

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XXXII/657/13  
Rady Miasta Gdyni  
z dnia 26 czerwca 2013 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Śląskiej i Podolskiej został wyłożony, wraz z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu w dniach od 11 stycznia 2013 r. do 8 lutego 2013 r. Do projektu planu miejscowego złożonych zostało łącznie 27 uwag, z czego wszystkie w ustawowym terminie (tj. do dnia 22 lutego 2013 r.).

Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniami nr: 10020/13/VI/U z dnia 15 marca 2013 r. i 10992/13/VI/U z dnia 11 czerwca 2013 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 3 uwzględnił w całości, 22 w części, 2 nie uwzględnił.

Uwagi do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Śląskiej i Podolskiej, które wniosły następujące osoby:

1. Wspólnota Mieszkaniowa „Śląska 51b”, Gabriela Krajniak, Wanda Kiliszewska, Zofia Martyn, Halina Prabucka, Sabina Prabucka, Bohdan Żelechowski, Ewa Szczepańska, Marek Szczepański, Sylwia Wachnicka, Emilia Kawiecka, Irena Kierzek, Beata Gusztyn-Masiak, Janusz Sobiennicki, Maria Sobienniicka, Alicja Domagalska, Tomasz Domagalski, Zbigniew Jachowicz, Katarzyna Kochanowska, Maciej Kochanowski, Elżbieta Korowajczyk, Lucyna Dzieńisz, Barbara Kudarenko, Władysław Kudarenko, Aurelia Błaszczewicz, Agata Łacny, Przemysław Łacny, Marta Rymer, Teresa Bach, Magdalena Smuk-Wolak, Witold Wolak, Bogusława Pikiewicz, Maria Magdalena Maliszewska, Danuta Simon, Jan Błażejowski, Ryszard Orłowski, Hanna Orłowska, Alicja Nieścior, Longin Nieścior, Anna Adamowicz, Krzysztof Czechowicz, Marzena Szumacher-Olejniczak, Tadeusz Cieśliński, Jadwiga Białostocka, Piotr Beling, Edyta Beling, Danuta Kuchta, Teresa Jaszczuk, Jerzy Skrent, Rozalia Kuźniak, Elżbieta Barabach, Marek Barabach, Maria Laskowska-Lorenc, Stefania Szczepaniak, Ewa Żemajtis, Waldemar Żemajtis, Zbigniew Wróblewski, Maria Wróblewska, Henryk Gonczewski, Karolina Bosnegeanu, Melania Gibaszek, Zygmunt Gibaszek, Stanisław Kraska, Jacek Szutta, Marcela Wołowicz, Maria Sochan, Monika Krasowska, Agata Sowula, Jacek Smagowski, Łucja Mackiewicz, Robert Juszczyk, Iwona Kudlińska, Zbigniew Kudliński, Anna Giera-Borowska, Mirosław Giera-Borowski, Teresa Zielonka, Jacek Zielonka, Jacek Ślusarski, Aleksandra Ślusarska, Małgorzata Zejdlar, Irena Olszewska, Stanisław Olszewski, Lucyna Skawińska, Antonina Fudalej, Ewa Laszewska, Adrianna Studzińska, Teresa Machaczyńska, Andrzej Przemysław Stróżyk, Włodzimierz Kosznik, Krystyna Schmulta, Stefan Schmulta, Agata Zasadzka, Karolina Talaga, Katarzyna Cioch – data wpływu 12.02.2013 r.

2. Szymon Szyndler – data wpływu 28.01.2013 r.

3. Wspólnota Mieszkaniowa „Śląska 51a” – data wpływu 12.02.2013 r.

4. Jadwiga Czarska – data wpływu 08.02.2013 r.

5. Wanda Kiliszewska – data wpływu 08.02.2013 r.

6. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk” – data wpływu 14.02.2013 r.

7. Władysława Śleszyńska – data wpływu 14.02.2013 r.

8. Antoni Łyżwa – data wpływu 19.02.2013 r.

9. Lidia i Maciej Zaleszczuk – data wpływu 19.02.2013 r.

10. Wanda Jagieluk – data wpływu 20.02.2013 r.

11. Mieszkańcy budynku Śląska 57 – Mirosław Ryta, Lidia Zaleszczuk, Wanda Jagieluk, Janusz Tkaczyk, Władysława Śleszyńska, Henryk Ćwikliński, Antoni Łyżwa – data wpływu 21.02.2013 r.

12. Mieszkańcy budynku Śląska 57 – Łukasz Brzeski i Małgorzata Brzeska, Anna Grota, Halina Grota, Bożena Zegarowicz, Janina Stachura, Roman Rohde, Anna Bieszke i Aleksandra Żeberkiewicz, Teresa Kuczyńska, Aleksander Kuczyński, Ireneusz Kuczyński i Wojciech Kuczyński, Andrzej Stankiewicz, Barbara Woźnica, Łucja Przybyszewska, Ryszard Przybyszewski i Mariusz Przybyszewski, Krystyna Skowrońska i Mirosław Skowroński, Lidia Kopka, Andrzej Łukaszewski, Pani Łukaszewska, Stefania Żak, Małgorzata Rutkowska, Janina Odachowska, Regina Węgrzyn

i Magdalena Węgrzyn, Danuta Krawiec, Wanda Gałęcka, Halina Grabowska i Joanna Grabowska, Irena Rataj i Zbigniew Rataj, Marian Mazurek, Magdalena Żarna i Jerzy Żarna, Stefan Prędko i Roman Prędko, Irena Brukwicz, Ryta Ptaszyńska-Kozioł, Aleksandra Idźczak, Joanna Pawłowska, Bronisława Piątkowska, Jan Korczyk, Stefania Biniak i Bogumił Biniak, Renata Czaplicka i Roman Czaplicki, Bartosz Jarosiński, Nelly Jarosińska i Dariusz Jarosiński, Małgorzata Jęcek, Piotr Kowalski, Irena Kowalska, Michał Kowalski i Anna Kowalska – data wpływu 18.02.2013 r.

13. Wspólnota Mieszkaniowa „Śląska 51b” – data wpływu 12.02.2013 r.

14. Magdalena Maliszewska, Maria Baborska, Beata Bryk, Bogusława Pikiewicz, Danuta Simon, Marzena Korczyk, Zygmund Turek, Lucyna Turek, Barbara Lemańska, Hanna Orłowska, Stefan Kuleszy, Monika Czechowicz, Małgorzata Lisiewicz, Michał Gonczewski, Ludgarda Kowalczyk, Danuta Kuchta, Edyta Beling, Edyta i Piotr Beling, Krzysztof Kuźniak, Hanna Nowak, Edyta Górajek, Marcel Lutikhuis – data wpływu 22.02.2013 r.

15. Rada Dzielnicy Działki Leśne – data wpływu 19.02.2013 r.

16. Radosław Naleziński – data wpływu 22.02.2013 r.

17. Maciej Zielonka – data wpływu 22.02.2013 r.

18. Ryszard Pietrzykowski – data wpływu 21.01.2013 r.

19. Igor Bober – data wpływu 31.01.2013 r.

20. Małgorzata Ratajczak-Dobrowolska, Paweł Dobrowolski – data wpływu 19.02.2013 r.

21. Mirosław Majchrzak, Natalia Dembińska, Mateusz Dembiński – data wpływu 20.02.2013 r.

22. Wspólnota Mieszkaniowa Śląska 9 – data wpływu 20.02.2013 r.

23. Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. w Szanghaju, Oddział w Gdyni „CHIPOLBROK” – data wpływu 22.02.2013 r.

24. Piotr Stolarczyk, Zygmunt Ziółkowski, Maciej Zielonka – data wpływu 22.02.2013 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

#### **Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:**

1. **Wspólnota Mieszkaniowa „Śląska 51b”, Gabriela Krajniak, Wanda Kiliszewska, Zofia Martyn, Halina Prabucka, Sabina Prabucka, Bohdan Żelechowski, Ewa Szczepańska, Marek Szczepański, Sylwia Wachnicka, Emilia Kawiecka, Irena Kierzek, Beata Gusztyn-Masiak, Janusz Sobiennicki, Maria Sobiennicka, Alicja Domagalska, Tomasz Domagalski, Zbigniew Jachowicz, Katarzyna Kochanowska, Maciej Kochanowski, Elżbieta Korowajczyk, Lucyna Dzienisz, Barbara Kudarenko, Władysław Kudarenko, Aurelia Błaszkwicz, Agata Łacny, Przemysław Łacny, Marta Rymer, Teresa Bach, Magdalena Smuk-Wolak, Witold Wolak, Bogusława Pikiewicz, Maria Magdalena Maliszewska, Danuta Simon, Jan Błażejewski, Ryszard Orłowski, Hanna Orłowska, Alicja Nieścior, Longin Nieścior, Anna Adamowicz, Krzysztof Czechowicz, Marzena Szumacher-Olejniczak, Tadeusz Cieśliński, Jadwiga Białostocka, Piotr Beling, Edyta Beling, Danuta Kuchta, Teresa Jaszczuk, Jerzy Skrent, Rozalia Kuźniak, Elżbieta Barabach, Marek Barabach, Maria Laskowska-Lorenc, Stefania Szczepaniak, Ewa Żemajtis, Waldemar Żemajtis, Zbigniew Wróblewski, Maria Wróblewska, Henryk Gonczewski, Karolina Bosnegeanu, Melania Gibaszek, Zygmunt Gibaszek, Stanisław Kraska, Jacek Szutta, Marcela Wolowiec, Maria Sochan, Monika Krasowska, Agata Sowula, Jacek Smagowski, Łucja Mackiewicz, Robert Juszczyk, Iwona Kudlińska, Zbigniew Kudliński, Anna Giera-Borowska, Mirosław Giera-Borowski, Teresa Zielonka, Jacek Zielonka, Jacek Ślusarski, Aleksandra Ślusarska, Małgorzata Zejdlar, Irena Olszewska, Stanisław Olszewski, Lucyna Skawińska, Antonina Fudalej, Ewa Laszewska, Adrianna Studzińska, Teresa Machaczyńska, Andrzej Przemysław Stróżyk, Włodzimierz Kosznik, Krystyna Schmulta, Stefan Schmulta, Agata Zasadzka, Karolina Talaga, Katarzyna Cioch** złożyli uwagę przeciwko planowanej Drodze Czerwonej:

Realizacja Drogi Czerwonej w sposób nieodwracalny pogorszy warunki życia ok. 1000 osób zamieszkałych na terenie. Zmiana przeznaczenia terenu oraz realizacja planowanej inwestycji realnie obniżą wartość lokali zakupionych od Miasta Gdynia. Przyjęcie planu czyni bezcelowym dokonanie znaczących nakładów inwestycyjnych (ocieplenie elewacji, remonty dachu etc.) i spowoduje bezpośrednią degradację substancji mieszkaniowej w śródmieściu Gdyni.

Prezydent uwzględnił uwagę w części:

Uzupełniono zapisy projektu planu uwzględniając wariantowe możliwości przebiegu Drogi Czerwonej, także te które umożliwiają pełną eliminację potencjalnych uciążliwości drogi w stosunku do terenów sąsiednich. Skorygowano zapisy określające metody / technologie wykonania Drogi Czerwonej – skorygowano tekst dotyczący bezkolizyjnych dojazdów do terenów po realizacji Drogi Czerwonej dopuszczając inne możliwości niż estakada.

Uzupełniono zapisy projektu planu – wybrany wariant drogi nie może pogorszyć warunków zamieszkania na terenach sąsiadujących oraz winien w jak największym stopniu zapewniać zachowanie spójności przestrzennej śródmieścia po wschodniej i zachodniej stronie linii kolejowej. Niezbędne jest zastosowanie odpowiednich środków techniczno-przestrzennych, technologicznych i organizacyjnych chroniących przed ponadnormatywnym hałasem drogowym i wibracjami (ekrany akustyczne, przeciwwibracyjne, alternatywnie wariant przebiegu drogi w płytkim lub głębokim tunelu).

Kwestie ochrony obiektów i obszarów przed hałasem i wibracjami oraz ochronę powietrza przy projektowaniu drogi regulują przepisy odrębne m.in. Prawo ochrony środowiska i rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Zgodnie z tymi przepisami przy projektowaniu drogi powinno się dążyć do tego, aby w otoczeniu drogi obliczeniowe poziomy hałas, wibracji, emisji zanieczyszczeń powodowane prognozowanym ruchem na drodze nie przekraczały wartości dopuszczalnych określonych w przepisach odrębnych oraz w przypadku, gdy potencjalne uciążliwości przekraczają wartości dopuszczalne, należy zastosować odpowiednie, adekwatne środki ochrony.

Szacunkowy bilans wydatków związanych z realizacją Drogi Czerwonej ujęty został w skorygowanej prognozie skutków finansowych sporządzonej do projektu planu. Uzupełniono prognozę skutków finansowych o wycenę różnych wariantów przebiegu Drogi Czerwonej.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Rezygnacja z wyznaczenia terenu pod Drogę Czerwoną na odcinku objętym projektem planu jest nieuzasadniona. Droga Czerwona stanowi element osi komunikacyjnej o znaczeniu dla całej aglomeracji. Służyć ma przede wszystkim usprawnieniu ruchu komunikacyjnego w obszarze intensywnego zainwestowania – przebieg jej planowany jest przez Gdańsk, Sopot i Gdynię. Jej rolą na terenie Gdyni jest przeprowadzenie ruchu alternatywnie do funkcjonujących osi komunikacyjnych: al. Zwycięstwa/Władysława IV oraz ulic Śląska/Morska, co pozwoliłoby na ich odciążenie. Podobnie miało to miejsce dzięki realizacji pierwszego miejskiego odcinka Drogi Czerwonej – tzw. Drogi Różowej. Ulice Śląska i Warszawska są ulicami miejskimi, wzdłuż których zlokalizowana jest zabudowa historyczna – należy dążyć do zredukowania na nich ruchu ponadlokalnego. Realizacja przedmiotowego odcinka Drogi Czerwonej przejęłaby nadmierne obciążenie w/w ulic.

Przebieg Drogi Czerwonej po zachodniej stronie torów planowany był już we wszystkich wcześniejszych opracowaniach planistycznych, m.in. w Studium zagospodarowania przestrzennego – Gdynia centrum z 1976 r. oraz w Planie aglomeracji gdańskiej (Rozszerzone wytyczne z planu aglomeracji gdańskiej do planu ogólnego Gdyni z 1976 r.)

Ustalenia, co do przebiegu Drogi Czerwonej zostały zapisane w nieobowiązujących już planach miejscowych tj.:

- w Miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdyni (uchwała nr XXII/115/88 Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni z dnia 4 lutego 1988 r.). Zgodnie z zapisami planu w rejonie budynku przy ul. Śląskiej 51 B Droga Czerwona prowadzona była „tuż przy terenach kolejowych od strony zachodniej”. Zgodnie z rysunkiem planu linie rozgraniczające drogi obejmowały większą część budynku.
- w Zmianie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Gdyni (uchwała Nr V/94/94 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 listopada 1994 r.), w której dodatkowo wprowadzono rezerwę terenu po wschodniej stronie torów dla alternatywnego rozwiązania przebiegu Drogi Czerwonej.
- w Miejscowym szczegółowym planie zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdyni (uchwała nr V/90/94 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 listopada 1994 r.), gdzie założony został „przebieg trasy po zachodniej stronie torów kolejowych w układzie dwujezdniowym (wersja podstawowa), lub pojedynczymi jezdniami po obu stronach terenów kolejowych na odcinku od Wzgórza Św. Maksymiliana do stacji Gdynia Gł. Osobowa”.

Ustalony w projekcie planu przebieg Drogi Czerwonej jest zgodny z obowiązującym „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni” uchwalonym uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni z dnia 27 lutego 2008 r. Zgodnie z art. 9 ust. 4 ustawy o planowaniu

i zagospodarowaniu przestrzennym „Ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych”.

Droga Czerwona zapisana jest również w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego (uchwała Nr 1004/XXXIX/2009 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r. Ewentualna rezygnacja z potrzeby jej realizacji wymaga studiów na poziomie trójmiejskiego obszaru metropolitalnego.

Celem projektu planu nie jest przesądzenie o sposobie realizacji Drogi Czerwonej (estakada, płytki lub głęboki tunel, w poziomie terenu, wariant wzdłuż lub częściowo nad torami) tylko wyznaczenie obszaru przeznaczonego pod przyszły układ komunikacyjny, w każdym z tych wariantów. Zasadność wyboru ostatecznego sposobu realizacji zostanie rozstrzygnięta na etapie projektu budowlanego drogi. Teren pod drogę - 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) podzielono na obszary a-g, na których ustalono tymczasowy sposób zagospodarowania, urządzenia i użytkowania terenu. Teren wzdłuż budynku 51b oznaczono jako c – parking naziemny wraz z zielenią towarzyszącą. Pozwala to w pełni korzystać z terenu w sposób dotychczasowy do czasu realizacji Drogi Czerwonej.

Celem planu jest ustalenie przeznaczenia terenów oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. Zapisy planu nie mogą w sposób bezpośredni rozstrzygać o realizacji roszczeń, o których mowa w art. 36 ust. 1-3 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

**2. Szymon Szyndler** złożył uwagę odnośnie karty terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) – Droga Czerwona:

- 1) rozważyć możliwość przebiegu Drogi Czerwonej w formie tunelu w całości lub znacznej części wspólnie z torami kolejowymi tj. terenem 39 KK.
- 2) w karcie terenu nr 25 KD-G (Droga Czerwona) na odcinku sąsiadującym z nieruchomościami: Śląska 55, 59, 57, 51b wprowadzić zapis mówiący o przebiegu drogi w formie tunelu (np. wykonanego metodą odkrywkową).
- 3) w karcie terenu nr 25 - KD-G (Droga Czerwona) oraz w pozostałej części planu wykreślić zapis mówiący o przebiegu drogi czerwonej w formie estakady.
- 4) w karcie terenu nr 25 KD-G (Droga Czerwona) oraz na mapie - projekt planu w miejscu przebiegu proponowanego odcinka tunelowego Drogi Czerwonej wprowadzić zapis oraz nanieść na mapę zieleni urządzoną znajdującą się nad tunelem oraz w jego pobliżu.
- 5) w karcie terenu nr 25 - KD-G (Droga Czerwona) oraz na mapie - projekt planu w miejscu przebiegu proponowanego odcinka tunelowego Drogi Czerwonej wprowadzić zapis oraz nanieść na mapę ogólnodostępne miejsca parkingowe znajdujące się nad proponowanym tunelem. Miejsca parkingowe mogą koegzystować wspólnie z proponowaną zielenią urządzoną.
- 6) do zapisów planu wprowadzić jasny i czytelny zapis mówiący, że w przypadku przebiegu Drogi Czerwonej w sąsiedztwie nieruchomości: Śląska 55, 59, 57, 51b i innych narażonych na znaczny smog i hałas w wyniku projektowanej inwestycji, inwestor na własny koszt wykona dodatkową izolację akustyczną i zabezpieczenie przed szkodliwym dla zdrowia smogiem i hałasem ww. nieruchomości.
- 7) przy ustalaniu zapisów planu, rozważyć możliwość wystąpienia o odszkodowanie właścicieli nieruchomości Śląska 55, 59, 57, 51b po wejściu w życie negatywnych dla nich ustaleń planu, które naruszają ich interes prawny.
- 8) czy przebieg drogi brany jest pod uwagę podczas wykonywania operatu szacunkowego przez rzeczoznawcę z urzędu? Miasto sprzedaje w formie bezprzetargowej mieszkania komunalne na rzecz najemców położone przy ul. Śląska 51b nie informując ich o zamiarze wybudowania tam drogi średnicowej w formie estakady. M.in. ostatnie ogłoszenie o sprzedaży lokalu - Ratusz nr 1080 – rok XXI/XXII.
- 9) czy zasadne i zgodne z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym jest wykonywanie procedur administracyjnych mających na celu uchwalenie planu miejscowego podczas równoczesnego przystąpienia do zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego?

Zdaniem składającego uwagę takie prowadzenie procedury jest niezgodne z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz innymi aktami prawnymi. W przypadku braku zmiany niekorzystnych dla niego oraz innych mieszkańców i właścicieli nieruchomości ustaleń dla omawianego planu wystąpi o jego unieważnienie ze względów błędnie przeprowadzonej procedury. Jednocześnie informuje, że zgodnie z przysługującym prawem w przypadku nierozpatrzenia uwag zawartych w punktach 1 - 7, postępowanie takie analogicznie zastosuje do wszystkich planów



miejscowych będących w trakcie uchwalania, które zdaniem składającego uwagę są przeprowadzane wadliwą procedurą.

Swoje uwagi Szymon Szyndler uzasadnił następująco:

- 1) obecny projekt przewiduje przebieg drogi i torów kolejowych obok siebie, co wiąże ze znacznym zajęciem cennego terenu znajdującego się w centrum miasta. Przeprowadzenie Drogi Czerwonej wspólnie z torami kolejowymi pozwoli zaoszczędzić znaczną ilość miejsca a teren przewidziany pod drogę można będzie przeznaczyć pod zieleń lub parkingi.
- 2) obecne zapisy planu mówiące o przebiegu drogi w bezpośrednim sąsiedztwie nieruchomości Śląska 55, 59, 57, 51b nie są do zaakceptowania. Bezpośrednie sąsiedztwo drogi o przekroju 2/2 lub 2/3 w odległości 4 m od budynków mieszkalnych i zabudowań uczyni ww. nieruchomości miejscem niemożliwym do życia i szkodzącym zdrowiu mieszkańców. Obecny projekt planu z zapisem dotyczącym Drogi Czerwonej (zwłaszcza w formie estakady) stoi w sprzeczności z logiką i polityką miasta w zakresie ograniczania hałasu. Wprowadza się bowiem w miejsce gdzie normy już zostały przekroczone dodatkowe źródło szkodliwej emisji akustycznej, którego czas oddziaływania będzie obecny przez 24h. Oprócz hałasu kolejowego (główna kolejowa trasa tranzytowa) dodaje się hałas drogowy. Takie zapisy planu uczynią tereny sąsiadujące z Drogą Czerwoną miejscem szkodliwym dla zdrowia i niezdatnym do życia! Warto dodać, że zapis taki spowoduje spadek wartości nieruchomości - mieszkań będących często życiowym dorobkiem całych rodzin i pokoleń. Nikt nie będzie chciał mieszkać w takim miejscu a co za tym idzie kupić mieszkanie. Żaden organ mieszkańcom i właścicielom odszkodowania z tytułu spadku wartości nieruchomości nie wypłaci bez stosownego postępowania sądowego. Przeprowadzenie Drogi Czerwonej w formie tunelu (np. wykonanego metodą odkrywkową) stanowić będzie kompromis pomiędzy polityką komunikacyjną miasta, treścią studium oraz interesem mieszkańców i właścicieli. Pozwoli bowiem przeprowadzić bezpiecznie ruch drogowy przez Śródmieście i odkorkuje miasto a z drugiej strony pozwoli na nie pogarszanie się warunków bytowych ludności. Warto zaznaczyć, że tereny nad tunelem będzie można dodatkowo zagospodarować.
- 3) obecne zapisy o przebiegu Drogi Czerwonej w formie estakady są krzywdzące nie tylko dla mieszkańców (pkt. 2 uzasadnienia), ale także dla tkanki miejskiej i spójności urbanistycznej miasta. Wiele europejskich miast i światowych metropolii burzy budowane w latach 60-tych i 70-tych XX wieku estakady i chowa je pod ziemię w formie tuneli. Udowodniono bowiem, że estakada (zwłaszcza w centrum organizmu miejskiego) rozbija przestrzeń miejską, wprowadza znaczące podwyższenie hałasu zaś tereny mieszkaniowe, które z nią sąsiadują zamieniają się w slumsy. Dodatkowo przyczynia się do zabrudzenia i pylenia spowodowanego ruchem drogowym. Estakada jak rzeka podzieli centrum Gdyni na pół, co będzie szkodliwe dla rozwoju dzielnic Śródmieście i Działki Leśne. Jeśli miasto Gdynia postuluje, aby nazywać je miastem europejskim, innowacyjnym oraz przyjaznym mieszkańcom to nie może pozwolić na budowanie estakad drogowych w centrum miasta!
- 4) niezaprzeczalnym atutem rozwiązania tunelowego jest możliwość zagospodarowania terenów znajdujących się bezpośrednio nad tunelem. Oprócz ograniczenia hałasu i smogu można także stworzyć dodatkową przestrzeń dla mieszkańców np. w formie zieleni bądź terenów małej rekreacji. Zwraca uwagę na tereny zielone po drugiej stronie torowiska 39 KK – ulicę 17 grudnia. Mimo bezpośredniego sąsiedztwa torów kolejowych są częstym miejscem spacerów i rekreacji mieszkańców. Wspaniale spełniają rolę bufora, bariery dla kolejowego zgiełku. Podobne rozwiązanie mogą spełniać tereny znajdujące się nad proponowanym tunelem Drogi Czerwonej - 25 KD wykonanej w formie zamkniętego tunelu.
- 5) kolejnym atutem tunelowego wariantu drogi czerwonej jest możliwość wykorzystania zaoszczędzonej przestrzeni, nie tylko na zieleń, ale także na dodatkowe miejsca parkingowe. Po wprowadzeniu Strefy Płatnego Parkowania w Śródmieściu okolice ulic: Warszawskiej, Śląskiej, Białostockiej i Podolskiej zamieniły się w bezpłatny plac parkingowy. Dochodzi do sytuacji, kiedy mieszkańcy nie mają gdzie zaparkować swoich pojazdów, gdyż miejsce pod ich domem zajęte jest przez oszczędzającego na opłatach parkingowych kierowcę. Wykorzystanie części terenów na przestrzeń parkingową spowoduje rozwiązanie tego problemu. Co więcej miasto w przypadku poszerzenia strefy płatnego parkowania będzie mogło pobierać opłaty od pojazdów parkujących nad tunelem. Zatem w przypadku rozwiązania tunelowego mieszkańcy zyskaliby nie tylko zieleń, ale także i miejsca parkingowe. Zaś miasto zyskałoby dodatkowe wpływy do miejskiej kasy z tytułu opłat parkingowych.

6) w przypadku częściowego wykonania Drogi Czerwonej w formie naziemnej Inwestor - miasto, GDDKiA lub inny podmiot właściwy dla zarządu projektowaną drogą - winien być zobowiązany do wykonania na własny koszt ekspertyzy, projektu oraz prac budowlanych mających na celu zabezpieczenie nieruchomości narażonych na hałas. Nie może mieć miejsca sytuacja, w której miasto projektuje i wykonuje inwestycję zaś właściciele i mieszkańcy zmuszeni są ponosić koszty związane z jej negatywnymi skutkami. Złożył postulat, aby taki zapis znalazł się w planie.

7) obecne ustalenia planu są dla składającego uwagę krzywdzące, naruszają jego interes prawny. Poinformował, że w przypadku wejścia w życie negatywnych ustaleń zawartych w planie wraz z innymi poszkodowanymi właścicielami wystąpi o odszkodowanie z tytułu Art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

Ad 8) Uwaga nie dotyczy ustaleń planu.

Ad 9) Przystąpienie do zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni (uchwała Nr XXV/522/12 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 listopada 2012 r.) nie uniemożliwia sporządzania planów miejscowych, pod warunkiem, że nie naruszają one ustaleń zarówno obowiązującego Studium jak i przewidywanych rozwiązań sporządzanego Studium. Zgodność taka zapewnia zachowanie spójności prowadzonej polityki planistycznej miasta.

**3. Wspólnota Mieszkaniowa „Śląska 51a”** – złożyła uwagę odnośnie planowanej Drogi Czerwonej: Zaprotestowała przeciw pogorszeniu się warunków życia w rejonie pomiędzy ul. Śląską a torami kolejowymi. Zwiększony stopień zanieczyszczenia spalinami, pyłami oraz wzmożony poziom hałasu z powodu jeżdżących przez dzień i noc samochodów wywra negatywny wpływ na zdrowie członków wspólnoty. Biorąc pod uwagę obecnie oddziałujące zanieczyszczenia z ulicy Śląskiej, ze stacji benzynowej i torów kolejowych, należy oczekiwać synergizmu. Wspólnota zwróciła uwagę na to, że spaliny ze strony ulicy Śląskiej i ze strony Drogi Czerwonej osiadać będą na podwórku, gdzie jest plac zabaw i boisko. Ponadto, wyburzenie garaży spotęguje problemy z parkowaniem. Wspólnota stwierdziła, że mieszkania tracą wartość w porównaniu do realnych cen rynkowych. Wnosiła o rozpatrzenie alternatywnego rozwiązania np. usprawnienia ruchu drogowego na ul. Śląskiej oraz zwiększenia liczby miejsc parkingowych w pobliżu stacji SKM, co może wpłynąć na zmniejszenie się liczby poruszających się po Trójmieście samochodów.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

**4. Jadwiga Czerska** – złożyła uwagę odnośnie planowanej Drogi Czerwonej:

Kontrowersje budzi przebieg Drogi Czerwonej na miejsce której plan przewiduje rezerwę terenu, a przebieg planowany jest w obrębie posadowienia budynku mieszkalnego Śląska 51B pomiędzy budynkiem a torami kolejowymi. Będąc mieszkańcem tego rejonu miasta Jadwiga Czerska złożyła stanowczy protest w sprawie przebiegu trasy w przyszłości i budowy tej drogi. Budowa nowej drogi w centrum miasta nie spowoduje odciążenia centrum miasta od ruchu samochodowego. Lepszym rozwiązaniem byłoby dodatkowe odejście drogi od centrum miasta w kierunku obwodnicy trójmiasta.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

**5. Wanda Kiliszewska** – złożyła uwagę odnośnie planowanej Drogi Czerwonej jak w uwadze nr 4

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

**6. Spółdzielnia Mieszkaniowa „Bałtyk”** – złożyła uwagę odnośnie Drogi Czerwonej, w której stwierdziła poniższe:

Po zapoznaniu się z proponowanym przebiegiem „drogi czerwonej” oraz po konsultacjach z mieszkańcami budynku przy ul. Śląskiej 57 Zarząd Spółdzielni stwierdził, że proponowane rozwiązanie znacznie pogorszy warunki życia mieszkańców wymienionego wyżej budynku, narażonych już w tej chwili na trudne warunki mieszkalne. Zwrócił uwagę, że budynek przy ul. Śląskiej 57 usytuowany jest pomiędzy trasą kolejową, a zjazdem z „drogi różowej”.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

**7. Władysława Śleszyńska** – złożyła uwagę odnośnie karty terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) oraz 12 U/MW3, w której wniosła następujące protesty i zarzuty:

- 1) zaprotestowała przeciwko planom budowy Drogi Czerwonej (na planie obszar 12U/MW3) w lokalizacji zapisanej w planie (art.10 ust.2a).
- 2) zaprotestowała przeciwko planowaniu i wytyczaniu ciągów pieszych na terenie prywatnym przy Śląskiej 57, nie należącym do miasta i gminy Gdynia.
- 3) przedstawiony projekt jest projektem jednowariantowym nie obejmującym innych wariantów rozwiązań lokalizacyjnych Drogi Czerwonej.
- 4) przedstawiony projekt nie podejmuje rozwiązania problemów mieszkańców ul. Śląskiej 57 wynikających z ewentualnego przyjęcia proponowanego planu zagospodarowania.

Powyższe Władysława Śleszyńska uzasadniła następująco:

Plany inwestycji drogowej Drogi Czerwonej i projekt planu zagospodarowania w proponowanej formie zdecydowanie wpłyną na dalsze pogorszenie warunków życia i zamieszkiwania w budynku przy ul. Śląskiej 57, jednocześnie naruszając dobra mieszkańców i właścicieli lokali mieszkalnych.

Budynek mieszkalny przy ulicy Śląskiej 57 / klatka A, B, C, łącznie 48 lokali mieszkalnych / z jednej strony graniczy z ul. Śląska - droga 6 pasmowa wraz z węzłem drogowym F. Cegielskiej oraz z drugiej strony wielotorową trakcją kolejową.

Fasada budynku przy ul. Śląskiej 57 jest i będzie zwrócona bezpośrednio ku źródłom hałasu oraz zanieczyszczeń z każdej strony tj. z jednej strony od ul. Śląskiej z węzłem F. Cegielskiej oraz z drugiej strony na trasę kolejową i planowaną Drogę Czerwoną.

Obecnie dopuszczalne normy hałasu oraz zanieczyszczeń pyłami są przekroczone na całej długości ul. Śląskiej, co potwierdza Prognoza oddziaływania na środowisko str. 9, a budowa Drogi Czerwonej jeszcze je powiększy zwiększając uciążliwości zamieszkiwania w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Śląskiej, węzła F. Cegielskiej oraz Drogi Czerwonej i trasy linii kolejowych.

Uporządkowanie układu drogowego oraz planowanej inwestycji Droga Czerwona zaproponowane w projekcie jest sprzeczne z art. 3 ust 1 punkt 7 projektu, który ustala jako zasadę: „kształtowanie standardów użytkowania przestrzeni zapewniając dobre warunki życia mieszkańców.”

Przedstawiona prognoza oddziaływania na środowisko zajmuje się wyłącznie wpływem na środowisko naturalne całkowicie pomijając skutki oddziaływania na środowisko zamieszkałych tam mieszkańców. Ponadto jej autorzy nie przeprowadzili odrębnych badań. Zdaniem składającej uwagę plan w przedstawionej formie dyskwalifikuje stwierdzenie w prognozie, iż realizacja ustaleń planu będzie się wiązała z utrzymaniem lub wzrostem dotychczasowego wysokiego stopnia obciążenia środowiska – szczególnie w obrębie terenów komunikacyjnych i śródmiejskiej zabudowy wielorodzinnej. Należy rozumieć, że przy realizacji planów zagospodarowania nie zostanie zachowany obecny skład poziom emisji i zanieczyszczenia powietrza, oraz hałasu, a tym samym naruszone zostaną warunki ochrony środowiska.

Budowa nowych terenów komunikacyjnych będzie prowadzić do ogólnego wzrostu ruchu samochodowego i związanej z nim emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu, który będzie występował zwłaszcza w rejonie planowanej Drogi Czerwonej przebiegającej wzdłuż terenów kolejowych.

Dlatego też, aby uniknąć takiego zjawiska teren wzdłuż torów kolejowych powinien być terenem stanowiącym bufor pomiędzy torami kolejowymi a istniejącymi budynkami mieszkalnymi przy ul. Śląskiej 51B, 53, 55, 57, a nie stanowić teren przeznaczony pod budowę Drogi Czerwonej, która powiększy występujące negatywne zjawiska.

Składająca uwagę stwierdziła, że na terenach mieszkaniowych, przy których planowana jest budowa Drogi Czerwonej wystąpią przekroczenie standardów jakości środowiska przewidzianych dla funkcji mieszkaniowej. Ustalenia planu pogłębiają wszelkie zagrożenia oraz przede wszystkim zagrożenia dla życia i zdrowia zamieszkałych tam ludzi.

Projekt ustala obowiązek zastosowania odpowiednich zabezpieczeń akustycznych w miejscach eksponowanych na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu m.in. poprzez zastosowanie stolarki dźwiękoszczelnej i systemów klimatyzacyjnych, ekranów akustycznych, zieleni izolacyjnej itp. Ograniczeniu uciążliwości w miejscach stałego pobytu ludzi będzie sprzyjała lokalizacja w dolnych kondygnacjach wyłącznie funkcji usługowych. Składająca uwagę stwierdziła, że założenia te mijają się ze stanem faktycznym dla lokali mieszkalnych przy ulicy Śląskiej 51B, 53, 55, 57 oraz możliwościami technicznymi w tych budynkach mieszkalnych i brakiem ochrony przed hałasem przez inne budynki będące barierą dla przenikania hałasu na tereny akustycznie chronione. Ponadto wyraziła zaniepokojenie wytrzymałością techniczną budynków z lat 50 i 60-tych, których standard nie został dostosowany do sąsiedztwa estakady czy drogi.

Wprowadzone regulacje w zapisach planu dotyczące rozwoju zagospodarowania w warunkach koniecznych przekształceń infrastrukturalnych (budowa Drogi Czerwonej i przebudowa dróg publicznych oraz rozwój zabudowy mieszkaniowo-usługowej) przyczynią się do zwiększenia powierzchni zabudowanej i większego natężenia ruchu drogowego w tej części miasta a tym samym zwiększenia zagrożeń dla mieszkańców.

Wyciągane z prognozy wnioski dotyczące projektu planu są generalnie błędne, gdyż:

- zapisy analizowanego projektu planu na części obszaru spowodują znaczące zmiany w dotychczasowych funkcjach i zagospodarowaniu terenu i na bardziej intensywnym wykorzystaniu przestrzeni pod zagospodarowanie miejskie,
- nie zostanie zachowany obecny skład emisji, obejmujący głównie komunikacyjne zanieczyszczenia powietrza, hałas i ścieki deszczowe z powierzchni komunikacyjnych wynikający z budowy Drogi Czerwonej,
- planowane zagospodarowanie wprowadzi zasadnicze zmiany charakteru dzielnicy Działki Leśne a w szczególności zmiany warunków zamieszkiwania dla mieszkańców ul. Śląskiej 57, 55, 53, 51B,
- nie uwzględni warunków i jakości życia mieszkańców, bezpieczeństwa oraz ochrony ich zdrowia,
- prognoza nie przedstawia sposobów zaspokojenia roszczeń mieszkańców z zagrożonych lokali mieszkalnych.

Zgodnie z art. 17 pkt. 6 ustawy z dn. 27.03.2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym wymagane jest sporządzenie prognozy skutków finansowych dla planu miejscowego. W przedstawionym projekcie brak jest zgodności z art. 36. ustawy pkt.2. i pkt.1 gdyż projekcie nie przedstawiono prognozy skutków finansowych i nie dokonano zapisów związanych z roszczeniami mieszkańców zagrożonych budynków mieszkalnych.

Projekt nie odpowiada podstawowym kierunkom zagospodarowania przestrzennego i nie przedstawia żadnych alternatywnych rozwiązań w zakresie planowanej Drogi Czerwonej, tj. innych poza tym jedynym słusznym wskazanym w projekcie planu zagospodarowania. Jednocześnie nie podejmuje kompletnie żadnych rozwiązań lub propozycji związanych z sytuacją mieszkańców zamieszkałych w budynkach przy ul. Śląskiej 57, 51B, 53, 55.

Proponowane alternatywne rozwiązania dla projektu Drogi Czerwonej to:

- realizacja planu BPBK Koncepcja Drogi Czerwonej Wariant 1, poprzez poprowadzenie drogi nad torami kolejowymi,
- budowę Drogi Czerwonej zlokalizować od ul. Władysława IV, aleja Grudnia 1970,
- poprowadzić Drogę Czerwoną od strony ulicy Śląskiej dając jej początek przy ul. Białostockiej i dalej zgodnie z proponowanym planem.

Zatwierdzenie planu zagospodarowania uwzględniającego Drogę Czerwoną w proponowanej lokalizacji pociągnie za sobą:

- natychmiastowe obniżenie wartości rynkowej lokali mieszkalnych bez względu na termin realizacji inwestycji,
- naruszenie prawnie nabytych dóbr właścicieli lokali mieszkalnych,
- roszczenia mieszkańców zagrożonych budynków mieszkalnych.

Składająca uwagę zwróciła uwagę, że uchwalenie planu miejscowego w proponowanej formie wywoła określone skutki finansowe, o których mowa w art. 36 i art. 37 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. W związku z powyższym plan zagospodarowania już na wstępnym etapie powinien zakładać i brać pod uwagę zmianę funkcji mieszkaniowej oraz zaproponować satysfakcjonujące rozwiązania dla mieszkańców poprzez np. zmianę przeznaczenia dla wymienionych zamieszkiwanych budynków mieszkalnych przy ulicy Śląskiej i zapewnić właścicielom tych lokali mieszkalnych nowe lokale równorzędne metrażowo i lokalizacyjnie spełniające wymogi dobrych i godnych warunków zamieszkiwania mieszkańców.

Jednocześnie w przypadku uchwalenia planu zagospodarowania w proponowanej formie, naruszającej obowiązujące przepisy oraz jej dobra, składająca uwagę zastrzegła sobie prawo do wykorzystania przysługującego jej prawa zgodnie z Ustawą o Planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym art. 36 oraz 37 i wystąpienie do Urzędu Miasta Gdynia o odszkodowanie i własnościowy lokal mieszkalny równorzędny metrażowo i lokalizacyjnie oraz pokrycie wszelkich kosztów związanych z zagospodarowaniem nowego lokalu mieszkalnego.



Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu: Usunięto z rysunku i tekstu projektu planu ciąg pieszy na obszarze 12 U/MW3 w rejonie budynku przy ul. Śląskiej 57.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu w zakresie dot. prognozy oddziaływania na środowisko – kwestii poruszonej w uzasadnieniu:

Odnosząc się do prognozy oddziaływania na środowisko należy stwierdzić, że została ona sporządzona na podstawie art. 51 ust. 1, pozostającego w związku z art. 46 p. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i posiada zakres odpowiadający wymaganiom zawartym w art. 51 ust. 2 i art. 52 wymienionej ustawy, stosownie do specyfiki terenu i projektowanych funkcji, uzgodniony przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni. Celem prognozy jest ocena skutków dla środowiska przyrodniczego i walorów kulturowych realizacji ustaleń planu oraz wskazanie możliwych sposobów ograniczenia ewentualnego oddziaływania na środowisko proponowanych w planie rozwiązań oraz sposobów przyszłej kontroli tego oddziaływania.

Prognoza stanowi, iż realizacja ustaleń analizowanego dokumentu nie wprowadza nowych rodzajów emisji w obszar śródmieścia (...) Zwiększenie intensywności zabudowy i przebudowa istniejących oraz budowa nowych terenów komunikacyjnych może jednak prowadzić do ogólnego wzrostu ruchu i związanej z nim emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu. Lokalny wzrost poziomu emisji będzie możliwy zwłaszcza w rejonie Drogi Czerwonej przebiegającej wzdłuż terenów kolejowych. Zwiększona lokalnie emisja nie będzie miała wpływu na stan środowiska w skali całej dzielnicy. Zwiększenie płynności ruchu poprzez poprawę infrastruktury drogowej powinno sprzyjać ograniczeniu wzrostu ogólnego poziomu emisji.

8. **Antoni Łyżwa** – jako współwłaściciel działki 1432/15 oraz właściciel lokalu w budynku Śląska 57/20 wniósł następujące uwagi:

- 1) zaplanować budowę „Drogi Czerwonej” na terenie po drugiej stronie torów, który jest wolny od zabudowy wielorodzinnej lub powrót do tzw. „Wariantu 1” budowy „Drogi Czerwonej”,
- 2) w przypadku pozostania przy proponowanym projekcie „Drogi Czerwonej” zapisać w planie, że w przypadku jego realizacji zgodnie z art. 17 pkt. 6 z ustawy z dn. 27.03.2003 o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym i art. 36 pkt. 2. Gmina Gdynia zapewni inną nieruchomość mieszkalną o podobnym standardzie i wielkości w podobnej odległości od centrum miasta, lub
- 3) zapisać w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, wybudowanie budynku mieszkalnego dla wszystkich mieszkańców, których „dotkną” plany budowy „Drogi Czerwonej” w podobnej odległości od centrum Gdyni jeszcze przed rozpoczęciem realizacji planów.

Powyższe Antoni Łyżwa uzasadnił następująco:

Projekt nie odpowiada podstawowym kierunkom zagospodarowania przestrzennego jakim jest:

„Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi poprzez poprawę jakości środowiska miejskiego i jego wzbogacenie w zakresie przyrodniczych terenów”.

Proponowany układ drogowy „Drogi Czerwonej” jest sprzeczny z § 3 ust 1 punkt 7 projektu planu, którego jedną z zasad jest kształtowanie standardów użytkowania przestrzeni zapewniające dobre warunki życia mieszkańców. Projektowana lokalizacja drogi przebiega w bezpośredniej bliskości nieruchomości składającego uwagę, która już jest obciążona sąsiedztwem wielotorowej traktacji kolejowej (osobowej, towarowej, SKM) a z drugiej strony bardzo ruchliwą ul. Śląską i węzłem drogowym im. Franciszki Cegielskiej łączącym ulicę Śląską z Droga Gdynią.

Obecnie realizowana rozbudowa centrum handlowego „Wzgórze” spowoduje dalszy, znaczny wzrost ruchu drogowo-pieszego.

Odnosząc się do prognozy oddziaływania na środowisko – nie uwzględniono, że elementem środowiska są także mieszkańcy budynku Śląska 57 pisząc, że realizacja ustaleń planu będzie wiązała się z utrzymaniem dotychczasowego stopnia obciążenia środowiska w obrębie zabudowy wielorodzinnej a lokalnie nastąpi wzrost zanieczyszczeń. Już w chwili obecnej jest przekroczony dopuszczalny poziom hałasu od strony ul. Śląskiej, a budowa „Drogi Czerwonej” z drugiej strony budynku spowoduje degradację funkcji mieszkalnych ze względu na dalszy wzrost hałasu oraz emisję zanieczyszczeń powietrza grożącą utratą zdrowia.

W związku z powyższym, wnoszący uwagi stwierdził, że w przypadku uchwalenia planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego zgodnie z przedstawionym projektem, nie będzie on mógł korzystać ze swojej nieruchomości zgodnie z dotychczasowym przeznaczeniem. Zauważył, że w sporządzonej

dla planu prognozie skutków finansowych brak zapisów dot. oferowanych składającemu uwagę oraz innym mieszkańcom budynku Śląska 57 odszkodowań, wykupów lub nieruchomości zamiennych (zgodnie z art. 36 pkt. 2. I pkt.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 7.

9. **Lidia i Maciej Zaleszczuk** złożyli uwagę odnośnie karty terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) oraz 12 U/MW3, w której wnieśli następujące zastrzeżenia:

1) sprzeciw wobec lokalizacji zapisanej w planie (§ 10 ust.2a) inwestycji drogowej – Drogi Czerwonej.

2) o usunięciu przebiegającego przez teren ich nieruchomości głównego ciągu pieszego poza ulicami.

Wnieśli o uwzględnienie poniższych rozwiązań alternatywnych:

Ad 1)

a) realizację planu BPBK „Koncepcja Drogi Czerwonej Wariant 1” to jest poprowadzenie drogi nad torami kolejowymi.

b) budowę Drogi Czerwonej po drugiej stronie terenu kolejowego (od ul. Władysława IV, aleją Ofiar Grudnia 1970).

c) poprowadzić drogę od strony ulicy Śląskiej, dając jej początek przy ul. Białostockiej i dalej zgodnie z planem.

d) teren wzdłuż drogi dojazdowej, od ul. Białostockiej między Śląską 51B a torami, przeznaczyć pod zagospodarowanie zielenią, która będzie stanowić naturalny ekran akustyczny dla hałasu oraz zanieczyszczeń kolejowych.

Ad 2) Ciąg pieszy pokierować od strony torów tj. działki 1409/15 przez działkę 1432/15 do ciągu pieszego przy ul. Śląskiej.

Powyższe Lidia i Maciej Zaleszczuk uzasadnili jak poniżej:

Planowana budowa ww. drogi nie odpowiada podstawowym kierunkom zagospodarowania przestrzennego jakim jest: „Poprawa ekologicznych warunków życia ludzi poprzez podniesienie jakości środowiska miejskiego i jego wzbogacenie w zakresie przyrodniczych terenów”. Lokalizacja drogi przebiega w bezpośredniej bliskości nieruchomości przy ul. Śląskiej 57, która jest już obciążona sąsiedztwem wielotorowej trakcji kolejowej (osobowej, towarowej, SKM).

Z drugiej strony budynku jest ruchliwa, 6 pasmowa ul. Śląska, węzeł drogowy im. Franciszki Cegielskiej łączący ulicę Śląską z Drogą Gdyńską.

Takie uporządkowanie układu drogowego jest sprzeczne z § 3 ust 1 punkt 7 projektu, którego jedną z zasad jest kształtowanie standardów użytkowania przestrzeni, zapewniając dobre warunki życia mieszkańców. Analizując „Prognozę oddziaływania na środowisko” wyrażają opinię, że autorzy nie wzięli pod uwagę niekorzystnego wpływu planowanej inwestycji na zdrowie i warunki życia mieszkańców okolicznych budynków. Wartość rynkowa ich mieszkań obniżyła się już za sprawą realizacji Węzła Franciszki Cegielskiej, a w przypadku zatwierdzenia przedmiotowego projektu planu zagospodarowania ponownie zmaleje. W przypadku realizacji inwestycji związanej z budową Drogi Czerwonej w proponowanej lokalizacji, warunki ich życia ulegną dalszemu drastycznemu pogorszeniu.

Jednym z podstawowych założeń przyświecających autorom projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego winno być zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na warunki życia mieszkańców okolicznych budynków. Zadaniem miejskich urbanistów winno być kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób korzystnie wpływający na zdrowie i jakość życia mieszkańców.

Wiele europejskich miast podejmuje długofalowe działania zmierzające do stopniowego ograniczenia dostępu prywatnych samochodów osobowych do centrów miast, w celu zmniejszenia emisji spalin i poprawy jakości życia mieszkańców. Takie podejście staje się już dziś wręcz modne, czego dowodem jest stopniowy spadek ilości samochodów osobowych w miastach, które kreują zdrowe, przyjazne mieszkańcom środowisko miejskie (vide: ). Jest to możliwe dzięki promowaniu przez miasta transportu publicznego, skutecznie realizującego swoje funkcje, czego dobroczynne skutki W postaci zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza odczuwają mieszkańcy.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 7.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

Wariant przeprowadzenia drogi po wschodniej stronie torów kolejowych był rozpatrywany na etapie sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście

i Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Władysława IV, 10 Lutego i Świętojańskiej (uchwała nr VI/92/11 z dnia 23 marca 2011 r.).

Teren po wschodniej stronie torów kolejowych jest rezerwowany dla ewentualnych rozwiązań podziemnych – tunelowych. Prowadzenie drogi w poziomie terenu lub na estakadzie natrafia od strony ul. Władysława IV na ograniczenia ze strony istniejących tam terenów oświaty i wychowania.

10. **Wanda Jagieluk** – złożyła uwagę analogiczną do uwagi nr 9.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 7.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 9.

11. **Mieszkańcy budynku Śląska 57 – Mirosław Ryta, Lidia Zaleszczuk, Wanda Jagieluk, Janusz Tkaczyk, Władysława Śleszyńska, Henryk Ćwikliński, Antoni Łyżwa** – złożyli uwagę analogiczną do uwagi 9, a ponadto wnieśli o sporządzenie prognozy skutków finansowych dla projektu zgodnie z art. 17 pkt 6 ustawy z dn. 27 marca 2003 r. (Dz. U 2003 nr 80 poz 717 z późn. zm).

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 7.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 9.

12. **Mieszkańcy budynku Śląska 57 – Łukasz Brzeski i Małgorzata Brzeska, Anna Grota, Halina Grota, Bożena Zegarowicz, Janina Stachura, Roman Rohde, Anna Bieszke i Aleksandra Żeberkiewicz, Teresa Kuczyńska, Aleksander Kuczyński, Ireneusz Kuczyński i Wojciech Kuczyński, Andrzej Stankiewicz, Barbara Woźnica, Łucja Przybyszewska, Ryszard Przybyszewski i Mariusz Przybyszewski, Krystyna Skowrońska i Mirosław Skowroński, Lidia Kopka, Andrzej Łukaszewski, Pani Łukaszewska, Stefania Żak, Małgorzata Rutkowska, Janina Odachowska, Regina Węgrzyn i Magdalena Węgrzyn, Danuta Krawiec, Wanda Galecka, Halina Grabowska i Joanna Grabowska, Irena Rataj i Zbigniew Rataj, Marian Mazurek, Magdalena Żarna i Jerzy Żarna, Stefan Prędko i Roman Prędko, Irena Brukwicz, Ryta Ptaszyńska-Koziół, Aleksandra Idźczak, Joanna Pawłowska, Bronisława Piątkowska, Jan Korczyk, Stefania Biniak i Bogumił Biniak, Renata Czaplicka i Roman Czaplicki, Bartosz Jarosiński, Nelly Jarosińska i Dariusz Jarosiński, Małgorzata Jęcek, Piotr Kowalski, Irena Kowalska, Michał Kowalski i Anna Kowalska** – złożyli uwagę odnośnie karty terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) – Droga Czerwona:

Projekt Czerwonej Drogi wobec całkowitej przebudowy ulicy Śląskiej i osiągnięcia dużej przepustowości powinien zostać wykreślony z planów. Dalsze działania powinny pójść w kierunkach usprawniających ruch oraz przemieszczania tego ruchu z miasta na obwodnice trójmiejską. Służyłyby temu takie działania, jak:

- opracowanie i wdrożenie centralnego systemu sterowania sygnalizacją uliczną,
- częściowa przebudowa Węzła Franciszki Cegielskiej, to jest wykonanie bezkolizyjnych (i bez sygnalizacji świetlnej) przejazdów z Alei Marszałka Józefa Piłsudskiego i ulicy Władysława IV na Drogę Różową (w tym na ul. Kielecką) oraz z Drogi Różowej na skrzyżowanie w kierunku ul. Warszawskiej.

Mieszkańcy wyrazili opinię, iż projekt planu jest nieprzyjazny mieszkańcom gdyż:

- powoduje on dalszy wzrost już nadmiernego hałasu. Nie uwzględnia bardzo dużego natężenia ruchu już istniejącego na ulicy Śląskiej którą z dwóch przebudowano na siedmiopasmową,
- powoduje dalszy wzrost ilości spalin, co przy przeważającym wschodnim kierunku wiatrów jest szczególnie uciążliwe dla mieszkańców części sześciokondygnacyjnej budynku. Nie uwzględnia danych dot. ilości i składu chemicznego oraz fizycznego spalin,
- wprowadzenie dodatkowego traktu (Czerwona Droga) spowodowałoby dalsze, poważne pogorszenie już uciążliwych warunków zamieszkania,
- pogorszone warunki mieszkalne spowodowałyby znaczne obniżenie wartości mieszkań,
- nie widać dojazdu do posesji Śląska 57 i 59.

Ponadto wnieśli o usunięcie ogólnodostępnego przejścia dla pieszych pod budynkiem Śląska 57 i dalej przez teren działki, którą zamierzali zamknąć przesuwaną barierą sterowaną pilotami.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 7 oraz w uzupełnieniu:

Dojazd do budynku przy ul. Śląskiej 57 określony jest w zapisach projektu planu w karcie terenu nr 12 w pkt. 8 Zasady obsługi infrastrukturą – dopuszcza się tymczasowy dojazd do czasu realizacji Drogi Czerwonej poprzez teren 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3). Po realizacji Drogi Czerwonej projekt planu przewiduje m.in. do działki nr 1432/15, na której posadowiony jest budynek przy ul. Śląskiej 57, bezkolizyjny dojazd od strony ul. Białostockiej w liniach rozgraniczających Drogi Czerwonej – przebieg orientacyjnie wskazany na rysunku projektu planu. Dojazd do budynku przy ul. Śląskiej

59 (zabudowa istniejąca do czasu realizacji Drogi Czerwonej) określony jest w karcie terenu nr 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) w pkt. 8 – dojazd do terenu w sposób dotychczasowy – w uzgodnieniu z zarządcą drogi.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

13. **Wspólnota Mieszkaniowa „Śląska 51b”** złożyła uwagę odnośnie karty terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) – Droga Czerwona oraz terenu 12 U/MW3, w której wniosła o:

- a) odstąpienie od projektowanego przebiegu Drogi Czerwonej w wersji po zachodniej stronie torów kolejowych i przeznaczenie terenu w sąsiedztwie budynku ul. Śląska 51/B, pod zieleń urządzoną z dopuszczeniem funkcji parkingowych,
- b) względnie o wyłączenie terenu przylegającego bezpośrednio do zespołu budynków mieszkalnych przy ulicy Śląskiej od numeru 51 do numeru 57 z zakresu opracowania w przedmiotowym planie. Jak wynika ze stanowiska władz miasta, wyrażonego przez Wiceprezydenta Marka Stępa, na posiedzeniu Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej w dniu 23.03.2012 r.: „Droga Czerwona na tym odcinku jest w tej chwili niepotrzebna. Miasto nie myśli o jej realizacji w przeciągu następnych 20-30 lat”. Przyjmowanie przez obecne władze miasta tak znaczących zobowiązań finansowych dla budżetu miasta, jak wyżej opisano, na poczet niezdefiniowanej w czasie inwestycji (co do czego strony są zgodne) jest bezpodstawne. W tej sytuacji faktycznej i prawnej pośpiech w określaniu funkcji terenu w tej części planu jest nieuzasadniony, zaś ostateczna decyzja w tych sprawach winna być podejmowana w przyszłości, gdy potrzebna i realna, także pod względem technicznym i finansowym, stanie się zmiana układu komunikacyjnego tej części miasta,
- c) rozważenie możliwości rozbudowy układu komunikacyjnego miasta, co może stanowić udogodnienie bezpośredniego przejazdu, przy wykorzystaniu istniejących: ul. Śląskiej, a w szczególności ul. Warszawskiej i jej przedłużenia od skrzyżowania z ul. Witomińską do ul. Kieleckiej i dalej do ciągu istniejącej już Drogi Różowej.

Zarząd Wspólnoty zgłosił następujące zastrzeżenia do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego:

- 1) prognoza skutków finansowych uchwalenia przedmiotowego planu jest nierzetelna w części wynikającej ze stanu prawnego nieruchomości lokalowych w budynku przy ul. Śląskiej 51/B. Właścicielom lokali mieszkalnych i użytkownikom wieczystym, z chwilą wejścia w życie uchwały o zatwierdzeniu przedmiotowego m.p.z.p. przysługują na podstawie art.36 ustawy z dnia 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tekst jednolity Dz.U. z 2012 poz. nr 647) w terminie 5 lat od daty uchwalenia i ogłoszenia m.p.z.p., roszczenia do władz miasta o odszkodowania i/lub o wykup lokali mieszkalnych. Roszczenia mieszkańców stają się wymagalne z chwilą wejścia w życie uchwalonego planu zagospodarowania przestrzennego. Wartość odszkodowań ustalana będzie w odniesieniu do rynkowej wartości lokali mieszkalnych wyliczonej przed datą ewentualnego uchwalenia planu. Budynek przy ul. Śląskiej 51/B został gruntownie wyremontowany w okresie ostatnich 11 lat. Wymieniono w całości instalacje: gazową, elektryczną, wodociągową i kanalizacyjną, wykonano instalację dostarczającą ciepłą wodę z zewnątrz. Budynek posiada wymienioną na energooszczędną stolarkę drzwiową i okienną. W bezpośrednim otoczeniu budynku rosną objęte ścisłą ochroną drzewa i krzewy min. rokitnik, cisy i magnolia. Roślinność została zinwentaryzowana, a nasadzenia są dokonywane przez mieszkańców, w porozumieniu z Biurem Ogrodnika Miasta. W opisanej sytuacji istnieją podstawy prawne i faktyczne do żądania stosownych odszkodowań, już w okresie bezpośrednio po uchwaleniu planu, a nie dopiero po przystąpieniu do realizacji projektowanej inwestycji. Dla zobrazowania skali obciążeń budżetu miasta informujemy, że w budynku przy ul. Śląskiej 51/B jest wydzielonych 116 lokali mieszkalnych z czego 93 to lokale własnościowe i 23 lokale komunalne. Lokatorom mieszkań komunalnych miasto zobowiązane jest zapewnić 23 mieszkania o porównywalnym standardzie i korzystnej lokalizacji. Natomiast właścicielom mieszkań miasto zobowiązane jest wypłacić stosowne odszkodowania. Przy założeniu, że średnia wielkość mieszkania to 57m<sup>2</sup>, a rynkowe ceny transakcyjne w tym budynku, z ostatnich lat kształtują się na poziomie od 5.500,00 PLN do 6.000,00 PLN za 1m<sup>2</sup>, budżet miasta będzie zobowiązany do wypłaty około 32.000.000,00 PLN (słownie: trzydzieści dwa miliony złotych) tytułem odszkodowań. Kwota ta nie obejmuje kosztów zapewnienia lokali komunalnych. Zgodnie z przepisami o dyscyplinie finansowej jednostek samorządu terytorialnego kwota potencjalnych odszkodowań - niespornych co do zasady - musi być uwzględniana w budżecie miasta następującym po roku, w którym taki plan zagospodarowania zostanie uchwalony.



- 2) uchwalenie kwestionowanego planu dowodzić będzie niegospodarności władz miasta, które wydało stosowne zezwolenia na wykonywanie w budynku, wyżej opisywanych prac remontowych i modernizacji o dużym zakresie rzeczowym i wartościowym, docelowo zamierzając zmianę przeznaczenia funkcji budynku. Wnoszący uwagi wskazał też, że dodatkową okolicznością może być fakt, że ostatnie akty sprzedaży mieszkań w 2012 r. przez Miasto na rzecz składających wnioski mieszkańców ul. Śląskiej 51/B, dowodzą co najmniej braku rzetelności i staranności w podejmowanych działaniach planistycznych.
- 3) projekt przebiegu trasy bezpodstawnie pozbawia ochrony konserwatorskiej zespół budynków mieszkalnych ul. Śląska 51-51/A-51/B, wybudowany w październiku 1932 r. Zdaniem wnoszących uwagi, sporne budynki posiadają te same właściwości architektoniczne co sąsiadujący budynek ul. Śląska 55 oraz zespół budynków ul. Śląska 33. Zasadnym zatem jest żądanie objęcia ochroną konserwatorską zespołu trzech budynków przy ul. Śląskiej 51-51/A-51/B. Gdyńska Szkoła Modernizmu, na którą powołują się wnoszący uwagi, obejmuje ten unikatowy zespół trzech budynków. Instytucją, która przystąpiła do inwestycji w Gdyni był Zakład Ubezpieczeń Pracowników Umysłowych w Poznaniu, który na podstawie decyzji Rady Ministrów z grudnia 1929 przyznającej w latach 1930-1934 środki kredytowe z Państwowego Funduszu Budowlanego, zakupiono min. działki przy Szosie Gdańskiej obecnie ul. Śląska 51. „Na zakupionych działkach zaprojektowano stosunkowo duże zespoły mieszkaniowe liczące od kilkudziesięciu do ponad stu mieszkań.” Informacje te pochodzą z monografii M. Sołtysik „Gdynia miasto dwudziestolecia międzywojennego, urbanistyka i architektura”. Niezrozumiałe jest stanowisko przedstawione w materiałach do planu, w którym całkowicie pominięto tę okoliczność.
- 4) proponowany przebieg drogi szybkiego ruchu narusza obowiązujące współcześnie standardy rozwiązań komunikacyjnych. Jak przyznali twórcy projektu, propozycja przebiegu drogi szybkiego ruchu dzieląca „serce” miasta, w sposób nieodwracalny na dwie odrębne jednostki terytorialne jest w literaturze i praktyce planistycznej uważana, zgodnie za przestarzały, niefunkcjonalny sposób projektowania ciągów komunikacyjnych. Opracowanie przedstawionych rozwiązań dotyczących Drogi Czerwonej, jak sami twórcy projektu planu przyznają, oparte jest na założeniach planistycznych pochodzących z połowy ubiegłego wieku. Jak wynikało z debaty nie jest ono rozwiązaniem dobrym i nie satysfakcjonuje ani projektantów ani tym bardziej składających uwagi.
- 5) projektowany przebieg trasy szybkiego ruchu narusza równowagę urbanistyczną tego fragmentu śródmieścia miasta. Spowoduje on, że mierząc od ul. Władysława IV do ul. Warszawskiej, na odległości około 400 metrów, proponuje się usytuowanie, oprócz istniejących ciągów komunikacyjnych w postaci dwujezdniowej, czteropasmowej ul. Władysława IV, dwujezdniowej, czteropasmowej ul. Śląskiej i jednojezdniowej, jednopasmowej ul. Warszawskiej, pasa terenu przeznaczonego dla funkcjonowania kolei, dodatkowo wykonanie dwujezdniowej, dwupasmowej w każdym kierunku drogi szybkiego ruchu. Takie ześrodkowanie rozwiązań ciągów komunikacyjnych, przemieszane będzie z istniejącą zabudową mieszkaniową, w tym kompleksem trzech budynków przy ul. Śląskiej 51-51/A-51/B, które wbrew przypisanym im funkcjom przejmą de facto funkcję „naturalnego ekranu akustycznego”. Dotyczy to także ciągu budynków przy ul. Warszawskiej, przy ulicy Śląskiej oraz ul. Władysława IV po stronie wschodniej i zachodniej. Tym sposobem ścisłe centrum Gdyni będzie miejscem hałasu samochodów i spalin.
- 6) projektowany przebieg Drogi Czerwonej wyklucza możliwość zapewnienia akceptowalnych warunków akustycznych dla mieszkańców zespołu budynków przy ul. Śląskiej 51-51/A-51/B, także pozostałych budynków w otoczeniu, które nie będą, wg założeń planu, pozbawione funkcji mieszkalnej.
- 7) zwrócili uwagę na brak określenia w projekcie planu linii rozgraniczających, które nie zostały przedstawione ani na rysunku projektu planu, ani w ustaleniach szczegółowych. W strefie oznaczonej w planie 25KD-G2/2(KD-GP2/3) w sposób nieuprawniony dopuszczono korektę linii rozgraniczających Drogi Czerwonej. Powyższe ustalenie w sposób rażący narusza art.15 ust.2 pkt.1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, co potwierdza stanowisko wyrażone przez Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 20.01.2011 sygn. akt II OSK 2235/10. Powyższe uchybienie dyskwalifikuje ten konkretny projekt pod względem formalno-prawnym do jego dalszego procedowania i ewentualnego przyjęcia.
- 8) projekt Drogi Czerwonej jest sprzeczny z postanowieniami par. 7 ust.1 i 2 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Projektowana szerokość Drogi Czerwonej w tym miejscu rażąco narusza przywołane przepisy.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu wykreślono z tekstu projektu planu dopuszczenie korekty linii rozgraniczających Drogi Czerwonej. Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu: Wyłączenie części terenu z zakresu opracowania niesłoby za sobą skutki natury formalnej – wymóg ponownienia procedury planistycznej począwszy od uchwały o przystąpieniu do sporządzania planu. Jest to nieuzasadnione ze względu na konieczność rezerwy terenu pod planowany przebieg Drogi Czerwonej.

Ad 3) Zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego uwzględnia się w szczególności ochronę zabytków nieruchomości wpisanych do rejestru i ich otoczenia, innych zabytków nieruchomości, znajdujących się w gminnej ewidencji zabytków oraz parków kulturowych. Zespół budynków przy ul. Śląskiej 51, 51a, 51b nie jest wpisany do gminnej ewidencji zabytków. Choć jest przedwojenny nie wyróżnia się spośród zespołów ZUPU, a jego elewacja od ul. Śląskiej (budynek nr 51) została znacznie zniekształcona. Projekt planu w aktualnej formie uzyskał pozytywne uzgodnienie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Ad 8) Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie określa minimalne szerokości m.in. dróg klasy G oraz GP. Zgodnie z w/w rozporządzeniem w wyjątkowych wypadkach, uzasadnionych trudnymi warunkami terenowymi lub istniejącym zagospodarowaniem, dopuszcza się przyjęcie mniejszych szerokości ulic pod warunkiem spełnienia wymagań: „szerokość drogi w liniach rozgraniczających powinna zapewniać możliwość umieszczenia elementów drogi i urządzeń z nią związanych wynikających z ustalonych docelowych transportowych i innych funkcji drogi oraz uwarunkowań terenowych”. Projekt planu określa szerokość drogi w liniach rozgraniczających: „min. 15,0 m oraz zgodnie z rysunkiem planu; częściowo pas drogowy znajduje się w granicach terenu kolejowego”. Faktyczna szerokość pasa drogowego wynosi w obszarze objętym projektem planu 21,0 – 26,0 m i jest zgodna z koncepcją drogową wykonaną przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A. w Gdańsku „Dwuvariantowa koncepcja drogowa przebiegu Drogi Czerwonej w Gdyni, na odcinku od węzła Wzgórze Św. Maksymiliana do Dworca Głównego PKP”.

**14. Magdalena Maliszewska, Maria Baborska, Beata Bryk, Bogusława Pikiewicz, Danuta Simon, Marzena Korczyk, Zygmund Turek, Lucyna Turek, Barbara Lemańska, Hanna Orłowska, Stefan Kuleszy, Monika Czechowicz, Małgorzata Lisiewicz, Michał Gonczewski, Ludgarda Kowalczyk, Danuta Kuchta, Edyta Beling, Edyta i Piotr Beling, Krzysztof Kuźniak, Hanna Nowak, Edyta Górajek, Marcel Lutikhuis** złożyli uwagę, w której wnieśli o zmianę lokalizacji Drogi Czerwonej podkreślając:

- 1) przedstawiony plan zagospodarowania przestrzennego narusza art. 35 pkt.2 ustawy o drogach publicznych, który stanowi, iż w planach zagospodarowania przestrzennego województwa i miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego przeznacza się pod przyszłą budowę dróg pas terenu o szerokości uwzględniającej ochronę użytkowników dróg i terenu przyległego przed wzajemnym niekorzystnym oddziaływaniem. W przypadku przedłożonego do wglądu planu nie uwzględniono niekorzystnego wpływu na budynek mieszkalny wielorodzinny, który znajduje się zaledwie 1,4 m od planowanej drogi.
- 2) przedstawiony plan zagospodarowania przestrzennego narusza art. 43.1 - Obiekty budowlane przy drogach powinny być usytuowane w odległości od zewnętrznej krawędzi jezdni co najmniej - w terenie zabudowy: autostrada 30 m, droga ekspresowa 20 m, krajowa 10 m, wojew., powiatowa 8 m, gminna 6 m. W żadnym wypadku nie jest to 1,4 m.
- 3) zgodnie z określeniem przeznaczenia terenu U/MW3 – ZABUDOWA USŁUGOWA / ZABUDOWA WIELORODZINNA – usługi wymagane są przynajmniej w parterach budynków realizowanych wzdłuż ciągów usługowych oznaczonych na rysunku planu obowiązującym dla karty terenu 12 w odległości 1,4 m od skrajni jezdni planowanej drogi głównej stoją budynki Śląskiej 51B i 57, który w całości jest budynkiem mieszkalnym wielorodzinnym. W planie nie przewidziano zmiany jego przeznaczenia, w związku z czym planowanie drogi na działkach w ich sąsiedztwie narusza zarówno przepisy Prawa Budowlanego, jak i Prawa o drogach publicznych. W przypadku utrzymania planowanego przebiegu drogi konieczna jest zmiana przeznaczenia budynków Śląska 51B i 57. Budynek 51B jest w całości budynkiem mieszkalnym i jako taki prezentowany jest w planie. Współistnienie budynku mieszkalnego i drogi w jednym planie nie jest możliwe.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu: Linia rozgraniczająca terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) znajduje się ok. 4 m od istniejącego budynku. Projektowane jezdnie znajdują się w ramach linii rozgraniczających, z zachowaniem odległości od obiektów budowlanych zgodnie z przepisami prawa.

15. **Rada Dzielnicy Działki Leśne** złożyła uwagę, w której wniosła jak niżej:

1,2) uwagi dot. projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Witomińskiej, Warszawskiej i Wolności.

3) przewidywany przebieg Drogi Czerwonej (wzdłuż torów) powinien przebiegać pod ziemią lub ewentualnie na poziomie gruntu (nie wyżej niż torowisko). Wyraziła stanowczy sprzeciw wobec możliwości utworzenia estakady. Na wniosek mieszkańców budynku Śląska 51 zaproponowała wykreślenie z planu przebiegu Drogi Czerwonej z tej strony torowiska.

4) o przewidzenie podziemnego połączenia ciągu komunikacyjnego (samochodowego i pieszego) ul. Nowogrodzkiej i Podlaskiej z ul. Żwirki i Wigury.

5) o zaprojektowanie prawoskrętów z ul. Warszawskiej w ul. Witomińską i z ul. Witomińskiej w kierunku ul. Śląskiej.

6) nie uwzględniono odblokowania dla ruchu ślepego odcinka ul. Witomińskiej; składający uwagę zaproponował rozwiązanie kompleksowej przebudowy skrzyżowania Śląska-Warszawska-Witomińska z uwzględnieniem likwidacji obecnej wyspy (działka 937/281 — zabudowanej budynkiem Śląska 232).

7) o zaprojektowanie podziemnego przejścia dla pieszych pod skrzyżowaniem Wolności-Warszawska. Przejście to powinno wpisywać się w przewidzianą przebudowę dolnego odcinka ul. Wolności z wejściem do tunelu dworca PKP.

8,9) uwagi dot. projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Witomińskiej, Warszawskiej i Wolności.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

Ad 4) Zapisy projektu planu nie wykluczają podziemnego połączenia pieszego na osi ulic Nowogrodzkiej, Podolskiej i Żwirki i Wigury.

Ad 5) Celem planu jest ustalenie przeznaczenia terenów oraz określenie sposobów ich zagospodarowania i zabudowy. W ramach linii rozgraniczających ul. Witomińskiej przewidziano możliwość korekty skrzyżowania; szczegółowe rozwiązania leżą w gestii właściwego zarządcy drogi.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

Ad 4) Połączenie samochodowe na osi ulic Nowogrodzkiej, Podolskiej i ul. Żwirki i Wigury jest nieuzasadnione ze względu na ograniczoną przepustowość ul. Podolskiej – wprowadzenie dodatkowego ruchu od strony śródmieścia spowodowałoby znaczne utrudnienia komunikacyjne w tym rejonie. Właściwą organizację ruchu zapewniają istniejące przejazdy pod torami w rejonie ul. Podjazd oraz węzła Franciszki Cegielskiej.

Ad 6) W procesie opiniowania i uzgadniania projektu planu (zgodnie z art. 17 pkt 6 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym) Zarząd Dróg i Zieleni wyraził stanowisko, iż odcinek ten winien zostać bez możliwości połączenia z ul. Śląską. Ponadto bezzasadne jest obciążanie gminy kosztami związanymi z wykupem prywatnej zabudowanej nieruchomości.

Ad 7) Ulica Warszawska jest drogą zbiorczą o przekroju 1/2 - nie ma uzasadnienia dla wprowadzania przejścia podziemnego pod ul. Warszawską.

16. **Radosław Naleziński** złożył uwagę, w której wniosł:

1) odnośnie 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) o zmianę funkcji z drogi głównej (z możliwością podniesienia klasy do drogi głównej ruchu przyspieszonego) na funkcje usługowe – odpowiednio przydzielając do sąsiadujących kart terenu: 19 UK/U, 18 U itd. W uzasadnieniu wskazał:

Należy zrezygnować z prowadzenia drogi o tak wysokich przewidywanych parametrach, przez Śródmieście Gdyni. Droga wg założeń koncepcyjnych ma mieć możliwość wjazdu i zjazdu na wysokości ul. Polskiej i ul. Wielkopolskiej, bez możliwości obsługi Śródmieścia. Odległość między wjazdami wg koncepcji wynosi około 5km. Dodatkowo nie przewiduje się możliwości wjazdu na wiadukt z ulicy Morskiej. Z północnych dzielnic Gdyni do południowych można się dostać poprzez Trasę Kwiatkowskiego, Obwodnicę Zachodnią i odpowiednie zjazdy na wysokości Chwarzna i Dąbrowy. Zdaniem składającego uwagę ruch tranzytowy powinien przebiegać tymi trasami i one powinny być w miarę możliwości rozbudowane. Prowadzenie go przez centrum miasta jest szkodliwe dla miasta, degradujące jego przestrzeń a przewidywane korzyści w porównaniu z kosztem realizacji nie są wystarczające. Zasugerował, iż tranzyt przez centrum, będąc usprawnieniem dla komunikacji indywidualnej, spowoduje spadek konkurencyjności transportu publicznego (dotowanego przez



miasto). Jego zdaniem w Śródmieściu preferowanym środkiem transportu powinna być komunikacja zbiorowa (jak zapisany w projekcie przystanek Śródmieście SKM). Przeznaczenie pod drogę jego zdaniem pogłębia podział Śródmieścia na część zachodnią i nadmorską pogłębiając brak spójności przestrzennej miasta. Planowane dodatkowe tunele pod torami będą około 2 razy dłuższe od obecnych (powiększone o szerokość drogi), a po wyjściu z nich pieszy będzie miał za plecami ekran akustyczny. Składający uwagę zaproponował oszacować koszt budowy Drogi Czerwonej, wielkość odszkodowań oraz wartość terenów, które można by skomercjalizować zamiast przeznaczać pod budowę drogi. Pytanie czy „zysk” z tej trasy będzie do nich proporcjonalny?

Zasugerował, korzystając z trwającej procedury zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta, rozważyć wykreślenie Drogi Czerwonej w przebiegu Śródmiejskim lub za zgodne z obowiązującym Studium uznać przejęcie roli Drogi Czerwonej przez ul. Śląską wraz z przyszłym łącznikiem z ul. Janka Wiśniewskiego. W przypadku odrzucenia wniosku o zmianę funkcji omawianego terenu wnosi o dopuszczenie zabudowy terenu nad przewidywaną trasą, zostawiając miejsce na jej przyszły przebieg w parterach budynków. Partery mogłyby być tymczasowo zagospodarowane do czasu budowy drogi

2) odnośnie terenu 24 ZP/KS wniósł o zmianę funkcji terenu na zabudowę usługową. W uzasadnieniu wskazał:

- obszar znajduje się w centrum miasta, gdzie przeznaczenie go na parking naziemny jest z ekonomicznego punktu widzenia nielogiczne. Teren powinien być wykorzystany w możliwie najbardziej intensywny sposób w harmonii z sąsiadującą zabudową.
- plan przewiduje możliwość tymczasowego przeznaczenia części terenu 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) na parkingi naziemny. Dodatkowych przestrzeni o tej funkcji w centrum miasta jest zdaniem składającego uwagę nieefektywnym wykorzystaniem przestrzeni.
- ruch samochodowy na obszarach pomiędzy ul. Śląską, a torami kolejowymi powinien być ograniczany. Tworzenie parkingów prowokuje zwiększenie ruchu.
- lokalizacja zieleni urządzonej przy planowanej trasie ruchu przyspieszonego nie jest najlepsza, jej wykorzystanie wątpliwe – od torów i ewentualnej drogi winna być odgradzona budynkami usługowymi stanowiącymi barierę akustyczną i wizualną.

3) odnośnie obszaru w ramach karty terenu 27 KD-Z 1/2 w sąsiedztwie terenu 01 U/MW3 wniósł o przeznaczenie go pod zabudowę w celu domknięcia kwartału 01. Ponadto o lokalizację dominanty, która stanowiłaby zwieńczenie osi ulicy 10 lutego. W uzasadnieniu wskazał:

Należy w maksymalnym stopniu ograniczyć wielkość węzła, który ma być częścią nowego przejazdu pod torami, tym samym też zmaksymalizować obszar objęty zabudową. Jeśli zakłada się w tym obszarze skrzyżowanie bezkolizyjne (zajmujące większy obszar), należy zmienić założenia i zaprojektować węzeł częściowo lub całkowicie kolizyjny. Zbyt rozbudowane węzły drogowe wpływają negatywnie na postrzeganie i użytkowanie przestrzeni Śródmiejskiej

4) wniósł o przeanalizowanie możliwości poprowadzenia przejazdu, pod torami kolejowymi na przedłużeniu ul. Armii Krajowej, pomiędzy terenami 19 UK/U a 18 U, który łączyłby się z ul. Podolską na wysokości planowanego placu w obszarze 19 UK/U (tzn. w innym przebiegu niż proponowała dla tego połączenia HOSSA).

Prezydent względnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 1) Jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

Przeznaczenie terenu w projekcie planu pod Drogę Czerwoną nie wyklucza rozwiązań usprawniania komunikacji publicznej oraz prac nad poprawą jakości przestrzeni publicznych spajających wschodnią i zachodnią część śródmieścia.

Ad 3) Tekst projektu planu został dostosowany w stosunku do rysunku w zakresie wymogu zabudowy pierzejowej od strony ul. Warszawskiej.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 1 oraz w uzupełnieniu:

Nie jest uzasadnione dopuszczenie możliwości realizacji zabudowy nad przewidywaną Drogą Czerwoną, ze względu na wariantowe możliwości przebiegu drogi (estakada, płytki lub głęboki tunel, w poziomie terenu).

Ad 2) Zgodnie z zapisami projektu planu na terenie 24 ZP,KŚ ustala się przebieg planowanych kolektorów kanalizacji sanitarnej i kanalizacji deszczowej o istotnym znaczeniu dla miejskiego systemu kanalizacji. Kolektory wymagają ok. 10 m strefy ograniczeń dla zabudowy i zagospodarowania terenu od obiektów infrastruktury technicznej – wskazanej informacyjnie na rysunku projektu planu. Ze względu na powyższe oraz ograniczoną wielkość terenu i jednoczesną



konieczność zapewnienia odpowiedniej odległości linii zabudowy dla ewentualnej nowo realizowanej zabudowy nie ma możliwości wprowadzenia zabudowy usługowej na przedmiotowym terenie.

Ad 3) Obszar w sąsiedztwie terenu 01 U/MW3 stanowi rezerwę terenu pod węzeł drogowy ulic Warszawska - Morska oraz połączenie ul. Morskiej z ul. Janka Wiśniewskiego. Nieuzasadnione byłoby dopuszczanie zabudowy na przedmiotowym terenie, ze względu na nieprzesądzony w chwili obecnej docelowy układ węzła. Wymagana zabudowa pierzejowa na terenie 01 U/MW3 zakończona ścianą bez otworów okiennych i drzwiowych umożliwi w przyszłości kontynuację zabudowy i domknięcie kwartału.

Ad 4) Dodatkowe połączenia pod torami uzasadnione są jedynie dla ruchu pieszego i rowerowego. Dodatkowy przejazd samochodowy jest nieuzasadniony ze względu na ograniczoną przepustowość ul. Podolskiej – wprowadzenie dodatkowego ruchu od strony śródmieścia spowodowałoby znaczne utrudnienia komunikacyjne w tym rejonie. Właściwą organizację ruchu zapewniają istniejące przejazdy pod torami w rejonie ul. Podjazd oraz węzła F. Cegielskiej.

17. **Maciej Zielonka** złożył uwagę, w której wniósł następujące zastrzeżenia:

- 1) projekt planu nie uwzględnia ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni uchwalonego uchwałą nr XVII/400/08 Rady Miasta Gdyni w dniu 27.02.2008 roku w zakresie przebiegu lokalnej ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ulicy Śląskiej oraz w rejonie terenów 11 MW3/U i 30 KD-D. Zatem projekt planu narusza ustalenia Studium (por. pkt 2.1 Opinia Wydziału Urbanistyki z 19.12.2012 r. UAK.0722.12.2012.KN).
- 2) w karcie terenu o numerze 25 (KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) – DROGA GŁÓWNA – Droga Czerwona (z możliwością podniesienia klasy drogi do drogi głównej ruchu przyspieszonego) w pkt 8 lit. b dopuszczono cyt: korektę linii rozgraniczających Drogi Czerwonej, pod warunkiem szczegółowego rozstrzygnięcia docelowego przebiegu układu drogowego i zagospodarowania ulicy – zgodnie z projektem drogowym. Zapis ten w sposób rażący narusza przepisy art. 15 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.). Nieprawidłowe określenie linii rozgraniczających może prowadzić do stwierdzenia nieważności uchwały w całości lub w części z powodu naruszenia zasad sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (por. pkt 2.49 Opinia Wydziału Urbanistyki z 19.12.2012 r. UAK.0722.12.2012.KN). Na marginesie należy zwrócić uwagę, że w uchwale Nr XXXIV/764/09 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 sierpnia 2009 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy znalazł się podobny, niewłaściwy zapis dotyczący korekty linii rozgraniczających. To, że uchwała znalazła się w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego, nie oznacza prawidłowości tego zapisu.
- 3) ustalenia zawarte w karcie terenu o numerze 25 (KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) – DROGA GŁÓWNA – Droga Czerwona (z możliwością podniesienia klasy drogi do drogi głównej ruchu przyspieszonego) są sprzeczne z § 7.1 i § 15.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430). Realizacja tzw. Drogi Czerwonej na wysokości budynku Śląska 51b w przekroju 2/3 (dwie jezdnie/trzy pasy ruchu) jest niemożliwa, ponieważ dla 6 pasów ruchu potrzeba minimum 21 metrów szerokości, nie wspominając o innych elementach drogi.
- 4) w projekcie przedmiotowego planu wprowadzano niewłaściwy planistycznie, zapis mówiący o cyt.: zachowaniu rezerw terenowych. Takiego rodzaju przeznaczenia terenu nie ma w rozporządzeniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 sierpnia 2003 r. w sprawie wymaganego zakresu projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (Dz.U. 2003 nr 164 poz. 1587) - por. pkt 2.6 Opinia Wydziału Urbanistyki z 19.12.2012 r. UAK.0722.12.2012.KN.
- 5) zgodnie z udostępnioną w dniu 16.01.2013 r. informacją publiczną uzgodnienia Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni oraz Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków wpłynęły w dniu 10.01.2013 roku. Wyłożenie przedmiotowego planu nastąpiło w dniu 11.01.2013 roku. Zgodnie z art. 17 pkt 9 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.) informacja o wyłożeniu winna pojawić się na co najmniej 7 dni przed wyłożeniem projektu planu. Stan faktyczny jest taki, że na 7 dni przed wyłożeniem planu do publicznego wglądu Prezydent Gdyni nie posiadał wszystkich wymaganych uzgodnień, zatem na etapie wyłożenia planu do publicznego wglądu naruszono zasady procedury planistycznej.
- 6) zgodnie z art. 15 ust. 1 pkt ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2012 r. poz. 647 z późn. zm.) w planie miejscowym określa się

obowiązkowo maksymalną i minimalną intensywność zabudowy jako wskaźnik powierzchni całkowitej zabudowy w odniesieniu do powierzchni działki budowlanej. Ustalenie intensywności zabudowy jako „do...” nie spełnia wymogów ustawowych.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 2) Wykreślono z tekstu projektu planu dopuszczenie korekty linii rozgraniczających Drogi Czerwonej.

Ad 4) Skorygowano zapis § 10 ust. 1 pkt 2 dot. inwestycji drogowych na obszarze objętym planem – wymieniono jedynie planowane inwestycje, dla których plan musi zapewnić odpowiednie rezerwy terenu.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Projekt planu nie narusza ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni i jest zgodny z kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta. Uwaga Wydziału Urbanistyki w odniesieniu do ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Śląskiej sformułowania została na etapie uzgodnień i opiniowania projektu planu. Odnosiła się do braku ciągłości głównych tras rowerowych – zostało to skorygowane na rysunku i w tekście projektu planu oraz zostało pozytywnie uzgodnione z właściwym zarządcą dróg. Projekt planu wyłożony do publicznego wglądu posiada wrysowaną główną trasę rowerową po wschodniej stronie ul. Śląskiej na wysokości skrzyżowania z ul. Warszawską, która rozdziela się w kierunku węzła F. Cegielskiej oraz ul. Witomińskiej. Na terenie 30 KD-D główna trasa rowerowa kontynuowana jest bez oznaczenia na rysunku projektu planu, jedynie w opisie karty terenu, gdyż nie ma konieczności wskazywania orientacyjnego przebiegu trasy rowerowej w drodze klasy dojazdowej, po której ruch rowerów może odbywać się jezdnią. Wybór rodzaju rozwiązania drogowego dla ruchu rowerowego uzależniony jest przede wszystkim od wymaganej na drodze prędkości pojazdów, a także natężenia ruchu pojazdów samochodowych. Dla dróg o klasie D – dojazdowych warunki ruchu pozwalają na bezpieczne poruszanie się jezdnią rowerem. Budowa oddzielnych dróg rowerowych lub pieszo-rowerowych w takich przypadkach jest nieuzasadniona ekonomicznie jak i pod kątem wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu.

Lokalizowanie ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ul. Śląskiej jest technicznie niemożliwe, ze względu na brak miejsca.

Ad 3. Jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 13 ad 8).

Ad 4. W zakresie przeznaczenia terenów oraz sposobu ich zagospodarowania wiążące są zapisy ustaleń szczegółowych części tekstowej projektu planu a więc § 13. Przeznaczenie terenu 25 określono w § 13 ust. 25 jako KD-G 2/2 (KD-GP 2/3) – droga główna – Droga Czerwona (z możliwością podniesienia klasy drogi do drogi głównej ruchu przyspieszonego). Znajdujące się w § 3 w ustaleniach ogólnych planu odwołanie do rezerwy terenu, opisuje intencję gminy w zakresie ładu przestrzennego, nie zaś przeznaczenie terenu.

Ad 5. Zarzut sformułowany w uwadze nie stanowi naruszenia zasad sporządzania planu miejscowego. Zasady sporządzania planu miejscowego nie zostały skatalogowane, do pojęcia zasad odwołuje się art. 1 pkt 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z tym przepisem ustawa określa zasady kształtowania polityki przestrzennej przez jednostki samorządu terytorialnego i organy administracji rządowej. Zasady sporządzania aktu planistycznego dotyczą zatem problematyki merytorycznej związanej ze sporządzaniem aktu planistycznego, a więc zawartości aktu planistycznego (część tekstowa i graficzna, inne załączniki).

Projekt m.p.z.p. został udostępniony Zarządowi Dróg i Zieleni oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Konserwatorowi Zabytków odpowiednio w dniach 2 listopada 2012 roku oraz 5 listopada 2012 roku. Organy te wniosły uwagi i zastrzeżenia do projektu planu, w wyniku których projekt planu został skorygowany w niezbędnym zakresie. Skorygowany projekt planu ponownie został przekazany ww. organom do uzgodnienia.

W trakcie procesu uzgadniania projektu planu organy te przekazały informację, że projekt planu zostanie uzgodniony pozytywnie po wprowadzeniu przekazanych przez nie uwag i zastrzeżeń.

Ogłoszenie o wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu zostało opublikowane w biuletynie „Ratusz. Informacje Rady i Prezydenta Miasta Gdyni” z dnia 4 – 10 stycznia 2013 roku oraz w Dzienniku Bałtyckim z dnia 3 stycznia 2013 roku. Ostateczne pisemne uzgodnienie projektu planu przez w/w organy nastąpiło w dniu 10 stycznia 2013 roku. Projekt planu został wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 11 stycznia do 8 lutego 2013 roku.

Ogłoszenie o wyłożeniu projektu planu do publicznego wglądu nastąpiło w trakcie dokonywania zmian wynikających z uzgodnień, wyłożenie projektu planu do publicznego wglądu nastąpiło po tym

fakcie, a tym samym został zachowany tryb sporządzenia planu miejscowego określony w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Ad 6. Wskaźnik intensywności „do ...” określa jednocześnie minimalną (0) i maksymalną wartość (po słowie „do ...”).

18. **Ryszard Pietrzykowski** złożył uwagę, w której wniósł o:

w odniesieniu do rysunku planu:

- 1) przesunięcie nieprzekraczalnej linii zabudowy od strony wschodniej o ok. 2 m. Obecnie zaproponowana linia zabudowy nie pozwoliłaby na wykonanie zjazdu do garażu podziemnego od strony ul. Warszawskiej zgodnie z obowiązującymi przepisami (załącznik graficzny).
- 2) umożliwienie zabudowy do granicy z planowanym terenem zielonym ( oznaczonym w planie jako 20 ZP).

w odniesieniu do tekstu planu:

- 3) doprecyzowanie wysokości zabudowy i ilości kondygnacji w pkt. 5, tak aby na jego działce możliwa była budowa obiektu o 5 kondygnacjach nadziemnych, licząc od poziomu wejścia przy ul. Warszawskiej. Ponieważ plan miejscowy wprowadza inną definicję wysokości obiektu niż precyzują to ogólne przepisy budowlane, budynek o 5 kondygnacjach nadziemnych od strony ul. Warszawskiej (w tym np. 2 kond. usługowe i 3 kond. mieszkalne) uzyska wysokość ok. 19,5 - 20 m. Warunki zabudowy, które wydano dla tej działki, opierając się na analizie zabudowy sąsiedniej, określiły maksymalną wysokość zabudowy dla tej działki na 21 m i 7 kondygnacji. Miejski Konserwator Zabytków zasugerował, aby ograniczyć wysokość zabudowy do 5 kondygnacji w celu dopasowania się do istniejącej pierzei zabudowy ul. Warszawskiej. Proponowane zmiany nie spowodują przekroczenia wskaźników minimalnego udziału powierzchni biologicznie czynnej (min. 25% pow. działki) ani wskaźnika intensywności zabudowy (poniżej 2,5).

Prezydent względnił uwagę w części w następujący sposób:

Ad 2) Nieprzekraczalną linię zabudowy przesunięto do granicy z terenem 20 ZP.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Przesunięcie tylnej linii zabudowy jest niewłaściwe ze względu na bliskie sąsiedztwo budynku wpisanego do rejestru zabytków – wnioskowane przesunięcie linii spowodowałoby zbliżenie się znaczną kubaturą na odległość niespełna 3 m do istniejącego obiektu. Zjazd do parkingu może być zlokalizowany w budynku, co umożliwi zwiększenie nachylenia pochylni do 20 % .

Ad 3) Istniejące budynki w pierzei ul. Warszawskiej mają wysokość 4-5 kondygnacji i ok. 15-16 m. Określona w projekcie planu wysokość do 18,0 m umożliwia realizację 5-cio kondygnacyjnego budynku z dodatkową kondygnacją garażową zagłębioną co najmniej do połowy jej wysokości. Nieuzasadnione jest więc dopuszczenie zwiększenia wysokości do ok. 20,0 m.

19. **Igor Bober** złożył uwagę, w której wniósł o zmianę zapisów w planie miejscowym w zakresie dotyczącym nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Warszawskiej 67 w sposób umożliwiający mu nadbudowę istniejącego na nim budynku do 5 kondygnacji.

Powyższe uzasadnił następująco:

Od ponad półtora roku składający uwagę czekał na wydanie warunków zabudowy na dobudowę kondygnacji. Po wielu perturbacjach z sąsiadami, takie warunki są gotowe do wydania w Urzędzie Miasta Gdynia, o czym składający uwagę został poinformowany, ale w planie zagospodarowania przestrzennego rejon, w którym znajduje się nieruchomość daje możliwość budowy tylko do 4 kondygnacji. Składający uwagę przygotował projekt budowlany gotowy do złożenia w Urzędzie Miasta Gdynia. Dopasował budynek do starej tradycyjnej morskiej konwencji budynków z okresu międzywojennego. Zadał, aby parametry zacieniania oraz strzałki słońca nie wpływały na dyskomfort mieszkańców mieszkających obok w pięciokondygnacyjnej kamienicy – projekt obejmuje dobudowę tylko częściową kondygnacji (zabudowę tylko połowy powierzchni istniejącego budynku) – zgodnie z załącznikiem.

Do pisma dołączył zdjęcia istniejącego budynku oraz sąsiednich kamienic umieszczonych wzdłuż ul. Warszawskiej oraz rysunek przedstawiający planowaną dobudowę.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Projekt planu określa wysokość zabudowy na terenie 07 U/MW2 – do 4 kondygnacji i do 15,0 m, dopuszcza się tolerancję + 1,0 m w celu nawiązania wysokością do poziomu gzymsu lub attyki istniejących części budynku lub budynków sąsiednich. Ograniczenie wysokości zabudowy do 4 kondygnacji wynika z małej powierzchni działek na terenie 07 U/MW3 – działka składającego uwagę jest najmniejsza na przedmiotowym terenie – wynosi 142 m<sup>2</sup>, nie spełnia wymagań



dotyczących minimalnych parametrów działek budowlanych. Przedmiotowy budynek w chwili obecnej ma wysokość 4 kondygnacji. Istniejąca zabudowa wnioskowana do nadbudowy zajmuje obecnie niemal 90% powierzchni działki, nie posiada wymaganej dla zabudowy mieszkaniowej powierzchni biologicznie czynnej ani miejsc postojowych. Wobec powyższego nie ma możliwości zapewnienia właściwych standardów zabudowy dla planowanej inwestycji.

**20. Małgorzata Ratajczak-Dobrowolska i Paweł Dobrowolski**, jako właściciele nieruchomości 641/356 planujący wykorzystanie jej pod zabudowę, złożyli uwagę, w której wnieśli o uwzględnienie:

- 1) możliwości dojazdu (wyznaczenia ciągu komunikacyjnego) od frontu do działki 641/356, tj. od strony ulicy Morskiej (od strony działki numer 639/356),
- 2) możliwości dojazdu (wyznaczenia ciągu komunikacyjnego) do działki 641/356 od strony niezabudowanego terenu stanowiącego działkę numer 953/357 (aktualnie „dziki parking”).

Powyższe uzasadnili następująco:

Aktualny projekt planu przewiduje dojazd do ww. nieruchomości wyłącznie od tyłu, tj. od strony działki numer 1006/353. Tymczasem, w związku z wyjątkowo niekorzystnym ukształtowaniem terenu, tzn. kilkumetrowej wysokości obniżeniem terenu w granicy wymienionych działek, dojazd z tej strony jest niemożliwy. Takie określenie dojazdu w planie miejscowym w praktyce uniemożliwi wykorzystanie działki 641/356 zgodnie z jej przeznaczeniem, tj. pod zabudowę wielorodzinną. Każdy ewentualny projekt wybudowania tam kilkukondygnacyjnego budynku mieszkalno-usługowego musi uwzględniać konieczność stworzenia podziemnych i naziemnych miejsc parkingowych. Dojazd do nich od strony wysokiej skarpy – tj. od strony działki numer 1006/353 – nie jest możliwy. W ten sposób działka 641/356 zostanie pozbawiona jakiegokolwiek znaczenia gospodarczego.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) W związku z klasą ul. Morskiej KD-G nieuzasadnione jest wprowadzanie dodatkowych zjazdów indywidualnych.

Ad 2) Obszar w sąsiedztwie terenu 01 U/MW3 (istniejący parking) stanowi rezerwę terenu pod węzeł drogowy ulic Warszawska - Morska oraz połączenie ul. Morskiej z ul. Janka Wiśniewskiego. Dopuszczenie dojazdu od strony parkingu ze względu na nieprzesądzony w chwili obecnej docelowy układ węzła jest nieuzasadnione.

**21. Mirosław Majchrzak, Natalia Dembińska i Mateusz Dembiński** złożyli uwagę, w której wnieśli jak poniżej:

1) w zakresie obsługi infrastruktury komunikacyjnej:

- a) utrzymać w projekcie planowanego przedłużenia ul. Podolskiej jako ogólnodostępnej drogi publicznej 34KD-D 1/2 poprzez działki o numerach ewidencyjnych: 1132/69, 932/66, 933/66, zapewniając w ten sposób obsługę komunikacyjną budynku mieszkalnego wielorodzinnego Śląska 9 i 11 oraz działki nr. ew. 934/64;
- b) uwzględnić wjazdy bramowe na posesje Śląska 9 i 11 (działki gruntowe nr ew. 1092/65 oraz 1090/67 i 1091/65) w projekcie przedłużenia drogi 34KD-D 1 /2;
- c) uporządkować prawnie system obsługi komunikacyjnej wymienionych wyżej nieruchomości;
- d) stworzyć program parkingowy w formie parkingów zbiorczych oraz zobligować obecnych i przyszłych inwestorów obiektów usługowo biurowych do budowy budynku parkingowego wielokondygnacyjnego obsługującego zarówno nieruchomości komercyjne jak i budynki mieszkalne wielorodzinne w tym rejonie.

W uzasadnieniu wskazali:

Ad 1a,b,c) Aktualnie dojazd z drogi publicznej do budynku mieszkalnego wielorodzinnego Śląska 9 i 11 oraz działek o nr: 932/66 oraz 934/64 możliwy jest jedynie poprzez działki nr ew. 1132/69 i 933/66 bez służebności drogowej, co pozbawia mieszkańców, służby ratunkowe i techniczno-eksploatacyjne prawnego dojazdu do nieruchomości w tym dojazdów przeciwpożarowych. Sytuacja powstała w wyniku bezprawnej decyzji wywłaszczeniowej Prezydium WRN w Gdańsku GP- I/III/1/19/73 z dnia 22 marca 1973 r. pozbawiającej przedmiotowy budynek dostępu do drogi publicznej poprzez działki nr 775/68 i 777/68. Działki drogowe nr ew. 857/65 oraz 1088/67 należące do nieruchomości Śląska 9 i 11, powstałe w wyniku wywłaszczenia nie spełniają warunków drogi dojazdowej – są posadowione na wysokiej skarpie ul. Podjazd i na dużej części ogólnodostępnego publicznego ciągu pieszego, stanowiącego główne przejście od ul. Śląskiej w kierunku dworca Gdynia Główna i ul. 10 Lutego. Pomimo uznania decyzji wywłaszczeniowej za niezgodną z prawem (decyzja Min. Budownictwa DO 4m-787-WP-240/05 z dnia 2006-12-20 (kopia decyzji Min. Budownictwa została dołączona do wniosków składanych do projektu planu z dnia 30.11.2011 r.)) stan prawny nie został uporządkowany.



Ad1d) Konieczne jest uporządkowanie systemu parkowania w tym rejonie. Wskaźniki parkingowe ujęte w § 10 ust.1 pkt 5 są niskie i nie rozwiązują istniejącego problemu; podobnie planowane wprowadzenie systemu miejskich płatnych parkingów. Składający uwagę zauważyli, iż znajdujące się w rejonie płatne parkingi zajmujące ogromne powierzchnie nie spełniają swojej funkcji - w 2/3 pozostają niewykorzystane. Interesanci i pracownicy biurów parkując samochody wzdłuż ul. Podolskiej oraz na działkach nie posiadających statutu drogi, blokując dojazd między innymi służbom awaryjnym i miejskim.

2) w zakresie ochrony dziedzictwa i dóbr kultury:

- a) utrzymać ochronę konserwatorską kamienicy przy ulicy Śląskiej 9-11;
- b) sprecyzować zapisy dot. ochrony poprzez nakaz uwzględnienia w projektach i technologiach nowych obiektów, ochrony struktury obiektów o walorach historycznej i kulturowych.

W uzasadnieniu wskazali:

Utrzymanie tego statutu ochrony budynku Śląska 9-11 w grupie B ochrony, świadczyć będzie o prowadzeniu przez władze miasta Gdynia polityki ochrony dziedzictwa kulturowego miasta. Kamienica wysiłkiem współwłaścicieli bez wsparcia finansowego władz miasta, została zrewitalizowana z zachowaniem pierwotnej historycznej formy i jej wyrazu architektonicznego stając się na nowo obiektem wartościowym historycznie. Agresywne technologie oraz projekty budowy nowych obiektów biurowo-usługowych w jej pobliżu mogą spowodować naruszenie struktur i formy tych obiektów. Na przykład budowa parkingów podziemnych wymaga technologii z użyciem ciężkich maszyn powodujących wibracje i wstrząsy.

3) w zakresie ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

- a) w zakresie ochrony warunków życia mieszkańców przed uciążliwością akustyczną środowiska miejskiego:
  - wybudowanie biologicznych lub technicznych ekranów akustycznych wzdłuż terenów kolejowych (trakcji kolejowej) oraz ulicy Podjazd;
  - wprowadzenie ograniczenia ruchu i prędkości samochodów ciężarowych wzdłuż ulicy Podjazd oraz wiaduktu łączącego ul. Śląska i ul. Morską.
- b) ustalenie dla rejonu wyższego poziomu powierzchni biologicznie czynnej w stosunku do powierzchni działek budowlanych min 20%;
- c) wyłączenie z zabudowy większej powierzchni części terenu należącego do Skarbu Państwa do zagospodarowania w formie zieleni rekreacyjno-wypoczynkowej wraz z towarzyszącą małą architekturą i z wykorzystaniem urządzeń wodnych, nadającej tej przestrzeni indywidualny charakter, o wysokich walorach użytkowych i estetycznych;
- d) utrzymanie i uzupełnienie istniejącej w rejonie zieleni;
- e) ustalenie szczegółowych zasad stawiania tymczasowych obiektów budowlanych (kontenerów, garaży, budynków gospodarczych oraz innych o podobnym charakterze) oraz likwidacja bezprawnie istniejących tego typu obiektów.

W uzasadnieniu wskazali:

Ad 3a) Wzdłuż ul. Podjazd oraz wiaduktu łączącego ul. Śląska i ul. Morską występuje hałas komunikacyjny i drgania przekraczający wszelkie normy dla terenów zabudowy mieszkaniowej. Celem zniwelowania skutków hałasu oraz drgań komunikacyjnych należy zastosować odpowiednie zabezpieczenia jak ekrany akustyczne a przede wszystkim pasy zieleni izolacyjnej, a także ograniczyć ruch i prędkość ciężkich pojazdów. Podobne zabezpieczenia powinny być zastosowane wzdłuż terenów kolejowych gdzie poziom hałasu i drgania przekracza wszelkie normy.

Ad 3b,c,d,e) W rejonie ulic Śląskiej i Podolskiej znajduje się szereg budynków biurowych oraz nieruchomości gruntowych o charakterze budowlanym. Brak w planie zagospodarowania terenu odpowiednio wysokich standardów ochrony środowiska i ładunku przestrzennego, stwarza zagrożenie wybudowania nowych obiektów o charakterze komercyjnym a tym samym degradację istniejących niewielkich obszarów zielonych oraz pogorszenie i tak już wymagającej odpowiedniego uporządkowania estetyki krajobrazu tego terenu.

4) w zakresie kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu:

- a) obniżenie dopuszczalnej wysokości zabudowy w strefie lokalizacji zabudowy wysokiej (Karta terenu nr 18) do wysokości już istniejących budynków sąsiednich a dopuszczalną wysokość dominanty obniżyć do 27 m,
- b) obniżyć nieprzekraczalną powierzchnię zabudowy w stosunku do proponowanych w projekcie,

- c) wyłączyć z programu parkingowego w obrębie zespołu zabudowy sąsiadującej z obiektami o walorach kulturowych grupy A i B, formę parkingów podziemnych co pozwoli uchronić te obiekty od naruszenia ich struktury i degradacji.

W uzasadnieniu wskazali:

Proponowane w projekcie parametry dopuszczalnej zabudowy są sprzeczne z zasadami ujętymi w §3 ust. 1 pkt 4 proponowanego planu.

Składający uwagę wyjaśnili, że nieruchomości Śląska 9 i Śląska 11 stanowią konstrukcyjnie jedną całość.

Prezydent uwzględnił uwagę w części:

Ad 1a,b) Utrzymano obsługę komunikacyjną budynku przy ul. Śląskiej 9-11 oraz wjazdy do kwartałów poprzez zapewnienie dostępu do drogi publicznej.

Ad 2a) Utrzymano ochronę konserwatorską przedmiotowego budynku w grupie B.

Ad 3c) W ramach terenu 19 UK/U wprowadzono nakaz realizacji ogólnodostępnego placu o powierzchni 800 m<sup>2</sup>, który wraz z wymaganą powierzchnią biologicznie czynną (min. 20 % powierzchni terenu) będzie stanowić obszar niezabudowany.

Ad 3d) Na terenach gminnych wprowadzono zapis nakazujący w liniach rozgraniczających ulic Śląskiej/Podjazd i Podolskiej utrzymanie i uzupełnienie istniejącego lub wprowadzenie nowego zadrzewienia przyulicznego, w formie dostosowanej do przekroju ulicy.

Ad 3e) Projekt planu dopuszcza lokalizację obiektów tymczasowych – usługowych, gastronomii i handlu (niewymagających uzyskania pozwolenia na budowę) stanowiących uzupełnienie organizowanych imprez okolicznościowych i sezonowych. Zgodnie z zapisami projektu planu obiekty sezonowe, muszą prezentować wysokie walory przestrzenne i estetyczne, powinny mieć charakter lekkiej architektury realizowanej z zastosowaniem materiałów wysokiej jakości.

Rozszerzono wymagania § 7 ust. 2 dotyczące zasad porządkowania i zabudowy na wszystkie kwartały zabudowy.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1c) Plan miejscowy określa przeznaczenie terenu. Kwestie własnościowe bezpośrednio nie są regulowane zapisami planu. Zapisy planu stanowią podstawę do przyszłych zmian własnościowych.

Ad 1d) Istniejące usługi oraz zabudowa mieszkaniowa winny mieć zapewnione miejsca postojowe w ramach własnych nieruchomości. Nie ma możliwości realizacji dodatkowych zbiorczych parkingów wielopoziomowych poza wymaganymi dla dopuszczonego programu usługowego w rejonie ul. Podolskiej, ze względu na ograniczoną przepustowość skrzyżowania Śląska/Podolska/Nowogrodzka. Parkingi zbiorcze przewidywane są po drugiej stronie torów.

Ad 2b) O zapewnieniu uzasadnionych interesów osób trzecich w obszarze oddziaływania nowo realizowanych inwestycji stanowią przepisy odrębne – m.in. Prawo budowlane i wynikające z niego rozporządzenia.

Ad 3a) Na działce, na której znajduje się budynek przy ul. Śląskiej 9-11 nie występują przekroczenia poziomu hałasu kolejowego. Wszelkie uciążliwości dla zabudowy mieszkaniowej od torów kolejowych zostaną zniwelowane planowaną ekranującą zabudową usługową.

Kwestie naruszenia standardów środowiska, w tym w zakresie przekroczeń hałasu od istniejących dróg regulują przepisy ustawy Prawo ochrony środowiska. Realizacja odpowiednich zabezpieczeń przeciwhałasowych nie dotyczy ustaleń planu.

Organizacja ruchu również nie dotyczy ustaleń m.p.z.p.

Ad 3b) Nie ma uzasadnienia dla wprowadzania wyższego wskaźnika powierzchni biologicznie czynnej dla przewidywanych w rejonie funkcji usługowych.

Ad 3d) Teren w rejonie budynku wielorodzinnego przy ul. Śląskiej 9-11 ma charakter usługowy. Zgodnie z projektem planu wymagany jest na nich 15-20% udział powierzchni biologicznie czynnej. Brak jest możliwości urządzenia na nich ogólnodostępnych terenów zielonych dla adaptowanej istniejącej zabudowy mieszkaniowej.

Ad 3e) Likwidacja bezprawnie istniejących obiektów (kontenerów, garaży, budynków gospodarczych itp.) nie dotyczy zakresu ustaleń planu.

Ad 4a,b) Nie ma uzasadnienia dla nakazu dopasowania nowych obiektów wysokością do zabudowy historycznej ze względu na potencjał terenu do wprowadzenia bardziej intensywnych form zagospodarowania oraz ze względu na przeważającą w sąsiedztwie zabudowę usługową. Obecnie na terenach 15 i 17 znajdują się dwie dominanty o wysokości do 42 m. Wysokość projektowanej zabudowy nawiązuje w pierzei ulic do przeważającej wysokości zabudowy istniejącej (18,0 m lub 21,0 m). Dopuszcza się możliwość jej podwyższenia do 27 m pod warunkiem wycofania

podwyższanych części budynku. Wysokość ta zapewnia zachowanie korytarzy widokowych z górnego tarasu Działek Leśnych oznaczonych na rysunku projektu planu. Projekt planu dopuszcza (pomiędzy liniami korytarza widokowego) dwie nowe lokalizacje dominant – na terenach 16 i 18.

W kontekście dopuszczonej w projekcie planu powierzchni zabudowy – przy obecnym zainwestowaniu – powierzchnia zabudowy waha się od 0,38 przez 0,72 (Prokom) do 0,87 (BBC) powierzchni działki budowlanej. Projekt planu ustala w otoczeniu budynku Śląska 9-11 powierzchnie zabudowy wielkości do 0,6 (co stanowi średnią w/w wielkości) za wyjątkiem terenu nr 18, gdzie ustalona została wielkość do 0,72 powierzchni działki budowlanej. Intencją planu jest intensyfikacja zabudowy usługowej w rejonie ul. Podolskiej. Jest to zgodne z rekomendacją Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej wyrażoną w opinii nr RP.111.MKU.7.2012.BM złożonej do projektu planu w dniu 21.06.2012 r.

Ad 4c) Parkingi podziemne są najwłaściwszą formą zapewnienia miejsc postojowych w zabudowie śródmiejskiej oraz w uzupełnieniu zgodnie z rozstrzygnięciem ad 2b).

**22. Wspólnota Mieszkaniowa Śląska 9** złożyła uwagę analogiczną do uwagi nr 21.

Prezydent uwzględnił uwagę w części jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 21.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się jak w rozstrzygnięciu uwagi nr 21.

**23. Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe S.A. w Szanghaju, Oddział w Gdyni, „CHIPOLBROK”** złożyło uwagę, w której wnieśli następujące postulaty i zastrzeżenia:

odnośnie kwestii inwestycyjnych:

- 1) należy wyłączyć z pasa ulicy Podolskiej miejsca parkingowe w zatoczce na wysokości biurowca CHIPOBROK. Miejsca te są funkcjonalnie związane z obsługą biurowca CHIPOLBROK i zostały zaprojektowane i wykonane w związku z jego budową. Decyzja Wojewody Pomorskiego związana z włączeniem tych miejsc do pasa ulicy Podolskiej została skutecznie zaskarżona przez zgłaszającego uwagę i jest ponownie rozpatrywana.
- 2) w celu odciążenia ulicy Podolskiej należy przewidzieć budowę zjazdu z ulicy Śląskiej bezpośrednio do garażu podziemnego pod kwartałami 17U i 18U.
- 3) w związku z tym, że proponowana w projekcie planu lokalizacja placu do zawracania na końcu ulicy Podolskiej oraz przebieg ulicy Podolskiej w tym rejonie ogranicza obszar inwestycyjny zgłaszającego uwagę należy rozważyć przeniesienie placu zawracania na teren 19 UK/U z wykorzystaniem do tego celu planowanego placu ogólnodostępnego wraz ze zmianą przebiegu ulicy Podolskiej.
- 4) do czasu wybudowania Drogi Czerwonej należy przewidzieć możliwość wykorzystania obszaru rezerwy pod Drogę Czerwoną w obrębie działek o numerach 1133/69, 444/69, 442/150, 843/68 na budowę tymczasowych miejsc parkingowych.

odnośnie kwestii komunikacyjnych:

- 5) przy maksymalnym wykorzystaniu potencjału inwestycyjnego wskazanego obszaru tj. przy osiągnięciu wszystkich parametrów granicznych określonych w opisach poszczególnych kart terenu może w tym rejonie powstać ok. 60 tys. m<sup>2</sup> powierzchni biurowej. Wygeneruje to odpowiednio duży dodatkowy do obecnego ruch drogowy, który spowoduje kompletne zakorkowanie istniejących ulic dojazdowych i paraliż komunikacyjny o ile realizacja inwestycji biurowo/usługowych nie zostanie poprzedzona odpowiednimi modyfikacjami rozwiązań drogowych: budowa Drogi Czerwonej z możliwością spięcia z nią obecnej na tym obszarze infrastruktury drogowej, a do momentu wybudowania Drogi Czerwonej, doraźnej modyfikacji istniejącej na omawianym obszarze infrastruktury drogowej. W związku z powyższym należy dopuścić w omawianym projekcie planu następujące rozwiązania:
  - a) wyjazd z omawianego obszaru przez skrzyżowanie ulicy Litewskiej i Drogi Czerwonej,
  - b) budowa ulicy łączącej ulicę Podolska, z przedłużeniem ulicy Poleskiej biegnącej przez działki o numerach: 990/ 162, 992/ 162, 551/162,
  - c) zachowanie drożności połączenia drogowego między ulicami Śląską i Podolską biegnącego przez działki 169, 1011/ 180,
  - d) przebudowa skrzyżowania ulic Podolskiej i Litewskiej, do czasu wybudowania Drogi Czerwonej
  - e) przebudowa wlotu ulicy Podolskiej na skrzyżowaniu z ulicą Śląską wraz z zamknięciem wyjazdu do ulicy Podolskiej z ulicy biegnącej przez działki o numerach 1229/ 1 i 1456/ 1 (na południe od biurowca Asseco),
  - f) przedłużenie ulicy Poleskiej do działki o numerze 1456/ 1.

Szczegółowy opis proponowanych rozwiązań został zawarty w dołączonym do pisma opracowaniu „Analiza ruchu drogowego wraz z koncepcją obsługi komunikacyjnej” z lutego 2013r. wykonanym przez firmę: POLDUKT PROJEKT.

Prezydent uwzględnił uwagę w części:

Ad 3) Skorygowano linie rozgraniczające placu do zawracania – wyłączono z niego część działki składającego uwagę, z zapewnieniem możliwości zachowania odpowiedniego przekroju drogi, w tym poprowadzenia chodnika.

Wprowadzono zapisy umożliwiające ograniczony ruch pojazdów wielkogabarytowych (możliwość zawracania) na terenie 19 UK,U w obrębie ogólnodostępnego placu.

Ad 4) Projekt planu dopuszcza na przedmiotowych działkach, za wyjątkiem działki nr 444/69 przeznaczonej pod teren kolejowy 39 KK, tymczasowy sposób zagospodarowania, urządzania i użytkowania – parking naziemny wraz z zielenią towarzyszącą, w obrębie terenu przeznaczonego pod Drogę Czerwoną 25 KD-G 2/2 (KD-GP 2/3). Tymczasowe miejsca postojowe nie są wliczane do bilansu miejsc postojowych – mogą być realizowane ponad dopuszczalną na terenie maksymalną liczbę miejsc postojowych.

Ad 5b,f) Uzupełniono zapisy dot. tymczasowego sposobu zagospodarowania, urządzania i użytkowania terenu 25 KD-G wzdłuż terenów 16 U, 23 ZP, KD-X i 15 U o dopuszczenie przejazdu. Umożliwiono w zapisach projektu planu przejazd przez teren 23 ZP,KD-X.

Ad 5c. Wprowadzono zapisy umożliwiające przejazd awaryjny na granicy terenów 14 U/MW3 i 17 U.

Ad 5d,e. Linie rozgraniczające ul. Podolskiej przy skrzyżowaniu z ul. Śląską oraz przy skrzyżowaniu z ul. Litewską umożliwiają ewentualną korektę przebiegu w/w jezdni.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Wyłączenie prywatnych i zagospodarowanych miejsc postojowych oraz okalającego je chodnika z linii rozgraniczających ul. Podolskiej w nieuzasadniony sposób zawęziłoby pas drogi do niecałych 10 m oraz ograniczyłoby możliwość zrealizowania publicznego chodnika tylko do wschodniej strony jezdni.

Zweryfikowano linie rozgraniczające w rejonie działek 923/68, 927/153 oraz 929/154 zgodnie z istniejącym zagospodarowaniem terenu.

Ad 2) Klasa ul. Śląskiej (KD-G) wyklucza realizację nowych indywidualnych zjazdów do nieruchomości. Ponadto proponowany zjazd do garażu podziemnego zlokalizowany jest w obrębie węzła drogowego na spadku ul. Śląskiej/Podjazd. Wjazd/wyjazd w takim miejscu stanowiłby znaczne zagrożenie dla ruchu drogowego.

Ad 3) Nie ma uzasadnienia do przeniesienia placu do zawracania na teren 19 UK/U – droga publiczna z placem do zawracania winna kończyć się na granicy z terenem 19 UK/U.

Ad 5a) Projekt planu rezerwuje teren pod przebieg Drogi Czerwonej bez określenia wyboru wariantu (estakada, płytki lub głęboki tunel, w poziomie terenu, wariant wzdłuż lub częściowo nad torami). Ewentualna możliwość połączenia Drogi Czerwonej z ul. Litewską zostanie rozstrzygnięta na etapie projektu budowlanego drogi. Obecnie koncepcja przebiegu drogi nie zakłada przedmiotowego połączenia.

Ad 5e) Organizacja ruchu nie jest ustaleniem m.p.z.p.

Ad 5f) Nie ma uzasadnienia dla przedłużenia ul. Poleskiej do ul. Podolskiej w formie drogi publicznej.

24. **Paweł Stolarczyk, Zygmunt Ziółkowski i Maciej Zielonka** złożyli uwagę odnośnie karty terenu 30 KD-D, w której wnieśli o ustalenie połączenia drogowego 30 KD-D jako KD-L 1/2 na odcinku od ul. Witomińskiej do ul. Kieleckiej.

Prezydent uwzględnił uwagę w części: projektowane nowe wydzielone drogi 30 KD-D ma szerokość ok 15 m w liniach rozgraniczających. Umożliwia to realizację drogi o parametrach drogi lokalnej.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:



Przedmiotowy odcinak łączy ul. Witomińską (KD-Z) z ul. Poznańską (KD-D), która prowadzi do ul. Kieleckiej (KD-Z). Nieuzasadnione jest ustanawianie ok 200 m odcinka nowej drogi jako drogi lokalnej, tym bardziej, że służyć ma ona przede wszystkim istniejącej i planowanej w tym rejonie nowej zabudowie, a nie stanowić alternatywny w stosunku do ul. Śląskiej przejazd.

**Przewodniczący Rady Miasta Gdyni**

**dr inż. Stanisław Szwabski**