaniem budowy zewnętrznego układu komunikacyjnego.

Ad 5) W uzgodnieniu z zarządcą dróg dopuszczono możliwość innego sposobu bilansowania programu parkingowego niż przewidzianego w wyłożonym projekcie planu pod warunkiem, że odległość parkingów od obsługiwanych obiektów nie przekroczy 300 m.

Ad 7) Na terenach 10-11 U/MW2 usługi wymagane są w pierzejach zabudowy od strony Basenu Prezydenta oraz w parterach budynków realizowanych wzdłuż ciągów usługowych oznaczonych na rysunku planu – zrezygnowano z określania udziału procentowego usług.

Ad 10) Uwagę uwzględniono częściowo – na terenach 10,11,14,19,20 U/MW2 - dopuszczono wprowadzenie funkcji mieszkaniowej na ostatnich kondygnacjach, cofniętych w stosunku do pierzei zabudowy od strony nabrzeży.

Ad 11) Dopuszczono możliwość zmiany lokalizacji - odtworzenia Komisariatu w ramach terenów 02 U/MW3, 03 U/MW3, 04 U/MW3 lub poza obszarem opracowania planu, w uzgodnieniu z właściwym Komendantem Policji. Możliwość zmiany lokalizacji usług kultury lub ich odtworzenia w innej lokalizacji jest możliwe bez dodatkowych zapisów - projekt planu dopuszcza funkcje usługowe na terenach zabudowy na całym obszarze opracowania.

Ad 12) Postulowana możliwość lokalizacji funkcji technicznych w kondygnacji podziemnej i/lub w poziomie parteru oraz możliwość ich nadbudowania - zgodnie z przeznaczeniem funkcjonalnym terenów - są zgodne z ustaleniami projektu planu. Dopuszczono możliwość zmiany lokalizacji urządzeń infrastruktury technicznej (GPZ, przepompownia ścieków sanitarnych), na tereny 01,05 UC,U/MW3, 02,03 U/MW3.

Ad 13) Ustalenia projektu planu uzupełniono o zapis dopuszczający ograniczony dojazd dla pojazdów zaopatrzenia, napraw serwisowych itp. od strony terenu 23 UM, na warunkach uzgodnionych z zarządcą nabrzeża.

Ad 15) Na rysunku projektu planu skorygowano zasięg obszaru lokalizacji zabudowy wysokościowej do 90 m tworzącej dominantę przestrzenną, zbliżając jego granice do linii rozgraniczających drogi 24 KD-L, analogicznie jak budynek Sea Towers.

Ad 16) Biorąc pod uwagę szacowaną ilość mieszkańców oraz skalę inwestycji lokalizacja przedszkola jest konieczna. Dopuszczono odstępnie od warunku lokalizacji przedszkola na terenie 17 MW3,U (nowy teren 17 U/MW3) w przypadku wcześniejszego zrealizowania przedszkola w innej lokalizacji na obszarze objętym niniejszym planem.

Ad 17) Uwagę uwzględniono określając funkcję terenu 21 ZP/UK,UT jako: ogólnodostępny park miejski, reprezentacyjne usługi publiczne kulturalno – muzealno – wystawiennicze wraz z usługami towarzyszącymi oraz wskazując lokalizację projektowanej zabudowy w północnej części terenu 21 ZP/UK,UT tak by tworzyła północną pierzeję tego terenu.

Ad 19) Dopuszczono możliwość nadwieszzeń zabudowy (do 2,0 m) nad terenem 23 UM dla wszystkich terenów położonych wzdłuż Nabrzeża Angielskiego.

Ad 20) Wprowadzono korekty linii zabudowy biorąc pod uwagę część propozycji wnioskodawcy.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Wojewódzki Konserwator Zabytków odmówił uzgodnienia wnioskowanego rozszerzenia zapisu uzasadniając, że uzgodnieniem z 14 kwietnia 2009 r. zaakceptował zmianę pierwotnej funkcji obiektów zabytkowych a tym samym nieuchronną konieczność dokonania ich przebudowy w toku adaptacji do nowych potrzeb. Dowodem tego jest ustalenie „w przypadku adaptacji specjalistycznych obiektów przemysłowych na inne cele dopuszcza się ich przebudowę w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków”. Stwierdzenie to dotyczy wszystkich elementów budynków i wyczerpuje merytoryczny zakres dopuszczeń jaki może zostać ustalony w planie. Uszczegółowienie tego ustalenia planu możliwe będzie dopiero na etapie koncepcji funkcjonalno – przestrzennej, która konkretyzując pojęcie zabudowa usługowo – mieszkaniowa określi zakres niezbędnej adaptacji.

Ad 2,18) Przestrzenie publiczne obejmują ogólnodostępne ulice, place, parki, promenady oraz nabrzeża. Ze względu na ich charakter oraz śródmiejską lokalizację będą często wykorzystywane na cele imprez organizowanych na otwartym powietrzu. Nie ma postulatu organizacji imprez masowych we wszystkich takich przestrzeniach. Zapisy projektu planu mówiące o konieczności aranżacji przestrzeni publicznych w sposób zapewniający warunki publicznej aktywności zostały skorygowane – mówią jedynie o możliwości organizacji imprez plenerowych. Natomiast teren 21 ZP/UK,UT poprzez zapisy projektu planu wyraźnie dedykowany jest imprezom masowym - ze względu na swoją powierzchnię oraz lokalizację.

Ad 4) Budowa zewnętrznego układu komunikacyjnego jest niezbędna i warunkuje realizację zabudowy na Molu Rybackim. Nie ma możliwości realizacji zabudowy w ramach istniejącej sieci ulic.

Konieczne jest rozpoczęcie przebudowy układu komunikacyjnego przy rozpoczęciu realizacji zabudowy na obszarze mola.

Ad 6) Nie ma obowiązku realizacji podziemnej części parkingowej pod ulicami. Ustalenia projektu planu jedynie dopuszczają realizację podziemnych części budynków, w tym parkingów podziemnych, w liniach rozgraniczających ulic publicznych, pod warunkiem zapewnienia możliwości realizacji docelowych sieci i urządzeń infrastruktury technicznej oraz uzyskania zgody zarządcy drogi. Przyjęte szerokości podstawowego układu komunikacyjnego są szerokościami minimalnymi, zapewniającymi m.in. możliwość obsługi obszaru środkami miejskiej komunikacji publicznej oraz realizację niezbędnego układu sieci i urządzeń infrastruktury technicznej.

Ad 8,9,21) Ustalone ciągi usługowe wymagane są w wybranych miejscach, tj. wzdłuż nabrzeży, w rejonie nasady mola oraz dodatkowo wzdłuż niektórych ciągów pieszo – jezdnych i związane są z przyjętymi rozwiązaniami funkcjonalno – przestrzennymi. Nie ma obowiązku lokalizacji ciągów usługowych we wszystkich paterach zabudowy na obszarze mola. W związku ze śródmiejskim położeniem Mola Rybackiego oraz usługowo – mieszkalnym charakterem nowej zabudowy konieczne jest, aby w wybranych miejscach gdzie nie ma obowiązku lokalizacji ciągów usługowych partery budynków były przystosowane do tej funkcji (odpowiednia podwyższona wysokość kondygnacji, ukształtowanie elewacji wystawowej, możliwość realizacji niezależnych wejść od strony przestrzeni publicznych).

Ad 12) Ze względu na charakter urządzeń infrastruktury technicznej (GPZ, przepompownia ścieków sanitarnych), skalę planowanej inwestycji na molu oraz obecne zainwestowanie terenów sąsiednich, wskazanie lokalizacji ww. urządzeń poza granicami planu jest niemożliwe.

Ad 14) W rozpatrywanych projektach koncepcyjnych otwarcia widokowe stanowiły większy udział procentowy niż ustalone w projekcie planu – 20 %. Przy przykładowej długości terenu 20 U/MW2 – ok. 50 m, szerokość wymaganego otwarcia wynosi 10 m, co należy przyjąć za niezbędne minimum. Ze względu na położenie Mola Rybackiego oraz walory krajobrazowe zasadnym jest, aby otwarcia widokowe stanowiły przestrzenie niezabudowane z wykluczeniem nadwieszń nad otwarciami lub realizacji zamykających kondygnacji powyżej kondygnacji przyziemia.

Ad 15) Kwestia lokalizacji budynku wysokościowego w obszarze Mola Rybackiego związana jest z możliwością udostępnienia platformy widokowej stanowiącej atrakcję dla mieszkańców jak i turystów. Należy zapewnić niezależną komunikację pionową dla osób korzystających z platformy.