

Załącznik Nr 2 do uchwały Nr XXXVIII/1086/17
Rady Miasta Gdyni
z dnia 20 grudnia 2017 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła drogowego Chwarzno został wyłożony, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu w dniach od 03.10.2017 r. do 24.10.2017 r.

Do projektu planu miejscowego zostało złożonych 6 uwag w ustawowym terminie (tj. do dnia 07.11.2017 r.) Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 7050/17/VII/U z dnia 29.11.2017 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 3 uwzględnił w części, 3 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła drogowego Chwarzno, które wniosły następujące osoby:

1. L. C. – data wpływu 24.10.2017 r.
2. L. C. – data wpływu 06.11.2017 r.
3. A. N. Radca Prawny, w imieniu mieszkańców Osiedla Chwarzno: I. R., P. P., R. M., K. i J. R., I. R., P. P., I. i H. G., E. P. – data wpływu 06.11.2017 r. uwagę uzupełniono pismem z dnia 14.11.2017 r.
4. S. N. R. R. G.-Z. – data wpływu 07.11.2017 r.
5. A. S., J. M., B. P., Z. P., P. P., J. P., J. O., E. Ś., S. Ś., K. K., K. Ku., K. K., M. K., J. K., D. Ż., M. M., B. M., G. P., D. K., J. K., E. D., R. D., N. D., K. M., W. M., M. M., J. M., A. M., J. B., A. B., W. B., S. P., D. P., J. P., I. P., A. P., H. H., H. Ż., D. Ż., M. Ż., A. Ż., S. Ż., T. Ż., A. B., A. B., A. G., D. G., M. D., J. P., S. P., D. S., K. S., A. S., M. S., T. K., H. K., B. W., K. W., S. P., A. P., A. G., A. G., J. K., G. P., W. P., M. D., M. D., R. D., Ł. D., J. F., B. D., L. M., Ga. M., G. M., M. M., M. M., A. M., M. M., A. M., T. S., K. S., D. E., E. M., P. B., Z. P., E. P., I. C., ponadto 16 osób o nazwiskach zapisanych nieczytelnie – data wpływu 07.11.2017 r.
6. T. B. – data wpływu 06.11.2017 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uwag uzasadnia się następująco:

1. L. C. wniósł o:

- 1) wykreślenie z projektu planu terenu 49 KD-X – ciąg pieszo-jezdny i włączenie tego ciągu do terenu 14 MW2;
- 2) wykreślenie z karty terenu 25 ZE dojazdu do tego terenu z ciągu pieszo-jezdnego 49 KD-X i wpisanie możliwości dojazdu z terenów: 17 U (od ul. Chwarznieńskiej) i 26 ZE.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Teren 49 KD-X przeznaczony w projekcie planu pod ciąg pieszo-jezdny, obejmuje gminną działkę nr 1230. Działka ta jest dzierżawiona przez wspólnotę mieszkaniową „Afrodyta” przy ul. Afrodyty 30 (od 01.06.2016 r. do 01.06.2019 r.), która użytkuje fragment przedmiotowej działki jako dojazd do miejsc postojowych zlokalizowanych we wschodniej części terenu 14 MW2. Rozwiązanie to jest zgodne z wydanym pozwoleniem na budowę – było uwzględnione w projekcie zagospodarowania terenu budynku przy ul. Afrodyty 30. W projekcie budowlanym przewidziano, że działka nr 1230 będzie stanowiła również dojazd do sąsiednich działek gminnych. Ich obszar jest przeznaczony w projekcie planu pod zielen ekologiczno-krajobrazową (25 ZE), gdzie dopuszczone są obiekty małej architektury, terenowe urządzenia sportowe i rekreacyjne oraz sieci, obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej. Ciąg pieszo jezdny 49 KD-X będzie stanowił jedyny dojazd do terenu 25 ZE – w tym do istniejących słupów wysokiego napięcia oraz innych obiektów na terenie 25 ZE.

Ad 2) Brak jest możliwości ustalenia wnioskowanego dojazdu do terenu 25 ZE z terenów 17 U i 26 ZE z poniższych względów:

- teren 26 ZE oddzielony jest od terenu 25 ZE terenem planowanej zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej 13 MW1 i istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej 04 MN1, przez które nie można ustalić dojazdu do terenu 25 ZE,

- dojazd przez teren 17 U od ul. Chwarznieńskiej jest wykluczony – teren ten nie będzie graniczył z ul. Chwarznieńską, lecz od południa i wschodu z drogą ekspresową – Obwodnicą Trójmiasta, z której nie dopuszcza się zjazdów do przyległych terenów,
- dojazd od strony zachodniej, od ul. Afrodyty do terenu 25 ZE (w tym również przez teren 17 U) jest niemożliwy, ze względu na zagospodarowane działki prywatne.

Ciąg pieszo-jezdny 49 KD-X powinien być tak zagospodarowany, aby stanowił dojazd do parkingu na terenie 14 MW2 oraz do terenu 25 ZE.

2. **L. C.** wniósł o:

- 1) zwiększenie wymagań co do zabezpieczenia środowiskowego (hałas) w obszarze obejmującym zachodni ciąg Obwodnicy Trójmiasta od węzła Chwarzno do północnej granicy planu;
- 2) wprowadzenie zapisów o konieczności oddzielenia strefy zamieszkania od Obwodnicy Trójmiasta wałem akustycznym;
- 3) „zmniejszenie przestrzeni wydzielonej na napowietrzne linie wysokiego napięcia poprzez wydzielenie strefy z obecnego obszaru, o strefę wschodnią, która spowoduje odsunięcie infrastruktury energetycznej od miejsca zamieszkiwania przez mieszkańców Gdyni.”

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 1), 2) Prezydent wyjaśnił, że rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta wymaga zastosowania rozwiązań techniczno-przestrzennych, zapewniających standardy jakości środowiska odpowiednie dla zabudowy mieszkaniowej – zgodne z dopuszczalnymi poziomami hałasu zawartymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W związku z tym, w projekcie planu wyłożonym do publicznego wglądu, w karcie terenu 32 KD-S 2/3, obejmującej Obwodnicę Trójmiasta z węzłem drogowym Chwarzno ustalono, że: „w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na sąsiednich terenach chronionych przed hałasem, należy zastosować środki techniczne chroniące istniejącą w momencie wejścia w życie planu zabudowę przed ponadnormatywnym hałasem”.

Natomiast jeżeli działania w ramach programu ochrony środowiska przed hałasem (jeszcze przed rozbudową Obwodnicy) wykażą przekroczenia dopuszczalnych norm, wówczas niezbędne będzie wydanie decyzji zobowiązującej zarządzającego drogą (Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad) do zabezpieczenia terenów chronionych przed hałasem przez montaż środków ochrony akustycznej.

Ostateczna decyzja w sprawie działań koniecznych w rejonie Obwodnicy Trójmiasta i węzła Chwarzno zostanie przyjęta w opracowywanym Programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdyni, który służy do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku miejskim.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1), 2) Na etapie sporządzania planu miejscowego nie jest możliwe ustalenie szczegółowych rozwiązań technicznych chroniących przed hałasem komunikacyjnym ani wskazanie ich lokalizacji. Zostaną ustalone, na podstawie obowiązujących przepisów, w projekcie drogowym, obejmującym rozbudowę Obwodnicy i przebudowę węzła drogowego Chwarzno oraz w przypadku, jeżeli działania w ramach programu ochrony środowiska przed hałasem (jeszcze przed rozbudową Obwodnicy) wykażą przekroczenia dopuszczalnych norm.

Ad. 3) Przez obszar objęty planem przebiegają napowietrzne linie energetyczne wysokiego napięcia 110 kV. Na rysunku planu wskazano informacyjnie strefę ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od istniejącej linii wysokiego napięcia o szerokości po 20 m od osi linii. Oznaczenia te nie stanowią ustaleń planu miejscowego lecz informację o przebiegu linii i o tym, że w obszarze strefy mogą (lecz nie muszą) wystąpić ograniczenia dla zabudowy i zagospodarowania.

Ograniczenia dla zabudowy i zagospodarowania terenów od linii wysokiego napięcia regulują przepisy dotyczące dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku.

Wnioskowane w uwadze, wprowadzenie na rysunku projektu planu korekty wskazanej informacyjnie ww. strefy, nie spowoduje odsunięcia sieci infrastruktury energetycznej od zabudowy mieszkaniowej ani zmiany rzeczywistej strefy ograniczeń.

Projekt planu miejscowego w § 10 ust. 2 pkt 9) dopuszcza przebudowę, rozbudowę, budowę sieci, obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej.

3. **A. N. Radca Prawny** w imieniu mieszkańców Osiedla Chwarzno: I. R., P. P., R. M., K. i J. R., I. R., P. P., I. i H. G., E. P. wniósł poniższe postulaty o:

- 1) „zmianę przebiegu planowanej autostrady (obwodnicy) i prowadzenie jej w alternatywnym przebiegu – wg załączonego szkicu”.

Uzasadnił postulat tym, że „droga szybkiego ruchu (autostrada z przebudową obwodnicy) jest planowana w odległości niebezpiecznej dla zdrowia mieszkańców”, a projekt planu jest niezgodny z przepisem art. 43 ustawy o drogach publicznych, ustalającym minimalne odległości obiektów budowlanych od zewnętrznej krawędzi jezdni.

Wniósł o przeanalizowanie alternatywnych rozwiązań dotyczących poprowadzenia drogi szybkiego ruchu:

- a) wiaduktami nad terenami kolei SKM,
 - b) poprzez poszerzenie Obwodnicy po drugiej stronie (wschodniej), przez tereny leśne;
- 2) odstąpienie od prowadzenia drogi wewnętrznej w rejonie ww.;
 - 3) uwzględnienie w MPZP ogrodzenia całego terenu dzielnicy domów jednorodzinnych Gdynia ul. Aresa ekranami „dźwiękoochronnymi” (ekranami akustycznymi);
 - 4) „zmianę przeznaczenia działki gruntu na końcu ul. Aresa z terenu pod zabudowę wielorodzinną na teren zielony (rekreacja – park dla mieszkańców).” Zdaniem wnoszącego uwagę zostałyby naruszona zasada dobrego sąsiedztwa wynikająca z art. 61 u.p.z.p. „na skutek dopuszczenia w MPZP zabudowy wielorodzinnej obok budynków jednorodzinnych”.
 - 5) usunięcie naruszenia (powodującego nieważność uchwał Rady Miasta) procedur sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła drogowego Chwarzno oraz Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, poprzez:
 - a) brak właściwych ogłoszeń o podjęciu uchwał o przystąpieniu do sporządzania planu miejscowego oraz o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu planu; podkreślono, że ogłoszenie o możliwości składania uwag nie zostało podane do publicznej wiadomości mieszkańców w sposób zwyczajowo przyjęty, czyli poprzez obwieszczenia rozklejane w dzielnicy lub poprzez ulotkę informacyjną wrzuconą do skrytek pocztowych mieszkańców, ani też poprzez „indywidualne zawiadomienie uprawnionych podmiotów rzeczowo do nieruchomości objętych postanowieniami planu o kolejnych etapach procedury planistycznej albo o zamieszczeniu obwieszczenia na tablicy w Radzie Dzielnicy”;
 - b) brak właściwych ogłoszeń o podjęciu uchwały o przystąpieniu do sporządzenia Studium oraz o wyłożeniu do publicznego wglądu projektu Studium;
 - 6) zwołanie ponownego zebrania z udziałem biegłych rzeczoznawców z zakresu inwestycji drogowych i ochrony środowiska, sanepidu i innych instytucji oraz przedstawiciela Dyrekcji Dróg Krajowych celem przedyskutowania faktycznych zagrożeń dla mieszkańców i okolicznej przyrody oraz alternatywnych sposobów przeprowadzenia szlaków komunikacyjnych.

Wniósł zastrzeżenia dotyczące:

- 7) sposobu uwzględnienia uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa odnośnie art. 17 pkt 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz art. 39 ust. 1 i art. 54 ust 2 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko;
- 8) ingerencji obecnych planów drogowych w obszary przyrody prawnie chronione, co jest bezwzględnie niezgodne z ustawą z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 2 ad. 1), 2) w części uwzględnionej.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Na obszarze objętym projektem planu nie przewiduje się przebiegu autostrady. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni zakłada rozbudowę drogi ekspresowej 32 KD-S 2/3 – Obwodnicy Trójmiasta do przekroju: dwie jezdnie po trzy pasy ruchu. Obowiązujący mpzp również przewiduje taki przekrój drogi oraz ustala budowę, po obu stronach Obwodnicy, jezdni zbierająco-rozprowadzających, co jest koniecznym rozwiązaniem przy rozbudowie węzła drogowego zespolonego Chwarzno-Kwiatkowskiego. Projekt planu nie wprowadza żadnych zmian odnośnie planowanego przekroju pasa drogowego Obwodnicy Trójmiasta.

W związku z tym, że rejon ulic Afrodyty, Aresa i Apollina, położony w sąsiedztwie Obwodnicy Trójmiasta to teren zabudowy, zatem zgodnie z art. 43 ustawy o drogach publicznych obowiązuje tu odległość sytuowania obiektów budowlanych od drogi ekspresowej co najmniej 20 m od zewnętrznej krawędzi jezdni. Zgodnie z planem obowiązującym i z projektem sporządzanego planu miejscowego, odległość najbliższej usytuowanego budynku jednorodzinnego od zewnętrznej krawędzi projektowanej jezdni wyniesie ok. 34 m.

Po przeanalizowaniu zaproponowanych w uwadze alternatywnych rozwiązań poprowadzenia drogi należy wyjaśnić, że:

ad a) Zadaniem obwodnicy jest poprawa przepustowości ulic miejskich i płynności ruchu lokalnego w intensywnie zabudowanych dzielnicach zlokalizowanych w rejonie śródmieścia poprzez wprowadzenie ruchu tranzytowego poza ich obszar.

Obwodnica Trójmiasta jest częścią drogi ekspresowej S6, jej proponowana w uwadze realizacja nad terenami kolejowymi wiązałaby się ze znacznym pogorszeniem warunków ruchu oraz spotęgowałaby uciążliwości dla mieszkańców dzielnic zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej. Ponadto konieczna byłaby budowa, rozbudowa i przebudowa układu drogowego na znacznym obszarze miasta w rejonach intensywnie zainwestowanych.

Odciążenie dla Obwodnicy Trójmiasta ma stanowić planowana sieć dróg poza zachodnią granicą miasta – Trasa Kaszubska, Obwodnica Metropolitalna i nowe połączenia z Obwodnicą na terenie Gdańska.

ad b) Uwarunkowania przestrzenne, terenowe oraz obowiązujące przepisy wykluczają proponowaną w uwadze zmianę przebiegu drogi; głównie z poniższych względów:

- zachowanie wymaganych parametrów technicznych Obwodnicy Trójmiasta jako drogi ekspresowej przy proponowanym przesunięciu osi trasy w kierunku wschodnim, wymagałoby całkowitej przebudowy istniejących jezdni głównych w rejonie węzła drogowego Chwarzno na odcinku ok. 2 km łącznie z przebudową istniejącego wiaduktu pod Obwodnicą; wygenerowałoby to niewspółmiernie duże koszty przebudowy,
- czasochłonna przebudowa drogi na tak długim odcinku (przy braku alternatywnych połączeń drogowych o dostatecznej porównywalnej przepustowości), przy istniejącym obecnie średniorocznym dobowym natężeniu ruchu kołowego wynoszącym ponad 60 tys. [P/24 godz.] na tym odcinku drogi, ze względów ruchowych spowodowałoby uciążliwe zatory drogowe w dłuższym okresie czasu w układzie drogowym znacznej części Trójmiasta w tym miasta Gdyni,
- proponowane rozwiązanie powodowałoby konieczność wycięcia dużo większej powierzchni lasu w granicach Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, nie tylko na powierzchni przeniesionej drogi, lecz również ze względu na konieczne wylesienia skarp na terenie leśnym o dużych spadkach.

Planowana rozbudowa Obwodnicy Trójmiasta o dodatkowe pasy ruchu symetrycznie po obu stronach istniejącej drogi, z pozostawieniem jej osi bez zmiany, jest rozwiązaniem optymalnym.

Ad 2) Nie sprecyzowano, której drogi dotyczy uwaga.

Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 2 Ad. 1), 2).

Ad 4) Projekt planu ustala na terenie 13 MW1 zabudowę mieszkaniową wielorodzinną w budynkach zawierających do 4 mieszkań, ograniczając gabaryty budynków: wysokość zabudowy do 3 kondygnacji (co jest charakterystyczne dla zabudowy jednorodzinnej w tym rejonie) i szerokość elewacji frontowej – do 18 m (budynki o podobnej szerokości elewacji frontowej znajdują się w tym rejonie). W związku z tym można stwierdzić, że osiedle na skraju dzielnicy o gabarytach zabudowy zbliżonych do zabudowy istniejącej w tej części dzielnicy, nie naruszy ładu przestrzennego ani walorów architektonicznych i krajobrazowych obszaru objętego granicami sporządzanego planu.

Charakterystyczną i pozytywną cechą prawidłowego rozwoju miast jest wprowadzanie nowej zabudowy, nawet o nieco odmiennym charakterze od już zrealizowanej, lecz harmonizującej z zabudową istniejącą.

Ustalenie przeznaczenia dla terenu 13 MW1 w projekcie planu jest zgodne z obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, które ustala dla obszaru obejmującego ten teren i sąsiednie kwartały zabudowy przeznaczenie – „tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i małych domów mieszkalnych”.

Przywołany art. 61 u.p.z.p. dotyczy wydawania decyzji o warunkach zabudowy, a w sporządzanym projekcie planu warunki zawarte w tym przepisie zostały spełnione.

Ad 5 a) Procedura sporządzania projektu planu jest przestrzegana i realizowana zgodnie z obowiązującą ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Zgodnie z ww. ustawą w dniu 27 maja 2015 r. Rada Miasta Gdyni podjęła uchwałę nr IX/132/15 w sprawie przystąpienia do sporządzenia mpzp części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła drogowego Chwarzno.

Prezydent Miasta Gdyni, zgodnie z art.17 pkt. 9) ww. ustawy, ogłosił o podjęciu ww. uchwały poprzez:

- ogłoszenie w prasie miejscowej – Dziennik Bałtycki, 11 czerwca 2015 r.,
- obwieszczenie z dnia 3 czerwca 2015 r. – na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta Gdyni oraz Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni,
- w sposób zwyczajowo przyjęty w Gdyni – w Informatorze Rady i Prezydenta Miasta Gdyni „Ratusz”, 12 czerwca 2015 r. oraz w wersji elektronicznej na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMG.

Prezydent Miasta Gdyni ogłosił o wyłożeniu projektu planu (informując jednocześnie o terminie dyskusji publicznej nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami oraz o terminie składania uwag), poprzez:

- ogłoszenie w prasie miejscowej – Dziennik Bałtycki, 21 września 2017 r.,
- obwieszczenie z dnia 18 września 2017 r.– na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta Gdyni oraz Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni,
- w sposób zwyczajowo przyjęty w Gdyni – w Informatorze Rady i Prezydenta Miasta Gdyni „Ratusz”, 22 września 2017 r. oraz w wersji elektronicznej na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMG.

Dodatkowo na portalu społecznościowym *Facebook* Rada Dzielnicy Chwarzno-Wiczlino zamieściła informację o terminie dyskusji publicznej nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami.

Dyskusja publiczna odbyła się w dniu 11 października 2017 r. przy licznych udziałach zainteresowanych mieszkańców (ponad 30 osób) i została zorganizowana w szkole mieszczącej się w pobliżu obszaru objętego sporządzanym planem.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie przewiduje indywidualnego powiadamiania właścicieli nieruchomości o poszczególnych etapach prac nad projektem planu miejscowego.

Ad 5 b) W chwili przystąpienia do sporządzenia planu miejscowego obowiązywało Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, uchwalone uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dn. 27 lutego 2008 r. zmienioną uchwałą nr XXXVIII/799/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 15 stycznia 2014 r. i uchwałą nr XI/190/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 sierpnia 2015 r.

Podczas sporządzania Studium, zostały wykonane niezbędne czynności wymagane na poszczególnych etapach procedury planistycznej. Wojewoda Pomorski otrzymał dokumentację prac planistycznych Studium, dokonał oceny jej zgodności z przepisami prawa i nie wniósł zastrzeżeń co do trybu sporządzenia tego opracowania.

Ad 6) Zwołanie ponownego zebrania nie jest uzasadnione. Wymienieni w uwadze przedstawiciele instytucji zostali zaznajomieni z projektem planu w trakcie przeprowadzonej procedury opiniowania i uzgodnień. Projekt planu uzyskał niezbędne uzgodnienia i opinie – w tym: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni i Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Ad 7) W trakcie procedury sporządzania projektu planu wykonane zostały wszystkie czynności wynikające z przytoczonych w uwadze przepisów, w których Prezydent Miasta Gdyni zawiadomił o przystąpieniu do opracowania prognozy oddziaływania na środowisko mpzp części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła drogowego Chwarzno:

- ogłoszenie w prasie miejscowej – Dziennik Bałtycki, 30 lipca 2015 r.,
- obwieszczenie z dnia 15 lipca 2015 r. – na tablicach informacyjnych Urzędu Miasta Gdyni oraz Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni,
- w sposób zwyczajowo przyjęty w Gdyni – w Informatorze Rady i Prezydenta Miasta Gdyni „Ratusz”, 31 lipca 2015 r. oraz w wersji elektronicznej na stronie Biuletynu Informacji Publicznej UMG.

Zainteresowani mogli składać do Prezydenta Miasta Gdyni wnioski dotyczące opracowania prognozy oddziaływania na środowisko przez okres co najmniej 21 dni kalendarzowych, licząc od daty ogłoszenia. W wyznaczonym terminie nie złożono żadnego wniosku dotyczącego strategicznej oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzanej w trakcie jej trwania prognozy oddziaływania na środowisko sporządzanego planu.

Ad 8) Ustalenia projektu planu nie naruszają warunków ochrony wartości przyrodniczych, wynikających z przepisów ustawy o ochronie przyrody, w szczególności warunków ochrony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i zapisów uchwały nr 263/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 25.07.2016 r.

Zgodnie z projektem planu zmniejszony zostanie zasięg planowanego zainwestowania drogowego przyjęty w obowiązującym mpzp części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon węzła Chwarzno, ul. Chwarznieńskiej i jej przedłużenia w kierunku południowo-zachodnim (uchwała nr V/75/11 RMG z dnia 23.02.2011 r). Zasięg rozbudowy Obwodnicy nie zwiększy się, natomiast pomniejszony zostanie obszar węzła drogowego Chwarzno, a tym samym zmniejszy się areal lasu do wycięcia.

4. **S. N. R. R. G.-Z.** zażądało przyjęcia w planie dla węzła drogowego Chwarzno bezkolizyjnych rozwiązań węzła – typu „koniczyna”, „wiatrak” itp. W rozwiązaniach tych nie występuje przecinanie się torów jazdy, a relacje skątne są realizowane tylko jako manewry wyłączania, włączania i przeplatania się potoków ruchu.

Postulat argumentowano tym, że węzeł drogowy typu „koniczyna” został przewidziany w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, a także zgodnie z informacjami uzyskanymi od GDDKiA, nie ma przeszkód dla przyjęcia proponowanych w uwadze rozwiązań.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Węzły drogowe typu „koniczyna” i „wiatrak” są właściwe dla połączeń komunikacyjnych dróg wysokich klas o jednakowej lub zbliżonej klasie (autostrady, ekspresowe, główne). Przesądzona zmiana klasy technicznej nowego przebiegu ul. Chwarznieńskiej, z głównej na zbiorczą spowodowała, że w węźle Chwarzno będą krzyżowały się drogi o nierównym obciążeniu i o różnych klasach: droga zbiorcza i droga ekspresowa, a to uzasadnia zastosowanie węzła typu „harfa”.

Węzły drogowe typu „koniczyna” i „wiatrak” to rozwiązania, które zajmują dużo większą powierzchnię niż węzeł typu „harfa”. Realizacja każdego z nich powodowałaby konieczność wycięcia dużo większej powierzchni lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego niż proponowane w projekcie planu rozwiązanie („koniczyna” zajęłoby ponad 7 ha gruntów leśnych, a „harfa” – 1,8 ha). Węzeł typu „harfa” i typu „koniczyna” są rozwiązaniami zgodnymi z ustaleniami Studium Gdyni, w którym przewidziano możliwość budowy węzłów obu typów, oznaczając na rysunku Studium linią ciągłą węzeł typu „koniczyna”, a linią przerywaną węzeł typu „harfa”. Projekt sporządzanego planu uzyskał niezbędne uzgodnienia, w tym Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

5. **A. S., J. M., B. P., Z. P., P. P., J. P., J. O., E. Ś., S. Ś., K. K., K. Ku., K. K., M. K., J. K., D. Ż., M. M., B. M., G. P., D. K., J. K., E. D., R. D., N. D., K. M., W. M., M. M., J. M., A. M., J. B., A. B., W. B., S. P., D. P., J. P., I. P., A. P., H. H., H. Ż., D. Ż., M. Ż., A. Ż., S. Ż., T. Ż., A. B., A. B., A. G., D. G., M. D., J. P., S. P., D. S., K. S., A. S., M. S., T. K., H. K., B. W., K. W., S. P., A. P., A. G., A. G., J. K., G. P., W. P., M. D., M. D., R. D., Ł. D., J. F., B. D., L. M., Ga. M., G. M., M. M., M. M., A. M., M. M., A. M., T. S., K. S., D. E., E. M., P. B., Z. P., E. P., I. C.** (ponadto 16 osób o nazwiskach zapisanych nieczytelnie) wnieśli postulaty jak w uwadze nr 4.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4.

6. **T. B.** wniósł o:

- 1) dopuszczenie w częściach budynków mieszkalnych funkcji usługowych przynajmniej wzdłuż ciągu komunikacyjnego 50 KD-X. Uwagę argumentował obecnym sposobem zagospodarowania oraz wydanymi decyzjami o warunkach zabudowy;
- 2) wyłączenie ze strefy ochrony konserwatorskiej budynków położonych przy ul. Apollina 10 i 14;
- 3) objęcie ochroną konserwatorską grupy B budynku byłej szkoły położonej przy ul. Chwarznieńskiej 174.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 1) Uzupełnić ustalenia projektu planu o adaptację istniejących usług na terenach 08 MN1 i 09 MN1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Projekt planu przewiduje dopuszczenie wydzielienia w budynku mieszkalnym jednorodzinnym nie więcej niż dwóch lokali mieszkalnych albo jednego lokalu mieszkalnego i lokalu użytkowego o powierzchni całkowitej nieprzekraczającej 30 % powierzchni całkowitej budynku dla usług stanowiących uzupełnienie funkcji mieszkaniowej i niezakłócających jej. W związku z tym, wnioskowane dopuszczenie funkcji usługowych „w częściach budynków mieszkalnych” wzdłuż ciągu 50 KD-X byłoby zbędne.

Ad 2) Fragment obszaru objętego projektem planu objęty jest granicami strefy ochrony konserwatorskiej historycznego rozplanowania i zabudowy zespołu dworsko-folwarcznego Chwarzno, gdzie zachowały się pojedyncze budynki zabytkowe, które projekt planu obejmuje ochroną konserwatorską. Zespół ten został wskazany w obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, które nakazuje objęcie stref wymienionych w Studium, ochroną konserwatorską w planach miejscowych. Nieuzasadnione byłoby ograniczenie zasięgu strefy w rejonie, gdzie historyczne rozmieszczenie czterech budynków folwarcznych jest zachowane – dwa nowe budynki zastąpiły budynki historyczne w bezpośrednim sąsiedztwie dwóch budynków objętych ochroną konserwatorską.

Ad 3) Projekt planu przewiduje ochronę konserwatorską obiektu historycznego budynku mieszkalnego (dawnej szkoły), przy ul. Chwarznieńskiej 174 poprzez zaliczenie go do grupy C – obiektów o walorach kulturowych, możliwych do przekształceń. Grupa ta obejmuje: budynki historyczne o tradycyjnej formie architektonicznej, nie wyróżniające się szczególnymi cechami indywidualnymi; ze względu na niewielki udział i zły stan techniczny zachowanej substancji zabytkowej utrzymanie tych obiektów nie jest wymagane. Biorąc pod uwagę zakres przekształceń budynku oraz niewielkie wartości historyczne jakie reprezentuje w skali całego miasta, nie jest zasadne objęcie go ochroną konserwatorską grupy B.