ZARZĄDZENIE NR 7859 /18/VII/U

PREZYDENTA MIASTA GDYNI
z dnia 08.05. 2018 r.

w sprawie rozpatrzenia uwag wniesionych do wyłożonego do publicznego wglądu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejonu ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa

Na podstawie art. 17 pkt 12 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1073 z późn. zm.[1]) oraz uchwały nr XXI/496/16 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 maja 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejonu ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa zarządza się, co następuje:

§ 1. Uwagi, które wpłynęły do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejonu ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa wyłożonego do publicznego wglądu w dniach od 12 marca 2018 r. do 3 kwietnia 2018 r. rozstrzyga się w sposób określony w „Wykazie uwag do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego" stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Rozstrzygnięcia zawarte w wykazie kieruje się do uwzględnienia w dalszych pracach planistycznych.

§ 3. Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Gdyni

dr Wojciech Szczurek

[1] Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 1566.

Załącznik nr 1 do zarządzenia nr 7859/18/VII/U Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 08.05.2018 r.

WYKAZ UWAG WNIESIONYCH DO WYŁOŻONEGO DO PUBLICZNEGO WGLĄDU PROJEKTU MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Wykaz dotyczy projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejonu ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa wyłożonego do publicznego wglądu w dniach od 12.03.2018 r. do 03.04.2018 r.

Lp.	Data wpływu uwagi	Imię i nazwisko, nazwa jednostki organizacyjnej adres zgłaszającego uwagi	Treść uwagi	Oznaczenie nieruchomości której dotyczy uwaga	Ustalenia projektu planu dla nieruchomości której dotyczy uwaga	Zarządzenie nr ..... Prezydenta Miasta Gdyni z dnia.....2018 r.		Rozstrzygnięcie Rady Gminy załącznik do uchwały nr ..... z dnia		Uwagi
						Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	Uwaga uwzględniona	Uwaga nieuwzględniona	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.
1.	16.04.18 r.	Circle K Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie Ul. Puławska 86 02-603 Warszawa	Wnosi o: I. W zakresie komunikacji obszaru 03 U, KS oraz 01 U z al. Zwycięstwa 1) zachowanie bezpośredniego zjazdu na teren 03 U,KS z al. Zwycięstwa; 2) ustalenie obsługi komunikacyjnej obszaru 01 U wyłącznie od drogi 07 KD-Z 1/2 - ul. Stryjskiej zjazdami na prawe skręty (w tym przez teren PPNT - poza granicami planu, pod wiaduktem w ciągu ul. Stryjskiej); 3) rezygnację z ustalania drogi wewnętrznej 12 KDW; 4) stosowne zmiany w rysunku planu oraz §14 ust. 1 pkt 8 lit. a), §14 ust. 3 pkt 8 lit. a) oraz §14 ust. 11 tekstu planu. Planowany sposób dojazdu do terenu objętego obszarem nr 03 U, KS istotnie pogarsza skomunikowanie tego terenu w stosunku do stanu obecnie istniejącego. Dla prawidłowego funkcjonowania nieruchomości istotne jest skomunikowanie bezpośrednio z drogami głównymi. Likwidacja obecnego bezpośredniego zjazdu z al. Zwycięstwa pogorszy walory użytkowe stacji paliw oraz utrudni do niej dostęp dla użytkowników. Z doświadczenia Circle K Polska sp. z o.o. wynika, że likwidacja bezpośredniego zjazdu z drogi głównej jest przyczyną poważnych strat finansowych i przyczynia się do spadku wartości nieruchomości. Zachowanie proponowanych rozwiązań będzie zatem skutkowało powstaniem szkody po stronie Circle K Polska sp. z o.o. Tymczasem dojazd do obszaru 01 U będzie zapewniony w wystarczający sposób od ul. Stryjskiej. Zmiana sposobu połączenia z al. Zwycięstwa w nieproporcjonalny sposób traktuje sąsiadujące	dz. nr 20, 21, 22, 23/2 24/2 obręb Redłowo	03 U, KS 07 KD-Z 12 KDW	Ad I 1) Skorygować zapis dotyczący dojazdu do terenu 01 U i 03 U,KS poprzez usunięcie nakazu realizacji wspólnego zjazdu przez drogę wewnętrzną 12 KDW. Miejsce lokalizacji zjazdu i jego parametry techniczne określi zarządca drogi w zezwoleniu na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. Zmiana zapisu uwarunkowana jest uzgodnieniem z zarządcą drogi. Ad II b) Wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej ustalić na poziomie 10%, co odpowiada wskaźnikowi ustalonemu w projekcie planu miejscowego dla terenów o podobnym przeznaczeniu.	Ad I. 2,3) Analizy ruchu zostały przeprowadzone, zarówno dla wariantów, zakładających połączenie niezabudowanego terenu usytuowanego pomiędzy stacją paliw a linią kolejową wyłącznie z ul. Stryjską, jak i dla wariantów zakładających połączenia z ul. Stryjską i al. Zwycięstwa. Badania przeprowadzone na modelu ruchu, wykazały, że najlepsze warunki ruchu na drogach, przekładające się na mniejszą emisję spalin z uwagi na mniejszą ilość zatrzymań i krótsze kolejki pojazdów, zostaną uzyskane, jeżeli włączenie do układu dróg publicznych ruchu wygenerowanego przez nową inwestycję będzie odbywało się do dwóch ulic oraz przy założeniu, że wjazd i wyjazd będzie odbywał się wyłącznie poprzez skręty w prawo. Przeprowadzone analizy jednoznacznie wskazały, że obsługa terenu inwestycyjnego wyłącznie poprzez ul. Stryjską spowoduje znaczne pogorszenie warunków ruchu na okolicznych drogach, ważnych w układzie komunikacyjnym miasta, m.in. na jednej z podstawowych ulic w układzie dróg miasta, tj. na al. Zwycięstwa. W związku z powyższym, zasadne jest utrzymanie dopuszczenia dojazdu do terenu 01 U od al. Zwycięstwa jako dodatkowego. Ad II a) W *miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni*, dla terenu stacji paliw ustalono następujące warunki kształtowania zabudowy: intensywność zabudowy – do 0,5; dopuszczalna wysokość zabudowy – do 10,0 m. Obowiązujący plan miejscowy nie określał wskaźnika powierzchni			

			ze sobą obszary 03 U, KS oraz 01 U. W obszarze 03 U, KS likwiduje kluczowy dla funkcjonowania stacji paliw bezpośredni zjazd z al. Zwycięstwa wyłącznie po to, by obszarowi 01 U zapewnić dodatkowy, opcjonalny zjazd, który nie jest konieczny dla obsługi tego terenu. II. W zakresie pozostałych ustalenia dotyczących obszaru 03 U,KS: a) zmianę wskaźnika powierzchni zabudowy terenu 03 U, KS do 0,6 powierzchni działki. Proponowana na poziomie 0,3 powierzchnia zabudowy ogranicza w sposób nieuzasadniony możliwości rozbudowy obiektów stacji paliw. Tendencje ogólnoświatowe dążą do kumulacji funkcji związanych z obsługą pojazdów poprzez łączenie takich obiektów jak stacje paliw, myjnie samochodowe z funkcjami usługowo-handlowymi. Stacje paliw coraz częściej łączone są ze sklepami typu convenience, a nie wyłącznie obsługę kasową sprzedaży paliw. Na stacjach paliw coraz powszechniejsze są powierzchnie handlowo-usługowe, klienci oczekują również oferty gastronomicznej, co wiąże się z koniecznością zapewnienia odpowiedniej powierzchni sprzedaży. Powierzchnia zabudowy na poziomie 0,3 istotnie ograniczy możliwości zagospodarowania terenu, uniemożliwiając rozbudowę obiektu i nadążanie za potrzebami konsumentów. Zasadne staje się zatem zwiększenie powierzchni zabudowy do 0,6, tj. takiego, jak w przypadku sąsiedniego obszaru 01 U. b) zmianę wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla terenu 03 U, KS do min. 10% powierzchni działki budowanej Wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej dla terenu 03 U, KS jest zbyt wysoki i nieproporcjonalny do innych obszarów objętych planem. Podkreślić należy, że teren 03 przeznaczony został na zabudowę usługową oraz terenu urządzeń komunikacji samochodowej, co jest zgodne z aktualnym zagospodarowaniem. Zagospodarowanie terenów urządzeń komunikacji samochodowej z natury rzeczy wymaga mniejszego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej od innych terenów usługowych. Ponadto, dla innych obszarów planu oznaczonych symbolem KS (tj. 13 KS), a także dla terenu 02 U, P przewidziano niższy wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej, tj. 10%. W tym stanie rzeczy, przyjęcie				zabudowy. Projekt planu miejscowego ustala powierzchnię zabudowy – do 0,3 powierzchni działki budowlanej, by ograniczyć ewentualną możliwość realizacji dużego obiektu handlowego z towarzyszącą stacją paliw. Przyjęty w projekcie planu miejscowego wskaźnik (dla terenu o powierzchni ok. 4100 m²) pozwoli na realizację obiektu o łącznej powierzchni zabudowy ok. 1230 m², co oznacza ok. 890 m² powierzchni zabudowy dodatkowo.			

			dla terenu 03 KS, U wskaźnika na poziomie 20% jest nieproporcjonalne i w sposób nieuzasadniony ogranicza właściciela terenu objętego obszarem 03 KS, U w możliwości zagospodarowania nieruchomości przy ew. przebudowie stacji paliw. Ze względu na sposób zagospodarowania (stacja paliw wraz z placami manewrowymi), wskaźnik na poziomie 10% będzie wystarczająco zabezpieczał interesy ochrony środowiska.							
2.		TORUS sp. z o.o. sp.k. al. Grunwaldzka 415 80-309 Gdańsk	Wniosek o: 1) w karcie terenu 12 KDW – o zmianę funkcji z „drogi wewnętrznej" na „drogę publiczną". Droga 12 KDW stanowi jedyny dojazd do karty terenu 10 KD-D 1/2, która stanowi drogę publiczną dojazdową. Stanowi również obsługę komunikacyjną terenu 01 U, a dla terenu 03 U,KS staje się jedyną drogą dojazdową po likwidacji możliwości korzystania z bezpośredniego zjazdu z drogi publicznej. 2) zmianę zapisu w karcie terenu 01 U §14 pkt.1 ppkt 6 a - „minimalna powierzchnia nowo wydzielanych działek budowlanych - 2000 m²". działka, będąca uzupełnieniem karty terenu 01U powstać musi z wydzielenia działek gminnych nr 15 i 16. Będzie to obszar o powierzchni ok. 1212 m².	dz. nr 17 obręb Redłowo dz. nr 20 i 95 obręb Redłowo	01 U 12 KDW		Ad 1) Projekt planu miejscowego uwzględnia konieczność ograniczenia na drodze klasy G, jaką jest al. Zwycięstwa liczby skrzyżowań, wynikającą z warunków technicznych określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie § 9 ust. 1 pkt 4. Przewidywana jest przebudową układu drogowego w rejonie skrzyżowania, w tym przebudowa przystanków, z którą m.in. związane będzie wydłużenie krawędzi zatrzymania. W *miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni*, dla terenu planowanej zabudowy, w zasadach obsługi infrastrukturą, został ustalony dojazd od ulicy 20 KD 1/2, która miała połączenie z al. Zwycięstwa poprzez drogę 19 KL 1/2. W ww. planie obowiązującym, przewidziane zostało skrzyżowanie drogi głównej (al. Zwycięstwa) z drogą lokalną 19 KL 1/2 – w bezpośrednim sąsiedztwie zjazdu publicznego do terenu stacji oraz w odległości ok. 150 m od skrzyżowania ul. Stryjskiej i al. Zwycięstwa. Natomiast w marcu 2017 r. uchwalony został miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ul. Krośnieńskiej, wyznaczający nowe skrzyżowanie al. Zwycięstwa z ul. Kostki Napierskiego i ul. Krośnieńską, w odległości ok. 250 m od zjazdu do stacji paliw oraz skrzyżowania drogi 19 KL 1/2 z al. Zwycięstwa (ustalonego w planie miejscowym *terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni*). Projekt planu nie może utrzymać takiego rozwiązania, w którym w bliskiej odległości od skrzyżowania planowane jest kolejne skrzyżowanie. Pod uwagę wzięto również fakt, że już obecnie			

							nieruchomość stacji paliw obciążona jest służebnością gruntową na rzecz każdoczesnego właściciela działki obecnie oznaczonej nr 17. Wyznaczony w projekcie planu fragment drogi dojazdowej 10 KD-D 1/2 będzie stanowił powiększenie placu do zawracania drogi dojazdowej, ustalonej w miejscowym planie *terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni* – oznaczonej jako 24 KD 1/1. W karcie terenu 10 KD-D 1/2 plan miejscowy dopuszcza jedynie połączenie piesze i rowerowe, bez powiązania drogowego z drogą wewnętrzną 12 KDW. Zatem uwaga, że droga wewnętrzna stanowi jedyny dojazd do terenu 10 KD-D 1/2, jest niezasadna. Ad 2) Obszar o powierzchni mniejszej niż 2000 m², powstały z działek nr 15 i 16 w wyniku wydzielenia zgodnie z liniami rozgraniczającymi ustalonymi w projekcie planu miejscowego, nie stanowiłby samodzielnej działki budowlanej w myśl ustaleń projektu planu – z uwagi na swoją powierzchnię oraz sposób wyznaczenia nieprzekraczalnej linii zabudowy. W § 2 ust. 5 projektu planu ustalono, że linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania ustalone planem stanowią linie podziału nieruchomości. Podziały wynikające z wyznaczonych w planie linii rozgraniczających dokonywane są niezależnie od ustalonej minimalnej powierzchni nowo wydzielanych działek budowlanych – w ich wyniku mogą powstać działki nie będące samodzielnymi działkami budowlanymi, przeznaczone na dołączenie do sąsiednich nieruchomości.			
3.	17.04.2018	Stowarzyszenie „Osiedle Biały Zakątek" al. Zwycięstwa 138/39 81- 464 Gdynia 1. 2. 3.	153 osoby wg załączonych list z podpisami złożyły 63 uwagi do projektu planu miejscowego. Uwagi pogrupowane zostały na bloki, przy zachowaniu ciągłości numeracji uwag. Wniesiono następujące uwagi: **I Teren 01 funkcja:** 1) O uzupełnienie definicji o funkcje niepożądane oraz o nieuciążliwe, których funkcjonowanie nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska przewidzianych dla sąsiadujących z obszarem planu funkcji mieszkaniowych. Pominięcie powoduje, że na całym obszarze planu dopuszcza się wszystkie możliwe funkcje. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 1:* W kartach terenu również nie wskazano funkcji		Obszar planu	Ad 1, 32, 35, 43, 45, 52, 56) Dla terenów przeznaczonych pod zabudowę, zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów środowiska na terenach sąsiadujących. Wynika to z przepisów Prawa ochrony środowiska. Mówiące o tym zapisy projektu planu mają charakter informacyjny. Zapisy § 14 kart terenów, pkt. 3 zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu, skorygować tak, by informacje o oddziaływaniach nie były ograniczone wyłącznie do terenów objętych granicami danego planu. Ad 5) Ustalenie przytoczone w uwadze ma zastosowanie dla terenów, w granicach których występują mieszane funkcje – t.j. funkcja	Ad 1, 3, 4) Projekt planu ogranicza możliwą do zrealizowania zabudowę usługową do usług konsumpcyjnych i ogólnospołecznych oraz ustala maksymalną powierzchnię sprzedaży do 2000 m². Powierzchnia całkowita kondygnacji przyziemia może wynosić ok. 2700 m², co oznacza, że na parterze może powstać ok. 2200 m² powierzchni podstawowej. Z uwagi na uwarunkowania wynikające ze sposobu funkcjonowania współczesnych biurowców oraz usług funkcja handlowa ograniczona będzie do poziomów „0" i „-1"; nie ma zatem potrzeby dodatkowego uszczegóławiania rozmieszczenia funkcji usługowych na poszczególnych kondygnacjach, w tym ograniczania możliwości lokalizowania usług handlu wyłącznie			

		4 5. 6. 7 8. 9 10. 11 12 13 14. 15 16	niepożądanych oraz nieuciążliwych, zwłaszcza dla terenów, gdzie należało to wskazać z uwagi na wymagające ochrony funkcje mieszkaniowe sąsiadujące oraz znajdujące się pod wpływem ustaleń planu. 2) O doprowadzenie do zgodności ze Studium w zakresie funkcji dopuszczonych dla terenu nr 01 – część I, Rozdz. II pkt 3 str 10 Program 3 – Metropolia Wiedzy Część II Rozdz. X, pkt 2 ppkt 2.5, str 51 – teren określony, jako obszary rozwoju funkcji metropolitalnych opartych na nauce i wiedzy z ograniczeniem funkcji usługowych jedynie do funkcji biurowych. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 2:* Projekt planu, niezgodnie ze Studium, zakłada na terenie Nr 01 wszystkie możliwe funkcje usługo, zgodnie z zapisami wprowadzonymi w § 2 ust. 1 pkt 2) projektu, cyt. „U – zabudowa usługowa. Wszelkie rodzaje usług konsumpcyjnych i ogólnospołecznych, w tym obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży do 2000 m2, których funkcjonowanie na danym terenie jest zgodne z zasadami zabudowy i zagospodarowanie określonymi w danej karcie terenu." W karcie terenu 01 nie określono ani funkcji dopuszczonych, ani również wyłączonych, pomimo zapisu wprowadzonymi w § 2 ust. 3 w ustaleniach ogólnych planu, cyt: „Zakres sposobów użytkowania dopuszczonych na danym terenie wydzielonym liniami rozgraniczającymi jest ograniczony lub uzupełniony zapisami (określającymi funkcje wyłączone i adaptowane) zawartymi w karcie danego terenu. 3) O wpisanie funkcji wyłączonych do karty terenu zgodnie z ustaleniem w § 2 ust. 3 projektu planu o zawarciu w kartach terenu sposobów użytkowania dopuszczonych i wyłączonych. 4) O dopuszczeniu funkcji handlowych jedynie w przyziemiu ul. Stryjskiej, jako uzupełniających funkcję podstawową, dla spełnienia warunku Studium, dopuszczającego obiekty handlowe do powierzchni 2000 m2. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 3 i 4:* Projekt planu, niezgodnie ze Studium, zakłada na terenie Nr 01 wszystkie możliwe funkcje usługo, zgodnie z zapisami wprowadzonymi w § 2 ust. 1 pkt 2) projektu, cyt. „U – zabudowa usługowa. Wszelkie rodzaje usług konsumpcyjnych i ogólnospołecznych, w tym obiekty handlowe o			mieszkaniowa z usługami. Dla terenów o jednolitym przeznaczeniu, zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów środowiska na terenie sąsiadującej zabudowy. Wynika to z przepisów Prawa ochrony środowiska. Zapis projektu planu ma charakter informacyjny, ale dla uniknięcia niejasności zostanie skorygowany – zgodnie z rozstrzygnięciem pkt 1, 32, 35, 43, 45, 52, 56. Ad 22) Uzasadnione jest częściowe uwzględnienie uwagi, poprzez określenie dojazdu od drogi 07 KD-Z 1/2 – ul. Stryjskiej, a dojazd od drogi 06 KD-G 2/2 – al. Zwycięstwa, ustalić jedynie jako dodatkowy. Ad 48) W karcie 12 KDW oraz 01 U wprowadzić zapis o zastosowaniu elementów ochrony akustycznej wzdłuż drogi wewnętrznej od strony terenów zabudowy mieszkaniowej.	do kondygnacji na poziomie ul. Stryjskiej. Ad 2) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego określa m.in. ten teren, jako obszary rozwoju funkcji metropolitalnych opartych na nauce i wiedzy (Metropolia nauki i wiedzy) (...) rozwój parku naukowo-technologicznego, inkubatory przedsiębiorczości, instytucje badań i kształcenia – wskazując preferowane specjalizacje: IT technologie, biotechnologia i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe, media, przemysły wysoko zaawansowanych technologii. Umożliwienie, zgodnie z wnioskiem Inwestora, realizacji biurowca klasy A, wpisuje się w opisane w studium funkcje preferowane. Ad 6 - 8, 12, 14, 15) Projekt planu miejscowego dopuszcza powstanie zabudowy o wysokości do 55 m w dwóch nowych miejscach – na terenach 01 U i 02 U,P. Wysokości te nawiązują do istniejącej oraz aktualnie realizowanej zabudowy wzdłuż al. Zwycięstwa (m.in. „Altus" zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie). Przywołany w uwadze, art. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymienia w ust. 2 podstawy planowania i zagospodarowania przestrzennego w formie otwartej, kładąc główny nacisk na uwzględnianie zwłaszcza: wymagań ładu przestrzennego (w tym urbanistyki i architektury), walorów architektonicznych i krajobrazowych; wymagań ochrony środowiska (w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych); wymagań ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej; wymagań ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób niepełnosprawnych. Jednocześnie uwzględniane powinny być, wymienione w tym samym ustępie walory ekonomiczne przestrzeni; prawo własności, a także potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa oraz potrzeby interesu publicznego. Zgodnie z ust. 3, ustalając przeznaczenie terenu lub określając potencjalny sposób zagospodarowania i korzystania z terenu, organ waży interes publiczny i interesy prywatne, w tym zgłaszane w postaci wniosków i uwag, zmierzające do ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu, jak i zmian w zakresie jego zagospodarowania, a także analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. Przepis			

		18.	powierzchni sprzedaży do 2000 m2, których funkcjonowanie na danym terenie jest zgodne z zasadami zabudowy i zagospodarowanie określonymi w danej karcie terenu." W karcie terenu 01 nie określono ani funkcji dopuszczonych, ani również wyłączonych, pomimo zapisu wprowadzonymi w § 2 ust. 3 w ustaleniach ogólnych planu, cyt: „Zakres sposobów użytkowania dopuszczonych na danym terenie wydzielonym liniami rozgraniczającymi jest ograniczony lub uzupełniony zapisami (określającymi funkcje wyłączone i adaptowane) zawartymi w karcie danego terenu. 5) O wpisanie brakującego ustalenia dla wymaganej ustawowo ochrony terenów przyległych: „wyklucza się funkcje usługowe, które mogłyby zakłócać sąsiadującą funkcję mieszkaniową poprzez powodowanie przekroczeń norm hałasu, zanieczyszczeń powietrza i wód gruntowych oraz wywołujących inne zakłócenia funkcji mieszkaniowej , takie jak: nieakceptowane naruszenia przestrzeni półprywatnych, (ogródki lub dziedzińce na terenach mieszkaniowych) przez klientów usług, zakłócanie ciszy nocnej, wytwarzanie takich ilości odpadów, których gromadzenie narusza warunki środowiskowe itp. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 5:* Wyłożony projekt planu ogranicza się do ochrony wyłącznie terenów wchodzących w obszar opracowania (pkt 3a), pomijając sąsiednie tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, którym ustawowo należy się ochrona budynków i przestrzeni działki przeznaczonych na przebywanie i wypoczynek. Definicja stosowana przez Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni w innych planach miejscowych. **II. Teren 01** – uwagi dotyczące kształtowania zabudowy, naruszenia ładu przestrzennego i ochrony krajobrazu: 6) O dostosowanie warunków zabudowy do art 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: - ust 2 pkt. 1) obowiązku zachowania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury - ust 2 pkt 2) obowiązku zachowania walorów architektonicznych i krajobrazowych - ust 3 ochrony istniejącego stanu zagospodarowania terenu - poprzez nawiązanie wysokością budynku od				ten nie zawiera bezwzględnego nakazu ochrony istniejącego stanu zagospodarowania, lecz mówi również o zmianach w zakresie zagospodarowania terenu, biorąc pod uwagę analizy ekonomiczne, środowiskowe i społeczne. W przypadku sytuowania nowej zabudowy, przepisy nakazują uwzględnienie, obok wymagań ładu przestrzennego, również efektywnego gospodarowania przestrzenią oraz walorów ekonomicznych przestrzeni poprzez, np. kształtowanie struktur przestrzennych przy uwzględnieniu dążenia do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego, zapewnianie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów oraz dążenie do planowania i lokalizowania nowej zabudowy na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej. Przyjęte w ustawie rozwiązania prawne oparte są na zasadzie równowagi interesu ogólnopaństwowego, interesu gminy i interesu jednostki. Oznacza to obowiązek rozważnego wyważenia różnych interesów i praw. Ma to szczególne znaczenie w przypadku kolizji tych interesów, w tym interesu ogólnego z interesem obywateli wynikającym np. z prawa własności nieruchomości gruntowych. Podstawowa zasada równości wobec prawa wymaga wyważenia wszystkich interesów jakie występują w danej sytuacji. Przywołany w uwadze § 3 ustala zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego dla obszaru objętego planem, nie oznacza to jednak, że przy podczas prac nad projektem planu miejscowego pominięto sąsiedztwo, otoczenie i szerszy kontekst. Ustalenia dla terenów objętych planem doprecyzowują ogólne zasady ustalone m.in. w dokumentach, takich jak Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Ad 9, 10) Podawane w Studium wskaźniki urbanistyczne i standardy służą do badania chłonności terenów i opracowywania wytycznych programowo-przestrzennych w różnych rejonach miasta. Wskaźniki i standardy te są podstawą do programowania i projektowania elementów infrastruktury transportowej, inżynieryjnej oraz infrastruktury społecznej. Wskaźniki intensywności zabudowy brutto i wysokości zabudowy w Studium zostały uśrednione dla poszczególnych obszarów i są uszczegóławiane -			

		32.	strony ul. Stryjskiej do PPNT oraz utrzymania spójnej i harmonijnej sylwety obniżającej się w kierunku terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i terenów zielonych w okolicach rzeki Kaczej				w tym również wskazywane są lokalne dominanty wysokościowe – na podstawie analiz urbanistycznych, z uwzględnieniem spójności kompozycji przestrzennej – w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.			
		33.	7) § 3 ust. 1 narusza obowiązki wymagane Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym art 1 ust. 2 pkt 1) wymagania ładu przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury – ograniczając się do obszaru objętego planem z pominięciem sąsiedztwa,				Ad 11) Plan miejscowy zawierać powinien jednoznaczne definicje wysokości zabudowy, a dodatkowo definicje te powinny być na tyle uniwersalne, by umożliwić ustalenie dopuszczalnej, maksymalnej wysokości wszystkich obiektów tworzących zabudowę na			
		34	otoczenia i szerszego kontekstu wymaganego ustawą.				obszarze objętym planem. Regulacja w tym zakresie powinna wykluczyć ewentualne			
		35	8) Zasady opisane w § 3 ust. 1 projektu planu nie są przestrzegane w dalszych jego ustaleniach, powodując niespójność opracowania:				wątpliwości przy ocenie zgodności projektu budowlanego z planem miejscowym. Mapa zasadnicza, na której sporządzany jest plan miejscowy, zgodnie z obowiązującym stanem			
		36.	pkt 1) kształtowanie struktury przestrzennej z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania – jest naruszane, gdyż nie uwzględnia istniejącej zabudowy i zagospodarowania terenów sąsiednich				prawnym nie zawiera warstwic, a w miejscach niezainwestowanych, zawiera niewiele rzędnych terenu. Dodatkowo rzędne te mogą nie odpowiadać stanowi faktycznemu. Z uwagi na to zasadne jest, aby w zapisach planu miejscowego			
		37	pkt 2) uzyskanie spójnego zespołu przestrzennego – jest naruszane, gdyż parametry zabudowy terenu 01 stanowią dysonans z otoczeniem i krajobrazem				dla terenu 01 U, na którym występuje istotne zróżnicowanie poziomów terenu, dopuszczalne wysokości odnosić do przyległej ulicy Stryjskiej,			
		38.	pkt 4) usprawnienie funkcjonowania układu komunikacyjnego – jest odnośne tylko dla części ul. Stryjskiej z pominięciem wiaduktu,				której poziom może ulec tylko nieznacznym zmianom.			
		39.	zaprzeczeniem jest teren 01 U, który wpłynie na zdecydowane pogorszenie warunków na drogach i parkowanie dużej ilości pojazdów w otoczeniu obszaru planu.				Ad 13) W myśl zasad techniki prawodawczej, w aktach prawa miejscowego nie należy powtarzać przepisów ustaw, ratyfikowanych umów międzynarodowych i rozporządzeń. Plan miejscowy nie może ograniczać obowiązywania			
		40	*Rozwinięcie i uzasadnienie pkt. 6-8:* Dla zachowania ładu architektury należałoby od strony ul. Stryjskiej nawiązać wysokością zabudowy do PPNT, będącego niewątpliwie chlubą Miasta, a którego gabaryty i wysokość są dobrze zharmonizowane z otaczającym terenem i krajobrazem. Część PPNT położona w				przepisów powszechnych. Jeśli prawodawca lokalny reguluje materię uregulowaną już aktami wyższego rzędu, to wykracza poza zakres upoważnienia ustawowego do wydania aktu prawa miejscowego. Zarówno dla nowej zabudowy, jak i dla zabudowy istniejącej,			
		41	bezpośrednim zbliżeniu do ul. Stryjskiej o wysokości 24 m określona w MPZP jako dominanta przestrzenna całego kompleksu. Dla				niezależnie od jej położenia, spełnione muszą być wymogi przesłaniania, oświetlenia i nasłonecznienia, zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków			
		42.	zachowania ładu przestrzennego narzuca się wprowadzenie symetrii wysokości zabudowy po obu stronach ul,. Stryjskiej, z naturalną konsekwencją utrzymania spójnej i harmonijnej				technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Plan miejscowy może natomiast, zgodnie z przepisami, określić zasięg zabudowy śródmiejskiej, rozumianej jako			
		43	sylwety zabudowy obniżającej się w kierunku terenów zielonych w okolicach rzeki Kaczej – nie zaś tworzenie nienaturalnej dla otoczenia w proporcjach i skali inwestycji (kolosa), która				zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia. W niniejszym projekcie planu ustalenie to zawarto w § 7 ust. 2. Ad 16) Budynki mieszkalne (po południowej stronie terenu 01 U) są położone ok. 3-5 m			

		44. 45. 4(47. 48. 49. 50 5 1 52. 53. 54. 55. 56 57.	może dodatkowo powodować uciążliwe oddziaływanie na sąsiednie tereny, naruszając także Art.1 ust. 2 pkt 3) Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nakładający wymagania ochrony środowiska. Kaskadowe obniżanie się zabudowy, spójne z ukształtowaniem obniżającego się terenu naturalnego, występuje w obiektach wybudowanych i zaprojektowanych po przeciwnej stronie al. Zwycięstwa. Naturalną konsekwencją dla zachowanie spójności przestrzennej i walorów krajobrazowych winno być obniżanie zabudowy terenu Nr 01 zgodnie z naturalnym ukształtowaniem terenu. W zapisach Studium znajdujemy również odniesienia do uwzględnienia spójności kompozycji przestrzennej oraz założeń urbanistycznych i kompozycyjnych uwzględniających zagospodarowanie terenów otaczających – czego nie spełnia zabudowa dopuszczona projektem planu. Przedstawiono porównanie dużych obiektów istniejących i planowanych w sąsiedztwie – Dysproporcje parametrów zabudowy terenu 01 rażąco przedstawiają się w stosunku do zabudowy mieszkaniowej w bezpośrednim sąsiedztwie o dopuszczonej wysokości do 9 m i wskaźniku intensywności zabudowy i= 0,65 do 0,8. 9) O ustalenie wskaźnika intensywności zabudowy zgodnie ze Studium str. 68 p. 2 Wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy: Funkcja U, strefa śródmiejska i=1„5 oraz z uwagi na ład przestrzenny wymagany ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i zagrożenia środowiskowe dla sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej, związane z budowa i eksploatacją planowanego obiektu. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 9:* Przyjęta intensywność zabudowy i=4,7 oraz i=6,5 jest niezgodna ze Studium i za wysoka w stosunku do wszystkich obiektów w dzielnicy. Najbliżej zlokalizowane: „Altus" (i=3,5); PPNT(i-1,0). „Sea Towers" położony w centrum miasta jako jedyny w mieście i=6,5. Obiekt planowany na terenie 01U to kolos o za wysokiej intensywności zabudowy, zaburzający proporcje do otoczenia i wielkości działki oraz zaburzający ład przestrzenny. 10) O dopuszczenie wysokości budynku maksymalnie do 24 m z dominantą do				poniżej poziomu al. Zwycięstwa oraz ok. 5-7 m poniżej poziomu ul. Stryjskiej – od których odbywać ma się dojazd do terenu 01 U. Ograniczenie dopuszczalnej zmiany ukształtowania terenu do wysokości względnej 1 m oraz zakaz budowy murów oporowych, byłoby ograniczeniem zbyt daleko idącym. Może być niewykonalne utrzymanie różnicy 1 m w poziomach terenu, w pasie o szerokości 18 m pomiędzy południową granicą terenu 01 U, a nieprzekraczalną linią zabudowy – ze względu na wymagania dotyczące parametrów drogi pożarowej wymaganej dla planowanej zabudowy. Ponadto uzasadnione jest dopuszczenie wznoszenia konstrukcji stanowiących np. ochronę akustyczną przyległych terenów mieszkaniowych. Ad 17) Odległości obiektów kubaturowych, urządzeń i zadrzewień od granicy obszaru kolejowego wynikają z obowiązujących przepisów, które w uzasadnionych przypadkach dopuszczają możliwość uzyskania odstępstwa od warunków usytuowania budynków i budowli. Projekt planu miejscowego nie przesądza o szczegółowej lokalizacji połączenia drogowego, zakładając że połączenie to nie będzie stanowiło drogi publicznej. Ad 18) Linia zabudowy od ul. Stryjskiej została przysunięta do planowanych granic pasa drogowego, tak by maksymalnie odsunąć nową zabudowę na terenie 01 U od istniejącej zabudowy mieszkaniowej, a równocześnie ukształtować wygodne połączenie pomiędzy poszczególnymi elementami węzła integracyjnego oraz stworzyć miejsce na powstanie placu publicznego. Wnioskowane przesunięcie linii zabudowy na granicę działki nr 17, przy zachowaniu dopuszczonych gabarytów nowej zabudowy, powodowałoby dodatkowe przysunięcie tej zabudowy do budynków mieszkalnych. Ad 19-21, 26, 29, 31) Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 4 i § 113 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego na drodze klasy G (al. Zwycięstwa) należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów. Jednak warunki techniczne nie określają bezwzględnego zakazu lokalizacji takich zjazdów, lecz			

		58.	wysokości 30 m zgodnie ze Studium str. 68 p. 2 licząc od terenu naturalnego z uwagi na obowiązek zgodności ze Studium oraz ład przestrzenny wymagany ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.				uzależniają je od oceny zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego w konkretnych okolicznościach. Z §113 ust. 7 rozporządzenia wynika, że dla drogi klasy G wyjazdy i wjazdy na drogę nie mogą być usytuowane w miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, w szczególności w obszarze oddziaływania skrzyżowania lub węzła. Projekt planu miejscowego uwzględnia ww. wymogi, biorąc jednocześnie pod uwagę przeprowadzone analizy ruchu. W planie miejscowym *terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni*, dla terenu planowanej zabudowy (02 UC) w zasadach obsługi infrastrukturą ustalono dojazd od ulicy 20 KD 1/2, która poprzez drogę 19 KL1/2 miała połączenie z al. Zwycięstwa. W ww. planie obowiązującym, przewidziane zostało skrzyżowanie drogi głównej (al. Zwycięstwa) z drogą lokalną 19 KL 1/2 – w bezpośrednim sąsiedztwie zjazdu publicznego do terenu stacji. W marcu 2017 r. uchwalony został *miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ul. Krośnieńskiej*, wyznaczający nowe skrzyżowanie al. Zwycięstwa z ul. Kostki Napierskiego i ul. Krośnieńską, w odległości ok. 250 m od zjazdu do stacji paliw oraz zaplanowanego skrzyżowania al. Zwycięstwa i drogi 19 KL 1/2. Pod uwagę wzięto również obciążenia nieruchomości służebnościami. Przeprowadzono analizy ruchu, zarówno dla wariantów, zakładających połączenie niezabudowanego terenu usytuowanego pomiędzy stacją paliw a linią kolejową, wyłącznie z ul. Stryjską, jak i dla wariantów zakładających połączenia z ul. Stryjską oraz al. Zwycięstwa. Badania przeprowadzone na modelu ruchu, wykazały, że najlepsze warunki ruchu na drogach, przekładające się na mniejszą emisję spalin, z uwagi na mniejszą ilość zatrzymań i krótsze kolejki pojazdów, zostaną uzyskane, jeżeli włączenie do układu dróg publicznych ruchu wygenerowanego przez nową inwestycję będzie odbywało się do dwóch ulic oraz przy założeniu, że wjazd i wyjazd będzie odbywał się wyłącznie poprzez skręty w prawo. Przeprowadzone analizy jednoznacznie wskazały, że obsługa terenu inwestycyjnego wyłącznie poprzez ul. Stryjską spowoduje znaczne pogorszenie warunków ruchu na okolicznych drogach, ważnych w układzie			
		59.									
		60.									
		61.									
		62.									
		63.									
		64.									
		65.									
		66.									
		67.									
		68.									
		69.									
		70.									

		71.	to strony architektura powinna być kształtowana kaskadowo ze stopniowym wygaszaniem wysokości., Dysproporcje te widoczne będą również z kierunku wschodniego i zachodniego. Dysproporcje wskaźnika intensywności				komunikacyjnym miasta, m.in. na jednej z podstawowych ulic w układzie dróg miasta, tj. na al. Zwycięstwa. Ad 22) Plan miejscowy nie może zawierać zapisów wykraczających poza zakres określony			
		72.	zabudowy i wysokości naruszają zgodność ze Studium i stanowią zaburzenie ładu przestrzennego wymaganego ustawowo. 11) O jednoznaczną definicję: Dopuszczalna				w obowiązujących przepisach, w tym zapisów dotyczących organizacji budowy i kolejności realizacji inwestycji. Ustalenie w planie			
		73.	wysokość zabudowy – „od naturalnej warstwicy terenu do kalenicy lub najwyższego punktu na pokryciu kubatury, bez masztów				miejscowym nakazu realizacji dojazdu od drogi 07 KD-Z przed uzyskaniem decyzji o pozwoleniu na budowę wprowadzałoby dodatkowe,			
		74.	odgromnikowych, anten i kominów, w metrach – budynek lub budowla nie powinna przekraczać dopuszczalnej wysokości w żadnym punkcie				pozaustawowe, obowiązki, które trzeba byłoby dopełnić w procesie inwestycyjnym. Do wprowadzania tego rodzaju ograniczeń			
		75.	naturalnego terenu określonego na mapie, na której został sporządzony mpzp". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 11:* Definicja taka				w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rada gminy nie została upoważniona w żadnym z przepisów rangi ustawowej. W szczególności upoważnienia			
		76.	pozwoli na uniknięcie manipulowania wysokością obiektów poprzez nasypywanie gruntów. 12) O jednoznaczność zapisu pkt 5 h dla				takiego nie ma w przepisach ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, które w niniejszej sprawie znajdują zastosowanie, ale też nie przewiduje			
		77.	kształtowania zabudowy w sposób zapewniający ład przestrzenny i zabudowy sąsiedniej, czyli o określenie stref na rysunku planu i w opisie karty terenu dla obniżenia zabudowy w kierunku				tego Prawo budowlane. Ad 23-25) Studium dopuszcza odstępstwa od przyjętych w uwadze wskaźników parkingowych, w przypadkach uzasadnionych			
		78.	południowym wraz z podaniem wysokości dopuszczonej w każdej strefie. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 12:* Zapis p. 5 h				lokalnymi uwarunkowaniami. Położenie obszaru objętego planem w bezpośrednim sąsiedztwie węzła integracyjnego (przystanku SKM Redłowo i			
		79.	w projekcie planu jest niejednoznaczny i może być dowolnie interpretowany, czego dowodem jest przedstawiona bryła zamierzonego budynku, naruszająca zasady ładu				przystanków komunikacji miejskiej), jest przesłanką do wprowadzenia w planie miejscowym wskaźników parkingowych dla obiektów usługowych i biur: 1,5 – 3 stanowisk			
		80.	przestrzennego i ochrony krajobrazu oraz zabudowy bezpośrednio sąsiadującej. Uwaga ma uzasadnienie, gdyż w projekcie planu takie warunki zostały określone w karcie terenu 02UP,				postojowych na 100 m² powierzchni użytkowej podstawowej. Zwiększenie wymagań parkingowych, prowadzące do dodatkowego obciążenia układu drogowego w tym rejonie, nie			
		81.	również w MPZP Nr 1405 dla zabudowy „Altusa" w karcie terenu i na rysunku planu dokładnie określono strefy wraz z obowiązującymi wysokościami zabudowy w każdej z nich. 13) O dopisanie w zasadach kształtowania				znajduje uzasadnienia - byłoby sprzeczne z polityką transportową Gminy Miasta Gdyni. Tereny objęte granicami projektu planu znajdują się w odległościach nie przekraczających 300 m od przystanków komunikacji. Ustalenie			
		82.	zabudowy i zagospodarowania terenu: od strony południowej projektowana zabudowa winna spełniać wymogi przesłaniania, oświetlenia i nasłonecznienia w stosunku do sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej położonej w strefie				wskaźników parkingowych dotyczy całego obszaru planu miejscowego, z uwagi na podobieństwo sytuacji terenów objętych ustaleniami planu. Ad 27, 28) zgodnie z rozstrzygnięciem pkt. 16.			
		83.	miejskiej, zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie" – jako zapisu uwzględniającego p.				W celu ograniczenia ewentualnego negatywnego wpływu planowanej zabudowy usługowo-biurowej na warunki zamieszkiwania w istniejącej i planowanej zabudowie mieszkaniowej			

		84. <

		98.	ul. Stryjskiej, co spowodowałoby, że jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa znalazłaby się w niekorzystnym zagłębieniu, sięgającym do 7 m, czyli po dachy.				Ad 32) Odniesieniem dla ocen zawartych w prognozie oddziaływania na środowisko jest aktualnie planowane zagospodarowanie oraz spodziewany poziom jego oddziaływania na otoczenie. Prognoza, opisując wpływ ustaleń projektu planu na poszczególne komponenty środowiska, uwzględnia ich stan w szeroko ujętym otoczeniu, nawet jeżeli nie wymienia jego poszczególnych części. Prognoza wyraźnie wskazuje wysokie obciążenie środowiska występujące na większości obszaru objętego planem, a w miejscu planowanej zabudowy usługowej obciążenie środowiska ulegnie nawet podwyższeniu w grupie wysokich, co wynika ze znacznego zwiększenia zabudowy gruntów. Ad 33) Droga wewnętrzna, stanowiąca dodatkowy dojazd do terenu 01 U, wyznaczona liniami rozgraniczającymi, ma przebieg zbliżony do drogi ustalonej w obowiązującym planie jako droga lokalna. Zgodnie z obowiązującym planem oraz projektem planu, drogi na terenie inwestycji, obsługujące ją, mogą powstać na całym terenie, z wyłączeniem 5-metrowego pasa zieleni izolacyjnej. Skrzyżowanie ul. Stryjskiej i al. Zwycięstwa zostało w projekcie planu ograniczone terenowo, co oznacza, że część terenu do tej pory przeznaczona na rozbudowę układu drogowego obecnie przeznaczona zostanie na realizację placu publicznego z zielenią i towarzyszącą małą architekturą. Nawet przy ruchu przytoczonej w skardze liczby samochodów, głównym źródłem emisji decydującym o lokalnej jakości środowiska pozostanie układ komunikacyjny na obrzeżach planu. Projekt planu przyjmuje rozwiązania pozwalające na zmianę geometrii skrzyżowania ul. Stryjskiej i al. Zwycięstwa oraz rozbudowę o dodatkowe pasy ruchu, a także usprawnienie funkcjonowania transportu publicznego, komunikacji pieszej i rowerowej w rejonie przystanku SKM Gdynia Redłowo jako ważnego węzła komunikacyjnego. Planowana rozbudowa układu drogowego poprawi płynność ruchu na skrzyżowaniu – w stosunku do stanu obecnego, co – biorąc pod uwagę ruch prognozowany, wpłynie na zmniejszenie potencjalnego poziomu zanieczyszczeń. Ad 34) Zawarte w projekcie planu ustalenie w § 7 ust. 2, określające zasięg zabudowy śródmiejskiej, w rozumieniu przepisów			
		99.	17) O ustalenie nieprzekraczalnej linii zabudowy od strony terenów kolejowych, jako przedłużenie nieprzekraczalnej linii zabudowy obowiązującej w mpzp nr 1403 (terenu byłej zajezdni komunikacji miejskiej), dla terenu 01 UP,UC – z dopuszczeniem poza tą linią lokalizacji murów oporowych, i części tunelu, będących							
		100.								
		101.	przedłużeniem tunelu pod ul. Stryjską. Brak linii zabudowy powoduje niespójność planu z uwagi na możliwość wybudowania budynku, uniemożliwiającego wybudowanie tunelu i realizację ustaleń obsługi komunikacyjnej.							
		102.	*Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 17:* Określenie nieprzekraczalnej linii zabudowy od strony terenów kolejowych i nawiązanie zabudowy po obu stronach ul. Stryjskiej gabarytami i podobną kubaturą wymagane jest dla zachowania ładu przestrzennego i uniemożliwi powstanie budynku w strefie przeznaczonej na lokalizację							
		103.	wjazdu podziemnego z tunelu pod ul. Stryjską.							
		104.	18) O cofnięcie nieprzekraczalnej linii zabudowy od strony ul. Stryjskiej na granice własności działki nr ew. 17 obręb Redłowo w Gdyni.							
		105.	*Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 18:* Dla pozostawienia niezabudowanego terenu publicznego, z uwagi na konieczność dojazdu do terenu 01 U z kierunku Ronda im. Macieja Brzeskiego wyłącznie od ul. Stryjskiej lub potencjalną potrzebą rozbudowy ulicy i uzbrojenia technicznego w przyszłości.							
		106.	**III. Teren 01 i teren 12 KDW** – uwagi dotyczące rozwiązań obsługi komunikacyjnej i rozwiązań drogowych oraz związanych z nimi zagrożeń.							
		107.	19) O usunięcie z planu funkcji drogi dojazdowej 12 KDW z zastosowaniem rozwiązań na działce nr ew. 95 obręb 0025 Redłowo w Gdyni uniemożliwiających powiązanie komunikacyjne							
		108.	terenu 01 U z al. Zwycięstwa (06 KD-G) – z powodu niezgodności zjazdu z rozporządzeniem Ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich							
		109.	usytuowanie oraz zagrożeń środowiskowych dla sąsiadujących terenów mieszkaniowych, tj. negatywnego oddziaływania na znaczną część osiedla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej							
		110.	poprzez emisje spalin i hałasu, stanowiących zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców.							

		111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123.	20) O przeznaczenie terenu nr 12 na zieleń izolacyjną, przejście dla pieszych i rowerów, z wyłączeniem przejazdu samochodowego. 21) O obsługę komunikacyjną terenu 01 U wyłącznie od ul. Stryjskiej 07 KD-Z zgodnie z rozporządzeniem Ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinna odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, wraz z rzetelnym opracowaniem rozwiązań drogowych nieobciążających skrzyżowania ul. Stryjskiej z al. Zwycięstwa. 22) O wpisanie nakazu realizacji dojazdu od drogi 07 KD-Z – u. Stryjskiej przed uzyskaniem pozwolenia na budowę na terenie 01 U, gdyż projekt planu umożliwia obsługę komunikacyjną terenu 01 U wyłącznie od al. Zwycięstwa, co stanowi zagrożenie, że pokazywane rozwiązania od ul. Stryjskiej nie zostaną zrealizowane. 23) O usunięcie z projektu planu niezgodności ze Studium i ustalenie wskaźników parkingowych zgodnie ze Studium str 83 p. 2.5 „Wskaźniki parkingowe" kolumna „Strefa II obszar intensywnej zabudowy z dobrą obsługą komunikacją zbiorową" dla usług i biur 2-4 miejsc na 100 m2 powierzchni użytkowej 24) O ustalenie dla terenu 01 U obowiązku min. 4 miejsc parkowania / 100 m2 powierzchni użytkowej. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt. 19-24:* Wyliczenie wielkości planowanej inwestycji i ilość osób, które będą pracowały w budynku na terenie 01U: Powierzchnia użytkowa 7800 m2 x wskaźnik intensywności zabudowy 4,7 x 80 % powierzchni użytkowej = 29328 m2. Dla obliczenia ilości pracowników przyjęto zgodnie z normami 75 % przeznaczonych na pomieszczenia do pracy tj. 29328 x 75 % - 21996 m2 (25 % na korytarze, toalety itp. Tj. 7332 m2). Zgodnie z normą określającą 5 m2 przypadających na 1 pracownika biur – może być tam zatrudnionych 4400 osób, nie licząc klientów usług. Przy założeniu, że do obsługi inwestycji wystarczy tylko 400 miejsc postojowych wskaźnik parkingowy = 1 miejsce/11 zatrudnionych! Podważamy rzetelność sporządzonych analiza komunikacyjnych wskazujących, że do inwestycji tej samochodami dojeżdżać będzie tylko 400 osób i tylko tak obciążony będzie układ drogowy al. Zwycięstwa i ul. Stryjskiej.				rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, dotyczy wymogów przesłaniania, oświetlenia i nasłonecznienia, zawartych w. W rozporządzeniu brak jest odniesień do sformułowania użytego w uwadze: „strefy miejskiej". Wszystkie ustalenia planu miejscowego, nie tylko zawarte w kartach terenów, mają znaczenie przy wydawaniu pozwolenia na budowę, a projekt budowlany musi być z nimi zgodny. Powtarzanie zapisów planu zawartych w ustaleniach ogólnych planu jest zbędny i spowodować może zmniejszenie czytelności ustaleń. Ad 36) Zasady i wymagane procedury lokalizacji nowych stacji bazowych oraz kontroli ich oddziaływania są określone w przepisach prawa powszechnego. Projekt planu mając na uwadze potencjalne oddziaływanie elektromagnetyczne nakazuje jednak lokalizację na najwyższych budynkach, co jest niewątpliwie korzystne dla sąsiedniej niskiej zabudowy mieszkaniowej. Dodatkowo plan zawiera regulację, mówiącą że przy ocenie, czy stacja bazowa zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (wykonywanej na podstawie przepisów powszechnie obowiązujących), jako miejsce dostępne dla ludności (o którym mówią ww. przepisy) należy dodatkowo uwzględnić nie istniejącą jeszcze zabudowę, która może zostać zrealizowana na podstawie ustaleń planu. Ad 37) Plan miejscowy ustala sposób odprowadzania wód opadowych: z terenów dróg publicznych – do kanalizacji deszczowej, natomiast z pozostałych terenów – zagospodarować w granicach własnych działek. Jedynie w przypadku braku takiej możliwości dopuszcza się odprowadzenie wód opadowych do kanalizacji deszczowej przy zastosowaniu urządzeń opóźniających odpływ. Szczegółowe zasady ewentualnego włączenia do kanalizacji deszczowej, w tym wielkość opóźnienia, czy dokładne miejsce włączenia w istniejącą sieć, ustalane są przez gestora sieci przy wydawaniu warunków dla konkretnej inwestycji. Ad 38, 39) Plan miejscowy zawiera zapis mówiący, że nowe nasadzenia wprowadzić o składzie gatunkowym i z zastosowaniem metod sadzenia, zapewniającymi ich długotrwały wzrost w warunkach miejskich. W granicach strefy			

		124.	Łatwy dostęp do komunikacji miejskie w miejscu pracy nie oznacza tego samego w miejscu zamieszkania. Osoby niezamieszkujące w pobliżu przystanków lub zmuszone do przesiadek wybiorą dojazd samochodem, zwłaszcza jesienią i zimą. Dopuszczenie obsługi komunikacyjnej terenu 01 U do Al. Zwycięstwa przez drogę 12 KDW spowoduje, że większość samochodów pracowników klientów inwestycji na ternie 01 U wybierze ten wjazd/wyjazd. Przy takim natężeniu ruchu wystąpi zagrożenie bezpieczeństwa i kolizja z pojazdami komunikacji miejskiej i ich przystankiem w Al. Zwycięstwa. Zapisy projektu planu nie wykluczają, że obsługa komunikacyjna terenu 01 U odbywać się będzie jedynie od Al. Zwycięstwa, a tunel pod ul. Stryjską nigdy nie powstanie. Wówczas będziemy mieli do czynienia z wjazdem i wyjazdem do al. Zwycięstwa wszystkich samochodów. Np. z zapisu § 10 pkt. 6) wynika, że frontem działki nr ew. 17 może być także front równoległy do Al. Zwycięstwa. Droga 12 KDW i droga wewnętrzna do niej na terenie 01 U powodowały będą negatywne oddziaływanie na warunki środowiskowe w sąsiednim osiedlu mieszkaniowym jednorodzinnym, nie tylko na domy i ogrody przylegające do terenu 01 U, ale również na większy obszar oddziaływania. Oddziaływanie to będzie niewyobrażalne w czasie budowy obiektu. Nikt nie będzie respektował jakiegoś zapisu w planie o niedopuszczeniu do połączenia komunikacyjnego drogi 12KDW z drogami na terenie osiedla. Zapis o wspólnych zjazdach z terenu 01 U oraz stacji paliw 03 U, KS jest „wybiegiem" mającym na celu ominięcie Rozporządzenia Ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi i ich usytuowanie, które wskazuje obsługę komunikacyjną nowej inwestycji od rogi niższej klasy (ul. Stryjskiej), tym bardziej, że jest możliwa. Stacja paliw ma swoje własne zjazdy widoczne na podkładzie rysunku planu, do obsługi ilości samochodów związanej z prowadzoną działalnością, a nie dla obsługi olbrzymiej inwestycji na terenie 01 U, dla 4400 pracowników. Pracownicy i klienci, dla których zabraknie miejsca na terenie 01 U będą parkowali na terenie osiedla mieszkaniowego, powodując				dopuszczono niezbędne sieci, obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej, jedynie pod warunkiem, że zastosowana technologia nie wpłynie negatywnie na funkcjonowanie terenu zieleni. Ad 40, 41) Zgodnie z rozstrzygnięciem pkt 22. Ad 42) Wszelkie zasady i wymagania dla lokalizacji nowych funkcji (zgodnych z przeznaczeniem terenu) są określone w przepisach prawa powszechnego. Ad 46) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 ad I oraz uwagi nr 2 ad 1. Dodatkowo wyjaśnić należy, że obszar drogi 12 KDW tylko w części stanowi grunt gminny. Ad 47-49) Dla terenu 04 MN3 projekt planu ustalił dopuszczalny poziom hałasu jak dla strefy śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, zgodnie z aktualnie funkcjonującą mapą wrażliwości akustycznej. Wymienione w Studium strefy urbanistyczne, niezależnie od przyjętego nazewnictwa, nie mają bezpośredniego związku z przepisami ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska i wskazaniem terenów o zróżnicowanych dopuszczalnych poziomach hałasu. Strefy urbanistyczne zostały wskazane w Studium, jako strefy charakteryzujące się zbliżonymi cechami zagospodarowania, dla potrzeb określenia kierunków i wskaźników dotyczących zagospodarowania oraz użytkowania terenów. W oparciu o art. 118 ustawy z dnia 27.04.2001 r. Prawo ochrony środowiska na potrzeby oceny stanu akustycznego środowiska starosta sporządza, co 5 lat, mapy akustyczne. Elementem graficznym mapy akustycznej jest mapa wrażliwości akustycznej terenów zagrożonych hałasem. Na terenie 04 MN3 – jedynym w granicach planu objętym ochroną akustyczną, nie przewidziano możliwości realizacji budynków mieszkalnych, jednocześnie określając, że jest on przeznaczony na dołączenie do nieruchomości położonej poza granicami planu. Plan nie może wymagać działań zaradczych poza granicami swego obowiązywania. Obowiązujący *miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego terenu ogródków działkowych przy Alei Zwycięstwa 136 w Gdyni*, przyjęty uchwałą nr IX/185/03 Rady Miasta Gdyni z dnia 25.06.2003 r. przewidywał w tym miejscu drogę lokalną (KL). Ad 50) Oba tereny stanowią obszar kolejowy			

		137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149.	obniżenie wymaganych standardów środowiskowych (halas, zanieczyszczenia) i powodując zagrożenie zdrowia, życia i mienia chronionych ustawowo. Ustalenia planu, umożliwiające taką sytuację będą łamały obowiązujące prawo. Wymagania parkingowe niezgodne są ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, z którym zgodność wymagana jest Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Studium ustala str 83 p. 2.5 „Wskaźniki parkingowe" kolumna „Strefa II obszar intensywnej zabudowy z dobrą obsługą komunikacją zbiorową" dla usług i biur 2-4 miejsc do parkowania/100 m2 powierzchni użytkowej; Usługi, gastronomia, rzemiosło, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży do 2000 m2; ilość miejsc 2-4/100 m2. Nie ma uzasadnienia do obniżania ilości wymaganych miejsc z powodu dobrej obsługi komunikacją, gdyż wymagana w Studium ilość 2-4/100 m² już to uwzględnia. Plan miejscowy obowiązywał będzie długie lata, a firma „Torus", pod której projekt i zamierzenia ustalane są postanowienia planu, zajmuje się wynajmem swoich obiektów. Nie można stwierdzić, że potencjalny na dzisiaj najemca, będzie nim za jakiś czas. Możliwości wynajmu na dowolne usługi dopuszczone planem bez ograniczeń mogą spowodować, że ruch samochodowy do tej inwestycji osiągnie niewyobrażalne natężenie, a potrzeba ilości miejsc parkingowych będzie bardzo duża. 25) O uzupełnienie zapisu o słowa podkreślone, aby brzmiał „zasady obsługi komunikacyjnej terenów oraz wymagane wskaźniki parkingowe określono w kartach terenu §14", a także o dokładne określenie wymaganych miejsc/100 m2 w poszczególnych kartach terenu. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 25:* Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, będąc aktem prawa miejscowego powinien dokładnie określić wymagania parkingowe dla poszczególnych terenów jako cyfrę/100 m², z uwagi na różną lokalizację i warunki, a nie zostawiać przedział do uznaniowości urzędnika przy wydawaniu pozwolenia na budowę. Ponadto, mając do dyspozycji przedział, oczywiste jest, że inwestor wybuduje jak najmniej miejsc do parkowania, a brakujące				w rozumieniu art. 4 pkt 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, różnią się jedynie formą własności. Brak jest uzasadnienia dla redakcyjnego rozdzielania na odrębne karty. Ad 51) Obowiązek ewentualnego stosowania zabezpieczeń akustycznych budynków w rejonie oddziaływania akustycznego użytkowanej linii kolejowej wynikać będzie z obowiązujących przepisów. Plan miejscowy nie może nakładać w sposób obligatoryjny ww. obowiązku, byłaby to bowiem niezgodna z prawem modyfikacja postanowień ustawowych. Ponadto obowiązujący *plan miejscowy terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni* zawiera ustalenia, że przy projektowaniu budynków mieszkalnych należy stosować takie rozwiązania architektoniczne i konstrukcyjne, które będą zapewniać wymagane standardy akustyczne dla pomieszczeń mieszkalnych i ochronę przed uciążliwym oddziaływaniem hałasu z ciągów komunikacyjnych. Ad 53) Obowiązujący *plan miejscowy dla terenu ogródków działkowych przy alei Zwycięstwa 136 w Gdyni* zawierał oznaczenie istniejącego drzewa postulowanego do zachowania i ochrony. Drzewo oznaczono na obszarze kolejowym, w odległości od torów kolejowych mniejszej niż wymagana przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych. Z uwagi na tą niezgodność brak jest podstawy by chronić ww. drzewo. Ad 54) Projekt planu miejscowego przewiduje konieczność realizacji bezkolizyjnych ciągów pieszych lub poszerzenie istniejących chodników stanowiących dojścia do przystanku SKM Gdynia Redłowo – poprzez poszerzenie wiaduktu lub realizację dodatkowej kładki dla pieszych wzdłuż wiaduktu. Projekt planu ustala pas ruchu pieszych po południowej stronie wiaduktu, o szerokości minimum 3 m w świetle pasa ruchu. Rysunek projektu planu miejscowego zawiera oznaczenie orientacyjnego układu komunikacyjnego, w tym ciągów pieszych i lokalizację przystanków, jednak szczegółowe rozwiązania nie mogą być ustaleniem planu			

		150. 151. 152. 153.	znajdą się na zatłoczonych ulicach, pod domami zabudowy jednorodzinnej i zajmą miejsca węzła integracyjnego. 26) O przyjęcie dojazdu do terenu 01 U od strony Ronda im. M. Brzeskiego wyłącznie od ul. Stryjskiej, na podstawie schematu*, co umożliwi spełnienie wymogu rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, dotyczącego lokalizacji zjazdów do nowych inwestycji od dróg klasy niższej niż droga kl. G. *(*schemat w załączniku)* 27) O usunięcie z rysunku planu wewnętrznej drogi dojazdowej na terenie 01 U i wpisanie do karty terenu zakazu lokalizacji dróg wewnętrznych i dojazdowych oraz parkingów zewnętrznych w strefie pomiędzy linią zabudowy ustaloną w odległości 18 m, a południową granicą terenu 01 U *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 27:* Droga wewnętrzna od strony południowej powodować będzie pogorszenie warunków środowiskowych (spaliny, hałas), łącznie z zagrożeniem zdrowia i życia, 28) W stosunku do zaplanowanej drogi wewnętrznej nie zastosowano w projekcie planu zapisu zgodnego z zarządzeniem nr 6999/17/VII/U Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 21.11.2017 r. w sprawie rozpatrzenia wniosków złożonych do mpzp, który miał zabezpieczyć zabudowę mieszkaniową przed sytuowaniem drogi na poziomie poddaszy, co miało miejsce w koncepcji firmy „Torus" przygotowanej dla ustalenia według niej warunków w mpzp. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 28:* Różnica poziomu ul. Stryjskiej i poziomu naturalnego wynosi 7 m. 29) O wykorzystanie publicznego terenu rezerw komunikacyjnych do obsługi komunikacyjnej terenu 01 U oraz przesunięcia ścieżki rowerowej i chodników lub pozostawienie publicznego terenu rezerw komunikacyjnych, jako wydzielonej jednostki planistycznej pomiędzy terenem 07 KD-Z (ul. Stryjską) a prywatną działką nr ew. 17 obręb 0025 Redłowo w Gdyni *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 29:* Z publicznego terenu ustalonego w obowiązującym mpzp nr 1402, na rozbudowę ul. Stryjskiej przeznaczono w projekcie mpzp nr 1409 tylko część powierzchni na jej poszerzenie, dołączając większość do terenu				i będą szczegółowo określone dopiero na etapie projektów budowlanych. Ad. 55) Projekt planu miejscowego dopuszcza niskoemisyjne źródła ciepła w ściśle określonych przypadkach. Zgodnie z art. 7b ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne *Podmiot posiadający tytuł prawny do korzystania z obiektu, który nie jest przyłączony do sieci ciepłowniczej lub wyposażony w indywidualne źródło ciepła oraz w którym przewidywana szczytowa moc cieplna instalacji i urządzeń do ogrzewania tego obiektu wynosi nie mniej niż 50 kW, zlokalizowanego na terenie, na którym istnieją techniczne warunki dostarczania ciepła z efektywnego energetycznie systemu ciepłowniczego lub chłodniczego, zapewnia efektywne energetycznie wykorzystanie lokalnych zasobów paliw i energii przez: 1) wyposażenie obiektu w indywidualną instalację odnawialnego źródła ciepła, źródło ciepła użytkowego w kogeneracji lub źródło ciepła odpadowego z instalacji przemysłowych albo 2) przyłączenie obiektu do sieci ciepłowniczej; - chyba że przedsiębiorstwo energetyczne zajmujące się przesyłaniem lub dystrybucją ciepła odmówiło wydania warunków przyłączenia do sieci albo dostarczanie ciepła do tego obiektu z sieci ciepłowniczej lub z indywidualnej instalacji odnawialnego źródła ciepła, źródła ciepła użytkowego w kogeneracji lub źródła ciepła odpadowego z instalacji przemysłowych zapewnia mniejsza efektywność energetyczna aniżeli z innego indywidualnego źródła ciepła, które może być wykorzystane do dostarczania ciepła do tego obiektu.* Efektywność energetyczną dostarczania ciepła, o której mowa powyżej, określa się na podstawie audytu, o którym mowa w art. 25 ust. 3 ustawy z dnia 20 maja 2016 r. o efektywności energetycznej. Szczegółowe rozwiązania techniczne, w tym ewentualnego sposobu odprowadzania spalin, wynikają z przepisów powszechnych i wykraczają poza zakres ustaleń planu miejscowego. 57) Opis granic sporządzanego planu został przyjęty przez Radę Miasta Gdyni uchwałą nr XXI/495/16z dnia 25 maja 2016 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejon ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa Uchwała ta oprócz opisu granic			

			przeznaczonego na realizację funkcji usługowych. Umożliwi to dołączenie publicznego terenu obecnych rezerw komunikacyjnych do prywatnej działki, zamiast rzetelnie rozwiązać obsługę komunikacyjną terenu 01 U od ul. Stryjskiej dla odciążenia skrzyżowania a al. Zwycięstwa, dostosowania zjazdów do wymogów rozporządzenia ministra w sprawie dróg i uniknięcia pogorszenia warunków środowiskowych w osiedlu zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. 30) O usunięcie niespójności w projekcie planu poprzez wykreślenie podpunktu e) z §6 ust. 1 pkt 2, dopuszczającego na terenie 11 KD-X realizacje parkingów podziemnych, jako niespójnego z zapisami w karcie terenu 11 KD-X, gdzie ustala się zakaz zabudowy z wyjątkiem obiektów tymczasowej i małej architektury oraz urządzeń infrastruktury technicznej. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 30:* W § 6 ust. 1 pkt 2 e wpisano, że dopuszcza się realizację podziemnych części budynków, w tym parkingów podziemnych w liniach rozgraniczających wydzielonego placu 11 KD-X...". Natomiast w karcie terenu 11 KD-X pkt. 3 a) ustala się zakaz zabudowy, za wyjątkiem ustalonych w ppkt b) i c) sieci i obiektów urządzeń infrastruktury technicznej, obiektów małej architektury i obiektów tymczasowych. O jakich podziemnych częściach i parkingach, jakich budynków mowa w § 6 ust. 1 pkt 2e) ? Czy również tę przestrzeń publiczną planuje się dołączyć do prywatnej działki, nie biorąc pod uwagę, że dopuszczenie do zabudowy podziemnej tej przestrzeni zablokuje możliwość lokalizacji infrastruktury i rozbudowę skrzyżowania, które mogą być konieczne w przyszłości? 31) O dopracowanie założeń rozbudowy ul. Stryjskiej na odcinku wiaduktu i określenie konkretnego przebiegu ścieżek rowerowych, potrzebnej ilości pasów drogowych i chodników na tym odcinku. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 31:* Projekt planu nie wskazuje stref na rozbudowę wiaduktu w celu pomieszczenia potrzebnych jezdni, chodników i ścieżki rowerowej. Pozostawia wiadukt jako wąskie gardło, wskazując enigmatycznie w karcie połączonych terenów 14 i 15 dopuszczenie rozbudowy. Na rysunku planu ścieżka wrysowana schematycznie pośrodku				zawiera również integralny załącznik graficzny. Zmiana opisu granic nie jest zasadna. Ad 58, 62, 63) Uwaga ma charakter ogólny – w sposób szczegółowy do zastrzeżeń odniesiono się powyżej w rozstrzygnięciach poszczególnych uwag. Ad 59) Jak w uwadze 32. Ponadto jednym z głównych źródeł negatywnego oddziaływania występującego w granicach planu jest skrzyżowanie al. Zwycięstwa i ul. Stryjskiej. Sąsiedztwo dużego skrzyżowania komunikacji samochodowej stwarza zagrożenie dla środowiska akustycznego w jego otoczeniu. Prognoza analizuje więc odpowiedź dokumentu (projektu planu) na tą sytuację. Z tego właśnie powodu plan nie lokuje w tym miejscu nowych funkcji, które mogłyby być narażone na jego negatywne oddziaływanie. Ponadto skrzyżowanie ul. Stryjskiej i al. Zwycięstwa zostało w projekcie planu ograniczone terenowo, co oznacza, że część terenu do tej pory przeznaczona na rozbudowę układu drogowego obecnie przeznaczona zostanie na realizację placu publicznego z zielenią i towarzyszącą małą architekturą. Oznacza to zmniejszenie negatywnego oddziaływania. Podstawowym źródłem emisji decydującym o lokalnej jakości środowiska pozostanie jednak układ komunikacyjny na obrzeżach i poza granicami planu. W tym wypadku zarówno prognoza, jak ustalenia projektu planu miejscowego nie mogą nakładać obowiązków wprowadzania działań zaradczych poza granicami swego obowiązywania. W takiej sytuacji dotrzymywanie standardów jakości środowiska wynika z przepisów prawa powszechnego. Ad 60, 61) Uwagi mają charakter subiektywny. Analizy i prognozy ruchu przeprowadzone zostały na modelu transportowym opracowanym w ramach projektu Civitas Dyn@mo. Zagadnienie rozpoznano z należytą starannością i dokonano badań na modelu ruchu z wykorzystaniem profesjonalnych narzędzi z dziedziny inżynierii ruchu. W modelu tym Gdynia została podzielona na małe rejony transportowe, do których oszacowane zostały wskaźniki planistyczne wpływające na wielkość ruchu generowanego i absorbowanego przez dany rejon transportowy. Wskaźniki te szacuje się na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego i uwzględniają one istniejącą oraz planowaną			

			wiaduktu. Czy przewidziano malowanie ścieżek na jezdni, w pobliżu bardzo obciążonego skrzyżowania, co zagrażałoby bezpieczeństwu rowerzystów? To zagadnienie wymaga dopracowania w projekcie planu. **IV. Teren 01 U i teren 12 – uwagi dotyczące ochrony środowiska i zagrożeń dla warunków życia, zdrowia i mienia** 32) Projekt planu narusza wymagania ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym art. 1 ust. 2 pkt 3) oraz pkt 5): ochrony środowiska, ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia – poprzez celowe ograniczenie zapisów do obszaru planu, z pominięciem funkcji mieszkaniowych istniejących w bezpośrednim sąsiedztwie planu i strefach jego oddziaływania, zarówno w tekście planu, jak również w nierzetelnie sporządzonej Prognozie środowiskowej, które ukrywają negatywny wpływ przyjętych ustaleń. 33) Przyjęta w projekcie planu obsługa komunikacyjna terenu 01 U od al. Zwycięstwa poprzez drogę 12 KDW stanowi zagrożenie środowiskowe dla mieszkańców zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 32:* Ograniczenie zapisów do obszaru planu z pominięciem funkcji mieszkaniowych istniejących w bezpośrednim sąsiedztwie i w strefach jego oddziaływania, którym należy się ustawowo ochrona warunków zamieszkania, jest nierzetelnym działaniem, którego skutkiem jest ukrycie negatywnych oddziaływań ustaleń planu, niezgodnych z ustawami i rozporządzeniami oraz uzyskanie uzgodnień dla takiego planu. 34) O przeniesienie zapisu do stosownych kart terenu wraz ze stosownym uzupełnieniem. Do karty terenu nr 01 w brzmieniu: „teren 01 U położony jest w strefie śródmiejskiej, od strony południowej graniczy z zabudową mieszkaniowa jednorodzinną położoną w strefie miejskiej – w rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie". oraz do karty terenu nr 03 w brzmieniu: „Teren 03 U,KS położony jest w strefie śródmiejskiej, od strony południowej w obszarze oddziaływania terenu znajduje się zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna położona w strefie miejskiej – w				zabudowę w danym rejonie transportowym. Dane dotyczące terenu inwestycyjnego przy ul. Stryjskiej zostały przyjęte z dużym marginesem bezpieczeństwa. Analiza dotyczyła zarówno wariantów, zakładających połączenie niezabudowanego terenu usytuowanego pomiędzy stacją paliw a linią kolejową wyłącznie z ul. Stryjską (zgodnie z propozycją mieszkańców sąsiadującej zabudowy jednorodzinnej, złożoną we wnioskach do planu), jak i wariantów zakładających połączenia z ul. Stryjską i al. Zwycięstwa. Prognozy przeprowadzone przez ZDiZ wykonane zostały z dużym marginesem bezpieczeństwa. Założono 800 miejsc postojowych na terenie inwestycyjnym oraz, że około 480 pojazdów w godzinie szczytu pojawi się w okolicznym układzie drogowym, podczas gdy na terenie planowanej inwestycji szacuje się powstanie około 400 miejsc postojowych i około połowy prognozowanego zwiększenia ruchu. Analiza rozwiązania, zakładającego obsługę inwestycji wyłącznie poprzez ul. Stryjską, wykazała, że warunki ruchu uległy znacznemu pogorszeniu względem wariantu bazowego - zarówno parametry analizowanej sieci tj. opóźnienie, liczba zatrzymań czy średnia prędkość jak i kolejki na wlotach al. Zwycięstwa pokazują konieczność obsługi inwestycji zarówno poprzez ul. Stryjską, jak i al. Zwycięstwa. Najlepsze warunki ruchu na drogach, przekładające się na mniejszą emisję spalin, z uwagi na mniejszą ilość zatrzymań i krótsze kolejki pojazdów, zostaną uzyskane, jeżeli włączenie do układu dróg publicznych ruchu wygenerowanego przez inwestycję będzie odbywało się do dwóch ulic oraz przy założeniu, że wjazd i wyjazd z nieruchomości będzie odbywał się wyłącznie poprzez skręty w prawo. Korzystanie przez inwestycję dodatkowo ze zjazdu z al. Zwycięstwa, wspólnego z stacją paliw, nie jest sprzeczne z zasadami ruchu drogowego. Zarządca dróg nie stwierdził zagrożeń dla warunków i bezpieczeństwa ruchu z tym związanych, a warunki środowiskowe również będą korzystniejsze, gdy zostanie utrzymana płynność ruchu na okolicznych drogach.			

			rozumieniu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie" *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 34:* Z nieuzasadnionego powodu zapis dotyczący jedynie 2 terenów planu wpisano do ustaleń ogólnych zamiast do poszczególnych kart terenów. Zapis w kartach terenów ma znaczenie przy wydawaniu pozwolenia na budowę dla eliminowania nieprawidłowości i niedopatrzeń w stosunku do ochrony terenów przyległych, tym bardziej, że pominięto sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej położonej w strefie miejskiej, której należy się odnośna ochrona. 35) O zapis: „wielkości uciążliwości dla środowiska (hałas, zanieczyszczenie powietrza, wibracje, promieniowanie itp.) wynikające z prowadzonej działalności usługowej, mierzone na granicy ternu, muszą zawierać się w granicach wartości dopuszczalnych dla terenów zabudowy mieszkaniowej położonych na południe od granicy terenu". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 35:* Zgodnie z ustawowymi wymogami ochrony środowiska, uciążliwości powinny zamykać się w granicach działki powodującego te uciążliwości, do którego należą zabezpieczenia eliminujące negatywne oddziaływania., Brak jest odniesienia w planie do zasad ochrony środowiska oraz pełnych zabezpieczeń sąsiednich terenów przed potencjalnym negatywnym oddziaływaniem. 36) O uzupełnienie zapisu dotyczącego oceny oddziaływania stacji bazowych jedynie na obszar planu, przez dopisanie: „a także tereny zabudowy mieszkaniowej sąsiadujące oraz znajdujące się w zasięgu potencjalnego oddziaływania", w celu wyeliminowania zagrożeń życia i zdrowia mieszkańców. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 36:* W § 10 ust. 2 pkt 7 projektu planu, dla zasad wykonania oceny oddziaływania stacji bazowych ograniczono się jedynie do obszaru planu z pominięciem terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i wielorodzinnej w sąsiedztwie obszaru planu, które mogą znaleźć się w strefie negatywnego oddziaływania i zagrożenia życia i zdrowia mieszkańców. 37) O wykreślenie możliwości odprowadzania wód opadowych z terenów inwestycyjnych do						

			kanalizacji deszczowej z powodu naruszenia wymaganej ustawą ochrony mienia na terenach sąsiednich przez zalewanie z wybijanych studzienek przy zrzutach znaczących wód opadowych z dużych powierzchni, z dopisaniem nakazu zagospodarowania wód opadowych w granicach nieruchomości, w tym wykonania zbiorników retencyjnych. O wpisanie do stosownych kart terenu nakazu zagospodarowania wód opadowych, w tym wykonania zbiorników retencyjnych. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 37:* W projekcie planu brak jest ustalenia obowiązku zagospodarowania wód opadowych na terenie działki, w tym wykonania zbiorników retencyjnych. Zapisano możliwość odprowadzenia wód opadowych do kanalizacji deszczowej przy zastosowaniu urządzeń opóźniających odpływ. Zapis taki umożliwi zrzut wód opadowych do kanalizacji deszczowej z terenów o bardzo dużych powierzchniach. Zrzuty wód opadowych z terenu 01 U o powierzchni 7800 m2 do najbliższej kanalizacji deszczowej, która znajdowała się będzie na terenie osiedla mieszkaniowego jednorodzinnego, powodowały będą przy większych opadach wybijanie studzienek i zalewanie budynków, czyli naruszenie wymaganej ustawą ochrony mienia. 38) O zastąpienie słów: „w formie zieleni wysokiej zimozielonej", słowami: „w formie zwartej zieleni wysokiej zimozielonej na gruncie rodzimym". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 38:* Z powodu różnicy poziomu ul. Stryjskiej do terenu naturalnego wynoszącej do 7 m, nie można dopuścić sytuacji, w której osiedle zabudowy jednorodzinnej znajdzie się „pod ziemią". Brak jest regulacji odnośnie utrzymania poziomu naturalnego terenu od strony zabudowy mieszkaniowej, wynikającej z zarządzenia nr 6999/17/VII/U Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 21.11.2017 r. w sprawie rozpatrzenia wniosków złożonych do mpzp, dotyczącej poziomu drogi wewnętrznej, która powinna w maksymalnym stopniu nawiązywać do poziomu terenu sąsiadującej zabudowy jednorodzinnej lub biec w zagłębieniu poniżej tego poziomu – i co za tym idzie pasa zieleni izolacyjnej po stronie zabudowy jednorodzinnej. 39) O dopisanie na końcu podpunktu b): „w						

			przypadku zawężenia przez sieć i urządzenia infrastruktury technicznej, naniesionego na rysunku planu pasa zieleni izolacyjnej, należy pas ten poszerzyć w tych miejscach do min. 5 m zwartej zieleni zimozielonej wysokiej". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 39:* Uwaga ma na celu uniknięcie sytuacji, w której poprowadzona sieć podłużnie w pasie zieleni, spowodowałaby zmniejszenie szerokości tego pasa i pogorszenie warunków izolacji. 40) O dopisanie obowiązku realizacji pasa zieleni izolacyjnej na gruncie rodzimym przed uzyskaniem pozwolenia na zabudowę terenu *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 40:* W obecnie obowiązującym planie mpzp nr 1402 również ustalono pas zieleni izolacyjnej w tym miejscu. Pomimo obowiązywania planu od 15 lat pas ten nie został zrealizowany. Jedyny pas zieleni, jaki powstał, to wzdłuż Al. Zwycięstwa, który nasadzili sami mieszkańcy osiedla. Z uwago na słabe narzędzia egzekwowania ustaleń miejscowych planów, wpis o realizację pasa zieleni przed uzyskaniem pozwolenia na budowę spowoduje skuteczność obowiązku jego realizacji. Dla zabezpieczenia roślin przed zniszczeniem w czasie budowy można ogrodzić plac budowy po stronie wewnętrznej terenu 01 przed pasem zieleni izolacyjnej. 41) O wpisanie do karty terenu 01 warunku zgodnego z zarządzeniem nr 6999/17/VII/U Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 21.11.2017 r. w sprawie rozpatrzenia wniosków złożonych do mpzp, które stanowi obowiązek zastosowania w trakcie realizacji inwestycji zabezpieczeń w postaci pełnego, tymczasowego ogrodzenia. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 41:* Dla ochrony przed uciążliwościami w czasie realizacji inwestycji. 42) O dopisanie, że zorganizowanie przedszkola w obiekcie wymaga wykonania ogrodu i placu zabaw na południowej części terenu *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 42:* Uwaga składana z powodu pojawiających się w różnych obiektach przedszkoli niezabezpieczających dzieciom przebywanie na powietrzu. Stosuje się wybiegi, że gdzieś jest działka na zorganizowanie ogrodu, po czym dzieci na powietrze nie wychodzą. 43) O wpisanie warunku dla terenu nr 12, że „wielkości uciążliwości dla środowiska (hałas, zanieczyszczenie powietrza, wibracje,						

			promieniowanie itp.) mierzone na południowej granicy terenu, muszą zawierać się w granicach wartości dopuszczalnych dla oddziaływania na tereny zabudowy mieszkaniowej" O zastosowanie zabezpieczeń przed oddziaływaniem na tereny mieszkaniowe z terenów sąsiednich. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 43:* Brak w planie pełnej ochrony warunków środowiskowych należnych zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej. **V. Teren 03 U,KS Stacja paliw** 44) *Brak uwagi* 45) O wpisanie w p. 3a): dopuszcza się prowadzenie działalności z zakresu obsługi transportu samochodowego pod warunkiem: - zastosowania technologii uniemożliwiających powstanie zagrożeń dla środowiska i zdrowia ludzi również w przypadku awarii, - wielkości uciążliwości dla środowiska (hałas, zanieczyszczenia powietrza, wibracje, promieniowanie itp.) wynikające z prowadzonej działalności, mierzone na granicy terenu, muszą zawierać się w granicach wartości dopuszczalnych dla terenów zabudowy mieszkaniowej". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 44-45:* Zapis w projekcie planu pkt 3 a) jest niewystarczający dla zagrożeń, jakie może powodować stacja paliw i ogranicza się tylko do terenów objętych planem z pominięciem zabudowy mieszkaniowej mogącej znajdować się w strefie bezpośredniego oddziaływania. Uwaga dotyczy wpisania w pkt 3 a) zapisu w brzmieniu w obecnie obowiązującym panie miejscowym, który uwzględnia to zagadnienie. 46) O zastąpienie wpisu pkt 8 a) prawdą, czyli istniejącym indywidualnym zjazdem ze stacji paliw do al. Zwycięstwa. Zapis o dojeździe wspólnym ma na celu ukrycie niezgodności obsługi komunikacyjnej terenu 01 U od al. Zwycięstwa poprzez drogę 12 KDW, z rozporządzeniem Ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z warunkami ochrony środowiska. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 46:* Zjazd wspólny z terenem 01 U poprzez drogę 12 KDW jest nieprawdą, na rysunku planu widać istniejący zjazd z terenu 03 U, KS, do którego dojazd zrealizowany jest na terenie właściciela							

			stacji paliw. Teren planowanej i oprotestowanej przez mieszkańców drogi 12 KDW, jest terenem gminnym. **VI. Teren 04 funkcja MN3** 47) Zapis pkt 3a) niezgodny jest z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, klasyfikującym oddzielnie tereny mieszkaniowe, w innym przedziale niż strefa śródmiejska oraz niezgodny jest ze Studium wyznaczającym na tym terenie strefę miejską (rys. 2-1 Studium) i określającym definicje stref na str. 66. Uwaga o prawidłowy zapis pkt 3a) „Pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów mieszkaniowych zabudowy jednorodzinnej położonej w strefie miejskiej". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 47:* Zakwalifikowanie zabudowy jednorodzinnej mieszkaniowej do strefy śródmiejskiej poza naruszeniem Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku i Studium stanowi również naruszenie należnych dla zabudowy mieszkaniowej warunków ochrony środowiska. 48) O ustalenie na rysunku planu oraz karcie terenu nr 12 osłon dla terenu 04 MN3, odpowiadających warunkom ochrony środowiska należnym funkcji, poprzez przedłużenie na teren nr 12 pasa zwartej zieleni izolacyjnej zimozielonej o szerokości 5m ustalonego dla terenu 01 U. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 48:* W projekcie planu nie zastosowano osłon od negatywnego wpływu hałasu i zanieczyszczeń z terenów 03 U,KS i 12KDW, co stanowi naruszenie zasad ochrony środowiska, gdyż w przypadku zabudowy jednorodzinnej ochronie podlegają nie tylko budynki, ale również tereny działek przeznaczonych do przebywania i wypoczynku. 49) O dopisanie ust. 1 pkt 3): „na obszarze objętym planem znajduje się teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, której przysługują warunki ochrony środowiska". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 49:* Brak odniesienia w projekcie planu. **VII. Tereny 14 KK i 15 KK tereny kolejowe** 50) O bezwzględne oddzielenie kart na osobne karty, z uwagi na zróżnicowanie sposobu							

			użytkowania oraz niejasność i niejednoznaczność zapisów. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 50:* Połączenie kart powoduje niejasność i niejednoznaczność zapisów i nie ma uzasadnienia z powodu zróżnicowania przeznaczenia tych terenów: Teren nr 15 obejmuje tory kolejowe i peron kolejki SKM, a teren nr 14 nie jest przeznaczony pod tory i peron, a stanowi skarpę i rów odwadniający dla torowiska. 51) O wpisanie w karcie ternu i wrysowanie na rysunku planu obligatoryjnego wykonania ekranów akustycznych na granicy z terenem mieszkaniowym oraz terenem 01 U, do realizacji przez emitującego hałas. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 51:* Brak ustalenia o obowiązku ekranizacji od strony terenów kolejowych na granicy z terenami zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, położonymi w strefie miejskiej, do realizacji przez emitującego uciążliwości – zgodnie z przepisami. To kolejny brak dbałości o ochronę środowiska w ustaleniach projektu planu. 52) O wpis: „wielkości uciążliwości dla środowiska (hałas, zanieczyszczenia powietrza, wibracje, promieniowanie itp.) wynikające z prowadzonej działalności, mierzone na granicy terenu, muszą zawierać się w granicach wartości dopuszczalnych dla terenów zabudowy mieszkaniowej". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 52:* Brak zasad ochrony środowiska należnych zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej. 53) O oznaczenie i zapis: na ternie znajduje się drzewo do ochrony i zachowania *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 53:* Drzewo naniesione jest na rysunku mpzp nr 1402, a pominięto je na rysunku projektu planu. Również w prognozie środowiskowej nie wspomina się o roślinności do zachowania i ochrony. 54) O pokazanie na rysunku planu stref dopuszczonych do rozbudowy wiaduktu, kładki dla pieszych i lokalizacji dodatkowego zejścia na peron od północnej strony ul. Stryjskiej. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 54:* Projekt planu wymaga dopracowania w zakresie rozwiązań zawartych w uwadze, zapisy w połączonych kartach terenu są niejednoznaczne, nie wiadomo, którego terenu dotyczą. Teren 15 KK i odcinek ul. Stryjskiej na wiadukcie nad nim są bardzo ważnymi zagadnieniami do rozwiązania,							

			co potwierdza, że karty nr 14 i 15 powinny być bezwzględnie oddzielone. **VIII. Ustalenia ogólne i karta terenu 02** 55) O dopisanie w ustaleniach dla „Zaopatrzenia w ciepło" obowiązku filtrów i spełnianiu wymogów środowiskowych dla emisji. Uwaga wnoszona z powodu dopuszczenia emisji w zapisach. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 55:* Uwaga podyktowana warunkami ochrony środowiska. 56) O dopisanie w warunkach ochrony środowiska pkt 3 a) „oraz dla terenów sąsiednich z obszarem planu i znajdujących się w strefie jego oddziaływania". *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 56:* Uwaga podyktowana warunkami ochrony środowiska pominiętymi w projekcie planu. 57) O dookreślenie granic planu o obiekty trwale jak np. al. Zwycięstwa, Pomorski Park Naukowo-Technologiczny w Gdyni, tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, ul. Łużycka... *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 57:* Opis granic planu jest nieczytelny. Numery geodezyjne działek nie są stałe, niedawno mieliśmy do czynienia ze zmianami w całym mieście. Nazwy planów miejscowych także ulegają zmianom. Proponuje się granice planu uzupełnić o trwałe obiekty i miejsca. 58) O przeprojektowanie planu z uwagi na: - niezgodności z ustawami, rozporządzeniami i Studium, przytoczonymi w poszczególnych uwagach, - pominięcie odniesień do sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej z obszarem planu, zarówno jednorodzinnej, jak i wielorodzinnej po wschodniej stronie obszaru opracowania, - pominięcie wymogów ustaw, rozporządzeń i Studium przytoczonych w poszczególnych uwagach w związku z obowiązkiem nałożonym wyrokiem NSA z 6 września 2016 r. (I OSK 2200/15). *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 58:* Wyrok NSA z 6 września 2006 r. (I OSK 2200/15): „relacje pomiędzy aktem prawa miejscowego a rozporządzeniem należy widzieć w świetle zasady związania aktów prawa miejscowego ramami stworzonymi przez ustawę, na gruncie której treść aktu prawa miejscowego winna być zgodna z ustawami oraz rozporządzeniami jako aktami wydanymi na podstawie upoważnienia szczegółowego w celu wykonania ustawy."							

			Ponadto mpzp jest aktem prawa miejscowego, który powinien regulować zasady zabudowy i zagospodarowania terenu przy uwzględnieniu ładu przestrzennego, ochrony krajobrazu i architektury i eliminować potencjalne zagrożenia, a nie czymś wykonanym za pomocą nierzetelnych analiz i prognoz dla spełnienia zamierzeń prywatnego inwestora i właściciela działki w celu osiągnięcia przez niego jak największych zysków. Objęty uwagami projekt planu pomija fakt sąsiedztwa zabudowy mieszkaniowej z obszarem planu – zarówno jednorodzinnej, jak i wielorodzinnej po wschodniej stronie obszaru opracowania. W ustaleniach ochrony środowiska odnosi się tylko do ochrony terenów wchodzących w zakres planu. Nie odnosi się w ustaleniach do sąsiadujących funkcji mieszkaniowych i zawiera rozwiązania szkodliwe dla warunków środowiska życia mieszkańców, ochrony zdrowia, życia i mienia, narusza zasady ładu przestrzennego i ochrony krajobrazu. Narusza ustawy, rozporządzenia ministrów i Studium, które powinien przestrzegać. 59) O opracowanie nowej „Prognozy oddziaływania na środowisko" z uwzględnieniem oddziaływania ustaleń planu na tereny sąsiadujące z obszarem planu oraz będące w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 59:* Prognoza wyłożona do wglądu wykonana została wadliwie, ograniczona jest do wpływu ustaleń planu wyłącznie na tereny wchodzące w obszar planu, pomija w opracowaniu istnienie jakiejkolwiek zabudowy mieszkaniowej w strefie oddziaływania planu. Nie wskazuje negatywnego oddziaływania ustaleń planu na środowisko terenów mieszkaniowych oraz na zagrożenia zdrowia, życia i mienia. Nie wskazuje koniecznych zabezpieczeń przed szkodliwymi oddziaływaniami i zagrożeniami. 60) O opracowanie rzetelnych analiz komunikacyjnych, prawdziwie potencjalnego obciążenia drogowego z planowanych inwestycji z obszaru planu oraz potencjalnych poza jego obszarem. 61) O opracowanie rzetelnego rozwiązania obsługi komunikacyjnej terenu 01U jedynie od ul. Stryjskiej, zamiast nierzetelnych prób wykazana nieszkodliwości połączenia							

			drogowego z al. Zwycięstwa i ukrycia niezgodności z Rozporządzeniem Ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. *Rozwinięcie i uzasadnienie pkt 60-61:* Analizy komunikacyjne do planu sporządzone zostały nierzetelnie, w celu zadowolenia właściciela oraz inwestora działki nr ew. 17 obręb 0025 Redłowo w Gdyni. 62) O ponowne wystąpienie o uzgodnienia i opinie do projektu planu po jego korektach, gdyż otrzymane uzgodnienia i opinie oparte były na nierzetelnie sporządzonym projekcie planu i nierzetelnej prognozie środowiskowej do niego. 63) O powtórne wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu po jego korektach z uwagi na konieczność wprowadzenia znacznych zmian w ustaleniach, aby doprowadzić do zgodności z przepisami i zasadami ochrony środowiska.							
4.	17.04.2018	BMG Goworowski sp. z o.o. Ul. Łużycka 9, 81-537 Gdynia	Wniósł uwagi do zawartego w karcie terenu 02 U,P zapisu: o zmianę w pkt. 5 lit. a wskaźnika intensywności zabudowy dla kondygnacji nadziemnych z 1,5 do 1,6.	dz. nr 862/2, 863, 864, 865, 866 obręb Redłowo	02 U, P		Wskaźnik intensywności zabudowy, ustalony w projekcie planu miejscowego oszacowane zostały na podstawie stanu istniejącego oraz przedłożonych koncepcji i odniesione do powierzchni całego terenu 02 U, P. Wskaźnik uwzględnia etapy projektowanej rozbudowy oraz dopuszczoną w planie miejscowym dominantę na powierzchni zabudowy maksymalnie 400 m² i wysokości do 55 m.			

Załączniki
- zbiór uwag zamieszczonych w wykazie

Prezydent Miasta Gdyni

PREZYDENT
MIASTA GDYNI

dr Wojciech Szczurek