

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XXV/523/12  
Rady Miasta Gdyni  
z dnia 28 listopada 2012 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia został wyłożony, z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu w dniach od 10.09.2012 r. do 09.10.2012 r. Do projektu planu miejscowego złożonych zostało 7 uwag, w ustawowym terminie (tj. do dnia 23.10.2012 r.).

Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 8457/12/VI/U z dnia 06.11.2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 2 uwzględnił, 2 uwzględnił w części, 3 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia, które wniosły następujące osoby:

1. Barbara Szkodowska – data wpływu 20.09.12 r.
2. Fast GritBlasting – data wpływu 12.10.12 r.
3. Stowarzyszenie Gdyński Klub Eksploracji Podziemnej, Jarosław Kłodziński Radny Miasta Gdyni w Okręgu Babie Doły, Obłuże, Oksywie, Pogórze, Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna, Stowarzyszenie Trójmiejska Grupa Rekonstrukcji Historycznych, Towarzystwo Przyjaciół Sopotu Sekcja Historyczno-Eksploracyjna, PTTK Oddział Morski w Gdyni – data wpływu 09.10.12 r.
4. Hydromega Sp. z o.o. – data wpływu 22.10.12 r. i 23.10.12 r.
5. Crist S.A. – data wpływu 22.10.12 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

1. Barbara Szkodowska złożyła następującą uwagę:

1) Podtrzymuje swój wniosek z 06.04.11 r. do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia o włączenie budynku elektrociepłowni (G-010) oraz komin jako zabytki, które stanowią świadectwo epoki minionej i dotyczą miasta Gdyni. Nie ma konfliktu między ochroną zabytku a nowoczesnością. Zachowanie budowli nie koliduje z adaptacją na potrzeby usługowe i wystawowe a nawet produkcyjne.

2) Ponadto zwróciła się z zapytaniem, jakie podjęto decyzje odnośnie rozszerzenia strefy ochrony konserwatorskiej od Wzgórza byłej Nowotki do Pomorskiego Parku Naukowo Technologicznego łącznie z zielenią – jako dziedzictwem przyrodniczym.

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

Ad 1) Zgodnie z ustaleniami projektu planu budynek elektrociepłowni został objęty ochroną konserwatorską, grupa „B” – obiekty o walorach kulturowych, w oparciu o wojewódzką oraz gminną ewidencję zabytków. W przypadku adaptacji specjalistycznych obiektów portowo-przemysłowych na inne cele, ustalenia projektu planu dopuszczają ich przebudowę w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków. Zachowanie komina zlokalizowanego przy budynku elektrociepłowni nie stoi w sprzeczności z ustaleniami projektu planu, natomiast z uwagi na jego niskie walory kulturowe oraz brak ujęcia w wojewódzkiej oraz gminnej ewidencji zabytków postulowana ochrona nie jest zasadna.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2) Uwaga nie dotyczy obszaru objętego przedmiotowym projektem planu.

2. Firma FAST GritBlasting sp. z o.o. (dawniej „EUROMAL - Grupa Stoczni Gdynia Sp. z o.o.) posiadająca tereny obejmujące działki nr 91/2, KM 109; nr 24/2, KM 113; nr 35/2, KM 113; wniosła następującą uwagę:

1) Wniosła o ponowne przeanalizowanie i zapewnienie dojazdu, postoju wielu pojazdów wielkogabarytowych, ponadgabarytowych do terenów FAST GritBlasting Sp. z o.o. obejmujących powyższe działki np. ronda dojazdowe, zakręt z drogi KD-D 1/2 w drogę 17 KDW.

2) Brak planów miejsc parkingowych dla pracowników, kontrahentów, interesantów dojeżdżających do terenów przemysłowych objętych Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia nr ewid. 2302.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Układ komunikacyjny określony w projekcie planu oparty jest na opracowaniu „Budowa uzbrojenia terenu i infrastruktury drogowej dla obszaru po Stoczni Gdynia S.A.” wykonanym przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku na zlecenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Powyższy projekt znajduje się w fazie zaawansowanego projektu budowlanego a zastosowane w nim rozwiązania zostały dostosowane do charakteru przedmiotowego obszaru, również w oparciu o informacje uzyskane w trakcie spotkań organizowanych przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną z udziałem przedstawicieli podmiotów funkcjonujących na tym obszarze. W celu umożliwienia ruchu pojazdom ponadgabarytowym, na początku i na końcu projektowanej ulicy Przelotowej (14 KD-L 1/2), zaprojektowano 2 ronda typu średniego. Parametry obu rond dostosowano zarówno do ruchu pojazdów osobowych, jak i do sporadycznego ruchu pojazdów ponadgabarytowych. Rondo „Przelotowa” zaprojektowano na następujących parametrach: średnica zewnętrzna ronda Dz=46,0 m, średnica wewnętrzna ronda Dw=22,0 m, szerokość jezdni na rondzie Sj=5,0m i 10,0 m, szerokość pierścienia wyspy środkowej Sp=2,0m. Łuki zjazdowe i wjazdowe wyokrąglono z zastosowaniem promieni od R=20,0 m do R=25,0 m. Powyższy projekt budowlany nie obejmuje skrzyżowania ulicy Gołębkiej (16 KD-D 1/2) z drogą wewnętrzną 17 KDW, tym niemniej wskazane na rysunku planu linie rozgraniczające ulic oraz zalecany układ jezdni uwzględniają potrzebę zwiększenia terenu pod skrzyżowanie tych dróg, zalecając wewnętrzne promienie skreśu na ww. skrzyżowaniu – 15,0 m. Określanie szczegółowych rozwiązań w zakresie układu drogowego nie jest przedmiotem ustaleń planu miejscowego. Zostaną one rozstrzygnięte na etapie projektów budowlanych, w związku z tym ruch pojazdów ponadgabarytowych będzie uwarunkowany od ostatecznie przyjętych parametrów.

Ad 2) Właściciel terenu jest zobligowany do zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc na swoim terenie, uwzględniając potrzeby związane z rodzajem prowadzonej działalności. Parkingi podziemne i nadziemne budynki parkingowe wielopiętrowe są dopuszczone na całym terenie przeznaczonym pod zabudowę – na warunkach określonych w kartach terenów. W obrębie ulic publicznych istnieje możliwość realizacji parkingów ogólnodostępnych, jednak ograniczona podstawową funkcją dróg – korytarzy komunikacyjnych i prowadzących infrastrukturę techniczną. Dodatkowo w projekcie planu, teren położony pomiędzy ulicą lokalną a terenami kolejowymi (24 KS) przeznaczony został pod ogólnodostępny parking w poziomie terenu.

3. Stowarzyszenie Gdyniński Klub Eksploracji Podziemnej; Jarosław Kłodziński Radny Miasta Gdyni w Okręgu Babie Doły, Obłuże, Oksywie, Pogórze; Fundacja Pomorska Inicjatywa Historyczna; Stowarzyszenie Trójmiejska Grupa Rekonstrukcji Historycznych; Towarzystwo Przyjaciół Sopotu Sekcja Historyczno-Eksploracyjna; PTTK Oddział Morski w Gdyni wniosli o zmianę kategorii ochrony konserwatorskiej naziemnego schronu łączności G-213 z „C” na „B”. Schron G-213 ma szczególnie dużą, udokumentowaną wartość historyczną w skali zespołu i wyróżnia się spośród pozostałych schronów. Jest to budowla o unikatowej, niespotykanej w katalogach formie, z wieżyczką obserwacyjną na dachu, o bardzo masywnej konstrukcji i ciekawej bryle.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ochrona konserwatorska – grupa „C” przedmiotowego naziemnego schronu została uzgodniona z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Na zwiększony zakres ochrony tego obiektu nie wyraża zgody właściciel obiektu.

4. Hydromega Sp. z o.o. wniosła o wprowadzenie do ustaleń przedmiotowego projektu planu miejscowego następujących ustaleń:

1) Projektowana nieprzekraczalna linia zabudowy dla budynków istniejących, powinna uwzględniać ich istniejącą linię zabudowy. W celu racjonalnego wykorzystania i uniknięcia deformacji architektur budynków przy ich nadbudowie.

2) Możliwość wjazdu obustronnego na działki 29/1 i 34/1 poprzez zapis umożliwiający zaprojektowania wjazdu z terenu 14 KD-L 1/2.

Powyższe ustalenia umożliwią optymalne wykorzystanie działek o numerach ewidencyjnych 29/1 i 34/1. Dzięki korekcie zapisów treści projektu planu miejscowego będzie istniała możliwość realizacji zabudowy zgodnie z zamierzeniami inwestycyjnymi przedsiębiorstwa Hydromega.

3) W § 5, pkt 1b, grupa C – prosiła o dodanie w wykazie budynków budynku G 535 (budynek ujęcia wody).

4) W § 6 pkt 2a – prosiła o dodanie „... parkingów podziemnych i naziemnych wielopoziomowych...” (chodzi o możliwość dopuszczenia budowy parkingów wielopoziomowych mechanicznych z windą).

5) W § 12 pkt 3 – prosiła o dodanie punktu: c) nie dotyczy istniejącej linii zabudowy budynków G 55 i G 535. Dopuszcza się możliwość rozbudowy tych budynków do rzeczywistej linii zabudowy wyznaczonej przez te budynki (aktualna linia zabudowy wyznaczona przez te budynki przekracza linię zabudowy w planie o ok. 0,5 ÷ 1m).

6) W § 13 pkt 5 KT o nr 06÷07, ppkt 6a – prosiła o uwzględnienie uzgodnionego z PSSE podziału działki 34/1 i wydzielenie działki 34B/1, docelowo scalonej z działką 29/1, których powierzchnia jest mniejsza od 2500 m<sup>2</sup>.

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

Ad 1,5) Uwaga częściowo uwzględniona poprzez korektę zapisów projektu planu w sposób umożliwiający możliwość przebudowy lub nadbudowy istniejących budynków do rzeczywistej istniejącej linii zabudowy.

Ad 6) Uwaga uwzględniona poprzez korektę zapisów projektu planu dotyczących warunków podziału nieruchomości oraz parametrów działek budowlanych w sposób uwzględniający możliwości podziałów geodezyjnych wynikających z planowanych inwestycji – zrezygnowano z ustalenia minimalnej powierzchni nowo wydzielanych działek budowlanych.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2) Biorąc pod uwagę charakter ulicy lokalnej, elementy zagospodarowania pasa drogowego, projektowaną boczną kolejową oraz dostęp przedmiotowych działek do ulic wewnętrznych zasadna jest obsługa komunikacyjna tego terenu z ulic wewnętrznych.

Ad 3) Właściciel terenu, na którym istnieje obiekt zasługujący w jego opinii na ochronę konserwatorską może go chronić, nawet jeśli nie jest objęty ochroną w planie.

Ad 4) Parkingi podziemne i nadziemne budynki parkingowe wielopoziomowe są dopuszczone na całym terenie przeznaczonym pod zabudowę – na warunkach określonych w kartach terenów. W obrębie ulic publicznych istnieje możliwość realizacji parkingów ogólnodostępnych, jednak ograniczona podstawową funkcją dróg – korytarzy komunikacyjnych i prowadzących infrastrukturę techniczną. Zatem raczej nie będzie możliwości budowy w obrębie ulicy 14 KD-L (tzw. ulica Przelotowa) parkingów podziemnych lub wielokondygnacyjnych nadziemnych. Ograniczenie to nie dotyczy wszak terenów należących do potencjalnych inwestorów.

Ad 5) Uwaga częściowo nieuwzględniona. Projekt planu dopuszcza adaptację istniejącej zabudowy, której parametry przekraczają wartości dopuszczone planem, w tym adaptację i możliwość przebudowy budynków przekraczających wyznaczone linie zabudowy. W przypadku rozbudowy, nowa zabudowa powinna respektować wyznaczone nieprzekraczalne linie zabudowy.

5. Crist S.A. wniósł o dodatkowe przeanalizowanie projektowanych rozwiązań z uwzględnieniem potrzeb użytkowników tego terenu oraz ujęcie w nim potrzeb firmy Crist S.A:

1) Ulicę 14 KD-L pozostawić, jako ulicę dojazdową wewnętrzną z miejscami parkingowymi dla zestawów transportowych i samochodów osobowych.

2) W rejonie ulic 17 KDW, 16 KD-D, 14 KD-L przewidzieć dodatkowe miejsca parkingowe (parking) dla samochodów osobowych, co uczyni drogę 17 KDW przejezdną dla zestawów transportowych.

3) Przystosować nawierzchnię planowanych dróg do obciążeń transportu ciężkiego.

4) Dostosować skrzyżowania (kątem  $90^\circ$ ) dla przejazdu zestawów transportowych dłużycowych.

5) Zaplanować wjazd do magazynu blach (istniejącą bramą nr 4) bezpośrednio z ulicy Przelotowej (na planie 14 KD-L).

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1-5) Układ komunikacyjny określony w projekcie planu oparty jest na opracowaniu „Budowa uzbrojenia terenu i infrastruktury drogowej dla obszaru po Stoczni Gdynia S.A.” wykonanym przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku na zlecenie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Powyższy projekt znajduje się w fazie zaawansowanego projektu budowlanego a zastosowane w nim rozwiązania zostały dostosowane do charakteru przedmiotowego obszaru, również w oparciu o informacje uzyskane w trakcie spotkań organizowanych przez Pomorską Specjalną Strefę Ekonomiczną z udziałem przedstawicieli podmiotów funkcjonujących na tym obszarze. W celu umożliwienia ruchu pojazdom ponadgabarytowym, na początku i na końcu projektowanej ulicy Przelotowej (14 KD-L 1/2), zaprojektowano 2 ronda typu średniego. Parametry obu rond dostosowano zarówno do ruchu pojazdów osobowych, jak i do sporadycznego ruchu pojazdów ponadgabarytowych. Rondo „Przelotowa” zaprojektowano na następujących parametrach: średnica zewnętrzna ronda  $D_z=46,0$  m, średnica wewnętrzna ronda  $D_w=22,0$  m, szerokość jezdni na rondzie  $S_j=5,0$  m i  $10,0$  m, szerokość pierścienia wyspy środkowej  $S_p=2,0$  m. Łuki zjazdowe i wjazdowe wyokrąglono z zastosowaniem promieni od  $R=20,0$  m do  $R=25,0$  m. Powyższy projekt budowlany nie obejmuje skrzyżowania ulicy Gołębkiej (16 KD-D 1/2) z drogą wewnętrzną 17 KDW, tym niemniej wskazane na rysunku planu linie rozgraniczające ulic oraz zalecany układ jezdni uwzględniają potrzebę zwiększenia terenu pod skrzyżowanie tych dróg, zalecając wewnętrzne promienie skrętu na ww. skrzyżowaniu –  $15,0$  m. Określanie szczegółowych rozwiązań w zakresie układu drogowego nie jest przedmiotem ustaleń planu miejscowego. Zostaną one rozstrzygnięte na etapie projektów budowlanych, w związku z tym ruch pojazdów ponadgabarytowych będzie uwarunkowany od ostatecznie przyjętych parametrów. Z racji pełnionych przez ulicę 14 KD-L (tzw. ulica Przelotowa) funkcji, mających na celu prowadzenie miejskiej komunikacji zbiorowej, głównych sieci infrastruktury technicznej oraz poprawę dostępności komunikacyjnej obszaru, zasadne jest utrzymanie charakteru tej ulicy jako drogi publicznej. Ewentualna możliwość postoju zestawów transportowych oraz zjazdów uwarunkowana będzie uzyskaniem zgody zarządcy drogi. Ustalenia projektu planu nie odnoszą się do ilości oraz sposobu realizacji miejsc postojowych w pasie drogowym, które pozostają w gestii zarządcy drogi. W obrębie ulic publicznych istnieje możliwość realizacji parkingów ogólnodostępnych, jednak ograniczona podstawową funkcją dróg – korytarzy komunikacyjnych i prowadzących infrastrukturę techniczną. Właściciel terenu jest zobligowany do zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc na swoim terenie, uwzględniając potrzeby związane z rodzajem prowadzonej działalności. Parkingi podziemne i nadziemne budynki parkingowe wielopoziomowe są dopuszczone na całym terenie przeznaczonym pod zabudowę – na warunkach określonych w kartach terenów. Dodatkowo w projekcie planu, teren położony pomiędzy ulicą lokalną a terenami kolejowymi (24 KS) przeznaczony został pod ogólnodostępny parking w poziomie terenu.