Załącznik Nr 2 do uchwały Nr XXXI/790/17
Rady Miasta Gdyni
z dnia 26 kwietnia 2017 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej został wyłożony, z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu w dniach od 21 stycznia 2017 r. do 10 lutego 2017 r.
Do projektu planu miejscowego zostało złożonych 11 uwag w ustawowym terminie (tj. do dnia 24 lutego 2017 r.) Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 5838/17/VII/U z dnia 8 marca 2017 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 6 uwzględnił w części, 5 nie uwzględnił.
Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej, które wniosły następujące osoby:

1. Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. – data wpływu 09.02.2017 r.
2. Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o. – data wpływu 20.02.2017 r.
3. Speciopost Brygida Kruczek, Łukasz Kruczek sp. j.– data wpływu 22.02.2017 r.
4. Radosław Naleziński – data wpływu 23.02.2017 r.
5. Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. – data wpływu 24.02.2017 r.
6. Paweł Stolarczyk Radny Miasta Gdyni – data wpływu 24.02.2017 r.
7. Roman Kierszka – data wpływu 21.02.2017 r.
8. Stowarzyszenie Miasto Wspólne – data wpływu 24.02.2017 r.
9. Martyna Regent – data wpływu 24.02.2017 r.
10. Stowarzyszenie „Rowerowa Gdynia" im. Tomasza Milewskiego – data wpływu 24.02.2017 r.
11. Lechosław Dzierżak – data wpływu 23.02.2017 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.
Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

1. **Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.** wniosła o uwzględnienie uwag dotyczących terenów 02 KS/UC i 25 KD-Z (KD-L) 1/2:

1) Zdaniem PKS, należy docenić przeznaczenie terenu objętego kartami 02 i 25 projektu planu (między innymi) na cele związane z transportem zbiorowym, ułatwi to stworzenie węzła integracyjnego w centrum Gdyni, tak oczekiwanego zarówno przez pasażerów, jak i przewoźników.
2) PKS wniosła o wyodrębnienie z terenu objętego kartami 25 i ewentualnie 02 przestrzeni na dworzec autobusowy obsługujący autobusową komunikację regionalną i dalekobieżną (w tym międzynarodową). Liczba stanowisk (przystanków) powinna uwzględniać dłuższy niż w komunikacji miejskiej czas oczekiwania pasażerów na przystanku oraz dłuższy czas obsługi pasażerów na przystanku. Obecna liczba stanowisk (sześć) zdaniem PKS może być niewystarczająca w świetle rosnącej liczby połączeń, w szczególności międzynarodowych, tj. wymagających zapewnienia możliwości postoju autobusu na przystanku przez kilkanaście-kilkadziesiąt minut. Zdaniem PKS, liczba i długość krawędzi przystankowych wyznaczonych w ramach karty terenu 25 projekt planu także może nie zabezpieczyć potrzeb w tym zakresie. Jest to tym bardziej istotne, że krawędzie przystankowe mają być współdzielone z komunikacją miejską, która obecnie bardzo intensywnie wykorzystuje stanowiska na terenie objętym projektem planu.
3) Konkretyzując wniosek z pkt 2, celowe jest funkcjonalne i przestrzenne wyodrębnienie dworca autobusowego dla potrzeb komunikacji regionalnej i dalekobieżnej (w tym międzynarodowej) o łącznie przynajmniej sześciu stanowiskach przeznaczonych dla obsługi pasażerów, a optymalnie ośmiu. Takie rozwiązanie pozwoli na bezkonfliktową obsługę dworca przez linie o różnym charakterze (miejskie, regionalne, dalekobieżne), które charakteryzują się odmiennymi charakterystykami obsługi pasażerów, przede wszystkim w zakresie czasu pozostawania pojazdu

bez ruchu na stanowisku. Taka liczba stanowisk pozwoli zabezpieczyć przestrzeń na obsługę nowych połączeń w dłuższym okresie, co jest celowe z uwagi na długotrwały skutek postanowień planu miejscowego.

Co najmniej trzy stanowiska powinny umożliwiać bezkonfliktową z innymi stanowiskami obsługę przystanków autobusami przegubowymi (o długości do 18,75 m) i autobusami jednoczłonowymi trzyosiowymi (o długości do 15 m). Pozostałe stanowiska powinny umożliwiać obsługę przystanków autobusami standardowymi o długości do 12,5-13,5 m. Szerokość stanowiska powinna umożliwiać obsługę pojazdami o szerokości ok. 3,1-3,3 m (łącznie z lusterkami). Jednocześnie powinny zostać zapewnione środki uniemożliwiające wjazd na te stanowiska pojazdom nieupoważnionym (np. samochody osobowe, autobusy turystyczne). W szczególności ruch autobusów turystycznych nie powinien łączyć się z komunikacją regularną z uwagi na nagminne zastawianie stanowisk komunikacji regularnej autobusami turystycznymi parkującymi na dworcu bez pasażerów. Optymalnie, układ stanowisk powinien umożliwiać obsługę pojazdami nieco dłuższymi i szerszymi, z uwagi na możliwe zmiany legislacyjne w przyszłości, które skutkować mogą zwiększeniem dopuszczalnych maksymalnych wymiarów pojazdów.

W przypadku usytuowania kilku stanowisk przy jednej krawędzi przystankowej, jezdnia przylegająca powinna umożliwiać swobodne ominięcie autobusu obsługującego pasażerów przez inny autobus, tj. posiadać szerokość przynajmniej 6,5-7,0 m oraz długość i ewentualnie łuki umożliwiającą manewrowanie pojazdami, o których mowa wyżej.

4) Niezależnie od faktycznego wyodrębnienia dworca komunikacji regionalnej i dalekobieżnej, PKS zwróciła uwagę, iż dla obsługi tego ruchu należałoby zabezpieczyć przynajmniej sześć (optymalnie) stanowisk o charakterystyce jak wyżej.
5) PKS wniosła o funkcjonalne i przestrzenne wyodrębnienie stanowisk postojowych dla autobusów komunikacji regionalnej i dalekobieżnej, w ramach karty 02 oraz, o ile to możliwe, wyznaczenie ich połączeń z terenem dworca autobusowego na karcie 25. Takie rozwiązanie zapewni bezkonfliktowe korzystanie ze stanowisk postojowych przez autobusy przewoźników wykonujących komunikację o różnym charakterze (miejską, regionalną i dalekobieżną). Odmienne rozwiązania legislacyjne w zakresie czasu pracy kierowców komunikacji miejskiej oraz innych rodzajów komunikacji mogą powodować konflikty na tle wykorzystywania stanowisk postojowych, przede wszystkim w zakresie długości postoju. Co najmniej część z tych stanowisk powinna umożliwić bezkonfliktowy wjazd i wyjazd oraz postój autobusów przegubowych i trzyosiowych autobusów jednoczłonowych (odpowiednio o długości do 18,75 m i 15 m), o większych promieniach skrętu i przestrzeni niezbędnej do manewrów. Pozostałe stanowiska powinny umożliwiać wjazd, wyjazd i postój autobusów standardowych (długości do 12,75 m). Wszystkie stanowiska o szerokości minimum 3,3 m (optymalnie: minimum 3,5 m), umożliwiającej wsiadanie i wysiadanie obsługi pojazdów. Optymalnie stanowiska powinny umożliwiać ich wykorzystanie przez nieco większe pojazdy, które mogą zostać dopuszczone do ruchu w przyszłości.
6) PKS wniosła także o zabezpieczenie w projekcie planu właściwych elementów małej architektury na stanowiskach do obsługi ruchu regionalnego i dalekobieżnego, przede wszystkim wiat przystankowych z ławkami, zapewniających miejsce dla oczekiwania pasażerów przez czas dłuższy niż w komunikacji miejskiej. Ponadto, wniosła o zabezpieczenie terenu na wyposażenie dworca autobusowego zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym oraz ustawy o transporcie drogowym, tj. co najmniej tablice z rozkładami, zarówno w formie wyświetlacza elektronicznego jak i tradycyjne oraz miejsce do umieszczania regulaminów i innych dokumentów przypisanych ustawami. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż ostateczny kształt regulacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi w chwili obecnej przedmiot prac legislacyjnych, w związku z czym, zdaniem PKS, należałoby zabezpieczyć teren (przestrzeń) na ewentualne dodatkowe wyposażenie dworca autobusowego wymagane przez ustawę.
7) Wniosła o zabezpieczenie krawędzi przystankowych i ustalenie cech peronów (w szczególności szerokości i wysokości) w sposób zgodny z właściwą legislacją, w szczególności z art. 47h ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie drogowym do udzielania pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej w zakresie określonym w załączniku I lit. a do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) dotyczącego praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym i zmieniającego rozporządzenie (WE), tj. między innymi umożliwiające obsługę pasażerów na wózkach inwalidzkich, o ile węzeł integracyjny w Gdyni ma zostać wyznaczonym w tym trybie dworcem autobusowym.

8) W przypadku ewentualnego wyznaczenia stanowisk do obsługi pasażerów komunikacji regionalnej i dalekobieżnej na terenie objętym kartą terenu 02, z uwagi na ich oddalenie od dworca kolejowego, PKS wniosła także o funkcjonalne i przestrzenne zabezpieczenie przestrzeni dla ogrzewanej poczekalni, zamkniętych (ogrzewanych) stanowisk sprzedaży biletów i ewentualnie punktów usługowych/sprzedaży detalicznej typu kiosk na terenie objętym kartą terenu 02, bezpośrednio przy stanowiskach obsługi. Wniosła także o zabezpieczenie przestrzeni dla zaplecza socjalnego dla kierowców i pracowników związanych z dworcem autobusowym, umiejscowionego w rozsądnej odległości od stanowisk obsługi pasażerów.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 1) Projekt planu uwzględnia uwagę.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2-7) Szczegółowość przedstawionych uwag wykracza poza zakres ustaleń planu miejscowego.

Wskazany na rysunku planu układ jezdni nie stanowi ustaleń planu – jest jedynie zaleceniem. Przedstawiony układ komunikacyjny w rejonie węzła integracyjnego Gdynia Głowa jest wynikiem opracowania pn. „Projekt koncepcyjny układu komunikacyjnego pl. Konstytucji w rejonie węzła integracyjnego Gdynia Główna", grudzień 2015 r. Projekt uzyskał wstępną akceptację ZDiZ, ZKM oraz PKP PLK S.A, wraz z wytycznymi dotyczącymi dalszych prac projektowych na etapie przygotowania inwestycji. W oparciu o wyniki ww. opracowania, projekt planu rezerwuje, w obrębie terenów 02 KS/UC, 24 KD-Z (KD-L) 1/2 oraz 25 KD-Z (KD-L) 1/2, obszar niezbędny dla realizacji zakładanego programu węzła integracyjnego oraz ustala wymóg realizacji minimum programu parkingowego dla autobusów transportu publicznego oraz autobusów turystycznych w obrębie terenu 02 KS/UC.

Weryfikacja rozwiązań komunikacyjnych, w tym liczby oraz typów stanowisk na placu autobusowym itp., będzie przeprowadzona w kolejnych etapach dokumentacji projektowej, w oparciu o wielkości planowanych potoków pasażerskich zintegrowanych funkcjonalnie na węźle Gdynia Główna, z uwzględnieniem zadanych stanów planistycznych rozwoju przestrzennego oraz modelu systemu transportowego miasta Gdyni.

Ad 8) Ustalone w projekcie planu przeznaczenie terenu 02 UK/UC – obejmujące obiekty i urządzenia publicznego transportu zbiorowego stanowiące część węzła integracyjnego Gdynia Główna (m.in. przystanki i parkingi długoterminowe transportu zbiorowego, postoje „park and ride") oraz ogólnomiejski ośrodek usługowy – nie stoi w sprzeczności z możliwością realizacji postulowanych w uwadze przestrzeni dla obsługi oraz zaplecza dworca PKS. Zakres niezbędnego programu powinien być przedmiotem szczegółowego projektu zagospodarowania terenu 02 KS/UC, uwzględniającego weryfikację rozwiązań komunikacyjnych węzła integracyjnego Gdynia Główna. Zapotrzebowanie ww. przestrzeni mogłyby być również realizowane w ramach obiektu dworca PKP Gdynia Główna.

2. **Morska Agencja Gdynia Sp. z o.o.** wniosła następującą uwagę:

W związku z tym, że projekt planu określa zasady umieszczenia reklam na elewacjach i pylonach reklamowych, ale nie definiuje kwestii pylonów informacyjnych przed budynkami biurowymi, MAG wniosła o to, by w projekcie planu znalazła się ta definicja. Pylon informacyjny w odróżnieniu od pylonu reklamowego nie ma na celu promocji firmy, lecz informację, że dana firma znajduje się w tym obiekcie (nazwa firm zgodnie z KRS). Ponadto wniosła, by charakter wizualny przedmiotowego pylonu był ujednolicony i uporządkowany np. w postaci pól jednakowej wielkości po jednym polu dla każdej z firm. Przedmiotowe pole mogłoby zawierać jedynie oficjalną nazwę firmy bez jakichkolwiek dodatków reklamowo-promocyjnych.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

W rozumieniu przepisów ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, pod pojęciem „reklamy" należy rozumieć „*…upowszechnianie w jakiejkolwiek wizualnej formie informacji promującej osoby, przedsiębiorstwa, towary, usługi, przedsięwzięcia lub ruchy społeczne*", natomiast pod pojęciem „szyldu" *„…tablicę reklamową lub urządzenie reklamowe informującą o działalności prowadzonej na nieruchomości, na której ta tablica reklamowa lub urządzenie reklamowe się znajdują"*. Ustalone w projekcie planu zasady sytuowania tablic reklamowych lub urządzeń reklamowych odnoszą się m.in. do reklam i szyldów w rozumieniu przywołanych powyżej przepisów. W związku z tym nie ma potrzeby uszczegółowienia definicji w ustaleniach projektu planu.

Biorąc pod uwagę, że zarówno w obowiązujących przepisach oraz w Słowniku języka polskiego nie występuje pojęcie „pylonu informacyjnego/reklamowego", uzasadnione było usunięcie z zapisów planu wyrazu „pylon" – przywołanego w § 6 ust. 2, pkt 1, lit. g.

W związku z ustawą o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu, w myśl art. 37a ust.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Rada Miasta Gdynia uchwałą nr XIII/257/15 z dnia 28 października 2015 r. przystąpiła do sporządzania projektu uchwały w sprawie zasad i warunków usytuowania obiektów małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, ich gabarytów, standardów jakościowych oraz rodzajów materiałów budowlanych, z jakich mogą być wykonane. Zgodnie z art. 37a ust 4 powyższa uchwała będzie stanowić akt prawa miejscowego, co oznacza że w momencie jej wejścia w życie, zestaw opracowanych w niej zakazów, zasad i warunków sytuowania małej architektury, tablic reklamowych i urządzeń reklamowych oraz ogrodzeń, będzie stanowić prawo powszechnie obowiązujące na terenie całego miasta. Równocześnie zapisy porządkujące przedmiotowe zagadnienia w obowiązujących i uchwalonych do tego czasu planach miejscowych, przestaną obowiązywać.

3. **Speciopost Brygida Kruczek, Łukasz Kruczek sp. j.** wniosła o uwzględnienie uwag dotyczących karty terenu 13 U/MW3, działek nr 950, 947, 946, 945, 939, 943, 944, 942:

1) Poinformowała, że w sprawie działek 942, 943, 944 zostało wszczęte postępowanie o stwierdzenie zasiedzenia. W projekcie planu zostały wytyczone nowe nieprzekraczalne linie zabudowy do 13 m szerokości budynków zabudowy pierzejowej od strony ul. Portowej, uniemożliwiające ekonomiczne i funkcjonalne zaprojektowanie budynku hotelowego w układzie dwutraktowym. Druga wewnętrzna nieprzekraczalna linia zabudowy wytyczona po obrysie obecnych granic podziału geodezyjnego również ogranicza możliwości doboru funkcji i formy projektowanych budynków. W związku z planowaną przez Inwestora, w pierwszym etapie, adaptacją zabytkowej kamienicy przy ul. Jana z Kolna 2 na budynek z funkcją hotelową i usługami w parterze oraz w kolejnym etapie rozbudowę hotelu wzdłuż pierzei ul. Portowej i wewnętrznej części kwartału, Speciopost wniosła o likwidację wewnętrznych nieprzekraczalnych linii zabudowy kwartału i „uwolnienia" sposobu kształtowania przestrzeni wnętrza kwartału w oparciu o przepisy ogólne Prawa budowlanego oraz pozostałe parametry planistyczne zawarte w projekcie planu. Alternatywnie wniosła o przesunięcie nieprzekraczalnych linii zabudowy wewnątrz kwartału do wartości 18 m szerokości zabudowy.
2) W związku z orientacyjnym ustaleniem trasy ciągu pieszego przez działki należące do Inwestora lub które są obecnie przedmiotem umów przedwstępnych realizowanych przez Inwestora, Speciopost zwróciła uwagę na fakt utraty powierzchni użytkowej parteru projektowanych budynków jako konsekwencji wytyczenia w projekcie planu ciągu pieszego przez teren inwestycyjny (szacowana minimalna powierzchnię użytkową ciągu pieszego - około 150 m^2). Wniosła o proporcjonalną korektę parametrów planistycznych powierzchni zabudowy w odniesieniu do powierzchni biologicznie czynnej tak, by umożliwić odzyskanie utraconej powierzchni użytkowej przeznaczonej na ciąg w ogólnej powierzchni użytkowej budynku lub wykreślenie z projektu planu zapisów o konieczności przeprowadzenia ciągu pieszego przez przedmiotowy teren.

W przekonaniu Speciopost wnioski znajdują uzasadnienie w racjonalnym, służącym wszystkim potencjalnym inwestorom i użytkownikom wykorzystaniu powierzchni objętych projektem planu.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 2) W związku z uwagą odstąpiono od ustalenia ogólnodostępnego ciągu pieszego w zabudowie na terenie 13 U/MW3.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Teren 13 U/MW3 stanowi istniejący kwartał zabudowy, położony w granicach historycznego układu urbanistycznego śródmieścia Gdyni wpisanego do rejestru zabytków oraz uznanego za Pomnik Historii. Na terenie znajdują się 3 kamienice ujęte w gminnej ewidencji zabytków oraz kamienica wpisana do rejestru zabytków. Jedynie część kwartału – w miejscu obecnego parkingu, umożliwia domknięcie kwartału zgodnie z zamierzeniami przedwojennych planów urbanistycznych Gdyni. Ustalenia planu kontynuują parametry historycznej zabudowy występującej w rejonie ul. Portowej, uwzględniając także głębokość traktu – ok. 13 m. W tym celu, możliwości zabudowy na terenie 13 U/MW3 zostały ograniczone nieprzekraczalnymi liniami zabudowy, z zastrzeżeniem sytuacji wymienionych w § 7 ust. 3 pkt 2, dotyczących m.in. możliwości zabudowy wewnątrz kwartałów zabudowy, poza wyznaczonymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy. Powyższe dopuszczenie dotyczy parterowych budynków usługowych i technicznych, zabudowy dwukondygnacyjnych platform parkingowych o wysokości do 4,5 m, jeżeli ich realizacja nie spowoduje ograniczenia możliwości realizacji programu, zapewniającego niezbędne dojścia, dojazdy, realizację programu

parkingowego, placyków gospodarczych i miejsc gromadzenia odpadów, a także terenów rekreacyjnych w przypadku zabudowy mieszkaniowej.
Dodatkowo biorąc pod uwagę walory lokalizacji oraz możliwości inwestycyjne związane z niezabudowaną, znaczną częścią kwartału należącą do jednego inwestora (wnoszącego uwagę), w północno-zachodnim narożniku kwartału wprowadzono lokalne poszerzenie tylnych linii zabudowy, uwzględniając ograniczenia związane z lokalizacją zjazdu do parkingu podziemnego do hotelu Blick oraz odległości zabudowy od sąsiednich działek budowlanych. Powyższe umożliwia realizację dodatkowej zabudowy wewnątrz kwartału – do 5 kondygnacji, z dopuszczeniem podwyższenia do 7 kondygnacji pod warunkiem wycofania podwyższonych części, w stosunku do obrysu 5-tej kondygnacji, na odległość co najmniej 1,5 m. Dopuszczone w planie parametry zabudowy wykorzystują w racjonalny sposób możliwości inwestycyjne w przedmiotowej lokalizacji. Powyższe założenia uzyskały akceptację Wojewódzkiego Pomorskiego Konserwatora Zabytków.

4. **Radosław Naleziński** przedstawił następujące propozycje zmian:

1) W zakresie definicji i oznaczeń ciągów usługowych w parterach wniósł o:
   a) rozszerzenie znaczenia i dokładniejsze zdefiniowanie pojęcia „ciągi usługowe w parterach”, Należy doprecyzować, że ciągi te powinny być dostępne z zewnątrz budynku od strony ulic, czy ciągów pieszych, przy których są wyznaczone oraz otwierać się na nie witrynami. Na terenach 01 oraz 02 dopuszcza się handel wielkopowierzchniowy. W budynkach tego typu preferowana jest przez inwestorów dostępność do usług od wnętrza budynku. Istnieje ryzyko, że znaczne fragmenty budynku/ów będą funkcjonalnie „zamknięte” na ciągi piesze i ulice, i ograniczą się jedynie do obsługi od wewnątrz (z jedynie punktowymi wejściami do obiektu) i będzie to zgodne z zapisami planu.
   b) oznaczenie ciągów usługowych w parterach także od strony ciągu pieszo-rowerowego na kartach 29, 30 oraz 31,
   Miejskie ciągi piesze przyciągają ludzi (spacerowiczów) przede wszystkim usługami dostępnymi z poziomu chodnika. Ciąg ten nie ma potencjału krajobrazowego, jak np. bulwar nadmorski. Brak wymogu usług, a jedynie wymóg przygotowania lokali mieszkaniowych na parterach pod usługi może skutkować tym, że ten ciąg pieszo-rowerowy nie będzie przyciągał ludzi, przez co nie spełni swojej roli.
2) W zakresie linii zabudowy wniósł o:
   a) wprowadzenie oznaczeń obowiązujących linii zabudowy/obowiązujących linii zabudowy pierzejowej od wszystkich ulic i ciągów pieszych/pieszo-rowerowych.
   Na obszarze projektu planu zabudowa powinna być kształtowana pierzejowo, nawiązując tym do tradycji istniejącej zabudowy śródmieścia. Kwartały powinny być podomykane, a przestrzeń publiczna oddzielona funkcjonalnie od przestrzeni półprywatnych wnętrz kwartałów.
   Oznaczenie poprzez nieprzekraczalne linie zabudowy nie daje pewności zabudowy pierzejowej, takiej jaka byłaby pożądana, powielającej rozwiązania przestrzenne śródmieścia Gdyni.
   b) zdefiniowanie przestrzeni znajdującej się pomiędzy liniami rozgraniczającymi ulic i ciągów pieszo-rowerowych a liniami zabudowy (na wszystkich kartach terenów przeznaczonych pod zabudowę).
   Pomiędzy terenami miejskimi przeznaczonymi pod ulice oraz ciągi pieszo-rowerowe a kubaturą budynków, znajduje się pas terenu inwestora, który może zostać zainwestowany w niekontrolowany sposób. Należy tak przesunąć linie rozgraniczające kart terenów, by pokrywały się z liniami zabudowy (tak jak to zostało uchwalone np. w mpzp 1103 dla Molo Rybackiego) lub wprowadzić zapisy wykluczające możliwość stawiania w tych miejscach ogrodzeń, tworzenia ogródków (np. jeśli mieszkania na parterze), wynoszenia podziemnych części budynków ponad poziom publicznego chodnika itd. Istnieje uzasadnione ryzyko braku kontroli miasta nad tymi obszarami. Np. w przypadku zaparkowania na tym obszarze samochodu, brak możliwości wyegzekwowania jego usunięcia (teren prywatny). Plan nie wprowadza ograniczeń dotyczących wygradzania terenu itd. Jest to rozwiązanie nie przystające do śródmiejskiej zabudowy, mogące rodzić później problemy.
3) W zakresie ciągu pieszo-rowerowego w kartach o numerach 29, 30 i 31 oraz kart terenów do niego przylegających wniósł o usunięcie zapisów z kart terenów o numerach 29, 30 i 31 ciągu pieszo-rowerowego oraz z kart terenu do niego przylegających, ustalających wymóg zachowania prześwitów między budynkami (pomiędzy częściami zabudowy), stanowiących otwarcia widokowe w kierunku wnętrz kwartałów zabudowy, o łącznej szerokości min 25% długości poszczególnych terenów (karty od 03 do 10) mierzonej od strony ciągu pieszo rowerowego.

Wnętrza kwartałów powinny być wydzielone od części publicznej. Najlepiej takiego wydzielenia, w warunkach śródmiejskich, dokonać poprzez zabudowę pierzejową z usługami zlokalizowanymi w parterach. Wniósł o wprowadzenie w zapisach planu pełnych linii zabudowy wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego. Ewentualne otwarcia (w mniejszych ilościach niż zaproponowano w planie) powinny być powyżej poziomu „0" (podniesiony teren we wnętrzu kwartału). Ciągłość usług w parterach powinna być zachowana. Aby wprowadzić zieleń należałoby przewidzieć wcięcia w zabudowie kwartałów tworzące coś w rodzaju „zielonych kieszeni" odchodzących na boki ciągu pieszo-rowerowego, przy zachowaniu wydzielenia przestrzeni publicznej od półprywatnej, poprzez zabudowę. W planie brak zapisów zabraniających wygradzania terenów kwestię tę należałoby jakoś uregulować odpowiednimi zapisami). Istnieje zatem ryzyko, że inwestor oddzieli wnętrza kwartałów płotem, w miejscu wymaganych otwarć widokowych. Takie rozwiązanie przestrzenne byłoby bardzo antymiejskie. Dodatkowo nigdzie nie zdefiniowano głębokości tych otwarć, co przy zapisach zezwalających na realizację nadziemnych kondygnacji garażowych (umożliwiona wtedy większa intensywność) budzi niejasności. W jakimś sensie te zapisy wykluczają się wzajemnie. Istnieje ryzyko, że inwestor robi przerwę w zabudowie powyżej poziomu „0", a w poziomie „ 0 " znajdowałby się garaż - plan nie zabezpiecza przed powstaniem ślepej ściany garażu wzdłuż głównego ciągu pieszo-rowerowego nowej części śródmieścia.

Jeżeli intencją zapisów o w/w otwarciach widokowych było otwarcie na zieleń wnętrz kwartałów, należy wziąć pod uwagę, że we wnętrzach tych będą realizowane garaże. Z przyczyn technicznych zieleń zlokalizowana na stropach garaży nie jest zbyt bujna i ogranicza się do traw i zieleni niskiej o niewielkim ukorzenieniu. Taka zieleń nie posiada wysokich walorów widokowych. Dodatkowo widok na wnętrza kwartałów zabudowy sam w sobie także nie wydaje się atrakcyjny, a może stanowić dyskomfort dla mieszkańców, zwłaszcza przy dostępności tego terenu dla wszystkich (np. w przypadku braku ogrodzenia).

4) W zakresie karty terenu 04 U/MW3 wniósł o przesunięcie zachodniej linii zabudowy o 5 m w karcie terenu 04 U/MW3, w stronę ulicy na karcie 22, tak by była w jednej linii z linią zabudowy przyjętą na karcie 03.

   Biorąc pod uwagę przebieg linii zabudowy (zachodniej) na karcie 03 oraz na linie zabudowy istniejącego budynku sądu, nie ma przestrzennego uzasadnienia dla wycofania linii zabudowy na karcie 04.

5) W zakresie obszaru wyłączonego z zabudowy pomiędzy kartami 03 i 05 oraz 04 i 06 (do zagospodarowania w formie zieleni rekreacyjno-wypoczynkowej) wniósł o wyznaczenie w/w obszaru poprzez odrębną kartę terenu (o oznaczeniu odpowiednim dla ciągu pieszego) lub/i o dodatkowe zapisy zabraniające grodzenia tego terenu oraz tworzenia przymieszkaniowych ogródków.

   Należy wprowadzić takie zapisy, które zapewnią ogólnodostępność tego obszaru oraz wymuszą wprowadzenie usług w parterach. Istniejące zapisy umożliwiają realizację mieszkań zamiast usług w parterach. Zlokalizowanie mieszkań w parterach przy obszarze zielonym będzie prowokować dewelopera do tworzenia w tym miejscu ogródków dostępnych z tych mieszkań. Dodatkowo nie ma zapisów regulujących kwestie grodzenia terenu jedynie są zapisy dotyczące ogrodzeń w sąsiedztwie skrzyżowań), co sprawia, że istnieje niebezpieczeństw/o zamknięcia tego obszaru płotem. Wszystko powyższe stanowiłoby rozwiązania nie przystające do obszaru śródmiejskiej zabudowy i wpływałoby negatywnie na jego funkcjonalność.

6) W zakresie zapisów odnoszących się do stosowania ogrodzeń wniósł o całkowity zakaz stosowania ogrodzeń od strony przestrzeni wyznaczonych liniami zabudowy na całym obszarze planu, z wyjątkiem ewentualnych bram wjazdowych, bram wejściowych itd. Zapisy planu praktycznie nie regulują kwestii ogrodzeń. W zabudowie śródmiejskiej wydzielenia pomiędzy przestrzeniami publicznymi a półprywatnymi powinny być tworzone przy pomocy zabudowy, a nie ogrodzeń. W punkcie § 6 podpunkt 4 jest zapis odnośnie ogrodzeń pełnych o treści: „W sąsiedztwie skrzyżowań z drogami publicznymi, przy których nie zastosowano narożnych ścięć linii rozgraniczających o wymiarach co najmniej 5 m x 5 m, zagospodarowanie na działkach narożnych nie powinno ograniczać widoczności dla użytkowników ruchu w obrębie trójkątów widoczności 5 m x 5 m - wyklucza się m.in. stosowanie ogrodzeń pełnych oraz zieleni ograniczającej widoczność". Wyklucza się ich stosowanie, jednak należy rozumieć, że ogrodzenia ażurowe są dopuszczalne w w/w miejscach. Dopuszczenie stosowania ogrodzeń (oprócz pełnych przy skrzyżowaniach, ale w innych miejscach już można stosować także pełne) jest błędem planistycznym i czymś niedopuszczalnym w zabudowie śródmiejskiej.

7) W zakresie braku zapisów o minimalnych współczynnikach powierzchni usługowej w stosunku do powierzchni mieszkalnej (dla kart od 03 do 10) wniósł o wprowadzenie zapisów o procentowym udziale powierzchni usługowej do powierzchni mieszkalnej (wielkość udziału do zdefiniowania przez Biuro Planowania).
W planie powinny znajdować się zapisy wymuszające na inwestorze mieszanie funkcji poprzez realizację, oprócz mieszkań i usług w parterach, także budynków o funkcji biurowej. Deweloper, wybrany do zagospodarowania Międzytorza skupia się głównie na budownictwie mieszkaniowym, tak więc ze względu na profil swojej działalności, realizację powierzchni biurowych może uznać za mniej atrakcyjną. Istnieje ryzyko, że na wszystkich kartach o oznaczeniu U/MW3 powstaną tylko budynki mieszkalne z usługami w parterach. Międzytorze powinno być nie tylko miejscem, gdzie się mieszka, ale także miejscem, gdzie się pracuje. Funkcje mieszane (zabudowa mieszkaniowa i biurowa) byłyby pożądane dla tego obszaru.
8) W zakresie terenów 01 UC/MW3 oraz 02 KS/UC wniósł o:
   a) wprowadzenie minimalnych wysokości zabudowy, odpowiednio o 1 m mniejszych niż wysokości maksymalne dla danych obszarów zabudowy pierzejowej, np. dopuszczalna jest wysokość zabudowy do 19 m od poziomu ulicy i 5 kondygnacji nadziemnych z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 22 m i 6 kondygnacji nadziemnych, pod warunkiem wycofania podwyższonych części. W takim przypadku minimalna wysokość zabudowy powinna być określona na 18 m z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 22 m i 6 kondygnacji nadziemnych, pod warunkiem wycofania podwyższonych części. Analogicznie w przypadku wysokości 22 m z podwyższeniem do 25 m. Kondygnacje handlowe w galeriach handlowych, na których lokale przyciągają najwięcej osób to poziomy -1, 0 oraz +1. Dlatego istnieje ryzyko, że wysokość centrum handlowego, które tu może powstać, ograniczy się tylko do dwóch kondygnacji nadziemnych. Inwestor może uznać za nieopłacalne budowanie do wysokości 19 m czy 22 m (z ewentualnymi podwyższeniami), gdyż ewentualne następne kondygnacje o funkcji np. biurowej będą wymagały innych rozwiązań konstrukcyjnych, będą one zlokalizowane nad kondygnacjami handlowymi, które charakteryzują się dużymi rozpiętościami stropów. Może się okazać, że ostatecznie zostanie zbudowana 2 kondygnacyjna (niska) galeria z wystającymi z jej horyzontalnej bryły wieżowcami o wysokości 55 m. Taki sposób zabudowy byłby niespójny z pozostałą zabudową śródmieścia. Wysokość pierzei zabudowy powstałej na kartach 01 i 02 powinna być zbliżona do wysokości pierzei zlokalizowanych na pozostałych obszarach objętych planem miejscowym.
   b) wydzielenie z kart terenu, łącznika ul. Nowej Węglowej z ul. Morską (stworzenie karty terenu dla tego łącznika) oraz o przeznaczenie zachodnich części kart 01 i 02 pod zabudowę, z dostosowaniem do większej powierzchni przeznaczonej pod zabudowę parametrów takich jak: intensywność zabudowy (oraz innych jeśli to konieczne). Nie ma powodu by zabudowa śródmieścia kończyła się na w/w łączniku, a po jego zachodniej stronie były niezagospodarowane tereny,
   c) wymuszenie zapisami planu podziału bryły potencjalnej galerii handlowej na mniejsze fragmenty zabudowy dostosowane do skali sąsiedniej zabudowy kwartałowej, np. poprzez wprowadzenie linii zabudowy wewnątrz kwartału z dopuszczeniem realizacji pomiędzy tymi liniami np. przeszklonych pasaży.
   Niepożądana w samym centrum miasta byłaby lokalizacja jednego dużego obiektu o zwartej bryle podobnego do centrum Riviera. Centrum handlowe, które jest przewidywane na terenach 01 i 02 powinno składać się z kilku brył, połączonych, jeśli to konieczne, ze sobą funkcjonalnie, ale dających możliwość przechodzenia pomiędzy nimi, sprawiając wrażenie bycia w mieście, a nie w wielkim budynku. Obiektem, który może posłużyć za wzór w rozwiązaniu dużych powierzchni handlowych w śródmiejskiej zabudowie jest np. centrum „ARKADEN ” w Berlinie;
9) W zakresie kart terenów 02 KS/UC, 25 KD-Z (KD-L) i 24 KD-Z (KD-L) 1/2 wniósł o zrezygnowanie z wycofania linii zabudowy na karcie 02 przy karcie 24 – dotyczy miejsca przewidzianego pod zjazd dla autobusów na Plac Konstytucji.
Wielkość zjazdu, jak i zespołu przystanków na karcie 25 powinny być ograniczone do minimum. Rozwiązanie przyjęte przez projektantów, do którego dostosowane są zapisy planu, jest bardzo powierzchniochłonne, przez co niedopasowane do warunków śródmiejskich. Na karcie 02 przewidziana jest lokalizacja miejsc postojowych między innymi dla autobusów miejskich. To tutaj (na terenie 02) powinny oczekiwać autobusy, które mają tu pętlę, przyjechały za wcześnie itd.

Pod dworzec powinny tylko podjeżdżać autobusy o przewidzianym w rozkładzie czasie, dokonywać załadunku/ wyładunku i odjeżdżać dalej. W tym eksponowanym miejscu, na Placu Konstytucji, przed wejściem głównym na dworzec kolejowy, nie powinno się odbywać żadne parkowanie i oczekiwanie autobusów. Miejsce przeznaczone dla komunikacji powinno być tu ograniczone do minimum - tak miejsca przystanków jak i pasów dojazdu do tych przystanków. Rozwiązanie komunikacyjne, na którym opiera się plan, powinno zostać zweryfikowane i poprawione.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 3) Uzasadnione było doprecyzowanie ustaleń planu w zakresie dopuszczalnych rozwiązań przestrzennych w sytuacji realizacji parkingów nadziemnych w sąsiedztwie planowanego ciągu pieszo-rowerowego, a które znalazłyby się w poziomie ciągu.

Ustalenia planu zostały uzupełnione o zapisy dopuszczające realizację nadziemnych kondygnacji garażowych w odległości min. 15 m od granicy ciągu pieszo-rowerowego - na styku z określonym na rysunku planu obszarem lokalizacji zabudowy niskiej. Otwarcia widokowe w kierunku wnętrz kwartałów zabudowy, należy w takim przypadku zapewnić powyżej kondygnacji garażowych, natomiast w poziomie ciągu pieszo-rowerowego – w obszarze lokalizacji zabudowy niskiej określonej na rysunku planu, łącznie na min. 25% długości poszczególnego terenu mierzonej od strony ciągu pieszo-rowerowego – należy pozostawić teren niezabudowany, zagospodarowany w formie zieleni z możliwością realizacji dojść i schodów prowadzących na wyżej położone tereny rekreacyjne.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1a, 2b) Zgodnie z definicją zawartą w Słowniku języka polskiego „ciąg" to „*nieprzerwana ciągłość czegoś w czasie, w następujących po sobie zdarzeniach*". Wskazane na rysunku planu ciągi usługowe w parterach budynków realizowanych wzdłuż ulic są obligatoryjne wg ustaleń planu. Funkcja usługowa w parterach budynków wielorodzinnych wynika z ustalonego przeznaczenia i określonych zasad kształtowania zabudowy. Partery usługowe wymagają zapewnienia dostępności dla klientów usług, co niejako wymusza ogólnodostępność, szczególnie uzasadnioną od strony ulic. Projekt planu nie określa zakresu tej dostępności – właściciel ma prawo dostosować ją do własnych potrzeb. Należy zauważyć, że dostępność do usług wymaganych w parterach budynków dla klientów, w szczególności dostępności od strony ulic, leży w interesie właściciela nieruchomości. Przyjęte w projekcie odsunięte linie zabudowy pozwolą na kształtowanie stref wejściowych o charakterze szerszego traktu pieszego umożliwiającego lokalizowanie zieleni, obiektów małej architektury czy też ogródków gastronomicznych w sezonie letnim. Kwestionowane w uwadze rozwiązania – usługi dostępne od wnętrza budynku – wydają się mało prawdopodobne, w szczególności w przypadku usług w parterach zabudowy pierzejowej realizowanej wzdłuż ciągów pieszych – byłyby niekorzystne dla funkcjonowania usług.

Ad 1b, 7) Obszary zabudowy śródmiejskiej są i powinny pozostać obszarami wielofunkcyjnymi – zapewnia to różnorodność zagospodarowania, aktywność i bezpieczeństwo obszaru zarówno w ciągu całej doby jak i całego tygodnia. Analiza możliwości realizacji programu usługowego wynikającego z zapisów planu, wskazuje, że minimalna powierzchnia użytkowa usług stanowić będzie ok. 50% wszystkich funkcji występujących na obszarze objętym planem. Dlatego rozszerzanie wymogu usług nie byłoby korzystne. Zapisy projektu planu nie ograniczają wielkości programu usługowego, natomiast wymuszanie zbyt dużego programu usług nierealistyczne z punktu widzenia potencjalnego zapotrzebowania na usługi. Ustalenia planu nie wykluczają możliwości lokalizacji usług wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego – wymagają przystosowania parterów budynków od strony ciągu pieszo-rowerowego do lokalizacji obiektów usługowych (odpowiednia podwyższona wysokość kondygnacji, ukształtowanie elewacji wystawowej, możliwość niezależnych wejść od strony przestrzeni publicznych). Partery te mogą być czasowo wykorzystywane na cele mieszkaniowe.

Ad 2a) Ustalone w planie nieprzekraczalne linie zabudowy/nieprzekraczalne linie zabudowy pierzejowej, wyznaczone zostały wzdłuż najdłuższych projektowanych pierzei tj. wzdłuż planowanej ulicy Nowej Węglowej, ul. Jana z Kolna, ciągu pieszo-rowerowego oraz na terenach dopuszczonej lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2. Przyjęty charakter linii zabudowy ma na celu zróżnicowanie długiego ciągu frontowych elewacji budynków poprzez np. wycofanie fragmentów zabudowy, realizację dodatkowych przestrzeni ogólnodostępnych, lokalizację większych otwarć od strony ciągu pieszo-rowerowego (ponad wymóg określony w planie), poszerzających optycznie przestrzeń ulic i ciągu, wpływających pozytywnie na odbiór przestrzeni publicznych.

Ad 4) W związku z przepisami rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w zakresie dotyczącym odległości dla przejść pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną, przejście piesze w obrębie drogi 22 KD-Z (KD-L) 1/2 na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego, będzie możliwe jedynie w formie pomostu lub kondygnacji nadwieszonej nad poziomem terenu. Plan nie rozstrzyga o formie realizacji ciągu, z zastrzeżeniem zapewnienia jego ogólnodostępności dla potencjalnych użytkowników (niezależnie od godzin otwarcia centrum). Biorąc pod uwagę ograniczenia wynikające z ww. przepisów, nieprzekraczalna linia zabudowy na terenie 04 U/MW3 została wycofana na odległość 10 m od strony drogi 22 KD-Z (KD-L) 1/2. Powyższe stworzy lokalne poszerzenie, prowadzące ruch pieszy w kierunku pl. Konstytucji, podkreślające strefy wejściowe do przyległych usług o charakterze szerszego traktu pieszego, umożliwiające lokalizowanie zieleni, obiektów małej architektury czy ogródków gastronomicznych, w sąsiedztwie ciągu pieszego.
Ad 5,6) Ustalony w projekcie planu obszar wyłączony z zabudowy pomiędzy terenami 03-06 U/MW3 ma znaczenie przede wszystkim kompozycyjne. Dzieli znaczny obszar, położony pomiędzy ul. 3 Maja i ulicą łączącą pl. Konstytucji z projektowaną ulicą Nową Węglową, na mniejsze kwartały, nawiązujące szerokością do zagospodarowania po drugiej stronie ul. Jana z Kolna. Miejsce obszaru wyłączonego z zabudowy wskazane zostało na przedłużeniu istniejącego przejścia w rejonie hali targowej. Ustalone w planie tereny przestrzeni publicznych stanowią ok. 30 % powierzchni obszaru objętego planem. Nie wyklucza to możliwości realizacji powierzchni ogólnodostępnych terenów, które zostaną sprecyzowane na etapie poszczególnych inwestycji za zgodą właściciela terenu. W planie rozróżnione są dwa rodzaje terenów ogólnodostępnych w zależności od form własności terenu. Pierwszy rodzaj to ogólnodostępne, miejskie przestrzenie publiczne, obejmujące: drogi publiczne i place miejskie, publicznie dostępny ciąg pieszo-rowerowy z towarzyszącą zielenią urządzoną (tereny 29-31 KD-X/ZP) oraz publicznie dostępny park miejski (teren 15 ZP). Drugi rodzaj przestrzeni stanowi uzupełniający układ ogólnodostępnych przestrzeni publicznych na terenach prywatnych, obejmujący place ogólnodostępne na terenach 01 UC/MW3 i 08 U/MW3, ogólnodostępne przejścia piesze w obrębie kwartałów zabudowy na terenach 01 UC/MW3 i 02 KS/UC oraz tereny zieleni urządzonej (teren 16 ZP). Wymienione powyżej przestrzenie powinny zachować ogólnodostępny, publiczny charakter. Nie dopuszcza się wygradzania tych terenów.
Natomiast kontrola dostępu do zespołów mieszkaniowych, także w formie wygrodzeń jest niezbędna dla zapewnienia prywatności przestrzeni mieszkalnych. Projekt planu wymaga, aby na terenach zabudowy wielorodzinnej zaprojektować urządzone zielone tereny rekreacyjne dla mieszkańców projektowanej zabudowy. Projekt planu nie zakłada realizacji ogólnodostępnych urządzeń rekreacyjnych na terenach mieszkaniowych, zatem ich dostępność będzie uzależniona od decyzji przyszłych wspólnot mieszkaniowych.
Ad 8a, 8c) Przedmiotowy projekt planu ma na celu rozpoczęcie przekształceń obszaru położonego na północ od ul. Jana z Kolna – zmianę dotychczasowego przemysłowo-składowego charakteru obszaru w kierunku rozwoju funkcji śródmiejskich. Pierwszy etap przekształceń zakładany jest w kwartale położonym po północnej stronie ul. Jana z Kolna, pomiędzy ulicami: Władysława IV oraz 3 Maja – oznaczonym w planie jako teren 08 U/MW3. Mając na uwadze dotychczasowe plany inwestora – spółki Semeko Operator – można się spodziewać, że powstanie tam zabudowa która będzie maksymalnie wykorzystywać dopuszczone w projekcie planu wskaźniki. Lokalizacja centrum handlowego na terenach 01 UC/MW3 oraz 02 KS/UC jest właściwa ze względu na sąsiedztwo węzła integracyjnego Gdynia Główna, uwzględniającego dojazd do planowanych usług transportem zbiorowym i indywidualnym. Ustalenia projektu planu nie przesądzają o wielkości programu handlowego na tych terenach – zadecyduje o tym realne zapotrzebowanie.
Biorąc pod uwagę znaczenie budynków wysokich i wysokościowych, stanowiących dominanty architektoniczne w przestrzeni publicznej i krajobrazie miasta oraz możliwość lokalizacji większych zespołów handlowych, istotne jest, aby ich formy architektoniczno-urbanistyczne zostały wyłonione w drodze konkursów, przeprowadzonych z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe. Jednakże zapisy planów o konieczności organizacji konkursów architektonicznych są kwestionowane przez sądy administracyjne, dlatego nie mogą być skutecznie wprowadzone do ustaleń planu. Zmiany planu miejscowego, uwzględniające wyniki konkursów w zakresie lokalizacji budynków wysokościowych, a w razie potrzeby również uściślające formę i zasięg obszarów usługowych, zostaną wprowadzone w trybie przewidzianym w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (w takim samym, w jakim plany są uchwalane).

Ad 8b) W projekcie planu rezerwowany jest korytarz dla przyszłego połączenia drogowego pomiędzy projektowaną ulicą Nową Węglową a ul. Morską – na podstawie opracowanych wstępnych koncepcji takiego połączenia. Ewentualne możliwości zabudowy po zachodniej stronie rezerwowanego korytarza rozważone zostaną na późniejszym etapie, w ramach sporządzenia zmiany planu uwzględniającego szczegółowe parametry ww. połączenia drogowego.
Ad 9) Ustalone w projekcie planu poszerzenie linii rozgraniczających ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie pl. Konstytucji, uwzględnia rozwiązania komunikacyjne przyjęte w opracowaniu pn. „Projekt koncepcyjny układu komunikacyjnego pl. Konstytucji w rejonie węzła integracyjnego Gdynia Główna", grudzień 2015 r. Projekt uzyskał wstępną akceptację ZDiZ, ZKM oraz PKP PLK S.A. Koncepcja przewiduje główną „szynę" komunikacji miejskiej w ciągu ulic: Wójta Radkego, pl. Konstytucji oraz Janka Wiśniewskiego. Ustalone w planie poszerzenie uwzględnia optymalną geometrię ruchu w obrębie pl. Konstytucji dla linii autobusowych obsługujących północne dzielnice miasta.

5. **Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.** wniósł o:
1) W § 8 w ust. 1 pkt 1 wprowadzenie zapisów, dotyczących uciążliwości związanych z działalnością portową takich jak: hałas, zapylenie, nieprzyjemny zapach itp.
2) W § 8 w ust. 1 pkt 1 wprowadzenie zapisu, że w przypadku sprzedaży lokali usługowych i mieszkalnych, konieczne jest zawarcie w umowie z nabywcami nieruchomości klauzuli informującej o tym, że w sąsiedztwie nieruchomości prowadzona jest działalność portowa, co może nieść za sobą uciążliwości z tytułu immisji - „klauzula uciążliwości".
3) W § 10 ust. 1 pkt 3 wprowadzenie zapisu o konieczności wykonania szerszej analizy komunikacyjnej, która będzie obejmować swym zakresem Węzeł Ofiar Grudnia oraz połączenie ulicy Wiśniewskiego z Estakadą Kwiatkowskiego, celem wykluczenia zbyt dużego obciążenia na tych skrzyżowaniach, obsługujących ruch miejski, portowy i terenów stoczniowych.
4) W § 10 ust. 2 7) wprowadzenie zapisu - na obszarach o nr: 01, 03, 05, 07, 22, 23 przebiega dwutorowa linia napowietrzna wysokiego napięcia 110 kV do stacji transformatorowej GPZ Gdynia Port. Na słupach tej linii napowietrznej znajduje się napowietrzny kabel światłowodowy należący do ZMPG S.A., który w przypadku jej skablowania lub zmiany przebiegu musi również zostać przebudowany. Kabel ten zakończony jest w stacji GPZ Gdynia Port i w kierunku ul. Warsztatowej ułożony jest w kanalizacji teletechnicznej.
5) W § 14 ust. 1 (karta numer 01), ust. 3 (w stosunku do kart terenów o numerach 03, 05, 07), ust. 5 (karta numer 09) wprowadzenie zapisów dotyczących uciążliwości związanych z prowadzeniem działalności portowej - „klauzula uciążliwości".
6) W § 14 ust. 1 (karta numer 01), ust. 3 (w stosunku do kart terenów o numerach 03, 05, 07), ust. 5 (karta numer 09) - wykluczenie funkcji mieszkaniowej, ze względu na uciążliwe sąsiedztwo terenów portowych.
7) Ponadto w prognozie oddziaływania na środowisko nie uwzględniono w wyczerpującym zakresie uciążliwości z rejonu portu. Nie wskazano ani nie podjęto próby analizy jak te uciążliwości będą wpływały na użytkowników budynków zlokalizowanych wzdłuż ulicy Nowej Węglowej, zgodnie z wymogami określonymi w art. 51 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Nie przeanalizowano również omawianej prognozy w odniesieniu do innych dokumentów powiązanych z niniejszym planem zagospodarowania m.in. planowanej Nowej Węglowej. Wybudowanie nowej ulicy wprowadzi w ten rejon nowe źródło zanieczyszczeń, co nie zostało poddane analizie dotyczy to m.in. zanieczyszczenia powietrza oraz poziomu hałasu.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1,5) Ustalenia planu uwzględniają potencjalne możliwości przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu, związanych także z ruchem kolejowym obsługującym tereny portowe, położone po północnej stronie obszaru objętego planem. Potencjalne uciążliwości uwzględniono w ustalonym przeznaczeniu i zasadach kształtowania zabudowy (poprzez wymagane pierzeje usługowe od strony tereny portowych – wzdłuż projektowanej ulicy Nowej Węglowej). Zapisy planu wymagają także w wypadku lokalizowania pomieszczeń chronionych przed hałasem od strony ulic lub terenów kolejowych zastosowanie odpowiednich rozwiązań przestrzennych lub technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach.
Brak jest przepisów regulujących kwestie uciążliwości związanych z zapyleniem czy nieprzyjemnym zapachem, co uzasadnia odstąpienie od uwzględniania tej materii w ustaleniach planów miejscowych. Wg informacji zamieszczonych na stronie Ministerstwa Środowiska resort podejmuje próby

uregulowania problemu uciążliwości zapachowej. Pierwszym etapem jest materiał informacyjno–edukacyjny w postaci wytycznych technicznych pn. Kodeks przeciwdziałania uciążliwości zapachowej.
Działalność portowa w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy śródmieścia miasta nie powinna powodować zagrożeń dla życia, zdrowia lub mienia mieszkańców Gdyni, ani nie powinna przekraczać dopuszczalnych poziomów uciążliwości określonych w odpowiednich przepisach.
Ad 2) Zakres uwagi wykracza poza szczegółowość ustaleń planu miejscowego. Analiza przepisów szczegółowych i odwołujących się do nich rozstrzygnięć nadzorczych oraz wyroków sądów administracyjnych, uzasadnia odstąpienie od uwzględniania w ustaleniach planów miejscowych zapisów warunkujących ich prawomocność w zależności od zaistniałych okoliczności zewnętrznych.
Ad 3) Założenia rozwoju układu komunikacyjnego północnej części Śródmieścia Gdyni są wynikiem studiów i opracowań projektowych prowadzonych od wielu lat. Podstawowy układ komunikacyjny dla obsługi terenów rozwojowych północnej części śródmieścia Gdyni, został określony w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni*, przyjętym uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XVII/400/08 z 27 lutego 2008 r. - zgodnie z wcześniejszymi studiami koncepcyjnymi. Obsługa komunikacyjna terenów objętych projektem planu będzie opierać się głównie na transporcie zbiorowym. By zapewnić sprawną obsługę transportu indywidualnego w kierunku północnym, konieczne będzie oprócz budowy planowanych ul. Nowej Węglowej i ul. Nowej Waszyngtona, zrealizowanie poszerzenia ul. Janka Wiśniewskiego i przebudowy jej węzłów z Estakadą Kwiatkowskiego.
Ad 4) Zapisy projektu planu uwzględniają główne elementy istniejącej infrastruktury technicznej, do której należy napowietrzna linia elektroenergetyczna wysokiego napięcia 110 kV. Możliwość realizacji zabudowy w miejscach kolizyjnych z istniejącą infrastrukturą techniczną, będzie musiała być poprzedzona przełożeniem sieci w uzgodnieniu z gestorami sieci – niezależnie od ustaleń planu miejscowego. Szczegółowy zakres przebudowy czy budowy infrastruktury będzie przedmiotem odrębnej dokumentacji na etapie poszczególnych inwestycji, nie jest możliwy do określenia na etapie planu miejscowego. Konieczność uzyskania warunków technicznych od gestorów sieci oraz zakres uzgodnień wynikają z przepisów odrębnych.
Ad 6) Obszary zabudowy śródmiejskiej są i powinny pozostać obszarami wielofunkcyjnymi – zapewnia to różnorodność zagospodarowania, aktywność i bezpieczeństwo obszaru zarówno w ciągu całej doby i jak i całego tygodnia. Analiza możliwości realizacji programu usługowego wynikającego z zapisów planu, wskazuje, że minimalna powierzchnia użytkowa usług stanowić będzie ok. 50% wszystkich funkcji występujących na obszarze objętym planem. Zapisy projektu planu nie ograniczają wielkości programu usługowego, natomiast wymuszanie zbyt dużego programu usług byłoby nie tylko sprzeczne z zasadą wielofunkcyjności, ale i nierealistyczne z punktu widzenia potencjalnego zapotrzebowania na usługi. Ograniczałoby elastyczności rozwiązań funkcjonalnych i projektowych oraz zróżnicowanie charakteru przestrzeni publicznych.
Ad 7) Prognoza zawiera charakterystykę, jakości środowiska w rejonie obszaru planu, w tym wód gruntowych, stanu aerosanitarnego oraz klimatu akustycznego, sporządzoną na podstawie dostępnych, obowiązujących dokumentów. Siłą rzeczy obejmuje ona także normowane skutki oddziaływania terenów portowych na otoczenie, które trudno oddzielić od oddziaływania innych części miasta położonych w Pradolinie Kaszubskiej. Charakterystyka nie obejmuje oddziaływań nie objętych do tej pory odpowiednimi normami jak na przykład oddziaływań odorowych, często przywoływanych w kontekście funkcjonowania portu. Odniesieniem się wprost do instalacji zlokalizowanych na terenie portu jest analiza ryzyka wystąpienia poważnej awarii w Morskim Terminalu LPG. Skutki lokalizacji planowanej ulicy Nowej Węglowej dla lokowanej przy niej zabudowy zostały ujęte m.in. w prognozie oddziaływania na środowisko przedmiotowego planu miejscowego. Na tej podstawie wzdłuż ulicy wprowadzono zabudowę pierzejową, dla której obowiązują warunki ochrony akustycznej sformułowanie w ustawie Prawo ochrony środowiska.

6. **Paweł Stolarczyk Radny Miasta Gdyni** wniósł o zmianę treści § 10 ust. 1 pkt 6) ppkt h) w ten sposób, że otrzymuje brzmienie: „h) w obrębie terenu 02 KS/11C ustala się obowiązek realizacji min. 25 stanowisk postojowych dla autobusów i trolejbusów transportu publicznego, w tym: - min. 15 stanowisk dla autobusów i trolejbusów komunikacji miejskiej, - min. 10 stanowisk dla autobusów komunikacji regionalnej, krajowej i międzynarodowej;". Nowa pętla autobusowo-trolejbusowa komunikacji miejskiej przy Dworcu Głównym PKP/Placu Konstytucji wymagać będzie zwiększenia z 10 do 15 minimalnej liczby stanowisk dla autobusów i trolejbusów w miarę tworzenia nowych

połączeń dynamicznie rozwijającej się komunikacji miejskiej (przykładem jest ostatnio uruchomiona linia trolejbusowa nr 29).
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Przestawiony w projekcie planu układ komunikacyjny w rejonie węzła integracyjnego Gdynia Głowa wraz z programem węzła jest wynikiem opracowania pn. „Projekt koncepcyjny układu komunikacyjnego pl. Konstytucji w rejonie węzła integracyjnego Gdynia Główna", grudzień 2015 r. Projekt uzyskał wstępną akceptację ZDiZ, ZKM oraz PKP PLK S.A, wraz z wytycznymi dotyczącymi dalszych prac projektowych na etapie przygotowania inwestycji. W oparciu o wyniki ww. opracowania, projekt planu rezerwuje obszar niezbędny dla realizacji zakładanego programu węzła integracyjnego oraz ustala wymóg realizacji minimum programu parkingowego dla autobusów transportu publicznego oraz autobusów turystycznych w obrębie terenu 02 KS/UC.
Weryfikacja rozwiązań komunikacyjnych, w tym liczby oraz typów stanowisk itp., będzie przeprowadzona w kolejnych etapach dokumentacji projektowej, w oparciu o wielkości planowanych potoków pasażerskich zintegrowanych funkcjonalnie na węźle Gdynia Główna, z uwzględnieniem zadanych stanów planistycznych rozwoju przestrzennego oraz modelu systemu transportowego miasta Gdyni.

7. **Roman Kierszka** wniósł o wzięcie pod uwagę przepustowości ulic i ich znaczenia już dzisiaj, w związku z dodatkową zabudową.
Zdaniem wnoszącego uwagę powinno się uwzględnić zieleń urządzoną dla np. pasażerów korzystających z autokarów turystycznych na Placu Konstytucji, a także parking, który w przyszłości będzie w stanie uwzględnić rosnące potrzeby parkingowe.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 5 ad 3.
Projekt planu określa odpowiednie wymagania parkingowe, dostosowane do lokalizacji obszaru planu w śródmieściu miasta. W rejonie węzła integracyjnego Gdynia Główna, w obrębie terenu 02 KS/UC ustalono obowiązek realizacji min. 10 stanowisk postojowych dla autobusów turystycznych. Plan dopuszcza zamienną realizację wymaganych stanowisk postojowych dla autobusów turystycznych na terenie 01 UC/MW3. Dodatkowo w obrębie terenu 02 KS/UC plan ustalił obowiązek realizacji całodobowego parkingu ogólnodostępnego o pojemności min. 150 miejsc postojowych, ponad wymaganą liczbę miejsc wynikającą z programu planowanego lub bilansowanego na tym terenie. Dodatkowe miejsca nie są wymagane, jeżeli liczba całodobowo ogólnodostępnych miejsc na terenie 02 KS/UC, przewidziana dla ośrodka usługowego zlokalizowanego na terenach 01 UC/MW3 i 02 KS/UC, wyniesie min. 300 miejsc postojowych, a także w przypadku realizacji podziemnego całodobowego ogólnodostępnego parkingu o wielkości min. 150 miejsc postojowych pod pl. Konstytucji na terenie 25 KD-Z (KD-L) 1/2. Przewidywane przekształcenia pl. Konstytucji związane z realizacją węzła integracyjnego Gdynia Gówna przewidują znaczną przestrzeń dedykowaną pieszym, w ramach której będzie mogła powstać także część zieleni.

8. **Stowarzyszenie Miasto Wspólne** przedstawiło następujące propozycje zmian:
1) W zakresie centrum handlowego – terenów 01 UC/MW3 oraz 02 KS/UC:
   a) podzielenie/rozbicie terenów 01 i 02 dopuszczających powstanie centrum handlowego na części. Wprowadzenie terenów KDX/ZP z otwartymi publicznie ogólnodostępnymi całodobowymi przejściami pod gołym niebem.
      Zbyt duża powierzchnia/skala zabudowy centrum handlowego w stosunku do istniejących obiektów usługowych w centrum Gdyni. Tworzenie kolejnego wielkopowierzchniowego centrum handlowego o gargantuicznych rozmiarach w terenach 01 i 02 może spowodować, że tzw. drobny handel przestanie mieć rację bytu, tym bardziej że Miasto Gdynia stara się ożywić zabytkową Halę Targową. Ewentualne dopuszczenie zamkniętych połączeń - wydzielonych części pod lub ponad poziomem 0. Ciągi pod gołym niebem gwarantują także przejście na poziomie 0, co dodatkowo wpływa na tzw. porowatość przestrzeni publicznej i użytkowanie jej przemieszczając w różnych kierunkach, stojąc lub siedząc - czyli korzystając z niej w różnych celach, od komunikacyjnych po odpoczynek.
   b) wykorzystanie ustaleń projektu planu przedłożonego na posiedzeniu MKUA - wersja z dnia 27.02.2012 r.
   c) ciągi usługowe w parterach ustalone na rysunku i w tekście winny zostać uzupełnione o ustalenie gwarantujące dostęp do każdego lokalu użytkowego (położonego w parterze) bezpośrednio z ulicy. Istnieje ryzyko braku właściwej egzekucji ciągów usług w poziomie parterów.

Możliwość realizacji gołej, betonowej lub szklanej ściany od strony ulicy oraz powstania usług z faktycznie działającym wejściem wyłącznie od wewnątrz.

d) ustalenie maksymalnej szerokości frontów handlowych od strony ulicy nawiązując do szerokości frontów w kamienicach gdyńskich, dzięki czemu uniknie się powstawania ścian zaplecza głównie sklepów o dużych powierzchniach, do których funkcjonujące publicznie w godzinach otwarcia wejścia będą wyłącznie od wnętrza obiektu.

e) powiększenie placu ogólnodostępnego w obrębie terenów zabudowy - 01 UC/MW3. Należy zrealizować plac ogólnodostępny o powierzchni nie mniejszej niż 1000 m^2.
Nieproporcjonalnie mały plac ogólnodostępny w obrębie terenów zabudowy - 01 UC/MW3. Zarówno w stosunku do zakładanej liczby użytkowników, jak i do skali planowanych obiektów - przestrzeń dla pieszych/podróżnych.

f) uwzględnienie w przepisach całodobowego, publicznego przejścia na poziomie terenu. Winno zapewnić się w terenie 01 nie „ogólnodostępne", ale „publiczne" przejście piesze łączące teren 02 z terenem 29 KD-X/ZP. Brak informacji w mpzp o udostępnieniu publicznego przejścia przez obiekt "w całości w poziomie terenu" i jego czasowej dostępności.

g) ustalenie minimalnego procentu powierzchni biologicznie czynnej - 30 %. Wymóg ustalenia powierzchni biologicznie czynnej w obrębie linii zabudowy. Brak ustalenia minimalnego procentu powierzchni biologicznie czynnej (01 UC/MW3), który wyegzekwował by od inwestora stworzenie tzw. zielonego dachu, co umożliwiłoby użytkowanie go przez mieszkańców lub pracowników. Odpowiada to założeniom mieszania funkcji handlowej i mieszkaniowej, w szczególności dostawiania nad centrum handlowym punktowych obiektów wysokich lub wysokościowych o funkcji mieszkaniowej lub usługowej (czyt. biurowej).

2) W zakresie transportu i komunikacji:

a) rezygnacja z przekroju 2/2 i ustalenie wyłącznie przekroju 1/2.

b) wprowadzenie ustalenia minimalnych szerokości chodnika - min. 3 metry po każdej stronie ulicy.

c) ustalenie planowanych szpalerów drzew wzdłuż terenów: 08, 09 i 10.

d) utrzymanie schematu głównych kierunków ruchu jak zaprezentowana w wariancie bez łącznika z Morską, czyli ruch do Śródmieścia przez 3 Maja, oraz ruch w stronę Estakady do Nowej Węglowej poprzez jednokierunkową Władysława IV.

e) zachowanie istniejącego układu jezdni w Śródmieściu (Władysława IV oraz 3 Maja).
Ryzyko powstania ulicy "przelotowej" (Władysława IV 2/2 - teren 18 KDZ), nieodpowiadającej miejskiemu charakterowi tej części miasta, co wpłynie na degradację śródmiejskiej tkanki urbanistycznej. Szerokie, dwie jezdnie mogą prowadzić do powstania znaczącej bariery przestrzennej m.in. dla transportu pieszego i rowerowego. Z uwagi na Konsulat Kultury, planowany ciąg pieszo-rowerowy oraz park miejski przestrzeń publiczna ulicy Władysława IV staje się bardzo istotna dla ruchu pieszego.

f) szerokość ciągu 29 KD-X/ZP powinna wynosić minimum 20 m, czyli co najmniej tyle ile wynosi przybliżona szerokość pozostałych ulic Śródmieścia Gdyni. Pożądanym byłoby, aby wyznaczono obowiązujące linie zabudowy na granicy linii rozgraniczających tereny. Tereny 29 KD-X/ZP oraz 30 KD-X/ZP szerokości 10 metrów są zdecydowanie za wąskie. Niczym nieuzasadnione jest wyznaczenie najwęższej przestrzeni publicznej w Śródmieściu Gdyni o łącznej długości prawie 0,5 km, będącej wyłącznie formalną wypadkową dzielącą na pół dwa kwartały na 4 części, a nie pełnoprawną przestrzenią publiczną, gdzie pod pojęciem ustawowym przez „obszar przestrzeni publicznej" – rozumie się obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne. Analogicznie w tego rodzaju wyznaczonej przestrzeni trudno nawiązywać kontakty społeczne w ciągu długości niemal 0,5 km i szerokości 10 m, zapewne w przyszłości ograniczony ogrodzeniami, które po realizacji zabudowy zostaną postawione przez przyszłe wspólnoty mieszkaniowe.

g) wprowadzenie obowiązku ciągów usługowych w terenach 03-11 wzdłuż terenów 29 oraz 30 oraz wprowadzenie zakazu ogrodzeń na styku terenów 03-11 z terenami 29 i 30.
Ciąg pieszo-rowerowy winien być główną osią zabudowy "Międzytorza". Bez wymogów usług ranga ciągu pieszo-rowerowego ulega obniżeniu. Ponadto istnieje poważne ryzyko ogrodzenia (brak regulacji w tym zakresie) terenów zabudowy, co może powodować, że ciąg pieszy będzie "martwy". Wprowadzenie obowiązku usług (generatora ruchu) zdecydowanie podniesie

atrakcyjność ciągów pieszych. Należy przypomnieć, że w Studium zawarto m.in następujące zapisy: „należy dążyć do utrzymania i zwiększenia udziału podróży pieszych, w szczególności poprzez:

- uwzględnianie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów, stosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta, w tym zmniejszanie liczby punktów kolizji z ruchem kołowym i podnoszenie atrakcyjności ciągów pieszych,
- kształtowanie przestrzeni publicznych na obszarze funkcjonalnego śródmieścia z priorytetem ruchu pieszego, w tym tworzenie na wybranych obszarach stref ruchu pieszego wolnych od samochodów(...)".

h) wprowadzenie następujących wskaźników parkingowych: budynki mieszkalne wielorodzinne – do 0,8 miejsca postojowego na 1 mieszkanie. Zbyt duże wskaźniki parkingowe wymaganej liczby miejsc postojowych dla samochodów. Lokalizacja zabudowy w centrum miasta, czyli w obszarze bardzo dobrze skomunikowanym transportem publicznym nie wymaga wprowadzania takich wymogów dla transportu indywidualnego.

i) ustalenie trasy rowerowej w terenie 24 KD-Z. Źle skomunikowany ciąg rowerowy Placu Konstytucji z ulicą Janka Wiśniewskiego.

j) ustalenie w przepisach projektu planu zakazu realizacji przejść podziemnych i kładek dla pieszych. Istnieje możliwość powstania barier komunikacyjnych dla pieszych - przejścia podziemne i kładki. W obszarach przestrzeni publicznych piesi powinni poruszać się w poziomie terenu.

k) ustalenie pomiędzy terenami 03 i 05 oraz 04 i 06, w kierunku Hali Targowej przebiegu ogólnodostępnych przejść pieszych. Stworzenie swobodnego, publicznego przejścia pieszego z terenu tzw. Międzytorza w kierunku Hali Targowej. Potrzeba wykreowania integracji, spójności przestrzeni publicznych.

3) W zakresie dominant/zabudowy:

a) wskazanie dokładnej lokalizacji dominant. Bez takiego zapisu istnieje niebezpieczeństwo chaosu urbanistycznego. Dopuszczone w projekcie planu w terenach nr: od 01 do 10 tzw. „lokalne dominanty architektoniczne" wysokości do 55 m nie są wyznaczone w konkretnych lokalizacjach. Ogólne zasady dotyczące maksymalnej powierzchni zabudowy dla każdej z dominant (750 m^2), minimalne wzajemne odległości pomiędzy dominantami (25 m), a także wycofanie lokalizacji dominanty od wyznaczonych linii zabudowy w żaden sposób nie gwarantują: zharmonizowanej kompozycji nowej części dzielnicy, właściwych relacji widokowych spoza granic planu, to jest z osi ulic: Władysława IV, 3 Maja, Janka Wiśniewskiego, z miejsc charakterystycznych jak m.in.: punktu widokowego na Kamiennej Górze, z Nb. Francuskiego jako planowanego miejsca cumowania promu z Karlskrony, z Estakady Kwiatkowskiego. Dopuszczone XVII-XXVIII kondygnacyjne budynki będą oddziaływać również na krajobraz w innych dzielnicach Gdyni. Ponadto istnieje ryzyko, gdy układ dominant spowoduje utworzenie w otaczającym krajobrazie "ściany" z kilku dominant, co może spowodować mało atrakcyjną ekspozycję z ważnych kierunków – ustalenia projektu umożliwiają taką sytuację.

b) ustalenie minimalnego procentu mieszkań o małej/dużej powierzchni, co ma umożliwić poprawę dostępności cenowej mieszkań. Należy dążyć do tego, żeby nowa "dzielnica" była zamieszkiwana przez różnorodne grupy osób. Istnieje ryzyko zakupu mieszkań przez osoby, które nie będą zamieszkiwały w centrum Gdyni na stałe.

c) określenie wysokości zabudowy - minimum 4 kondygnacje liczone od poziomu gruntu – dotyczy wybranych kart terenu – na podstawie analizy otoczenia.

4) W zakresie zieleni:

a) powiększenie łącznego obszaru parku (minimum 3 ha). Zaproponowana powierzchnia parku miejskiego jest niewystarczająca do zaspokojenia potrzeb obecnych oraz przyszłych mieszkańców śródmieścia Gdyni.
Obecnie w śródmieściu Gdyni nie ma wystarczającej ilości i powierzchni parków miejskich (zieleń urządzona) - publiczna, zorganizowana miejska przestrzeń zieleni pełniąca funkcje wypoczynkowe i rekreacyjne.

b) ustalenie minimalnego procentu powierzchni biologicznie czynnej - 30 % oraz wymóg ustalenia powierzchni biologicznie czynnej w obrębie linii zabudowy.
Brak ustalenia minimalnego procentu powierzchni biologicznie czynnej (01 UC/MW3), który

wyegzekwowałby od inwestora stworzenie tzw. zielonego dachu, co umożliwiłoby użytkowanie go przez mieszkańców lub pracowników.

c) ustalenie minimalnego procentu powierzchni biologicznie czynnej - 40 %.
Niewystarczające ustalenie procentu powierzchni biologicznie czynnej w obszarach 03-09, potrzeba stworzenia terenów zieleni w kwartałach zabudowy.

d) ponowne rozpatrzenie wniosków Biura Ogrodnika Miasta z dn. 28.11.2012 r.

e) ustalenie planowanych szpalerów drzew wzdłuż całej ulicy Władysława IV.
Ponadto wniosło o zapoznanie się z dodatkowymi materiałami dotyczących kształtowania przestrzeni miejskiej. Do pisma dołączono załączniki graficzne, w których przedstawiono propozycje zmian w mpzp.

W dodatkowym piśmie Stowarzyszenie Miasto Wspólne wniosło następujące uwagi:

5) § 2 ust. 1 pkt 1 lit. a - niezgodność z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu projektu mpzp w zakresie sposobu oznaczenia terenu „MW3 - zabudowa wielorodzinna, dla którego dopuszcza się lokalizację wydzielonych lokali użytkowych dla usług stanowiących uzupełnienie funkcji mieszkaniowej i niezakłócających jej". Skoro jest to tzw. funkcja mieszana mieszkaniowo-usługowa, to uchybienie winno zostać skorygowane - zgodnie z §9 ust. 4 ww. rozporządzenia poprzez dodanie do symbolu literowego MW3 np. po przecinku, ukośniku lub w jednym ciągu symbolu literowego „U".
6) § 2 ust. 7 jest niezgodny z obowiązującą uopizp, gdyż mpzp nie posiada legitymacji do „stanowienia linii podziału nieruchomości", poza ustaleniem zasad i warunków scalania i podziału nieruchomości objętych mpzp (art. 15 ust. 1 pkt 8 – uopizp).
7) § 13 pkt 1 lit. b - ustalenia planu regulują kwestie niezwiązane z jego kompetencjami w zakresie spełnienia wymagań w zakresie konieczności wykazania w projekcie budowlanym pokazania na elewacji frontowej linii przekroju terenu na wysokości krawężnika lub nawierzchni ulicy - zagadnienia te reguluje Prawo budowlane oraz rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.
8) W § 14 karty terenów o numerach 20-27 pkt 7 lit. b wprowadzono dopuszczenie zabudowy w karcie drogowej, dla której nie ustalono wymaganych uopizp zasad kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu, tzn. poza ustaleniem dopuszczenia kondygnacji nie ustalono np. intensywności zabudowy, wysokości zabudowy (poza dopuszczeniem jednej kondygnacji, której wysokość może wynosić np. 15 m), itd., tym bardziej, że na rysunku projektu planu ustalono linie zabudowy. W takim przypadku powinno się wydzielić ograniczony liniami zabudowy fragment przestrzeni przeznaczonych pod łączniki pomiędzy terenami i utworzyć karty drogowo-terenowe.
9) W § 14 karty terenu o numerze 33 wprowadzono ustalenie: „część terenu 33 TZ przewidywana jest do zmiany przeznaczenia na poszerzenie ciągu pieszo-jezdnego”, które jest niezgodne z art. 4 ust. 3 uopizp, gdyż w odniesieniu do terenów zamkniętych ustala się tylko granice tych terenów oraz ich stref ochronnych. Jedynie w strefach ochronnych ustala się ograniczenia w zagospodarowaniu i korzystaniu z terenów, w tym zakaz zabudowy.
10) Możliwy fakt naruszenia ustaleń Studium uikzp Gdyni w zakresie części terenu 01 UC/MW3, który zgodnie z wyrysem ze Studium winien sięgać wyłącznie do „obszaru wyłączonego z zabudowy - rezerwa terenu dla planowanego połączenia drogowego ul. Morskiej z projektowaną ulicą Węglową”. Zachodnia część terenu 01 UC/MW3 winna być przeznaczona pod funkcję komunikacji.
11) Stowarzyszenie wyraziło wątpliwości związane z egzekwowaniem ogólnodostępnych przejść pieszych wyznaczonych w terenach 01 UC/MW3 i 02 KS/UC. Można mieć obawy, że słuszna idea organizacji przejść ogólnodostępnych nie zostanie we właściwy sposób zrealizowana. Brak wystarczających, doprecyzowanych przepisów projektu planu w tym zakresie stwarza możliwości niewłaściwej interpretacji na etapie pozwolenia na budowę, a także funkcjonowania przejścia po realizacji inwestycji. Stowarzyszenie wyraziło wątpliwości chociażby na podstawie egzekwowania przepisów następującej uchwały nr XIII/247/11 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 października 2011 r. w sprawie uchwalenia mpzp części dzielnic Kamienna Góra i Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic J. Słowackiego, I. Krasickiego i al. Marszałka Piłsudskiego. We wspomnianej uchwale zapisano podobne ustalenia dotyczące ogólnodostępnych przejść pieszych jak w procedowanym obecnie projekcie planu. Ustalono między innymi przejście pomiędzy ulicami Bema i Świętojańską. W efekcie stan obecny tego miejsca wygląda jak na załączonym zdjęciu do pisma. Na dzień 22.02.2017 r. funkcjonuje brama, która uniemożliwia przejście.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 2i) Realizacja dodatkowych tras, nie wskazanych wprost w projekcie planu, nie stoi w sprzeczności z ustaleniami planu. Tym niemniej, biorąc pod uwagę korzystny dla rowerzystów przebieg ul. Janka Wiśniewskiego, ustalenia projektu planu uzupełniono o przebieg postulowanej trasy rowerowej.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1a, b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 8a, 8c.
Ad 1c) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 1a, 2b.
Ad 1d) Na wniosek Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków ustalenia projektu planu uzupełnione zostały o zapis obligujący, aby dla zabudowy projektowanej w pierzejach ulic zastosować podziały elewacji (przez artykulacje pionową, wycofanie fragmentów zabudowy, zróżnicowanie faktury), nawiązujące do rytmu elewacji historycznej zabudowy śródmieścia Gdyni. Zapis ten dotyczy również zabudowy na terenach 01 UC/MW3 oraz 02 KS/UC.
Ad 1e) Ustalony na terenie 01 UC/MW3 plac ogólnodostępny stanowić będzie uzupełnienie kompozycyjne i funkcjonalne przestrzeni publicznych, w szczególności przestrzeni w obrębie pl. Konstytucji. Minimalna powierzchnia placu – 500 m^2 ustalona została w sposób uwzględniający lokalizację oraz sąsiedztwo przestrzeni dedykowanych pieszym w obrębie pl. Konstytucji. Nie wyklucza to możliwości realizacji większego placu, którego powierzchnia zostanie ostatecznie sprecyzowana na dalszych etapach projektowych.
Ad 1f) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 4.
Ad 1g, 4b) Ustalony w projekcie planu podstawowy usługowy charakter zagospodarowania na terenach 01 UC/MW3 i 02 KS/UC uzasadnia odstąpienie od wymogu realizacji powierzchni biologicznie czynnej. Natomiast zapewnienie terenów rekreacyjnych z zielenią wypoczynkową uzasadnione i niezbędne jest dla funkcji mieszkaniowej z punktu widzenia zapewnienia właściwych warunków zamieszkania. Dlatego w przypadku występowania budynków mieszkaniowych lub mieszkaniowo-usługowych na terenie 01 UC/MW3 należy przewidzieć w zagospodarowaniu urządzone tereny rekreacyjne z zielenią wypoczynkową, zgodnie z wymaganiami określonymi w § 7 ust. 3, a więc w ilości min. 1 m^2/10 m^2 powierzchni użytkowej mieszkań.
Ad 2a, 2d) Poszerzenie ul. Władysława IV do przekroju 2/2 oraz wprowadzenie na jej całym odcinku ruchu dwukierunkowego usprawni ruch w północnej części śródmieścia. Obecna szerokość jezdni na odcinku od ul. 10 lutego do ul. Jana z Kolna jest niewystarczająca i będzie wymagała poszerzenia o czwarty pas. Skoncentrowanie głównego ruchu samochodowego na ul. Władysława IV oraz na planowanych ul. Nowej Węglowej i ul. Nowej Waszyngtona, pozwoli na ograniczenie ruchu na pozostałych ulicach w przedmiotowym rejonie miasta. Planuje się ul. Nową Węglową i Władysława IV jako ulice typowo miejskie, tzn. wyposażone w zieleń wysoką, z chodnikami po obu stronach, z licznymi przejściami dla pieszych oraz z prędkością do 50 km/h. Taki kształt ulic sprawi, iż nie będą barierami dla mieszkańców. Warto zauważyć, że przekrój ulicy 1/4 lub 2/2 nie stoi w sprzeczności z ograniczaniem ruchu samochodów indywidualnych – pozwala na realizację wydzielonych bus-pasów i uprzywilejowanie transportu publicznego.
Szczegóły dotyczące organizacji kierunków ruchu na ulicach nie należą do zakresu ustaleń planu miejscowego – leżą w gestii zarządcy drogi.
Ad 2b) Szczegółowy program ulic, obejmujący również szerokości chodników, będzie przedmiotem odrębnej dokumentacji na etapie przygotowania inwestycji. Brak jest przesłanek dla ustalania szczegółowych parametrów poszczególnych elementów ulicy w planie miejscowym.
Ad 2c, 4e) Ustalona w projekcie planu lokalizacja szpalerów drzew uwzględnia przesądzone trasy przyszłych elementów infrastruktury technicznej, wynikających z przygotowywanej dokumentacji budowalnej planowanej ulicy Nowej Węglowej oraz powiązania jej z pl. Konstytucji oraz ul. Władysława IV. Wzdłuż głównych ulic, ustalono wymóg lokalizacji szpalerów drzew, a wzdłuż ul. Jana z Kolna trzyrzędowego szpaleru drzew. Jest to program ambitny, który nie będzie łatwo zrealizować, ze względu na potrzebę zapewnienia miejsca dla podziemnej infrastruktury technicznej. W rejonie skrzyżowania ul. Jana z Kolna i ul. T. Wendy planuje się park miejski, z dużym udziałem zieleni wysokiej.
Ad 2e) Uwaga dotyczy rejonu położonego poza obszarem objętym planem miejscowym, gdzie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego.
Ad 2f) Ustalona w projekcie planu szerokości ciągu pieszo-rowerowego – 10 m, uwzględnia realne zapotrzebowanie zakładanego programu w postaci: szpaleru drzew oraz szerokiego traktu składającego się z chodnika oraz ścieżki rowerowej. Dodatkowo nieprzekraczalne linie zabudowy

odsunięte od strony ciągu na odległość 5 m tworzą min. 20 m szerokość terenu wyłączonego z zabudowy. Zmniejszona wysokości zabudowy do 4 kondygnacji oraz wymóg realizacji prześwitów, zapewnia skalę zabudowy dostosowaną do charakteru ciągu.
Ad 2g) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 1b, 7.
Ad 2h) Projekt planu określa odpowiednie wymagania parkingowe, dostosowane do położenia obszaru planu w śródmieściu miasta. Przyjęte wymagania są zgodne z polityką parkingową miasta Gdyni określoną w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Wymóg realizacji 1 miejsca postojowego /1 mieszkanie w ramach inwestycji stanowi w obecnych uwarunkowaniach kulturowych niezbędne minimum, uwzględniające ograniczone możliwości parkowania na ulicach.
Ad 2j) Przepisy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, ograniczają możliwości lokalizowania przejść dla pieszych na drogach klasy Z – ulicach zbiorczych. Odległość przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną od skrzyżowania lub sąsiedniego przejścia dla pieszych z sygnalizacją świetlną nie powinna być mniejsza na ulicy klasy Z niż 200 m. Przy przebudowie albo remoncie ulic klasy Z, obowiązujące przepisy dopuszczają w uzasadnionych wypadkach zmniejszenie tych odległości do 100 m. W związku z powyższym możliwości lokalizacji przejść dla pieszych w poziomie jezdni na łącznikach z ulicą Nową Węglową jest ograniczona, do czasu obniżenia klasy technicznej tych dróg, która nastąpi po planowanej rozbudowie układu ulicznego Śródmieścia. Możliwa jest realizacja przejścia dla pieszych oraz przejazdu dla rowerzystów w poziomie terenu na ul. Władysława IV, po północnej stronie skrzyżowania ulic: Władysława IV i T. Wendy. Natomiast przejścia piesze w poziomie terenu w obrębie dróg 22-23 KD-Z (KD-L) 1/2 na przedłużeniu ciągu pieszo-rowerowego, będą możliwe po obniżeniu klasy tych dróg do klasy ulic lokalnych.
Ad 2k) Szczegóły dotyczące lokalizacji przejść dla pieszych nie należą do zakresu ustaleń planu miejscowego – leżą w gestii zarządcy drogi.
Ad 3a, 3c) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 8a, 8c.
Ad 3b) W polskich uwarunkowaniach prawnych i realiach ekonomicznych należy liczyć się ze zróżnicowanymi cenami mieszkań w obrębie miasta, dlatego też potrzebna jest oferta inwestycyjna w obrębie śródmieścia jak i na pozostałych terenach rozwojowych. Rzeczywisty popyt zadecyduje o tempie realizacji zabudowy mieszkaniowej na poszczególnych kierunkach rozwojowych. Postulat zawarty w uwadze nie stanowi przedmiotu ustaleń planu miejscowego.
Ad 4a) Powierzchnia planowanego parku jest kompromisem uwzględniającym potrzeby mieszkańców oraz możliwości finansowe miasta. Teren objęty projektem planu to tereny w większości nienależące do miasta. W związku z tym, miasto będzie musiało ponieść koszty nabycia terenu, założenia i utrzymywania parku. Ceny nieruchomości w śródmieściu Gdyni są wysokie, co powoduje, iż wykup terenu będzie wiązał się ze znacznymi wydatkami. Trzeba też mieć na uwadze, iż wnioskowane powiększenie parku wiązałoby się z mniejszymi wpływami do budżetu miasta z braku potencjalnych podatków od nieruchomości. W śródmieściu istnieją atrakcyjne tereny do wypoczynku w przestrzeni nadmorskiej. Morze wraz z plażą i bulwarem, a w przyszłości kolejne nabrzeża basenów portowych, stworzą bardzo atrakcyjne miejsca do spędzania wolnego czasu.
Ad 4c) Na terenach, gdzie dopuszczona jest funkcja mieszkaniowa, istotne jest zapewnienie oczekiwanego standardu dla nowoprojektowanej zabudowy mieszkaniowej. Projekt planu w tym celu ustala wymóg zapewnienia terenów biologicznie czynnych na poziomie min. 20%, analogicznie jak dla pozostałych terenów mieszkaniowych na obszarze rozwojowym północnej części śródmieścia Gdyni. W przypadku ograniczeń terenowych, istnieje możliwość realizacji PBC w postaci tarasów i stropodachów z nawierzchnią ziemną urządzoną, zaliczanych w 50% do PBC.
Ad 4d) Wnioski Biura Ogrodnika Miasta złożone do przedmiotowego planu zostały rozpatrzone w drodze zarządzenia Prezydenta Miasta Gdyni (zarządzenie nr 4923/16/VII/U z dnia 9 sierpnia 2016 r.). Wniesione postulaty zostały uwzględnione w zakresie dotyczącym ustaleń planu miejscowego.
Ad 5) Uwaga dotyczy sposobu zapisu ustaleń planu i jest nietrafna. Przywołany § 9 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakresu projektu mpzp nie zawiera wymagań dotyczących oznaczeń terenów wielofunkcyjnych, a wymienione w uzasadnieniu pojęcie „tzw. funkcji mieszanej” nie występuje w obowiązujących przepisach.
Projekt planu dopuszcza na terenach MW3 ograniczoną lokalizację wydzielonych lokali użytkowych - w parterach budynków usytuowanych wzdłuż dróg publicznych i dla usług stanowiących uzupełnienie funkcji mieszkaniowej i niezakłócających jej. Jest to uzasadnione uzupełnienie funkcji mieszkaniowej,

które nie zmienia jej podstawowego charakteru. Tereny MW3 pozostają nadal terenami mieszkaniowymi. Analogicznie, tereny zabudowy jednorodzinnej nie stają się terenami mieszkaniowo-usługowymi (w rozumieniu przeznaczenia terenu w planie) z tego powodu, że Prawo budowlane dopuszcza wydzielenie w domu jednorodzinnym lokalu użytkowego o powierzchni całkowitej nieprzekraczającej 30% powierzchni całkowitej budynku.
Ad 6) Granice, w jakich obszar gruntów jest przeznaczony w planie zagospodarowania przestrzennego na określony cel, nie muszą pokrywać się z granicami nieruchomości należących do określonego właściciela czy właścicieli. Grunty należące do jednej nieruchomości w rozumieniu Kodeksu cywilnego czy wieczysto-księgowym, mogą być w planie zagospodarowania przestrzennego przeznaczone na różne, odrębne cele. Takie przeznaczenie jednej dotychczasowej nieruchomości prowadzi (w końcowym rezultacie) do podziału jej gruntów na odrębne części z punktu widzenia zagospodarowania przestrzennego i w końcowym rezultacie do powstania na tych gruntach odrębnych nieruchomości.
Ustalone planem „linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania" są granicami (obecnymi lub przyszłymi) nieruchomości przeznaczonych na różne cele lub o różnych zasadach zagospodarowania (w tym o różnych formach lub parametrach zabudowy i zagospodarowania). Ustalenie linii rozgraniczających jest jednym z podstawowych ustaleń planu miejscowego (art. 15 ust. 2 pkt 1 – upzp). Zdanie mówiące o tym, że „linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania ustalone planem stanowią linie podziału nieruchomości" nie jest ustaleniem planu, lecz informacją wynikającą z art. 93 ust. 1 i 2 ustawy o gospodarce nieruchomościami. Linie podziału nieruchomości, prowadzone wzdłuż ustalonych planem linii rozgraniczających są zgodne z ustaleniami planu miejscowego.
Ad 7) § 12 ust. 1, rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego stanowi, iż część rysunkowa projektu architektoniczno-budowlanego powinna przedstawiać m.in.: elewacje w liczbie dostatecznej do wyjaśnienia formy architektonicznej obiektu budowlanego oraz jego wyglądu zewnętrznego ze wszystkich widocznych stron… ....w tym widok dachu lub przekrycia oraz przekroje… ...przeprowadzone w charakterystycznych miejscach obiektu budowlanego, konieczne do przedstawienia:… ...położenia sytuacyjno-wysokościowego... …– z nawiązaniem do poziomu terenu...
Zarówno przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jak i rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie określają ani zakresu, ani standardów zapisywania ustaleń planu miejscowego odnoszących się do określenia dopuszczalnej wysokości zabudowy, pozwalając tym samym na wybór sposobu najwłaściwszego w danej sytuacji.
W świetle powyższego, w celu umożliwienia odpowiednim organom weryfikacji zgodności projektu architektoniczno-budowlanego z ustaleniami planu miejscowego, zasadne jest ustalenie zapisów, które wskazują sposób weryfikacji ustaleń planu w projekcie architektoniczno-budowlanym – poprzez pokazanie na elewacji frontowej linii przekroju terenu na wysokości krawężnika lub nawierzchni ulicy. Takie ustalenie planu nie narusza przepisów rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego.
Ad 8) Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu dotyczące dopuszczonego w projekcie planu połączenia zabudowy na terenach 01 UC/MW3, 02 KS/UC oraz 03-04 U/MW3 zostały w pełni sprecyzowane poprzez ustalenie nieprzekraczalnych linii zabudowy, wymaganego prześwitu nad drogą i ustalenie połączenia w formie pomostu lub kondygnacji nadwieszonej nad poziomem ulicy. Wysokość ewentualnej „kondygnacji łączącej" będzie nawiązywała do wysokości łączonych kondygnacji i plan nie stawia w tym zakresie żadnych ograniczeń.
Ad 9) Przedmiotowy projekt planu jest sporządzony zgodnie z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W związku z tym, że na obszarze objętym planem, znajduje się obszar zamknięty MON obejmujący budynek wraz z terenem przy ul. Jana z Kolna 8 (teren 33), na rysunku planu wskazane zostały granice terenu, z informacją w treści planu „Teren 33 stanowi teren zamknięty, dla którego nie uchwala się miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Dla terenu nie ustalono strefy ochronnej. Część terenu 33 przewidywana jest do zmiany przeznaczenia na poszerzenie ciągu pieszo-jezdnego 28 KD-X". Kwestionowany w uwadze zapis nie stanowi ustalenia planu, jest informacją wynikającą z istniejącego sposobu użytkowania części terenu zamkniętego.
Ad 10) Studium określa politykę przestrzenną gminy, w tym kierunki zmian w strukturze przestrzennej gminy oraz w przeznaczeniu terenów. Studium nie jest aktem prawa miejscowego, ale

ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Studium stanowi, że „*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*" (Studium rozdz. XXV. Polityka planistyczna miasta ust. 2).

Ad 11) Dostępność usług dla klientów w obszarze planowanego centrum usługowego, a co za tym idzie realizacja ogólnodostępnego przejścia na głównym ciągu prowadzącym do dworca PKP leży w interesie właściciela nieruchomości. Plan nie rozstrzyga o formie realizacji ciągu, z zastrzeżeniem zapewnienia jego ogólnodostępności dla potencjalnych użytkowników (niezależnie od godzin otwarcia centrum). Decyzje dotyczące szczegółowych rozwiązań zapadną w drodze przewidywanego konkursu architektoniczno-urbanistycznego. W razie potrzeby możliwe jest ustanowienie służebności przejścia przez teren centrum na rzecz gminy. Plan przewiduje także alternatywne połączenie planowanego ciągu pieszo-rowerowego 29-31 KD-X/ZP z rejonem dworca PKP wzdłuż ulicy 22 KD-Z (KD-L).

Przytoczone w uwadze niezrealizowanie ustalonego w planie przejścia pieszego przez zabudowę w rejonie ul. Świętojańskiej i ul. Bema, obecnie zagrodzonego bramą, wynika ze złożonej struktury własnościowej terenu, co utrudnia wyegzekwowanie ustaleń planu w tym zakresie.

9. **Martyna Regent** przedstawiła propozycje zmian jak w uwadze nr 8 w zakresie pkt 1-4.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 2i) zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2i.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1-2h, 2j-4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 1-2h, 2j-4.

10. **Stowarzyszenie „Rowerowa Gdynia" im. Tomasza Milewskiego** przedstawiło następujące propozycje zmian:

1) W zakresie terenu 18 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 wniosło o:
   a) rezygnację z przekroju 2/2 i ustalenie wyłącznie przekroju 1/2. Przy zachowaniu postulowanego w planie przekroju 2/2 istnieje ryzyko wyznaczenia nowej dodatkowej osi tranzytowej w ciągu ulicy Władysława IV przez środek historycznego zespołu zabudowy Śródmieścia Gdyni uznanego przez prezydenta RP za pomnik historii. Wtłoczenie dwukierunkowego ruchu samochodowego doprowadzi do degradacji północnej części Śródmieścia, przedzieli na pół istniejące szlaki (Starowiejska) oraz planowany ciąg pieszo-rowerowy. Szerokie, dwie jezdnie mogą prowadzić do powstania znaczącej bariery przestrzennej m.in. dla transportu pieszego i rowerowego.
   b) wprowadzenie ustalenia minimalnych szerokości chodnika - min. 3 m po każdej stronie ulicy,
   c) ustalenie planowanych szpalerów drzew po obu stronach jezdni wzdłuż terenów: 08, 09 i 10,
   d) przesunięcie planowanego przebiegu drogi dla rowerów (DDR) na środek bez określania strony jej przebiegu. Z uwagi na Konsulat Kultury, planowany ciąg pieszo-rowerowy oraz park miejski przestrzeń publiczna ulicy Władysława IV staje się bardzo istotna dla ruchu pieszego.
2) W zakresie terenów 29, 30, 31 KD-X/ZP wniosło o:
   a) zwiększenie szerokości ciągu do minimum 20 m, czyli co najmniej tyle ile wynosi przybliżona szerokość pozostałych ulic Śródmieścia Gdyni. W opinii Stowarzyszenia obszar wyznaczony dla ciągu pieszo-rowerowego jest zbyt wąski. Tereny 29 KD-X/ZP oraz 30 KD-X/ZP szerokości 10 metrów są zdecydowanie za wąskie. Niczym nieuzasadnione jest wyznaczenie najwęższej przestrzeni publicznej w Śródmieściu Gdyni o łącznej długości prawie 0,5 km, będącej wyłącznie formalną wypadkową dzielącą na pół dwa kwartały na 4 części, a nie pełnoprawną przestrzenią publiczną, gdzie pod pojęciem ustawowym przez „obszar przestrzeni publicznej" – rozumie się obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne. Analogicznie w tego rodzaju wyznaczonej przestrzeni trudno nawiązywać kontakty społeczne w ciągu długości niemal 0,5 km i szerokości 10 m, zapewne w przyszłości ograniczony ogrodzeniami, które po realizacji zabudowy zostaną postawione przez przyszłe wspólnoty mieszkaniowe.
   b) wyznaczenie obowiązujących linii zabudowy na granicy linii rozgraniczających tereny.
   c) nieodginanie się ciągu na wysokości terenu nr 18 ciąg, by był możliwy przejazd na wprost pomiędzy terenami 30 a 31.

d) ustalenie usług wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego z dostępem od strony tegoż ciągu. Zdaniem Stowarzyszenia bardzo duże wątpliwości budzi brak ustalenia ciągów usługowych wzdłuż terenów 29 KD-X/ZP oraz 30 KD-X/ZP - dotyczy terenów 03-11. Ciąg pieszo-rowerowy winien być główną osią zabudowy „Międzytorza". Bez wymogów usług ranga ciągu pieszo-rowerowego ulega obniżeniu. Ponadto istnieje poważne ryzyko ogrodzenia (brak regulacji w tym zakresie) terenów zabudowy, co może powodować, że ciąg pieszy będzie "martwy". Wprowadzenie obowiązku usług (generatora ruchu) zdecydowanie podniesie atrakcyjność ciągów pieszych. Należy przypomnieć, że w Studium zawarto m.in. następujące zapisy: „należy dążyć do utrzymania i zwiększenia udziału podróży pieszych, w szczególności poprzez:
   - uwzględnianie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów, stosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta, w tym zmniejszanie liczby punktów kolizji z ruchem kołowym i podnoszenie atrakcyjności ciągów pieszych,
   - kształtowanie przestrzeni publicznych na obszarze funkcjonalnego śródmieścia z priorytetem ruchu pieszego, w tym tworzenie na wybranych obszarach stref ruchu pieszego wolnych od samochodów (...)".

3) W zakresie terenu 22 KD-Z (KD-L) 1/2 wniosło o:
   a) przesunięcie planowanego przebiegu drogi dla rowerów (DDR) na środek bez określania strony jej przebiegu (tak jak na terenach 23, 21).
   Zapisanie ciągu rowerowego na środku pozwoli na większą swobodę dla projektowanego rozwiązania docelowego.
   b) umieszczenie dwustronnego szpaleru drzew po obu stronach jezdni. Zwiększenie liczby drzew pozytywnie wpłynie na otoczenie ciągu oraz będzie wnosić wkład w poprawę warunków aerosanitarnych rejonu.
4) W zakresie terenu 23 KD-Z (KD-L) 1/2 wniosło o umieszczenie dwustronnego szpaleru drzew po obu stronach jezdni. Zwiększenie liczby drzew pozytywnie wpłynie na otoczenie ciągu oraz będzie wnosić wkład w poprawę warunków aerosanitarnych rejonu.
5) W zakresie terenu 24 KD-Z (KD-L) 1/2 wniosło o zapisanie ciągu rowerowego wzdłuż planowanej drogi zbiorczej/ lokalnej.
   Planowana ulica stanowić będzie najkrótszy wyjazd z rejonu dworca PKP w kierunku terenów stoczniowych i północnego zespołu dzielnic mieszkaniowych. Zasadnym jest, zatem wyznaczenie najkrótszej możliwe drogi dla rowerzystów, co jest zgodne z kierunkami polityki transportowej miasta Gdynia, tj. Planem Zrównoważonej Mobilności Aktywnej uchwalonego przez Radę Miasta Gdyni.
6) W zakresie terenu 01 UC/MW3 wniosło o przedłużenie ciągu pieszo-rowerowego z terenów 29, 30, 31 aż do obszaru 02. Ciąg pieszo-rowerowy obecnie urywa się na wysokości terenu nr 22, przez co złamana jest oś główna Międzytorza. Umożliwienie dojazdu w rejonu dworca PKP najkrótszą drogą będzie stanowić zachętę do wyboru właśnie tego środka transportu.
7) W zakresie terenów 03,04,05,06 U/MW3 oraz 21 KD-Z 1/3 (KD-L 1/2) wniosło o ustalenie przebiegu ogólnodostępnych przejść pieszo-rowerowych pomiędzy terenami 03 i 05 oraz 04 i 06 w kierunku Hali Targowej.
   Wyznaczenie powyższego ciągu pomiędzy ulicą Nową Węglowa a Jana z Kolna będzie stanowić dodatkową oś pieszo-rowerową pomiędzy planowaną zabudową mieszkaniowo-usługową usytuowana w 4 kwartałach. Podzielenie tej monolitycznej przestrzeni poprawi warunki dla ruchu pieszego i rowerowego na obszarze Międzytorza, co będzie dodatkową zachętą dla rezygnacji z samochodu w podróżach wewnątrzmiejskich.
8) W zakresie całego obszaru planu wniosło o:
   a) wprowadzenie następujących wskaźników parkingowych: budynki mieszkalne wielorodzinne – do 0,8 miejsca postojowego na 1 mieszkanie.
   Lokalizacja zabudowy w centrum miasta, czyli w obszarze bardzo dobrze skomunikowanym transportem publicznym nie wymaga wprowadzania takich wymogów dla transportu indywidualnego.
   b) ustalenie w przepisach projektu planu zakazu realizacji przejść podziemnych i kładek dla pieszych.
   Zdaniem Stowarzyszenia istnieje możliwość powstania barier komunikacyjnych dla pieszych - przejścia podziemne i kładki. W obszarach przestrzeni publicznych piesi powinni poruszać się w poziomie terenu.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2i.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2a, 2d.
Ad 1b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2b.
Ad 1c, 3b, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2c, 4e.
Ad 1d, 3a) Wskazany na rysunku planu przebieg tras rowerowy jest orientacyjny. Szczegółowa lokalizacja tras będzie doprecyzowana na etapie projektowania. W przypadku tras rowerowych w drogach: 18 KD-Z oraz 22 KD-Z (KD-L) uwzględnione zostały rozwiązania komunikacyjne przyjęte w opracowywanym projekcie budowalnym planowanej ulicy Nowej Węglowej, obejmującym również przedłużenie ul. Władysława IV (18 KD-Z) oraz łącznik do pl. Konstytucji (22 KD-Z (KD-L).
Ad 2a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2f.
Ad 2b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 2a.
Ad 2c, 8b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2j.
Ad 2d) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 1b,7.
Ad 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 4.
Ad 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 ad 5,6.
Ad 8a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 8 ad 2h.

11. **Lechosław Dzierżak** wniósł następującą uwagę:
Teren objęty projektowanym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego stanowi ścisłe centrum naszego miasta. Obejmuje okolice dworca kolejowego, czyli to, co turysta przyjeżdżający do miasta w pierwszej kolejności zobaczy, to z czym w pierwszej kolejności będzie robił sobie zdjęcia. Jest to miejsce, w którym powinno się zobaczyć coś zjawiskowego, coś czym mieszkańcy będą się chwalić na cały świat. Nie jest pewien, czy taką funkcję spełnia sklep wielkopowierzchniowy oraz zabudowa mieszkaniowa i to do 6 kondygnacji nadziemnych. Dominanty w wysokości nieprzekraczającej 55 m są w dalszym ciągu niewielkie i niezauważalne (nikt nie przyjedzie do Gdyni oglądać 55 metrowych bloków). Dając za przykład sukces Sea Towers. To, że jest obiektem wielu zdjęć i od chwili powstania widać go na niemal każdej pocztówce z Gdyni. Wniósł o umożliwienie na tych terenach (karty terenu 01, 02, 03, 04, 05, 06, 07, 09) wybudowanie drapaczy chmur. Zasugerował nieograniczanie wysokości budynków. Wskazane byłoby, aby zapisać, w zależności od karty terenu, w którym miejscu powinna się znajdować dominanta wysokościowa - w taki sposób, aby stanowiły one zwieńczenia ulic: Władysława IV (karty 07, 09), 3 Maja (07), Jana z Kolna (01, 04), Wójta Radkego (02). Niniejsze tereny nie graniczą z zabudową mieszkaniową. Na sąsiednich działkach są albo torowiska, albo hala targowa, albo firmy i usługi. Wysoki budynek z dużą ilością biur przyciągnie w to miejsce wielu pracowników, a nowe mieszkania w wysokich budynkach z pięknym widokiem przyciągną nowych mieszkańców do Śródmieścia. Im ludzi będzie tam więcej tym bardziej ożyje hala targowa i inne usługi będą miały więcej klientów. Wniósł o zadbanie o to, aby Nowe Śródmieście nie tylko było ładne i reprezentacyjne (to było zawarte w obecnym planie i to popierał), ale pójście o krok dalej i sprawienie, aby ta część Śródmieścia oszałamiała ludzi i aby przyjeżdżali do Gdyni właśnie po to aby je zobaczyć.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Przedmiotowy projekt planu, ma na celu rozpoczęcie przekształceń obszaru położonego na północ od ul. Jana z Kolna – zmianę dotychczas przemysłowo-składowego charakteru obszaru w kierunku rozwoju funkcji śródmiejskich. Pierwszy etap przekształceń zakładany jest w kwartale położonym po północnej stronie ul. Jana z Kolna, pomiędzy ulicami: Władysława IV oraz 3 Maja – oznaczonym w planie jako teren 08 U/MW3. Położenie obszaru objętego planem w śródmieściu Gdyni, ale poza obszarem historycznego układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków, predysponuje go do rozwoju funkcji śródmiejskich wykorzystujących w pełni walory lokalizacji. Na obszarze planu zakłada się możliwość realizacji w przyszłości zabudowy wysokościowej (powyżej 55 m), w lokalizacjach wytypowanych w oparciu o analizy urbanistyczne, koncepcje zabudowy kubaturowej oraz uwarunkowania komunikacyjne i krajobrazowe. Biorąc pod uwagę znaczenie budynków wysokich i wysokościowych, stanowiących dominanty architektoniczne w przestrzeni publicznej i krajobrazie miasta, istotne jest, aby ich formy architektoniczno-urbanistyczne zostały wyłonione w drodze konkursów, przeprowadzonych z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe. Jednakże zapisy planów o konieczności organizacji konkursów są kwestionowane przez sądy administracyjne, dlatego nie mogą być skutecznie wprowadzone do ustaleń planu. Realizacja zabudowy wysokościowej na obszarze planu będzie możliwa, w kolejnych etapach

rozwoju obszaru, po wyłonieniu projektów w drodze konkursów architektonicznych i wprowadzeniu odpowiednich zmian do ustaleń planu miejscowego. Zmiany planu miejscowego, uwzględniające wyniki konkursów w zakresie lokalizacji budynków wysokościowych, a w razie potrzeby również uściślające formę i zasięg obszarów usługowych, zostaną wprowadzone w trybie przewidzianym w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (w takim samym, w jakim plany są uchwalane).