Załącznik Nr 2 do uchwały Nr XII/397/19
Rady Miasta Gdyni
z dnia 25 września 2019 r.

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Morskiej i Działdowskiej został wyłożony, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu w dniach od 06.07.2019 r. do 30.07.2019 r.
Do projektu planu miejscowego zostało złożonych 38 uwag, w tym 37 uwag w ustawowym terminie (tj. do dnia 13.08.2019 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 1278/19/VIII/M z dnia 03.09.2019 r. zmienionym zarządzeniem nr 1349/19/VIII/M z dnia 24.09.2019 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 1 uwzględnił, 33 uwzględnił w części, 4 nie uwzględnił.
Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Morskiej i Działdowskiej, które wniosły następujące osoby:

1. A. Ł. – data wpływu 26.07.2019 r.
2. Stowarzyszenie Studiów i Analiz Bezpieczeństwa – data wpływu 31.07.2019 r.
3. L. K.-L., E. P., J. Z. – data wpływu 05.08.2019 r.
4. R. S. – data wpływu 07.08.2019 r.
5. Dyrekcja Szkoły Podstawowej nr 29 im. Stefana Żeromskiego – data wpływu 09.08.2019 r.
6. M. G. – data wpływu 12.08.2019 r.
7. M. N. – data wpływu 12.08.2019 r.
8. J. N. – data wpływu 12.08.2019 r.
9. Radny Dzielnicy Leszczynki Edwin Nowak – data wpływu 12.08.2019 r.
10. E. N. – data wpływu 12.08.2019 r.
11. K. O. – data wpływu 12.08.2019 r.
12. Stowarzyszenie Mieszkańców Dzielnicy Leszczynki NASZE LESZCZYNKI, przedstawiciel R. P. w imieniu 269 osób – data wpływu 12.08.2019 r.
13. L. K.-L., M. L. – data wpływu 12.08.2019 r.
14. O. H. – data wpływu 12.08.2019 r.
15. E. i W. W. – data wpływu 12.08.2019 r.
16. R. W. – data wpływu 12.08.2019 r.
17. Z. W. – data wpływu 12.08.2019 r.
18. G. W. – data wpływu 12.08.2019 r.
19. M. O. – data wpływu 12.08.2019 r.
20. Przedstawiciele mieszkańców ul. Mławskiej w Gdyni, I. M.-M., M. D., S. W., J. W. – data wpływu 13.08.2019 r.
21. Radne Miasta Gdyni, Marika Domozych, Anna Myszka – data wpływu 13.08.2019 r.
22. Stowarzyszenie Mieszkańców Dzielnicy Leszczynki NASZE LESZCZYNKI, przedstawiciel R. P., w imieniu 42 osób – data wpływu 13.08.2019 r.
23. A. Ż., M. Ż. – data wpływu 13.08.2019 r.
24. A. I. – data wpływu 12.08.2019 r.
25. J. W. – data wpływu 13.08.2019 r.
26. S. W. – data wpływu 13.08.2019 r.
27. A. W. – data wpływu 13.08.2019 r.
28. H. S. – data wpływu 13.08.2019 r.
29. A. S. – data wpływu 13.08.2019 r.
30. A. B. – data wpływu 13.08.2019 r.
31. S. M. N. – data wpływu 13.08.2019 r.
32. J. N. – data wpływu 13.08.2019 r.
33. J. N. – data wpływu 13.08.2019 r.
34. M. N. – data wpływu 13.08.2019 r.
35. Zarząd Dzielnicy Leszczynki – data wpływu 13.08.2019 r.
36. Łukasz Piesiewicz – data wpływu 13.08.2019 r.
37. Stowarzyszenie Mieszkańców Dzielnicy Leszczynki NASZE LESZCZYNKI, G. K. – data wpływu 20.08.2019 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.
Rozstrzygnięcia uwag uzasadnia się następująco:
1. A. Ł. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Poszerzenie ul. Działdowskiej na odcinku od ul. Morskiej do wjazdu na osiedle powinno zostać powiększone z planowanych trzech, do łącznie czterech pasów ruchu, z czego:
a) dwa skrajne graniczące z działką na której budowane będzie osiedle, byłoby prawoskrętami na ul. Morską;
b) pas środkowy dla skręcających z ul. Morskiej na ul. Działdowską byłby lewoskrętem na osiedle;
c) pas prawy dla skręcających z ul. Morskiej w ul. Działdowską byłby dla kierowców kierujących się na ul. Mławską oraz w górę w stronę ulic Pelplińskiej, Ściegiennego, Działowskiego, itd.
Omawiane rozwiązanie przedstawiono na rysunku.
Proponowane rozwiązanie mogłoby w przyszłości ułatwić przebudowę, a właściwie budowę, skrzyżowania Morska-Działdowska, zapewniającego pełną możliwość wyboru kierunku jazdy.
W takim przypadku pierwszy pas z prawej pozostałby prawoskrętem na ul. Morską. Drugi pas z prawej służyłby do wyjazdu na ul. Morską w kierunku Rumi. Funkcja pozostałych pasów pozostałaby bez zmian.
Mając na uwadze płynny ruch na ul. Morskiej można by również rozważyć zamknięcie ul. Mławskiej i ograniczenie dojazdu do niej tylko przez nowopowstałe skrzyżowanie Morska-Działdowska. Wymusiłoby to prawdopodobnie przeniesienie przejścia dla pieszych i przystanku ZKM bliżej ul. Działdowskiej. Z drugiej strony uprościłoby to komunikację pieszych, poruszających się z przystanku przy Zespole Szkół Ekologiczno-Transportowych, na drugą stronę ul. Morskiej. Aktualnie muszą oni iść aż do Węzła Żołnierzy Wyklętych lub na przejście przy estakadzie.
2) Wjazd na osiedle Semeko Park powinien odbywać się również bezpośrednio z ul. Morskiej. Zamiast jednego (głównego) wjazdu przez ul. Działdowską powinien obligatoryjnie zostać zaprojektowany i wykonany alternatywny wjazd.
Biorąc pod uwagę, że wniosek o ustalenie planu przestrzennego przewiduje dużą koncentrację powierzchni handlowych i usługowych, wspomniany bezpośredni wjazd z ul. Morskiej zapewniłby jednocześnie:
a) większą drożność ul. Działdowskiej (wykorzystywanej w takiej sytuacji głównie przez mieszkańców osiedla oraz przyległych ulic);
b) prostszą i bardziej intuicyjną komunikację dla klientów sklepów i placówek usługowych.
3) Przy założeniu budowy blisko 1800 miejsc parkingowych rozsądnym wydaje się być również zaprojektowanie i przebudowa części skrzyżowania ul. Morskiej i Estakady im. Kwiatkowskiego. O ile aktualny plan dopuszcza jedynie wjazd na teren Semeko Park od strony estakady, logicznym rozwiązaniem byłoby również umożliwienie mieszkańcom osiedla wyjazdu bezpośredniego na estakadę i dalej na obwodnicę Trójmiasta.
W miejscu, gdzie aktualnie znajduje się budynek PZU jest wystarczająco dużo miejsca aby zrobić zarówno prawoskręt na estakadę jak i dodatkowy wjazd na osiedle. Rozwiązanie to powinno być obligatoryjne a nie dopuszczalne, tak jak teraz zakłada plan.
4) Leszczynki są dzielnicą o niskiej zabudowie, stąd plan zagospodarowania przestrzennego na omawianej działce powinien ograniczyć wysokość zabudowy do max. 6 pięter w „głębszej" części działki czyli na terenach przylegających do szkoły oraz przede wszystkim, od domków jednorodzinnych.
Zabudowa powyżej wspomnianych 6 kondygnacji, z całą pewnością spowoduje ograniczenie dostępu do światła słonecznego, zwłaszcza, że planowane budynki będą postawione dokładnie na linii wschód-zachód.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych inwestor zobowiązany będzie do odpowiedniej budowy lub przebudowy dróg publicznych, w celu zniwelowania skutków zwiększenia natężenia ruchu. Przebudowa układu drogowego w rejonie planowanej inwestycji warunkuje możliwość jej realizacji. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia założyć należy możliwość etapowej realizacji zarówno inwestycji mieszkaniowo-usługowej jak i towarzyszącej jej inwestycji drogowej.
Projekt planu przewiduje na obszarze objętym planem realizację następujących elementów układu komunikacyjnego:
- przebudowę drogi lokalnej 02 KD-L 1/2 – ul. Działdowskiej;

- przebudowę, rozbudowę skrzyżowania ul. Działdowskiej z ul. Morską.
Ad 2) Z uwagi to, że teren inwestycji przylega bezpośrednio do trzech dróg publicznych, projekt planu zakłada uzupełniające się i niewykluczające się nawzajem możliwości dojazdu do terenu 01 U/MW3,UC z każdej z tych dróg, co zostało uzgodnione z zarządcą drogi. Projekt planu zakłada zjazd (wjazd i wyjazd) z ul. Działdowskiej, z ul. Morskiej oraz dodatkowy wyjazd z łącznicy Trasy Kwiatkowskiego na teren planowanego osiedla.
Ad 3) W trakcie sporządzania projektu planu przeanalizowany został każdy z możliwych wyjazdów z terenu inwestycji, z uwzględnieniem prognozowanej liczby samochodów wyjeżdżających w danym kierunku oraz przepisów dotyczących bezpieczeństwa ruchu.
Przebudowa układu komunikacyjnego znajdującego się poza granicami opracowywanego planu jest możliwa na podstawie ustaleń planu obowiązującego lub w drodze decyzji o pozwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
Ad 4) Wprowadzono strefę obniżonej wysokości zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Szczegółowe rozwiązania z zakresu geometrii skrzyżowania, organizacji ruchu i etapowania inwestycji drogowej nie dotyczą zakresu ustaleń planu miejscowego i będą rozstrzygane na etapie uzgadniania projektu budowlanego i uzyskiwania pozwolenia na budowę. Zakres prac związanych z przebudową układu drogowego, jaki inwestor będzie musiał wykonać, zostanie ustalony w umowie drogowej zawartej między inwestorem a zarządcą drogi przed przystąpieniem do realizacji inwestycji.
Ad 2) Z uwagi na klasę i znaczenie ul. Morskiej – droga wojewódzka klasy G zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie należy dążyć do ograniczenia liczby i częstości zjazdów poprzez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas, szczególnie do terenów przeznaczonych pod nową zabudowę. Z powyższych przepisów wynika obsługa komunikacyjna terenu 01 U/MW3,UC od ul. Działdowskiej oraz dopuszczenie a nie obligatoryjność zjazdów z ul. Morskiej i łącznicy Trasy Kwiatkowskiego, które warunkowane będą uzgodnieniem z zarządcą drogi.
Ad 3) Z analiz komunikacyjnych wynika, że liczba pojazdów wyjeżdżających w kierunku obwodnicy jest stosunkowo mała. Wjazd bezpośrednio na drogę szybkiego ruchu diametralnie zmniejszyłby bezpieczeństwo ruchu.
Ad 4) Teren przeznaczony pod planowaną zabudowę wielorodzinną i usługową jest terenem o dużym potencjale inwestycyjnym, położonym przy skrzyżowaniu dwóch głównych arterii komunikacyjnych Gdyni ul. Morskiej i ul. E. Kwiatkowskiego. Jest to teren atrakcyjny dla budownictwa wielorodzinnego oraz lokalizowania usług ze względu na bliskość centrum miasta, terenów przemysłowych (port i współpracujące z nim zakłady), sąsiedztwo szkół i przedszkoli, dobry dostęp do komunikacji zbiorowej.
Miasto się rozwija poszerzając tereny intensywnej zabudowy poza ścisłe centrum. Nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała RMG nr XI/342/19 z dnia 28.08.2019 r.) przewiduje na tym obszarze strefę śródmiejską oraz centrum dzielnicy łączące funkcje publiczne i komercyjne.
Planowana inwestycja musi zostać zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (w tym w zakresie nasłonecznienia i przesłaniania), które to przepisy gwarantują poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich. Spełnienie powyższych wymagań będzie egzekwowane na etapie uzgadniania projektu budowlanego i wydawania pozwolenia na budowę.
2. Stowarzyszenie Studiów i Analiz Bezpieczeństwa zwróciło uwagę, że projekt planu powinien uwzględniać obowiązujące wytyczne Szefa Obrony Cywilnej Kraju z dnia 04.12.2018 r. adresowane do terenowych szefów obrony cywilnej (wójtów, burmistrzów, prezydentów miast). Zgodnie z § 4 wytycznych Szefa Obrony Cywilnej Kraju z dnia 04.12.2018 r. w sprawie zasad postępowania z zasobami budownictwa ochronnego, w ramach uwzględniania potrzeb obronności i bezpieczeństwa państwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1073, 1566) i opiniowania projektów aktów prawa miejscowego w zakresie dotyczącym obrony cywilnej na podstawie §

3 pkt 16 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działań Szefa Obrony Cywilnej Kraju, szefów obrony cywilnej województw, powiatów i gmin (Dz. U z 2002 r., Nr 96, poz. 850), szef obrony cywilnej gminy (wójt, burmistrz, prezydent miasta) uwzględnia planowanie miejsc w budowlach ochronnych w granicach administracyjnych miast, w sporządzanych projektach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.
Zgodnie z § 5, w sporządzanych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, o których mowa w § 4, szef obrony cywilnej gminy (wójt, burmistrz, prezydent miasta) planuje obiekty podwójnej funkcji, w szczególności nowo powstające garaże podziemne lub inne pomieszczenia najniżej położonej kondygnacji jako funkcji ochronnej dla takiej liczby osób (pracowników, interesantów, mieszkańców), która wynika z założeń projektowych dla danego budynku lub zespołu budynków.
Zgodnie z § 9 wytycznych, szef obrony cywilnej województwa (wojewoda) w ramach oceny zgodności miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego z przepisami prawa sprawdza, czy w zapisach planu uwzględniono potrzeby obronności i bezpieczeństwa, o których mowa w § 4.
Zaproponowano umieszczenie w projekcie planu następującego zapisu: „W przypadku realizacji garaży podziemnych lub podpiwniczeń w projektowanych budynkach mieszkalnych wielorodzinnych, jeżeli nie przewidziano w nich schronów, należy uwzględnić funkcję ukrycia zapewniającego w razie potrzeby możliwości doposażenia w niezbędne instalacje i zaadoptowania do funkcji ochronnej dla użytkowników danego budynku lub zespołu budynków".
Zaproponowany zapis jest zgodny z § 4 i 5 wytycznych Szefa Obrony Cywilnej Kraju z dnia 04.12.2018 r. przy czym możliwość zaadoptowania podziemnych obiektów do funkcji ochronnej przewiduje się dopiero w razie potrzeby, np. w przypadku podwyższenia stanu gotowości obronnej państwa. Z uwagi na obowiązujące wymagania przeciwpożarowe dla garaży podziemnych, są to na ogół obiekty o konstrukcji żelbetowej, które spełniają wymóg podstawowego ukrycia nawet bez żadnych dodatkowych rozwiązań podnoszących wytrzymałość elementów konstrukcyjnych, a różnice polegają m.in. na odpowiednim zaprojektowaniu wyjść awaryjnych, bez których obiekt nie może spełniać funkcji ukrycia. Ochrona podstawowa oznacza, że w przypadku zawalenia się nadziemnej kondygnacji budynku, konstrukcja budowli ochronnej wytrzyma obciążenia od gruzu i spadających elementów konstrukcyjnych.
Budowle ochronne, czyli schrony i ukrycia są wciąż uważane za najskuteczniejszy zbiorowy środek ochrony przed bronią masowego rażenia oraz konwencjonalnymi środkami rażenia. Obowiązek przygotowania i organizowania budowli ochronnych nakłada art. 61 pkt 3 Protokołu I Konwencji Genewskiej. Konflikt zbrojny na Ukrainie, aneksja Krymu przez Rosję oraz prowokacje wojskowe w państwach bałtyckich zweryfikowały pogląd o całkowitym braku zagrożeń militarnych w Europie. Można zauważyć, że nawet jeżeli ludność nie stanowi głównego celu ataku militarnego, to i tak na ogół ponosi duże ofiary również w przypadku stosowania tak zwanej broni inteligentnej. Ostatnie doświadczenia z wojny w Gruzji, na Ukrainie i w Syrii wykazały, że w przypadku niedostatecznej liczby schronów, nawet proste ukrycia o małym stopniu osłonności zabezpieczające tylko przed odłamkami i zagruzowaniem mogą ochronić życie i zdrowie. Naziemne, nieosłonięte części budynków takiej ochrony nie zapewniają. W większości państw Unii Europejskiej i NATO stosuje się rozwiązania techniczne dostosowane do potrzeb i możliwości, w tym nawet ukrycia o bardzo małym stopniu osłonności, a także obiekty schronowe różnej odporności dostosowane do szerszych programów osłonowych.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Przywołane „Wytyczne Szefa Obrony Cywilnej Kraju z dnia 04.12.2018 r. w sprawie zasad postępowania z zasobami budownictwa ochronnego" stanowią zalecenia odnośnie postępowania z zasobami budownictwa ochronnego i nie są aktami prawa powszechnie obowiązującymi. Natomiast zgodnie z przepisami prawa prezydent miasta – szef obrony cywilnej gminy, nie ma kompetencji do ustalania dodatkowych, nie wynikających z przepisów, obowiązków dla inwestorów inwestycji realizowanych na obszarze gminy. Natomiast należy zwrócić uwagę na art. 8 ustawy Prawo budowlane wyposażający Radę Ministrów w kompetencję do określenia w drodze rozporządzenia dodatkowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki służące bezpieczeństwu lub obronności państwa.
Zgodnie z art. 1 ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w planowaniu przestrzennym uwzględnia się potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa. Sposób w jaki projekt planu uwzględnia potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa został pozytywnie uzgodniony i zaopiniowany przez właściwe w tym zakresie organy.

3. L. K.-L., E. P., J. Z. wnieśli następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Nie rozumieją dlaczego tak istotna sprawa zostaje poruszona w środku okresu urlopowego w pełni lata gdzie wielu z zainteresowanych ma prawo wypoczywać i nie podpisywać się pod obecnością na spotkaniu, lub swój urlop „tracić" na zebraniach i pisaniu odwołań a przecież nawet Rada Miasta ma okres urlopowy i nie podejmuje żadnych decyzji bo korzysta z uroków lata a mieszkańcy są zapoznawani z bardzo istotnymi planami mającymi niebagatelny wpływ na ich dalsze życie. Teren ten od wielu już lat stoi pusty i czy rozpoczęcie rozmów na jego temat przy udziale urzędników i obecnego właściciela developera Semko musiało nastąpić w słoneczny wakacyjny lipcowy dzień? Czy należy sądzić że jest co w zamyśle takiego postępowania?
2) Zgoda na tak wysokie budownictwo w bezpośrednim sąsiedztwie domów jednorodzinnych przy ul. Działdowskiej zagrozi prywatności osób tam mieszkających i wpłynie negatywnie na wartość działek, które do tej pory znajdowały się w dzielnicy niskiej zabudowy jednorodzinnej.
3) Zmniejszyć intensywność zabudowy na wskazanym terenie. Obecnie w godzinach szczytu na ul. Morskiej tworzą się gigantyczne korki, a budowa 2 tys. kolejnych mieszkań spowoduje totalne zakorkowanie się dojazdu do centrum.
4) Zwiększyć ilości miejsc parkingowych w stosunku do liczby mieszkań. W obecnych czasach, gdzie standardem stają się minimum 2 samochody na rodzinę, przyjęcie wskaźnika poniżej wartości 1,2 ilości miejsc parkingowych na mieszkanie jest absurdalne. Przyjęcie, że mieszkańcy zrezygnują z samochodów na rzecz komunikacji miejskiej z powodu problemów komunikacyjnych oraz braku miejsc parkingowych wydaje się pomysłem utopijnym.
5) Przeprowadzić inwentaryzację wszystkich domów stojących po lewej stronie ul. Działdowskiej, graniczących z placem po TOS w celu obejrzenia uszkodzeń jakie powstały na skutek wyburzania budynków po TOS.
Nabywcy działek przy ul. Działdowskiej w sąsiedztwie TOS w latach 50-tych byli informowani, że jest to teren grząski i usuwisty. Czy obecne zabezpieczenie skarpy, na której usytuowane są domy jednorodzinne, płytami i zielenią jest wystarczające w przypadku, gdy w bezpośrednim sąsiedztwie powstanie wysoka zabudowa z czterema poziomami parkingu podziemnego. Poprosili o przeprowadzenie badań, które określą bezpieczną odległość stawiania budynków przez Semeko i przedłożenie wyników mieszkańcom z jednoczesnym pisemnym zobowiązaniem do wypłacenia odszkodowań w sytuacji wystąpienia uszkodzeń lub zniszczeń.
6) Wykluczyć wjazd i wyjazd na nowe osiedle z ul. Działdowskiej. W ciągu kilku lat powstały w okolicy dwa spore osiedla (Zofiówka i Os. Bursztynowe), które przyczyniły się do dużego wzrostu ruchu na ul. Działdowskiej. Dodatkowo wielu mieszkańców jadących z Chyloni omija korki korzystając z ul. Działdowskiej i przejazdu pod estakadą na ul. Leszczynki. W rozmowie telefonicznej przeprowadzonej z pracownikiem Carefour składający uwagę otrzymali informację o rezygnacji Carefour z tego terenu ze względu na brak pozwolenia na dojazd od ul Działdowskiej. Co zmieniło się od tamtej pory skoro Semeko taką zgodę otrzymało. Analiza komunikacyjna sporządzona na potrzeby inwestycji nie oddaje sytuacji na ul. Działdowskiej, szczególnie w godzinach porannych między 6.30 a 8.15.
7) Włączanie się do ruchu z nakazem jazdy ul. Morską z wylotu ul. Działdowskiej a fakt kierowania samochodów w kierunku Chyloni. Składający uwagę zapytali, jak będzie wyglądała ul. Mławska, gdy mieszkańcy nowego osiedla Semeko zaczną korzystać z niej jako najkrótszej drogi w kierunku Chyloni, tak jak to robią obecnie mieszkańcy ul. Działdowskiej.
8) Z opisu schronów przeciwlotniczych z czasu II Wojny Światowej, zlokalizowanych przy ul. Morskiej, zawartego w Prognozie oddziaływania na środowisko składający uwagę wnioskują, że część tych budowli zostanie wyburzona pod parkingi podziemne. Jak odnosi się do tego Gdyński Klub Eksploracji Podziemnej? Co z drganiami, które pojawią się przy wyburzaniu wojennej zabudowy tego typu?
9) Działki przy ul. Działdowskiej zakupione zostały z zapewnieniem, że są to działki w dzielnicy domków jednorodzinnych. W latach 80-tych władze miasta odmawiały pozwoleń do nadbudowy domków oraz adaptacji strychów argumentując, że ul. Działdowska ma określony charakter i nie ma tam miejsca dla wieżowców. Już pojawienie się osiedli Zofiówka i Bursztynowe zakłóciło ten charakter, bo w bezpośrednim sąsiedztwie domów jednorodzinnych powstały kilkukondygnacyjne budynki. Obecnie planuje się budowę „drapaczy chmur". Domy jednorodzinne z każdej strony otoczone zostaną zabudową wielorodzinną, co doprowadzi do bardzo znacznego spadku wartości nieruchomości.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 2, 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 4) Projekt planu zakłada wskaźnik parkingowy na poziomie 0,9 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie wyłącznie dla mieszkań o powierzchni do 75 m². Dla mieszkań o powierzchni użytkowej powyżej 75 m² ustalony w projekcie planu wskaźnik parkingowy wynosi 1,8 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie.
Ad 5) Właściwą realizację obiektu regulują przepisy ustawy Prawo budowlane, zgodnie z którymi obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu uzasadnionych interesów osób trzecich.
Ad 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1 oraz w uzupełnieniu:
Ulica Mławska znajduje się poza granicami projektu planu co nie wyklucza przyszłej przebudowy i zmiany organizacji ruchu na podstawie obowiązującego planu, w celu uniknięcia ewentualnych uciążliwości związanych z planowaną inwestycją.
Ad 8) Projekt planu obejmuje ochroną konserwatorską zespół schronów przeciwlotniczych przy ul. Morskiej 189. Zakres i formę ochrony zespołu schronów przeciwlotniczych, w dostosowaniu do planowanego zagospodarowania, uzgodniono z miejskim i wojewódzkim konserwatorem zabytków. Zgodnie z zapisami projektu planu *obowiązuje ochrona formy zewnętrznej i całości struktury podziemnej oraz wyrazu architektonicznego budowli obronnych (...).*
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Termin dyskusji publicznej wynika z toczącej się zgodnie, z przepisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, procedury sporządzania planu miejscowego. Zgodnie z art. 17 pkt 9 ww. ustawy dyskusję publiczną należy zorganizować w czasie wyłożenia projektu planu do publicznego wglądu.
Ad 2, 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 3) Teren przeznaczony pod planowaną zabudowę wielorodzinną i usługową jest terenem o dużym potencjale inwestycyjnym, położonym przy skrzyżowaniu dwóch głównych arterii komunikacyjnych Gdyni ul. Morskiej i ul. E. Kwiatkowskiego. Jest to teren atrakcyjny dla budownictwa wielorodzinnego oraz lokalizowania usług ze względu na bliskość centrum miasta, terenów przemysłowych (port i współpracujące z nim zakłady), sąsiedztwo szkół i przedszkoli, dobry dostęp do komunikacji zbiorowej.
Miasto się rozwija poszerzając tereny intensywnej zabudowy poza ścisłe centrum. Nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała RMG nr XI/342/19 z dnia 28.08.2019 r.) przewiduje na tym obszarze strefę śródmiejską oraz centrum dzielnicy łączące funkcje publiczne i komercyjne.
Ad 4) Polityka parkingowa miasta przyjęta w nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała RMG nr XI/342/19 z dnia 28.08.2019 r.) zmierza w kierunku ograniczania ilości miejsc postojowych na terenach dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową o dużym potencjale przewozowym i częstotliwości kursowania.
Ustalony w projekcie planu wskaźnik miejsc postojowych na terenie inwestycji jest jednym ze wskaźników, obok m.in. wskaźnika intensywności zabudowy, ograniczających możliwości inwestycyjne. Inwestor nie będzie mógł zrealizować większej ilości mieszkań, ani większej powierzchni usługowej, ponieważ nie będzie mógł zrealizować więcej niż 1800 miejsc postojowych.
Ad 5) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego. Właściwe posadowienie budynków i zabezpieczenie skarp wynika z obowiązujących przepisów odrębnych w tym Prawa budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych.
Zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt 4 Prawa budowlanego projekt budowlany powinien zawierać w zależności od potrzeb, wyniki badań geologiczno-inżynierskich oraz geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych.
Wypłata odszkodowań w razie wystąpienia uszkodzeń lub zniszczeń leży poza zakresem ustaleń planu miejscowego i wynika z przepisów odrębnych (Kodeks cywilny).
Ad 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.

Ad 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 8) Regulacje dotyczące właściwej realizacji budowy (w tym negatywnych zjawisk typu drgania) nie dotyczą zakresu ustaleń planu miejscowego.
Poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich regulują przepisy odrębne.
4. R. S. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Obniżyć zabudowę, którą planuje deweloper „Semeko". Nie może być dopuszczalne by nowo powstałe bloki mieszkalne zasłaniały widok pozostałym wieżowcom, których kondygnacje mają wysokość ok. 40 m. Nowo powstające budynki muszą współgrać ze starszą zabudową. Mogą być pewne odstępstwa od projektu, ale mieszkańcy pozostałych budynków w tym wieżowców przy ul. Ramułta 33 i ul. Dantyszka 2 nie mogą być pozbawieni widoku na pobliski las, a mieszkańcy domów jednorodzinnych pozbawieni światła dziennego w pewnych porach dnia.
2) Zabezpieczyć schrony przeciwlotnicze z okresu II Wojny Światowej oraz częściowo je odkopać od strony ul. Działdowskiej. Inwestor musi się liczyć z przeszłością historyczna miejsca, w którym przystąpi do prac budowy osiedla. Może natrafić na pozostałości z okresu okupacji jak i rzeczy po byłym obozie przymusowej pracy Nurssdorf. Zaproponował ustawienie gablot na odcinku ul. Morskiej wzdłuż traktu pieszego, które były by poświęcone przeszłości historycznej z krótkim opisem miejsca:
- Powstanie obozu pracy Nurssdorf w okresie okupacji niemieckiej lata 1940-1945;
- Powstanie zakładów GZNS (TOS) okres planu 6-letniego do czasu upadku dawnego ustroju PRL 1945-1990.
Przedstawienie takiej formy zmian w formie wizualnej jest ukłonem w stronę starszych mieszkańców, którzy podchodzą sentymentalnie i ukierunkowane pielęgnacją lokalnej historii.
3) Stworzyć na terenie powstającego osiedla miejsce spotkań mieszkańców tzw. przystani sąsiedzkiej lub klubu spotkań z uwzględnieniem potrzeb mieszkańców w tym seniorów oraz najmłodszych i mieszkańców nowo powstającego osiedla by nie stało się odizolowana enklawą.
4) Częściowo zachować drzewostan na terenie objętym projektem planu.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) Projekt planu obejmuje ochroną konserwatorską zespół schronów przeciwlotniczych przy ul. Morskiej 189. Zakres i formę ochrony zespołu schronów przeciwlotniczych, w dostosowaniu do planowanego zagospodarowania, uzgodniono z miejskim i wojewódzkim konserwatorem zabytków. Zgodnie z zapisami projektu planu *obowiązuje ochrona formy zewnętrznej i całości struktury podziemnej oraz wyrazu architektonicznego budowli obronnych (...).*
Ad 4) Projekt planu ustala strefę wyłączoną z zabudowy do zagospodarowania w formie zieleni obejmując jej zasięgiem część istniejących na terenie inwestycji drzew. Ochroną objęte zostały również drzewa w ul. Działdowskiej poprzez odpowiednie zapisy: *należy utrzymać i uzupełnić istniejące lub wprowadzić nowe zadrzewienia przyuliczne, w formie dostosowanej do przekroju ulicy, o składzie gatunkowym i z zastosowaniem metod sadzenia zapewniającymi ich długotrwały wzrost w warunkach miejskich; dopuszcza się usunięcie wybranych drzew w związku z koniecznością zachowania bezpieczeństwa ruchu drogowego.*
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) W przypadku ujawnienia na terenie objętym planem innych niż udokumentowane w gminnej ewidencji zabytków obiektów historycznych obowiązuje procedura art. 32 ust. 1 i ust. 2 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – zapisy wynikające z przepisów odrębnych nie stanowią ustaleń projektu planu.
Uwaga dotycząca ustawienia gabloty poświęconej przeszłości historycznej nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
Ad 3) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
Ad 4) Zgodnie ze sporządzonym na potrzeby planu miejscowego opracowaniem ekofizjograficznym, drzewostany występujące na obszarze projektu planu nie wyróżniają się spośród ogółu zieleni w tej części miasta. Zadrzewienia przyuliczne są szczątkowe i w słabej kondycji.
Na obszarze planu nie występują więc szczególnie cenne okazy drzew podlegające ochronie. Wycinka drzew jest regulowana przepisami ustawy o ochronie przyrody, wymaga uzyskania

zezwolenia na podstawie ww. ustawy i może być uzależniona od określonych przez organ nasadzeń zastępczych lub przesadzenia drzew.

5. Dyrekcja Szkoły Podstawowej nr 29 im. Stefana Żeromskiego zwróciła się z prośbą o uwzględnienie potrzeb szkoły związanych z przewidywanym zwiększeniem liczby uczniów. Plany dewelopera mówią o 2100 mieszkaniach w budynkach wielopiętrowych – łączy się to z liczbą 400 dzieci, które przyjdą do szkoły w najbliższych latach.

SP nr 29 w roku szkolnym 2019/2020 będzie miała około 380 uczniów. Warunki lokalowe szkoły pozwalają przyjąć 300-400 nowych uczniów w kolejnych latach, przy zwiększeniu zmianowości szkoły z 0,8 do 1,7. Dramatycznie jednak będzie brakowało wyposażenia: ławek, krzeseł, szafek na ubrania i podręczniki, pomocy dydaktycznych, stanowisk komputerowych, wyposażenia świetlicy, talerzy, sztućców, stolików, krzeseł w stołówce, książek w bibliotece (lektury, beletrystyka), sprzętu gospodarczego w kuchni. Najbardziej newralgicznymi punktami będą:

- kuchnia i stołówka – obecnie wydaje się 260-290 obiadów dziennie w godzinach 10:10 – 14:00. Zatrudniona jest kucharka i 3 pomoce kuchenne. Kuchnia jest ciasna. Kolejnych 4 pracowników nie rozwiąże problemu zwiększonej liczby wydawanych posiłków. Nie ma możliwości by bezpiecznie i efektywnie wykonywały swoją pracę. W stołówce można dostawić 4-5 stolików dla uczniów, ale przepustowość będzie i tak niedostateczna,
- świetlica – obecnie SP ma pod opieką 125 uczniów z klas 0-3 (5 grup), dwie stałe sale świetlicowe i sale lekcyjne od godz. 12:30, gdy klasy młodsze kończą zajęcia. Gdy wejdzie dwuzmianowość w klasach 1-3, tych sal nie będzie. Jednocześnie zwiększy się liczba dzieci w świetlicy, większa będzie liczba grup i zwiększone zapotrzebowanie na sale zajęciowe,
- sala gimnastyczna – już obecnie SP ma pełne obłożenie od 8:00 do 15:20, a nie ma żadnych klas dzielonych na grupy (klasy są zbyt małe, by je dzielić). Zwiększenie liczby uczniów sprawi, że realizacja podstawy programowej z wychowania fizycznego będzie niemożliwa. Jedynym rozwiązaniem będzie okrycie czerwonego boiska Orlika stałym zadaszeniem z ogrzewaniem,
- szatnia – dzieci obecnie zostawiają okrycia w okratowanych boksach – po 2-3 klasy w jednym. Powiększenie liczby dzieci wymusi zlikwidowanie boksów i postawienie dla wszystkich dzieci indywidualnych szafek stawianych piętrowo.

Na chwilę obecną nie wykonano szacunków kosztów ani żadnych obliczeń. Jednak podwojenie liczby dzieci spowoduje liczne potrzeby i nakłady finansowe, o które Dyrektor szkoły będzie zwracał się do Organu Prowadzącego.

Plany budowlane zakładają, że powstanie osiedle bloków wielopiętrowych. Będą również robione potężne wykopy pod fundamenty. Budynek szkoły jest stary, prawie 60-letni, dyrekcja obawia się uszkodzeń fundamentów i ścian budynku oraz nawierzchni boisk, do których może dojść podczas intensywnych prac budowlanych. Prosi o zabezpieczenie interesów Miasta Gdyni (szkoły) w tym zakresie.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.

6. M. G. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:

1) Określenie terenu objętego projektem planu zawarte w § 7 pkt 2 jako zabudowy śródmiejskiej jest niezgodne ze stanem faktycznym: obszar wzdłuż ul. Morskiej na terenie Leszczynek charakteryzuje się cechami typowymi dla strefy miejskiej, czyli terenów istniejącej oraz planowanej zabudowy mieszkaniowej z uzupełniającymi zespołami zabudowy usługowej i produkcyjno-usługowej. W strefie występują zróżnicowane formy zabudowy, ale przeważa zabudowa wielorodzinna wolnostojąca, blokowa, nietworząca układów kwartałowych oraz zabudowa jednorodzinna wolnostojąca, bliźniacza lub szeregowa. Tymczasem strefa śródmiejska stanowi obszar wielofunkcyjny, obszar zwartej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokich intensywnościach zabudowy, przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym, w tym obiektów handlowych, biurowych, sportowych i użyteczności publicznej wymagających dużych działek. Takim cechom obszar wzdłuż ul. Morskiej nie odpowiada i nie jest przewidziany do pełnienia takich funkcji. Wprowadzenie na ww. obszarze strefy śródmiejskiej oznacza istotne pogorszenie warunków życia mieszkańców w związku ze stosowaniem mniej rygorystycznych przepisów związanych m.in. z ilością miejsc parkingowych czy też ze stopniem nasłonecznienia.

Ponadto położenie ww. obszaru nie oddaje charakteru dzielnicy: Leszczynki są oddalone od śródmieścia Gdyni o 5 km, w żaden sposób nie można powiedzieć, aby zabudowa tego obszaru nosiła cechy śródmiejskie.

2) Oznaczenie obszaru objętego projektem planu ujęte w § 7 pkt 2 jako obszar zabudowy śródmiejskiej jest niezgodne z zapisami projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (część 11 – Kierunki zagospodarowania przestrzennego / XII. Polityki Sektorowe / 2.2 Cele i kierunki polityki przestrzennej), gdyż nie obejmują one dzielnicy Leszczynki. Nie przewidziano tam możliwości rozwoju przestrzennego funkcji śródmiejskich w rejonie dzielnicy Leszczynki. Nie przewidziano również tego obszaru jako centrum dzielnicowe łączące funkcje publiczne i komercyjne.
3) Wyznaczyć dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalne wskaźniki właściwe dla obszarów dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową, określonych w projekcie Studium jako strefa III. Wskaźniki ujęte w § 10 pkt 1 ppkt 3a powinny kształtować się następująco: min. 1,2 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie, min. 1,8 stanowiska postojowego na mieszkanie o powierzchni większej niż 75 m^2.
4) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), lokalnie do ok. 30 m nad poziom terenu lub w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
5) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC nieprzekraczalne linie zabudowy w odległości 100 m od granicy nieruchomości znajdujących się przy ul. Działdowskiej o numerach 5, 8, 9, 11, 14.
6) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
7) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
8) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd:
- wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego (ulica poza obszarem objętym planem), przy spełnieniu obowiązujących przepisów odrębnych,
- zjazd (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej (ulica poza obszarem objętym planem),
- wyłącznie wjazd awaryjny z ul. Działdowskiej (ulica częściowo poza obszarem objętym planem),
- zakaz wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską;
b) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 3,4 i 5, przy czym maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie wynosić ma 600.
9) Realizacja inwestycji niedrogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana jest wyprzedzającą lub równoległą budową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji niedrogowej. Szczegółowe warunki budowy dróg określa się w umowie między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji nie drogowej.
10) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków sąsiadujących z terenem inwestycji (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
11) Niedopuszczalne jest uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego bez uprzedniego sporządzenia Studium Komunikacyjnego dla tego obszaru i okolic.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 2, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz w uzupełnieniu:
Strefa zabudowy śródmiejskiej, wynikająca z nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, nie obejmuje istniejącej w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Odległości planowanej zabudowy od zabudowy istniejącej muszą spełniać wymagania w zakresie nasłonecznienia i przesłaniania wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, bez wprowadzania zasad dla strefy śródmiejskiej.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5) Projekt planu ustala strefę wyłączoną z zabudowy do zagospodarowania w formie zieleni na styku z istniejącą zabudową przy ul. Działdowskiej.
Ad 6, 7) Projekt planu zakłada ogólnodostępny ciąg pieszy na terenie 01 U/MW3,UC prowadzący od ul. Morskiej do sąsiadującej z terenem inwestycji szkoły podstawowej nr 29.
Ad 8a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2 i 3.

Ad 9) Przytoczona w uwadze regulacja wynika z ustawy o drogach publicznych i obowiązuje niezależnie od ustaleń planu.
Ad 10) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
Ad 11) Dokumentem planistycznym nadrzędnym w stosunku do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jest Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, które w skali miasta ustala m.in. podstawowy układ uliczny oraz politykę transportową. W trakcie sporządzania projektu planu miejscowego analizowane były w uzgodnieniu z ZDiZ możliwe warianty i sposoby obsługi transportowej terenu w oparciu o model transportowy makroskopowy miasta Gdyni, ustalenia Studium oraz obowiązujące przepisy. Analizy dotyczyły także maksymalnej liczby miejsc postojowych. Wyniki analiz dotyczące obsługi transportowej terenu i maksymalnej liczby miejsc postojowych zostały zapisane w ustaleniach projektu planu.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 2, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5) Nie ma uzasadnienia dla wprowadzenia wnioskowanej linii zabudowy. Odległości budynków od granicy działek budowlanych określają przepisy rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.
Ad 6, 7) Wyznaczanie dodatkowej trasy rowerowej i ogólnodostępnego ciągu pieszo-jezdnego na terenie prywatnym, równolegle do pasa drogowego ul. Morskiej, w skład którego wchodzi ścieżka rowerowa i chodnik, nie znajduje uzasadnienia.
Ad 8a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 8b) W trakcie sporządzania projektu planu analizowane były w uzgodnieniu z ZDiZ możliwe warianty i sposoby obsługi transportowej terenu oraz możliwości obciążenia układu ulicznego ruchem generowanym przez inwestycję. Wynikiem tych analiz jest przyjęta maksymalna liczba miejsc postojowych – 1800. Ponadto zgodnie z ustawą o drogach publicznych inwestor zobowiązany jest do odpowiedniej budowy lub przebudowy dróg publicznych, w celu zniwelowania skutków zwiększenia natężenia ruchu.
Ad 9) Przedmiotem regulacji planu nie mogą być kwestie, które podlegają regulacjom aktów prawnych wyższego rzędu.
Ad 10) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
7. M. N. zwróciła się z prośbą o pozostawienie drzew znajdujących się w pobliżu ul. Morskiej na terenie TOS naprzeciwko bloku mieszkalnego przy ul. Morskiej 174, gdzie powstać ma osiedle. Pozostawienie tych sędziwych i pięknych drzew nada nowemu osiedlu atrakcyjności oraz przestrzeni publicznej. Drzewa te stanowią dla mieszkańców wartość zarówno estetyczną jak i ekologiczną, bowiem takie jedno dorosłe drzewo produkuje duże ilości tlenu, a w dobie panującego smogu każde drzewo jest ważne.
Biorąc pod uwagę fakt jak długo one rosły, to żadne inne drzewo czy krzew z pewnością tego nie zrekompensuje. Składająca uwagę uważa, że nie sztuką jest wyciąć okazałe drzewo, można je umiejętnie zachować tak aby nie wyrządzić krzywdy zasobom naturalnym, a tym samym nie niszczyć otaczającej nas przyrody.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 pkt 4.
8. J. N. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Charakterystyka zabudowy powinna być integralna z istniejącą formą zabudowy i ukształtowaniem terenu dzielnicy Leszczynki. Wobec tego, wysokość nowej zabudowy zróżnicowana z maksymalną 8 kondygnacji i minimalną 4 kondygnacje. Dla dobrego wpasowania się w istniejący krajobraz, najwyższe budynki od strony estakady Kwiatkowskiego (zrównanie się z budynkiem tzw. OHP) i malejące w stronę ul. Działdowskiej (zrównanie się z domami jednorodzinnymi). Ponadto musi być przestrzegany przepis zachowania minimum 100 m odległości nowej zabudowy od granic istniejących nieruchomości przy ul. Działdowskiej. To wszystko można osiągnąć bez przesunięcia granicy strefy śródmieścia na omawiany obszar.
2) Dla ograniczenia emisji szkodliwych substancji, ilość samochodów należy zminimalizować poprzez ustalenie stałych miejsc parkingowych na 500 oraz zmodyfikować infrastrukturę na sąsiadujących ulicach poprzez oznakowanie zakazem parkowania i zabezpieczeniem słupkami ochronnymi.

3) Obecnie ruch samochodowy na ul. Działdowskiej jest znacznie wzmożony od pierwotnego na skutek wybudowania osiedla Bursztynowe i Zofiówka oraz wykonania przejazdu pod estakadą Kwiatkowskiego. Nastąpi dalsze jego wzmożenie gdy powstaną osiedla Na widoku i na dawnym Meksyku. Dlatego też, powstająca nowa inwestycja nie może posiadać komunikacji z ul. Działdowską, wjazd/wyjazd powinien być wyłączony na ul. Działdowską. Całkowite jej skomunikowanie należy wykonać od strony estakady Kwiatkowskiego i drugie bezpośrednio na ul. Morską. Wykonanie ww. wjazdów / wyjazdów muszą rozpoczynać planowaną inwestycję tak aby transport budowy się nimi odbywał z wyłączeniem ul. Działdowskiej.
4) W celu oceny ewentualnych szkód spowodowanych robotami ziemnymi, budowlanymi i ciężkim transportem budowlanym konieczne jest wykonanie ekspertyzy geologicznej i technicznej obecnego stanu istniejących budynków bezpośrednio sąsiadujących z nową inwestycją. Ekspertyzę należy wykonać przed rozpoczęciem wszelkich prac.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 2) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b oraz w uzupełnieniu:
Oznakowanie ulic i zabezpieczenie słupkami ochronnymi nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
9. Radny Dzielnicy Leszczynki Edwin Nowak zwrócił uwagę na rozwiązania komunikacyjne powstającego osiedla. Uważa, że w XXI wieku należy pomyśleć o nowoczesnych łączach komunikacyjnych. Dlaczego dojazdy do nowego osiedla nie mogą być zrealizowane poprzez tunele z ul. Morskiej do parkingów podziemnych osiedla. Takie rozwiązanie nie koliduje z ul. Działdowską i Estakadą Kwiatkowskiego. Wzdłuż ul. Morskiej na odcinku nowego osiedla jest wystarczająco dużo miejsca aby zrealizować ten projekt. Nie wolno również zapomnieć o dojazdach od ul. Działdowskiej i Estakady Kwiatkowskiego jednakże przy dojazdach podziemnych obciążenie ruchem samochodowym ww. ulic znacząco się zmniejszy.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2 oraz w uzupełnieniu:
Projekt planu nie narzuca i nie wyklucza możliwości realizacji zjazdów z drogi publicznej bezpośrednio do parkingów podziemnych.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2 oraz w uzupełnieniu:
Szczegółowe rozwiązania techniczne dojazdów nie dotyczą zakresu ustaleń planu miejscowego.
10. E. N. złożyła uwagę dotyczącą wysokości planowanego osiedla. Budynki od ul. Działdowskiej winny mieć niższą wysokość nawiązując do istniejących domków jednorodzinnych. Budynki w kierunku ul. Morskiej i Estakady Kwiatkowskiego mogą być wyższe. Takie stopniowanie wysokości budynków wpisze się funkcjonalnie i estetycznie w zabudowę dzielnicy.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
11. K. O. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Proponowana zabudowa osiedla na terenie TOS zdecydowanie odbiega zarówno, jeśli chodzi o charakter, jak i gabaryty od tej, jaka występuje na Leszczynkach, a głównie w okolicy inwestycji. Leszczynki, a szczególnie rejon TOSu to dzielnica domków jednorodzinnych z kilkoma kilkupiętrowymi budynkami. W bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycyjnego od strony ul. Działdowskiej są wybudowane domki jednorodzinne. Wzdłuż ul. Morskiej od strony Chyloni stoi blok czteropiętrowy, a po drugiej stronie blok 30-metrowy. Trzeba być mało świadomym urbanistą, żeby w takim miejscu pozwolić na budowę kilku 55-metrowych wieżowców, które kompletnie nie pasują do charakteru dzielnicy.

2) Tworzenie zabudowy o charakterze śródmiejskim 5 km od centrum, o tak wielkim zagęszczeniu ludzi na km^2 jest nieporozumieniem. Prosi o wskazanie takich miejsc w całym Trójmieście. Okolice Sea Tower, Wrzeszcza czy Bastion Wałowa nie mają takiego zagęszczenia, a są w ścisłym centrum.
3) Zwrócił uwagę, że nigdzie w Gdyni nie występuje tego typu zabudowa. Na ogół w Gdyni dominuje bardzo przyjazny schemat – jedna dominanta i kilka mniejszych budynków. W ten sposób ogranicza się ilość mieszkańców, a architektura jest bardziej przyjazna dla sąsiadów i okolicznych budynków. Wszystkie nowobudowane osiedla, zarówno w Orłowie, jak i na Obłużu tak wyglądają. Dlaczego akurat w tym miejscu UM w Gdyni chce pozwolić na zbudowanie kliku 16-piętrowych kloców? Firma Semeko znana jest z budowy tanich i niskiej jakości mieszkań w Rumi i Redzie. Ich inwestycja przy ul. Sambora w Gdyni też jest przykładem zmarnowania potencjału tego pięknego miejsca. Liczy, że UM w Gdyni stanie na wysokości zadania i przypilnuje, aby w tym miejscu powstały budynki nie gorsze estetycznie od takich, jakie powstają np. w Redłowie.
4) Dzielnica Leszczynki ma dzisiaj ponad 7 tys. mieszkańców. Planowane 3 inwestycje (TOS, Pekin, Osiedle Moderna) zwiększą w kilka lat liczbę mieszkańców 2-3-krotnie. Wszyscy ci ludzie będą musieli wyjechać ze swoich osiedli do pracy. Na Leszczynkach po stronie estakady od Chyloni będzie tylko jeden wjazd na ul. Morską przez ul. Działdowską. Pyta o pomysł UM lub ZDiZ na rozwiązanie tego problemu.
5) Zapytał, dlaczego w tej inwestycji przewidziano tak mało miejsc parkingowych. Przytacza pobliskie osiedle Zofiówka, gdzie parking podziemny wielkością zbliżony do ilości mieszkań, gdzie kilkadziesiąt samochodów parkuje przed blokiem. Zofiówka jest 10-20 razy mniejsze od planowanego osiedla. Nie piszcie, że okolice są dobrze skomunikowane i ludzie nie potrzebują samochodu. Większość ludzi ma samochody firmowe i decyzją urzędnika tego nie zmienimy.
6) Wzmożenie ruchu na ul. Działdowskiej stanie się ogromnym problemem. Już w tej chwili w sytuacji, gdy na ul. Morskiej jest korek, większość kierowców tą osiedlową ulicę obierało jako punkt ominięcia kolejnych skrzyżowań na ul. Morskiej. Jak powstanie kilkutysięczne osiedle ruch zwiększy się na tej ulicy kilkudziesięciokrotnie. Ten ruch wygenerują nawet sami rodzice podwożący przy okazji dzieci rano do szkoły.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 4, 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2 oraz w uzupełnieniu:
Zgodnie z ustawą o drogach publicznych inwestor zobowiązany jest do odpowiedniej budowy lub przebudowy dróg publicznych, w celu zniwelowania skutków zwiększenia natężenia ruchu. W celu ułatwienia przyszłym mieszkańcom planowanej inwestycji dojścia pieszego do sąsiadującej szkoły podstawowej, projekt planu zakłada realizację ciągu pieszego bezpośrednio z terenu inwestycji na teren szkoły.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 4, 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
12. Stowarzyszenie Mieszkańców Dzielnicy Leszczynki NASZE LESZCZYNKI, przedstawiciel R. P., w imieniu 269 osób, wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Określenie terenu objętego projektem planu zawarte w § 7 pkt 2 jako zabudowy śródmiejskiej jest niezgodne ze stanem faktycznym: obszar wzdłuż ul. Morskiej na terenie Leszczynek charakteryzuje się cechami typowymi dla strefy miejskiej, czyli terenów istniejącej oraz planowanej zabudowy mieszkaniowej z uzupełniającymi zespołami zabudowy usługowej i produkcyjno-usługowej. W strefie występują zróżnicowane formy zabudowy, ale przeważa zabudowa wielorodzinna wolnostojąca, blokowa, nietworząca układów kwartałowych oraz zabudowa jednorodzinna wolnostojąca, bliźniacza lub szeregowa. Tymczasem strefa śródmiejska stanowi obszar wielofunkcyjny, obszar zwartej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokich intensywnościach zabudowy, przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym, w tym obiektów handlowych, biurowych, sportowych i użyteczności publicznej wymagających dużych działek. Takim cechom obszar wzdłuż ul. Morskiej nie odpowiada i nie jest przewidziany do pełnienia takich funkcji. Wprowadzenie na ww. obszarze strefy śródmiejskiej oznacza istotne pogorszenie warunków życia mieszkańców w związku ze stosowaniem mniej rygorystycznych przepisów związanych m.in. z ilością miejsc parkingowych czy też ze stopniem nasłonecznienia.

Ponadto położenie ww. obszaru nie oddaje charakteru dzielnicy: Leszczynki są oddalone od śródmieścia Gdyni o 5 km, w żaden sposób nie można powiedzieć, aby zabudowa tego obszaru nosiła cechy śródmiejskie.
2) Oznaczenie obszaru objętego projektem planu ujęte w § 7 pkt 2 jako obszar zabudowy śródmiejskiej jest niezgodne z zapisami projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, gdyż nie obejmują one dzielnicy Leszczynki. (Część II – Kierunki zagospodarowania przestrzennego / X. Kierunki zmian w strukturze przestrzennej oraz w przeznaczeniu terenów / 2.2 Strefa śródmiejska). Ponadto nie przewidziano w Studium możliwości rozwoju przestrzennego funkcji śródmiejskich w rejonie dzielnicy Leszczynki oraz nie przewidziano tego obszaru jako centrum dzielnicowe łączące funkcje publiczne i komercyjne (Część II – Kierunki zagospodarowania przestrzennego / XII. POLITYKI SEKTOROWE / 2.2 Cele i kierunki polityki przestrzennej). Teren objęty opracowaniem określono wyłącznie jako potencjalne centrum dzielnicowe dla mieszkańców Leszczynek i Grabówka, nie jest natomiast przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym.
3) Wyznaczyć dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalne wskaźniki parkingowe właściwe dla obszarów dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową. Teren inwestycji w dokumencie przyjętym Uchwałą Nr XLVI/1415/18 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 września 2018 r. w sprawie przyjęcia lokalnych wskaźników urbanistycznych leży w strefie III – dobrze obsługiwanej przez komunikację miejską. Wskaźniki ujęte w § 10 pkt 1 ppkt 3a powinny kształtować się następująco: min. 1,2 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie, min. 1,8 stanowiska postojowego na mieszkanie o powierzchni większej niż 75 m^2.
4) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną (3-4 kondygnacje), zgodnie ze wskaźnikami ujętymi we wspomnianym wyżej Studium (Część II – Kierunki zagospodarowania przestrzennego / XI. Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów, w tym tereny wyłączone spod zabudowy / 2 Wysokość zabudowy i wskaźniki intensywności zabudowy). Strefa „B" wyznaczona w niniejszym projekcie planu sąsiaduje bezpośrednio z zabudową jednorodzinną. Wyznaczyć maksymalna wysokość zabudowy dla tego obszaru do 15 m nad poziom terenu, szczególnie w jego południowo-zachodniej części. Uzasadnieniem tych zmian są parametry zabudowy obowiązujące w innych dzielnicach Gdyni o charakterze miejskim (np. Chwarzno-Wiczlino). Ponadto ze względu na układ wysokościowy bardzo poszkodowani utratą dostępu do światła słonecznego zostaną mieszkańcy budynków przy ul. Morskiej 172, 174, 176/184.
5) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC nieprzekraczalne linie zabudowy w odległości 50 m od granicy nieruchomości znajdujących się przy ul. Działdowskiej o numerach 5, 8, 9, 10, 11, 14. Odsunięcie zabudowy od istniejących nieruchomości pozwoli zachować minimum prywatności mieszkańcom ul. Działdowskiej, a uwolniony obszar można przeznaczyć na zagospodarowanie jako tereny zielone.
6) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego. Ogólnodostępna ścieżka rowerowa wzdłuż osiedla znacznie podniesie bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu: pieszych, rowerzystów i kierowców.
7) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd:
- wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego (ulica poza obszarem objętym planem), przy spełnieniu obowiązujących przepisów odrębnych; (proponowane rozwiązanie komunikacyjne stanowi zał. nr 2 do uwagi),
- zjazd (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej (ulica poza obszarem objętym planem),
- zakaz wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską;
b) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 3, 4 i 5, przy czym maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie wynosić ma 600.
Powyższe zmiany wynikają z analizy możliwości obciążenia układu komunikacyjnego dla terenu całej dzielnicy. Trzy planowane osiedla (TOS, Pekin, Widok/Leszczynki/Dembińskiego) zostaną skomunikowane z resztą miasta wyłącznie przez ulice Kalksztajnów i Działdowską. Aby utrzymać

płynność ruchu należy maksymalnie udrożnić dojazdy (wjazdy i zjazdy) do ul. Morskiej. Ponadto połączenie ul. Mławskiej (z planowanym jedynym wyjazdem na ul. Działdowską) wymaga utrzymania płynności ruchu na skrzyżowaniu ulic Morskiej i Działdowskiej. Ograniczenie liczby dostępnych miejsc parkingowych pozwoli racjonalnie dostosować ilość pojazdów włączających się do ruchu do przepustowości ul. Morskiej.
8) Niezbędne jest, aby realizacja inwestycji niedrogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana była wyprzedzającą lub równoległą budową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji niedrogowej. Szczegółowe warunki budowy dróg określa się w umowie między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji nie drogowej. Utrzymanie zapisu na wzór z obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego (mpzp 0806 – uchwała nr XXX/668/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 marca 2009 r. art. 1 p. 3) jest kluczowe dla zapewnienia sprawnej komunikacji terenu TOS w czasie budowy osiedla oraz funkcjonowania terenów sąsiednich.
9) W celu oceny ewentualnych szkód spowodowanych robotami ziemnymi, budowlanymi i ciężkim transportem budowlanym konieczne jest wykonanie ekspertyzy geologicznej i technicznej obecnego stanu istniejących budynków bezpośrednio sąsiadujących z nową inwestycją oraz pozostałej infrastruktury (drogi, chodniki). Ekspertyzę należy wykonać przed rozpoczęciem wszelkich prac.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 2, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz w uzupełnieniu:
Strefa zabudowy śródmiejskiej, wynikająca z nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, nie obejmuje istniejącej w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Odległości planowanej zabudowy od zabudowy istniejącej muszą spełniać wymagania w zakresie nasłonecznienia i przesłaniania wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, bez wprowadzania zasad dla strefy śródmiejskiej.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 7a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 7b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 8) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 2, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 6) Wyznaczanie dodatkowej ogólnodostępnej trasy rowerowej na terenie prywatnym równolegle do pasa drogowego ul. Morskiej, w skład którego wchodzi ścieżka rowerowa, nie znajduje uzasadnienia.
Ad 7a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 7b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1 oraz uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 8) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
13. L. K.-L., M. L. wnieśli następujące postulaty i zastrzeżenia:
Na dyskusji publicznej poinformowano mieszkańców o budowie olbrzymiego osiedla z zabudową 18 kondygnacyjną tuż za ogrodzeniem ich domów. Biorąc pod uwagę, iż jest to rejon dzielnicy domów jednorodzinnych, jest rozwiązaniem nie do przyjęcia. Budowa takich wysokościowców całkowicie zaburzy charakter dzielnicy oraz zagrozi prywatności mieszkańców. Ponadto zgoda na tak wysokie budownictwo wpłynie negatywnie na wartość działek, które do tej pory znajdowały się w dzielnicy niskiej zabudowy domków jednorodzinnych. W ciągu kilku ostatnich lat powstały w okolicy dwa spore osiedla: Zofiówka i Osiedle Bursztynowe, co już spowodowało znaczne zwiększenie liczby ludności i ruchu na ul. Działdowskiej. Obecne plany Semeko zakładają budowę osiedla praktycznie podwajającego liczbę aktualnych mieszkańców dzielnicy, a co za tym idzie jeszcze zwiększy się ruch uliczny oraz pogorszeniu ulegną wszelkie normy hałasu i zanieczyszczenia powietrza (które są już i tak znacznie przekroczone). Składający uwagę mają

nadzieję, że dotarły już do Pana Prezydenta informacje ze spotkania mieszkańców, którzy są oburzeni planami inwestora i znajdzie Pan Prezydent zrozumienie dla obaw, jakie mają.

1) Zmniejszyć intensywność i wysokość zabudowy na przedmiotowym terenie. Semeko chce wybudować 18 piętrowe wieżowce z łączną ilością ok. 2000 mieszkań, co przyjmując średnią liczbę mieszkańców na 3 osoby w lokalu, spowoduje powstanie osiedla ok. 6000 mieszkańców. Biorąc pod uwagę, że już w tej chwili w „godzinach szczytu" na ul. Morskiej tworzą się gigantyczne korki, budowa 2000 kolejnych mieszkań z taką ogromną ilością mieszkańców spowoduje olbrzymie utrudnienia w ruchu. Spowoduje to też zaburzenie charakteru dzielnicy domów jednorodzinnych o niskiej zabudowie.

2) Ustalić nieprzekraczalną linię zabudowy w odległości 100 m od granicy nieruchomości składających uwagę i obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.

3) Zwiększyć ilości miejsc parkingowych w stosunku do liczby mieszkań. W obecnych czasach, gdzie standardem stają się minimum 2 samochody na rodzinę, przyjęcie wskaźnika poniżej wartości 1,2 ilości miejsc postojowych do liczby mieszkań w projekcie planu jest absurdalne i spowoduje, że ul. Działdowska będzie zastawiona zaparkowanymi samochodami mieszkańców planowanego osiedla. Założenie, że mieszkańcy zrezygnują z samochodów na rzecz komunikacji miejskiej z powodu problemów komunikacyjnych oraz braku miejsc parkingowych wydaje się pomysłem utopijnym.

4) Wprowadzić zapis o braku możliwości podziału nieruchomości ze względu na teren zielony będący w bezpośrednim sąsiedztwie, aby składający uwagę mogli być stroną w postępowaniu o pozwolenie na budowę. Teren zielony to naturalny pas zieleni izolacyjnej konieczny do zachowania odpowiedniej odległości pomiędzy budynkami.

5) Przeprowadzić badania geologiczne dotyczące przedmiotowego terenu, które wykazałyby czy istnieje zagrożenie dla istniejącej zabudowy w przypadku wykonywania tak głębokich wykopów (łącznie z parkingami podziemnymi). Podczas zakupu działki i budowy domu w latach 50 spółdzielnia mieszkaniowa informowała, że jest to teren grząski i osuwisty, w związku z czym istniejąca zabudowa musi być niska i odpowiednio od siebie oddalona. Również w Prognozie oddziaływania na środowisko znajduje się zapis, że skarpa, która graniczy z nieruchomością składających uwagę, na której rośnie pas zieleni może stanowić potencjalne zagrożenie w wyniku zaistnienia niesprzyjających okoliczności. Aktualnie skarpa ta jest zabezpieczona płytami betonowymi, jednak jakie są gwarancje, że w przypadku robót budowlanych, gdy zostanie ona naruszona to istniejące zabezpieczenie, bądź nowe, będzie wystarczające, aby przeciwdziałać jej osunięciu, a co za tym idzie naruszeniu konstrukcji domów. W przypadku obfitych deszczy ul. Działdowską płynie wręcz rwący potok, co w przypadku prowadzenia prac budowlanych w pobliżu skarpy stwarza bardzo duże zagrożenie jej osunięcia. Stąd też wcześniejszy wniosek o odsunięcie linii zabudowy i obniżenie wysokości budynków.

Zbadać czy na omawianym terenie nie znajdują się wody podziemne, gdyż z relacji starszych mieszkańców dzielnicy, na ul. Morskiej w pobliżu terenu dawnego TOS dochodziło do wylewania wód podziemnych i zapadania się ul. Morskiej w tym rejonie.

Przedłożyć mieszkańcom wyniki ekspertyz wykazujących, że inwestycja nie zagrozi w żaden sposób istniejącym domom oraz zobowiązaniu dewelopera do złożenia w tej sprawie takich samych zapewnień, a w przypadku jakichkolwiek szkód do ich pokrycia i stosownych odszkodowań.

6) Przeprowadzić inwentaryzacje wszystkich domów graniczących z potencjalną inwestycją. Podczas prowadzenia prac rozbiórkowych na terenie po dawnym TOS w kilku budynkach popękały ściany, a odczuwane drgania terenu były bardzo intensywne. Biorąc pod uwagę, że zakładana jest tak daleko idąca ingerencja w struktury gleby, zasadne jest przeprowadzenie takiej inwentaryzacji, aby uchronić się przed ewentualnymi nieporozumieniami. Zastrzeżenie obowiązku przeprowadzenia inwentaryzacji jest konieczne w przypadku postępowania o pozwolenie na budowę inwestycji.

7) Wykluczyć wjazd i wyjazd z ul. Działdowskiej. Na dyskusji publicznej poinformowano mieszkańców, że do osiedla przewidywany jest wjazd i wyjazd od strony ul. Działdowskiej i że zostanie ona poszerzona. Ruch w ostatnim okresie na ul. Działdowskiej bardzo się zwiększył z uwagi na wybudowanie dwóch nowych osiedli, a także w związku z dokonaniem przejazdu na ul. Leszczynki. Wielu mieszkańców jadących z Chyloni w ten sposób omija „korki", które bardzo często tworzą się na ul. Morskiej. Jeżeli miałby dojść do tego jeszcze wjazd i wyjazd z tego planowanego molocha to nawet biorąc pod uwagę przebudowę skrzyżowania, spowoduje znaczne utrudnienia w ruchu i jeszcze bardziej obniży komfort życia w tej dzielnicy. Dlaczego roli wjazdu

i wyjazdu nie może przejąć strona przeciwna (przy estakadzie) bądź ul. Morska, gdzie nie będzie to tak uciążliwe dla mieszkańców? Czy ktoś zauważył ruch jaki jest na ul. Działdowskiej w godzinach między 6.30 a 8.15, gdzie część mieszkańców Leszczynek i Chyloni skraca sobie dojazd do centrum omijając korki? Już w tej chwili przekroczone są wszelkie normy hałasu i zanieczyszczeń, czy Władze miasta chcą ten problem jeszcze pogłębić, nie zważając na jakość życia dotychczasowych mieszkańców, a mając na uwadze tylko dobro inwestora?
Stwierdzenie, które padło na dyskusji publicznej, że organizacja ruchu i przebudowa skrzyżowania nie stanowi przedmiotu dyskusji, nie jest przekonujące, gdyż jest to nierozerwalnie związane z planowaną inwestycją i w sposób zasadniczy wpływa na całokształt prac z tym związanych. Prace powinny być prowadzone równolegle, a mieszkańcy poinformowani o szczegółach przed rozpoczęciem przedsięwzięcia, a nie postawieni przed faktem dokonanym.
8) Zbadać co jest pod ziemią w miejscu planowanej budowy, czy znajdują się tam jakieś elementy fortyfikacji i czy ich wyburzenie nie zagrozi okolicznym nieruchomościom. Plac TOS był zabudowany na tzw. powierzchni zewnętrznej, bez zagłębiania się w głąb ziemi, z powodu schronów i tuneli podziemnych jakie znajdowały się pod spodem. Niektóre hale na placu miały wejścia do tych podziemnych pomieszczeń. Zatem co z drganiami, które muszą się pojawić przy wyburzaniu tak rozległych i głęboko osadzonych budowli podziemnych? Co z bezpieczeństwem okolicznych domów? Jakie są gwarancje, że nie dojdzie do katastrofy?
Ponadto istnieje duże prawdopodobieństwo, że podziemia znajdujące się na terenie dawnego TOS to unikatowy w skali światowej przeciwatomowy schron dowództwa Marynarki Wojenne, który w przypadku odsłonięcia go w trakcie robót ziemnych mógłby wzbudzić zainteresowanie Konserwatora Zabytków.
9) Spadająca wartość nieruchomości. Nieruchomości zakupione były wiele lat temu z zapewnieniem, że są to działki w dzielnicy domów jednorodzinnych i tak faktycznie było przez wiele lat. Ówczesne władze miasta nie chciały udzielać pozwoleń na np. nadbudowę budynków mimo, że był to czas prowadzenia wielu nadbudów oraz adaptacji strychowych (lata 80). Zawsze i niezmiennie tłumaczono, że ul. Działdowska ma określony charakter i dla żadnych wieżowców nie ma tu miejsca. Stąd obawy mieszkańców. Przez wiele lat otrzymywali takie informacje i raptem dzieje się coś zupełnie odmiennego, coś co przeraża i zabiera sen z oczu, biorąc pod uwagę istniejące zagrożenia. Pojawienie się Zofiówki i Os. Bursztynowego już zakłóciło charakter dzielnicy, bo to już nie będzie dzielnica domków jednorodzinnych, a będą to domy otoczone z każdej niemal strony zabudową wielorodzinną i w części ostatecznej „drapaczami chmur" i „kamienną pustynią" (projekt dewelopera). Stąd spadek wartości nastąpi i będzie bardzo znaczny. Dlaczego w planowanym projekcie nie uwzględnia się w ogóle dobra i komfortu życia mieszkańców, nie przewiduje się dostosowania inwestycji, żeby pięknie wpasowała się w dzielnicę domów jednorodzinnych, żeby przyciągała swoim pięknem, a nie odstraszała wizerunkiem wielkiego blokowiska z minimalną ilością terenów zielonych, których niestety w Gdyni jest wciąż zbyt mało.
Składający uwagę mają nadzieję, że ich sugestie zostaną wysłuchane i uda się połączyć zarówno interesy obecnych mieszkańców, jak i inwestora, a planowana inwestycja będzie ozdobą Gdyni i wpisze się w okolicę o charakterze domków jednorodzinnych, a nie trwale ją oszpeci. Dotychczas zawsze swoimi decyzjami Prezydent dawał wyraz wielkiej troski o miasto Gdynię. Jej niepowtarzalny wygląd i charakter, a przede wszystkim też komfort życia mieszkańców Gdyni były dla Pana Prezydenta dobrem nadrzędnym, dlatego składający uwagę wierzą, że i tym razem Prezydent podejmie słuszne decyzje.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5, 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
Ad 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2.
Ad 8) Projekt planu obejmuje ochroną konserwatorską zespół schronów przeciwlotniczych przy ul. Morskiej 189. Zakres i formę ochrony zespołu schronów przeciwlotniczych, w dostosowaniu do planowanego zagospodarowania, uzgodniono z miejskim i wojewódzkim konserwatorem zabytków. Zgodnie z zapisami projektu planu *obowiązuje ochrona formy zewnętrznej i całości struktury podziemnej oraz wyrazu architektonicznego budowli obronnych (...).*
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1, 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 4) Stronami w postępowaniu o pozwolenie na budowę obiektu są właściciele i użytkownicy wieczyści nieruchomości, które znajdą się w obszarze oddziaływania obiektu. Przez obszar oddziaływania obiektu należy rozumieć teren wyznaczony w otoczeniu obiektu budowlanego na podstawie przepisów odrębnych, wprowadzających związane z tym obiektem ograniczenia w zagospodarowaniu, w tym zabudowy, tego terenu (art. 3 pkt 20 ustawy Prawo budowlane). Nie trzeba być bezpośrednim sąsiadem, żeby zostać uznanym za stronę postępowania.
Ad 5, 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
Ad 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2.
Ad 8) W przypadku ujawnienia na terenie objętym planem innych niż udokumentowane w gminnej ewidencji zabytków obiektów historycznych obowiązuje procedura art. 32 ust. 1 i ust. 2 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami – zapisy wynikające z przepisów odrębnych nie stanowią ustaleń projektu planu.
14. O. H. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
Zwiększenie dzielnicy Leszczynki o kilka tysięcy mieszkańców przy ul. Działdowskiej spowoduje totalny paraliż ulic Działdowskiej i Morskiej od wysokości estakady do Ronda Żołnierzy Wyklętych. Obecnie w godzinach szczytu wspomniany odcinek jest zakorkowany. Trudno sobie wyobrazić wyjazd jedyną ulicą na osiedlu prowadzącą do ul. Morskiej, tj. ul. Działdowską w sytuacji, gdy pojawi się kilkaset samochodów więcej.
Jakie rozwiązanie drogowe miasto planuje zrealizować, aby mieszkańcy tego rejonu mogli płynnie poruszać się po ul. Działdowskiej i sprawnie włączać do ruchu na ul. Morską.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2.
15. E. i W. W. wnieśli jak w uwadze nr 12.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 12.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 12.
16. R. W. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
Zamieszkuje budynek przy ul. Morskiej na pierwszym piętrze. Jest osobą niepełnosprawną w stopniu znacznym w wieku blisko 60 lat i coraz trudniej jest mu wychodzić z mieszkania.
Osiemnastopiętrowe budynki planowane po drugiej stronie ul. Morskiej spowodują, że jedyne okno w jego mieszkaniu, przez które do tej pory świeciło słońce, teraz stanie się „szare" przez większą część roku. W podobnej sytuacji będzie wielu mieszkańców trzech bloków wzdłuż ul. Morskiej, szczególnie z niższych kondygnacji. Czy rozwój miasta musi odbywać się kosztem tak podstawowych rzeczy jak nieco światła słonecznego w mieszkaniu. Czy tak trudno znaleźć rozsądny kompromis? W Gdyni powstaje ostatnio wiele pięknych osiedli, np. „Nove Orłowo" w Orłowie czy „Alvarium" w Redłowie. Ale tam nie ma tylu bardzo wysokich wieżowców zgromadzonych obok siebie tak jak ma to być w nowo projektowanym „blokowisku XXL" przy ul. Morskiej na Leszczynkach. Czy prosząc o trochę słońca w mieszkaniu, prosi o zbyt wiele?
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego. Planowana inwestycja musi zostać zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego i rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (w tym w zakresie nasłonecznienia i przesłaniania), które to przepisy gwarantują poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu uzasadnionych interesów osób trzecich. Spełnienie powyższych wymagań będzie egzekwowane na etapie uzgadniania projektu budowlanego i wydawania pozwolenia na budowę.
17. Z. W. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Określenie przedmiotowego terenu zawarte w par. 7 p. 2 jako „zabudowy śródmiejskiej" jest niezgodne z prawdą historyczną i ze stanem faktycznym. Leszczynki to dzielnica Gdyni – dawna wieś Leszczno – włączona w granice miasta w 1935 r., a więc 9 lat po uzyskaniu praw miejskich przez Gdynię. Dlatego też znaczną część Leszczynek stanowi zabudowa jednorodzinna

i wprowadzanie w jej bezpośrednie sąsiedztwo zmasowanej zabudowy wysokościowej spowoduje jej degradację, gwałtowny spadek wartości nieruchomości, doprowadzi do powstania kolejnego „Pekinu".
2) Oznaczenie przedmiotowego obszaru jako „zabudowy śródmiejskiej" jest niezgodne z zapisami projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, gdyż nie obejmują one Leszczynek, nie przewidziano rozwoju funkcji śródmiejskich w tej dzielnicy.
3) W przypadku realizacji osiedla mieszkaniowego na terenie TOS wnioskuje o określenie maksymalnej wysokości budynków do 6-7 kondygnacji nad poziom terenu, nie wyższych jednak niż najwyższy istniejący obecnie budynek przy ul. Morskiej 176.
4) Projektowany moloch wpisuje się swą formą i absolutnie dysonansowym w stosunku do otoczenia ogromem w znany i poddawany zdecydowanej krytyce nurt brutalizmu w architekturze. Uważa, że Gdynia nie zasługuje na takie monstrum.
5) W razie realizacji osiedla mieszkalnego na terenie TOS skomunikować go z pominięciem ul. Działdowskiej, wjazdy i wyjazdy z osiedla powinny zostać zrealizowane wyłącznie z ulic Morskiej i Kwiatkowskiego.
6) Z danych statystycznych wynika, że w Polsce na ok. 6 osób przypada 1 pies (pies towarzyszący, domowy). Zaprojektować w obrębie planowanego osiedla wydzielone, ogrodzone i specjalistycznie nadzorowane miejsca do załatwiania potrzeb fizjologicznych przez psy, których może tam znaleźć się nawet ok. 900-1000, proporcjonalnie do liczby mieszkańców. Ilość odchodów przy takiej ilości zwierząt będzie mierzona w dziesiątkach ton rocznie i problem jest jak najbardziej realny i niebłahy. Uzyskać w tym zakresie stosowną opinię Państwowego Inspektora Sanitarnego i przedstawicieli związku kynologicznego. Sprawa ta w mieście jest dotychczas traktowana marginalnie, a możliwe zagrożenie epidemiologiczne jest jak najbardziej realne. Większość właścicieli zwierząt nie sprząta po swoich pupilach, służby miejskie nie interweniują, wybiegów dla zwierząt nie ma w ogóle. Rozwiązanie więc zawczasu tego problemu w nowopowstającym osiedlu jest jak najbardziej zasadne.
7) Przeprowadzić gruntowną analizę skutków tej inwestycji dla sytuacji hydrologicznej okolicznych terenów. Zabetonowanie tak ogromnej powierzchni na dużą głębokość może mieć wpływ na nośność pobliskich ale i dalej oddalonych posesji.
8) Dokonać inwentaryzacji stanu obecnego okolicznych budynków aby umożliwić stwierdzenie ewentualnego wpływu planowanej inwestycji na ich stan techniczny.
9) Pozostawić bez zmian istniejące na terenie bunkry i zaniechać jakiejkolwiek ingerencji w ich stan i kształt.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 2, 3, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 7, 8) Właściwą realizację obiektu regulują przepisy ustawy Prawo budowlane, zgodnie z którymi obiekt budowlany jako całość oraz jego poszczególne części, wraz ze związanymi z nim urządzeniami budowlanymi należy, biorąc pod uwagę przewidywany okres użytkowania, projektować i budować w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając m.in. poszanowanie występujących w obszarze oddziaływania obiektu uzasadnionych interesów osób trzecich.
Ad 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 13 pkt 8.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 2, 3, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 6) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
Ad 7, 8) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego. Właściwe posadowienie budynków wynika wprost z przepisów prawa budowlanego oraz Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych. Zgodnie z art. 34 ust. 3 pkt 4 Prawa budowlanego projekt budowlany powinien zawierać w zależności od potrzeb, wyniki badań geologiczno-inżynierskich oraz geotechniczne warunki posadowienia obiektów budowlanych.
Ad 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 13 pkt 8.
18. G. W. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Zmienić lokalizację całego planowanego osiedla i pozostawić Leszczynki w charakterze niskiej zabudowy rodzinnej, co jest atutem tej części Gdyni.

2) Państwo urzędnicy potrafili się zachować przyzwoicie jeśli szło o zabudowę Orłowa, może i Leszczynkom należy się przyjazne traktowanie i obywateli tu mieszkających. Leszczynki mają już przecież nitkę obwodnicy, ekrany, podzieloną dzielnicę.
3) Na miejscu planowanego molocha, obywatele-mieszkańcy chętnie zobaczyliby dzielnicowy park a może rynek-targ, byłby to początek ekologicznego życia społeczności.
4) Tak wysoka zabudowa powinna, jeśli już to koniecznie, mieć swoja lokalizację na terenach portowych, Gdynia nie stanie się Nowym Jorkiem.
5) Składająca uwagę nie będzie już wyliczać: negatywnych skutków i złego rozplanowania komunikacji, braku miejsc parkingowych, nadmiernej ilości zwierząt, po których nikt nie sprząta.
6) Leszczynki nigdy nie były i nie są centrum Gdyni i z racji swego położenia ten projekt tego nie zmieni.
7) Zwróciła się do Urzędników z prośbą by słuchali głosu mieszkańców.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1-7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1-7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
19. M. O. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Przypisać terenowi strefę miejską, zgodnie z obowiązującym i opracowywanym Studium, obowiązującymi definicjami, stanem faktycznym oraz lokalizacją. Projekt planu narusza ustalenia przywołanego w § 1 ust. 1 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni w zakresie przypisania obszaru planu do strefy śródmiejskiej (§ 7 pkt. 2 projektu planu) zamiast miejskiej zgodnie ze Studium (Część II – Kierunki zagospodarowania przestrzennego, X. 2.2 – Strefa śródmiejska), obowiązującymi definicjami oraz lokalizacją. Zgodnie z wyłożonym Studium, strefa śródmiejska obejmuje tereny m.in. ciągu wzdłuż ul. Morskiej od dzielnicy Grabówek w stronę centrum. Oznacza to, że projekt planu miejscowego nie spełnia warunków wynikających z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w zakresie kilkukrotnie przywołanego w niej obowiązku zgodności ze studium.
2) Wprowadzić korekty w projekcie planu, przywołujące obowiązek stosowania ochrony przyległych terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Projekt planu, jak również sporządzona do niego prognoza środowiskowa nie obejmują wpływu ustaleń planu na tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie, tj. na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, którym przynależna jest stosowna ochrona wynikająca z ustawy Prawo ochrony środowiska, a także na zwiększenie natężenia ruchu drogowego w ulicach: Działdowska, Morska, Mławska, E. Kwiatkowskiego, które bez wątpienia będą pod bezpośrednim wpływem inwestycji na terenie 0807, co bezpośrednio przełoży się na warunki środowiskowe zamieszkania w jednorodzinnej części dzielnicy bezpośrednio przylegającej do obszaru planu.
3) Przypisać terenowi strefę miejską i stosowne parametry zabudowy, przypisane strefie miejskiej. Określone w § 3 projektu planu dopuszczalne parametry zabudowy oraz planowane dopuszczenie na tym terenie zabudowy śródmiejskiej są sprzeczne z przyjętymi w projekcie planu zasadami i warunkami kształtowania struktury przestrzennej z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania i struktury własności, co z kolei powoduje sprzeczność z obowiązującymi wg ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: zachowaniem ładu przestrzennego i poszanowania istniejącego stanu zabudowy i zagospodarowania.
4) Ustalić w planie tereny rezerw komunikacyjnych dla rozbudowy dróg i węzłów komunikacyjnych, niezbędnych przy zwiększonym natężeniu komunikacyjnym związanym z inwestycją dopuszczoną planem. W planie nie ustalono konkretnie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji zewnętrznej uwzględniających znacznie większe natężenie ruchu związane z nową inwestycją. Plan nie zakłada wystarczającej rozbudowy bądź modernizacji istniejących skrzyżowań.
5) Obligatoryjnie ustalić w planie publiczne drogi rowerowe w rejonie inwestycji przy ul. Działdowskiej do powiązanych z łączącymi się z nią drogami.
6) Oznaczyć na rysunku planu przywołaną w § 6 ust. 1 pkt 1 część ul. Działdowskiej. Brak oznaczenia powoduje niespójność tekstu z rysunkiem planu.
7) Doprecyzować § 6 ust. 2: Określone wymagania związane z kształtowaniem skrzyżowań będą niewystarczające dla przyjęcia zwiększonego ruchu związanego z komunikacją.
8) Stwierdzenie w § 7 ust. 2, że teren 01 U/MW3,UC leży w obszarze zabudowy śródmiejskiej jest nieprawdziwe. Zgodnie z obowiązującą definicją zabudowy śródmiejskiej (zabudowie

śródmiejskiej – należy przez to rozumieć zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku planu miejscowego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy) omawiany teren nie jest położony w obszarze zabudowy śródmiejskiej. Nie jest zabudowany ani nie przylega do zgrupowania intensywnej zabudowy. Lokalizacja terenu jest daleka od powszechnie rozumianego śródmieścia. Określenie omawianego terenu mianem obszaru zabudowy śródmiejskiej jest niedopuszczalne. Teren objęty planem 0807 leży w okolicy zabudowy o niskiej intensywności, należy do dzielnicy Leszczynki, a w jego rejonie, tj. na południe od ul. Morskiej nie występuje zabudowa o wysokich współczynnikach intensywności zabudowy. Teren sąsiaduje z zabudową jednorodzinną lokalizowaną na obszernych działkach oraz z zabudową wielorodzinną pięciokondygnacyjną wolnostojącą. Ustanowienie na omawianym terenie możliwości zabudowy śródmiejskiej jest niedopuszczalne. Nie jest to określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Ponadto istniejąca zabudowa wokół omawianego terenu i przeznaczenie okolicznych terenów, w żaden sposób nie umożliwia kontynuacji i powiększenia strefy zabudowy śródmiejskiej. Zmiana umożliwiająca zabudowę śródmiejską na omawianym terenie jest zupełnie niezasadna, oderwana od kontekstu urbanistycznego, doprowadzi do bałaganu urbanistycznego, będzie niezgodna z założeniami Studium. Zmiana taka doprowadzi do wyjątkowo preferencyjnych warunków zabudowy dla inwestora z możliwością bezkarnego pogorszenia warunków bytu w okolicy.

9) Zwiększyć wskaźniki parkingowe do poziomu określonego w innych uchwalonych planach miejscowych dotyczących terenów obsługiwanych przez komunikację miejską. Przyjęte w § 10 ust. 1 pkt 3 projektu planu wskaźniki parkingowe są zbyt niskie, niewystarczające do obsługi i komfortowego użytkowania inwestycji bez obciążania sąsiednich terenów.

10) Zwiększyć wskaźniki parkingowe dla usług § 10 ust. 1 pkt 4 lit. b. Przy założeniu, że lokale usługowe będą lokalizowane od strony ul. Morskiej, która jest jedną z głównych arterii miasta, założenie ilości miejsc postojowych przy usługach tj. jedno miejsce na 200 m^2 powierzchni lokalu jest zbyt małe i obciąży okoliczne ulice Działdowską i Mławską.

11) Uzupełnić brakujące ustalenie w § 10 ust. 2 pkt 3 projektu planu: nałożenie obowiązku do przebudowy niewydolnego systemu kanalizacji deszczowej w rejonie inwestycji nie zabezpiecza okolicznych terenów przed wpływem przewidywanej inwestycji. Nadmienił, że zalania ul. Morskiej przy ulewach występują przy omawianym terenie. Powstanie nowego zagospodarowania terenu i zabudowy spowoduje bezsprzecznie zwiększenie obciążenia dla niewydolnej kanalizacji deszczowej.

12) Ustalić zapis stosowny do należnej zabudowie mieszkaniowej ochrony przed hałasem. § 14 ust. 1 pkt 3 lit. a: Stwierdzenie, że pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców jest nieprawdziwe. Na poziom hałasu nie należy ustanawiać stref śródmiejskich. Planowaną inwestycję należy zabezpieczyć przed wpływem zastanych warunków w zależności od przewidywanej funkcji. Plan miejscowy nie może być dostosowywany pod takimi względami do oczekiwań inwestora.

13) § 14 ust. 1 pkt 3 lit c: wyznaczyć w planie pas zieleni izolacyjnej (wysokiej, zimozielonej) o minimalnej szerokości 8 m dla zapewnienia zabezpieczenia przed wpływem oddziaływania inwestycji oraz związanej z nią intensywności komunikacyjnej na sąsiednią istniejącą zabudowę mieszkaniową jednorodzinną.

14) § 14 ust. 1 pkt 5 lit. a: przyjąć w planie niższe współczynniki intensywności zabudowy. Przyjęte w projekcie planu współczynniki są kilkukrotnie wyższe od parametrów okolicznej zabudowy dzielnicy Leszczynki. Dopuszczenie proponowanych współczynników spowoduje bałagan urbanistyczny oraz będą miały bardzo negatywny wpływ na komunikację samochodową w okolicy. Niezgodne jest to również z nałożonymi przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: zachowaniem ładu przestrzennego i poszanowaniem istniejącej zabudowy i zagospodarowania.

15) Obniżyć dopuszczalną wysokość zabudowy do 25 m. Określona w § 14 ust. 1 pkt 5 lit. b dopuszczalna wysokość zabudowy spowoduje zaburzenie ładu przestrzennego w stosunku do sąsiadującej zabudowy dzielnicy Leszczynki. Będzie stanowić chaotyczny dysonans w krajobrazie. Ponadto tak wysoka zabudowa spowoduje pogorszenie krajobrazu i przesłanianie widoku na wzgórza Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

16) § 14 ust. 1 pkt 5 lit. d: odsunąć nieprzekraczalną linię zabudowy o 35 m od istniejącej zabudowy jednorodzinnej, zgodnie z warunkami przesłaniania określonymi w rozporządzeniu

Ministra w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Określone na rysunku planu linie zabudowy dopuszczają na lokalizowanie zbyt blisko ul. Działdowskiej intensywnej zabudowy, przez co ul. Działdowska i zlokalizowane przy niej modernistyczne domy jednorodzinne stracą charakter oraz ucierpi na tym krajobraz miasta. Odsunięcie od zabudowy istniejącej konieczne jest również w związku z obowiązkiem poszanowania istniejącej zabudowy i zagospodarowania nałożonym ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
17) § 14 ust. 2 pkt 3 lit. a: oznaczyć w tekście i na rysunku planu drzewa objęte ochroną przed wycinką. Plan dopuszcza usunięcie drzew przy ul. Działdowskiej, które stanowią o jej charakterze. Plan nie obejmuje ochroną drzew, które swoim wiekiem i charakterem stanowią konsekwentny ciąg zieleni. Plan w tym punkcie pozwala na kolejne uszczerbki w zastanym krajobrazie miasta. Nowo nasadzona zieleń w miejscu ewentualnie wyciętej nie odda obecnego stanu.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 3, 8, 14, 15) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 12) Projekt planu chroni sąsiadujące tereny zabudowy mieszkaniowej poprzez wykluczenie funkcji usługowych, które mogłyby zakłócać towarzyszącą im lub sąsiadującą funkcję mieszkaniową oraz regulacje dla obszarów, na których występuje oddziaływanie hałasu komunikacyjnego.
Ad 4, 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 5, 6) Ulica Działdowska – droga publiczna lokalna (ulica częściowo poza obszarem objętym planem) jest oznaczona na rysunku projektu planu symbolem 02 KD-L 1/2. Uzupełniono zapisy projektu planu o informację, że w przekroju ulicy Działdowskiej 02 KD-L 1/2 (częściowo poza obszarem objętym planem) należy przewidzieć ścieżkę rowerową.
Ad 9, 10) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4 oraz w uzupełnieniu:
Projekt planu ustala wskaźniki parkingowe do obliczania wymaganej liczby stanowisk postojowych dla nowoprojektowanej zabudowy w ilości: 1-3 stanowisk postojowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej usług oraz 1-2 stanowisk postojowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej biur.
Ad 11) Projekt planu zakłada konieczność rozbudowy, przebudowy systemu kanalizacji deszczowej w rejonie inwestycji poprzez m.in. nakaz realizacji zbiorników retencyjnych w ul. Działdowskiej oraz na terenie 01 U/MW3,UC.
Ad 13) Projekt planu wyznacza na styku z zabudową jednorodzinną strefę wyłączoną z zabudowy do zagospodarowania w formie zieleni – pas o szerokości od ok. 8 m do ok. 14 m.
Ad 17) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 3, 8, 14, 15) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 12) Zgodnie z Mapą Akustyczną Miasta Gdyni (2017 r.) sąsiadujące z terenem inwestycji tereny w pasie wzdłuż ul. Morskiej zaliczone zostały pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu do strefy śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców, na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.
Zgodnie z ustaleniami projektu planu *na części obszaru objętego planem, wzdłuż ulic: E. Kwiatkowskiego i Morskiej (ulice poza obszarem objętym planem), występuje oddziaływanie hałasu komunikacyjnego i przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu dla terenów strefy śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców. W razie lokalizowania pomieszczeń chronionych przed hałasem w pierzejach zabudowy od strony ww. ulic należy zastosować odpowiednie rozwiązania przestrzenne lub zabezpieczenia przeciwhałasowe w ramach inwestycji (np. ekranowanie zabudową lub pomieszczeniami niewymagającymi ochrony, zastosowanie stolarki dźwiękoszczelnej i systemów wentylacyjnych itp.).*
Ad 4, 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 9, 10) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 11) Ustalenia dotyczące odprowadzenia wód deszczowych wynikają z zakresu ustaleń planu miejscowego i obszaru objętego projektem planu. Szczegółowe rozwiązania dotyczące kanalizacji deszczowej będą weryfikowane w procedurze wydawania pozwolenia na budowę.
Ad 16) Spełnienie przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie badane jest w procedurze udzielenia pozwolenia na budowę i warunkuje wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę.
Ad 17) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 pkt 4.

20. Przedstawiciele mieszkańców ul. Mławskiej w Gdyni, I. M.-M., M. D., S. W., J. W., w imieniu mieszkańców 13 domów jednorodzinnych przy ul. Mławskiej, wnieśli następujące postulaty i zastrzeżenia:
Ulica została zabudowana po jednej stronie domami jednorodzinnymi przez ich dziadków i rodziców pod koniec lat 50-tych ubiegłego wieku. Większość z nich mieszka tam od urodzenia, zamieszkuje dalej z małżonkami, dziećmi, wnukami. Od kilku lat, raz na godzinę przejeżdża przez ulicę autobus 102, przewożąc pasażerów z górnych części dzielnicy Leszczynki oraz dzieci ze Szkoły Podstawowej nr 29. W każdy dzień powszedni ulica „tętni życiem", a samochody szybko zapełniają nieliczne miejsca parkingowe, bowiem nowi właściciele prowadzą działalność gospodarczą. Tylko wieczorem i w weekendy ulica „normalnieje". Niektórzy mieszkańcy mają okna sypialni w odległości 3 m od ulicy. Ogromnie wzmożony ruch na ul. Mławskiej spowodowany realizacją osiedla na terenie TOS-u spowoduje:
- całkowite zakorkowanie ulicy w godzinach dojazdu do pracy,
- niezwykle wzmożony ruch samochodowy przez całą dobę,
- niemożność i ogromne utrudnienia wyjazdu z posesji przy ul. Mławskiej (dotyczy to też ul. ks. G. Władysławskiego i ul. Modlińskiej),
- niemożność sprawnego dojazdu do punktów usługowych działających na tej ulicy,
- spowolnienie pracy służb porządkowych,
- utrudnienie dzieciom dojście do szkoły (wąskie chodniki, mało przejezdne dla wózków),
- wzrost poziomu hałasu oraz przekroczenie norm zanieczyszczenia smogiem,
- natychmiastowy, znaczny spadek wartości wielopokoleniowych domów.

Ponadto planowana działalność usługowa, niewystarczająca ilość parkingów na terenie planowanego osiedla uniemożliwi rodzinom parkowanie na terenie ul. Mławskiej.
Dodatkowo, ulica Mławska jest dla mieszkańców dwóch bloków przy ul. Morskiej 197-215 częścią podwórka, co daje im możliwość wyciszenia i odpoczynku.
Wyrazili nadzieję, że pomysł wjazdu i wyjazdu na nowe osiedle od strony ul. Działdowskiej wypłynął na skutek niedoinformowania, przekłamania lub niedopatrzenia, a nie złej woli. Rozumieją, że dojazd od ul. Morskiej (za schronami) i Estakady Kwiatkowskiego będzie bardziej kosztowny, ale uważają, że to jedyne rozwiązanie. Poinformowali, że istnieje też możliwość zamknięcia ul. Mławskiej od strony ul. Działdowskiej z dojazdem dwukierunkowym (jak dawniej) od strony ul. Księdza Gabriela Władysławskiego.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2 oraz w uzupełnieniu:
Ulica Mławska znajduje się poza granicami projektu planu co nie wyklucza przyszłej przebudowy i zmiany organizacji ruchu na podstawie obowiązującego planu, w celu uniknięcia ewentualnych uciążliwości związanych z planowaną inwestycją.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2.
21. Radne Miasta Gdyni Marika Domozych i Anna Myszka wniosły następujące postulaty i zastrzeżenia:
Ustanowić nowe brzmienie dla:
1) § 10 pkt 1. ppkt 3) dodać punkt:
dla nowoprojektowanej zabudowy przygotować ogólnodostępne stanowiska postojowe przeznaczone dla parkowania pojazdów obsługiwanych przez system współdzielenia samochodów osobowych (carsharing):
- min. 0,2 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie przeznaczonego dla pojazdów
- 0,5 stanowisk postojowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej usług,
- 0,5 stanowisk postojowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej biur

2) § 10 pkt. 1. ppkt 4)
a) budynki mieszkalne wielorodzinne:
- należy zapewnić możliwość przechowywania rowerów w budynkach – min. 2 stanowiska postojowe na 1 mieszkanie do 50 m^2, min. 3 stanowiska postojowe na 1 mieszkanie powyżej 50 m^2 oraz ogólnodostępne stanowiska postojowe czasowe – min. 0,5 stanowiska postojowe na 1 mieszkanie;

b) obiekty usługowe i biura:
- min. 1 stanowisko postojowe na 100 m^2 powierzchni użytkowej podstawowej usług, lecz nie mniej niż 2 stanowiska postojowe na 1 punkt usługowy,

- min. 1 zadaszone stanowisko postojowe na 100 m^2 powierzchni użytkowej podstawowej biur
3) § 14 pkt 1. ppkt 5) Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu:
a) intensywność zabudowy:
- w strefie A – do 6,0, w tym dla kondygnacji, które nie są zagłębione poniżej poziomu przylegającego terenu co najmniej w połowie wysokości w świetle, bez wliczania powierzchni balkonów, loggii, tarasów – do 3,3, z zastrzeżeniem § 7 ust. 3 pkt 3,
- w strefie B – do 5,0, w tym dla kondygnacji, które nie są zagłębione poniżej poziomu przylegającego terenu co najmniej w połowie wysokości w świetle, bez wliczania powierzchni balkonów, loggii, tarasów – do 3,0, z zastrzeżeniem § 7 ust. 3 pkt 3,
- w strefie C – do 6,5, w tym dla kondygnacji, które nie są zagłębione poniżej poziomu przylegającego terenu co najmniej w połowie wysokości w świetle, bez wliczania powierzchni balkonów, loggii, tarasów – do 4,0, z zastrzeżeniem § 7 ust. 3 pkt 3;
b) wysokość zabudowy i gabaryty obiektów:
- wysokość budynków w rozumieniu § 6 rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie:
- w strefie A – do 40 m i do 68 m n.p.m.; przy czym elementy, które zgodnie z § 6 w/w rozporządzenia nie są wliczane do wysokości budynku, takie jak pomieszczenia techniczne lub konstrukcje przekrycia budynku nad pomieszczeniami nie przeznaczonymi na pobyt ludzi, nie mogą przekraczać wysokości 69,5 m n.p.m.,
- w strefie B – do 33 m i do 61 m n.p.m.; przy czym elementy, które zgodnie z § 6 w/w rozporządzenia nie są wliczane do wysokości budynku, takie jak pomieszczenia techniczne lub konstrukcje przekrycia budynku nad pomieszczeniami nie przeznaczonymi na pobyt ludzi, nie mogą przekraczać wysokości 62,5 m n.p.m.,
- w strefie C – do 55 m i do 83 m n.p.m.; przy czym elementy, które zgodnie z § 6 w/w rozporządzenia nie są wliczane do wysokości budynku, takie jak pomieszczenia techniczne lub konstrukcje przekrycia budynku nad pomieszczeniami nie przeznaczonymi na pobyt ludzi, nie mogą przekraczać wysokości 84,5 m n.p.m., […]
c) powierzchnia biologicznie czynna – min. 35% powierzchni działki budowlanej, z zastrzeżeniem § 7 ust. 3 pkt 3.
Uzasadnienie:
1) Miasto Gdynia dąży do ograniczenia szkodliwego dla środowiska i zdrowia człowieka transportu samochodowego prywatnego przy jednoczesnym zachęcaniu do korzystania z transportu zbiorowego, rowerowego i carsharing'u. Ważnym elementem kampanii jest tworzenie infrastruktury i udogodnień. Jednym z nich są miejsca postojowe. Dla rowerzysty dojeżdżającego do pracy, usług bądź wracającego do domu, istotnym elementem jest, aby mógł bezproblemowo zaparkować pojazd, dzięki czemu bez względu na pogodę może korzystać z roweru. Ponadto wskazuje się potrzebę umieszczenia zapisków dotyczących zobligowania inwestora do stworzenia miejsc postojowych dedykowanym użytkownikom carsharing'u. Jest to istotny element, który pomaga miastom ograniczyć ilość samochodów osobowych na jednego mieszkańca. Tego typu działania należy priorytetyzować również poprzez tworzenie dedykowanych miejsc postojowych.
2) Opracowywany teren otoczony jest z jednej strony zabudową wielorodzinną sięgającą 11 kondygnacji, zabudową jednorodzinną i estakadą. Ma on wielki potencjał, dlatego istotnym elementem jest, aby nowe obiekty wpasowały się w otocznie. Dlatego sugeruje się stworzenie dodatkowej strefy – C. Dzięki większemu podziałowi terenu działki można ustalić bardziej zróżnicowane i doprecyzowane wskaźniki zabudowy. Wskazuje się w uwadze potrzebę ulokowania najwyższej i najintensywniejszej zabudowy od strony wschodniej działki (czyli od Estakady Kwiatkowskiego), następnie od północnej części (od ul. Morskiej) oraz najniższą i najmniej intensywną zabudowę ulokować od strony południowej (co oznacza od strony szkoły i zabudowy jednorodzinnej).
3) Zieleń jest istotnym elementem miasta. Tworzy przyjazną przestrzeń, pomaga w retencjonowaniu wód opadowych jak również zapobiega tworzeniu się wysp cieplnych. W związku z powyższym zaleca się zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej do 35 lub 40%. Dzisiejsze technologie pozwalają na zamieszczanie zieleni nie tylko w formie trawników czy parków. Inwestor ma szansę zbudować ogrody zarówno na dachach, balkonach, tarasach, jak również na ścianach. Umieszczenie wyższego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej „zachęci" przyszłego inwestora do stworzenia również tego typu rozwiązań.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zobligowanie inwestora do stworzenia miejsc postojowych dedykowanym użytkownikom carsharing'u wykracza poza zakres objęty ustaleniami planu miejscowego.
Ad 2) Współczynniki dotyczące stanowisk postojowych dla rowerów wynikają bezpośrednio z ustaleń nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz w uzupełnieniu:
Zgodnie z definicją terenu biologicznie czynnego, zawartą w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, powierzchnia tarasów i dachów garaży podziemnych, na których urządzona jest zieleń uwzględniana jest w 50%. W przypadku realizacji garaży podziemnych z zielenią na dachu, powierzchnia działki zagospodarowana w formie zieleni będzie odpowiednio zwiększona.
22. Stowarzyszenie Mieszkańców Dzielnicy Leszczynki NASZE LESZCZYNKI, przedstawiciel R. P., w imieniu 42 osób, wniósł jak w uwadze nr 12.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 12.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 12.
23. A. Ż. i M. Ż. wnieśli następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Przypisać terenowi strefę miejską, zgodnie z obowiązującym i opracowywanym Studium, obowiązującymi definicjami, stanem faktycznym oraz lokalizacją. Projekt planu narusza ustalenia przywołanego w § 1 ust. 1 Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni w zakresie przypisania obszaru planu do strefy śródmiejskiej (§ 7 pkt. 2 projektu planu) zamiast miejskiej zgodnie ze Studium (Część II – Kierunki zagospodarowania przestrzennego, X. 2.2 – Strefa śródmiejska), obowiązującymi definicjami oraz lokalizacją. Zgodnie z wyłożonym Studium, strefa śródmiejska obejmuje tereny m.in. ciągu wzdłuż ul. Morskiej od dzielnicy Grabówek w stronę centrum. Oznacza to, że projekt planu miejscowego nie spełnia warunków wynikających z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w zakresie kilkukrotnie przywołanego w niej obowiązku zgodności ze studium.
2) Wprowadzić korekty w projekcie planu, przywołujące obowiązek stosowania ochrony przyległych terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Projekt planu, jak również sporządzona do niego prognoza środowiskowa nie obejmują wpływu ustaleń planu na tereny znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie, tj. na tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, którym przynależna jest stosowna ochrona wynikająca z ustawy Prawo ochrony środowiska, a także na zwiększenie natężenia ruchu drogowego w ulicach: Działdowska, Leszczynki, Morska, Mławska, E. Kwiatkowskiego, które bez wątpienia będą pod bezpośrednim wpływem inwestycji na terenie 0807, co bezpośrednio przełoży się na warunki środowiskowe zamieszkania w jednorodzinnej części dzielnicy bezpośrednio przylegającej do obszaru planu.
3) Przypisać terenowi strefę miejską i stosowne parametry zabudowy przypisane strefie miejskiej. Określone w § 3 projektu planu dopuszczalne parametry zabudowy oraz planowane dopuszczenie na tym terenie zabudowy śródmiejskiej są sprzeczne z przyjętymi w projekcie planu zasadami i warunkami kształtowania struktury przestrzennej z uwzględnieniem istniejącego zagospodarowania i struktury własności, co z kolei powoduje sprzeczność z obowiązującymi wg ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: zachowaniem ładu przestrzennego i poszanowania istniejącego stanu zabudowy i zagospodarowania.
4) Stwierdzenie w § 7 ust. 2, że teren 01 U/MW3,UC leży w obszarze zabudowy śródmiejskiej jest nieprawdziwe. Zgodnie z obowiązującą definicją zabudowy śródmiejskiej (zabudowie śródmiejskiej – należy przez to rozumieć zgrupowanie intensywnej zabudowy na obszarze śródmieścia, określonej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku planu miejscowego w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy) omawiany teren nie jest położony w obszarze zabudowy śródmiejskiej. Nie jest zabudowany ani nie przylega do zgrupowania intensywnej zabudowy. Lokalizacja terenu jest daleka od powszechnie rozumianego śródmieścia. Określenie omawianego terenu mianem obszaru zabudowy śródmiejskiej jest niedopuszczalne. Teren objęty planem 0807 leży w okolicy zabudowy o niskiej intensywności, należy do dzielnicy Leszczynki, a w jego rejonie, tj. na południe od ul. Morskiej nie występuje zabudowa o wysokich współczynnikach intensywności zabudowy. Teren sąsiaduje z zabudową jednorodzinną lokalizowaną na obszernych działkach oraz z zabudową

wielorodzinną pięciokondygnacyjną wolnostojącą. Ustanowienie na omawianym terenie możliwości zabudowy śródmiejskiej jest niedopuszczalne. Nie jest to określone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Ponadto istniejąca zabudowa wokół omawianego terenu i przeznaczenie okolicznych terenów, w żaden sposób nie umożliwia kontynuacji i powiększenia strefy zabudowy śródmiejskiej. Zmiana umożliwiająca zabudowę śródmiejską na omawianym terenie jest zupełnie niezasadna, oderwana od kontekstu urbanistycznego, doprowadzi do bałaganu urbanistycznego, będzie niezgodna z założeniami Studium. Zmiana taka doprowadzi do wyjątkowo preferencyjnych warunków zabudowy dla inwestora z możliwością bezkarnego pogorszenia warunków bytu w okolicy.

5) Ustalić zapis stosowny do należnej zabudowie mieszkaniowej ochrony przed hałasem. § 14 ust. 1 pkt 3 lit. a: Stwierdzenie, że: pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców jest nieprawdziwe. Na poziom hałasu nie należy ustanawiać stref śródmiejskich. Planowaną inwestycję należy zabezpieczyć przed wpływem zastanych warunków w zależności od przewidywanej funkcji. Plan miejscowy nie może być dostosowywany pod takimi względami do oczekiwań inwestora.

6) Przyjąć w planie niższe współczynniki intensywności zabudowy określone w § 14 ust. 1 pkt 5 lit. a. Przyjęte w projekcie planu współczynniki są kilkukrotnie wyższe od parametrów okolicznej zabudowy dzielnicy Leszczynki. Dopuszczenie proponowanych współczynników spowoduje bałagan urbanistyczny oraz będą miały bardzo negatywny wpływ na komunikację samochodową w okolicy. Niezgodne jest to również z nałożonymi przez ustawę o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: zachowaniem ładu przestrzennego i poszanowaniem istniejącej zabudowy i zagospodarowania.

7) Obniżyć dopuszczalną wysokości zabudowy do 25 m. Określona w § 14 ust. 1 pkt 5 lit. b dopuszczalna wysokość zabudowy spowoduje zaburzenie ładu przestrzennego w stosunku do sąsiadującej zabudowy dzielnicy Leszczynki. Będzie stanowić chaotyczny dysonans w krajobrazie. Ponadto tak wysoka zabudowa spowoduje pogorszenie krajobrazu i przesłanianie widoku na wzgórza Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

8) Ustalić w planie tereny rezerw komunikacyjnych dla rozbudowy dróg i węzłów komunikacyjnych, jako niezbędne przy zwiększonym natężeniu komunikacyjnym związanym z inwestycją dopuszczoną planem. W planie nie ustalono konkretnie zasad modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji zewnętrznej uwzględniających znacznie większe natężenie ruchu związane z nową inwestycją. Plan nie zakłada wystarczającej rozbudowy bądź modernizacji istniejących skrzyżowań.

9) Oznaczyć na rysunku planu przywołaną w § 6 ust. 1 pkt 1 część ul. Działdowskiej. Brak oznaczenia powoduje niespójność tekstu z rysunkiem planu.

10) Obligatoryjnie ustalić w planie publiczne drogi rowerowe w rejonie inwestycji przy ul. Działdowskiej do powiązanych z łączącymi się z nią drogami.

11) Doprecyzować § 6 ust. 2. Określone wymagania związane z kształtowanie skrzyżowań będą niewystarczające dla przyjęcia zwiększonego ruchu związanego z komunikacją.

12) Zwiększyć wskaźniki parkingowe do poziomu określonego w innych uchwalonych planach miejscowych dotyczących terenów obsługiwanych przez komunikację miejską. Przyjęte w § 10 ust. 1 pkt 3 projektu planu wskaźniki parkingowe są zbyt niskie, niewystarczające do obsługi i komfortowego użytkowania inwestycji bez obciążania sąsiednich terenów.

13) Zwiększyć wskaźniki parkingowe dla usług § 10 ust. 1 pkt 4 lit. b. Przy założeniu, że lokale usługowe będą lokalizowane od strony ul. Morskiej, która jest jedną z głównych arterii miasta, założenie ilości miejsc postojowych przy usługach tj. jedno miejsce na 200 m^2 powierzchni lokalu jest zbyt małe i obciąży okoliczne ulice Działdowską i Mławską.

14) Uzupełnić brakujące ustalenie w § 10 ust. 2 pkt 3 projektu planu: nałożenie obowiązku do przebudowy niewydolnego systemu kanalizacji deszczowej w rejonie inwestycji nie zabezpiecza okolicznych terenów przed wpływem przewidywanej inwestycji. Nadmienili, że zalania ul. Morskiej przy ulewach występują przy omawianym terenie. Powstanie nowego zagospodarowania terenu i zabudowy spowoduje bezsprzecznie zwiększenie obciążenia dla niewydolnej kanalizacji deszczowej.

15) Wyznaczyć w planie w § 14 ust. 1 pkt 3 lit c: pas zieleni izolacyjnej (wysokiej, zimozielonej) o minimalnej szerokości 8 m dla zapewnienia zabezpieczenia przed wpływem oddziaływania inwestycji oraz związanej z nią intensywności komunikacyjnej na sąsiednią istniejącą zabudowę mieszkaniową jednorodzinną.

16) Oznaczyć w tekście w § 14 ust. 2 pkt 3 lit. a i na rysunku planu drzewa objęte ochroną przed wycinką. Plan dopuszcza usunięcie drzew przy ul. Działdowskiej, które stanowią o jej charakterze. Plan nie obejmuje ochroną drzew, które swoim wiekiem i charakterem stanowią konsekwentny ciąg zieleni. Plan w tym punkcie pozwala na kolejne uszczerbki w zastanym krajobrazie miasta. Nowo nasadzona zieleń w miejscu ewentualnie wyciętej nie odda obecnego stanu.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 3, 4, 6, 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 2, 12.
Ad 8, 11) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 9, 10) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 5, 6.
Ad 12, 13) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 9, 10.
Ad 14) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 11.
Ad 15) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 13.
Ad 16) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 pkt 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 3, 4, 6, 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 2, 12.
Ad 8, 11) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1.
Ad 9, 10) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 5, 6.
Ad 12, 13) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 14) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 19 pkt 11.
Ad 16) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 4 pkt 4.
24. A. I. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
Odrzucić w całości projekt planu oraz zakończyć prace legislacyjne na tym etapie. W projekcie uchwały w sprawie uchwalenia przedmiotowego planu w § 1 pkt 1 stwierdza się, że przedmiotowy projekt jest zgodny z aktualnie obowiązującym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Jest to nieprawda. Z treści projektu jak również z zamieszczonej w nim karty terenu o numerze 01 jednoznacznie wynika, że na terenie objętym planem występuje głównie zabudowa mieszkalna, wielorodzinna o wysokiej intensywności zabudowy. Z aktualnie obowiązującego Studium, którego ustalenia, zgodnie z art. 9.4 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów zagospodarowania przestrzennego wynika, że przedmiotowy teren jest przeznaczony pod budowę wielkopowierzchniowych obiektów usługowych (powyżej 2000 m^2) a nie budownictwo mieszkaniowe.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Uwaga niezasadna. Ustalenia projektu planu są zgodne z nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała RMG nr XI/342/19 z dnia 28.08.2019 r.).
25. J. W. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
2) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
3) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
4) Wdrożyć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd – wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego bezpośrednio do miejsc postojowych przeznaczonych dla klientów pasaży handlowych oraz miejsc postojowych w garażach podziemnych dla mieszkańców,
b) obligatoryjny (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej;
c) brak możliwości wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską.
5) Maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie inwestycji ma wynosić max. 600 miejsc.

6) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków sąsiadujących z terenem inwestycji wzdłuż ul. Działdowskiej (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 5.
26. S. W. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
2) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
3) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
4) Wdrożyć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd – wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego bezpośrednio do podziemnych miejsc postojowych przeznaczonych dla klientów pasaży handlowych oraz miejsc postojowych w garażach podziemnych dla mieszkańców,
b) obligatoryjny (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej;
c) brak możliwości wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską.
5) Wskazać podstawy prawne do braku zgody na zlokalizowanie wjazdu i wyjazdu od strony ul. Działdowskiej dla inwestora Carefour i podstawy prawne na udzielenie zgody na zlokalizowanie wjazdu i wyjazdu dla inwestora SEMEKO.
6) Maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie inwestycji ma wynosić max. 600 miejsc.
7) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków sąsiadujących z terenem inwestycji wzdłuż ul. Działdowskiej (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 5) Zarówno projekt planu jak i plan obowiązujący zakłada dojazd do terenu inwestycji od ul. Działdowskiej. Zapisy ustalające obsługę komunikacyjną terenu 01 U/MW3,UC od ul. Działdowskiej uzyskały pozytywne uzgodnienie zarządcy drogi.
Ad 6) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 7) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
27. A. W. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
2) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.

3) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
4) Wdrożyć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd – wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego bezpośrednio do podziemnych miejsc postojowych przeznaczonych dla klientów pasaży handlowych oraz miejsc postojowych w garażach podziemnych dla mieszkańców,
b) obligatoryjny (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej;
c) brak możliwości wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską.
5) Maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie inwestycji ma wynosić max. 600 miejsc.
6) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków sąsiadujących z terenem inwestycji wzdłuż ul. Działdowskiej (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 6) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
28. H. S. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
2) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ul. Morskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
3) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
4) Wdrożyć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd – wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego bezpośrednio do podziemnych miejsc postojowych przeznaczonych dla klientów pasaży handlowych oraz miejsc postojowych w garażach podziemnych dla mieszkańców,
b) obligatoryjny (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej;
c) brak możliwości wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską z terenu osiedla.
5) Maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie inwestycji ma wynosić max. 600 miejsc.
6) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków sąsiadujących z terenem inwestycji wzdłuż ul. Działdowskiej (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane i zobowiązać inwestora do usunięcia wszystkich szkód powstałych w wyniku prowadzonych prac budowlanych – eksploatacja dróg i infrastruktury (doprowadzenie do stanu sprzed inwestycji).
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 6) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
29. A. S. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:

1) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
2) Wybudować dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
3) Wdrożyć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd:
- wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego bezpośrednio do podziemnych miejsc postojowych przeznaczonych dla klientów pasaży handlowych oraz miejsc postojowych w garażach podziemnych dla mieszkańców,
- obligatoryjny wjazd i wyjazd z ul. Morskiej;
- brak możliwości wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską z terenu osiedla budowanego przez dewelopera SEMEKO;
b) wymagania parkingowe: maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie inwestycji wynosić ma 600, przy zachowaniu wysokiego współczynnika ilości miejsc parkingowych przypadających na mieszkanie, w związku z niewłączeniem omawianego terenu do strefy zabudowy śródmiejskiej (zgodnie z obecna kwalifikacją terenu jako obszar zabudowy miejskiej).
4) Realizacja inwestycji niedrogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana jest wyprzedzającą lub równoległą budową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji niedrogowej. Szczegółowe warunki budowy dróg określa się w umowie między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji nie drogowej.
5) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków (ekspertyzy) sąsiadujących z terenem inwestycji wzdłuż ul. Działdowskiej (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
6) Skierować ruch ciężkiego sprzętu budowlanego (dźwigów, koparek, ciężarówek, betoniarek, spychaczy itp.) wykorzystywanego w czasie budowy tylko wjazdem i wyjazdem w kierunku łącznicy Trasy Kwiatkowskiego).
7) Ustalić zielone tereny rekreacyjne (odtworzyć w 100% zniszczoną w trakcie inwestycji zieleń, która istnieje obecnie).
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 3a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 7) Projekt planu nakłada obowiązek realizacji urządzonych terenów rekreacyjnych z zielenią wypoczynkową w ilości min. 1 m^2/10 m^2 powierzchni użytkowej mieszkań.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) Wyznaczanie dodatkowej trasy rowerowej na terenie prywatnym, równolegle do pasa drogowego ul. Morskiej, w skład którego wchodzi ścieżka rowerowa, nie znajduje uzasadnienia.
Ad 3a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 3b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 5) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
Ad 6) Wytyczne dotyczące prowadzenia robót budowlanych wykraczają poza zakres planu miejscowego.
Ad 7) Nie ma możliwości odtworzenia w 100% istniejącej zieleni ze względu na planowaną powierzchnię zabudowy. Projekt planu ustala wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej – min. 30%.
Zgodnie z definicją terenu biologicznie czynnego, zawartą w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, powierzchnia tarasów i dachów garaży podziemnych, na których urządzona jest zieleń uwzględniana jest w 50%. W przypadku realizacji garaży podziemnych z zielenią na dachu, powierzchnia działki zagospodarowana w formie zieleni będzie odpowiednio zwiększona.

30. A. B. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalną wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
2) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
3) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
4) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd:
- wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego bezpośrednio do podziemnych miejsc postojowych przeznaczonych dla klientów pasaży handlowych oraz miejsc postojowych w garażach podziemnych dla mieszkańców,
- obligatoryjny (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej;
- brak możliwości wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską z terenu osiedla.
b) wymagania parkingowe: maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie inwestycji wynosić ma 600, przy zachowaniu wysokiego współczynnika ilości miejsc parkingowych przypadających na mieszkanie, w związku z niewłączeniem omawianego terenu do strefy zabudowy śródmiejskiej (zgodnie z obecną kwalifikacją terenu jako obszar zabudowy miejskiej).
5) Realizacja inwestycji niedrogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana jest wyprzedzającą lub równoległą budową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji niedrogowej. Szczegółowe warunki budowy dróg określa się w umowie między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji niedrogowej.
6) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków (ekspertyzy) sąsiadujących z terenem inwestycji wzdłuż ul. Działdowskiej (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
7) Skierować ruch ciężkiego sprzętu budowlanego (dźwigów, koparek, ciężarówek, betoniarek, spychaczy itp.) wykorzystywanego w czasie budowy tylko wjazdem i wyjazdem w kierunku łącznicy Trasy Kwiatkowskiego.
8) Ustalić zielone tereny rekreacyjne (odtworzyć w 100% zniszczoną w trakcie inwestycji zieleń, która istnieje obecnie – drzewostan min. wierzba iwa, brzoza, robinia i krzewy min. dereń biały, rokitnik).
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 8) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 29 pkt 7.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2, 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 4a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 4b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 6) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.
Ad 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 29 pkt 6.
Ad 8) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 29 pkt 7.
31. S. M. N. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
Wybudowanie osiedla w zabudowie śródmiejskiej wprowadzi w okolicy Leszczynek i ul. Morskiej zwiększenie ruchu i to w obu kierunkach. Trudno sobie wyobrazić jak zostanie zakorkowane Rondo Żołnierzy Wyklętych w kierunku Wejherowa w momencie powrotu mieszkańców Leszczynek i nowego osiedla TOS (już dziś przejazd jest mocno spowolniony przez poruszające się tam samochody nauki jazdy).

Przeanalizować oddziaływanie zwiększonego natężenia ruchu na terenie Leszczynek i ul. Morskiej na odcinku od estakady do Ronda Żołnierzy Wyklętych w obu kierunkach przed podjęciem decyzji o budowie osiedli TOS, Widok i Pekin.
Przed rozpoczęciem budowy w pierwszej kolejności powinny być wykonane prace związane z usprawnieniem i polepszeniem drożności ulic w wyżej wymienionym fragmencie dzielnicy, ponieważ gdy pojawią się tam dodatkowo maszyny budowlane to będzie kolejny paraliż komunikacyjny dla mieszkańców pobliskich ulic, ale również i innych pobliskich dzielnic takich jak Grabówek, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie oraz Podgórza czy Obłuża a więc połowy Gdyni, jak dobrze było to widać w przypadku budowy odcinkowych buspasów na ul. Morskiej. Budowa buspasów miała za zadanie polepszyć przepływ ruchu na ul. Morskiej jednak nawet to nie pomoże przy budowie osiedla na terenie TOS-u, które ma mieścić 2000 mieszkańców. A w perspektywie dodatkowo budowy osiedla Pekin i Widok.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych inwestor zobowiązany będzie do odpowiedniej budowy lub przebudowy dróg publicznych, w celu zniwelowania skutków zwiększenia natężenia ruchu. Przebudowa układu drogowego w rejonie planowanej inwestycji warunkuje możliwość jej realizacji. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia założyć należy możliwość etapowej realizacji zarówno inwestycji mieszkaniowo-usługowej jak i towarzyszącej jej inwestycji drogowej.
W trakcie sporządzania projektu planu miejscowego analizowane były w uzgodnieniu z ZDiZ możliwe warianty i sposoby obsługi transportowej terenu w oparciu o model transportowy makroskopowy miasta Gdyni oraz obowiązujące przepisy.
Projekt planu przewiduje na obszarze objętym planem realizację następujących elementów układu komunikacyjnego:
- przebudowę drogi lokalnej 02 KD-L 1/2 – ul. Działdowskiej;
- przebudowę, rozbudowę skrzyżowania ul. Działdowskiej z ul. Morską.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Teren przeznaczony pod planowaną zabudowę wielorodzinną i usługową jest terenem o dużym potencjale inwestycyjnym, położonym przy skrzyżowaniu dwóch głównych arterii komunikacyjnych Gdyni ul. Morskiej i ul. E. Kwiatkowskiego. Jest to teren atrakcyjny dla budownictwa wielorodzinnego oraz lokalizowania usług ze względu na bliskość centrum miasta, terenów przemysłowych (port i współpracujące z nim zakłady), sąsiedztwo szkół i przedszkoli, dobry dostęp do komunikacji zbiorowej.
Miasto się rozwija poszerzając tereny intensywnej zabudowy poza ścisłe centrum. Nowe Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała RMG nr XI/342/19 z dnia 28.08.2019 r.) przewiduje na tym obszarze strefę śródmiejską oraz centrum dzielnicy łączące funkcje publiczne i komercyjne.
32. J. N. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
Nie zgodził się na przesunięcie do dzielnicy domków jednorodzinnych obszaru z zabudową śródmiejską, która pozwala inwestorom na zmniejszenie wymogów odnośnie miejsc parkingowych, nasłonecznienia, wprowadzenia bardzo wysokiej zabudowy graniczącej z posesjami domków jednorodzinnych oraz wprowadzenia do spokojnej dzielnicy wzmożonego ruchu samochodowego na nieprzygotowanych do tego drogach osiedlowych.
Pozostawić dzielnicę Leszczynki taką jak dotychczas a pozwolenia na budowę wydawać tak jak dla terenu dobrze skomunikowanego o zabudowie do 6 kondygnacji.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz w uzupełnieniu:
Zgodnie z art. 16 ustawy o drogach publicznych inwestor zobowiązany będzie do odpowiedniej budowy lub przebudowy dróg publicznych, w celu zniwelowania skutków zwiększenia natężenia ruchu. Przebudowa układu drogowego w rejonie planowanej inwestycji warunkuje możliwość jej realizacji.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
33. J. N. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
Mieszkańcy są zbulwersowani próbą wprowadzenia na teren osiedla domków jednorodzinnych (ul. Działdowskiej i Mławskiej – jednokierunkowej) wzmożonego ruchu samochodowego w związku z planowaną budową osiedla na prawie 2000 mieszkań na terenie byłego TOSU. W sąsiedztwie planowanej zabudowy istnieje szkoła podstawowa i po tych ulicach przemieszczają się dzieci a w

przypadku powstania tego osiedla jak i osiedli Widok oraz Pekin ulice te staną się ulicami o dużym natężeniu ruchu w obie strony co przyczyni się do dużej uciążliwości oraz może być przyczyną wypadków. Obecnie na ul. Działdowskiej są dwa progi zwalniające dla ochrony pieszych a co będzie w przypadku zwiększenia intensywności ruchu? Wjazd i wyjazd na planowane osiedle powinny być realizowane bezpośrednio na ul. Morską, tak jak to ma miejsce w Orłowie przy inwestycji tego dewelopera z komunikacją bezpośrednią na Al. Zwycięstwa. To jedyny sposób na zmniejszenie zagrożenia życia mieszkańców i przesunięcia intensywności ruchu na i tak zakorkowaną ul Morską. Warto się zastanowić nad poszerzeniem ul. Morskiej w obu kierunkach na tym odcinku.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2, 4.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 1, 2, 4.
34. M. N. wniosła następujące postulaty i zastrzeżenia:
Próba usytuowania tak dużego osiedla na terenie byłego TOSU bez wcześniejszej analizy sytuacji komunikacyjnej jaka będzie miała miejsce po powstaniu kolejnych sąsiadujących osiedli Widok i Pekin to duża nieodpowiedzialność. To jak wybudować lotnisko do którego pasażerowie nie mogą dojechać na czas i istotne drogi przebudowuje się po latach istnienia inwestycji. Czy w Gdyni śladem Gdańska nie można najpierw wybudować infrastruktury drogowej a dopiero później mieszkaniowej. Składająca uwagę zdaje sobie sprawę, że urzędników nie interesują problemy komunikacyjne dzielnicy Leszczynki, ale dla mieszkańców to sprawa bardzo żywotna. Wniosła aby przed wydaniem decyzji o zabudowie, skrupulatnie przeanalizować ile jest w stanie przyjąć infrastruktura komunikacyjna w miejscu Estakada – Rondo Żołnierzy Wyklętych, ponieważ obliczenia na podstawie aktualnych danych (chociażby aktualny stan samochodów) jest dalece idącym błędem ponieważ jeżeli doliczymy tylko 1800 miejsc parkingowych, które przewidział inwestor to daje o 1800 samochodów więcej w przeciągu jednego dnia na ulicach. To bardzo ważny fragment ulic który ma bezpośredni wpływ na komunikację portową oraz szeroko ujmując miejską, jak wiadomo ul. Morska to kręgosłup komunikacji gdyńskiej z zachodu na wschód.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 31.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 31.
35. Zarząd Dzielnicy Leszczynki wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Ograniczyć wysokość budynków do czterech pięter w strefie zachodniej obszaru (przy ul. Działdowskiej) oraz do sześciu lub siedmiu kondygnacji w części środkowej działki zarówno w części A jak i B. Przy założeniu dominanty w części wschodniej terenu (wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego) zwrócił uwagę na zapewnienie odpowiedniego nasłonecznienia bloku mieszkalnego znajdującego się na ul. Leszczynki 157. W projekcie planu w strefie A i B zezwala się na zabudowę dopuszczającą obiekty nawet do 55 m wysokości w całym ich obszarze. Zarząd Dzielnicy wniósł o ustanowienie maksymalnej wysokości budynków po stronie zachodniej na poziomie czterech pięter, tak by nie zakłócały ładu przestrzennego okolicy, w której dominuje zabudowa jednorodzinna i niskie bloki czteropiętrowe. Wysokość budynków na terenie objętym projektem planu rosłaby proporcjonalnie w stronę wschodnią, przez budynki 6-7 piętrowe w części środkowej do maksymalnej, dopuszczonej w planie wysokości 55 m w okolicy Estakady Kwiatkowskiego.
2) Uwzględnić obligatoryjny wjazd od Estakady Kwiatkowskiego oraz wjazd i wyjazd do osiedla przez ul. Morską celem odciążenia ul. Działdowskiej. Plan zakłada jedyny wjazd i wyjazd z osiedla przez ul. Działdowską, co spowoduje ogromne utrudnienia w poruszaniu się tą osiedlową drogą, która ma jedynie prawoskręt w ul. Morską. Wjazd i wyjazd na osiedle z ul. Morskiej powinien być obligatoryjny dla zapewnienia płynności ruchu zarówno na ul. Działdowskiej jak i sąsiednich uliczek. Jednocześnie ustanowić wjazdu na teren osiedla od strony Estakady Kwiatkowskiego odciąży ul. Morską na odcinku od Estakady Kwiatkowskiego do Węzła Żołnierzy Wyklętych.
3) Każda duża inwestycja powoduje szereg niedogodnień w najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji a często także do niszczenia istniejących elementów infrastruktury domów prywatnych. Sporządzić inwentaryzację obiektów mieszkalnych zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji na potrzeby oszacowania ewentualnych szkód wywołanych pracami budowlanymi.

4) Dbając o zrównoważony rozwój transportu miejskiego i budowę społeczeństwa proekologicznego, zapewnić na terenie inwestycji większą ilość miejsc parkingowych dla rowerów i innych jednośladów.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 2) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2, 3.
Ad 3) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu.
Ad 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 21 pkt 2.
36. Łukasz Piesiewicz wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
Należy ustalić w planie min. 0,5 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie niezależnie od jego wielkości oraz min. 1 stanowisko na 150 m^2 powierzchni użytkowej usług, a także 1-2 stanowisk postojowych na 100 m^2 powierzchni użytkowej biurowej.
W tak dobrze skomunikowanym komunikacją miejską obszarze nie powinno się promować komunikacji samochodowej, a transport zbiorowy. Ustalenie wysokich, podobnych do tych z Gdyni Zachód, wskaźników parkingowych, spowoduje że kolejne samochody pojawią się na i tak zatłoczonych ulicach. Jeśli mieszkańcy przyszłego osiedla będą zawczasu wiedzieć, że nie mogą pozwolić sobie w nim na posiadanie pojazdu, bo go nie zaparkują, nie będą nikogo winić za brak miejsc postojowych, ale gruntownie przemyślą możliwości, jakie daje im bliskość przystanków ZKM i SKM. Mieszkańcy Leszczynek zgłaszają obawy, że brak miejsc postojowych pod osiedlem oznacza zastawione ulice przy obecnej zabudowie. Oczywiście – jeśli Prezydent uznaje, że nie jest w stanie zapewnić cywilizowanego podejścia kierowców do przestrzeni i nie jest w stanie uchronić jej od niekontrolowanego rozjeżdżania przez poszukujących miejsc postojowych za wszelką cenę, powinien odrzucić tę uwagę. Jeśli jednak Gdynię stać na egzekwowanie przepisów przy pomocy narzędzi, jakie posiada, to warto dać szansę na budowę osiedla, w którym tylko część mieszkańców wybierze samochód.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Projekt planu ustala wskaźniki parkingowe do obliczania wymaganej liczby stanowisk postojowych dla powierzchni użytkowej biur w ilości: 1-2 stanowisk postojowych na 100 m^2.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Polityka parkingowa miasta przyjęta w nowym Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała RMG nr XI/342/19 z dnia 28.08.2019 r.) zmierza w kierunku ograniczania ilości miejsc postojowych na terenach dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową o dużym potencjale przewozowym i częstotliwości kursowania.
Zgodne z tą polityką w projekcie planu ustalono wskaźniki parkingowe do obliczania wymaganej liczby stanowisk postojowych dla samochodów jako jedne z najniższych wskaźników zastosowanych w obecnie obowiązujących planach miejscowych dla tego typu zabudowy na terenie miasta.
Polityka parkingowa miasta przewiduje dalsze obniżanie wskaźników parkingowych na obszarze śródmieścia jednak powinno to następować stopniowo.
37. Stowarzyszenie Mieszkańców Dzielnicy Leszczynki NASZE LESZCZYNKI, G. K. wniósł następujące postulaty i zastrzeżenia:
1) Określenie terenu objętego projektem planu zawarte w § 7 pkt 2 jako zabudowy śródmiejskiej jest niezgodne ze stanem faktycznym: obszar wzdłuż ul. Morskiej na terenie Leszczynek charakteryzuje się cechami typowymi dla strefy miejskiej, czyli terenów istniejącej oraz planowanej zabudowy mieszkaniowej z uzupełniającymi zespołami zabudowy usługowej i produkcyjno-usługowej. W strefie występują zróżnicowane formy zabudowy, ale przeważa zabudowa wielorodzinna wolnostojąca, blokowa, nietworząca układów kwartałowych oraz zabudowa jednorodzinna wolnostojąca, bliźniacza lub szeregowa. Tymczasem strefa śródmiejska stanowi obszar wielofunkcyjny, obszar zwartej zabudowy mieszkaniowo-usługowej o wysokich intensywnościach zabudowy, przewidziany dla lokalizacji funkcji usługowych o znaczeniu ogólnomiejskim, metropolitalnym i krajowym, w tym obiektów handlowych, biurowych, sportowych i użyteczności publicznej wymagających dużych działek. Takim cechom obszar wzdłuż ul. Morskiej nie odpowiada i nie jest przewidziany do pełnienia takich funkcji. Wprowadzenie na ww. obszarze strefy śródmiejskiej oznacza istotne pogorszenie warunków życia mieszkańców

w związku ze stosowaniem mniej rygorystycznych przepisów związanych m.in. z ilością miejsc parkingowych czy też ze stopniem nasłonecznienia.
Ponadto położenie ww. obszaru nie oddaje charakteru dzielnicy: Leszczynki są oddalone od śródmieścia Gdyni o 5 km, w żaden sposób nie można powiedzieć, aby zabudowa tego obszaru nosiła cechy śródmiejskie.
2) Oznaczenie obszaru objętego projektem planu ujęte w § 7 pkt 2 jako obszar zabudowy śródmiejskiej jest niezgodne z zapisami projektu Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (Część II – Kierunki zagospodarowania przestrzennego / XII. POLITYKI SEKTOROWE / 2.2 Cele i kierunki polityki przestrzennej), gdyż nie obejmują one dzielnicy Leszczynki. Nie przewidziano tam możliwości rozwoju przestrzennego funkcji śródmiejskich w rejonie dzielnicy Leszczynki. Nie przewidziano również tego obszaru jako centrum dzielnicowe łączące funkcje publiczne i komercyjne.
3) Wyznaczyć dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalne wskaźniki właściwe dla obszarów dobrze obsługiwanych komunikacją zbiorową, określonych w projekcie Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni jako Strefa III. Wskaźniki ujęte w § 10 pkt 1 ppkt 3a powinny kształtować się następująco: min. 1,2 stanowiska postojowego na 1 mieszkanie, min. 1,8 stanowiska postojowego na mieszkanie o powierzchni większej niż 75 m^2.
4) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC maksymalna wysokość zabudowy i gabaryty obiektów dla zabudowy wielorodzinnej i usługowej realizowanej w obszarze projektu planu i centrach usługowych do 24 m nad poziom terenu (do 6-7 kondygnacji nadziemnych), lokalnie do ok. 30 m nad poziom terenu lub w dostosowaniu do parametrów istniejącej zabudowy, w tym obniżyć wysokość zabudowy na styku z istniejącą zabudową jednorodzinną.
5) Ustalić dla terenu 01 U/MW3,UC nieprzekraczalne linie zabudowy w odległości 100 m od granicy nieruchomości znajdujących się przy ul. Działdowskiej o numerach 5, 8, 9, 11, 14.
6) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępny ciąg pieszo-jezdny od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
7) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC ogólnodostępną ścieżkę rowerową wzdłuż ul. Morskiej od ul. Działdowskiej w kierunku Estakady Kwiatkowskiego.
8) Przewidzieć dla terenu 01 U/MW3,UC następujące zasady obsługi infrastrukturą:
a) dojazd:
- wjazd i wyjazd od łącznicy Trasy Kwiatkowskiego (ulica poza obszarem objętym planem), przy spełnieniu obowiązujących przepisów odrębnych;
- zjazd (wjazd i wyjazd) z ul. Morskiej (ulica poza obszarem objętym planem),
- wyłącznie wjazd awaryjny z ul. Działdowskiej (ulica częściowo poza obszarem objętym planem),
- zakaz wjazdu i wyjazdu na ul. Działdowską;
b) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 3, 4 i 5, przy czym maksymalna liczba stanowisk postojowych dla samochodów ogółem do realizacji na terenie wynosić ma 600.
9) Realizacja inwestycji nie drogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana jest wyprzedzającą lub równoległą budową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji nie drogowej. Szczegółowe warunki budowy dróg określa się w umowie między zarządcą drogi a inwestorem inwestycji nie drogowej.
10) Zinwentaryzować stan techniczny istniejących budynków sąsiadujących z terenem inwestycji (przed rozpoczęciem prac budowlanych) w celu oceny i oszacowania ewentualnych szkód wywołanych przez prace ziemne i budowlane.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:
Ad 1, 2, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4 oraz w uzupełnieniu:
Strefa zabudowy śródmiejskiej, wynikająca z nowego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, nie obejmuje istniejącej w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Odległości planowanej zabudowy od zabudowy istniejącej muszą spełniać wymagania w zakresie nasłonecznienia i przesłaniania wynikające z rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, bez wprowadzania zasad dla strefy śródmiejskiej.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 6, 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 8a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2 i 3.

Ad 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1, 2, 4) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 4.
Ad 3) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 3 pkt 4.
Ad 5) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 5.
Ad 6, 7) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 6, 7.
Ad 8a) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 1 pkt 2.
Ad 8b) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 8b.
Ad 9) Zgodnie z rozstrzygnięciem uwagi nr 6 pkt 9.
Ad 10) Uwaga nie dotyczy zakresu ustaleń planu.