

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XXXI/630/13
Rady Miasta Gdyni
z dnia 22 maja 2013 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej został wyłożony, z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu w dniach od 18.03.2013 r. do 16.04.2013 r. Do projektu planu miejscowego złożonych zostało łącznie 9 uwag, wszystkie w ustawowym terminie (tj. do dnia 30.04.2013 r.).

Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 10607/13/VI/U z dnia 7 maja 2013 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 5 uwzględnił w części, 4 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej, które wniosły następujące osoby:

1. Wspólnota Mieszkaniowa Budynku przy ul. Portowej 3 – data wpływu 12.04.13 r.
2. Studio Projekt WM – data wpływu 16.04.13 r.
3. Przedsiębiorstwo Budowlane „Górski” sp. z o.o. S.K.A. – data wpływu 17.04.13 r.
4. Józef Szczepan Brzeziński – data wpływu 24.04.13 r.
5. Morska Agencja Gdynia Sp. z o. o. – data wpływu 29.04.13 r.
6. Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Budynku przy ul. Węglowej 13 – data wpływu 29.04.13 r.
7. Jan Denc – data wpływu 29.04.13 r.
8. Invest Komfort Spółka Akcyjna S.K.A. – data wpływu 30.04.13 r.
9. Hotel Hotton – data wpływu 30.04.13 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

1. Wspólnota Mieszkaniowa Budynku przy ul. Portowej 3, wniosła o uwzględnienie następujących warunków dla planowanej ewentualnej zabudowy działek na 136 oraz 1142/129 KM 54:
 - 1) zapewnienie dojazdu do zaplecza budynku przy ul. Portowej 3 z ulicy Św. Piotra, w celu spełnienia wymagań określonych w Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 16 czerwca 2003 roku, w zakresie dróg pożarowych (Dz. U. Nr 121 poz. 1139),
 - 2) konieczność zmiany granic działki nr 130 KM 54 dla budynku przy ul. Portowej 3, do wielkości spełniającej wymagania działki budowlanej, zgodnie z Art. 209a Ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. Nr 261 poz.2603 z 2004 roku),
 - 3) konieczność wyznaczenia dla Wspólnoty Budynku przy ul. Portowej 3, miejsca na pojemniki do śmieci, „ ponieważ obecne wymiary działki nr 130 KM 54 nie pozwalają na ustawienie na niej takich pojemników. Odległość okien w budynku od granic działki jest mniejsza od 10,0 m. Pojemniki takie były, więc przed powstaniem Wspólnoty i są obecnie zlokalizowane na sąsiedniej działce nr 136 należącej do Miasta Gdynia. Dla Wspólnoty budynku przy ul. Portowej 3 problem powstanie z chwilą sprzedaży przez Miasto Gdynia działek 136 oraz 1142/129 KM 54 prywatnemu inwestorowi,
 - 4) wniosła ponadto, aby w Planie Zagospodarowania uwzględniono również potrzebę miejsc parkingowych, stosownie do ilości gospodarstw domowych na tym obszarze. Powyższy Plan powinien, bowiem służyć również potrzebom mieszkańców żyjących w tej dzielnicy,
 - 5) wysokość planowanej zabudowy przylegającej do istniejącej w rejonie ulic Portowej i Św. Piotra nie powinna przekraczać wysokości obecnie istniejących budynków, aby nie zaburzać ciągu kanałów wentylacyjnych i kominowych. W mieszkaniach są, bowiem użytkowane piece gazowe do podgrzewania wody, wymagające dobrej wentylacji.

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

Ad 2, 3) Uzasadnione jest dołączenie części gminnej działki nr 136 do działki nr 130, na której znajduje się budynek przy ul. Portowej 3. Uzupełniono rysunek planu o proponowane wydzielenie geodezyjne.

Ad 5) Ustalona w projekcie planu wysokość zabudowy przylegającej do istniejącej w rejonie skrzyżowania ulic Portowej i Św. Piotra wynosi 21,0 m z dopuszczeniem tolerancji +/- 1,0 m w celu nawiązania wysokości do poziomu gzymsu lub atyki budynków sąsiednich, co odpowiada wysokości budynku położonego przy ul. Portowej 3, którego wysokość od strony ul. Portowej wynosi ok. 20,0 m, natomiast wysokość kalenicy ok. 20,6 m – w związku z tym nie będzie przekraczać wysokości obecnie istniejących budynków.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Wg przepisów art. 12 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych „W przypadkach uzasadnionych warunkami lokalnymi, w szczególności architektonicznymi, droga pożarowa do budynków... ..może być poprowadzona w taki sposób, aby był zapewniony dostęp do:

- 1) 30 % obwodu zewnętrznego budynku, przy jego rozpiętości (największej szerokości) do 60 m,
- 2) 50 % obwodu zewnętrznego budynku, przy jego rozpiętości przekraczającej 60 m,
- 3) 100 % długości elewacji od frontu budynku, przy zabudowie pierzejowej...”

Ponieważ frontowa elewacja budynku w zabudowie pierzejowej przy ul. Portowej 3 posiada dostęp do drogi publicznej, w świetle ww. przepisów nie ma potrzeby zapewnienia wnioskowanego dojazdu do tego budynku przez przylegające działki gminne o nr: 136, 1142/129 i 1141/129. Biorąc pod uwagę potrzebę dostępu do zaplecza przyszłej zabudowy pierzejowej przy ul. Św. Piotra możliwa będzie realizacja przejazdu bramowego, który za zgodą właściciela terenu oraz ustanowieniu odpowiedniego prawa służebności będzie mógł służyć również, jako dojazd do zaplecza budynku położonego przy ul. Portowej 3. Z uwagi na uwarunkowania komunikacyjne wskazano na rysunku planu lokalizację wjazdu do kwartału zabudowy oraz drogi komunikacji wewnątrz kwartału.

Ad 4) Wielkość działki wnoszących uwagę nawet po jej powiększeniu nie pozwoli na realizację miejsc postojowych w liczbie odpowiadającej liczbie mieszkań. Realizacja nowej zabudowy nie powinna wpłynąć negatywnie na ilość wolnych miejsc parkingowych, gdyż ustalenia 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. Ponadto, poza obszarem planu w niedalekiej odległości, przy ul. Waszyngtona oraz u nasady Mola Rybackiego, planowane są wielopoziomowe parkingi na kilkaset samochodów. Będą one obsługiwać głównie zabudowę usługową, ale mogą być też użytkowane przez okolicznych mieszkańców.

2. Studio Projekt WM, wniosło o możliwość nadbudowy kamienicy przy pl. Kaszubskim 1, o jedną pełną kondygnację.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Przedmiotowy budynek ujęty jest w wojewódzkiej oraz gminnej ewidencji zabytków i w oparciu o opinię Miejskiego Konserwatora Zabytków został objęty w planie ochroną konserwatorską „grupa A – obiekty o wysokich walorach kulturowych”. Wnioskowana nadbudowa o jedną kondygnację użytkową nie uzyskała pozytywnej opinii MKZ. Budynek posiada wysoki nieużytkowany strych, w związku z tym ustalenia planu dopuszczają korektę wysokości dachu kamienicy mieszkalno – usługowej, pl. Kaszubski 1 w celu uzyskania normatywnej wysokości użytkowej pomieszczeń na poddaszu, przy zachowaniu istniejącej wysokości zwieńczenia elewacji – w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków. Powyższy zakres dopuszczonych przekształceń uzyskał zgodę Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

3. Przedsiębiorstwo Budowlane „Górski” sp. z o.o. S.K.A, wniosło następujące uwagi do projektu planu:

- 1) w § 7 ust.2 pkt.1 wniosło o dopuszczenie lokalizowania zielonych terenów rekreacyjnych wewnątrz budynku w postaci ogrodów zielonych umożliwiając wliczenie ich powierzchni do bilansu terenów zieleni,
- 2) w § 12 pkt 2. Definicja „powierzchni biologicznie czynnej: „należy przez to rozumieć powierzchnię terenu z nawierzchnią ziemną urządzoną w sposób zapewniający wegetację, a także 50% powierzchni tarasów, stropodachów, ścian zielonych, miejsc parkingowych, z taką strukturą, nie mniej jednak niż 5m², oraz wodę powierzchniową na tym terenie”,
- 3) w § 13 w karcie terenu 07 U/MW3 w pkt. 5 — Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu wniosło o modyfikację treści ppkt b) dotyczącą wysokości zabudowy oraz minimalnych odległości odsunięcia podwyższonych części budynku: „b) dopuszczalna wysokość zabudowy:

- do 5 kondygnacji i do 22,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 29,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonych części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji, na odległość odpowiadającą co najmniej 1,5 m,
- w narożniku ulic: T. Wendy i Św. Piotra — wysokość elewacji, frontowej do 26,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 58,5 m n.p.m., na powierzchni nieprzekraczającej 750 m² powierzchni zabudowy, pod warunkiem wycofania podwyższonych części w stosunku do linii rozgraniczających ul. Św. Piotra na odległość co najmniej 10,0 m, a stosunku do linii rozgraniczających ul. T. Wendy na odległość co najmniej 5,0 m,
- w pierzei ul. Św. Piotra dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 28,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonych części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji, na odległość co najmniej 1,5 m,

Pozostała treść pkt 5 ppkt b) bez zmian,

4) w § 13 w karcie terenu 07 U/MW3 w pkt. 5 — Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu wniosło o modyfikację treści ppkt e) dotyczącą powierzchni biologicznie czynnej:

e) powierzchnia biologicznie czynna- min. 10% powierzchni działki budowlanej.

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

Ad 1) Uwagę uwzględniono poprzez korektę zapisów planu w sposób dopuszczający na terenie 07 U/MW3 realizację terenów zieleni, o których mowa w § 7 ust. 2 pkt. 1, wewnątrz budynków w postaci oranżerii (ogrodów zimowych), na powierzchni nieprzekraczającej 25% wymaganej powierzchni terenów zieleni.

Ad 3) Uwagę uwzględniono poprzez korektę parametrów dotyczących wysokości zabudowy na terenie 07 U/MW3 w następujący sposób: „b) dopuszczalna wysokość zabudowy:

- do 5 kondygnacji i do 22,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 26,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonych części, w stosunku do obrysu niższej kondygnacji, na odległość co najmniej 1,5 m, a od strony ulic T. Wendy, Św. Piotra, J. Waszyngtona i ciągu pieszo-rowerowego planowanego wzdłuż północnej granicy terenu 07 U/MW3 (poza granicami planu) do 29,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonych części, w stosunku do obrysu 5-tej kondygnacji, na odległość co najmniej 1,5 m,
- w narożniku ulic: T. Wendy i Św. Piotra – wysokość elewacji frontowej do 6 kondygnacji i do 26,5 m n.p.m.; dopuszcza się podwyższenie zabudowy do 58,5 m n.p.m., na powierzchni nieprzekraczającej 750 m² powierzchni zabudowy, pod warunkiem wycofania podwyższonych części w stosunku do linii rozgraniczających ul. Św. Piotra na odległość co najmniej 10,0 m, a stosunku do linii rozgraniczających ul. T. Wendy na odległość co najmniej 5,0 m."

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 2) Zastosowana w projekcie planu definicja powierzchni biologicznie czynnej jest zgodna z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie z dnia 12 kwietnia 2002 r. Proponowany zakres zmian definicji spowodowałoby niezgodność z przepisami ww. rozporządzenia, w związku z tym uwzględnienie uwagi nie jest zasadne.

Ad 4) Biorąc pod uwagę możliwą na terenie 07 U/MW3 bardzo wysoką intensywność wykorzystania terenu – do 4,0, co jest wartością przekraczającą dwukrotnie typowe, średnie wartości intensywności zabudowy w śródmieściu, przyjęte na poziomie od 1,5 do 2,5, ustalony w projekcie planu wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej – min. 10% powierzchni działki budowlanej jest wymaganym niezbędnym minimum, w związku z tym utrzymano zapis projektu planu w brzmieniu: „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;"

4. Józef Szczepan Brzeziński, wniósł następujące uwagi dotyczące terenu oznaczonego w projekcie planu, jako 10 U/MW3:

- 1) proponuje umieszczenie zapisu mówiącego o tolerancji +/- 1m przy określaniu wysokości dominanty u zbiegu ulic św. Wojciecha i Stefana Żeromskiego,
- 2) proponuje zwiększenia obszaru oddziaływania nieprzekraczalnej linii zabudowy wewnątrz kwartału jak na dołączonym rysunku,
- 3) proponuje jednocześnie przyjęcie kaskadowego obniżania zabudowy od dominanty u zbiegu ulic św. Wojciecha i Żeromskiego do wysokości 5 kondygnacji w środkowej części kwartału od strony ulicy Żeromskiego, zgodnie z dołączonym rysunkiem,

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

Ad 1) Uwagę uwzględniono poprzez korektę zapisów projektu planu dotyczących dopuszczalnych wysokości zabudowy na terenie 10 U/MW3 w narożniku ulic S. Żeromskiego i Św. Wojciecha oraz ulic Św. Wojciecha i J. Waszyngtona poprzez zwiększenie dopuszczonej wysokości podwyższenia zabudowy z 27,0 m do 28,0 m, pod warunkiem wycofania podwyższonej części, w stosunku do linii zabudowy od strony ulicy oznaczonych na rysunku planu, na odległość odpowiadającą co najmniej połowie wielkości podwyższenia.

Ad 2) Uwagę częściowo uwzględniono poprzez zwiększenie zasięgu nieprzekraczalnych linii zabudowy położonych w odległości ponad 13,0 m od linii rozgraniczających ul. Żeromskiego tj. do granicy działek nr 736/173 i 739/171. Proponowane przez wnoszącego uwagę zwiększenie zasięgu nieprzekraczalnych linii zabudowy uniemożliwiłoby realizację wymaganego dla nowoprojektowanych budynków mieszkaniowych lub mieszkaniowo-usługowych programu w postaci terenów zieleni zawierających place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 3) Ustalone w projekcie planu podstawowe wysokości dla zabudowy lokalizowanej w pierzei ul. S. Żeromskiego – 4 kondygnacje i 15,0 m, z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 18,0 m, pod warunkiem wycofania podwyższonej części, w stosunku do linii zabudowy od strony ulicy oznaczonych na rysunku planu, na odległość odpowiadającą co najmniej wielkości podwyższenia, zostały przyjęte jako kontynuacja parametrów historycznej zabudowy występującej w rejonie tej ulicy na wysokości terenów 08 i 10 U/MW3, biorąc pod uwagę również możliwości realizacji programu wymaganego w projekcie planu dla nowoprojektowanych budynków mieszkaniowych lub mieszkaniowo-usługowych. Proponowane podwyższenie wysokości zabudowy do 6 kondygnacji mogłoby skutkować ograniczeniem możliwości realizacji wymaganego programu w postaci terenów zieleni zawierających place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne oraz pogorszeniem warunków nasłonecznienia wewnątrz kwartału.

5. Morska Agencja Gdynia Sp. z o. o., wniosła o wzięcie pod szczególną uwagę dalszy przebieg ciągu pieszo-rowerowego (28 KD-X/ZP) wchodzący w opracowanie planu obszaru 1108. Projektowany dalszy ciąg pieszy 28 KD-X/ZP, biegnący wzdłuż nieruchomości MAG Sp. z o. o. winien pozostawić odpowiedniej (aktualnej) szerokości pas jezdny na nieruchomości obiektów MAG, umożliwiający swobodny przejazd i wjazd wszelkich pojazdów na teren wewnętrzny obiektów MAG, stanowiący obecnie i w przyszłości plac parkingowo-manewrowy i wjazd/wyjazd z garażu podziemnego MAG. W związku z tym szerokość projektowanego pasa pieszego wzdłuż nieruchomości MAG (na planowanym obszarze 1108) nie może zachodzić poza aktualne granice działki MAG, gdzie taki ruch pojazdów właśnie się odbywa przy obecnie minimalnie możliwych szerokościach tego przejazdu.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Uwaga nie dotyczy obszaru objętego projektem planu, zostanie rozpatrzona w trakcie sporządzania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Jana z Kolna i projektowanej Nowej Węglowej, obejmującego teren będący przedmiotem uwagi.

6. Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Budynku przy ul. Węglowej 13, wniósł poważne zastrzeżenia w stosunku do statusu przypisanego do dz. 146/1 KM 119. Działka ta bezpośrednio graniczy z działką wspólnoty i od początku wybudowania budynku przy ul. Węglowej 13 (1937 r.) jak i po wojnie teren ten był przeznaczony dla mieszkańców tego budynku, jako teren rekreacyjny – m.in. pełnił rolę boiska do siatkówki i placu zabaw dla dzieci. Obecnie teren ten jest wykorzystywany, jako miejsce postojowe dla samochodów mieszkańców wspólnoty (37 mieszkań i 40 samochodów mieszkańców). Odebranie tej działki mieszkańcom spowoduje pozbawienie ich normalnego funkcjonowania w centrum Gdyni, zaznaczają, że teren od ponad 70 lat jest użytkowany przez mieszkańców wspólnoty. Nadanie statusu tej działce Bp może skutkować w przyszłości jej zabudową inwestycyjną, co byłoby nie do przyjęcia przez mieszkańców wspólnoty. Zwracają uwagę, że na stronę dz. 146/1 wychodzą okna i balkony mieszkańców, jest to strona południowa i przez cały dzień odpowiednio nasłoneczniona. W przypadku zabudowy tego terenu zostaną przyciemnione okna i balkony i na pewno nie zostanie spełniony warunek, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. W związku z powyższymi uwagami proszą o nadanie dz. 146/1 statusu działki rekreacyjno-użytkowej dla użyteczności mieszkańców wspólnoty bez możliwości jej zabudowy ściśle związanej z terenem, na którym jest usytuowany budynek przy ul. Węglowej 13.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Budynek przy ul. Węglowej 13 położony jest na działce wydzielonej po obrysie budynku, na terenie przeznaczonym w projekcie planu pod zabudowę usługową, zabudowę wielorodzinną w budynkach zawierających do 4 mieszkań. Mieszkańcy przedmiotowego budynku nie posiadają w obrębie swojej nieruchomości możliwości zapewnienia prawidłowej eksploatacji budynku i obecnie realizują niezbędny program na dz. nr 145/1 zlokalizowanej pomiędzy budynkiem a nasypem ul. T. Wendy, na terenie bez możliwości realizacji samodzielnej nowej zabudowy. Biorąc pod uwagę powyższą sytuację ustalenia planu dopuszczają dołączenie działek sąsiednich (lub ich części) w celu zapewnienia możliwości prawidłowej eksploatacji budynków.

Działka nr 146/1 położona przy ul. Węglowej pomiędzy budynkami przy ul. Węglowej 13 i 15 posiada parametry samodzielnej działki budowlanej (pow. 600 m², dostęp do ul. Węglowej), dlatego w planie została przeznaczona pod zabudowę usługową, zabudowę wielorodzinną w budynkach zawierających do 4 mieszkań.

Podnoszona kwestia zmiany statusu działki nr 146/1 nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego.

7. Jan Denc poinformował, że realizacja planu doprowadzi w kwartale pomiędzy ulicami: S. Żeromskiego, Św. Piotra, J. Waszyngtona, Św. Wojciecha do:

- 1) maksymalnego ograniczenia miejsc postojowych w tym rejonie. Wokół całego kwartału (teren o numerze 10) linia zabudowy została wyznaczona bardzo blisko granic jezdni co prowadzi praktycznie do likwidacji miejsc parkingowych. Obecnie każda wolna przestrzeń tym rejonie wykorzystywana jest do stałego parkowania kilkudziesięciu samochodów, co świadczy o potrzebie przewidzenia takich miejsc w tworzonym planie zagospodarowania. Parkingi podziemne, przeznaczone dla mieszkańców, nie rozwiążą problemu. Istniejący w tym kwartale przy ul. Św. Wojciecha parking powinien zostać zachowany (w standardzie urządzonego w sąsiednim kwartale parkingu przy Kamienicy Gdyńskiej) tym bardziej, że w tym miejscu przewidziano ciągi usługowe,
- 2) nieuzasadnionego, znacznego zmniejszenia przestrzeni pomiędzy północną i południową zabudową ulicy Św. Wojciecha (odległość pomiędzy liniami zabudowy pierzejowej ma wynosić 18 m, podczas gdy ta sama odległość za skrzyżowaniem z ulicą Żeromskiego została określona jako 25 m). Odległość pomiędzy liniami zabudowy pierzejowej wzdłuż ulicy Św. Wojciecha na odcinku między ul. Portową i S. Żeromskiego została określona jako 25 m i taka sama odległość powinna obowiązywać na odcinku między ul. S. Żeromskiego i J. Waszyngtona. Linia zabudowy wzdłuż ul. Św. Wojciecha powinna być przedłużeniem linii z sąsiedniego kwartału (karta terenu o numerze 08) — linii zapoczątkowanej przez Kamienicę Gdyńską. Ulica Św. Wojciecha będzie przedłużeniem jednej z dwóch głównych ulic zaprojektowanej już zabudowy obecnego terenu „Dalmoru” - ulicy Macieja Płazyńskiego. Zatem zawężanie przestrzeni pomiędzy liniami zabudowy tej ulicy nie powinno mieć miejsca.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Realizacja nowej zabudowy nie powinna wpłynąć negatywnie na liczbę wolnych miejsc parkingowych, gdyż 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 liczby miejsc postojowych w obrębie swojego terenu. Ponadto, poza obszarem planu w niedalekiej odległości, przy ul. Waszyngtona oraz u nasady Mola Rybackiego, planowane są wielopoziomowe parkingi na kilkaset samochodów. Będą one obsługiwać głównie zabudowę usługową, ale mogą być też użytkowane przez okolicznych mieszkańców.

Biorąc pod uwagę zasadność utrzymania ogólnodostępnych miejsc postojowych przy ul. Św. Wojciecha oraz potrzebę uporządkowania przedmiotowego kwartału zabudowy poprzez realizację zabudowy pierzejowej wzdłuż ulic, stanowiącej kontynuację zasad kształtowania historycznej zabudowy w śródmieściu Gdyni, warunkiem realizacji nowej zabudowy w pierzei ul. Św. Wojciecha jest realizacja ogólnodostępnych miejsc postojowych w pasie drogowym ul. Św. Wojciecha – od strony terenu 10 U/MW3, rekompensujących w znacznej części ubytek miejsc postojowych na terenie działek nr: 189, 190, 191 – w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

Ad 2) Przyjęte w projekcie planu szerokości ulic lokalnych położonych w obrębie historycznej tkanki śródmiejskiej ustalono w oparciu o przedwojenne plany zabudowy Gdyni, które zakładały szerokości tych ulic na poziomie 15,0 i 18,0 m. W przypadku fragmentu ul. Św. Wojciecha położonego pomiędzy ul. S. Żeromskiego a Portową, ustalona szerokość ulicy oraz linie zabudowy adaptują obecny stan zagospodarowania wynikający m.in. z realizowanej w ostatnich latach nowej zabudowy (Kamienica Gdyńska). Ustalona szerokość 18,0 m fragmentu ul. Św. Wojciecha położonego pomiędzy ul. S.

Żeromskiego a J. Waszyngtona stanowi kontynuację szerokości ul. M. Płażyńskiego (18,0 m z lokalnym poszerzeniem do 21,5 m jedynie w przy skrzyżowaniu z ul. J. Waszyngtona) oraz pozwala na realizację ogólnodostępnych miejsc postojowych w pasie drogowym ul. Św. Wojciecha. Kontynuacja linii zabudowy zapoczątkowanej przez Kamienicę Gdyńską wykluczyłaby w efekcie możliwość realizacji zabudowy w pierzei ul. Św. Wojciecha i domknięcia kwartału zabudowy. Wielkość pozostałego poza obecnym parkingiem terenu uniemożliwiłaby realizację wymaganego dla nowoprojektowanej zabudowy mieszkaniowej lub mieszkaniowo-usługowej terenu zieleni w ilości min. 1 m² /10,0 m² powierzchni użytkowej mieszkań, zawierającego place zabaw dla dzieci i miejsca rekreacyjne, przy zachowaniu odległości zgodnych z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie.

8. Invest Komfort Spółka Akcyjna S.K.A. wniósł następujące uwagi do projektu planu:

- 1) przeniesienie z grupy B obiektów o charakterystycznej i tradycyjnej formie architektonicznej, niewyróżniających się szczególnymi cechami indywidualnymi, lecz wartościowych w skali zespołu, do grupy C budynków o walorach kulturowych możliwe do przekształceń budynku biurowego położonego przy ul. Węglowej 22. W otoczeniu budynku nie ma historycznego zespołu. Na terenie zostanie zrealizowany zespół o nowej funkcji mieszkalno usługowej w związku z tym budynek biurowy przy ul. Węglowej 22 pozostanie wyrwany z kontekstu. Jeżeli przeniesienie z grupy B do grupy C okaże się niemożliwe prosili co najmniej o dopuszczenie możliwości przebudowy z zachowaniem najcenniejszych elementów architektonicznych budynku biurowego przy ul. Węglowej 22 w uzgodnieniu z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Uniemożliwienie przebudowy i pozostawienie budynku w obecnym kształcie wprowadzi niewątpliwie dysonans w wysokości i linii zabudowy pierzei,
- 2) uzupełnienie zapisów o dopuszczalnej wysokości w karcie terenu 02 U/MW3 pkt 5 lit.b, poprzez dodanie sformułowania - o jedną kondygnację: „...dopuszcza się podwyższenie zabudowy o jedną kondygnację do 25,5m.n.p.m”, „...dopuszcza się podwyższenie zabudowy o jedną kondygnację do 28,5m.n.p.m”,
- 3) zmniejszenia wycofania dominanty podwyższonych części zabudowy w stosunku do linii rozgraniczających ul. T. Wendy na odległość co najmniej 5,0 m, analogicznie jak do linii rozgraniczających ciągu pieszego 29 KD-X/ZP. Obecny zapis powoduje, że również kondygnacje niższe będą musiały zostać wycofane w głąb działki wraz z dominantą z powodu konstrukcji i odpowiedniej głębokości traktu dla budynku mieszkalnego,
- 4) dodanie w karcie terenu 02 U/MW3 pkt 6 lit.d „, w przypadku realizacji inwestycji jednym zamierzeniem budowlanym szerokości frontu działek i kierunków przebiegu, kątów granic nie ustala się. Podział geodezyjny wynikać będzie z przyszłego podziału na wspólnoty lub rozdziału współwłasności”,
- 5) uzupełnienie zapisu w karcie terenu 02 U/MW3 pkt 8 lit.f „dopuszcza się dojazdy p.poż od strony terenów 28 KD-X/ZP oraz 29 KD-X ZP”. W kartach tych terenów również dopisanie możliwości dojazdów p.poż do terenu 02 U/MW3,
- 6) z uwagi na bardzo szczegółowe zapisy w karcie terenu 02 U/MW3 proponowali odstąpienie od wymogu wylaniania w drodze konkursów urbanistyczno architektonicznych, przeprowadzanych z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe, propozycji podziałów geodezyjnych i projektu zabudowy i zagospodarowania terenu. W przypadku pozostawienia zapisu o konkursie wnioskowali o usunięcie z jego zakresu propozycji podziałów geodezyjnych ze względu na trudność określenia na tym etapie organizacji wspólnot i związanego z tym podziału terenu,
- 7) dodanie w karcie terenu 02 U/MW3 pkt 5 lit.g uzupełnienia zapisu, że prześwity w zabudowie nie dotyczą kondygnacji parteru.

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

Ad 4) Uwagę uwzględniono poprzez dodanie w karcie terenu 02 U/MW3 w pkt 6: „, w przypadku realizacji zamierzenia budowlanego obejmującego cały teren 02 U/MW3, minimalnej szerokości frontu działek i kąta położenia granic w stosunku do pasa drogowego nie ustala się - podział geodezyjny wynikać będzie z projektu zagospodarowania terenu.”.

Ad 5) Uwagę uwzględniono poprzez uzupełnienie ustaleń planu o zapisy umożliwiające wykorzystanie ciągu pieszo-rowerowego 28 KD-X/ZP oraz ciągu pieszego 29 KD-X ZP, jako dojazdu przeciwpożarowego i dojazdu dla służb techniczno-eksploatacyjnych.

Ad 6) Uwagę częściowo uwzględniono. Formuła konkursu architektoniczno - urbanistycznego wyklucza możliwość konsultacji projektantów z inwestorem w trakcie konkursu, a przygotowanie

projektu podziału geodezyjnego terenu bez udziału inwestora jest problematyczne. Zasady dotyczące podziału geodezyjnego terenu określone są w karcie terenu. Skorygowano zapisy planu dotyczące wymogu wyłonienia projektu zabudowy i zagospodarowania terenu w drodze konkursu realizacyjnego architektoniczno – urbanistycznego: „projekty zabudowy i zagospodarowania terenów: 02 U/MW3, 07 U/MW3, 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; założenia przestrzenne konkursów dla zagospodarowania terenu i kształtowania zabudowy określają zapisy niniejszego planu miejscowego – z zastosowaniem indywidualnych rozwiązań architektonicznych i kolorystycznych; wyłonię projekty muszą uwzględniać uwarunkowania krajobrazu i otoczenia;”.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Budynek położony przy ul. Węglowej 22 został objęty ochroną konserwatorską – grupą B – obiekty o walorach kulturowych, na wniosek Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. PWKZ w postanowieniu z dnia 18.01.2013 r. odmówił uzgodnienia przedmiotowego projektu planu, w którym budynek przy ul. Węglowej 22 był objęty grupą C – obiekty o walorach kulturowych, możliwe do przekształceń, wskazując warunki, po spełnieniu, których możliwe będzie pozytywne uzgodnienie. Wniósł m.in. o zwiększenie zakresu ochrony konserwatorskiej przedmiotowego budynku, poprzez ochronę historycznej formy bryły, stolarki okiennej oraz materiału pokrycia dachu. Powyższe oznacza brak zgodny na rozbiórkę budynku położonego przy ul. Węglowej 22. Ustalony zakres ochrony konserwatorskiej przedmiotowego budynku umożliwia wkomponowanie go w nowy zespół zabudowy z zachowaniem czytelnej historycznej formy w uzgodnieniu z właściwym konserwatorem zabytków.

Ad 2) W ramach dopuszczonych w planie parametrów podwyższenia wysokości zabudowy, określonych jedynie w metrach, możliwa będzie realizacja dodatkowej kondygnacji, przy spełnieniu warunków zawartych w zapisach planu. Proponowane uzupełnienie zapisu nie jest konieczne.

Ad 3) Określony w planie na terenie 02 U/MW3 wymóg wycofania dominanty architektonicznej na odległość co najmniej 10,0 m od strony ul. T. Wendy został ustalony w celu zapewnienia właściwych relacji pomiędzy najwyższymi częściami zabudowy a podium o wysokości nawiązującej do historycznej zabudowy śródmiejskiej. Ustalona w projekcie planu nieprzekraczalna pierzejowa linia zabudowy od strony ulic umożliwi wycofanie niższych kondygnacji w głąb działki wraz z dominantą.

Ad 6) Uwagę częściowo nieuwzględniono. Biorąc pod uwagę, że na terenie 02 U/MW3 istnieje możliwość realizacji zabudowy o wysokiej intensywności zabudowy (do 3,5) z dopuszczeniem dominant architektonicznych o wysokości do 58,5 m.n.p.m., odstąpienie od wymogu wyłonienia projektu zabudowy i zagospodarowania terenu w drodze konkursu realizacyjnego architektoniczno - urbanistycznego, przeprowadzonego z zachowaniem zasad rekomendowanych przez SARP lub właściwe izby zawodowe nie jest zasadna z uwagi na istotne znaczenie kubatur budynków, w szczególności dominant architektonicznych dla przestrzeni publicznej.

Ad 7) Zlokalizowana w obszarze planu część terenu nieczynnej boczniczy kolejowej prowadzącej na tereny Mola Rybackiego, przeznaczona w planie do przekształcenia na ogólnodostępny ciąg pieszo-rowerowy z udziałem terenów zieleni urządzonej, stanowi fragment większego założenia łączącego dworzec PKP z terenami zlokalizowanymi na Molu Rybackim. Ustalony wymóg zachowania prześwitów pomiędzy budynkami zlokalizowanymi od strony ciągu pieszo-rowerowego, stanowiących otwarcia widokowe w kierunku wewnątrz kwartałów zabudowy, ma na celu wzbogacenie przestrzeni ciągu o kontakt wizualny z zielenią realizowaną we wnętrzach kwartałów zabudowy. Będzie to miało istotny wpływ na otwarty, rekreacyjny charakter przestrzeni planowanego ciągu.

9. Hotel Hotton, wniósł o:

1) zapewnienie poprzez regulacje planu możliwości polepszenia obsługi komunikacyjnej i zapewnienie czytelności dojazdu do hotelu. Realizacja tego mogłaby iść w parze z kontynuacją istniejącej struktury urbanistycznej tj. przedłużeniem ulicy Żeromskiego, jako ulicy publicznej dojazdowej do ulicy Waszyngtona, częściowo kosztem fragmentu działki, której hotel jest właścicielem z dopuszczeniem zabudowy nad fragmentem pasa drogowego (wykusz w wyższej części dominanty). Założenie takie, w naszym przekonaniu miało Miasto na etapie przygotowywania budowy hotelu, co znalazło swój wyraz w zapisach decyzji o warunkach zabudowy dla hotelu, gdzie pisano o docelowym rozwiązaniu komunikacyjnym — nowa droga dojazdowa i przebudowa skrzyżowania ulic Św. Piotra i Żeromskiego. Obecne ustalenia projektu

- planu ustalają obsługę komunikacyjną od ulicy Św. Piotra nie tworząc regulacji umożliwiających zagwarantowanie możliwości takiej obsługi,
- 2) ustalenie, wzdłuż przedłużenia ulicy Żeromskiego, jako obligatoryjnej ciągłej zachodniej pierzei tej ulicy. Ustalenie obligatoryjnej ciągłej pierzei tej ulicy umożliwi rozbudowę hotelu na granicy z sąsiednią nieruchomością i realizację na tej granicy zabudowy sąsiedniej nieruchomości. Dwie „zrośnięte ze sobą” bryły - na naszej działce i na działce 1282/111 stanowiłyby główny akcent krajobrazowy tego kwartału zabudowy. Brak takiego ustalenia uniemożliwia rozbudowę hotelu a jego wprowadzenie nie narusza niczyich interesów,
 - 3) dopuszczenie w ww. miejscu (na osi ulicy Żeromskiego) na powierzchni maksimum 240 m², realizacji dominanty architektoniczno-urbanistycznej o wysokości do 55m, (założeniem Miasta na etapie przygotowywania budowy hotelu było wytworzenie dominanty na osi ulicy Żeromskiego — hotel miał stanowić ową dominantę). Brak takiego ustalenia uniemożliwia rozbudowę hotelu a jego wprowadzenie nie narusza niczyich interesów,
 - 4) ustalenie dla pozostałego obszaru działki 1281/111 dopuszczalnej wysokości 28,5 m.n.p.m. czyli faktycznej wysokości istniejącego hotelu (25,89 m wys. hotelu + 2,52 m.n.p.m.(ppp)), oraz liczby kondygnacji — 7, czyli obecnej liczby kondygnacji istniejącego hotelu,
 - 5) wprowadzenie w planie miejscowym dla działki 1281/111 następujących wskaźników urbanistycznych: - maksymalna powierzchnia zabudowy — 70% (zgodnie z decyzją o warunkach zabudowy, w oparciu, o którą był wybudowany hotel), spełniony w koncepcji rozbudowy hotelu - maksymalną intensywność zabudowy — 4.75 (wskaźnik wyliczony z koncepcji rozbudowy hotelu). - minimalnej powierzchni biologicznie czynnej — 5% (wskaźnik wyliczony z koncepcji rozbudowy hotelu). Brak takiego ustalenia uniemożliwia rozbudowę hotelu a jego wprowadzenie nie narusza niczyich interesów,
 - 6) ustalenie wzdłuż ulicy T. Wendy na granicy działek 113 i 1281/111 zabudowy ciągłej pierzei o miąższości nie przekraczającej 13m i wysokości nie przekraczającej 22 m (25,5m.n.p.m. - co dodatkowo osłoni teren wewnętrzny kwartału przed wiatrami północno-zachodnimi, które w Gdyni są dominujące). Brak takiego ustalenia uniemożliwia rozbudowę hotelu a jego wprowadzenie nie narusza niczyich interesów,
 - 7) ustalenie możliwości istnienia parkingu terenowego na obszarze oznaczonym na załączniku graficznym z możliwością zabudowy nad nim powyżej kondygnacji parteru (rejon dominanty) — obszar oznaczony na załączniku graficznym do uwag,
 - 8) niedopuszczenie zabudowy nadziemnej, pomiędzy pierzeją, o której mowa w p. 6, a terenem naszego parkingu na zapleczu hotelu oraz na granicy działek 1281/111 i 1282/111, za wyjątkiem pierzei, o których mowa w p. 2 i 6,
 - 9) nie ustalanie wymogów w zakresie liczby miejsc postojowych dla funkcji hotelowej na działce. Zapewnienie niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania hotelu ilości miejsc parkingowych jest w interesie operatora hotelu stąd narzucanie planem miejscowym tych ilości jest zbędne. Zgodnie z regulacjami dotyczącymi standaryzacji hoteli dla hoteli 4* gwiazdkowego (a taki hotel przewidujemy) w śródmieściach miast zapewnienie miejsc postojowych, oprócz zapewnienia podjazdu dla przyjazdu i odbioru gości hotelowych nie jest wymagane,
 - 10) nie narzucanie konieczności realizacji wspólnych przedsięwzięć inwestycyjnych dla właścicieli działek oraz o nienarzucanie konieczności wyłaniania rozwiązań projektowych w formie konkursu urbanistycznego. Jak widać z załączonych propozycji urbanistycznych Istnieje możliwość realizacji niezależnych przez poszczególnych właścicieli.

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

Ad 4) Uwagę uwzględniono poprzez korektę zapisów planu dotyczących wysokości zabudowy w dostosowaniu do parametrów wysokości istniejącej zabudowy hotelu oraz dopuszczający realizację podwyższenia zabudowy od strony ciągu pieszo-rowerowego planowanego wzdłuż północnej granicy terenu 07 U/MW3 (poza granicami planu), do wysokości 29,5 m n.p.m., pod warunkiem wycofania podwyższonych części, w stosunku do obrysu 5-tej kondygnacji, na odległość co najmniej 1,5 m.

Ad 6) Uwagę uwzględniono poprzez dodanie w karcie terenu 07 U/MW3 w pkt 5 lit. c: „- zabudowa pierzejowa wymagana jest od strony ulic: Św. Piotra, J. Waszyngtona oraz od strony ul. T. Wendy na szerokości działki nr 113 – zgodnie z rysunkiem planu; dopuszcza się sytuowanie ściany projektowanego budynku przy wspólnej granicy działek nr 1281/111 i nr 1282/111, przylegającej do ściany istniejącego lub projektowanego budynku na działce sąsiedniej.”.

Powyższe dopuszczenie oznacza możliwość realizacji zabudowy przy wspólnej granicy z działką nr 1282/111, pod warunkiem jednoczesnego złożenia wniosków o pozwolenie na budowę przez właścicieli obu działek, zamierzających realizację obiektów ze ścianą przy granicy działki.

Ad 7) Możliwość istnienia parkingu terenowego z możliwością zabudowy nad nim powyżej kondygnacji parteru, przy zachowaniu odpowiednich odległości od granicy działki nie stoi w sprzeczności w ustaleniach planu.

Ad 10) Uwagę uwzględniono poprzez korektę zapisu dotyczącego wymogu wyłonienia projektu zabudowy i zagospodarowania terenu w drodze konkursu realizacyjnego architektoniczno – urbanistycznego na terenie 07 U/MW3: „warunkiem realizacji nowego zespołu zabudowy na terenie 07 U/MW3, którego wysokość zabudowy przekracza 29,5 m n.p.m. (obszar działek nr 113, 1282/111), jest opracowanie projektu zabudowy i zagospodarowania terenu, zapewniającego realizację niezbędnych 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;”.

Z uwagi na sąsiedztwo terenu 07 U/MW3 z obszarem historycznego śródmieścia oraz w związku z korektą zwalniającą znaczną część terenu 07 U/MW3 z formuły konkursu uzupełniono treść karty terenu o ustalenie: „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;”.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Hotel Hotton położony jest na działce o pow. 1656 m² (na działce brak niezbędnego programu parkingowego). Dojazd odbywa się poprzez teren dawnej bocznic kolejowej, na której odbywa się także parkowanie pojazdów związane z funkcjonowaniem hotelu.

Na terenie dawnej bocznic planowane jest urządzenie ciągu pieszo-rowerowego, łączącego dworzec PKP z terenami zlokalizowanymi na Molu Rybackim. Niezbędna jest zmiana organizacji dojazdu do hotelu – docelowo od strony ul. Św. Piotra poprzez drogę komunikacji wewnątrz kwartału zabudowy (wskazaną orientacyjnie na rysunku planu).

Proponowana droga publiczna prowadząca w zasadzie do jednego obiektu - hotelu Hotton - kosztem działek sąsiadujących, przylegających do działki hotelu (1207/114, 1205/111, 1282/111) nie znajduje uzasadnienia.

Ad 2,8) Zabudowa ciągła wzdłuż zachodniej pierzei na przedłużeniu ul. S. Żeromskiego nie jest możliwa, gdyż we wnioskowanej strefie, konieczna będzie realizacja dojazdów do wnętrza kwartału zabudowy – dojazdy do zaplecza hotelu i wjazdu do parkingu podziemnego zespołu zabudowy mieszkaniowo-usługowej.

Ad 3,5) Proponowane parametry zabudowy przekraczają rzeczywiste możliwości inwestycyjne na niewielkiej działce hotelu. Obiekt nie posiada wystarczającego zaplecza, programu parkingowego ani właściwego niezależnego dojazdu. Możliwość nadbudowy do 7 kondygnacji wyczerpuje możliwości inwestycyjne działki. Realizacja zbyt intensywnej zabudowy bez właściwego dojazdu, wymaganego zaplecza parkingowego i niezbędnej infrastruktury narusza interesy właścicieli działek sąsiednich poprzez pogorszenie warunków funkcjonowania sąsiedniej zabudowy.

Ad 9) Propozycja rozbudowy ograniczyłaby i tak zbyt szczupły program parkingowy hotelu. Wskaźniki parkingowe przyjęte w planie dla zabudowy usługowej wynoszą: 1-3 miejsc postojowych na 100 m² powierzchni użytkowej usług. Obecnie hotel Hotton dysponuje ok. 40 miejscami postojowymi, z czego jedynie 12 miejsc postojowych znajduje się w obrębie działki własności hotelu Hotton – na której planowana jest rozbudowa hotelu. Przeważająca liczba obecnych miejsc postojowych jest stale zajęta, dlatego niesłuszne byłoby założenie, że hotel nie wymaga miejsc postojowych.

Przy spełnieniu wskaźników parkingowych ustalonych w planie, rozbudowa hotelu wymagałaby realizacji ok. 65 miejsc postojowych w obrębie działki hotelu, co jest niemożliwe. W świetle powyższego zamierzona rozbudowa hotelu nie spełniałaby wymogów planu.