UCHWAŁA NR .....
RADY MIASTA GDYNI
z dnia ..... 2014 r.

w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 594 z późn. zmianami[1)]) oraz art. 20 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2003 roku, nr 80, poz. 717 z późn. zmianami[2)]) w związku z art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 25 czerwca 2010 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, ustawy o Państwowej Inspekcji Sanitarnej oraz ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2010 r. nr 130, poz. 871) **Rada Miasta Gdyni uchwala, co następuje:**

§ 1

1. Stwierdza się zgodność miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, uchwalonego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XVII/400/08 z 27 lutego 2008 r., zmienionego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XXXVIII/799/14 z 15 stycznia 2014 r.

2. Uchwala się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona oznaczony numerem ewidencyjnym 1106 obejmujący obszar o powierzchni 14,10 ha, którego granice przebiegają:
- od północy – wzdłuż ulicy Węglowej,
- od wschodu – wzdłuż wschodniej granicy działek 24/1 i 23/1 KM 133, obejmują Pirsy Północny i Południowy, następnie wzdłuż Nabrzeża Przydokowego,
- od południa – wzdłuż ulic Śledziowej i Św. Piotra,
- od zachodu – wzdłuż granic portu morskiego w Gdyni i ulicy T. Wendy,

zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2

1. Ustala się podział obszaru objętego planem na 15 terenów wydzielonych liniami rozgraniczającymi, oznaczonych numerami dwucyfrowymi od 01 do 15 oraz przeznaczenie terenów od 01 do 14 oznaczonych symbolami literowymi lub literowo-cyfrowymi zgodnie z poniższą klasyfikacją:

1) Tereny zabudowy mieszkaniowej:
   a) **MW3 – Zabudowa wielorodzinna**
2) Tereny zabudowy usługowej:
   a) **U – Zabudowa usługowa**

Wszelkie rodzaje usług konsumpcyjnych i ogólnospołecznych, których funkcjonowanie na danym terenie jest zgodne z zasadami zabudowy i zagospodarowania określonymi w danej karcie terenu. Obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2 dopuszczone są jedynie na terenach oznaczonych dodatkowo symbolem UC.

   b) **UC – Tereny dopuszczalnej lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ^{2}**
   c) **UM – Usługi turystyki morskiej**
3) Tereny przemysłu i składów:
   a) **P – Tereny obiektów produkcyjnych, składów i magazynów**
   b) **PM – Tereny urządzeń portu morskiego**

Tereny portu morskiego, obiektów, urządzeń i instalacji portowych (infrastruktury portowej), składów i magazynów oraz innej zabudowy związanej z portowym przeznaczeniem terenu.

[1)] Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 roku, poz. 645, poz. 1318, z 2014 roku poz. 379.

[2)] Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 roku, Nr 6, poz. 41, Nr 141, poz. 1492, z 2005 roku, Nr 113, poz. 954, Nr 130, poz. 1087, z 2006 roku, Nr 45, poz. 319, Nr 225, poz. 1635, z 2007 roku, Nr 127, poz. 880, z 2008 roku, Nr 199, poz. 1227, Nr 201, poz. 1237, Nr 220, poz. 1413, z 2010 roku, Nr 24, poz. 124, Nr 75, poz. 474, Nr 106, poz. 675, Nr 119, poz. 804, Nr 149, poz. 996, Nr 155, poz. 1043.

4) Tereny zieleni:
   a) **ZP – Zieleń urządzona**
5) Tereny komunikacji:
   a) **KD-Z j/p – Drogi i ulice publiczne zbiorcze** (j – liczba jezdni, p – liczba pasów ruchu)
   b) **KD-D j/p – Drogi i ulice publiczne dojazdowe** (j – liczba jezdni, p – liczba pasów ruchu)
   c) **KD-X – Wydzielone publiczne: ciągi piesze, pieszo-jezdne i rowerowe**
   d) **KDW – Drogi wewnętrzne**
   e) **KS – Tereny urządzeń komunikacji samochodowej**

2. Usługi niezakłócające funkcji mieszkaniowej – to usługi o nieuciążliwym charakterze, których funkcjonowanie nie powoduje przekroczenia dopuszczalnych standardów jakości środowiska przewidzianych dla funkcji mieszkaniowej, nie wywołuje innych zakłóceń funkcji mieszkaniowej takich jak: nieakceptowane naruszenie przestrzeni półprywatnych (klatki schodowe, ogródki lub dziedzińce w części mieszkalnej) przez klientów usług, zakłócenie ciszy nocnej, wytwarzanie takich ilości odpadów, których gromadzenie narusza estetykę środowiska mieszkalnego itp., a ich lokalizacja uzyskała zgodę współwłaścicieli nieruchomości.

3. Funkcja wyłączona jest to użytkowanie niepożądane na danym terenie wydzielonym liniami rozgraniczającymi i mimo, że mieści się w opisanym w ust. 1 ogólnym zakresie użytkowań określającym przeznaczenie terenów, to na danym terenie nie jest dopuszczone.

4. Funkcja adaptowana jest to użytkowanie istniejące, niemieszczące się w opisanym w ust. 1 zakresie użytkowań określającym przeznaczenie terenów, które plan utrzymuje, uznając za zgodne z planem i umożliwiając działania inwestycyjne w zakresie tego użytkowania oraz jego przekształcenie na inne, zgodne z przeznaczeniem danego terenu.

5. Uściślenie warunków zagospodarowania oraz określenie dopuszczalnego sposobu kształtowania zabudowy, dla poszczególnych terenów wydzielonych liniami rozgraniczającymi, zawarte są w kartach odpowiednich terenów w § 13.

6. Zakres użytkowań dopuszczonych na danym terenie wydzielonym liniami rozgraniczającymi, ograniczony jest zapisami (określającymi funkcje wyłączone i adaptowane), zawartymi w karcie danego terenu w § 13.

§ 3

1. Ustala się następujące zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego dla obszaru objętego planem:
1) ochrona walorów krajobrazowych i widokowych poprzez kształtowanie niezabudowanej, ogólnodostępnej przestrzeni publicznej wzdłuż nabrzeży;
2) uzyskanie spójnego zespołu przestrzennego tworzącego istotny element większego założenia kompozycyjnego w strefie szczególnej aktywności publicznej miasta;
3) kształtowanie ogólnodostępnych przestrzeni publicznych, w szczególności głównych nabrzeżnych ciągów pieszych, tworzących warunki publicznej aktywności oraz stanowiących miejsca tożsamości i identyfikacji przestrzeni;
4) ochrona dziedzictwa kulturowego poprzez ochronę najcenniejszych obiektów poprzemysłowych, kształtowanie struktury przestrzennej oraz form i gabarytów nowej zabudowy w nawiązaniu do tkanki miejskiej wykształconej w okresie międzywojennym.

2. Szczegółowe warunki ochrony i kształtowania ładu przestrzennego, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 13.

§ 4

1. Na obszarze objętym planem obowiązują następujące zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego:
1) na akwenach portowych, mających bezpośrednie połączenie z morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej, w obrębie której został wyznaczony obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 – pod nazwą Zatoka Pucka, kod obszaru – PLB 220005 (funkcjonujący na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków), obowiązują zakazy, ograniczenia i nakazy wynikające z ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Na obszarze planu obowiązuje wymóg realizacji

zainwestowania eliminującego potencjalne, negatywne oddziaływanie na obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, zwłaszcza w zakresie bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na akweny portowe mające bezpośrednie połączenie z wodami Zatoki Gdańskiej.

2. Szczegółowe zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu kulturowego, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 13.

§ 5

1. Na obszarze objętym planem obowiązują następujące zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej:

1) ustala się ochronę konserwatorską obiektów historycznych w podziale na grupy obiektów wg poniższych zasad:

a) **grupa B – obiekty o walorach kulturowych** obejmująca:

- budynki historyczne o charakterystycznej i tradycyjnej formie architektonicznej, niewyróżniające się szczególnymi cechami indywidualnymi, lecz wartościowe w skali zespołu; niektóre z nich uległy współczesnym przekształceniom, zachowując jednak czytelną historyczną formę:

i) budynek elektrowni (kotłowni), ul. J. Waszyngtona,

ii) budynek warsztatowy B10A-B, ul. J. Waszyngtona;

b) **grupa C – obiekty o walorach kulturowych, możliwe do przekształceń** obejmująca:

- budynki historyczne o tradycyjnej formie architektonicznej, nie wyróżniające się szczególnymi cechami indywidualnymi; ze względu na zakładaną zmianę funkcji obszaru oraz zmianę charakteru zabudowy portowej (dostosowanie do standardów nowoczesnych funkcji portowych) utrzymanie tych obiektów nie jest wymagane:

i) budynek biurowo-warsztatowy B3, ul. J. Waszyngtona,

ii) budynek warsztatowy B20, ul. Stoczniowa, Nabrzeże Śląskie,

iii) budynek warsztatowy B21, ul. Stoczniowa, Nabrzeże Śląskie,

iv) budynek warsztatowy, ul. J. Waszyngtona;

c) dla obiektów grupy B obowiązuje ochrona historycznej formy i wyrazu architektonicznego budynku tj. sposobu ukształtowania bryły, rodzaju i kształtu dachu, zasad kompozycji elewacji, rozmieszczenia, proporcji i kształtu stolarki; w uzasadnionych przypadkach ochronie podlegają także elementy wykończenia zewnętrznego obiektu, w tym użyte materiały i technologie mające wpływ na jego wygląd i wyraz architektoniczny; w przypadku adaptacji specjalistycznych obiektów portowo-przemysłowych na inne cele dopuszcza się ich przebudowę w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków;

d) w przypadku prac budowlanych podejmowanych przy budynkach grupy B, przekształconych w sposób naruszający ich wartościową formę historyczną, należy przywrócić formę historyczną w zakresie podejmowanych działań;

e) w razie ingerencji w strukturę budynków grupy C lub ich całkowitej rozbiórki należy je udokumentować oraz zachować wartościowe elementy - w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków;

f) ogrodzenia i elementy małej architektury w otoczeniu obiektu objętego ochroną konserwatorską powinny nawiązywać stylowo i materiałowo do chronionych obiektów historycznych.

2. Szczegółowe zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz kultury współczesnej, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 13.

§ 6

1. Wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych (wymagania dotyczą elementów przyrody, zagospodarowania i zabudowy znajdujących się na terenach ogólnodostępnych, niezależnie od ich form własności, oraz w przestrzeni nad nimi i w ich sąsiedztwie, w zasięgu postrzegania przez przebywających na nich ludzi):

1) ogólnodostępne przestrzenie publiczne na obszarze objętym planem i w jego bezpośrednim sąsiedztwie obejmują:

a) ulicę zbiorczą – ul. J. Waszyngtona (08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2);

b) ciąg pieszo-rowerowy z towarzyszącą zielenią urządzoną zlokalizowany w miejscu dawnej bocznicy kolejowej prowadzącej do terenów Mola Rybackiego (12 KD-X/ZP);
c) promenadę wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusza Wendy (05 PM,UM);

2) na obszarze objętym planem ustala się następujący uzupełniający układ przestrzeni ogólnodostępnych:
a) ulica wewnętrzna 14 KDW oraz część ulicy 13 KDW położona poza obszarem działalności portowej;
b) place ogólnodostępne na terenie 01 U/MW3 oraz 07 UM,U, zlokalizowane na osi kompozycyjnej oznaczonej na rysunku planu, które stanowić będą uzupełnienie kompozycyjne i funkcjonalne przestrzeni publicznych promenady wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusza Wendy;

3) ustala się, następujące zasady zagospodarowania przestrzeni publicznych:
a) kompozycję przestrzeni wzdłuż osi kompozycyjnej oznaczonej na rysunku planu, należy kształtować w sposób podkreślający osiowość zagospodarowania;
b) przestrzenie publiczne aranżować w sposób zapewniający warunki publicznej aktywności, w tym możliwość organizacji imprez plenerowych;
c) przy zagospodarowaniu przestrzeni publicznych należy stosować projekty indywidualne urządzeń, obiektów małej architektury i zieleni dla uzyskania niepowtarzalnych cech przestrzeni i tożsamości śródmieścia Gdyni; należy także przewidzieć elementy małej architektury wodnej – nawilżające i oczyszczające powietrze - typu fontanna, kaskada, ciek wodny; w elementach małej architektury i elewacjach budynków należy stosować materiały i rozwiązania o wysokim standardzie jakościowym i technologicznym;
d) w liniach rozgraniczających ulic miejskich dopuszcza się lokalizowanie wiat przystankowych, wyjść z parkingów podziemnych, automatów telefonicznych, słupów ogłoszeniowych i innych tradycyjnych stałych elementów wyposażenia przestrzeni publicznych, przy zachowaniu wymagań określonych w pkt 3 lit. c; forma i lokalizacja elementów wyposażenia przestrzeni publicznych powinna być zgodna z przyjętymi w tym zakresie zasadami dla terenu śródmieścia Gdyni oraz z przyjętym systemem informacji miejskiej;
e) dopuszcza się lokalizację obiektów tymczasowych – usługowych, gastronomii i handlu (niewymagających uzyskania pozwolenia na budowę) stanowiących uzupełnienie organizowanych imprez okolicznościowych i sezonowych; obiekty sezonowe, muszą prezentować wysokie walory przestrzenne i estetyczne, powinny mieć charakter lekkiej architektury realizowanej z zastosowaniem materiałów wysokiej jakości;
f) wyklucza się lokalizację wolnostojących urządzeń infrastruktury technicznej takich jak stacje transformatorowe, urządzenia pomiarowe, stacje redukcyjne gazu, przepompownie ścieków itp. w liniach rozgraniczających ulic miejskich, jeżeli istnieje techniczna możliwość realizacji tych urządzeń jako wbudowanych lub podziemnych; zakazuje się lokalizacji wszelkich elementów instalacji i urządzeń technicznych wpływających negatywnie na estetyczny wygląd elewacji budynków lub przestrzeni publicznych;
g) nie dopuszcza się realizacji schodów zewnętrznych lub pochylni z przekroczeniem linii zabudowy przebiegających wzdłuż linii rozgraniczających ulic;
h) zagospodarowanie terenów publicznych powinno obejmować zieleń w formach dostosowanych do specyfiki funkcji, której towarzyszy, komponowaną według indywidualnych projektów obejmujących całe, wyróżniające się w zabudowie przestrzenie lub ich zespoły oraz zapewniających jej wysoką jakość kompozycyjną i właściwe warunki dla długotrwałego rozwoju;
i) projekty zabudowy i zagospodarowania terenów 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U, należy wyłonić w drodze konkursów realizacyjnych architektoniczno - urbanistycznych, przeprowadzonych z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe; w składach sądów konkursowych należy przewidzieć udział przedstawicieli Gminy Gdynia – wytypowanych przez Gminę – w liczbie zapewniającej Gminie Gdynia co najmniej 50 % głosów rozstrzygających; warunki konkursu podlegają zatwierdzeniu przez sąd konkursowy; założenia przestrzenne konkursów dla zagospodarowania terenu i kształtowania zabudowy określają zapisy niniejszego planu miejscowego – z uwzględnieniem indywidualnych rozwiązań architektonicznych i kolorystycznych; wyłonione projekty muszą uwzględniać uwarunkowania krajobrazu i otoczenia;

j) działania inwestycyjne mające wpływ na wygląd przestrzeni publicznych śródmieścia Gdyni, obejmujących promenadę wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusza Wendy (teren 05 PM,UM) powinny być realizowane w oparciu o projekty zabudowy i zagospodarowania terenów wyłonione w drodze konkursów architektoniczno - urbanistycznych, przeprowadzonych z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe; wymóg ten nie dotyczy doraźnych działań remontowych lub porządkujących istniejące zagospodarowanie polegających na uzupełnieniu lub wymianie urządzeń technicznych, nawierzchni, instalacji masztów flagowych itp.;

k) w rozwiązaniach projektowych uwzględnić potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych w tym:
- stosując rozwiązania wspomagające ruch osób poruszających się na wózkach inwalidzkich m.in. rozwiązania jednopoziomowe, pochylnie, windy, odpowiednio zlokalizowane miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych,
- stosując elementy orientacji dla osób niewidomych i słabo widzących np. płytki fakturowe na ciągach pieszych wykorzystujące różnice faktury dla orientacji przestrzennej, plany, makiety i znaki z informacją ryflowaną, kwietniki zapachowe identyfikujące określone miejsca itp.

2. Na obszarze objętym planem ustala się następujące zasady umieszczania szyldów oraz reklam na budynkach i reklam wolno stojących, odpowiadające przeznaczeniu poszczególnych terenów:

1) zasady dotyczące wszystkich terenów:

a) kształt i wielkość szyldów i reklam oraz miejsce ich umieszczenia na budynku muszą być dostosowane do architektury budynku; przy czym za szyld uważa się jednostronny, płaski znak zawierający wyłącznie logo firmowe lub informacje o nazwie firmy, rodzaju prowadzonej działalności, dacie założenia firmy;

b) w przypadku gdy ilość szyldów na budynku jest większa niż jeden, powinny być tej samej wielkości i winny być zgrupowane w miarę możliwości w jednym miejscu na elewacji;

c) szyld nie może sięgać dalej niż na 0,12 m od lica budynku;

d) zewnętrzna krawędź reklamy na budynku nie może sięgać dalej niż 1,00 m od lica ściany budynku. W przypadku, gdy reklama sięga dalej niż 0,12 m od lica ściany budynku, jej dolna krawędź nie może znajdować się na wysokości mniejszej niż 2,40 m nad poziomem terenu znajdującego się pod reklamą;

e) umieszczenie reklamy na budynkach objętych ochroną konserwatorską wymaga uzgodnienia z właściwym konserwatorem zabytków; wniosek o lokalizację reklamy lub szyldu na budynku musi zawierać rysunki projektowe pokazujące formę reklamy/szyldu oraz jej umieszczenie na tle całej elewacji budynku, w określonej skali, z wymiarami ogólnymi i sposobem zamocowania; na budynkach objętych ochroną konserwatorską dopuszczone są jedynie szyldy i reklamy związane z prowadzoną na miejscu działalnością;

f) reklamy i znaki graficzne umieszczone na markizach, namiotach i parasolach nie będą uznawane za szyldy i reklamy pod warunkiem, że będą umieszczone płasko na ich powierzchni, nie będą świecić i nie będą wykraczać poza obrys ich powierzchni;

2) zasady dotyczące poszczególnych terenów odpowiadające ich przeznaczeniu:

a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, usługowej, usług turystyki morskiej, obiektów produkcyjnych, składów, magazynów, urządzeń portu morskiego oraz urządzeń komunikacji samochodowej:
- dopuszcza się lokalizację reklam na budynkach w pasie kondygnacji przeznaczonej na usługi (poniżej linii parapetów okien pierwszego piętra mieszkaniowego nad kondygnacją usługową) oraz na ścianach szczytowych pozbawionych okien oraz nad budynkami do wysokości 2,00 m nad górną krawędź elewacji, dopuszcza się lokalizację flag i masztów flagowych o wysokości do 3,00 m nad górną krawędź elewacji,
- nie dopuszcza się lokalizacji reklam wolno stojących, za wyjątkiem indywidualnie zaprojektowanych form reklamowych związanych z prowadzoną na miejscu działalnością oraz masztów flagowych o wysokości masztu do 6,00 m, służących jako nośnik flagi,
- nośniki reklamowe, których jeden z wymiarów przekracza 2,0 m powinny być indywidualnie zaprojektowane w dostosowaniu do charakteru i architektury budynku,
- nie dopuszcza się lokalizacji reklam na ogrodzeniach;

b) tereny dróg, ulic i placów oraz tereny infrastruktury technicznej:
- nie dopuszcza się lokalizacji reklam, za wyjątkiem systemowych nośników reklamowych zlokalizowanych na wiatach przystankowych lub elementach systemu informacji miejskiej;

c) tereny zieleni:

- nie dopuszcza się lokalizacji reklam na terenach zieleni.

3. Ulice, place, skwery, promenady nadwodne oraz główne wypoczynkowe wnętrza kwartałów zabudowy powinny zachować ogólnodostępny, publiczny charakter. Nie dopuszcza się wygradzania tych terenów. W przypadku lokalizacji funkcji przemysłowych lub portowych na terenie 04 U,P,PM, z uwagi na charakter prowadzonej działalności, dopuszcza się wygradzanie tych terenów oraz realizację bram w pasie drogowym ulicy 13 KDW; ogrodzenia na tych terenach od strony przestrzeni publicznych powinny być ażurowe oraz dostosowane do architektury budynków, z którymi są związane.

4. Pozostałe wymagania wynikające z potrzeb kształtowania przestrzeni publicznych, odnoszące się do poszczególnych terenów położonych na obszarze objętym planem, zawarto w kartach tych terenów w § 13.

§ 7

1. Parametry i wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania dla poszczególnych terenów określono w kartach terenów w § 13.

2. Ustala się poniższe zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy:

1) zagospodarowanie działek budowlanych i/lub wnętrz kwartałów zabudowy powinno zapewniać realizację niezbędnych dojść, dojazdów, programu parkingowego, placyków gospodarczych i miejsc gromadzenia odpadów, a w przypadku występowania zabudowy mieszkaniowo-usługowej także tereny zieleni w ilości min. 2 m^2 /10,0 m^2 powierzchni użytkowej mieszkań, zawierające place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne; projekt zagospodarowania terenu powinien uwzględniać wszystkie niezbędne elementy powyższego programu;
2) dopuszcza się wspólne bilansowanie, w tym łączne obliczanie określonych planem wskaźników urbanistycznych, dla zamierzeń inwestycyjnych obejmujących kilka działek budowlanych, części lub całe kwartały zabudowy, mających na celu realizację programu, o którym mowa w pkt 1 – pod warunkiem opracowania projektu zagospodarowania terenu dla całego zamierzenia inwestycyjnego (budowlanego) oraz wspólnej jego realizacji.

§ 8

1. Na obszarze objętym planem znajdują się następujące tereny lub obiekty podlegające ochronie, ustalone na podstawie odrębnych przepisów oraz obowiązują następujące szczególne warunki zagospodarowania terenów i ograniczenia w ich użytkowaniu:

1) teren objęty planem znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni, wskazanych na rysunku planu. Przebieg granic określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 stycznia 2003 r. w sprawie ustalenia granic portu morskiego w Gdyni od strony lądu. Na terenie portu obowiązują przepisy ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich dotyczące ich organizacji i funkcjonowania oraz przepisy ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczpospolitej Polskiej i administracji morskiej – wszelkie zmiany sposobu użytkowania i zagospodarowania terenu należy uzgodnić z właściwym terytorialnie organem administracji morskiej;
2) na obszarze objętym planem występują tereny zagrożone zalewaniem wodami morskimi wskutek spiętrzeń sztormowych i oddziaływania fal (tereny położone poniżej rzędnej + 2,5 m n.p.m.) – na terenach tych dla zabudowy wymagane jest:
   a) zastosowanie rozwiązań technicznych zabezpieczających przed skutkami powodzi morskiej do rzędnej + 2,5 m n.p.m.;
   b) zastosowanie rozwiązań technicznych zabezpieczających przed wzrostem poziomu wód gruntowych do rzędnej + 1,25 m n.p.m.;
3) w granicach obszaru objętego planem znajdują się morskie wody wewnętrzne w rozumieniu ustawy z dnia 21 marca 1991 r. o obszarach morskich Rzeczpospolitej Polskiej i administracji morskiej. Na rysunku planu pokazano granice morskich wód wewnętrznych – zapisy dotyczące morskich wód wewnętrznych nie stanowią ustaleń planu;
4) w celu poprawnego funkcjonowania budowli hydrotechnicznych oraz zapewnienia bezpieczeństwa konstrukcji nabrzeży i pirsów:
   a) należy zapewnić dostęp do konstrukcji nabrzeża (od strony wody i od lądu) w celu możliwości dokonania przeglądów bieżących i okresowych, w przypadku konieczności wykonania bieżącej konserwacji i napraw, a w sytuacjach wyjątkowych (w przypadku wystąpienia poważniejszej

awarii) zapewnić możliwość pracy sprzętu ciężkiego w pasie technicznym budowli lub od strony wody;

b) projektowana zabudowa kubaturowa winna być fundamentowana z uwzględnieniem istniejącej starej infrastruktury hydrotechnicznej, a projekt zabudowy kubaturowej winien być wykonywany w ścisłej współpracy z projektantem branży hydrotechnicznej w celu zapewnienia pełnego bezpieczeństwa wszystkich budowli zlokalizowanych na tym terenie;

c) zasady obsługi infrastruktury portowej muszą zapewniać możliwość spełniania wymogów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 20 kwietnia 2007 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowle hydrotechniczne i ich usytuowanie;

5) obszar objęty planem znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy, przewidzianego do realizacji zadań ochrony ze względu na położenie na zbiornikach wód podziemnych; granice zbiornika i obszaru ochronnego określa decyzja Ministra Środowiska nr DG kdh/BJ/489-6273/2000 z dn. 08.06.2000 r. – należy stosować rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne gwarantujące zabezpieczenie przed zanieczyszczeniem warstwy wodonośnej narażonej, brakiem naturalnej izolacji użytkowego zwierciadła wody, na pionową migrację zanieczyszczeń;

6) na części obszaru objętego planem występuje oddziaływanie hałasu komunikacyjnego (tereny wzdłuż ul. T. Wendy), przez obszar objęty planem projektowana jest droga stanowiąca potencjalne źródło hałasu – ul. J. Waszyngtona (08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2), na terenach usługowo-mieszkaniowych wzdłuż powyższych ulic długookresowy średni poziom dźwięku może przekroczyć dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych położonych w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców (L_{DWN} 70 dB, L_N 65 dB); w związku z lokalizacją funkcji przemysłowo-portowych w północnej części obszaru objętego planem średni poziom dźwięku może przekroczyć dopuszczalne poziomy hałasu dla terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych położonych w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców (L_{DWN} 55 dB, L_N 45 dB); W wypadku lokalizowania pomieszczeń chronionych przed hałasem w zabudowie usytuowanej od strony powyższych ulic, od strony terenów przemysłowo-portowych i na tych terenach, należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia przeciwhałasowe w ramach inwestycji (np. zastosować stolarkę dźwiękoszczelną i systemy klimatyzacyjne, zieleń izolacyjną itp.). Lokalizowanie zabudowy chronionej przed hałasem w rejonie potencjalnych przekroczeń hałasu komunikacyjnego i portowo-przemysłowego dopuszczone jest pod warunkiem zastosowania rozwiązań techniczno-przestrzennych zapewniających standardy jakości środowiska odpowiednie dla projektowanej zabudowy (np. poprzez eliminację źródeł hałasu, ekranujący układ zabudowy usługowej, która ograniczy rozprzestrzenianie się hałasu i umożliwi lokalizowanie zabudowy chronionej w strefach cichych itp.);

7) obszar objęty planem zawiera się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ustalonej dla lotniska wojskowego Oksywie (przeważająca część lotniska położona jest na terenie Gminy Kosakowo). Dla części tego lotniska prowadzony jest proces uruchomiania lotniska cywilnego. Na obszarze objętym planem, występują ograniczenia w zagospodarowaniu terenu wynikające z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz rozporządzeń do ww. ustawy:

a) obszar objęty planem znajduje się w zasięgu powierzchni ograniczającej wysokość zabudowy i obiektów naturalnych (powierzchnia stożkowa), wyznaczonej na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska; powierzchnia ograniczająca została przedstawiona na rysunku planu za pomocą poziomic – linii łączących punkty na płaszczyznach ograniczających, położone na takiej samej wysokości nad poziomem morza. Dla obszarów położonych w zasięgu powierzchni ograniczających, zgodnie z rozporządzeniem, obowiązują poniższe ograniczenia:

- wymiary obiektów budowlanych i naturalnych (w tym tymczasowych obiektów budowlanych), a także umieszczonych na nich urządzeń oraz urządzeń użytych w trakcie ich budowy bądź eksploatacji (np. dźwigów budowlanych) nie mogą naruszać wyznaczonych powierzchni ograniczających,
- właściwy organ nadzoru nad lotnictwem może, w przypadkach niepowodujących powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych, udzielić zgody na odstąpienie od określonych w rozporządzeniu wymogów dotyczących powierzchni ograniczających.

Dopuszczalne wysokości zabudowy, przyjęte w planie miejscowym, w poszczególnych kartach terenów, uwzględniają ograniczenia, wynikające z wyznaczonych powierzchni ograniczających lotniska;

b) na obszarze objętym planem zabrania się:
- budowy lub rozbudowy obiektów, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków,
- hodowania ptaków stanowiących zagrożenie dla ruchu lotniczego;

8) na obszarze objętym planem występuje infrastruktura telekomunikacyjna Marynarki Wojennej – dokumentację budowlaną zamierzonych inwestycji, na terenach wskazanych w odpowiednich kartach terenów, należy uzgodnić z właściwymi służbami teleinformatycznymi Marynarki Wojennej (Centrum Wsparcia Teleinformatycznego i Dowodzenia Marynarki Wojennej), w celu uniknięcia kolizji z infrastrukturą telekomunikacyjną Marynarki Wojennej.

2. Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu, jeżeli takie występują, określono w kartach terenów w § 13.

§ 9

1. Na obszarze objętym planem nie wyznacza się obszarów wymagających scaleń i podziałów nieruchomości w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami.

2. W przypadku scalenia i podziału nieruchomości na wniosek właścicieli lub użytkowników wieczystych podział na działki budowlane powinien być zgody z wymaganiami określonymi w kartach terenów w § 13 w odniesieniu do warunków podziału nieruchomości i parametrów nowo wydzielanych działek budowlanych.

§ 10

1. Zasady modernizacji, rozbudowy i budowy systemów komunikacji:

1) obszar objęty planem powiązany jest z zewnętrznym układem komunikacyjnym poprzez ulicę zbiorczą – J. Waszyngtona oraz planowaną ulicę zbiorczą – Nową Węglową;

2) realizacja zabudowy na obszarze objętym planem jest warunkowana sukcesywną przebudową układu ulicznego Śródmieścia:
   a) rozbudową ulicy zbiorczej – J. Waszyngtona – docelowo dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (Z 2/2);
   b) budową ulicy zbiorczej – Nowej Węglowej, wyprowadzającej ruch ze Śródmieścia w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego – docelowo dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (Z 2/2);

3) realizacja inwestycji niedrogowej, wywołującej wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach publicznych i pogarszającej warunki ruchu, uwarunkowana jest wyprzedzającą lub równoległą budową lub przebudową układu drogowego w zakresie niezbędnym dla jego prawidłowego funkcjonowania i zniwelowania skutków realizacji tej inwestycji niedrogowej. Szczegółowe warunki budowy lub przebudowy dróg określa się w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej. Zakres niezbędnych inwestycji drogowych, związanych z realizacją poszczególnych etapów zabudowy na obszarze objętym planem, zostanie określony na podstawie analiz prognozowanych warunków ruchu w momencie przygotowania realizacji tej zabudowy, z uwzględnieniem etapowania i tempa realizacji pozostałych inwestycji w analizowanym obszarze i ich wpływu na warunki ruchu pojazdów;

4) inwestycje drogowe na obszarze objętym planem:
   a) rozbudowa ulicy zbiorczej – J. Waszyngtona (08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2) – docelowo dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (Z 2/2);
   b) przebudowa drogi wewnętrznej – ul. Węglowa (13 KDW) w zakresie powiązania z ul. J. Waszyngtona;
   c) budowa ulic dojazdowych (09 KD-D 1/2, 10 KD-D 1/2, 11 KD-D 1/2) – jednojezdniowych z dwoma pasami ruchu i obustronnymi chodnikami;
   d) budowa drogi wewnętrznej (14 KDW) – jednojezdniowej z dwoma pasami ruchu i obustronnymi chodnikami;
   e) budowa ciągu pieszo-rowerowego z towarzyszącą zielenią urządzoną (12 KD-X/ZP) oraz promenady wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusza Wendy (05 PM,UM);
   f) budowa i urządzanie trasy rowerowej – Hanzeatyckiej Trasy Rowerowej R-10, oznaczonej orientacyjnie na rysunku planu, biegnącej wzdłuż ul. J. Waszyngtona;
   g) budowa parkingów zbiorczych w obrębie terenów zabudowy;

5) wskaźniki parkingowe do obliczania wymaganej liczby miejsc postojowych:
   a) dla zabudowy mieszkaniowej, usługowej, biurowej, obiektów produkcyjnych, składów, magazynów:
      - 1-1,4 miejsca postojowego na 1 mieszkanie,
      - 1-3 miejsc postojowych na 100 m² powierzchni użytkowej usług,
      - 2-3 miejsc postojowych na 100 m² powierzchni użytkowej usług w obiektach handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2,
      - 1-2 miejsc postojowych na 100 m² powierzchni użytkowej biur,
      - 1-2 miejsc postojowych na 10 zatrudnionych w zakładach produkcyjnych, składach, magazynach;
   b) dla obiektów o funkcjach portowych – wg wymogów użytkownika;
   c) przy obliczaniu wymaganej liczby miejsc postojowych należy uwzględniać łącznie istniejące i nowoprojektowane części budynku;
6) w obrębie terenu 02 U/KS ustala się obowiązek realizacji całodobowego parkingu ogólnodostępnego o wielkości min. 150 miejsc postojowych, ponad wymaganą liczbę miejsc wynikającą z programu planowanego lub bilansowanego na tym terenie; dodatkowe miejsca nie są wymagane, jeżeli parking dla zespołu usługowego o wielkości min. 250 miejsc postojowych zostanie udostępniony całodobowo dla wszystkich zainteresowanych (na warunkach określonych przez właściciela/operatora parkingu);
7) dopuszcza się wspólne bilansowanie potrzeb i wspólną realizację wymaganego programu parkingowego w formie parkingów zbiorczych, obsługujących kilka lub wszystkie nieruchomości w obrębie terenu wyznaczonego liniami rozgraniczającymi, lub w obrębie grup terenów:
   a) 01 U/MW3, 07 UM,U;
   b) 02 U/KS, 03 UC,U;
8) wskaźniki parkingowe do obliczania wymaganej liczby miejsc postojowych dla rowerów:
   a) budynki mieszkalne wielorodzinne – należy zapewnić możliwość przechowywania rowerów w budynkach – min. 1 miejsce postojowe na 1 mieszkanie oraz ogólnodostępne miejsca postojowe czasowe – min. 0,3 miejsca na 1 mieszkanie;
   b) obiekty usług i administracji (handlu, gastronomii, rzemiosła usługowego, biura) – min. 1 miejsce postojowe na 100 m² powierzchni użytkowej, lecz nie mniej niż 2 miejsca postojowe na 1 punkt usługowy;
   c) obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2 – min. 1 miejsce postojowe na 200 m² powierzchni sprzedażowej;
   d) przy obliczaniu wymaganej liczby miejsc postojowych należy uwzględniać łącznie istniejące i nowoprojektowane części budynku;
   e) zaleca się zabezpieczenie miejsc postojowych dla rowerów przed czynnikami atmosferycznymi poprzez zadaszenie lub usytuowanie wewnątrz budynków;
9) zasady obsługi komunikacyjnej terenów określono w kartach terenów w § 13.

2. Zasady obsługi oraz modernizacji, rozbudowy i budowy systemów infrastruktury technicznej:
1) zaopatrzenie w wodę – z miejskiej sieci wodociągowej (konieczna rozbudowa/przebudowa sieci na obszarze objętym planem) lub z sieci portowej;
2) odprowadzanie ścieków sanitarnych:
   a) do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej (konieczna rozbudowa/przebudowa sieci na obszarze objętym planem) lub do sieci portowej;
   b) warunkiem przejęcia zwiększonej ilości ścieków z obszaru objętego planem, przekraczającej możliwości wydajnościowe istniejącej przepompowni położonej przy ul. Hryniewickiego, jest modernizacja przepompowni w zakresie wydajności wraz z przebudową części nadziemnej lub wyprzedzająca realizacja nowej przepompowni „PS Śródmieście”, zlokalizowanej poza obszarem objętym planem – na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Mola Rybackiego;
3) odprowadzanie wód opadowych:
   a) z utwardzonych powierzchni dróg, parkingów i placów – do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej (konieczna rozbudowa/przebudowa sieci na obszarze objętym planem) lub do sieci portowej; dopuszcza się zagospodarowanie wód na terenie;
   b) z terenów zabudowy usługowej, mieszkaniowej, przemysłowej, portowej – zagospodarować w granicach własnych działek, a w przypadku braku takiej możliwości dopuszcza się, na warunkach określonych przez gestora sieci (które mogą przewidywać konieczność retencji)

odprowadzenie wód do sieci kanalizacji deszczowej (konieczna rozbudowa/przebudowa sieci na obszarze objętym planem);

c) wody opadowe z terenu 05 PM,UM i z dachów budynków mogą być odprowadzane bezpośrednio do basenu portowego; zaleca się retencjonowanie tych wód do późniejszego wykorzystania, ewentualnie odprowadzanie ich kanalizacją liniową;

d) na obszarze objętym planem planowany jest przebieg kolektora kanalizacji deszczowej wraz z lokalizacją urządzeń podczyszczających wody opadowe, o podstawowym znaczeniu dla miejskiego systemu kanalizacji deszczowej – należy ustanowić stosowną służebność umożliwiającą ich realizację oraz eksploatację. W strefie ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej (wskazanej informacyjnie na rysunku planu) zakazuje się działalności mogącej mieć negatywny wpływ na trwałość i prawidłową eksploatację kolektora oraz urządzeń podczyszczających wody opadowe – wszelkie działania inwestycyjne w tej strefie należy uzgodnić z gestorem sieci. Szczegółowy przebieg kolektora i lokalizację urządzeń podczyszczających wody opadowe, rodzaj urządzeń oraz wielkość terenu należy uzgodnić z gestorem sieci – zmiana lokalizacji będzie się wiązała ze zmianą granic strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej (wskazanej informacyjnie na rysunku planu);

4) elektroenergetyka – z sieci elektroenergetycznej:

a) w obszarze planu przewiduje się realizację podziemnych linii kablowych 110 kV – do planowanej stacji GPZ 110/15 kV poza obszarem objętym planem – na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego rejonu Mola Rybackiego;

b) stacje transformatorowe:

- istniejąca – oznaczona symbolem E na rysunku planu – ostateczna liczba, szczegółowa lokalizacja, wielkość działki oraz typ stacji transformatorowych mogą być zmienione stosownie do potrzeb, w uzgodnieniu z gestorem sieci dystrybucyjnej,
- nowoprojektowane – na terenach usługowych i mieszkaniowo-usługowych ustala się realizację wbudowanych stacji transformatorowych 15/0,4 kV w ilości niezbędnej do zasilenia w energię elektroenergetyczną projektowanych obiektów budowlanych; ostateczną liczbę, szczegółową lokalizację oraz typ stacji transformatorowych należy uzgodnić z gestorem sieci elektroenergetycznej;

5) zaopatrzenie w gaz – z sieci gazowej (konieczna rozbudowa/przebudowa sieci na obszarze objętym planem);

6) zaopatrzenie w ciepło:

a) z miejskiej sieci ciepłowniczej, indywidualnego odnawialnego źródła ciepła, źródła ciepła użytkowego w kogeneracji, źródła ciepła odpadowego z instalacji przemysłowych lub z innych nieemisyjnych źródeł ciepła;

b) dopuszcza się niskoemisyjne źródła ciepła w przypadku:

- obiektów, w których przewidywana szczytowa moc cieplna wynosi mniej niż 50 kW,
- obiektów, w których przewidywana szczytowa moc cieplna wynosi 50 kW lub więcej, jeżeli audyt efektywności energetycznej uzasadni wprowadzenie danego źródła ciepła – źródło będzie bardziej efektywne energetycznie od przyłączenia do m.s.c., indywidualnego odnawialnego źródła ciepła, źródła ciepła użytkowego w kogeneracji lub źródła ciepła odpadowego z instalacji przemysłowej,
- inwestora przemysłowego, który z racji prowadzonej technologii produkcji wymaga innego nośnika ciepła, np.: para wodna, olej termiczny, woda grzewcza o temperaturze powyżej 135 °C;

c) na obszarze objętym planem planowany jest przebieg ciepłociągu – należy ustanowić stosowną służebność umożliwiającą jego realizację oraz eksploatację. W strefie ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej (wskazanej informacyjnie na rysunku planu) zakazuje się wznoszenia budynków, sadzenia drzew i podejmowania działalności mogącej zagrozić trwałości ciepłociągu – wszelkie działania inwestycyjne w tej strefie należy uzgodnić z gestorem sieci. Szczegółowy przebieg ciepłociągu należy uzgodnić z gestorem sieci – zmiana lokalizacji będzie się wiązała ze zmianą granic strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej (wskazanej informacyjnie na rysunku planu);

7) telekomunikacja – z sieci telekomunikacyjnej (konieczna rozbudowa/przebudowa sieci na obszarze objętym planem); przy ocenie oddziaływania na otoczenie projektowanych stacji bazowych należy

uwzględnić oprócz istniejącej zabudowy także przewidziane w planie lokalizacje nowej zabudowy – zgodnie z parametrami określonymi w planie;
8) gospodarka odpadami: segregowanie i wywóz do miejsc unieszkodliwiania lub odzyskiwania; zapewnić miejsca do gromadzenia odpadów w sposób selektywny;
9) inne zasady:
   a) sieci infrastruktury technicznej należy prowadzić w liniach rozgraniczających dróg, ciągów pieszo – jezdnych, pieszych, rowerowych, równolegle do linii rozgraniczających, z uwzględnieniem możliwości prowadzenia w przyszłości innych elementów sieci; odstępstwa od tej zasady dopuszczalne są w szczególnie uzasadnionych przypadkach, gdy brak jest technicznych możliwości jej spełnienia;
   b) określone w kartach terenów intensywności wykorzystania terenu oraz minimalne powierzchnie działek budowlanych nie dotyczą obszarów i obiektów infrastruktury technicznej.

§ 11

Ustalenia dotyczące sposobów i terminów tymczasowego zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenów położonych na obszarze objętym planem zawarto w kartach terenów, których dotyczą ustalenia w § 13.

§ 12

Ilekroć w uchwale jest mowa o:
1) ***„intensywności zabudowy”*** – należy przez to rozumieć wskaźnik wyrażający stosunek powierzchni całkowitej, mierzonej po zewnętrznym obrysie przegród zewnętrznych, wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków znajdujących się na danej działce budowlanej, do powierzchni działki budowlanej;
2) ***„dopuszczalnej wysokości zabudowy”*** – należy przez to rozumieć dopuszczalny, zewnętrzny, pionowy gabaryt projektowanych budynków, przy czym:
   a) wysokość wyrażona w metrach to pionowy wymiar budynku mierzony do kalenicy, punktu zbiegu połaci dachowych bądź górnej krawędzi ściany zewnętrznej, gzymsu lub attyki, od naturalnej rzędnej terenu znajdującego się poniżej, z zastrzeżeniem lit. b; za naturalną rzędną terenu przyjmuje się rzędną terenu wynikającą z wartości określonych na mapie sytuacyjno-wysokościowej, na której został sporządzony rysunek niniejszego planu miejscowego; budynek nie może przekraczać dopuszczalnej wysokości w żadnym miejscu swojego rzutu; spełnienie wymagań dotyczących dopuszczalnej wysokości zabudowy należy wykazać w projekcie budowlanym pokazując na przekrojach wyjściowe ukształtowanie terenu – wynikające z rzędnych, o których mowa powyżej; w miejscach nieopisanych na mapie rzędne terenu należy obliczyć przez interpolację, biorąc pod uwagę najbliższe rzędne lub warstwice występujące na danej działce budowlanej, a w przypadku ich braku – na działkach bezpośrednio sąsiadujących.
   b) wysokość wyrażona w metrach nad poziomem morza, to wysokość bezwzględna (rzędna) kalenicy, punktu zbiegu połaci dachowych bądź górnej krawędzi ściany zewnętrznej, gzymsu lub attyki, wyrażona względem średniego poziomu morza, oznaczana skrótem n.p.m.;
   c) wysokość wyrażona w liczbie kondygnacji to dopuszczalna liczba kondygnacji nadziemnych projektowanego budynku;
3) ***„dachu płaskim”*** – należy przez to rozumieć dach o spadku do 10°; wskazane jest, szczególnie w elewacji frontowej, ukrycie dachu za attyką;
4) ***„obowiązującej linii zabudowy”*** – należy przez to rozumieć linię ustawienia frontowej ściany projektowanego budynku, przy czym:
   a) obowiązująca linia zabudowy nie dotyczy podziemnej części budynku, a także budowli podziemnej spełniającej funkcje użytkowe budynku, znajdujących się całkowicie poniżej poziomu otaczającego terenu;
   b) nie dotyczy elementów zagospodarowania nie stanowiących konstrukcji budynku (np. schodów, pochylni zewnętrznych), okapów i gzymsów wysuniętych nie więcej niż 0,5 m, balkonów lub wykuszy wysuniętych nie więcej niż 1,0 m oraz elementów fasad elewacji zlokalizowanych powyżej poziomu parteru i wysuniętych nie więcej niż 0,35 m;
   c) dopuszcza się odstąpienie od obowiązującej linii zabudowy, stanowiące cofnięcie ściany budynku (np. w formie podcieni, loggii, tarasów) na maksymalnie 25% powierzchni elewacji oraz w innych, określonych w kartach terenów sytuacjach;

5) ***„nieprzekraczalnej linii zabudowy”*** – należy przez to rozumieć linię ograniczającą obszar, na którym dopuszcza się wznoszenie budynków, przy czym:
   a) nieprzekraczalna linia zabudowy nie dotyczy podziemnej części budynku, a także budowli podziemnej spełniającej funkcje użytkowe budynku, znajdujących się całkowicie poniżej poziomu otaczającego terenu;
   b) nie dotyczy elementów zagospodarowania nie stanowiących konstrukcji budynku (np. schodów, pochylni zewnętrznych), okapów i gzymsów wysuniętych nie więcej niż 0,5 m, balkonów lub wykuszy wysuniętych nie więcej niż 1,0 m oraz elementów fasad elewacji zlokalizowanych powyżej poziomu parteru i wysuniętych nie więcej niż 0,35 m;
   c) dopuszcza się przekroczenie linii w sytuacjach określonych w karcie terenu;
6) ***„zabudowie pierzejowej”*** – należy przez to rozumieć zabudowę zwartą, tworzącą pierzeję ulicy lub placu (budynki usytuowane wzdłuż obowiązujących lub w obrębie nieprzekraczalnych linii zabudowy wypełniają całą szerokość działki od strony ulicy lub placu), przy czym dopuszcza się realizację niezbędnych przejść lub przejazdów bramowych;
7) ***„powierzchni zabudowy”*** – należy przez to rozumieć powierzchnię terenu zajętą przez budynek w stanie wykończonym, wyznaczoną przez rzut pionowy zewnętrznych krawędzi budynku na powierzchnię terenu (do powierzchni zabudowy nie zalicza się powierzchni podziemnej części budynku, jeżeli znajduje się ona całkowicie poniżej poziomu otaczającego terenu);
8) ***„powierzchni biologicznie czynnej”*** – należy przez to rozumieć powierzchnię terenu z nawierzchnią ziemną urządzoną w sposób zapewniający naturalną wegetację, a także 50% powierzchni tarasów i stropodachów z taką nawierzchnią, nie mniej jednak niż 10 m^2, oraz wodę powierzchniową na tym terenie;
9) ***„wymaganiach parkingowych”*** – należy przez to rozumieć wymaganą liczbę miejsc postojowych, którą należy zapewnić na terenie działki budowlanej lub w inny, określony w karcie terenu sposób;
10) ***„stawce procentowej”*** – należy przez to rozumieć jednorazową opłatę wnoszoną na rzecz gminy, określoną w stosunku procentowym do wzrostu wartości nieruchomości w związku z uchwaleniem planu, na zasadach określonych w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

§ 13

1. **KARTA TERENU O NUMERZE 01**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106
1) POWIERZCHNIA – 1,16 ha
2) PRZEZNACZENIE TERENU
U/MW3 – ZABUDOWA USŁUGOWA / ZABUDOWA WIELORODZINNA – usługi wymagane są przynajmniej w pierzei ul. J. Waszyngtona (wymóg nie dotyczy ostatniej, najwyższej kondygnacji, wycofanej w stosunku do pierzei ul. J. Waszyngtona) oraz w parterach budynków realizowanych od strony ciągów usługowych oznaczonych na rysunku planu
   a) funkcje wyłączone:
      - nie dopuszcza się funkcji mieszkaniowej w parterach budynków,
      - wyklucza się funkcje usługowe, które mogłyby zakłócać towarzyszącą im lub sąsiadującą funkcję mieszkaniową, tj. usługi niespełniające wymagań określonych w § 2 ust. 2.
3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
   a) pod względem dopuszczalnego poziomu hałasu teren zalicza się do terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców;
   b) na terenie mogą występować przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu dla terenów zwartej zabudowy mieszkaniowej z koncentracją obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych położonych w strefie śródmiejskiej miast powyżej 100 tys. mieszkańców – obowiązują ustalenia zawarte w § 8 ust. 1 pkt 6.
4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
   a) na terenie znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską, dla których obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 1:
      - grupa C – obiekty o walorach kulturowych, możliwe do przekształceń:
   i) budynek biurowo-warsztatowy B3, ul. J. Waszyngtona,
   ii) budynek warsztatowy, ul. J. Waszyngtona.
5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
   a) intensywność zabudowy – do 4,0;
   b) dopuszczalna wysokość zabudowy:

- do 5 kondygnacji i do 21,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 24,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonej części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji, na odległość odpowiadającą co najmniej połowie wielkości podwyższenia,
- w narożnikach ulic dopuszcza się usytuowanie lokalnych dominant architektonicznych o wysokości do 26,5 m n.p.m., na łącznej powierzchni rzutów do 600 m^2,
- dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 57,5 m n.p.m., na łącznej powierzchni nieprzekraczającej 1500 m^2 powierzchni zabudowy, pod warunkiem wycofania podwyższonych części w stosunku do linii rozgraniczających ulic na odległość co najmniej 10,0 m, oraz przy spełnieniu warunku zawartego w pkt 5 lit. g,
- dachy płaskie, form dachów lokalnych dominant architektonicznych nie ustala się; należy zapewnić wysokie walory estetyczne wszystkich elementów dachu oraz całościowe rozwiązanie projektowe dachu, jako piątej elewacji budynku;

c) linie zabudowy:
- obowiązujące linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,
- nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,
- zabudowa pierzejowa wymagana jest od strony ul. J. Waszyngtona,
- dopuszcza się dowolne ukształtowanie narożników zabudowy, w tym nadwieszenie kondygnacji ponad poziomem parteru, przy zachowaniu nieprzekraczalnych linii zabudowy w poziomie parteru – zgodnie z rysunkiem planu (przykładowe rozwiązania narożników pokazano na rysunku planu),
- w obrębie wyznaczonych linii zabudowy dopuszcza się sytuowanie budynków przy wspólnej granicy działek nr 37/2 i 58/2;

d) powierzchnia zabudowy – w obrębie wyznaczonych linii zabudowy, z uwzględnieniem placu, o którym mowa w pkt 5 lit. e;

e) w obrębie wyznaczonych linii zabudowy na terenie 01 U/MW3, w miejscu oznaczonym orientacyjnie na rysunku planu, należy zrealizować plac ogólnodostępny o powierzchni nie mniejszej niż 750 m^2, który stanowić będzie uzupełnienie kompozycyjne i funkcjonalne przestrzeni publicznych promenady wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusz Wendy;

f) powierzchnia biologicznie czynna – min. 10% powierzchni działki budowlanej, przy czym za powierzchnię biologicznie czynną wymaganą planem nie uznaje się terenów miejsc postojowych, niezależnie od rodzaju zastosowanej nawierzchni;

g) dla części zabudowy podwyższonej do 57,5 m n.p.m. ustala się wymóg zachowania prześwitów pomiędzy budynkami, stanowiących otwarcia widokowe w kierunku Basenu T. Wendy, o łącznej szerokości min. 50% długości terenu 01 U/MW3 mierzonej od strony Basenu;

h) warunkiem realizacji nowej zabudowy na terenie 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U jest opracowanie projektu zabudowy i zagospodarowania terenu przynajmniej dla całego terenu odpowiednio 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U, zapewniającego realizację niezbędnych dojść, dojazdów, urządzeń infrastruktury technicznej oraz spójnej architektonicznie zabudowy kształtujących przestrzenie publiczne; projekt należy wyłonić w drodze konkursu architektoniczno – urbanistycznego, zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 6 ust. 1 pkt 3;

i) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;

j) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;

k) zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy określono w § 7 ust. 2.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH

a) ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych – 500 m^2, z zastrzeżeniem § 10 ust. 2 pkt 9 lit. b (ograniczenie nie dotyczy działek geodezyjnych powstałych wskutek wydzieleń przewidzianych ustaleniami planu).

7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;

b) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;

c) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7.

8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ

a) dojazd od ulic: 09 KD-D 1/2 – ul. Św. Piotra (częściowo poza granicami planu) i/lub 14 KDW;
b) realizacja zabudowy na terenie wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego; zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej wg § 10 ust. 1 pkt 3;
c) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 5-8;
d) ustala się realizację nowoprojektowanych, wbudowanych stacji transformatorowych SN/nn w ilości niezbędnej do zasilenia w energię elektryczną projektowanych obiektów budowlanych – w uzgodnieniu z gestorem sieci;
e) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

9) STAWKA PROCENTOWA – 30%.

10) INNE ZAPISY
a) materiały i rozwiązania technologiczne zastosowane w projektowanej zabudowie (w szczególności w odniesieniu do części zabudowy podwyższonej do 57,5 m n.p.m.) winny zapewniać możliwość utrzymania wysokiej jakości estetycznej obiektów, w całym okresie ich użytkowania (np. szkło, stal nierdzewna, metale kolorowe, kamień).

2. **KARTA TERENU O NUMERZE 02**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 0,82 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU
U/KS – ZABUDOWA USŁUGOWA / TERENY URZADZEŃ KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ (parking wielopoziomowy) – usługi wymagane są przynajmniej w parterach budynków realizowanych wzdłuż ciągów usługowych oznaczonych na rysunku planu

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
a) zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska – odpowiednich dla ustalonego w niniejszej uchwale przeznaczenia poszczególnych terenów.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
a) na terenie znajduje się obiekt objęty ochroną konserwatorską, dla którego obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 1:
- grupa B – obiekty o walorach kulturowych:
i) budynek elektrowni (kotłowni), ul. J. Waszyngtona.

5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
a) intensywność zabudowy – nie ustala się;
b) dopuszczalna wysokość zabudowy:
- do 5 kondygnacji i do 21,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 24,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonej części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji, na odległość odpowiadającą co najmniej połowie wielkości podwyższenia,
- dachy płaskie; należy zapewnić wysokie walory estetyczne wszystkich elementów dachu oraz całościowe rozwiązanie projektowe dachu, jako piątej elewacji budynku;
c) linie zabudowy:
- nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,
- w obrębie wyznaczonych linii zabudowy, dopuszcza się połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U – w formie pomostu/kondygnacji nadwieszonej nad ulicą 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 – o łącznej szerokości do 30,0 m (zaleca się realizację przynajmniej 2 łączników) oraz na wysokości min. 10,5 m nad poziomem jezdni (wysokość zapewniająca widoczność elewacji frontowej budynku B10A-B);
d) powierzchnia zabudowy – do 0,70 powierzchni działki budowlanej;
e) powierzchnia biologicznie czynna – min. 10% powierzchni działki budowlanej, przy czym za powierzchnię biologicznie czynną wymaganą planem nie uznaje się terenów miejsc postojowych, niezależnie od rodzaju zastosowanej nawierzchni;
f) dla projektowanej zabudowy ustala się wymóg dostosowania form i wyrazu architektonicznego do tradycji modernistycznej architektury Gdyni oraz zastosowanie podstawowej kolorystyki elewacji w odcieniach bieli, szarości, beżu;
g) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
h) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;

i) zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy określono w § 7 ust. 2.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH
   a) ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych – 500 m^2, z zastrzeżeniem § 10 ust. 2 pkt 9 lit. b.
7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU
   a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
   b) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;
   c) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7;
   d) w rejonie terenu występuje infrastruktura telekomunikacyjna Marynarki Wojennej – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 8.
8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
   a) dojazd od ulicy 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 – ul. J. Waszyngtona, orientacyjną lokalizację wjazdu na teren zabudowy oznaczono na rysunku planu;
   b) realizacja zabudowy na terenie wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego; zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej wg § 10 ust. 1 pkt 3;
   c) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 5-8; w obrębie terenu 02 U/KS ustala się obowiązek realizacji całodobowego parkingu ogólnodostępnego o wielkości min. 150 miejsc postojowych, ponad wymaganą liczbę miejsc wynikającą z programu planowanego lub bilansowanego na tym terenie; dodatkowe miejsca nie są wymagane, jeżeli parking dla zespołu usługowego o wielkości min. 250 miejsc postojowych zostanie udostępniony całodobowo dla wszystkich zainteresowanych (na warunkach określonych przez właściciela/operatora parkingu);
   d) na terenie 02 U/KS przewidzieć dojazd do obiektu hotelowego położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem) – na rysunku planu wskazano orientacyjnie drogę komunikacji wewnątrz kwartału; dojazd nie jest wymagany w przypadku innego rozwiązania obsługi komunikacyjnej – dojazdu zlokalizowanego poza obszarem planu (od strony ul. Św. Piotra);
   e) w obrębie terenu 02 U/KS przewidzieć, w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu, min. 15 miejsc postojowych dla obiektu hotelowego położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem);
   f) ustala się realizację nowoprojektowanych, wbudowanych stacji transformatorowych SN/nn w ilości niezbędnej do zasilenia w energię elektryczną projektowanych obiektów budowlanych – w uzgodnieniu z gestorem sieci;
   g) na terenie planowany jest przebieg ciepłociągu – obowiązują zasady określone w § 10 ust. 2 pkt 6 lit. c;
   h) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
9) STAWKA PROCENTOWA – 30%.
10) INNE ZAPISY – nie ustala się.

3. **KARTA TERENU O NUMERZE 03**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 1,96 ha
2) PRZEZNACZENIE TERENU

UC,U – ZABUDOWA USŁUGOWA - dopuszcza się lokalizację obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
   a) zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska – odpowiednich dla ustalonego w niniejszej uchwale przeznaczenia poszczególnych terenów.
4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
   a) na terenie znajduje się obiekt objęty ochroną konserwatorską, dla którego obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 1:
      - grupa B – obiekty o walorach kulturowych:
   i) budynek warsztatowy B10A-B, ul. J. Waszyngtona;

b) ustala się obszar ochrony ekspozycji budynku warsztatowego B10A-B, określony na rysunku planu, gdzie należy zachować widoczność całości elewacji od strony wschodniej, zachodniej, dachu budynku warsztatowego B10A-B oraz co najmniej 85% długości jego elewacji od strony południowej z zastrzeżeniem lit. c-e;
c) dopuszcza się nadbudowę budynku warsztatowego B10A-B lub nadwieszenie nad nim nowej kubatury do wysokości 21,5 m n.p.m., na powierzchni nieprzekraczającej 30% obszaru ochrony ekspozycji;
d) dopuszcza się realizację przeszklenia dachu na całym obszarze ochrony ekspozycji;
e) dopuszcza się realizację przeziernej w min. 90% (szklanej) ściany osłonowej od strony ul. J. Waszyngtona, odsuniętej od budynku warsztatowego B10A-B na odległość do 1,5 m.

5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
a) intensywność zabudowy – do 3,0;
b) dopuszczalna wysokość zabudowy:
- do 5 kondygnacji i do 21,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 24,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonej części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji, na odległość odpowiadającą co najmniej połowie wielkości podwyższenia,
- w narożnikach ulic dopuszcza się usytuowanie lokalnych dominant architektonicznych o wysokości do 26,5 m n.p.m., na łącznej powierzchni rzutów do 600 m^2,
- dopuszcza się możliwość podwyższenia zabudowy do 32,5 m n.p.m. w miejscach usytuowania wielofunkcyjnych sal widowiskowych/sal kinowych, na fragmentach zabudowy o łącznej powierzchni rzutu do 25% powierzchni zabudowy,
- dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 38,5 m n.p.m., na łącznej powierzchni nieprzekraczającej 1500 m^2 powierzchni zabudowy, pod warunkiem wycofania podwyższonych części w stosunku do linii rozgraniczających ul. J. Waszyngtona na odległość co najmniej 10,0 m, a stosunku do linii rozgraniczających ulicy 14 KDW na odległość co najmniej 5,0 m,
- dachy płaskie; form dachów lokalnych dominant architektonicznych nie ustala się; należy zapewnić wysokie walory estetyczne wszystkich elementów dachu oraz całościowe rozwiązanie projektowe dachu, jako piątej elewacji budynku;

c) linie zabudowy:
- obowiązujące linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu; w obszarze ochrony ekspozycji budynku warsztatowego B10A-B dopuszcza się przekroczenie obowiązującej linii zabudowy na warunkach określonych w pkt. 4 lit e,
- nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,
- w obrębie terenu 03 UC,U dopuszcza się, poza wyznaczonymi nieprzekraczalnymi liniami zabudowy, lokalizację łączników między budynkami, pod warunkiem zastosowania rozwiązań architektonicznych (zmniejszonych gabarytów, wycofań i przeszkleń), które nie wpłyną negatywnie na czytelność podstawowych brył łączonych budynków; łączna szerokość łączników nie może przekroczyć 30,0 m,
- w obrębie wyznaczonych linii zabudowy, dopuszcza się połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U – w formie pomostu/kondygnacji nadwieszonej nad ulicą 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 – o łącznej szerokości do 30,0 m (zaleca się realizację przynajmniej 2 łączników) oraz na wysokości min. 10,5 m nad poziomem jezdni (wysokość zapewniająca widoczność elewacji frontowej budynku B10A-B);

d) powierzchnia zabudowy – w obrębie wyznaczonych linii zabudowy, z dopuszczeniem ich przekroczenia na warunkach określonych w pkt 4 lit. e;
e) powierzchnia biologicznie czynna – min. 10% powierzchni działki budowlanej, przy czym za powierzchnię biologicznie czynną wymaganą planem nie uznaje się terenów miejsc postojowych, niezależnie od rodzaju zastosowanej nawierzchni;
f) warunkiem realizacji nowej zabudowy na terenie 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U jest opracowanie projektu zabudowy i zagospodarowania terenu przynajmniej dla całego terenu odpowiednio 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U, zapewniającego realizację niezbędnych dojść, dojazdów, urządzeń infrastruktury technicznej oraz spójnej architektonicznie zabudowy kształtujących przestrzenie publiczne; projekt należy wyłonić w drodze konkursu architektoniczno – urbanistycznego, zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 6 ust. 1 pkt 3;

g) na działkach istniejących, na których w momencie wejścia w życie planu przekroczone zostały powyższe parametry lub wskaźniki kształtowania zabudowy oraz zagospodarowania terenu, dopuszcza się adaptację istniejącej zabudowy z zakazem jej rozbudowy lub nadbudowy, powodujących dalsze przekroczenie dopuszczalnych wskaźników lub parametrów;
h) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
i) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;
j) zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy określono w § 7 ust. 2.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH
a) ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych – 500 m^2, z zastrzeżeniem § 10 ust. 2 pkt 9 lit. b (ograniczenie nie dotyczy działek geodezyjnych powstałych wskutek wydzieleń przewidzianych ustaleniami planu).

7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU
a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
b) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;
c) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7.

8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
a) dojazd od ulic: 13 KDW – ul. Węglowa i/lub 14 KDW;
b) realizacja zabudowy na terenie wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego; zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej wg § 10 ust. 1 pkt 3;
c) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 5-8;
d) ustala się realizację nowoprojektowanych, wbudowanych stacji transformatorowych SN/nn w ilości niezbędnej do zasilenia w energię elektryczną projektowanych obiektów budowlanych – w uzgodnieniu z gestorem sieci;
e) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

9) STAWKA PROCENTOWA – 30%.

10) INNE ZAPISY – nie ustala się.

4. **KARTA TERENU O NUMERZE 04**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 2,23 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU
U,P,PM – ZABUDOWA USŁUGOWA, TERENY OBIEKTÓW PRODUKCYJNYCH, SKŁADÓW I MAGAZYNÓW, TERENY URZĄDZEŃ PORTU MORSKIEGO

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
a) zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska – odpowiednich dla ustalonego w niniejszej uchwale przeznaczenia poszczególnych terenów;
b) obowiązuje wymóg realizacji zainwestowania eliminującego potencjalne, negatywne oddziaływanie na obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000, zwłaszcza w zakresie bezpośredniego i pośredniego oddziaływania na akweny portowe mające bezpośrednie połączenie z wodami Zatoki Gdańskiej.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
a) na terenie znajdują się obiekty objęte ochroną konserwatorską, dla których obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 1:
- grupa C – obiekty o walorach kulturowych, możliwe do przekształceń:
i) budynek warsztatowy B20, ul. Stoczniowa, Nabrzeże Śląskie,
ii) budynek warsztatowy B21, ul. Stoczniowa, Nabrzeże Śląskie.

5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
a) intensywność zabudowy – do 2,0;
b) dopuszczalna wysokość zabudowy:
- do 4 kondygnacji i do 38,5 m n.p.m.;
c) linie zabudowy:
- nieprzekraczalne linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu;

d) powierzchnia zabudowy – w obrębie wyznaczonych linii zabudowy;
e) powierzchnia biologicznie czynna – nie ustala się;
f) dla budynków, których długość elewacji przekracza 60,0 m ustala się wymóg zastosowania środków architektonicznych zapewniających urozmaicenie elewacji – poprzez akcenty pionowe, wycofanie fragmentów elewacji, zróżnicowanie faktury;
g) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
h) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;
i) na terenie zlokalizowana jest bocznica kolejowa prowadząca do Nabrzeża Śląskiego (tor istniejący i planowany), której orientacyjny przebieg wskazano na rysunku planu – szczegółową lokalizację należy doprecyzować na etapie projektowania.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH
a) ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych – 500 m^2, z zastrzeżeniem § 10 ust. 2 pkt 9 lit. b (ograniczenie nie dotyczy działek geodezyjnych powstałych wskutek wydzieleń przewidzianych ustaleniami planu).

7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU
a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
b) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;
c) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7.

8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
a) dojazd od ulicy 13 KDW – ul. Węglowa;
b) realizacja zabudowy na terenie wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego; zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej wg § 10 ust. 1 pkt 3;
c) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 5-8;
d) na terenie zlokalizowana jest stacja transformatorowa SN/nn, (oznaczona symbolem E na rysunku planu) – obowiązują zasady określone w § 10 ust. 2 pkt 4 lit. b;
e) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

9) STAWKA PROCENTOWA – 0%.

10) INNE ZAPISY – nie ustala się.

5. **KARTA TERENU O NUMERZE 05**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 1,27 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU
PM,UM – TERENY URZĄDZEŃ PORTU MORSKIEGO, USŁUGI TURYSTYKI MORSKIEJ – obejmujące Nabrzeże Remontowe Północne, Nabrzeże Remontowe Zachodnie, Nabrzeże Przydokowe oraz Pirsy Północny i Południowy

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU – nie ustala się.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY – nie ustala się.

5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU
a) szerokość nabrzeży – 12,0 m oraz zgodnie z rysunkiem planu;
b) zakaz zabudowy za wyjątkiem sytuacji opisanych w pkt 5 lit. c-d;
c) na akwenie przylegającym do Nabrzeża Przydokowego i do Pirsu Południowego, przewiduje się realizację mariny w formie stałych lub pływających nabrzeży i pomostów;
d) na terenie, za wyjątkiem Pirsu Południowego, dopuszcza się realizację obiektów związanych z obsługą jednostek morskich, mariny oraz jej zaplecza, w sposób nie utrudniający swobodnego przejścia lub możliwości przejazdu wzdłuż nabrzeża/pirsu – obiekty kubaturowe nie mogą zawężać światła nabrzeża/pirsu o więcej niż 5,0 m i przekraczać 6,0 m wysokości;
e) działania inwestycyjne na terenie 05 PM,UM, mające wpływ na wygląd przestrzeni publicznych, powinny być realizowane w oparciu o projekt zabudowy i zagospodarowania terenu opracowany przynajmniej dla całego terenu 05 PM,UM z bezpośrednim otoczeniem, obejmującym również marinę przewidywaną na akwenie przylegającym do Nabrzeża Przydokowego i do Pirsu Południowego, zapewniający realizację niezbędnych urządzeń infrastruktury technicznej oraz spójnej kompozycyjnie zabudowy i zagospodarowania; projekt należy wyłonić w drodze

konkursu architektoniczno – urbanistycznego, zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 6 ust. 1 pkt 3; wymóg ten nie dotyczy doraźnych działań remontowych lub porządkujących istniejące zagospodarowanie polegających na uzupełnieniu lub wymianie urządzeń technicznych, nawierzchni, instalacji masztów flagowych itp.;

f) w projekcie zagospodarowania terenu nabrzeży i pirsów należy przewidzieć urządzenia umożliwiające cumowanie jednostek pływających oraz przewidzieć trasy infrastruktury technicznej, umożliwiające realizację przyłączy mediów do cumowanych jednostek (także do ew. obiektów usługowych i mieszkalnych na platformach pływających – bez napędu);

g) w projekcie zagospodarowania terenu nabrzeży i pirsów należy przewidzieć ciągi piesze dostosowane do różnego charakteru ruchu oraz okazjonalnego ruchu pojazdów (w przypadkach awaryjnych, niezbędnych dostaw, serwisu itp.);

h) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;

i) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH – nie ustala się.

7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;

b) zapewnić możliwość poprawnego funkcjonowania budowli hydrotechnicznych oraz bezpieczeństwo konstrukcji nabrzeży i pirsu – zgodnie z zasadami określonymi w § 8 ust. 1 pkt 4;

c) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;

d) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7.

8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ

a) dojazd od ulicy 10 KD-D 1/2 – ul. Św. Piotra (częściowo poza granicami planu);

b) na terenie ustala się lokalizację urządzeń podczyszczających wody opadowe, o podstawowym znaczeniu dla miejskiego systemu kanalizacji deszczowej – obowiązują zasady określone w § 10 ust. 2 pkt 3 lit. d;

c) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

9) STAWKA PROCENTOWA – 0%.

10) INNE ZAPISY – nie ustala się.

6. **KARTA TERENU O NUMERZE 06**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 0,17 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU

UM/U – USŁUGI TURYSTYKI MORSKIEJ / ZABUDOWA USŁUGOWA – targ rybny, obiekty usługowe mariny oraz jej zaplecza z usługami towarzyszącymi; usługi turystyki morskiej wymagane są na minimum 50 % powierzchni całkowitej budynków

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU

a) zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska – odpowiednich dla ustalonego w niniejszej uchwale przeznaczenia poszczególnych terenów.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY – nie ustala się.

5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU

a) intensywność zabudowy – nie ustala się;

b) dopuszczalna wysokość zabudowy:

- do 4 kondygnacji i do 17,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 20,5 m n.p.m. pod warunkiem wycofania podwyższonej części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji na odległość odpowiadającą co najmniej połowie wielkości podwyższenia,
- dachy płaskie; należy zapewnić wysokie walory estetyczne wszystkich elementów dachu oraz całościowe rozwiązanie projektowe dachu, jako piątej elewacji budynku;

c) linie zabudowy:

- nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,

- dopuszcza się dowolne ukształtowanie narożników zabudowy, w tym nadwieszenie kondygnacji ponad poziomem parteru, przy zachowaniu nieprzekraczalnych linii zabudowy w poziomie parteru – zgodnie z rysunkiem planu (przykładowe rozwiązania narożników pokazano na rysunku planu);

d) powierzchnia zabudowy – do 0,60 powierzchni działki budowlanej;

e) powierzchnia biologicznie czynna – min. 10% powierzchni działki budowlanej, przy czym za powierzchnię biologicznie czynną wymaganą planem nie uznaje się terenów miejsc postojowych, niezależnie od rodzaju zastosowanej nawierzchni;

f) warunkiem realizacji nowej zabudowy na terenie 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U jest opracowanie projektu zabudowy i zagospodarowania terenu przynajmniej dla całego terenu odpowiednio 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U, zapewniającego realizację niezbędnych dojść, dojazdów, urządzeń infrastruktury technicznej oraz spójnej architektonicznie zabudowy kształtujących przestrzenie publiczne; projekt należy wyłonić w drodze konkursu architektoniczno – urbanistycznego, zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 6 ust. 1 pkt 3;

g) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;

h) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;

i) zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy określono w § 7 ust. 2.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH

a) ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych – 500 m^2, z zastrzeżeniem § 10 ust. 2 pkt 9 lit. b.

7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;

b) w projekcie zabudowy i w trakcie jej realizacji należy zapewnić bezpieczeństwo konstrukcji nabrzeży – zgodnie z zasadami określonymi w § 8 ust. 1 pkt 4;

c) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;

d) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7.

8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ

a) dojazd od ulic: 10 KD-D 1/2 – ul. Św. Piotra i/lub 11 KD-D 1/2 – ul. Śledziowa (częściowo poza granicami planu);

b) realizacja zabudowy na terenie wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego; zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej wg § 10 ust. 1 pkt 3;

c) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 5-8;

d) ustala się realizację nowoprojektowanych, wbudowanych stacji transformatorowych SN/nn w ilości niezbędnej do zasilenia w energię elektryczną projektowanych obiektów budowlanych – w uzgodnieniu z gestorem sieci;

e) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

9) STAWKA PROCENTOWA – 30%.

10) INNE ZAPISY – nie ustala się.

7. **KARTA TERENU O NUMERZE 07**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 0,42 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU

UM,U – USŁUGI TURYSTYKI MORSKIEJ, ZABUDOWA USŁUGOWA

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU

a) zakres uciążliwości obiektów lub prowadzonej działalności nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska – odpowiednich dla ustalonego w niniejszej uchwale przeznaczenia poszczególnych terenów.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY – nie ustala się.

5) ZASADY KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU

a) intensywność zabudowy – nie ustala się;

b) dopuszczalna wysokość zabudowy:

- do 2 kondygnacji i do 11,5 m n.p.m.,

- dachy płaskie; należy zapewnić wysokie walory estetyczne wszystkich elementów dachu oraz całościowe rozwiązanie projektowe dachu, jako piątej elewacji budynku;

c) linie zabudowy:
- nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu;

d) powierzchnia zabudowy – do 0,50 powierzchni działki budowlanej, z uwzględnieniem placu, o którym mowa w pkt 5 lit. e;

e) w obrębie wyznaczonych linii zabudowy na terenie 07 UM,U, w miejscu oznaczonym orientacyjnie na rysunku planu, należy zrealizować plac ogólnodostępny o powierzchni nie mniejszej niż 750 m^2, który stanowić będzie uzupełnienie kompozycyjne i funkcjonalne przestrzeni publicznych promenady wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusz Wendy;

f) powierzchnia biologicznie czynna – min. 10% powierzchni działki budowlanej, przy czym za powierzchnię biologicznie czynną wymaganą planem nie uznaje się terenów miejsc postojowych, niezależnie od rodzaju zastosowanej nawierzchni;

g) warunkiem realizacji nowej zabudowy na terenie 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U jest opracowanie projektu zabudowy i zagospodarowania terenu przynajmniej dla całego terenu odpowiednio 01 U/MW3, 03 UC,U, 06 UM/U, 07 UM,U, zapewniającego realizację niezbędnych dojść, dojazdów, urządzeń infrastruktury technicznej oraz spójnej architektonicznie zabudowy kształtujących przestrzenie publiczne; projekt należy wyłonić w drodze konkursu architektoniczno – urbanistycznego, zgodnie z ustaleniami zawartymi w § 6 ust. 1 pkt 3;

h) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;

i) lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;

j) zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy określono w § 7 ust. 2.

6) WARUNKI PODZIAŁU NIERUCHOMOŚCI, PARAMETRY DZIAŁEK BUDOWLANYCH

a) ustala się minimalną powierzchnię nowo wydzielanych działek budowlanych – 500 m^2, z zastrzeżeniem § 10 ust. 2 pkt 9 lit. b.

7) SZCZEGÓLNE WARUNKI ZAGOSPODAROWANIA TERENU

a) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;

b) w projekcie zabudowy i w trakcie jej realizacji należy zapewnić bezpieczeństwo konstrukcji nabrzeży – zgodnie z zasadami określonymi w § 8 ust. 1 pkt 4;

c) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;

d) teren znajduje się w strefie ograniczenia wysokości obiektów budowlanych ze względu na sąsiedztwo lotniska wojskowego Oksywie / lotniska cywilnego – obowiązują przepisy przywołane w § 8 ust. 1 pkt 7.

8) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ

a) dojazd od ulic: 14 KDW i/lub ul. Św. Piotra (częściowo poza granicami planu);

b) realizacja zabudowy na terenie wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego; zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej wg § 10 ust. 1 pkt 3;

c) wymagania parkingowe wg § 10 ust. 1 pkt 5-8;

d) ustala się realizację nowoprojektowanych, wbudowanych stacji transformatorowych SN/nn w ilości niezbędnej do zasilenia w energię elektryczną projektowanych obiektów budowlanych – w uzgodnieniu z gestorem sieci;

e) na terenie ustala się lokalizację urządzeń podczyszczających wody opadowe, o podstawowym znaczeniu dla miejskiego systemu kanalizacji deszczowej – obowiązują zasady określone w § 10 ust. 2 pkt 3 lit. d;

f) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

9) STAWKA PROCENTOWA – 30%.

10) INNE ZAPISY – nie ustala się.

8. **KARTA TERENU O NUMERZE 08**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 0,99 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU

KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 – ULICA ZBIORCZA – ul. J. Waszyngtona

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU

a) ustala się realizację szpalerów drzew wzdłuż ulicy w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu; nowe zadrzewienia przyuliczne, wprowadzić w formie dostosowanej do przekroju ulicy, o składzie gatunkowym i z zastosowaniem metod sadzenia zapewniającymi ich długotrwały wzrost w warunkach miejskich; trasy podziemnych sieci uzbrojenia terenu muszą uwzględniać lokalizację projektowanych nasadzeń drzew.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY
   a) na terenie znajduje się obiekt objęty ochroną konserwatorską, dla którego obowiązują zasady określone w § 5 ust. 1 pkt 1:
      - grupa C – obiekty o walorach kulturowych, możliwe do przekształceń:
   i) budynek biurowo-warsztatowy B3, ul. J. Waszyngtona.
5) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
   a) min. 30,0 m oraz zgodnie z rysunkiem planu.
6) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
   a) na terenie planowany jest przebieg podziemnej linii kablowej 110 kV;
   b) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
7) STAWKA PROCENTOWA – 0%.
8) INNE ZAPISY
   a) zasady zagospodarowania tymczasowego: do czasu realizacji docelowego układu komunikacyjnego ul. J. Waszyngtona dopuszcza się adaptację istniejących obiektów administracyjno-biurowych, położonych przy ul. J. Waszyngtona z możliwością ich przebudowy, bez prawa rozbudowy, nadbudowy oraz wykorzystywania terenu na cele inne niż funkcje usługowo-administracyjno-biurowe;
   b) w obrębie wyznaczonych linii zabudowy, dopuszcza się połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U – w formie pomostu/kondygnacji nadwieszonej nad ulicą 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 – o łącznej szerokości do 30,0 m (zaleca się realizację przynajmniej 2 łączników) oraz na wysokości min. 10,5 m nad poziomem jezdni (wysokość zapewniająca widoczność elewacji frontowej budynku B10A-B);
   c) w obszarze ochrony ekspozycji budynku warsztatowego B10A-B, określonej na rysunku planu, dopuszcza się przekroczenie obowiązującej linii zabudowy od strony ul. J. Waszyngtona na warunkach określonych w § 13 ust. 3 pkt. 4 lit e;
   d) przewidzieć trasę rowerową – Hanzeatycką Trasę Rowerową R-10, której orientacyjny przebieg wskazano na rysunku planu – szczegółową lokalizację należy doprecyzować na etapie projektowania;
   e) na terenie zlokalizowana jest bocznica kolejowa prowadząca do Nabrzeża Śląskiego, przewidywana do przeniesienia poza linie rozgraniczające ul. J. Waszyngtona, której orientacyjny przebieg wskazano na rysunku planu – szczegółową lokalizację należy doprecyzować na etapie projektowania;
   f) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
   g) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
   h) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;
   i) w rejonie terenu występuje infrastruktura telekomunikacyjna Marynarki Wojennej – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 8.

9. **KARTA TERENÓW O NUMERACH 09-11**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106
1) POWIERZCHNIA
   a) teren nr **09** – 0,02 ha
   b) teren nr **10** – 0,02 ha
   c) teren nr **11** – 0,02 ha
2) PRZEZNACZENIE TERENU
09 KD-D 1/2 – ULICA DOJAZDOWA – ul. Św. Piotra (rezerwa terenu pod rozbudowę ulicy)
10 KD-D 1/2 – ULICA DOJAZDOWA – ul. Św. Piotra (rezerwa terenu pod rozbudowę ulicy)
11 KD-D 1/2 – ULICA DOJAZDOWA – ul. Śledziowa (rezerwa terenu pod rozbudowę ulicy)
3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
   a) na terenie 10 KD-D 1/2 ustala się realizację szpaleru drzew wzdłuż ulicy w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu; nowe zadrzewienia przyuliczne, wprowadzić w formie

dostosowanej do przekroju ulicy, o składzie gatunkowym i z zastosowaniem metod sadzenia zapewniającymi ich długotrwały wzrost w warunkach miejskich; trasy podziemnych sieci uzbrojenia terenu muszą uwzględniać lokalizację projektowanych nasadzeń drzew.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY – nie ustala się.
5) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
   a) dla ulic 09–11 KD-D 1/2 – zgodnie z rysunkiem planu; częściowo pasy drogowe znajdują się poza obszarem objętym niniejszym planem.
6) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
   a) na terenie 09 KD-D 1/2 planowany jest przebieg podziemnej linii kablowej 110 kV;
   b) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
7) STAWKA PROCENTOWA – 0%.
8) INNE ZAPISY
   a) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
   b) tereny znajdują się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
   c) tereny znajdują się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5.

10. **KARTA TERENU O NUMERZE 12**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106
1) POWIERZCHNIA – 0,12 ha
2) PRZEZNACZENIE TERENU
KD-X/ZP – CIĄG PIESZO-ROWEROWY / ZIELEŃ URZĄDZONA – ciąg pieszo-rowerowy z uzupełniającą zielenią urządzoną
3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
   a) ustala się realizację szpaleru drzew wzdłuż ciągu w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu; nowe zadrzewienia wprowadzić w formie dostosowanej do przekroju ciągu, o składzie gatunkowym i z zastosowaniem metod sadzenia zapewniającymi ich długotrwały wzrost w warunkach miejskich; trasy podziemnych sieci uzbrojenia terenu muszą uwzględniać lokalizację projektowanych nasadzeń drzew.
4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY – nie ustala się.
5) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
   a) min. 10,0 m oraz zgodnie z rysunkiem planu.
6) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
   a) na terenie planowany jest przebieg podziemnej linii kablowej 110 kV;
   b) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.
7) STAWKA PROCENTOWA – 0%.
8) INNE ZAPISY
   a) przewidzieć trasę rowerową, której orientacyjny przebieg wskazano na rysunku planu – szczegółową lokalizację należy doprecyzować na etapie projektowania;
   b) dopuszcza się wykorzystanie ciągu pieszo-rowerowego 12 KD-X/ZP jako dojazdu przeciwpożarowego i dojazdu dla służb techniczno-eksploatacyjnych;
   c) dopuszcza się tymczasowy dojazd do hotelu położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem), przecinający ciąg pieszo-rowerowy 12 KD-X/ZP w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu, pod warunkiem organizacji ruchu zapewniającej bezpieczeństwo użytkowników ciągu pieszo-rowerowego; dojazd tymczasowy może funkcjonować jedynie do czasu zorganizowania dojazdu docelowego od strony ul. Św. Piotra (zlokalizowanego poza obszarem planu);
   d) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
   e) teren znajduje się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
   f) teren znajduje się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5;
   g) w rejonie terenu występuje infrastruktura telekomunikacyjna Marynarki Wojennej – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 8.

11. **KARTA TERENÓW O NUMERACH 13-14**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106
1) POWIERZCHNIA

a) teren nr **13** – 0,81 ha
b) teren nr **14** – 0,36 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU

KDW – DROGA WEWNĘTRZNA

3) ZASADY OCHRONY ŚRODOWISKA, PRZYRODY I KRAJOBRAZU
a) na terenie 14 KDW ustala się realizację szpaleru drzew wzdłuż ulicy w miejscach wskazanych orientacyjnie na rysunku planu; nowe zadrzewienia wprowadzić w formie dostosowanej do przekroju ciągu, o składzie gatunkowym i z zastosowaniem metod sadzenia zapewniającymi ich długotrwały wzrost w warunkach miejskich; trasy podziemnych sieci uzbrojenia terenu muszą uwzględniać lokalizację projektowanych nasadzeń drzew.

4) ZASADY OCHRONY DZIEDZICTWA I DÓBR KULTURY – nie ustala się.

5) SZEROKOŚĆ W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH
a) dla ulicy 13 KDW – zgodnie z rysunkiem planu (częściowo poza obszarem objętym niniejszym planem);
b) dla ulicy 14 KDW – min. 15,0 m oraz zgodnie z rysunkiem planu.

6) ZASADY OBSŁUGI INFRASTRUKTURĄ
a) na terenie 14 KDW planowany jest przebieg kolektora kanalizacji deszczowej, o podstawowym znaczeniu dla miejskiego systemu kanalizacji deszczowej – obowiązują zasady określone w § 10 ust. 2 pkt 3 lit. d;
b) pozostałe zasady obsługi infrastrukturą wg § 10 ust. 2.

7) STAWKA PROCENTOWA – 0%.

8) INNE ZAPISY
a) na terenie 13 KDW zlokalizowana jest bocznica kolejowa prowadząca do Nabrzeża Śląskiego (tor istniejący i planowany), której orientacyjny przebieg wskazano na rysunku planu – szczegółową lokalizację należy doprecyzować na etapie projektowania;
b) ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;
c) tereny znajdują się w granicach portu morskiego w Gdyni – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 1;
d) tereny znajdują się w granicach obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy – obowiązują zasady określone w § 8 ust. 1 pkt 5.

12. **KARTA TERENU O NUMERZE 15**
DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO NR 1106

1) POWIERZCHNIA – 3,73 ha

2) PRZEZNACZENIE TERENU

MORSKIE WODY WEWNĘTRZNE (tereny, których przeznaczenie oraz sposób zagospodarowania i warunki zabudowy określa się na podstawie przepisów odrębnych)

§ 14

1. Integralną częścią uchwały jest część graficzna – rysunek miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona w skali 1:1000, stanowiący załącznik nr 1 do niniejszej uchwały.

2. Na rysunku planu miejscowego zawarto następujące obowiązujące ustalenia planu miejscowego:
1) granice obszaru objętego planem miejscowym;
2) linie rozgraniczające tereny o różnym przeznaczeniu lub różnych zasadach zagospodarowania;
3) oznaczenia identyfikacyjne zawierające numery terenów i ich przeznaczenie w liniach rozgraniczających;
4) obowiązujące linie zabudowy oraz obowiązujące linie zabudowy pierzejowej;
5) nieprzekraczalne linie zabudowy;
6) nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru;
7) rejony lokalizacji placów ogólnodostępnych w obrębie terenów zabudowy;
8) osie kompozycyjne;
9) ciągi usługowe w parterach;
10) obiekty objęte ochroną konserwatorską – grupa B;
11) obiekty objęte ochroną konserwatorską – grupa C;
12) obszar ochrony ekspozycji budynku warsztatowego B10A-B;
13) projektowane szpalery drzew (lokalizacja orientacyjna);

14) trasy rowerowe (przebieg orientacyjny);
15) orientacyjne lokalizacje wjazdów z drogi publicznej na tereny zabudowy;
16) projektowane drogi komunikacji wewnątrz kwartałów (przebieg orientacyjny).
Ponadto na rysunku planu zestawiono w formie tabelarycznej wybrane parametry i wskaźniki zagospodarowania terenów. Pozostałe oznaczenia na rysunku planu stanowią informację lub zalecenia i nie są ustaleniami planu miejscowego.

§ 15

1. Rozstrzygnięcie dotyczące sposobu rozpatrzenia uwag wniesionych do projektu planu, wyłożonego do publicznego wglądu, stanowi załącznik nr 2 do niniejszej uchwały.

2. Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania stanowi załącznik nr 3 do niniejszej uchwały.

§ 16

Uchwała wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia jej w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodniczący Rady Miasta Gdyni

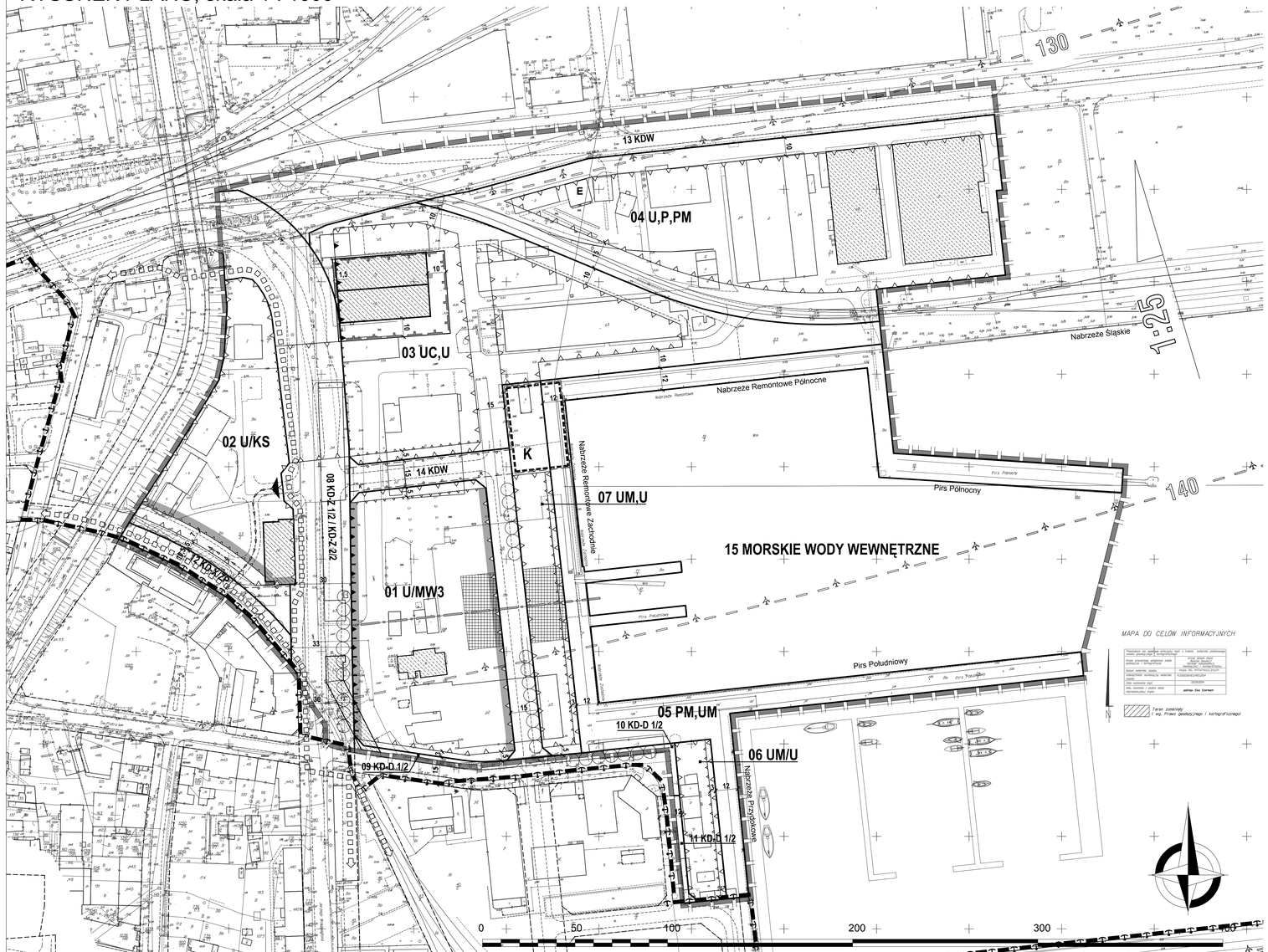
dr inż. Stanisław Szwabski

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO CZĘŚCI DZIELNICY ŚRÓDMIEŚCIE W GDYNI, REJONU ULIC WĘGLOWEJ I WASZYNGTONA

1106

Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr .....
Rady Miasta Gdyni
z dnia ..... 2014r.

RYSUNEK PLANU, skala 1 : 1000



OZNACZENIA

USTALENIA PLANU

- GRANICE OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM MIEJSCOWYM
- LINIE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYM PRZEZNACZENIU LUB RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA

OZNACZENIA IDENTYFIKACYJNE ORAZ PRZEZNACZENIE TERENÓW W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH

- SYMBOL CYFROWY - NUMER TERENU
- SYMBOL LITEROWO - CYFROWY - PRZEZNACZENIE TERENU

01 MN3

TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

- MW3 — ZABUDOWA WIELORODZINNA

TERENY ZABUDOWY USŁUGOWEJ

- U — ZABUDOWA USŁUGOWA
- UC — TERENY DOPUSZCZALNEJ LOKALIZACJI OBIEKTÓW HANDLOWYCH O POWIERZCHNI SPRZEDAŻY POWYŻEJ 2000 m²
- UM — USŁUGI TURYSTYKI MORSKIEJ

TERENY PRZEMYSŁU I SKŁADÓW

- P — TERENY OBIEKTÓW PRODUKCYJNYCH, SKŁADÓW I MAGAZYNÓW
- PM — TERENY URZĄDZEŃ PORTU MORSKIEGO

TERENY ZIELENI

- ZP — ZIELEŃ URZĄDZONA

TERENY KOMUNIKACJI

- KD-Z j/p — DROGI I ULICE ZBIORCZE
- KD-D j/p — DROGI I ULICE DOJAZDOWE
- KD-X — WYDZIELONE PUBLICZNE: CIĄGI PIESZE, PIESZO-JEZDNE I ROWEROWE
- KDW — DROGI WEWNĘTRZNE
- KS — TERENY URZĄDZEŃ KOMUNIKACJI SAMOCHODOWEJ

TERENY INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

- K — TERENY URZĄDZEŃ ODPROWADZANIA I OCZYSZCZANIA ŚCIEKÓW
- E — OBIEKTY URZĄDZEŃ ELEKTROENERGETYCZNYCH

WYRÓŻNIONE ZASADY ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU

- OBOWIĄZUJĄCE LINIE ZABUDOWY / OBOWIĄZUJĄCE LINIE ZABUDOWY PIERZEJOWEJ
- NIEPRZEKRACZALNE LINIE ZABUDOWY
- NIEPRZEKRACZALNE LINIE ZABUDOWY NA POZIOMIE PARTERU
- REJONY LOKALIZACJI PLACÓW OGÓLNODOSTĘPNYCH W OBRĘBIE TRENÓW ZABUDOWY
- OSIE KOMPOZYCYJNE
- CIĄGI USŁUGOWE W PARTERACH
- OBIEKTY OBJĘTE OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ - GRUPA B OBIEKTY O WALORACH KULTUROWYCH
- OBIEKTY OBJĘTE OCHRONĄ KONSERWATORSKĄ - GRUPA C OBIEKTY O WALORACH KULTUROWYCH, MOŻLIWE DO PRZEKSZTAŁCEŃ
- OBSZAR OCHRONY EKSPOZYCJI BUDYNKU WARSZTATOWEGO B10A-B

INFORMACJE

- GRANICE PORTU
- LINIE ROZGRANICZAJĄCE TERENY O RÓŻNYM PRZEZNACZENIU LUB RÓŻNYCH ZASADACH ZAGOSPODAROWANIA POZA GRANICAMI OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM
- GRANICE STREF OGRANICZEŃ DLA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENU OD OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ K - KANALIZACJI DESZCZOWEJ, C - CIEPŁOCIĄGU
- POWIERZCHNIE OGRANICZAJĄCE W OTOCZENIU LOTNISKA
- 80 — POZIOMICE - LINIE ŁĄCZĄCE PUNKTY NA PŁASZCZYZNACH OGRANICZAJĄCYCH, POŁOŻONE NA TEJ SAMEJ WYSOKOŚCI
  WYSOKOŚĆ WYRAŻONA W m npm.
- 1:25 — POCHYLENIE PŁASZCZYZNY PRZEJŚCIOWEJ

ZALECENIA

- ORIENTACYJNY UKŁAD JEZDNI
- ORIENTACYJNA LOKALIZACJA MIEJSC POSTOJOWYCH DLA OBIEKTU HOTELOWEGO POŁOŻONEGO NA DZIALCE NR 1281/111 (POZA OBSZAREM OBJĘTYM PLANEM)
- BOCZNICA KOLEJOWA PROWADZĄCA DO NABRZEŻA ŚLĄSKIEGO (PRZEBIEG ORIENTACYJNY)
- PROPOZYCJA ZAGOSPODAROWANIA MARINY W BASENIE IM. TADEUSZA WENDY
- PROJEKTOWANE SZPALERY DRZEW (LOKALIZACJA ORIENTACYJNA)
- TRASY ROWEROWE (PRZEBIEG ORIENTACYJNY)
- ORIENTACYJNE LOKALIZACJE WJAZDÓW Z DROGI PUBLICZNEJ NA TERENY ZABUDOWY
- PROJEKTOWANE DROGI KOMUNIKACJI WEWNĄTRZ KWARTAŁÓW (PRZEBIEG ORIENTACYJNY)

WSKAŹNIKI KSZTAŁTOWANIA ZABUDOWY I ZAGOSPODAROWANIA TERENÓW

01	4,0	w obr. linii zab.	**02**	-	0,70	**03**	3,0	w obr. linii zab.	**04**	2,0	w obr. linii zab.	**05**	-	-	**06**	-	0,60	**07**	-	0,50
U/MW3		10%	U/KS		10%	UC,U		10%	U,P,PM		-	PM,UM		-	UM/U		10%	UM,U		10%
1,16 ha	21,5 m n.p.m. (24,5-57,5 m n.p.m.)		0,82 ha	21,5 m n.p.m. (24,5 m n.p.m.)		1,96 ha	21,5 m n.p.m. (24,5-38,5 m n.p.m.)		2,23 ha	38,5 m n.p.m.		1,27 ha	patrz k.t.		0,17 ha	17,5 m n.p.m. (20,5 m n.p.m.)		0,42 ha	11,5 m n.p.m.	

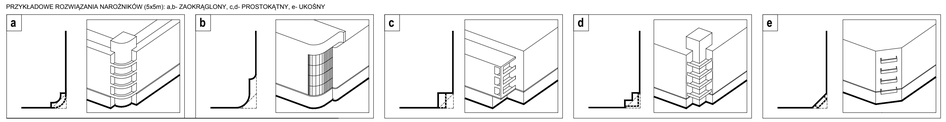
08	-	-	**09-11**	-	-	**12**	-	-	**13-14**	-	-
KD-Z		-	KD-D		-	KD-X/ZP		-	KDW		-
0,99 ha	-		0,06 ha	-		0,12 ha	-		1,17 ha	-	

A	2	3
B		4
1		5

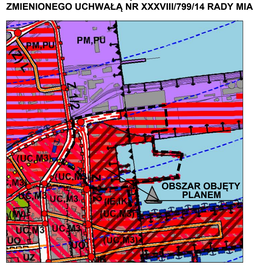
- **A** NUMER TERENU
- **B** PRZEZNACZENIE TERENU
- **1** POWIERZCHNIA TERENU
- **2** MAKSYMALNY WSKAŹNIK INTESYWNOŚCI ZABUDOWY
- **3** MAKSYMALNY WSKAŹNIK POWIERZCHNI ZABUDOWY
- **4** MINIMALNY UDZIAŁ POWIERZCHNI BIOLOGICZNIE CZYNNEJ
- **5** MAKSYMALNA WYSOKOŚĆ ZABUDOWY

patrz k. t. - patrz karta terenu

PRZYKŁADOWE ROZWIĄZANIA NAROŻNIKÓW (5x5m): a,b- ZAOKRĄGLONY, c,d- PROSTOKĄTNY, e- UKOŚNY



WYRYS ZE STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO GDYNI UCHWALONEGO UCHWAŁĄ NR XVII/400/08 RADY MIASTA GDYNI Z DNIA 27 LUTEGO 2008 R., ZMIENIONEGO UCHWAŁĄ NR XXXVIII/799/14 RADY MIASTA GDYNI Z DNIA 15 STYCZNIA 2014 R.



LEGENDA

STRUKTURA PRZESTRZENNA - KIERUNKI ZMIAN

ELEMENTY KSZTAŁTUJĄCE STRUKTURĘ PRZESTRZENNĄ I WIZERUNEK MIASTA

- centrum miasta - tereny wielofunkcyjne
- główne przestrzenie publiczne

STREFY FUNKCJONALNE

- strefa śródmieścia
- strefa portowo - przemysłowo - usługowa

OBSZARY SZCZEGÓLNYCH SZANS ROZWOJOWYCH

- tereny rozwojowe istotne w związku z możliwością realizowanego programu użytkowego

STRUKTURA FUNKCJONALNA - KIERUNKI ZMIAN W PRZEZNACZENIU TERENÓW

(U), (MZ)... tereny planowanego rozwoju

TERENY USŁUG I TERENY WIELOFUNKCYJNE

- UC — tereny usług z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m²

TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ

- M3 — tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w obszarze centrum

TERENY PRODUKCYJNO - USŁUGOWE

- PM,PU — tereny portowe, produkcyjno - usługowe

TERENY OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ INFRASTRUKTURY TECHNICZNEJ

- IE — tereny obiektów i urządzeń elektroenergetycznych - GPZ
- IK — tereny obiektów i urządzeń kanalizacji zbiorczej

TERENY OBIEKTÓW I URZĄDZEŃ KOMUNIKACJI

- drogi zbiorcze - klasy Z (linią przerywaną zaznaczono przebieg wariantowy)
- Hanseatycka Trasa Rowerowa R-10 (przebieg projektowany/przebieg wariantowy)
- ważniejsze lokalne trasy rowerowe
- mariny żeglarskie

GRANICE OBSZARÓW OBJĘTYCH OCHRONĄ

OBSZARY OBJĘTE PRAWNĄ OCHRONĄ PRZYRODY

- granny obszarów ww podlegających ww 110 Prawdziwy Kaszubskiej i rzeki Rady
- obszar ochronny OZWP nr 110

TERENY PORTÓW I PRZYSTANI, OCHRONA BRZEGU MORSKIEGO

- granice portu
- granice pasa technicznego brzegu morskiego
- granice pasa ochronnego brzegu morskiego

ELEMENTY INFORMACYJNE STUDIUM

- krawędzie przecięcia powierzchni ograniczających
- wody powierzchniowe / cieki wodne

BIURO PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO MIASTA GDYNI
ul. T. Wendy 7/9, 81-341 Gdynia

MIEJSCOWY PLAN ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO CZĘŚCI DZIELNICY ŚRÓDMIEŚCIE W GDYNI REJONU ULIC WĘGLOWEJ I WASZYNGTONA

NAZWA RYSUNKU	RYSUNEK PLANU		
PROJEKTANT	mgr inż. arch. Marek Karczyński upr. urbanistyczne nr 1662, POIU nr G 161/2002		
ZESPÓŁ PROJEKTOWY	mgr inż. arch. Arkadiusz Zemiak mgr Szymon Wargowski dr inż. arch. Katarzyna Zielińska		
KOMUNIKACJA	mgr inż. Jan Tadeusz Kosiedowski upr. nr 2808/G/87		
INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	mgr inż. Anna Obruszewska, upr. nr POM/0247/POOS/09 inż. Danuta Stojanik		
ŚRODOWISKO	mgr Paweł Sagin		
DYREKTOR BIURA	mgr inż. arch. Marek Karczyński upr. urbanistyczne nr 1662, POIU nr G 161/2002		
PLAN NR 1106	DATA wrzesień 2014	SKALA 1:1000	NR RYS 1

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr .....
Rady Miasta Gdyni
z dnia ..... 2014 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona został wyłożony, z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu trzykrotnie.
Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz pierwszy w dniach od 28.05.2012 r. do 26.06.2012 r. złożonych zostało 5 uwag, w ustawowym terminie (tj. do dnia 10.07.2012 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 7371/12/VI/U z dnia 31 lipca 2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 1 uwzględnił w całości, 2 w części, 2 nie uwzględnił.
Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona, które wniosły następujące osoby:

1. Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe – data wpływu 20.06.2012 r.
2. Radosław Naleziński – data wpływu 10.07.2012 r.
3. Stocznia Remontowa Nauta S.A. – data wpływu 10.07.2012 r.
4. Hotel Hotton – data wpływu 10.07.2012 r.

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

1. **Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe** poinformowało, że realizacja zamierzenia dotyczącego przebudowy ul. J. Waszyngtona skutkuje wyburzeniem budynku - siedziby Przedsiębiorstwa SWORD. Wyburzenie budynku niesie za sobą duże problemy społeczne, infrastrukturalne, logistyczne związane z ewentualną zmianą miejsca prowadzenia działalności. Wymaga podjęcia działań w celu ewentualnego wydzierżawienia lub zakupu nowej siedziby, zmiany struktury logistycznej, a w skrajnym przypadku może doprowadzić do likwidacji, co jest równoznaczne z utratą 80 miejsc pracy w Firmie, której aktualna siedziba jest rozpoznawalna przez klientów i stanowi jedną z części składowych jej wartości. Ewentualne wyburzenie budynku oraz przejęcie własności działki, na której jest on posadowiony ogranicza możliwości rozwojowe Firmy, które SWORD wiązał z atrakcyjną lokalizacją nieruchomości szczególnie w aspekcie funkcji przewidzianych dla otaczających działek w nowym planie zagospodarowania. Biorąc pod uwagę powyższe wskazał na istotny problem społeczny i ekonomiczny, jaki niesie za sobą realizacja planu zagospodarowania w przedstawionym kształcie.
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Ze względu na konieczność poszerzenia ul. J. Waszyngtona przedmiotowy obiekt biurowy trzeba będzie docelowo wyburzyć. Użytkownikowi wieczystemu terenu przysługiwać będą roszczenia z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

2. **Radosław Naleziński** wniósł poniższe uwagi:

1) Dotyczy obszaru nr 01 U/MW3. Wniósł o umożliwienie zwiększenia wysokości do 55 m na łącznej powierzchni nieprzekraczającej 1000 m^2 powierzchni zabudowy oraz dopuszczenie podwyższenia zabudowy bez ograniczeń na powierzchni nieprzekraczającej 650 m^2. (Obecnie jest dopuszczone podwyższenie zabudowy do 55 m, na łącznej powierzchni nieprzekraczającej 1500 m^2 powierzchni zabudowy). Ponadto wniósł o zwiększenie intensywności zabudowy do 4,5 (obecnie jest 4,0). Należy zróżnicować dominanty wysokościowe na tym terenie. Istnieje ryzyko, że przy tak - zdefiniowanych gabarytach (55 m) do powierzchni (1500 m^2) powstaną 3 budynki jednakowej wysokości. Dodatkowo może to prowokować do zmultiplikowania wyrazu architektonicznego w/w budynków przez projektanta/inwestora. Byłoby to niekorzystne, zważywszy na fakt, jak prestiżowe jest to miejsce. Ponadto na sąsiednim planie dotyczącym rejonu ulic Jana z Kolna i Portowej (będącym w opracowaniu) na terenie przy ul. Św. Piotra planuje się także limit podwyższenia do 55 m, co doprowadzi do powstania zgrupowania budynków 55 metrowych (wszak wiadomo, że na tak cennych terenach wysokość maksymalna z wielkim prawdopodobieństwem równać się będzie wysokości zrealizowanej). Zróżnicowanie wysokości, poprzez podwyższenie zabudowy wyżej niż 55 m wpłynie korzystnie na postrzeganie sylwety tego obszaru, zwłaszcza od strony Zatoki,

dodatkowo zwiększając atrakcyjność inwestycyjną danego terenu. Rzeczone podwyższenie mogłoby się pojawić w północnej części terenu, by nie zacieniać niższych budynków mieszkalnych.

2) Dotyczy obszaru nr 02 U/KS. Wniósł o dopuszczenie podwyższenia zabudowy do 9 kondygnacji wzdłuż ulicy Wendy. Należy także wymóc powiązania funkcjonalne (wejścia do budynku, lokali usługowych) od tejże ulicy. Ulica Wendy znajduje się na nasypie. Należy zniwelować ten efekt poprzez wymuszenie powiązania funkcjonalnego ulicy z budynkami na terenie 02 U/KS, tak by ulica stała się bardziej miejska. Podwyższenie zabudowy także jest uzasadnione, gdy punktem dla oceny jej wysokości będzie ulica na nasypie (w punkcie tym część kondygnacji naziemnych dla ul. J. Waszyngtona, będzie podziemnymi dla ul. Wendy).
3) Dotyczy obszaru nr 03 U. Wniósł o dopuszczenie podwyższenia zabudowy do 80 m przy ul. J. Waszyngtona i odpowiednie zwiększenie intensywności zabudowy. Omawiany obszar będzie bardzo dobrze skomunikowany, przy drodze zbiorczej, w sąsiedztwie parkingu ogólnodostępnego. Dopuszczenie tutaj wyższej zabudowy nie spowoduje zacienienia zabudowy mieszkaniowej. Powstały tu budynek usługowy może być za to dobrym oddzieleniem zabudowy mieszkaniowej od terenów przemysłowych.
4) Dotyczy obszarów nr 04 U, P, PM i 06 U, P, PM. Prosił o rozważenie czy z racji korzystnej, eksponowanej lokalizacji (waterfront), nie należałoby zwiększyć intensywności i wysokości zabudowy na całym terenie lub dopuścić lokalne podwyższenia (dominanty). Wyższa zabudowa oprócz kwestii prestiżowych stanowiłaby oddzielenie tkanki miejskiej od przemysłowej.
5) Dotyczy obszaru nr 10 UM,U. Wniósł o wpisanie obowiązku realizacji tarasu ogólnodostępnego, przynajmniej na fragmencie mającej powstać zabudowy.
6) Dotyczy obszaru nr 12 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2. Wniósł o wrysowanie na rys. planu przebiegu ścieżki rowerowej na całej długości ul. J. Waszyngtona (w planie ścieżka skręca na teren 16), aż do połączenia z ul. Węglową. Taka ścieżka powinna być wzdłuż całej głównej trasy (drogi zbiorcze), żeby rowerzysta nie był zmuszony jechać ruchliwą ulicą lub chodnikiem.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 6) W oparciu o koncepcję obsługi komunikacyjnej projektowanego obiektu handlowego na terenach Stoczni Remontowej Nauta S.A. przy ul. Waszyngtona w Gdyni – opracowaną przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku (marzec 2013 r.) na zlecenie obecnego właściciela terenu (Nauta), w projekcie planu wyłożonym po raz trzeci do publicznego wglądu ustalono przebieg trasy rowerowej wzdłuż ul. J. Waszyngtona.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1,3) Ustalenie w projekcie planu parametrów wysokości budynków wysokich dokonano w oparciu o studia – koncepcje zabudowy kubaturowej w rejonie waterfrontu – przeprowadzone przez zespół projektowy planu. Projekt planu zakłada bardzo wysoką intensywność wykorzystania terenu 01 U/MW3 – do 4,0. Jest to wartość przekraczająca dwukrotnie typowe, średnie wartości intensywności zabudowy w śródmieściu, przyjęte na poziomie od 1,5 do 2,5. Przyjęty zwiększony wskaźnik intensywności zabudowy dotyczy wybranych, szczególnych fragmentów terenów, do których należy m.in. teren 01 U/MW3. Sugerowane zwiększenie ustalonych parametrów zabudowy nie jest zasadne z uwagi na m.in., ograniczone możliwości realizacji parkingów obsługujących zabudowę w obrębie poszczególnych terenów, trudności komunikacyjne w obsłudze zwiększonego programu, szczególnie w rejonie skrzyżowań z ul. J. Waszyngtona - przy przyjętych niewielkich rezerwach terenu dla rozbudowy układu ulicznego, oraz zapewnienie odpowiednich powierzchni wypoczynkowych dla mieszkańców na terenie 01 U/MW3.

Ad 2) W zakresie możliwości zwiększenia wysokości zabudowy – rozstrzygnięcie uzasadniono jak do uwagi pkt. 1,3). Ustalenia projektu planu nie wykluczają możliwości realizacji wejść do budynków, lokali usługowych od strony ul. T. Wendy. Biorąc pod uwagę położenie ul. T. Wendy na nasypie oraz wymóg lokalizacji usług od strony ciągu pieszo-rowerowego, optymalną strefą wejść do budynków wydaje się rejon ciągu pieszo-rowerowego.

Ad 4) Biorąc pod uwagę położenie terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeża oraz dopuszczenie lokalnych podwyższeń do 36,0 m i 55,0 m w drugiej linii zabudowy od strony nabrzeży, utrzymano ustaloną w projekcie planu dla terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) wysokości zabudowy – do 5 kondygnacji i do 19,0 m z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 22,0 m oraz usytuowania lokalnej dominanty architektonicznej o wysokości do 24,0 m na powierzchni rzutu do 300 m^2. Na terenie 06 U,P,PM (aktualnie część terenu 04 U,P,PM) zwiększono wysokość zabudowy do 36,0 m, jednak bez zmian ustalonej intensywności zabudowy, a wynika to z planowanej przez ZMPG SA inwestycji.

Ad 5) Zgodnie z ustaleniami projektu planu na terenie 10 UM,U (aktualnie 07 UM,U) możliwa będzie realizacja budynków 2 kondygnacyjnych o wysokości do 9,0 m. Biorąc pod uwagę dopuszczoną funkcję usługową oraz usług turystyki morskiej nie jest zasadne ustalanie obowiązku realizacji ogólnodostępnego tarasu, który na terenie położonym w bezpośrednim sąsiedztwie wody wydaje się nieodłącznym elementem tych funkcji. Ogólnodostępna platforma widokowa planowana jest na najwyższej kondygnacji użytkowej części wysokościowej budynku na Molu Rybackim (wysokość zabudowy do 90,0 m).

3. **Stocznia Remontowa Nauta S.A.** wniosła poniższe uwagi:

1) Dotyczy terenu 01 U/MW3. Parametr intensywności zabudowy – 4,0 ogranicza powierzchnię całkowitą inwestycji na tym terenie (11 600 m^2) do 46 400 m^2, a ograniczające wielkość zabudowy parametry wysokościowe 19 (22-55m) umożliwiają chłonność terenu na poziomie ok. 55 000 m^2. Rzeczywista chłonność terenu przy uwzględnieniu większej powierzchni zabudowy pod dominanty wysokościowe (55 m) może wynosić ok. 75 000 m^2 pod warunkiem likwidacji zapisu o ograniczeniu intensywności zabudowy i zwiększenia powierzchni zabudowy dominant z 1 500 m^2 do 3 000 m^2. Jednocześnie proponowała wprowadzić zapis, aby powierzchnia całkowita parkingów naziemnych nie była brana pod uwagę przy rozliczaniu parametru intensywności zabudowy. Biorąc pod uwagę funkcje, które zostały dla tego obszaru przewidziane w projekcie planu miejscowego, powyższe zmiany pozwoliłyby na bardziej efektywne wykorzystanie terenu i uczyniłyby go bardziej atrakcyjnym inwestycyjnie.
2) Dotyczy terenu 02 U/KS. W związku z proponowanym rozszerzeniem dopuszczalnych funkcji o komunikację samochodową na terenach 04 i 05, za wskazane uważała dopuszczenie również zabudowy mieszkaniowej na terenie 02. Istotnym ograniczeniem efektywności zagospodarowania tego terenu jest zapis ograniczający maksymalną powierzchnię zabudowy do 60%. Rezygnacja z tego ograniczenia przy jednoczesnym wprowadzeniu dominanty o wysokości 36 m (zamiast 24 m) na powierzchni 900 m^2 (a nie 600 m^2), pozwoliłoby uzyskać poprawę wykorzystania terenu.
3) Dotyczy terenu 03 U. Utrzymanie parametru intensywności zabudowy na poziomie 2,6 ogranicza powierzchnię całkowitą zabudowy do 7 750 m^2, co przy jednoczesnym ograniczeniu parametrów wysokościowych do 19 m (22-24 m) zapewnia chłonność terenu na poziomie 12 000 m^2. Wniosła o zwiększenie wysokości dla dominanty z proponowanych wcześniej 22-24 m do 36 metrów. Umożliwi to zwiększenie rzeczywistej chłonności terenu przy uwzględnieniu rezygnacji z parametru intensywności zabudowy i utrzymaniu wyższej dominanty (do 36 m) na powierzchni zwiększonej do 2 000 m^2. Wprowadzenie zapisu określającego wykorzystanie parkingów dla usług w obszarze 02 oraz wprowadzenie zapisów ograniczających liczbę miejsc parkingowych wzorem ograniczenia ruchu kołowego w centrum miasta pozwoli na uzyskanie lepszych parametrów wykorzystania kwartału.
4) Dotyczy terenu 04 U,P,PM oraz 05 U,P,PM. Rezygnacja z funkcji określonej jako PM, przy jednoczesnym utrzymaniu funkcji usług i przemysłu pozwoli na organizację lepszego buforu pomiędzy funkcjami z obszaru 06 z funkcjami z pozostałych obszarów. Wprowadzenie zapisu o dopuszczalnej wysokości zabudowy dominant do 36 m pozwoli na uzyskanie spójnej kompozycyjnie sylwety (załącznik rysunkowy Nr 1 i 2).
5) Dotyczy wysokości i intensywności zabudowy terenów od 01 do 05. Dopuszczenie na terenie 03, 04 i 05 dominant o wysokości do 36 m stanowić będzie logiczne uzupełnienie schodowe o niższej wysokości dla dominant z kwartału 01 (tych o wysokościach 55 metrów). Wizualizacje koncepcyjno-projektową tego rozwiązania zawiera załącznik nr 1 - widok od strony wody. Zabudowa o takiej wysokości będzie ponadto korespondować z wysokością budynków położonych lub planowanych w rejonie Sea Towers, terenów Dalmoru, a także Międzytorza. W ten sposób powstanie harmonijna i spójna całość, uwzględniająca potrzeby nowoczesnego zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia i waterfrontu Gdyni. Odnośnie proponowanej intensywności zabudowy na terenach 01, 02 i 03 zwracała uwagę, że podwyższenie parametrów przewidzianych w tym zakresie w projekcie planu miejscowego jest zgodne z uwarunkowaniami przestrzennymi centrum miasta, a także wpływa korzystnie na atrakcyjność inwestycyjną tego obszaru. Rozwiązanie to stwarza szansę na efektywne i sprawne zagospodarowanie tego terenu przez potencjalnych inwestorów. Jednocześnie zlokalizowanie na terenie 02 parkingu „strategicznego" zapewnia odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla obszarów 01 i 03.
6) Dotyczy układu drogowego. Proponowała zmianę projektu ruchu drogowego ul. J. Waszyngtona, umożliwiającą prawoskrętny ruch kołowy z ul. J. Waszyngtona w ul. Węglową z jednoczesnym zaniechaniem wprowadzania do projektu planu miejscowego wewnętrznej drogi 18 KDW.

Polepszy to bezpieczeństwo w strefie wjazdowej na ul. J. Waszyngtona na odcinku pomiędzy drogami 17 KDW i 19 KDW oraz umożliwi lepsze wykorzystanie kwartałów 03 i 05. Rezygnacja z drogi 18 KDW na rzecz odpowiedniej przebudowy skrzyżowania ulic J. Waszyngtona i Węglowej pozwoli na skierowanie całego ruchu, w tym pojazdów ciężkich, tymi właśnie arteriami i nieobciążania nim obszarów 03 i 05 przeznaczonych na inwestycje. Uważała, że jest to rozwiązanie racjonalne i kompromisowe, które uwzględnia zarówno interesy Portu, jak i potrzebę właściwego zagospodarowania tego obszaru.

7) Dotyczy ochrony konserwatorskiej budynków. W związku z ustaleniem ochrony konserwatorskiej w zakresie grupy B - obiektu dawnej stolarni – B 10 na terenie planu 05 U,P,PM, załączyła projekt koncepcyjny który pokazywał sposób wykorzystania historycznych hal i stworzenia nowoczesnej, ale odnoszącej się do tradycji nowej zabudowy (załącznik rysunkowy Nr 2 i 3). Taki sposób komponowania „nowego i starego" pozwala nie tylko na uzyskanie lepszych parametrów ekonomicznych, ale też wykreowanie atrakcyjnego architektonicznie zespołu zabudowy. Propozycja ta uzyskała wstępną akceptację Konserwatora Zabytków.
8) Dotyczy kolektora ściekowego. Wniosła o wprowadzenie zapisu o opcjonalnym przebiegu kolektora pomiędzy kwartałami 05 i 03, którego dokładny kształt będzie wynikać z przyszłego projektu infrastruktury.
9) Dotyczy obszaru 9 U/MU. Wniosła o wprowadzenie zapisów na obszarze akwenu morskiego przylegającego do kwartału 09 dotyczących zlokalizowania mariny i stworzenia dodatkowych pirsów, przy jednoczesnym zapisie, iż dalsze konsultacje będą prowadzone z Urzędem Morskim. Wniosła również, aby miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego przewidywał możliwość budowy urządzeń obsługujących marinę, w szczególności zaplecza socjalnego i technicznego niezbędnego do korzystania z niej.

Wymienione zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego mają na celu nie tylko lepsze wykorzystanie terenów dla realizacji celów deweloperskich przez potencjalnych inwestorów, ale także uwzględnienie kierunków rozwoju miasta nakreślonych przez Pana Prezydenta na bezpośrednich spotkaniach oraz ujętych w ogólnym określeniu uzyskania optymalnej funkcji miastotwórczej w rejonie zabudowy wzdłuż ul. J. Waszyngtona w Gdyni.

Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 3,5) Uwaga została częściowo uwzględniona – w związku z możliwością powiązania ul. J. Waszyngtona z ul. Węglową oraz rezygnacji z drogi 18 KDW, tereny 03 U i 05 U,P,PM połączono w jeden teren (aktualnie część terenu 03 UC,U), na którym dopuszczono możliwości usytuowania lokalnych dominant architektonicznych o wysokości do 36,0 m, na łącznej powierzchni rzutów do 1500 m^2 oraz zwiększono wskaźnik intensywności zabudowy – do 3,0.

Ad 4) Na terenach 04 U,P,PM oraz 05 U,P,PM (aktualnie stanowiących część terenu 03 UC,U) ograniczono dopuszczoną funkcję do zabudowy usługowej, terenów obiektów produkcyjnych, składów i magazynów oraz zwiększono intensywności zabudowy na terenie 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) do 2,5. W zakresie możliwości podwyższenia zabudowy do 36,0 m – rozstrzygnięcie jak do niniejszej uwagi pkt. 3 i 5.

Ad 6) W uzgodnieniu z Zarządem Dróg i Zieleni oraz w związku z brakiem sprzeciwu Zarządu Portu Morskiego Gdynia S.A. dopuszczono powiązanie ul. J. Waszyngtona z ul. Węglową oraz zrezygnowano z drogi 18 KDW.

Ad 7) Dopuszczono nadbudowę budynku warsztatowego do wysokości zabudowy do 19,0 m, pod warunkiem zachowania w niezmienionej postaci pierwotnej bryły budynku, jej czytelności i zastosowania rozwiązań architektonicznych, które nie wpłyną negatywnie na odbiór historycznej kompozycji obiektu – w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków.

Ad 8) Przebieg strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej od planowanego kolektora kanalizacji deszczowej został wskazany orientacyjnie na rysunku planu. Wg zapisów projektu planu szczegółowy przebieg kolektora należy uzgodnić z gestorem sieci – zmiana przebiegu kolektora będzie się wiązała ze zmianą granic strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej.

Ad 9) Projekt planu zawiera zapisy, iż w projekcie zagospodarowania terenu nabrzeży i pirsów należy przewidzieć urządzenia umożliwiające cumowanie jednostek pływających oraz przewidzieć trasy infrastruktury technicznej, umożliwiające realizację przyłączy mediów do cumowanych jednostek (także do ew. obiektów usługowych i mieszkalnych na platformach pływających – bez napędu).

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1,5) Projekt planu zakłada bardzo wysoką intensywność wykorzystania terenu 01 U/MW3 – do 4,0. Jest to wartość przekraczająca dwukrotnie typowe, średnie wartości intensywności zabudowy w śródmieściu, przyjęte na poziomie od 1,5 do 2,5. Przyjęty zwiększony wskaźnik intensywności zabudowy dotyczy wybranych, szczególnych fragmentów terenów, do których należy teren 01 U/MW3. Sugerowana liczba mieszkań (ok. 650) – wskazana w załączonej do uwagi koncepcji zagospodarowania terenu 01 U/MW3, wydaje się niezasadna z racji sąsiedztwa terenów portowych i prowadzonej tam uciążliwej działalności (np. pylenie, hałas). W przedłożonej koncepcji nie przedstawiono terenów wypoczynkowych dla mieszkańców, które powinny być nieodłącznym elementem podstawowego standardu zamieszkiwania. Wielkość terenu z trudem umożliwia spełnienie ustalonego w projekcie planu wskaźnika min. 2 m^2 / 10,0 m^2 powierzchni użytkowej mieszkań, przy intensywności 4,0. Przy założeniu realizacji ok. 18.000 m^2 pow. użytkowej mieszkań wymagana powierzchnia wypoczynkowa wynosi 3.600 m^2, podczas gdy powierzchnia terenów wypoczynkowych w poziomie terenu i w poziomie tarasu nad parterem może wynieść do ok. 5.000 m^2.
Szacowana powierzchnia użytkowa mieszkań wg koncepcji zawartej w uwadze wyniosłaby ok. 32.500 m^2, co wymagałoby ok. 6.500 m^2 powierzchni wypoczynkowej - wobec ok. 4.000 m^2 możliwych terenów wypoczynkowych w poziomie terenu i w poziomie tarasu nad parterem.
Dodatkowo niezbędna wg przedłożonej koncepcji liczba ok. 800-1200 miejsc postojowych obsługujących zabudowę na terenie 01 U/MW3 (500-800 m.p. wg projektu planu), spowodować może trudności komunikacyjne w obsłudze proponowanego programu, szczególnie w rejonie skrzyżowań z ul. J. Waszyngtona - przy przyjętych niewielkich rezerwach terenu dla rozbudowy układu ulicznego.
Z uwagi na zaproponowane w przedłożonej koncepcji prostopadłe usytuowanie zabudowy wysokiej do linii nabrzeża, położenie terenu oraz walory krajobrazowe, ustalono dla zabudowy wysokiej szerokość wymaganego prześwitu, stanowiącego otwarcia w kierunku Basenu T. Wendy, o łącznej szerokości min. 50% długości terenu 01 U/MW3 mierzonej od strony Basenu.
Zgodnie z zapisami projektu planu powierzchnia całkowita wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków znajdujących się na danej działce budowlanej brana jest pod uwagę przy obliczaniu wskaźnika intensywności – nie jest zasadne pomijanie powierzchni całkowitej w zależności od funkcji, gdyż każda funkcja realizowana w budynku generuje jego kubaturę.
Ad 2) Biorąc pod uwagę, że teren 02 U/KS położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej ul. T. Wendy i planowanej do rozbudowy ul. J. Waszyngtona, gdzie długookresowy średni poziom dźwięku może przekroczyć dopuszczalne poziomy hałasu dla funkcji mieszkaniowej rozszerzenie dopuszczalnych funkcji oraz zwiększanie intensywności zabudowy nie jest wskazane.
Ad 3,5) Ustalenia projektu planu poprzez przyjęte optymalne wskaźniki parkingowe obligują do realizacji odpowiedniej liczby miejsc postojowych obsługujących zabudowę w obrębie poszczególnych terenów, racjonalnie uzasadnionej w śródmieściu, w związku z tym właściciel terenu będzie zobligowany do zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc postojowych w obrębie swojego terenu. W obrębie terenu 02 U/KS ustalono obowiązek realizacji całodobowego parkingu ogólnodostępnego o wielkości min. 150 miejsc postojowych, ponad wymaganą liczbę miejsc wynikającą z programu usługowego planowanego na terenie 02 U/KS.
Ad 4,5) Biorąc pod uwagę położenie terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeża oraz dopuszczenie lokalnych podwyższeń do 36,0 m i 55,0 m w drugiej linii zabudowy od strony nabrzeży, zasadne jest utrzymanie ustalonej w projekcie planu dla terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) wysokości zabudowy – do 5 kondygnacji i do 19,0 m z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 22,0 m oraz usytuowania lokalnej dominanty architektonicznej o wysokości do 24,0 m na powierzchni rzutu do 300 m^2.
Ad 9) Uwaga dotyczy terenów morskich wód wewnętrznych, dla których sposób zagospodarowania oraz warunki zabudowy określa się na podstawie przepisów ustawy o obszarach morskich Rzeczpospolitej Polskiej i administracji morskiej.

4. **Hotel Hotton** poinformował, iż w opracowanym m.p.z.p. pominięto interesy i potrzeby hotelu Hotton, który wykonał własnym staraniem i kosztem drogę (w tym drogę pożarową), miejsca parkingowe (z całą siecią deszczówki wraz z osadnikiem i separatorem etyliny) i nasadził zieleń tworząc zorganizowany i zagospodarowany teren otaczający hotel, mimo wielu problemów przy ustalaniu warunków do projektowania i uzyskiwania zgód i pozwoleń. Obecny projekt m.p.z.p. przewiduje w miejscu drogi pożarowej, parkingów i dojazdu do hotelu (karta terenu 16 KD-X/ZP) tylko ciąg spacerowy i ścieżkę rowerową i nie zaplanowano zamiennego dojazdu do hotelu i miejsc parkingowych ani drogi pożarowej, które hotel mógłby użytkować podobnie.

Wniósł o ustalenie w karcie terenu zapisów umożliwiających użytkowanie zagospodarowanego terenu na potrzeby dojazdu do hotelu i miejsc parkingowych oraz drogi pożarowej, jako rozwiązania docelowego zgodnego z planem. Powyższe można osiągnąć poszerzając pas terenu objętego kartą terenu 16 KD-X/ZP, co umożliwiłoby pozostawienie obecnego ich zagospodarowania i wykonanie ścieżki rowerowej po jego północnej stronie. W przeciwnym razie hotel w świetle tychże zapisów pozbawiony będzie zgodnego z projektem planu dojazdu, co z jednej, strony spowoduje niemożność uzyskania nowych pozwoleń na budowę np. dla rozbudowy hotelu i znaczące obniżenie wartości nieruchomości (lub wręcz niemożność znalezienia chętnego nabywcy w sytuacji chęci sprzedaży).
Przypomniał też, że inwestycje tj. budowa hotelu oraz inwestycje w otoczenie hotelu (dojazd do hotelu, droga pożarowa, parkingi) wykonane zostały w ciągu ostatnich kilku lat i realizowane były w oparciu o ważne pozwolenia na budowę.
Prezydent Miasta Gdyni uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:
Uwaga została częściowo uwzględniona – projekt planu uzupełniono o zapisy umożliwiające wykorzystanie ciągu pieszo-jezdnego 16 KD-X/ZP (aktualnie 12 KD-X/ZP) jako drogi pożarowej. Dopuszczono tymczasowy dojazd do hotelu położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem), przecinający ciąg pieszo-rowerowy 16 KD-X/ZP (aktualnie 12 KD-X/ZP) w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu, pod warunkiem organizacji ruchu zapewniającej bezpieczeństwo użytkowników ciągu pieszo-rowerowego. Dojazd tymczasowy może funkcjonować jedynie do czasu zorganizowania dojazdu docelowego od strony ul. Św. Piotra (zlokalizowanego poza obszarem planu).
Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:
Usankcjonowanie obecnego zagospodarowania terenu w postaci dojazdu do hotelu i miejsc parkingowych jest niemożliwe z uwagi na:

- kolizję obecnego zagospodarowania (ruch samochodów, taksówek, autobusów) z planowanym charakterem ciągu pieszo-rowerowego, który jest elementem większego publicznego założenia spacerowego, łączącego dworzec PKP z terenami zlokalizowanymi na Molu Rybackim,
- parametry docelowego układu komunikacyjnego ul. J. Waszyngtona – projektowanej, jako drogi klasy zbiorczej z dwoma jezdniami po dwa pasy ruchu – ograniczające możliwości zjazdów na tereny przyległych nieruchomości.

Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz drugi w dniach od 01.10.2012 r. do 30.10.2012 r. zostały złożone 3 uwagi, w ustawowym terminie (tj. do dnia 13.11.2012 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 8849/12/VI/U z dnia 5 grudnia 2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 2 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił.
Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona, które wniosły następujące osoby:

5. Stocznia Remontowa Nauta S.A. – data wpływu 13.11.2012 r.

6. Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik, reprezentowany przez dr r. pr. Marka Głuchowskiego z Kancelarii Radców Prawnych i Adwokatów Głuchowski Siemiątkowski Zwara i Partnerzy – data wpływu 13.11.2012 r.

7. Hotel Hotton – data wpływu 15.11.2012 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

5. **Stocznia Remontowa Nauta S.A.** wniosła poniższe uwagi:

1) Dotyczy terenu 02 U/KS, 03 U,P oraz 04 U,P. Zamiarem Nauta S.A. jest zrealizowanie na wskazanym obszarze wielko powierzchniowego centrum usługowego (handel, biura, gastronomia, kinoplex) wraz z wielopoziomowym parkingiem na podstawie załączonej koncepcji urbanistyczno-architektonicznej. Spodziewane parametry inwestycji kształtują się następująco:
   - powierzchnia usługowa 35 000 m^2,
   - kinoplex 5 000 m^2,
   - wielopoziomowy parking 2 5000 m^2 (około 1000 miejsc parkingowych).
2) Dotyczy terenu 01 U/MW3. Parametr intensywności zabudowy – 4,0 ogranicza powierzchnię całkowitą inwestycji na tym terenie (11 600 m^2) do 46 400 m^2, a ograniczające wielkość zabudowy parametry wysokościowe 19 (22-55 m) umożliwiają chłonność terenu na poziomie ok. 55 000 m^2. Rzeczywista chłonność terenu przy uwzględnieniu większej powierzchni zabudowy pod dominanty wysokościowe (55 m) może wynosić ok. 75 000 m^2 pod warunkiem likwidacji zapisu o ograniczeniu intensywności zabudowy i zwiększenia powierzchni zabudowy dominant z 1 500 m^2

do 3 000 m^2. Jednocześnie proponowała wprowadzić zapis, aby powierzchnia całkowita parkingów naziemnych nie była brana pod uwagę przy rozliczaniu parametru intensywności zabudowy. Biorąc pod uwagę funkcje, które zostały dla tego obszaru przewidziane w projekcie planu miejscowego, powyższe zmiany pozwoliłyby na bardziej efektywne wykorzystanie terenu i uczyniłyby go bardziej atrakcyjnym inwestycyjnie.

3) Dotyczy wysokości i intensywności zabudowy terenów od 01 do 05. Dopuszczenie na terenie 03 i 04 dominant o wysokości do 36 m stanowić będzie logiczne uzupełnienie schodowe o niższej intensywności dla dominant z kwartału 01 (tych o wysokościach 55 m). Zabudowa o takiej wysokości będzie ponadto korespondować z wysokością budynków położonych lub planowanych w rejonie Sea Towers, terenów Dalmoru a także Międzytorza. Uważa, że w ten sposób powstanie harmonijna spójna całość, uwzględniająca potrzeby nowoczesnego zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia i waterfrontu Gdyni. Odnośnie proponowanej intensywności zabudowy na terenach 01, 02 i 03 zwróciła uwagę, że podwyższenie parametrów przewidzianych w tym zakresie w projekcie planu miejscowego jest zgodne z uwarunkowaniami przestrzennymi centrum miasta, a także wpływa korzystnie na atrakcyjność inwestycyjną tego obszaru. Rozwiązanie to stwarza szansę na efektywne i sprawne zagospodarowanie tego terenu przez potencjalnych inwestorów.

Wymienione zmiany do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miały na celu nie tylko lepsze wykorzystanie terenów dla realizacji celów deweloperskich przez potencjalnych inwestorów, ale także uwzględnienie kierunków rozwoju miasta nakreślonych przez Pana Prezydenta na bezpośrednich spotkaniach oraz ujętych w ogólnym określeniu uzyskania optymalnej funkcji miastotwórczej w rejonie zabudowy wzdłuż ul. J. Waszyngtona w Gdyni.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 1,3) W oparciu o uszczegółowioną koncepcję urbanistyczno-architektoniczną – opracowaną przez arch. Jacka Droszcza oraz koncepcję obsługi komunikacyjnej projektowanego obiektu handlowego na terenach Stoczni Remontowej Nauta S.A. przy ul. Waszyngtona w Gdyni – opracowaną przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku (marzec 2013 r.) na zlecenie obecnego właściciela terenu (Nauta), w uzgodnieniu z Zarządem Dróg i Zieleni, Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków oraz Zarządem Portu Morskiego Gdyni S.A., projekt planu skorygowano w następujący sposób:

- w miejscu terenów 03,04 U,P, 09 ZP/KD-X oraz części terenu 16 KDW, ustalono przeznaczenie pod tereny zabudowy usługowej z dopuszczeniem lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m^2 – teren 03 UC,U,
- dopuszczono połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U w formie pomostu/kondygnacji nadwieszonej nad ul. J. Waszyngtona (teren 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2), o łącznej szerokości do 30,0 m (z zaleceniem realizacji przynajmniej 2 łączników) oraz na wysokości min. 10,5 m nad poziomem jezdni (wysokość zapewniająca widoczność elewacji frontowej budynku B10A-B);
- zmieniono przebieg projektowanego kolektora kanalizacji deszczowej w sposób umożliwiający bezkolizyjną realizację zabudowy,
- ustalono przebieg trasy rowerowej wzdłuż ul. J. Waszyngtona,
- na terenie 03 UC,U z uwagi na ochronę konserwatorską budynku warsztatowego B10A-B ustalono obszar ochrony ekspozycji, z określeniem szczegółowych zasad umożliwiających zachowanie w niezmienionej postaci pierwotnej bryły budynku, jej czytelności i zastosowania rozwiązań architektonicznych, które nie wpłyną negatywnie na odbiór historycznej kompozycji obiektu,
- na terenie 02 U/KS dla obiektu hotelowego położonego na działce nr 1281/11 (poza obszarem objętym planem) przewidziano dojazd oraz lokalizację min. 15 miejsc postojowych.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2) Ustalenie w projekcie planu parametrów wysokości budynków wysokich dokonano w oparciu o studia – koncepcje zabudowy kubaturowej w rejonie waterfrontu – przeprowadzone przez zespół projektowy planu. Projekt planu zakłada bardzo wysoką intensywność wykorzystania terenu 01 U/MW3 – do 4,0. Jest to wartość przekraczająca dwukrotnie typowe, średnie wartości intensywności zabudowy w śródmieściu, przyjęte na poziomie od 1,5 do 2,5. Przyjęty zwiększony wskaźnik intensywności zabudowy dotyczy wybranych, szczególnych fragmentów terenów, do których należy m.in. teren 01 U/MW3. Sugerowane zwiększenie ustalonych parametrów zabudowy nie jest zasadne z uwagi na m.in., ograniczone możliwości realizacji parkingów obsługujących

zabudowę w obrębie poszczególnych terenów, trudności komunikacyjne w obsłudze zwiększonego programu, szczególnie w rejonie skrzyżowań z ul. J. Waszyngtona - przy przyjętych niewielkich rezerwach terenu dla rozbudowy układu ulicznego oraz zapewnienie odpowiednich powierzchni wypoczynkowych dla mieszkańców na terenie 01 U/MW3. Zgodnie z zapisami projektu planu powierzchnia całkowita wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków znajdujących się na danej działce budowlanej brana jest pod uwagę przy obliczaniu wskaźnika intensywności – nie jest zasadne pomijanie powierzchni całkowitej w zależności od funkcji, gdyż każda funkcja realizowana w budynku generuje jego kubaturę.

6. **Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik, reprezentowany przez dr r. pr. Marka Głuchowskiego z Kancelarii Radców Prawnych i Adwokatów Głuchowski Siemiątkowski Zwara i Partnerzy,** złożył poniższą uwagę:

1) Projektowane rozwiązania w m.p.z.p. zakładające między innymi rozszerzenie (łącznie 4 pasy) drogi wzdłuż ul. J. Waszyngtona oznaczonej jako 10 KD-Z 2/2 należy uznać za przekroczenie władztwa planistycznego, o którym mowa w art. 3 ust. 1 u.p.z.p. Powyższe rozwiązanie godzi także w konstytucyjne prawo własności (art. 64 Konstytucji), zasadę proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji) oraz równości (art. 32 Konstytucji). W interesie SWORD jest zachowanie prawa własności Nieruchomości oraz możliwości kontynuowania swojej działalności w dotychczasowej lokalizacji. W kontekście założeń projektu m.p.z.p., w tym w szczególności budowy drogi 10 KD-Z 2/2, wskazać należy, że w sposób nieuprawniony, preferencyjny regulują one sytuację Stoczni Nauta oraz potencjalnych (nieznanych jeszcze) inwestorów. To oni bowiem będą czerpali korzyści ze zmiany przeznaczenia nieruchomości oraz nowej infrastruktury drogowej. Stocznia Nauta uzyska wyższą cenę sprzedaży, a inwestorzy nabędą nieruchomości z rozwiniętą infrastrukturą drogową. Powyższe odbędzie się jednak kosztem przedsiębiorstwa SWORD, które zostanie docelowo wywłaszczone, a w efekcie nawet zlikwidowane, jako że na nieruchomości, na której jest zlokalizowane, ma zostać wybudowana droga, o której mowa powyżej. Budowa rzeczonej drogi ma indyferentne znaczenie dla sytuacji Hotelu Hotton – w wyniku budowy drogi, hotel i tak nie otrzyma łączności bezpośrednio z głównym węzłem komunikacyjnym. Omawiane postanowienia projektu m.p.z.p. wskazują jednoznacznie, że organ planistyczny w sposób nieuzasadniony przedkłada interes potencjalnych inwestorów nad interes przedsiębiorców aktualnie prowadzących działalność gospodarczą na terenie objętym m.p.z.p. Mając powyższe na uwadze skonstatować należy, że niedopuszczalne jest planowanie budowy drogi jako tzw. rezerwy pod przyszłe inwestycje, tym bardziej, że plany w tym zakresie niosą za sobą znaczne koszty alternatywne (utrata możliwości prowadzenia przez SWORD działalności w obecnej lokalizacji prowadząca do przejściowego lub stałego zaprzestania działalności, zwiększenie bezrobocia, skutki finansowe dla gminy z tytułu odszkodowań, kosztów budowy drogi).
2) Projekt m.p.z.p. w zakresie drogi 10 KD-Z 2/2 przebiegającej przez nieruchomość SWORD narusza zasadę ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju, nie uwzględnia prawa własności, potrzeb interesu publicznego oraz wymagań ochrony dziedzictwa kulturowego (art. 1 ust. 1 i 2 pkt 4, 7, 9 u.p.z.p.). Zważyć należy, że projektowana droga 10 KD-Z 2/2 pomimo założenia pełnienia przez nią funkcji publicznej sprzeczna jest z interesem nie tylko indywidualnym SWORD, ale i interesem społecznym. Budowa drogi skutkować, bowiem będzie wywłaszczeniem SWORD, co w konsekwencji może prowadzić do czasowego lub trwałego ograniczenia lub wraz uniemożliwienia prowadzenia działalności, w zależności od aktualnych możliwości finansowych Przedsiębiorstwa, a w konsekwencji nawet jego likwidacji.
3) Projekt m.p.z.p. w zakresie w zakresie drogi 10 KD-Z 2/2 przebiegającej przez nieruchomość SWORD narusza konstytucyjną zasadę wolności gospodarczej. Wprowadzenie do projektu m.p.z.p. drogi 10 KD-Z 2/2 w sposób bezsprzeczny wpłynie na możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przez SWORD kosztem polepszenia infrastruktury drogowej dla potencjalnych inwestorów. Powyższe stanowi nieuzasadnione ograniczenie możliwości prowadzenia działalności przez SWORD, pomimo że funkcjonuje na rynku już ponad dwudziestu pięciu lat. SWORD działając w zaufaniu do państwa i gminy poczynił szereg inwestycji umożliwiających mu uruchomienie działalności, a następnie do jej rozwijania, tworząc przedsiębiorstwo zdolne operacyjnie do udziału w grze rynkowej i ponoszenia zysków licząc na ich amortyzację w ciągu następnych lat. Działania gminy w postaci projektowanego m.p.z.p. zdają się to zaufanie podważyć.
4) Prognoza skutków finansowych uchwalenia m.p.z.p. w sposób nieprawidłowy oceniła szacunkowe koszty oraz wpływy wynikające z uchwalenia i realizacji m.p.z.p. Po pierwsze, znacznie zaniżono szacunkowe koszty wykupienia gruntów prywatnych przez gminę wyceniając je na kwotę 724 000

zł. Powyższa kwota nie znajduje odzwierciedlenia w stanie faktycznym. Sama wartość zabudowanej nieruchomości, na której znajduje się SWORD szacowana może być na około 6 710 000 zł, a wartość całego przedsiębiorstwa na 14 000 000 zł. Ponadto celem wybudowania drogi 10 KD-Z 2/2 konieczne jest wykupienie od podmiotów prywatnych także innych nieruchomości poza nieruchomością SWORD.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1-3) Ul. J. Waszyngtona wraz z ul. Nową Węglową projektowane, jako drogi zbiorcze o docelowym przekroju dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, będą stanowić główną arterię komunikacyjną łączącą nowe obszary rozwojowe północnej części śródmieścia Gdyni obejmujące m.in. rejon Mola Rybackiego, tereny położone na północ od ul. Jana z Kolna jak również tereny po Stoczni Remontowej Nauta. Realizacja ww. ulic umożliwi wyprowadzenie nowo generowanego ruchu komunikacyjnego ze Śródmieścia w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego, zatem jest to inwestycja kluczowa, warunkująca rozwój północnej części śródmieścia Gdyni. Ustalona w projekcie planu szerokość pasa drogowego ul. J. Waszyngtona (min. 30,0 m) wynika z przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a wskazane rozwiązania komunikacyjne oparte są na „Koncepcji drogowej przebiegu ulicy Nowej Węglowej klasy Z 2/2 z określeniem zakresu niezbędnej przebudowy istniejącego układu torowego w rejonie projektowanej drogi" opracowanej przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Z uwagi na nowe możliwości zagospodarowania terenów po Stoczni Remontowej Nauta oraz zmianę charakteru zabudowy na tym terenie, przyjęty przebieg ulicy jest rozwiązaniem optymalnym. Ze względu na konieczność poszerzenia ul. J. Waszyngtona przedmiotowy obiekt biurowy trzeba będzie docelowo wyburzyć. Użytkownikowi wieczystemu terenu przysługiwać będą roszczenia z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Ad 4) Uwaga nie dotyczy ustaleń projektu planu. Prognozę skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego sporządzono na potrzeby planu w oparciu o przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Celem prognozy jest określenie skutków ekonomicznych powstałych po uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dotyczącego przedmiotowego obszaru – zawarte w niej kwoty posiadają charakter szacunkowy. Wartość gruntów oszacowano biorąc pod uwagę informacje z wydziałów: Polityki Gospodarczej i Nieruchomości oraz Geodezji Urzędu Miasta Gdyni (dane ze lat 2011-2012). Ze względu na konieczność indywidualnego kalkulowania kosztów odszkodowawczych za budynki nienależące do gminy, przeznaczone do wyburzenia pod drogi publiczne, w analizie nie ujęto wydatków związanych z tymi roszczeniami.

7. **Hotel Hotton** złożył poniższą uwagę:

1) Wniósł o ustalenie w karcie terenu zapisów umożliwiających użytkowanie zagospodarowanego przez Hotel Hotton terenu, na potrzeby dojazdu do hotelu i miejsc parkingowych oraz drogi pożarowej, jako rozwiązania docelowego zgodnego z planem. Powyższe można osiągnąć poszerzając pas terenu objętego kartą terenu 14 KD-X/ZP o 6-7m, co umożliwiłoby pozostawienie obecnego zagospodarowania Hotelu Hotton i wykonanie ścieżki rowerowej po jego północnej stronie. Powyższe ilustrują rysunki 1A (z przejazdem na ul. Węglową) lub 1B (z placem do zawracania). Alternatywnie pokazano możliwość innego zagospodarowania tj. ciąg pieszy i rowerowy w miejscu istniejącego dojazdu do hotelu oraz droga dojazdowa do miejsc parkingowych i dalej do ul. Węglowej po ich pn. stronie — 2A (lub z placem do zawracania — 2B).
2) Wniósł o zagwarantowanie możliwości lewoskrętu umożliwiającego bezpośredni dojazd do hotelu dla jadących ul. J. Waszyngtona od strony południowej — za istniejącym budynkiem kotłowni w miejscu planowanego skrzyżowania, ew. w miejscu obecnego wjazdu - przed kotłownią. W tym drugim wypadku należałoby zapewnić możliwość zawracania na wyżej wspomnianym skrzyżowaniu. Obecnie dojazd do hotelu możliwy jest na zasadzie lewoskrętu dla jadących ul. J. Waszyngtona od południa — przed budynkiem kotłowni, oraz od ul. Węglowej.

W przeciwnym razie (obecne zapisy projektu planu) hotel w świetle tychże zapisów pozbawiony jest gwarancji zgodnego z projektem planu akceptowalnego dojazdu wiążąc go z dobrą wolą właściciela działki sąsiedniej (obecnie Nauta, która prowadzi negocjacje dotyczące sprzedaży nieruchomości), co z jednej strony spowoduje niemożność uzyskania nowych pozwoleń na budowę np. dla rozbudowy hotelu i znaczące obniżenie wartości ich nieruchomości (lub wręcz niemożność znalezienia chętnego nabywcy w sytuacji, gdyby chcieli obiekt sprzedać).

Ponadto przypomniał zawartą w poprzednich uwagach z dnia 10.07.2012 r. do projektu planu, historię uzgodnień związanych z budową hotelu i dojazdu do niego.
Prezydent uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:
Ad 1) Wszystkie przedstawione warianty zakładają zmniejszenie szerokości ogólnodostępnego ciągu pieszo-rowerowego do 6,0 m i realizację równoległego układu parkingów z drogą dojazdową poza terenem użytkowanym obecnie przez hotel Hotton – na terenie 02 U/KS tj. terenie inwestycyjnym należącym do Stoczni Remontowej Nauta, która przedstawiła inne propozycje zagospodarowania tego terenu. Wniosek taki wymagałby wykupu terenu przez wnoszącego uwagę lub uzyskania tytułu do prawnego dysponowania terenem. Uwagę uwzględniono poprzez dopuszczenie możliwości rozwiązania obsługi komunikacyjnej hotelu poprzez dojazd od skrzyżowania ul. J. Waszyngtona z układem ulic podrzędnych, przez teren d. Stoczni Nauta. Dodatkowo na terenie 02 U/KS, od strony ciągu pieszo-rowerowego zwiększono odległość nieprzekraczalnych linii zabudowy na poziomie parteru, umożliwiając realizację co najmniej 15 miejsc postojowych na terenie bezpośrednio przylegającym do ciągu pieszo-rowerowego i utrzymując dostępność miejsc postojowych dla klientów hotelu podobną do dzisiejszej. Rozwiązanie uzyskało akceptację obecnego właściciela terenu (Nauta).
Ad 2) Wskazane w projekcie planu rozwiązania komunikacyjne zakładają pełne skrzyżowanie ul. J. Waszyngtona z układem ulic podrzędnych za istniejącym budynkiem kotłowni, oparte są na „Koncepcji drogowej przebiegu ulicy Nowej Węglowej klasy Z 2/2 z określeniem zakresu niezbędnej przebudowy istniejącego układu torowego w rejonie projektowanej drogi" opracowanej przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Wskazany na rysunku projektu planu układ jezdni posiada charakter informacyjny i nie stanowi ustaleń planu. Dodatkowo w projekcie planu ustalono, aby na terenie 02 U/KS przewidzieć dojazd do obiektu hotelowego położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem) – na rysunku planu wskazano orientacyjnie drogę komunikacji wewnątrz kwartału, dojazd nie jest wymagany w przypadku innego rozwiązania obsługi komunikacyjnej – dojazdu zlokalizowanego poza obszarem planu (od strony ul. Św. Piotra).
Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:
Ad 1) Zmniejszenie szerokości ciągu pieszo-rowerowego do 6,0 m jest nieuzasadnione. Teren 14 KD-X/ZP (aktualnie 12 KD-X/ZP) stanowi fragment większego założenia – publicznego ciągu pieszo-rowerowego, łączącego dworzec PKP Gdynia Główna z terenami zlokalizowanymi na Molu Rybackim, stanowiącego jednocześnie trasy infrastruktury technicznej o podstawowym znaczeniu dla systemów miejskich oraz rezerwę terenu dla przyszłej trasy miejskiej komunikacji zbiorowej.
Ad 2) Utrzymanie obecnego zjazdu z ul. J. Waszyngtona przed budynkiem kotłowni nie jest możliwe z uwagi na docelowy przekrój ulicy (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu) oraz dopuszczalne odległości między skrzyżowaniami na drodze klasy Z 2/2, określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz trzeci w dniach od 05.08.2013 r. do 26.08.2013 r. zostały złożone 2 uwagi w ustawowym terminie (tj. do dnia 09.09.2013 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 11936/13/VI/U z dnia 10 września 2013 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 1 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił.
Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona, które wniosły następujące osoby:

8. Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik, reprezentowany przez adwokata prof. nadzw. dr hab. Leszka Starostę Kancelaria Adwokacka, oraz reprezentowany przez adw. Andrzeja Zwarę z Kancelarii Radców Prawnych i Adwokatów Głuchowski Siemiątkowski Zwara i Partnerzy – data wpływu 05.09.2013 r. oraz 06.09.2013 r.

9. Stocznia Remontowa Nauta S.A. – data wpływu 09.09.2013 r.

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

8. **Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik, reprezentowany przez adwokata prof. nadzw. dr hab. Leszka Starostę Kancelaria Adwokacka, oraz reprezentowany przez adw. Andrzeja Zwarę z Kancelarii Radców Prawnych i Adwokatów Głuchowski Siemiątkowski Zwara i Partnerzy**, złożył poniższe uwagi:
1) Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik złożył uwagę w formie "Analizy wpływu rozwiązań m.p.z.p. nr 1106 na funkcjonowanie przedsiębiorstwa SWORD" wraz z zawartymi tam

wnioskami, opracowanej przez mgr inż. Macieja Berendta oraz dr inż. arch. Marka Sztafrowskiego. Przedłożone opracowanie w części dotyczącej analizy możliwości zmian w m.p.z.p. nr 1006 przedstawia propozycje zmian w ustaleniach projektu planu z oznaczeniem nowej nieprzekraczalnej linii zabudowy i nowej nieprzekraczalnej linii zabudowy na poziomie parteru na odcinku A-B tj. – jako przedłużenie geometryczne linii zabudowy na odcinku na północ od dz. 37/2 (rys. nr SWO/A/0.4). Wg analizy:

a) szacowane powierzchnie dodatkowe na „nowej" części dz. 37/2 wyniosą:
   – zabudowy – ok. 240 m^2
   – całkowita budynku – ok. 1200 m^2
   – użytkowa – ok. 840 m^2 (co wymagałoby realizacji dodatkowo 8 m.p. przy wskaźniku 1m.p./100 m^2 pow. użytkowej biur).
b) w ustaleniach w karcie terenu 01 U/MW3 należałoby wprowadzić zmiany dostosowując zapisy do nowej sytuacji, w tym w pkt. 1 ust. 5 lit. c: *„c) linie zabudowy:*
   – *obowiązujące linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,*
   – *nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,*
   – *zabudowa pierzejowa wymagana jest od strony ul. J. Waszyngtona, w zakresie wskazanym na rysunku planu;"*

oraz wprowadzając nowy ust. 5 lit. i (i zmieniając numerację kolejnych) tj.: *„i) w pasie terenu między nieprzekraczalną linią zabudowy w poziomie parteru a linią nieprzekraczalną zabudowy (wskazanymi na rysunku planu) wskazuje się obowiązek przeznaczenia terenu w płaszczyźnie parteru na ogólnodostępną przestrzeń publiczną, w tym przede wszystkim na ciąg pieszy;*

j) *ogólnodostępne przestrzenie publiczne powinny spełniać warunki określone w § 6 ust. 1 pkt 3;*
k) *lokalizacja szyldów i reklam zgodnie z warunkami określonymi w § 6 ust. 2;*
l) *zasady zabudowy i zagospodarowania kwartałów zabudowy określono w § 7 ust. 2."*

2) Projektowane rozwiązania w m.p.z.p. zakładające między innymi rozszerzenie (łącznie 4 pasy) drogi wzdłuż ul. J. Waszyngtona oznaczonej jako 10 KD-Z 2/2 należy uznać za przekroczenie władztwa planistycznego, o którym mowa w art. 3 ust. 1 u.p.z.p. Powyższe rozwiązanie godzi także w konstytucyjne prawo własności (art. 64 Konstytucji), zasadę proporcjonalności (art. 31 ust. 3 Konstytucji) oraz równości (art. 32 Konstytucji). W interesie SWORD jest zachowanie prawa własności Nieruchomości oraz możliwości kontynuowania swojej działalności w dotychczasowej lokalizacji. W kontekście założeń projektu m.p.z.p., w tym w szczególności budowy drogi 10 KD-Z 2/2, wskazać należy, że w sposób nieuprawniony, preferencyjny regulują one sytuację Stoczni Nauta oraz potencjalnych (nieznanych jeszcze) inwestorów. To oni bowiem będą czerpali korzyści ze zmiany przeznaczenia nieruchomości oraz nowej infrastruktury drogowej. Stocznia Nauta uzyska wyższą cenę sprzedaży, a inwestorzy nabędą nieruchomości z rozwiniętą infrastrukturą drogową. Powyższe odbędzie się jednak kosztem przedsiębiorstwa SWORD, które zostanie docelowo wywłaszczone, a w efekcie nawet zlikwidowane, jako że na nieruchomości, na której jest zlokalizowane, ma zostać wybudowana droga, o której mowa powyżej. Budowa rzeczonej drogi ma indyferentne znaczenie dla sytuacji Hotelu Hotton – w wyniku budowy drogi, hotel i tak nie otrzyma łączności bezpośrednio z głównym węzłem komunikacyjnym. Omawiane postanowienia projektu m.p.z.p. wskazują jednoznacznie, że organ planistyczny w sposób nieuzasadniony przedkłada interes potencjalnych inwestorów nad interes przedsiębiorców aktualnie prowadzących działalność gospodarczą na terenie objętym m.p.z.p. Mając powyższe na uwadze skonstatować należy, że niedopuszczalne jest planowanie budowy drogi jako tzw. rezerwy pod przyszłe inwestycje, tym bardziej, że plany w tym zakresie niosą za sobą znaczne koszty alternatywne (utrata możliwości prowadzenia przez SWORD działalności w obecnej lokalizacji prowadząca do przejściowego lub stałego zaprzestania działalności, zwiększenie bezrobocia, skutki finansowe dla gminy z tytułu odszkodowań, kosztów budowy drogi).

3) Projekt m.p.z.p. w zakresie drogi 10 KD-Z 2/2 przebiegającej przez nieruchomość SWORD narusza zasadę ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju, nie uwzględnia prawa własności, potrzeb interesu publicznego oraz wymagań ochrony dziedzictwa kulturowego (art. 1 ust. 1 i 2 pkt 4, 7, 9 u.p.z.p.). Zważyć należy, że projektowana droga 10 KD-Z 2/2 pomimo założenia pełnienia przez nią funkcji publicznej sprzeczna jest z interesem nie tylko indywidualnym SWORD, ale i interesem społecznym. Budowa drogi skutkować, bowiem będzie wywłaszczeniem SWORD, co w konsekwencji może prowadzić do czasowego lub trwałego ograniczenia lub wraz

uniemożliwienia prowadzenia działalności, w zależności od aktualnych możliwości finansowych Przedsiębiorstwa, a w konsekwencji nawet jego likwidacji.

4) Projekt m.p.z.p. w zakresie w zakresie drogi 10 KD-Z 2/2 przebiegającej przez nieruchomość SWORD narusza konstytucyjną zasadę wolności gospodarczej. Wprowadzenie do projektu m.p.z.p. drogi 10 KD-Z 2/2 w sposób bezsprzeczny wpłynie na możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przez SWORD kosztem polepszenia infrastruktury drogowej dla potencjalnych inwestorów. Powyższe stanowi nieuzasadnione ograniczenie możliwości prowadzenia działalności przez SWORD, pomimo że funkcjonuje na rynku już ponad dwudziestu pięciu lat. SWORD działając w zaufaniu do państwa i gminy poczynił szereg inwestycji umożliwiających mu uruchomienie działalności, a następnie do jej rozwijania, tworząc przedsiębiorstwo zdolne operacyjnie do udziału w grze rynkowej i ponoszenia zysków licząc na ich amortyzację w ciągu następnych lat. Działania gminy w postaci projektowanego m.p.z.p. zdają się to zaufanie podważyć.
5) Prognoza skutków finansowych uchwalenia m.p.z.p. w sposób nieprawidłowy ocenia szacunkowe koszty oraz wpływy wynikające z uchwalenia i realizacji m.p.z.p. Po pierwsze, znacznie zaniżono szacunkowe koszty wykupienia gruntów prywatnych przez gminę wyceniając je na kwotę 724000 zł. Powyższa kwota nie znajduje odzwierciedlenia w stanie faktycznym. Sama wartość zabudowanej nieruchomości, na której znajduje się SWORD szacowana może być na około 6710000 zł, a wartość całego przedsiębiorstwa na14000000 zł. Ponadto celem wybudowania drogi 10 KD-Z 2/2 konieczne jest wykupienie od podmiotów prywatnych także innych nieruchomości poza nieruchomością SWORD.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Zgodnie z ustaleniami projektu planu na części działki 37/2 (o pow. ok. 703 m^2) położonej w obrębie terenu 01 U/MW3, istnieje możliwość realizacji samodzielnego budynku usługowego, zwróconego ścianą bez otworów okiennych lub drzwiowych w stronę granicy sąsiedniej dz. 48/2 (aktualnie dz. 58/2) i usytuowanego bezpośrednio przy granicy tej działki, spełniającego ustalone w projekcie planu parametry zabudowy. Powyższe potwierdza przedłożona przez SWORD Analiza zabudowy – wariant „maksymalny", z zastrzeżeniem błędnie przyjętego warunku, że realizacja zabudowy sytuowanej bezpośrednio przy granicy działki może nastąpić tylko wtedy, gdy właściciel dz. 37/2 uzyska prawo, w wyniku porozumienia z sąsiadem (-ami) na dz. 48/2 (aktualnie dz. 58/2), do zabudowy na całej wspólnej granicy dz. 37/2 i dz. 48/2 (aktualnie dz. 58/2). Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, §12 ust. 2: „Sytuowanie budynku w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dopuszcza się w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy tej granicy, jeżeli wynika to z ustaleń planu miejscowego….". Dodatkowe możliwości przekroczenia wyznaczonych w projekcie planu linii zabudowy dopuszczone są dla balkonów lub wykuszy wysuniętych nie więcej niż 1,0 m oraz elementów fasad elewacji zlokalizowanych powyżej poziomu parteru i wysuniętych nie więcej niż 0,35 m – w przypadku sytuowania ww. elementów w pasie drogowym za zgodą zarządcy drogi.

Powierzchnia terenu przedsiębiorstwa SWORD dostępna dla zabudowy, zgodnie z ustaleniami projektu planu, wynosi ok. 650 m^2. Pozwala to na realizację ok. 3200 m^2 pow. całkowitej (5 kondygnacji) i ok. 2600 m^2 pow. użytkowej biur. Wymagane miejsca parkingowe dla takiej powierzchni biurowej wynoszą 26-52 m.p. Jak wykazano w załączonej analizie możliwe jest na przedmiotowej działce urządzenie 10 m.p., a w przypadku miejsc dwupoziomowych ok. 20 m.p. Zatem wymagania parkingowe, a nie linie zabudowy, ograniczają możliwość pełnego wykorzystania chłonności działki. W związku z powyższym nie ma uzasadnienia dla postulowanego lokalnego zawężenia pasa drogowego ul. J. Waszyngtona o ok. 6,0 m na wysokości dz. 37/2 – przy pozostawieniu wycofanego parteru nie poprawi to możliwości realizacji miejsc postojowych.

Ad 2-4) Ul. J. Waszyngtona (aktualnie 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2) wraz z ul. Nową Węglową projektowane jako drogi zbiorcze o docelowym przekroju dwie jezdni po dwa pasy ruchu, będą stanowić główną arterię komunikacyjną łączącą nowe obszary rozwojowe północnej części śródmieścia Gdyni obejmujące m.in. rejon Mola Rybackiego, tereny położone na północ od ul. Jana z Kolna jak również tereny po Stoczni Remontowej Nauta. Realizacja ww. ulic umożliwi wyprowadzenie nowo generowanego ruchu komunikacyjnego ze Śródmieścia w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego, zatem jest to inwestycja kluczowa, warunkująca rozwój północnej części śródmieścia Gdyni. Ustalona w projekcie planu szerokość pasa drogowego ul. J. Waszyngtona (min. 30,0 m) wynika z przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, a wskazane rozwiązania

komunikacyjne oparte są na „Koncepcji drogowej przebiegu ulicy Nowej Węglowej klasy Z 2/2 z określeniem zakresu niezbędnej przebudowy istniejącego układu torowego w rejonie projektowanej drogi" opracowanej przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Z uwagi na nowe możliwości zagospodarowania terenów po Stoczni Remontowej Nauta oraz zmianę charakteru zabudowy na tym terenie, przyjęty przebieg ulicy jest rozwiązaniem optymalnym. Ze względu na konieczność poszerzenia ul. J. Waszyngtona przedmiotowy obiekt biurowy trzeba będzie docelowo wyburzyć. Użytkownikowi wieczystemu terenu przysługiwać będą roszczenia z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Ad 5) Uwaga nie dotyczy ustaleń projektu planu. Prognoza skutków finansowych uchwalenia planu miejscowego jest sporządzona na potrzeby planu w oparciu o przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Celem prognozy jest określenie skutków ekonomicznych powstałych po uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dotyczącego przedmiotowego obszaru – zawarte w nim kwoty posiadają charakter szacunkowy. Wartość gruntów oszacowano biorąc pod uwagę informacje z wydziałów: Polityki Gospodarczej i Nieruchomości oraz Geodezji Urzędu Miasta Gdyni (dane ze lat 2011-2012). Ze względu na konieczność indywidualnego kalkulowania kosztów odszkodowawczych za budynki nienależące do gminy, przeznaczone do wyburzenia pod drogi publiczne, w analizie nie ujęto wydatków związanych z tymi roszczeniami.

9. **Stocznia Remontowa Nauta S.A.** wniosła o uwzględnienie oraz wprowadzenie do projektu planu następujących zmian:

1) Teren 02 U/KS. Istniejący zapis w ust. 5 lit. b, mówiący o ograniczeniu zabudowy do 15 m w przypadku realizacji parkingu wielopoziomowego nie pozwala na wyjście z dachu parkingu na użytkowy dach budynku handlu wielkopowierzchniowego. Ponadto na dachu parkingu wielopoziomowego Nauta S.A. pragnie zrealizować miejsca parkingowe.
2) Teren 03 UC,U – wniosek o usunięcie zapisu dotyczącego ograniczenia wysokości łącznika do jednej kondygnacji oraz obniżenie minimalnej wysokości łącznika do 5,5 m nad poziomem jezdni. Intencją Nauty S.A. jest zagospodarowanie łączników również na przestrzeń handlową, która jest niezwykle cenna w związku z ograniczeniami wynikającymi z konieczności wyeksponowania zabytkowej hali stolarni B10A-B.
3) Inwestycje drogowe i techniczne – w § 10 ust. 1 pkt 3 oraz we wszystkich kartach terenu przewidziano, iż realizacja zabudowy wymaga rozbudowy układu komunikacyjnego, a zakres niezbędnych inwestycji drogowych zostanie określony w umowie pomiędzy zarządcą drogi a inwestorem. Nauta S.A. wnosi o zmianę zapisu w myśl podpisanego listu intencyjnego pomiędzy Przedstawicielami Miasta oraz ich firmy w dniu 09.07.2013 r., iż przyszli inwestorzy będą zwolnieni z partycypacji w rozbudowie infrastruktury drogowej i technicznej, takiej między innymi jak kanalizacyjnej, wodnej, elektrycznej, gazowej.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 1) Uwagę uwzględniono poprzez usunięcie z karty terenu 02 U/KS zapisu dotyczącego dopuszczalnej wysokości zabudowy w brzmieniu: *„dla obiektu parkingu wielopoziomowego do 15,0 m,"*.

Ad 2) Zapisy projektu planu dopuszczające połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U – w formie pomostu/kondygnacji nadwieszonej nad ulicą 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2 odnoszą się do formy/kubatury kondygnacji, mogącej zawierać więcej niż 1 poziom.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2) Parametry dotyczące planowanego połączenia zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U zostały ustalone w oparciu o uszczegółowioną koncepcję urbanistyczno-architektoniczną – opracowaną przez arch. J. Droszcza na zlecenie Nauty S.A. Z uwagi na lokalizację planowanego połączenia w bezpośrednim sąsiedztwie budynku warsztatowego B10A-B, szczegółowe zapisy dotyczące parametrów połączenia powstały w uzgodnieniu z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w Gdańsku. W trybie przeprowadzonego ponowienia uzgodnień przedstawiona była również propozycja dopuszczająca połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U w formie pomostów/nadwieszeń nad ul. J. Waszyngtona przy zachowaniu światła przejazdu min. 5,0 m nad poziomem jezdni – rozwiązanie to nie uzyskało uzgodnienia Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku.

Ad 3) Z uwagi na potencjał możliwości realizacji nowej zabudowy w północnej części śródmieścia Gdyni oraz obecny stan układu ulicznego w tym rejonie miasta, realizacja zabudowy m.in. na obszarze objętym planem będzie wymagała sukcesywnej przebudowy układu ulicznego śródmieścia. Zakres

przyszłej umowy między zarządcą drogi, a inwestorem inwestycji niedrogowej, nie jest przedmiotem ustaleń projektu planu.

Załącznik Nr 3 do Uchwały Nr .....
Rady Miasta Gdyni
z dnia ..... 2014 r.

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania

1. Na obszarze opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona przewiduje się następujące inwestycje z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy:

1) inwestycje w zakresie przebudowy, rozbudowy i budowy układu komunikacyjnego:
   a) rozbudowa ulicy zbiorczej – J. Waszyngtona (08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2) – docelowo dwie jezdnie po dwa pasy ruchu (Z 2/2) wraz z przebudową skrzyżowania z ul. Węglową;
   b) budowa ulic dojazdowych (09 KD-D 1/2, 10 KD-D 1/2, 11 KD-D 1/2) – jednojezdniowych z dwoma pasami ruchu i obustronnymi chodnikami;
   c) budowa ciągu pieszo-rowerowego z towarzyszącą zielenią urządzoną (12 KD-X/ZP) oraz promenady wzdłuż nabrzeży Basenu im. Tadeusza Wendy (05 PM,UM);
   d) budowa i urządzanie trasy rowerowej – Hanzeatyckiej Trasy Rowerowej R-10, oznaczonej orientacyjnie na rysunku planu, biegnącej wzdłuż ul. J. Waszyngtona;
2) inwestycje w zakresie rozbudowy i budowy sieci infrastruktury technicznej:
   a) obszar planu objęty jest systemami sieci infrastruktury technicznej – niezbędne są inwestycje związane z modernizacją oraz rozbudową infrastruktury technicznej, w tym w powiązaniu z realizacją przedsięwzięć wymienionych w pkt 1).

2. Budowa i modernizacja ulic oraz poszczególnych elementów infrastruktury technicznej jest zadaniem własnym gminy i może być finansowana z budżetu Miasta Gdyni lub współfinansowana ze środków zewnętrznych.

3. Nie określa się szczegółowego harmonogramu realizacji wyżej wymienionych inwestycji.

UZASADNIENIE

Przedłożony do uchwalenia projekt **miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona** został sporządzony zgodnie z procedurą planistyczną wynikającą z ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Zgodnie z art. 17 ustawy, niniejsza uchwała stanowi zakończenie procedury sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- Rada Miasta Gdyni w dniu 27 stycznia 2010 r. podjęła uchwałę nr XXXIX/860/10 w sprawie przystąpienia do sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona,
- projekt planu uzyskał pozytywne opinie i uzgodnienia w wymaganym zakresie,
- projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu trzykrotnie. Po raz pierwszy projekt planu wyłożono w dniach od 28.05.2012 r. do 26.06.2012 r., dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się w dniu 19.06.2012 r. Po raz drugi projekt planu wyłożono do publicznego wglądu w dniach od 01.10.2012 r. do 30.10.2012 r., dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się w dniu 10.10.2012 r. Po raz trzeci projekt planu wyłożono do publicznego wglądu w dniach od 05.08.2013 r. do 26.08.2013 r., dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami odbyła się w dniu 06.08.2013 r.
- do wykładanego projektu planu po raz pierwszy, w ustawowym terminie tj. do dnia 10.07.2012 r. wpłynęło 5 uwag. Prezydent Miasta Gdyni na posiedzeniu w dniu 31 lipca 2012 r. rozpatrzył wniesione uwagi: 1 uwzględnił w całości, 2 w części, 2 nie uwzględnił. Do wykładanego projektu planu po raz drugi, w ustawowym terminie tj. do dnia 13.11.2012 r. wpłynęły 3 uwagi. Prezydent Miasta Gdyni na posiedzeniu w dniu 5 grudnia 2012 r. rozpatrzył wniesione uwagi: 2 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił. Do wykładanego projektu planu po raz trzeci, w ustawowym terminie tj. do dnia 09.09.2013 r. wpłynęły 2 uwagi. Prezydent Miasta Gdyni na posiedzeniu w dniu 10 września 2013 r. rozpatrzył wniesione uwagi: 1 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił.

Ustalenia projektu planu są zgodne z ustaleniami Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, uchwalonego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XVII/400/08 z 27 lutego 2008 r., zmienionego uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XXXVIII/799/14 z 15 stycznia 2014 r.

Obszar planu został wskazany w Studium, jako obszar szczególnych szans rozwojowych, teren rozwojowy istotny w związku z możliwością realizowania nowego programu użytkowego - Strefa Rozwoju Centrum Miasta – koegzystencja funkcji usługowych, obsługi biznesu, sektora gospodarczego, funkcji śródmiejskich z uzupełniającą funkcją mieszkaniową. Akwen przylegający do Nabrzeża Przydokowego i do Pirsu Południowego daje możliwości utworzenia nowej mariny.

W zakresie struktury przestrzennej, Studium określa obszar objęty planem jako – strefę śródmieścia, w granicach której wyróżnia – centrum miasta – tereny wielofunkcyjne, a ponadto główne przestrzenie publiczne, oraz strefę portowo-przemysłowo-usługową w północno-wschodniej części obszaru objętego planem.

W zakresie struktury funkcjonalnej – kierunków zmian w przeznaczeniu terenów, Studium przewiduje:

- tereny usług z dopuszczeniem obiektów handlowych o pow. sprzedaży powyżej 2000 m^2,
- tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej w obszarze centrum,
- tereny portowe, produkcyjno-usługowe.

W zakresie komunikacji Studium przewiduje:

- drogi zbiorcze – klasy Z,
- Hanzeatycką Trasę Rowerową R-10,
- Ważniejsze lokalne trasy rowerowe.

W zakresie obszarów objętych ochroną Studium wskazuje w obszarze planu - główny zbiornik wód podziemnych nr 110 Pradoliny Kaszubskiej i rzeki Redy, a we wschodniej części obszaru planu - obszar

ochronny GZWP nr 110.

W związku z powyższym Prezydent Miasta Gdyni kieruje projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona do uchwalenia przez Radę Miasta Gdyni.