

Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr XLVI/988/14
Rady Miasta Gdyni
z dnia 24 września 2014 r.

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

Projekt miejscowego planu zagospodarowania części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona został wyłożony, z prognozą oddziaływania na środowisko, do publicznego wglądu trzykrotnie.

Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz pierwszy w dniach od 28.05.2012 r. do 26.06.2012 r. złożonych zostało 5 uwag, w ustawowym terminie (tj. do dnia 10.07.2012 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 7371/12/VI/U z dnia 31 lipca 2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 1 uwzględnił w całości, 2 w części, 2 nie uwzględnił.

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

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

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

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

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ze względu na konieczność poszerzenia ul. J. Waszyngtona przedmiotowy obiekt biurowy trzeba będzie docelowo wyburzyć. Użytkownikowi wieczystemu terenu przysługiwać będą roszczenia z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

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

- 1) Dotyczy obszaru nr 01 U/MW3. Wniósł o umożliwienie zwiększenia wysokości do 55 m na łącznej powierzchni nieprzekraczającej 1000 m² powierzchni zabudowy oraz dopuszczenie podwyższenia zabudowy bez ograniczeń na powierzchni nieprzekraczającej 650 m². (Obecnie jest dopuszczone podwyższenie zabudowy do 55 m, na łącznej powierzchni nieprzekraczającej 1500 m² powierzchni zabudowy). Ponadto wniósł o zwiększenie intensywności zabudowy do 4,5 (obecnie jest 4,0). Należy zróżnicować dominanty wysokościowe na tym terenie. Istnieje ryzyko, że przy tak - zdefiniowanych gabarytach (55 m) do powierzchni (1500 m²) powstaną 3 budynki jednakowej wysokości. Dodatkowo może to prowokować do zmnożeniu wyrazu architektonicznego w/w budynków przez projektanta/inwestora. Byłoby to niekorzystne, zważywszy na fakt, jak prestiżowe jest to miejsce. Ponadto na sąsiednim planie dotyczącym rejonu ulic Jana z Kolna i Portowej (będącym w opracowaniu) na terenie przy ul. Św. Piotra planuje się także limit podwyższenia do 55 m, co doprowadzi do powstania zgrupowania budynków 55 metrowych (wszak wiadomo, że na tak cennych terenach wysokość maksymalna z wielkim prawdopodobieństwem równać się będzie wysokości zrealizowanej). Zróżnicowanie wysokości, poprzez podwyższenie zabudowy wyżej niż 55 m wpłynie korzystnie na postrzeganie sylwetki tego obszaru, zwłaszcza od strony Zatoki,

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

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

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

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

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

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

Ad 4) Biorąc pod uwagę położenie terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeża oraz dopuszczenie lokalnych podwyższeń do 36,0 m i 55,0 m w drugiej linii zabudowy od strony nabrzeży, utrzymano ustaloną w projekcie planu dla terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) wysokości zabudowy – do 5 kondygnacji i do 19,0 m z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 22,0 m oraz usytuowania lokalnej dominanty architektonicznej o wysokości do 24,0 m na powierzchni rzutu do 300 m². Na terenie 06 U,P,PM (aktualnie część terenu 04 U,P,PM) zwiększono wysokość zabudowy do 36,0 m, jednak bez zmian ustalonej intensywności zabudowy, a wynika to z planowanej przez ZMPG SA inwestycji.

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

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

- 1) Dotyczy terenu 01 U/MW3. Parametr intensywności zabudowy – 4,0 ogranicza powierzchnię całkowitą inwestycji na tym terenie (11 600 m²) do 46 400 m², a ograniczające wielkość zabudowy parametry wysokościowe 19 (22-55m) umożliwiają chłonność terenu na poziomie ok. 55 000 m². Rzeczywista chłonność terenu przy uwzględnieniu większej powierzchni zabudowy pod dominanty wysokościowe (55 m) może wynosić ok. 75 000 m² pod warunkiem likwidacji zapisu o ograniczeniu intensywności zabudowy i zwiększenia powierzchni zabudowy dominant z 1 500 m² do 3 000 m². Jednocześnie proponowała wprowadzić zapis, aby powierzchnia całkowita parkingów naziemnych nie była brana pod uwagę przy rozliczaniu parametru intensywności zabudowy. Biorąc pod uwagę funkcje, które zostały dla tego obszaru przewidziane w projekcie planu miejscowego, powyższe zmiany pozwoliłyby na bardziej efektywne wykorzystanie terenu i uczyniłyby go bardziej atrakcyjnym inwestycyjnie.
- 2) Dotyczy terenu 02 U/KS. W związku z proponowanym rozszerzeniem dopuszczalnych funkcji o komunikację samochodową na terenach 04 i 05, za wskazane uważała dopuszczenie również zabudowy mieszkaniowej na terenie 02. Istotnym ograniczeniem efektywności zagospodarowania tego terenu jest zapis ograniczający maksymalną powierzchnię zabudowy do 60%. Rezygnacja z tego ograniczenia przy jednoczesnym wprowadzeniu dominanty o wysokości 36 m (zamiast 24 m) na powierzchni 900 m² (a nie 600 m²), pozwoliłoby uzyskać poprawę wykorzystania terenu.
- 3) Dotyczy terenu 03 U. Utrzymanie parametru intensywności zabudowy na poziomie 2,6 ogranicza powierzchnię całkowitą zabudowy do 7 750 m², co przy jednoczesnym ograniczeniu parametrów wysokościowych do 19 m (22-24 m) zapewnia chłonność terenu na poziomie 12 000 m². Wniosła o zwiększenie wysokości dla dominanty z proponowanych wcześniej 22-24 m do 36 metrów. Umożliwi to zwiększenie rzeczywistej chłonności terenu przy uwzględnieniu rezygnacji z parametru intensywności zabudowy i utrzymaniu wyższej dominanty (do 36 m) na powierzchni zwiększonej do 2 000 m². Wprowadzenie zapisu określającego wykorzystanie parkingów dla usług w obszarze 02 oraz wprowadzenie zapisów ograniczających liczbę miejsc parkingowych wzorem ograniczenia ruchu kołowego w centrum miasta pozwoli na uzyskanie lepszych parametrów wykorzystania kwartału.
- 4) Dotyczy terenu 04 U,P,PM oraz 05 U,P,PM. Rezygnacja z funkcji określonej jako PM, przy jednoczesnym utrzymaniu funkcji usług i przemysłu pozwoli na organizację lepszego buforu pomiędzy funkcjami z obszaru 06 z funkcjami z pozostałych obszarów. Wprowadzenie zapisu o dopuszczalnej wysokości zabudowy dominant do 36 m pozwoli na uzyskanie spójnej kompozycyjnie sylwety (załącznik rysunkowy Nr 1 i 2).
- 5) Dotyczy wysokości i intensywności zabudowy terenów od 01 do 05. Dopuszczenie na terenie 03, 04 i 05 dominant o wysokości do 36 m stanowić będzie logiczne uzupełnienie schodowe o niższej wysokości dla dominant z kwartału 01 (tych o wysokościach 55 metrów). Wizualizacje koncepcyjno-projektową tego rozwiązania zawiera załącznik nr 1 - widok od strony wody. Zabudowa o takiej wysokości będzie ponadto korespondować z wysokością budynków położonych lub planowanych w rejonie Sea Towers, terenów Dalmoru, a także Międzytorza. W ten sposób powstanie harmonijna i spójna całość, uwzględniająca potrzeby nowoczesnego zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia i waterfrontu Gdyni. Odnośnie proponowanej intensywności zabudowy na terenach 01, 02 i 03 zwracała uwagę, że podwyższenie parametrów przewidzianych w tym zakresie w projekcie planu miejscowego jest zgodne z uwarunkowaniami przestrzennymi centrum miasta, a także wpływa korzystnie na atrakcyjność inwestycyjną tego obszaru. Rozwiązanie to stwarza szansę na efektywne i sprawne zagospodarowanie tego terenu przez potencjalnych inwestorów. Jednocześnie zlokalizowanie na terenie 02 parkingów „strategicznego” zapewnia odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla obszarów 01 i 03.
- 6) Dotyczy układu drogowego. Proponowała zmianę projektu ruchu drogowego ul. J. Waszyngtona, umożliwiającą prawoskrętny ruch kołowy z ul. J. Waszyngtona w ul. Węglową z jednoczesnym zaniechaniem wprowadzania do projektu planu miejscowego wewnętrznej drogi 18 KDW.

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

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

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

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

Ad 3,5) Uwaga została częściowo uwzględniona – w związku z możliwością powiązania ul. J. Waszyngtona z ul. Węglową oraz rezygnacji z drogi 18 KDW, tereny 03 U i 05 U,P,PM połączono w jeden teren (aktualnie część terenu 03 UC,U), na którym dopuszczono możliwości usytuowania lokalnych dominant architektonicznych o wysokości do 36,0 m, na łącznej powierzchni rzutów do 1500 m² oraz zwiększono wskaźnik intensywności zabudowy – do 3,0.

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

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

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

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

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

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1,5) Projekt planu zakłada bardzo wysoką intensywność wykorzystania terenu 01 U/MW3 – do 4,0. Jest to wartość przekraczająca dwukrotnie typowe, średnie wartości intensywności zabudowy w śródmieściu, przyjęte na poziomie od 1,5 do 2,5. Przyjęty zwiększony wskaźnik intensywności zabudowy dotyczy wybranych, szczególnych fragmentów terenów, do których należy teren 01 U/MW3. Sugerowana liczba mieszkań (ok. 650) – wskazana w załączonej do uwagi koncepcji zagospodarowania terenu 01 U/MW3, wydaje się niezasadna z racji sąsiedztwa terenów portowych i prowadzonej tam uciążliwej działalności (np. pylenie, hałas). W przedłożonej koncepcji nie przedstawiono terenów wypoczynkowych dla mieszkańców, które powinny być nieodłącznym elementem podstawowego standardu zamieszkiwania. Wielkość terenu z trudem umożliwi spełnienie ustalonego w projekcie planu wskaźnika min. $2 \text{ m}^2 / 10,0 \text{ m}^2$ powierzchni użytkowej mieszkań, przy intensywności 4,0. Przy założeniu realizacji ok. 18.000 m^2 pow. użytkowej mieszkań wymagana powierzchnia wypoczynkowa wynosi 3.600 m^2 , podczas gdy powierzchnia terenów wypoczynkowych w poziomie terenu i w poziomie tarasu nad parterem może wynieść do ok. 5.000 m^2 .

Szacowana powierzchnia użytkowa mieszkań wg koncepcji zawartej w uwadze wyniosłaby ok. 32.500 m^2 , co wymagałoby ok. 6.500 m^2 powierzchni wypoczynkowej - wobec ok. 4.000 m^2 możliwych terenów wypoczynkowych w poziomie terenu i w poziomie tarasu nad parterem.

Dodatkowo niezbędna wg przedłożonej koncepcji liczba ok. 800-1200 miejsc postojowych obsługujących zabudowę na terenie 01 U/MW3 (500-800 m.p. wg projektu planu), spowodować może trudności komunikacyjne w obsłudze proponowanego programu, szczególnie w rejonie skrzyżowań z ul. J. Waszyngtona - przy przyjętych niewielkich rezerwach terenu dla rozbudowy układu ulicznego. Z uwagi na zaproponowane w przedłożonej koncepcji prostopadłe usytuowanie zabudowy wysokiej do linii nabrzeża, położenie terenu oraz walory krajobrazowe, ustalono dla zabudowy wysokiej szerokość wymaganego prześwitu, stanowiącego otwarcia w kierunku Basenu T. Wendy, o łącznej szerokości min. 50% długości terenu 01 U/MW3 mierzonej od strony Basenu.

Zgodnie z zapisami projektu planu powierzchnia całkowita wszystkich kondygnacji nadziemnych budynków znajdujących się na danej działce budowlanej brana jest pod uwagę przy obliczaniu wskaźnika intensywności – nie jest zasadne pomijanie powierzchni całkowitej w zależności od funkcji, gdyż każda funkcja realizowana w budynku generuje jego kubaturę.

Ad 2) Biorąc pod uwagę, że teren 02 U/KS położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej ul. T. Wendy i planowanej do rozbudowy ul. J. Waszyngtona, gdzie długookresowy średni poziom dźwięku może przekroczyć dopuszczalne poziomy hałasu dla funkcji mieszkaniowej rozszerzenie dopuszczalnych funkcji oraz zwiększanie intensywności zabudowy nie jest wskazane.

Ad 3,5) Ustalenia projektu planu poprzez przyjęte optymalne wskaźniki parkingowe obligują do realizacji odpowiedniej liczby miejsc postojowych obsługujących zabudowę w obrębie poszczególnych terenów, racjonalnie uzasadnionej w śródmieściu, w związku z tym właściciel terenu będzie zobligowany do zapewnienia odpowiedniej ilości miejsc postojowych w obrębie swojego terenu. W obrębie terenu 02 U/KS ustalono obowiązek realizacji całodobowego parkingu ogólnodostępnego o wielkości min. 150 miejsc postojowych, ponad wymaganą liczbę miejsc wynikającą z programu usługowego planowanego na terenie 02 U/KS.

Ad 4,5) Biorąc pod uwagę położenie terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) w bezpośrednim sąsiedztwie nabrzeża oraz dopuszczenie lokalnych podwyższeń do 36,0 m i 55,0 m w drugiej linii zabudowy od strony nabrzeża, zasadne jest utrzymanie ustalonej w projekcie planu dla terenu 04 U,P,PM (aktualnie część terenu 03 UC,U) wysokości zabudowy – do 5 kondygnacji i do 19,0 m z dopuszczeniem podwyższenia zabudowy do 22,0 m oraz usytuowania lokalnej dominanty architektonicznej o wysokości do 24,0 m na powierzchni rzutu do 300 m^2 .

Ad 9) Uwaga dotyczy terenów morskich wód wewnętrznych, dla których sposób zagospodarowania oraz warunki zabudowy określa się na podstawie przepisów ustawy o obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej i administracji morskiej.

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

Wniósł o ustalenie w karcie terenu zapisów umożliwiających użytkowanie zagospodarowanego terenu na potrzeby dojazdu do hotelu i miejsc parkingowych oraz drogi pożarowej, jako rozwiązania docelowego zgodnego z planem. Powyższe można osiągnąć poszerzając pas terenu objętego kartą terenu 16 KD-X/ZP, co umożliwiłoby pozostawienie obecnego ich zagospodarowania i wykonanie ścieżki rowerowej po jego północnej stronie. W przeciwnym razie hotel w świetle tychże zapisów pozbawiony będzie zgodnego z projektem planu dojazdu, co z jednej, strony spowoduje niemożność uzyskania nowych pozwoleń na budowę np. dla rozbudowy hotelu i znaczące obniżenie wartości nieruchomości (lub wręcz niemożność znalezienia chętnego nabywcy w sytuacji chęci sprzedaży). Przypomniał też, że inwestycje tj. budowa hotelu oraz inwestycje w otoczenie hotelu (dojazd do hotelu, droga pożarowa, parkingi) wykonane zostały w ciągu ostatnich kilku lat i realizowane były w oparciu o ważne pozwolenia na budowę.

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

Uwaga została częściowo uwzględniona – projekt planu uzupełniono o zapisy umożliwiające wykorzystanie ciągu pieszo-jezdnego 16 KD-X/ZP (aktualnie 12 KD-X/ZP) jako drogi pożarowej. Dopuszczono tymczasowy dojazd do hotelu położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem), przecinający ciąg pieszo-rowerowy 16 KD-X/ZP (aktualnie 12 KD-X/ZP) w miejscu wskazanym orientacyjnie na rysunku planu, pod warunkiem organizacji ruchu zapewniającej bezpieczeństwo użytkowników ciągu pieszo-rowerowego. Dojazd tymczasowy może funkcjonować jedynie do czasu zorganizowania dojazdu docelowego od strony ul. Św. Piotra (zlokalizowanego poza obszarem planu).

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

Usankcjonowanie obecnego zagospodarowania terenu w postaci dojazdu do hotelu i miejsc parkingowych jest niemożliwe z uwagi na:

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

Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz drugi w dniach od 01.10.2012 r. do 30.10.2012 r. zostały złożone 3 uwagi, w ustawowym terminie (tj. do dnia 13.11.2012 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 8849/12/VI/U z dnia 5 grudnia 2012 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 2 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił.

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

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

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

7. Hotel Hotton – data wpływu 15.11.2012 r.

odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

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

1) Dotyczy terenu 02 U/KS, 03 U,P oraz 04 U,P. Zamiarem Nauta S.A. jest zrealizowanie na wskazanym obszarze wielko powierzchniowego centrum usługowego (handel, biura, gastronomia, kinoplex) wraz z wielopoziomowym parkingiem na podstawie załączonej koncepcji urbanistyczno-architektonicznej. Spodziewane parametry inwestycji kształtują się następująco:

- powierzchnia usługowa 35 000 m²,
- kinoplex 5 000 m²,
- wielopoziomowy parking 2 5000 m² (około 1000 miejsc parkingowych).

2) Dotyczy terenu 01 U/MW3. Parametr intensywności zabudowy – 4,0 ogranicza powierzchnię całkowitą inwestycji na tym terenie (11 600 m²) do 46 400 m², a ograniczające wielkość zabudowy parametry wysokościowe 19 (22-55 m) umożliwiają chłonność terenu na poziomie ok. 55 000 m². Rzeczywista chłonność terenu przy uwzględnieniu większej powierzchni zabudowy pod dominanty wysokościowe (55 m) może wynosić ok. 75 000 m² pod warunkiem likwidacji zapisu o ograniczeniu intensywności zabudowy i zwiększenia powierzchni zabudowy dominant z 1 500 m²

do 3 000 m². Jednocześnie proponowała wprowadzić zapis, aby powierzchnia całkowita parkingów naziemnych nie była brana pod uwagę przy rozliczaniu parametru intensywności zabudowy. Biorąc pod uwagę funkcje, które zostały dla tego obszaru przewidziane w projekcie planu miejscowego, powyższe zmiany pozwoliłyby na bardziej efektywne wykorzystanie terenu i uczyniłyby go bardziej atrakcyjnym inwestycyjnie.

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

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

Prezydent uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

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

- w miejscu terenów 03,04 U,P, 09 ZP/KD-X oraz części terenu 16 KDW, ustalono przeznaczenie pod tereny zabudowy usługowej z dopuszczeniem lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² – teren 03 UC,U,
- dopuszczono połączenie zabudowy na terenie 02 U/KS z zabudową na terenie 03 UC,U w formie pomostu/kondygnacji nadwieszanej nad ul. J. Waszyngtona (teren 08 KD-Z 1/2 / KD-Z 2/2), o łącznej szerokości do 30,0 m (z zaleceniem realizacji przynajmniej 2 łączników) oraz na wysokości min. 10,5 m nad poziomem jezdni (wysokość zapewniająca widoczność elewacji frontowej budynku B10A-B);
- zmieniono przebieg projektowanego kolektora kanalizacji deszczowej w sposób umożliwiający bezkolizyjną realizację zabudowy,
- ustalono przebieg trasy rowerowej wzdłuż ul. J. Waszyngtona,
- na terenie 03 UC,U z uwagi na ochronę konserwatorską budynku warsztatowego B10A-B ustalono obszar ochrony ekspozycji, z określeniem szczegółowych zasad umożliwiających zachowanie w niezmienionej postaci pierwotnej bryły budynku, jej czytelności i zastosowania rozwiązań architektonicznych, które nie wpłyną negatywnie na odbiór historycznej kompozycji obiektu,
- na terenie 02 U/KS dla obiektu hotelowego położonego na działce nr 1281/11 (poza obszarem objętym planem) przewidziano dojazd oraz lokalizację min. 15 miejsc postojowych.

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

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

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

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

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

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

Nieuwzględnienie części uwagi uzasadnia się następująco:

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

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

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

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

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

Ponadto przypomniał zawartą w poprzednich uwagach z dnia 10.07.2012 r. do projektu planu, historię uzgodnień związanych z budową hotelu i dojazdu do niego.

Prezydent uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

Ad 1) Wszystkie przedstawione warianty zakładają zmniejszenie szerokości ogólnodostępnego ciągu pieszo-rowerowego do 6,0 m i realizację równoległego układu parkingów z drogą dojazdową poza terenem użytkowanym obecnie przez hotel Hotton – na terenie 02 U/KS tj. terenie inwestycyjnym należącym do Stoczni Remontowej Nauta, która przedstawiła inne propozycje zagospodarowania tego terenu. Wniosek taki wymagałby wykupu terenu przez wnoszącego uwagę lub uzyskania tytułu do prawnego dysponowania terenem. Uwagę uwzględniono poprzez dopuszczenie możliwości rozwiązania obsługi komunikacyjnej hotelu poprzez dojazd od skrzyżowania ul. J. Waszyngtona z układem ulic podrzędnych, przez teren d. Stoczni Nauta. Dodatkowo na terenie 02 U/KS, od strony ciągu pieszo-rowerowego zwiększono odległość nieprzekraczalnych linii zabudowy na poziomie parteru, umożliwiając realizację co najmniej 15 miejsc postojowych na terenie bezpośrednio przylegającym do ciągu pieszo-rowerowego i utrzymując dostępność miejsc postojowych dla klientów hotelu podobną do dzisiejszej. Rozwiązanie uzyskało akceptację obecnego właściciela terenu (Nauta).

Ad 2) Wskazane w projekcie planu rozwiązania komunikacyjne zakładają pełne skrzyżowanie ul. J. Waszyngtona z układem ulic podrzędnych za istniejącym budynkiem kotłowni, oparte są na „Koncepcji drogowej przebiegu ulicy Nowej Węglowej klasy Z 2/2 z określeniem zakresu niezbędnej przebudowy istniejącego układu torowego w rejonie projektowanej drogi” opracowanej przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku na zlecenie Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Wskazany na rysunku projektu planu układ jezdni posiada charakter informacyjny i nie stanowi ustaleń planu. Dodatkowo w projekcie planu ustalono, aby na terenie 02 U/KS przewidzieć dojazd do obiektu hotelowego położonego na działce nr 1281/111 (poza obszarem objętym planem) – na rysunku planu wskazano orientacyjnie drogę komunikacji wewnątrz kwartału, dojazd nie jest wymagany w przypadku innego rozwiązania obsługi komunikacyjnej – dojazdu zlokalizowanego poza obszarem planu (od strony ul. Św. Piotra).

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Zmniejszenie szerokości ciągu pieszo-rowerowego do 6,0 m jest nieuzasadnione. Teren 14 KD-X/ZP (aktualnie 12 KD-X/ZP) stanowi fragment większego założenia – publicznego ciągu pieszo-rowerowego, łączącego dworzec PKP Gdynia Główna z terenami zlokalizowanymi na Molu Rybackim, stanowiącego jednocześnie trasy infrastruktury technicznej o podstawowym znaczeniu dla systemów miejskich oraz rezerwę terenu dla przyszłej trasy miejskiej komunikacji zbiorowej.

Ad 2) Utrzymanie obecnego zjazdu z ul. J. Waszyngtona przed budynkiem kotłowni nie jest możliwe z uwagi na docelowy przekrój ulicy (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu) oraz dopuszczalne odległości między skrzyżowaniami na drodze klasy Z 2/2, określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Do projektu planu miejscowego wyłożonego po raz trzeci w dniach od 05.08.2013 r. do 26.08.2013 r. zostały złożone 2 uwagi w ustawowym terminie (tj. do dnia 09.09.2013 r.). Prezydent Miasta Gdyni zarządzeniem nr 11936/13/VI/U z dnia 10 września 2013 r. rozpatrzył uwagi dotyczące projektu planu, 1 uwzględnił w części, 1 nie uwzględnił.

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

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

9. Stocznia Remontowa Nauta S.A. – data wpływu 09.09.2013 r.
odrzuca się w części nieuwzględnionej przez Prezydenta Miasta Gdyni.

Rozstrzygnięcia uzasadnia się następująco:

8. Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik, reprezentowany przez adwokata prof. nadzw. dr hab. Leszka Starostę Kancelaria Adwokacka, oraz reprezentowany przez adw. Andrzeja Zwarę z Kancelarii Radców Prawnych i Adwokatów Głuchowski Siemiątkowski Zwara i Partnerzy, złożył poniższe uwagi:

1) Przedsiębiorstwo SWORD Piły Taśmowe, Roman Wójcik złożył uwagę w formie ”Analizy wpływu rozwiązań m.p.z.p. nr 1106 na funkcjonowanie przedsiębiorstwa SWORD” wraz z zawartymi tam

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

a) szacowane powierzchnie dodatkowe na „nowej” części dz. 37/2 wyniosą:

- zabudowy – ok. 240 m²
- całkowita budynku – ok. 1200 m²
- użytkowa – ok. 840 m² (co wymagałoby realizacji dodatkowo 8 m.p. przy wskaźniku 1m.p./100 m² pow. użytkowej biur).

b) w ustaleniach w karcie terenu 01 U/MW3 należałoby wprowadzić zmiany dostosowując zapisy do nowej sytuacji, w tym w pkt. 1 ust. 5 lit. c: „c) *linie zabudowy:*

- *obowiązujące linie zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,*
- *nieprzekraczalne linie zabudowy oraz nieprzekraczalne linie zabudowy na poziomie parteru zabudowy – zgodnie z rysunkiem planu,*
- *zabudowa pierzejowa wymagana jest od strony ul. J. Waszyngtona, w zakresie wskazanym na rysunku planu;”*

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

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

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

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

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

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

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

- 4) Projekt m.p.z.p. w zakresie w zakresie drogi 10 KD-Z 2/2 przebiegającej przez nieruchomość SWORD narusza konstytucyjną zasadę wolności gospodarczej. Wprowadzenie do projektu m.p.z.p. drogi 10 KD-Z 2/2 w sposób bezsprzeczny wpłynie na możliwość prowadzenia działalności gospodarczej przez SWORD kosztem polepszenia infrastruktury drogowej dla potencjalnych inwestorów. Powyższe stanowi nieuzasadnione ograniczenie możliwości prowadzenia działalności przez SWORD, pomimo że funkcjonuje na rynku już ponad dwudziestu pięciu lat. SWORD działając w zaufaniu do państwa i gminy poczynił szereg inwestycji umożliwiających mu uruchomienie działalności, a następnie do jej rozwijania, tworząc przedsiębiorstwo zdolne operacyjnie do udziału w grze rynkowej i ponoszenia zysków licząc na ich amortyzację w ciągu następnych lat. Działania gminy w postaci projektowanego m.p.z.p. zdają się to zaufanie podważyć.
- 5) Prognoza skutków finansowych uchwalenia m.p.z.p. w sposób nieprawidłowy ocenia szacunkowe koszty oraz wpływy wynikające z uchwalenia i realizacji m.p.z.p. Po pierwsze, znacznie zaniżono szacunkowe koszty wykupienia gruntów prywatnych przez gminę wyceniając je na kwotę 724000 zł. Powyższa kwota nie znajduje odzwierciedlenia w stanie faktycznym. Sama wartość zabudowanej nieruchomości, na której znajduje się SWORD szacowana może być na około 6710000 zł, a wartość całego przedsiębiorstwa na 14000000 zł. Ponadto celem wybudowania drogi 10 KD-Z 2/2 konieczne jest wykupienie od podmiotów prywatnych także innych nieruchomości poza nieruchomością SWORD.

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

Ad 1) Zgodnie z ustaleniami projektu planu na części działki 37/2 (o pow. ok. 703 m²) położonej w obrębie terenu 01 U/MW3, istnieje możliwość realizacji samodzielnego budynku usługowego, zwróconego ścianą bez otworów okiennych lub drzwiowych w stronę granicy sąsiedniej dz. 48/2 (aktualnie dz. 58/2) i usytuowanego bezpośrednio przy granicy tej działki, spełniającego ustalone w projekcie planu parametry zabudowy. Powyższe potwierdza przedłożona przez SWORD Analiza zabudowy – wariant „maksymalny”, z zastrzeżeniem błędnie przyjętego warunku, że realizacja zabudowy sytuowanej bezpośrednio przy granicy działki może nastąpić tylko wtedy, gdy właściciel dz. 37/2 uzyska prawo, w wyniku porozumienia z sąsiadem (-ami) na dz. 48/2 (aktualnie dz. 58/2), do zabudowy na całej wspólnej granicy dz. 37/2 i dz. 48/2 (aktualnie dz. 58/2). Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, §12 ust. 2: „Sytuowanie budynku w przypadku, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dopuszcza się w odległości 1,5 m od granicy lub bezpośrednio przy tej granicy, jeżeli wynika to z ustaleń planu miejscowego...”. Dodatkowe możliwości przekroczenia wyznaczonych w projekcie planu linii zabudowy dopuszczone są dla balkonów lub wykuszy wysuniętych nie więcej niż 1,0 m oraz elementów fasad elewacji zlokalizowanych powyżej poziomu parteru i wysuniętych nie więcej niż 0,35 m – w przypadku sytuowania ww. elementów w pasie drogowym za zgodą zarządcy drogi.

Powierzchnia terenu przedsiębiorstwa SWORD dostępna dla zabudowy, zgodnie z ustaleniami projektu planu, wynosi ok. 650 m². Pozwala to na realizację ok. 3200 m² pow. całkowitej (5 kondygnacji) i ok. 2600 m² pow. użytkowej biur. Wymagane miejsca parkingowe dla takiej powierzchni biurowej wynoszą 26-52 m.p. Jak wykazano w załączonej analizie możliwe jest na przedmiotowej działce urządzenie 10 m.p., a w przypadku miejsc dwupoziomowych ok. 20 m.p. Zatem wymagania parkingowe, a nie linie zabudowy, ograniczają możliwość pełnego wykorzystania chłonności działki. W związku z powyższym nie ma uzasadnienia dla postulowanego lokalnego zawężenia pasa drogowego ul. J. Waszyngtona o ok. 6,0 m na wysokości dz. 37/2 – przy pozostawieniu wycofanego parteru nie poprawi to możliwości realizacji miejsc postojowych.

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

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

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

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

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

Prezydent uwzględnił uwagę w części w nw. sposób:

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

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

Nieuwzględnienie uwagi uzasadnia się następująco:

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

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

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