

ZARZĄDZENIE NR 4241 /16/VII/U

PREZYDENTA MIASTA GDYNI

z dnia 15.03. 2016 r.

w sprawie: rozpatrzenia wniosków złożonych do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona

Na podstawie art. 17 pkt 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U. z 2015 r. poz. 199 z późn. zm.¹) oraz uchwały XIII/253/15 z dnia 28 października 2015 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona zarządza się, co następuje:

§ 1. Zestawienie wniosków, które wpłynęły po podjęciu przez Radę Miasta Gdyni uchwały nr XIII/253/15 z dnia 28 października 2015 r. w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona oraz rozstrzygnięcia w sprawie uwzględnienia wniosków zawiera „Wykaz wniosków do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego” stanowiący załącznik nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 2. Rozstrzygnięcia zawarte w wykazie kieruje się do uwzględnienia w trakcie prac związanych z przygotowaniem projektu planu.

§ 3. Wykonanie zarządzenia powierza się Dyrektorowi Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni.

§ 4. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezydent Miasta Gdyni

dr Wojciech Szczurek

¹ Zmiany tekstu jednolitego ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2015 roku poz. 443, poz. 774, poz. 1265, poz. 1434, poz. 1713, poz. 1777, poz. 1830, poz. 1890.

WYKAZ WNIOSKÓW DO MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO

Wykaz dotyczy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona

Lp.	Data wpływu wniosku	Nazwisko i imię lub nazwa jednostki organizacyjnej i adres	Treść wniosku	Oznaczenie nieruchomości, której dotyczy wniosek	Rozstrzygnięcie Prezydenta Miasta w sprawie rozpatrzenia wniosku		Uwagi
					wniosek uwzględniony	wniosek nieuwzględniony	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
Wykaz wniosków do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego złożonych po podjęciu uchwały nr XIII/253/15 z dnia 28 października 2015 roku w sprawie przystąpienia do sporządzania planu w terminie wyznaczonym w ogłoszeniu							
1.	02.12.15 r.	Zarząd Województwa Pomorskiego ul. Okopowa 21/27 80-810 Gdańsk	Informuje, że stosownie do treści art. 38b ust. 4 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 r., poz. 199 ze zm.) audyt krajobrazowy uchwała sejmik województwa. Stosownie do treści art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 24 kwietnia 2015 r. o zmianie niektórych ustaw w związku ze wzmocnieniem narzędzi ochrony krajobrazu (Dz. U. z 2015 r., poz. 774), która weszła w życie z dniem 11.09.2015 r., termin na uchwalenie przez sejmik pierwszego audytu krajobrazowego upływa z dniem 11.09.2018 r. Wierunkiem rozpoczęcia prac nad tym dokumentem jest m.in. ustalenie zakresu i metodologii sporządzania audytu, w drodze rozporządzenia Rady Ministrów. Na dzień wpływu ww. zawiadomienia brak jest dokumentu będącego podstawą uzgodnienia w zakresie uwzględnienia wyników audytu krajobrazowego, a tym samym niemożliwym jest przesłanie wniosków do w/w opracowania planistycznego. 1. Informuje, że: a) projekt m.p.z.p. podlega uzgodnieniu z zarządem województwa w zakresie odpowiednich zadań samorządowych; b) wykaz zadań samorządu województwa znajduje się w tekście Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego w części Narzędzia Realizacji Planu, w rozdziale 15.3. Programy Samorządu Województwa Pomorskiego, a rozmieszczenie na rys. 63. c) w dniu 25.11.2013 r. Sejmik Województwa Pomorskiego uchylił Program Małej Relencji Województwa Pomorskiego do roku 2015, Program Udrażnienia Rzek Województwa Pomorskiego, Program rozwoju dróg wodnych Dłży Wisły i Zalewu Wiślanego – Pełta Żuławska Międzynarodowa Droga Wodna E-70; d) dla terenu objętego projektem planu nie umieszczono w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego zadań samorządu województwa – w postaci inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, ustalonych w dokumentach przyjętych przez Sejmik Województwa Pomorskiego. 2. Wnioskuje o wykorzystanie pozostałych zapisów Planu zagospodarowania przestrzennego województwa	Obszar planu	Ad 1,4,5) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 2,3) Wnioski do uwzględnienia w zakresie dotyczącym ustaleń planu miejscowego.		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			pomorskiego, w zakresie dostosowanym do problematyki projektu m.p.z.p. 3. Wnosi o uwzględnienie, w miarę istniejącej potrzeby, innych dokumentów wymienionych w planie, uchwalonych przez Sejmik Województwa Pomorskiego lub Zarząd Województwa Pomorskiego, które wyznaczają kierunki rozwoju lub określają ramy prowadzenia działań prozwojowych (zawarte w nich zapisy należy traktować jako wniosek, nie mające charakteru ustaleń). 4. Informuje, że samorząd województwa dysponuje analizami i studiami oraz koncepcjami – które wymienienia w piśmie, z których można uzyskać istotne dla planu informacje. 5. Informuje, że na obszarze gminy przewiduje się realizację przedsięwzięcia strategicznego „Pomorskie Trasy Rowerowe R-10 i Wisłańska Trasa Rowerowa (R-9)”.				
2.	19.11.15 r.	Zarząd Drog i Zieleni ul. 10 Lutego 24 81-364 Gdynia	Wnosi o uwzględnienie w opracowywanym planie linii rozgraniczających zgodnych z opracowywanym obecnie (uzgodnione plany sytuacyjne projektu drogowego) projektem budowlanym Nowej Węglowej i Nowej Waszyngtona oraz przeanalizowanie możliwości obsługi komunikacyjnej terenu po Stoczni Remontowej Nauta, w kontekście przyjętych w ww. projekcie budowlanym rozwiązań komunikacyjnych tj. z pominięciem ul. Węglowej.	Obszar planu	Uwzględnić linie rozgraniczające drog: Nowej Waszyngtona i Nowej Węglowej, w oparciu o opracowywany obecnie projekt budowlany Nowej Węglowej i Nowej Waszyngtona. W związku ze stanowiskiem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. uniemożliwiającym realizację dojazdu na teren po Stoczni Remontowej Nauta od drogi wewnętrznej (ul. Węglowa), przeanalizować możliwość obsługi komunikacyjnej tego terenu z pominięciem ul. Węglowej. Ostateczny sposób obsługi komunikacyjnej przedmiotowego terenu, wymaga uzgodnienia z właścicielem terenu – Stoczną Remontową Nauta oraz z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.		
3.	02.12.15 r.	Wojewódzki Sztab Wojskowy ul. Do Studziń 45 80-921 Gdańsk	Ze względu na występowanie na obszarze objętym projektem planu infrastruktury teletechnicznej Marynarki Wojennej wnioskuję o uzgodnienie przedmiotowego planu z Komendantem Zespołu Zarządzania Wspieraniem Teleinformatycznym (ul. Stróżacka 2-8, 81-660 Gdynia), w zakresie wskazywania miejsc w których znajdują się sieci teletechniczne.	Obszar planu	Wniosek do uwzględnienia w zakresie dotyczącym ustaleń planu.		
4.	02.12.15 r.	Komendant Miejski Państwowej Straży Pożarnej w Gdyni ul. Władysława IV 12/14 81-353 Gdynia	Wnosi poniższe wnioski: 1. Teren objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego znajduje się w strefie oddziaływania nadciśnienia w przypadku wybuchu gazu w Zakładzie Dużego Ryzyka Morski Terminal Gazowy LPG „Gasien S.A.” 2. W zakresie przeciwożarowego zaopatrzenia w wodę dla zapewnienia możliwości intensywnego czyszczenia wody	Obszar planu	Ad 1) Informacja do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 4) Wniosek do uwzględnienia w zakresie dotyczącym ustaleń planu.	Ad 2.3) Projekt instalacji hydrantowej nie dotyczy zakresu ustaleń planu.	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			do celów przeciwpożarowych na sieciach wodociągowych o średnicy nominalnej nie mniejszej niż DN 250 powinny być instalowane hydranty nadziemne, spełniające następujące wymagania: – średnica nominalna hydrantu powinna wynosić DN 100 lub DN 150; – wydajność nominalna przy ciśnieniu nominalnym 0,2 MPa mierzonym na zaworze hydrantowym podczas poboru wody nie może być mniejsza niż 20 dm³/s; – hydranty powinny być usytuowane w miejscach dostępnych z głównych dróg komunikacyjnych na terenie jednostki osadniczej; – miejsce usytuowania hydrantu należy oznakować znakami zgodnymi z Polskimi Normami wraz z podaniem na znaku dodatkowym wielkości charakterystycznych hydrantu; – przy hydrancie należy przewidzieć stanowisko czerpania wody o wymiarach zapewniających swobodny dostęp do hydrantu; – na stanowisku czerpania wody należy umieścić znak parkowania. 3. W zakresie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę dla zapewnienia możliwości czerpania wody do celów przeciwpożarowych na sieciach wodociągowych o średnicy nominalnej mniejszej niż DN 250 powinny być instalowane hydranty nadziemne (w uzasadnionych przypadkach podziemne), spełniające następujące wymagania: – średnica nominalna przewodów w sieci wodociągowej wykonanej jako obwodowa powinna wynosić co najmniej DN 100; – średnica nominalna przewodów w sieci wodociągowej wykonanej jako rozgałęzionowa powinna wynosić co najmniej DN 125; – średnica nominalna przewodów w sieci wodociągowej w odgałęzieniach sieci obwodowej powinna wynikać z obliczeń hydraulicznych; – średnica nominalna hydrantu powinna wynosić DN 80; – wydajność nominalna przy ciśnieniu nominalnym 0,2 MPa mierzonym na zaworze hydrantowym podczas poboru wody nie może być mniejsza niż 10 dm³/s. 4. W zakresie zapewnienia dojazdu służb ratowniczych – zaprojektować drogę pożarową o odpowiednich parametrach.				
5.	01.12.15 r.	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ul. M. Flisa 2 02-247 Warszawa	1. Informuje, że na obszarze opracowania obowiązują nieprzekraczalne ograniczenia wysokości obiektów budowlanych (budynki i budowle, w tym inwestycje celu publicznego z zakresu łączności publicznej) oraz naturalnych, określone w dokumentacji projektowanego lotniska Gdynia - Oksywie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty	Obszar planu	Ad 1,2,3,4,6) Informacje i wnioski do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu i tworzenia w zakresie dotyczącym ustaleń planu. Ad 5) Z informacji uzyskanych w dniu 26.02.2016 r., od pracownika Urzędu Lotnictwa Cywilnego wynika, iż radar meteorologiczny w Gdańsku		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. Nr 130, poz. 1192 z późn. zm.). 2. Ograniczenie wysokości obiektu obejmujące także umieszczone na nim urządzenia, a w szczególności anteny, reklamy, a w przypadku dróg lub linii kolejowych - również ich skrajnie, zgodnie z § 3 ust. 1 rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. Nr 130, poz. 1192 z późn. zm.). 3. W odległości do 5 km od granicy lotniska zabrania się budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków zgodnie z przepisami ustawy — Prawo lotnicze zgodnie z art. 87 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.). 4. Przeszkody lotnicze muszą być zgłoszone Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz oznakowanie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. Nr 130, poz. 1193 z późn. zm.). 5. Obszar objęty planem znajduje się w strefie ograniczonej wysokości zabudowy lotniczego urządzenia naziemnego - radanu meteorologicznego, którego właścicielem jest Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, ul. Podlesna 61, 01-673 Warszawa: — którego budowa i eksploatacja jest celem publicznym w rozumieniu art. 6 pkt 1b ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2014 r. poz. 518 z późn. zm.); — któremu zapewnia się odpowiednie środki ochrony, aby zabezpieczyć go przed uszkodzeniem lub zakłóceniami w jego działaniu zgodnie z Załącznikiem Va, część A — Charakterystyka fizyczna, infrastruktura i urządzenia, punkt 3 lit. d rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającej dyrektywę 2006/23/WE (Dz. Urz. L nr 309 s. 51 z 24 listopada 2009 r.); — który nie może być zakłócany oraz którego działanie nie może być negatywnie zmienione przez źródła promieniowania lub obecność stałych bądź ruchomych przedmiotów zgodnie z Załącznikiem Va, część A — Charakterystyka fizyczna, infrastruktura i urządzenia, punkt 3 lit. e w/w rozporządzenia (WE) Nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. Informuje, że granice (także pionowe) stref ochrony lotniczego urządzenia naziemnego są do pozyskania u właściciela urządzenia.		Rębiechowie posiada strefę ochroną o promieniu 30 km, w zakresie której istnieją następujące ograniczenia dla zabudowy: 1) do 600 m, gdzie obowiązuje zakaz zabudowy, 2) 600 do 1,5 km, gdzie dopuszcza się zabudowę o wysokości do 15 m od poziomu terenu, 3) 1,6 do 6 km, gdzie dopuszcza się zabudowę o wysokości do 20 m od poziomu terenu oraz kominy o średnicy nieprzekraczającej 5 m, 4) powyżej 6 km, gdzie dopuszcza się zabudowę bez ograniczeń wysokości, z zakazem lokalizacji turbin wiatrowych z uwagi na ruchome części zakłócające pracę radanu. Obszar objęty projektem planu znajduje się w 4 strefie ograniczeń dla zabudowy, tj. powyżej 6 km od radanu, gdzie dopuszcza się zabudowę bez ograniczeń wysokości, z zakazem lokalizacji turbin wiatrowych. Ustalenia projektu planu są zgodne z planem obowiązującym i nie dopuszczają lokalizacji turbin wiatrowych.		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			6. Powyższa opinia uwzględnia ograniczenia zabudowy jedynie w odniesieniu do obiektów lotnictwa cywilnego.				
6.	30.11.15 r.	Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji ul. Witomińska 29 81-311 Gdynia	1. Informuje, że na terenie objętym procedowanym planem nie ma przewodów wodociagowych i kanalizacyjnych wchodzących w skład urządzeń będących w posiadaniu Spółki. 2. W celu zaopatrzenia w wodę i odprowadzenia ścieków z nieruchomości położonych w rejonie objętym ww. planem, konieczna będzie budowa sieci wodociagowej i kanalizacyjnej oraz ewentualna rozbudowa istniejących sieci. 3. W związku z powyższym wyprzedzająco względem działań inwestycyjnych wymagających uzyskania warunków przyłączenia do sieci wodociagowej i kanalizacyjnej konieczna jest budowa tych sieci między innymi na podstawie koncepcji zaopatrzenia w wodę i odprowadzania ścieków (opracowanej w oparciu o sporządzany plan zagospodarowania przestrzennego oraz zgodną z nim koncepcję drogową). 4. Projektując ciągi komunikacyjne należy mieć na uwadze, to aby przewody wodociagowe i kanalizacyjne budowane na terenie objętym powyższym opracowaniem mogły znajdować się w liniach rozgraniczających ulic lub w liniach rozgraniczających specjalnie wydzielonych pasów technicznych mających połączenie z drogami publicznymi. Dla przebudowywanej ul. Waszyngtona (znajdującej się na terenie objętym procedowanym planem) zostały wydane warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać projektowane w niej sieci (nr TT-506-Gd-23694/15 z dnia 09.09.2015). 5. Informuje, że zgodnie z zapisami planów nr 1101z, 1103, 1105 oraz 1106 dla odprowadzenia ścieków z terenów objętych procedowanym planem niezbędna jest budowa nowej przepompowni ścieków „Śródmieście”.	Obszar planu	Ad 1.2.5) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 3.4) Wniosek do uwzględnienia w zakresie dotyczącym ustaleń planu.		
7.	13.11.15 r.	Operator Gazociągów Przesyłowych GAZ-SYSTEM S.A. Oddział w Gdańsku ul. Wąłowa 47 80-858 Gdańsk	Informuje, iż na terenie objętym opracowaniem nie posiada obiektów systemu przesyłowego gazu.	Obszar planu	Informacja do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu.		
8.	13.11.15 r.	Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o.o. ul. Wąłowa 41/43 80-858 Gdańsk	1. Informuje, że w granicach obszaru objętego opracowaniem nie posiada dystrybucyjnej sieci gazowej. 2. W treści sporządzonego planu miejscowego proponuje wprowadzenie zapisów umożliwiających: a) poprowadzenie gazociągów w pasach drogowych poza jezdnią lub w specjalnie wytyczonych pasach infrastruktury technicznej celem przyłączenia klientów, b) wykorzystanie paliwa gazowego także do celów grzewczych, jako niskoemisyjne źródło ciepła, 3. Informuje, że przyłączenie do sieci gazowej jest	Obszar planu	Ad 1.3) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 2a) Ustalić zasadę, że sieci infrastruktury technicznej należy prowadzić w liniach rozgraniczających dróg, ciągów pieszo – jezdnych, pieszych, rowerowych, równoległe do linii rozgraniczających, z uwzględnieniem możliwości prowadzenia w przyszłości innych		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			możliwe na wnioski zainteresowanych po przeprowadzeniu analiz techniczno - ekonomicznych uzasadniających inwestycję.		elementów sieci, odpowiadających tej zasadzie dopuszczalne są w zasadach przypadkach, w szczególności gdy brak jest technicznych możliwości jej spełnienia. Ad 2b) Dopuszczalne w obszarze planu niskiemisyjne źródła ciepła, niewykorzystujące węgiel lub olej mineralny jako paliwa, w przypadku: - obiektów, w których przewidywana szczytowa moc ciepła wynosi mniej niż 50 kW, - obiektów, w których przewidywana szczytowa moc ciepła wynosi 50 kW lub więcej, jeżeli audyt efektywności energetycznej uzasadni, że wprowadzenie danego źródła ciepła będzie bardziej efektywne energetycznie od przyłączenia do m.s.c., indywidualnego odnawialnego źródła ciepła, źródła ciepła użytkowego w kogeneracji lub ze źródła ciepła odpadowego z instalacji przemysłowej.		
9.	02.12.15 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Biuro Nieuchomości i Geodezji Kolejowej Wydział Nieuchomości i Geodezji w Gdańsku ul. Dyrekcyjna 24 80-852 Gdańsk		1. Informuje, że w załączniku 1 do Uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15.05.2015 r. w sprawie ustanowienia krajowego Programu Kolejowego (KPK) do 2023 r., zawierającym listę projektów podstawowych i rezerwowych RPO objętych KPK, pod lp. 62 na liście podstawowej, umieszczony został projekt pn. "Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego Gdynia". W ramach prac przygotowawczych opracowywane jest obecnie Studium Wykonalności, które określi szczegółowy zakres projektu. W związku z powyższym na tym etapie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie wnosi uwag. 2. Informuje, że tereny objęte planem będące w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, należy bezwzględnie każdorazowo uwzględniać min. n/w przepisy: - ustawa z dn. 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2013, poz.1594 z późn. zm.), - rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 07.08.2008 r. w sprawie wymagań odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przedpożarowych (Dz. U. 2008, Nr 153, poz.955 z późn. zm.), - rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), - rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki	Obszar planu	Ad 1,2,4) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 3) W obszarze objętym projektem planu i jego bezpośrednim sąsiedztwie nie występują linie kolejowe. Tereny wzdłuż istniejących portowych bocznic kolejowych nie będą przeznaczone w projekcie planu na funkcję chronioną przed hałasem.		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			Morskiej z dn. 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 1998, Nr 151, poz.987 z późn. zm.), – rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U. 1998, Nr 33, poz.144 z późn. zm.), – rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. 2002, Nr 75, poz. 680 z późn. zm.), – ustawa z dn. 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz.U. 2013, poz. 1409). Powyższe przepisy uwzględniają m.in. następujące uwarunkowania prawne odnoszące się do sytuowania budynków i zieleni w sąsiedztwie terenów kolejowych tj.: – zgodnie z art. 53, ust. 2 i 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.); 2. Budowle i budynki mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 10 m od granicy obszaru kolejowego, z tym, że odległość ta od osi skrajnego toru nie może być mniejsza niż 20 m, z zastrzeżeniem ust. 4. 3. Odległości, o których mowa w ust. 2, dla budynków mieszkalnych, szpitali, domów opieki społecznej, obiektów rekreacyjno-sportowych, budynków związanych z wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży powinny być zwiększone, w zależności od przeznaczenia budynku, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku, określonych w odrębnych przepisach." – zgodnie z § 325 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. 2002 nr 75 poz. 690 z późn. zm.); 1. Budynki mieszkalne, budynki zamieszkania zbiorowego i budynki użyteczności publicznej należy sytuować w miejscach najmniej narażonych na występowanie hałasu i drgań, a jeżeli one występują i ich poziom będą powodować w pomieszczeniu tych budynków przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu i drgań, określonych w Polskich Normach dotyczących dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w pomieszczeniach oraz oceny wpływu drgań na budynki i na ludzi w budynkach, należy stosować skuteczne zabezpieczenia. 2. Budynki z pomieszczeniami wymagającymi ochrony przed zewnętrznym hałasem i drganiami należy chronić przed tymi uciążliwościami poprzez zachowanie				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			odpowiedniej odległości od ich źródeł, usytuowanie i ukształtowanie budynku, stosowanie elementów amortyzujących drgania oraz osłaniających i ekranujących przed hałasem, a także racjonalne rozmieszczenie pomieszczeń w budynku oraz zapewnienie izolacyjności akustycznej przegrod zewnętrznych określonej w Polskiej Normie dotyczącej wymagań izolacyjności akustycznej przegród w budynkach oraz izolacyjności akustycznej elementów budowlanych: – zgodnie z §1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymania zasłon odsłoniętych oraz pasów przeciwpowozowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1227); §1 Na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego. ” 3. Powinien zostać umieszczony zapis nakładający obowiązek stosowania zabezpieczeń akustycznych na inwestora lokalizującego budynki w rejonie oddziaływania akustycznego użytkowanej linii kolejowej. 4. Informuje, iż zastosowanie ww przepisów pozwoli uniknąć nieporozumień na etapie projektowania, budowy i użytkowania budynków i obiektów budowlanych na działkach przyległych do terenów kolejowych.	Obszar planu	Ad 1,3) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 2) Przewidzieć możliwość realizacji na obszarze planu podziemnych linii kablowych 110 kV. Ad 4) Wniosek do uwzględnienia w zakresie dotyczącym ustaleń planu miejscowego. Ad 7,8) Dopuścić możliwość przebudowy, rozbudowy, budowy sieci, obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej na wszystkich terenach, w miejscach dostępnych dla właściwych służb eksploatacyjnych, w sposób niekolidujący z istniejącą lub przewidzianą w planie zabudową i zagospodarowaniem terenu.	Ad 2) Zgodnie z ostatnimi orzeczeniami sądów administracyjnych, za nieopuszczalne uznaje się „otwieranie” norm planu miejscowego poprzez odesłania do nieprzewidzianych przepisami prawa procedur lub czynności, takich jak m.in. wnioskowany zapis ustalający konieczność uzgodnienia z zarządcą sieci planowanego zagospodarowania w obszarze pasa ograniczeń od linii elektroenergetycznej 110 kV. Ad 5,6) Wniosek nie dotyczy zakresu ustaleń planu miejscowego. Ad 9) Plan miejscowy nie przewiduje wyznaczenia obszarów, na których rozmieszczone będą urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW. Ad 10) Z uwagi na położenie obszaru objętego planem w śródmieściu Gdyni, gdzie dąży się do uzyskania spójnego zespołu przestrzennego tworzącego istony element większego założenia	
10.	20.11.15 r.	Energia Operator S.A. ul. Marynarki Polskiej 130 80-557 Gdańsk	Wnosi poniższe wnioski: 1. Przez obszar objęty opracowaniem przebiegała linie kablowe średniego napięcia SN-15 kV. Ponadto na terenie planu zlokalizowana jest stacja transformatorowa 150/4 kV o nazwie T-2005 PZ-Port Handlowy. 2. Przez obszar planu przebiega trasa dwutorowej planowanej linii kablowej WN-110 kV rekcji planowany GPZ Gdynia Centrum (poza planem) - GPZ Port. W związku z powyższym prosi o umieszczenie w planie zapisu nt. możliwości lokalizacji na przedmiotowym terenie infrastruktury elektroenergetycznej 110 kV. Dodatkowo informuje, iż na etapie projektowania trasa linii może ulec pewnym korektom, które mogą być podyktowane wymogami technicznymi lub formalnymi. Realizację przedmiotowej inwestycji przewiduje się z końcem roku 2020. Wzdłuż linii kablowej 110 kV obowiązuje pas ograniczeń o szerokości 3 metrów (po 1,5 metra od osi linii). Wobec tego w części graficznej planu należy wyznaczyć ten pas oraz umieścić w części tekstowej, oprócz powyższej informacji, również następujący zapis: „Zagospodarowanie w obszarze pasa ograniczeń linii elektroenergetycznej 110 kV należy uzgodnić z jej zarządcą”. 3. Przebieg sieci elektroenergetycznej przedstawiono na załączniku graficznym, zgodnie z legendą zamieszczoną na				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			końcu pisma. 4. Istniejącą i projektowaną sieć elektroenergetyczną należy przystosować do planowanego zagospodarowania. 5. Usunięcie wszelkich kolizji istniejącej sieci elektroenergetycznej z obiektami projektowanymi odbywa się w porozumieniu z zarządcą sieci. 6. Zasilanie odbiorców w energię elektryczną następuje na podstawie warunków przyłączenia określonych przez Energa - Operator S.A. Oddział w Gdańsku, z istniejącej bądź projektowanej sieci elektroenergetycznej. 7. Budowa stacji transformatorowych możliwa w każdym terenie, w ilości zależnej od potrzeb. 8. Możliwa rozbudowa, przebudowa oraz budowa nowych sieci elektroenergetycznych, kablowych oraz napowietrznych w każdym terenie, po uprzednim uzyskaniu zgody właściciela działki. 9. Jeżeli na obszarze objętym opracowaniem przewiduje się wyznaczenie obszarów, na których rozmieszczone będą urządzenia wytwarzające energię z odnawialnych źródeł energii o mocy przekraczającej 100 kW należy ustalić ich rozmieszczenie wraz ze strefami ochronnymi związanymi z ograniczeniami w zabudowie oraz zagospodarowaniu i użytkowaniu terenu zgodnie z art. 15, ust. 3, pkt 3a ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. 10. Wnosi się o umieszczenie w części tekstowej planu zapisu dopuszczającego sytuowanie budynku stacji transformatorowej bezpośrednio przy granicy działki. 11. Proponuje umieszczenie następującego zapisu w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w definicjach: teren - obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi o jednakowych zasadach zagospodarowania, którego przeznaczenie zostało określone w odpowiedniej karcie terenu, przeznaczony także pod drogi, sieci i urządzenia sieciowej infrastruktury technicznej. Zapis taki umożliwi budowę infrastruktury technicznej łącznie ze stacjami transformatorowymi 15/0,4 kV w każdym terenie. Na etapie uzgadniania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wnioskodawca nie jest w stanie przewidzieć przyszłego zapotrzebowania odbiorców na moc, a w konsekwencji koniecznej rozbudowy sieci elektroenergetycznej. 12. Prosi o przedłożenie projektu planu do uzgodnienia w Energa-Operator S.A. Oddział w Gdańsku, Wydział Rozwoju, ul. Marynarki Polskiej 130, 80-557 Gdańsk.			kompozycyjnego w sferze szczególnej aktywności publicznej miasta, nowoprojektowane stacje transformatorowe na terenach zabudowy powinny być realizowane jako obiekty wbudowane. Stacje realizowane na terenach portowych nie są wydzielane – brak uzasadnienia dla przekazywania terenów portowych operatorowi sieci elektroenergetycznych. Ad 11) Wprowadzenie proponowanego zapisu/definicji nie jest konieczne z uwagi na: - ustalenia projektu planu, dopuszczające lokalizację nowoprojektowanych stacji transformatorowych w ilości niezbędnej do zasilania w energię elektryczną projektowanych obiektów budowlanych - szczegółową lokalizację, powierzchnię terenu oraz typ stacji należy uzgodnić z gestorem sieci elektroenergetycznej, - ustaloną zasadę, iż sieci infrastruktury technicznej należy prowadzić w liniach rozgraniczających dróg, ciągów pieszo – jezdnych, pieszych, rowerowych, równoległe do linii rozgraniczających, z uwzględnieniem możliwości prowadzenia w przyszłości innych elementów sieci; odsłonięcia od tej zasady dopuszczalne są w uzasadnionych przypadkach, w szczególności gdy brak jest technicznych możliwości jej spełnienia. Ad 12) Zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie ma obowiązku występowania o uzgodnienie ani o opinię o projekcie planu do Energa-Operator S.A. Pomimo braku obowiązku projekt planu zostanie przekazany do zaopiniowania.	
11.	30.11.15 r.	Okręgowe Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej ul. Opata Hackiego 14 81-213 Gdynia	1. Informuje, że na terenie objętym opracowaniem planu, znajdują się następujące sieci ciepłe, które są własnością OPEC Gdynia: wysokoparametrowa, preizolowana sieć ciepła 2xDN200 biegnąca od strony ul. T. Wendy, przez teren planu do grupowego węzła ciepłego Stoczni Remontowej	Obszar planu	Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu.		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			„NAUTA”. Ww. sieć ciepła 2xDN200 posiada rezerwę mocy ciepłej dla obiektów istniejących i projektowanych na terenie objętym opracowaniem; – wysokoparametrowe przyłącza ciepłone; Jednocześnie informuje, iż na terenie objętym opracowaniem planu, zlokalizowane są również sieci ciepłone, które nie są własnością OPEC Gdynia. Ich właścicielem jest: – Stocznia Remontowa „Nauta” S.A. ul. Waszyngtona 1, 81-342 Gdynia, – Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. ul. Rotterdamska 9, 81-337 Gdynia. 2. Projektując nowe obiekty terenowe i budynki należy przewidzieć w m.p.z. pasy technologiczne terenu o szerokości ok. 2,0 m, poza jezdnią, wolne od zabudowy i innego uzbrojenia podziemnego, przeznaczone na ewentualną rozbudowę sieci ciepłonych, które są własnością OPEC Gdynia. 3. Przy opracowywaniu ww. projektu miejscowego planu zagospodarowania-przestrzennego, -w celu umożliwienia wykonania czynności remontowych, eksploatacyjnych oraz dojazdu sprzętu do ww. infrastruktury ciepłowniczej i w celu zapewnienia bezpieczeństwa infrastruktury ciepłowniczej, należy zachować minimalne odległości istniejących i projektowanych budynków (maksymalny rzut obiektu) od istniejących i projektowanych sieci ciepłowniczych w oparciu o: – „Wymagania techniczne Cobotri Instal. WTWIO sieci ciepłowniczych przeizolowanych”. Wydanie: 06.2002; – Warunki techniczne OPEC Gdynia, w przypadku wystąpienia kolizji projektowanych obiektów z istniejącą infrastrukturą ciepłowniczą, określające bezpieczeństwo budowli oraz sieci ciepłonej, jak również możliwość dostępu do sieci w celu wykonania prac konserwacyjnych i remontowych; – Indywidualne wytyczne OPEC Gdynia dotyczące minimalnych odległości projektowanych obiektów od sieci ciepłonych, gdzie główne i decydujące znaczenie ma bezpieczeństwo budowli oraz sieci ciepłonej, jak również możliwość dostępu do sieci w celu wykonania prac konserwacyjnych i remontowych. 4. W strefach, określonych w ww. „Wymaganiach technicznych Cobotri Instal. WTWIO sieci ciepłowniczych przeizolowanych” oraz w pobliżu pasów technologicznych, OPEC Gdynia nie wyraża zgody na wznoszenie budynków, nasady drzew i krzewów oraz podejmowanie działalności mogącej mieć negatywny wpływ na trwałość i prawidłową eksploatację ciepłociągu. Jednocześnie, przy planowaniu nasadzenia drzew należy uwzględnić wymagania, iż rzut				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			korony drzew winien znajdować się w odległości nie mniejszej niż 2 m od krawędzi sieci ciepłych i krawędzi kanałów ciepłowniczych. Wszelkie działania inwestycyjne w tych strefach należy uzgodnić z OPEC Gdynia. 5. Informuje, że istniejąca i projektowana kanalizacja sanitarna i deszczowa winna przebiegać pod projektowanymi i istniejącymi sieciami ciepłowniczymi. Jednocześnie OPEC Gdynia wskazuje na potrzebę uzgodnienia z OPEC Gdynia: – rozwiązań projektowych, w przypadku jakichkolwiek kolizji z infrastrukturą ciepłowniczą; – koncepcji usunięcia kolizji; – koncepcji i projektów budowlanych i wykonawczych dotyczących realizacji przedsięwzięć na terenie ww. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona; – projektów układów drogowych lub ich projektowanych zmian; – projektów sanitarnych; – projektów zieleni miejskiej planowanej na terenie objętym ww. miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. 6. Informuje, że w związku z planowaną budową ulicy Nowej Węglowej i rozbudową ulicy Waszyngtona z dowiązaniem do istniejącego układu drogowego oraz budową ścieżek rowerowych i występującymi kolizjami ww. nowego układu drogowego z infrastrukturą ciepłowniczą został wykonany projekt budowlany przebudowy sieci ciepłowniczych. Ww. projekt w zakresie sieci ciepłowniczych, które są własnością OPEC Gdynia został uzgodniony z OPEC. Przebudowa sieci ciepłych, które nie są własnością OPEC Gdynia winna być uzgodniona z właścicielem sieci ciepłych tj. Stoczną Remontowa „Nautia” S.A. i Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A. Jednocześnie powyższe przebudowy sieci ciepłowniczych winny być uwzględnione w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście rejon ulic Węglowej i J. Waszyngtona.				
12.	02.12.15 r.	Komunalny Związek Gmin „Dolina Redy i Chylonki” ul. Konwaliowa 1 81-651 Gdynia	1. Informuje że: a) lokalizacja terenu: – pod względem struktury funkcjonalno-przestrzennej obejmuje tereny usług z dopuszczeniem obiektów handlowych o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m², tereny portowe, produkcyjno-usługowe, tereny zabudowy mieszkaniowej wielobrodzinnej w obszarze centrum, – znajduje się w granicach projektowanego obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 110,	Obszar planu	Ad 1) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 2) Wnioski do uwzględnienia w zakresie dotyczącym ustaleń planu miejscowego		

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			-- położony jest poza obszarami Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, – znajduje się w terenie bezpośredniego zagrożenia zalewania wodami morskimi wskutek spiężeń sztokowych i oddziaływania fal - w obszarze zagrożenia powodziowego od strony morza dla obszarów, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie (raz na 100 lat); fragmenty przedmiotowego terenu obejmują obszar zalaną wodami powodziowymi o głębokości w granicach 0,5 ≤ 2 m, wyznaczony na mapach ryzyka powodziowego, gdzie określone są negatywne konsekwencje dla ludności, wartości potencjalnych strat powodziowych, negatywne konsekwencje dla środowiska, dziedzictwa kulturowego i działalności gospodarczej; b) uzbrojenie terenów w infrastrukturę techniczną: – zaopatrzenie w wodę - system wodociagowy eksploatowany przez Zarząd Morskiego Portu w Gdyni (ul. Węglowa, Waszyngtona), – odprowadzanie ścieków - system kanalizacyjny eksploatowany przez PEWIK Gdynia (ul. Węglowa, Waszyngtona), – gospodarka odpadami - obszar objęty przedmiotowym planem położony jest na terenie Regionu Gospodarki Odpadami Eko Dolina, obsługiwane przez Instalację regionalną do przetwarzania odpadów komunalnych zlokalizowaną w Łężycach (RIPOK Eko Dolina), – utrzymanie czystości i porządku w gminie - na terenie Gdyni obowiązują standardy określone w Regulaminie utrzymania czystości i porządku, w tym w zakresie selektywnej zbiórki poszczególnych frakcji odpadów; są one spójne na terenie działania Komunalnego Związku Gmin „Dolina Redy i Chylonki”. 2. Wnosi o: a) ze względu na położenie Nabrzeża Rybnego w terenie bezpośredniego zagrożenia zalewania wodami morskimi wskutek spiężeń sztokowych i oddziaływania fal oraz niebezpieczeństwo powodzi zasadne jest przeanalizowanie istniejących zabezpieczeń chroniących przed zalewaniem wodami morskimi (teren chroniony jest Falochronem Wschodnim) oraz rozważenie zastosowania dodatkowych rozwiązań technicznych mających na celu wzrost bezpieczeństwa i minimalizowanie ewentualnych strat powodziowych; b) w przypadku planowanej zabudowy produkcyjnej, magazynów, składów, zabudowy usługowej, zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej oraz z utwardzonych powierzchni publicznych dróg, parkingów i placów proponuje: – ustanowić odprowadzanie wód opadowych i roztopowych do istniejącego systemu kanalizacji				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			deszczowej poprzez urządzenia spowalniające odpływ wód opadowych i roztopowych z tego terenu, po uprzednim ich podczyszczeniu, – odprowadzanie wód opadowych i roztopowych uzależnić od analizy aktualnego stanu technicznego oraz dostosowania możliwości technicznych systemu kanalizacji deszczowej pod kątem potencjalnego przejęcia dodatkowych ilości wód opadowych i roztopowych, zarówno na etapie inwestycji, jak i eksploatacji, – zabezpieczyć odpływ wód opadowych i roztopowych w sposób chroniący teren przed erozją wodną oraz przed zaleganiem wód opadowych.				
13.	23.12.15 r.	Biuro Ogrodnika Miasta UMG Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54 81-382 Gdynia	Wnioskuję o wprowadzenie nowego obustronnego zadzielenia na terenie działek nr 2519, 3066, 3068 obręb 26 Śródmieście (dawne dz. nr 18/2 KM 132, 8/1 i 24/1 KM 133).	Działki nr: 2519, 3066, 3068 obrub 26 (dawne oznaczenie działki nr: 18/2 KM 132, 8/1, 24/1 KM 133)		Ze względu na charakter drogi – droga wewnętrzna portu, na której nie przewiduje się ruchu miejskiego, nie jest zasadne wprowadzanie zadzielenia przyulicznego.	
14.	27.11.15 r.		Informuję, że Przedsiębiorstwo Sword Pity Taśmowe Roman Wojcik jest największym w Polsce specjalistycznym przedsiębiorstwem zajmującym się dostawą pil i przycinarek taśmowych oraz akcesoriów wspomagających cięcie dla polskiego przemysłu, prowadząc jednocześnie sprzedaż poza granice kraju. Prowadzi ono działalność handlową i produkcyjną w budynku zlokalizowanym na użytkowanej wieczysto nieruchomości przy ul. Waszyngтона 7 w Gdyni, dla której prowadzona jest przez Sąd Rejonowy w Gdyni księga wieczysta nr KW GD1Y/00065063/0, w skład, w której wchodzi działki nr 37/2 KM 132 oraz nr 27/3 KM 132. Przedsiębiorstwo planuje kontynuację i rozwój prowadzonej działalności gospodarczej, w tym między innymi poprzez poprawę ekspozycji w ramach rozbudowanego w przyszłości śródmieścia Gdyni. Z uwagi na powyższe oraz w związku z podjęciem uchwały nr XIII/253/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 października 2015 r. w sprawie: przystąpienia do sporządzenia mpzp części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Węglowej i J. Waszyngтона wnoszę o uwzględnienie planów Przedsiębiorstwa oraz zawarte w nim postanowienia, które umożliwią między innymi: 1. Zachowanie integralności oraz dotychczasowej funkcjonalności nieruchomości, na której prowadzona jest działalność gospodarcza oraz znajdującego się na niej obiektu Przedsiębiorstwa, w tym poprzez zaprojektowanie właściwego przeznaczenia terenu, określenie takich zasad jego zagospodarowania, aby nie stanowiły one barier rozwojowych bądź ograniczeń w obecnie prowadzonej działalności handlowej i produkcyjnej oraz wyznaczenie takich wymagań parkingowych, aby nie ingerowały	Działki nr: 2954, 2957 obręb 26 (dawne oznaczenie działki nr: 27/3, 37/2 KM 132)		Założenia rozwoju układu komunikacyjnego północnej części Śródmieścia Gdyni są wynikiem studiów i opracowań projektowych prowadzonych od wielu lat. Jednym z pierwszych opracowań, powstałych po zmianie granic portu morskiego w Gdyni w 2003 r., była koncepcja programowa „Warianty obsługi komunikacyjnej północnej części Śródmieścia Gdyni”, BPBK S.A., Gdańsk, 2004 r. Koncepcja wykorzystując wcześniej wykonane opracowania, analizowała warianty układu komunikacyjnego dla obsługi nowych „poportowych” terenów inwestycyjnych. Jako optymalny wskazany został wariant zakładający budowę ul. Nowej Węglowej (w opracowaniu nazwanej Nową Janą z Kolna) do ul. Węglowej i powiązanie z ul. Nową Waszyngtona przez teren Nauty. Podstawowy układ komunikacyjny dla obsługi terenów rozwojowych północnej części Śródmieścia Gdyni, został określony w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni, przyjętym uchwałą Rady Miasta Gdyni nr XVII/400/08 z 27 lutego 2008 r. – zgodnie z wcześniejszymi studiami koncepcyjnymi. W lipcu 2011 r. na potrzeby opracowywanych planów miejscowych,	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			nie w stan istniejący. 2. Opracowanie, w tym również ewentualnie uwzględniając rozszerzenie granic planu, rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających nieprzerwanie i niezakłócone prowadzenie działalności i rozwój Przedsiębiorstwa. 3. Rozszerzenie granic przygotowywanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego o tereny objęte obecnie m.p.z.p. części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej uchwalonego uchwałą nr XXXII/630/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 maja 2013 r. oraz miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego uchwalonego uchwałą nr XXXII/659/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 czerwca 2013 r. celem wykonania wniosków określonych w pkt 1 i 2.			powstało opracowanie „Konceptu drogowego przebiegu ulicy Nowej Węglowej klasy Z 2/2 z określeniem zakresu niezbędnej przebudowy istniejącego układu torowego w rejonie projektowanej drogi” BPHK S.A., Gdansk. Analizowano ponownie dwie możliwości wprowadzenia prognozowanego ruchu drogowego z północnej części Śródmieścia Gdyni w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego - Tresa Kwiatkowskiego - Obwodnica Trójmiasta. Ponownie wybrany został wariant zakładający budowę ul. Nowej Węglowej i powiązanie z ul. J. Waszyngtona przez poszerzenie istniejącej wewnętrznej ulicy przechodzącej przez teren Stoczni Remontowej Nauta. „Analiza prognoz ruchu samochodowego i ulicznych środków komunikacji publicznej i oszacowania prognoz obciążeń ruchowych inwestycji”, Biuro Konsultacyjno-Projektowe Inżynierii Drogowej TRAFIK s.c., Gdansk, 2011 r. pozwoliła na doprecyzowanie klasy technicznej i przekroju ul. Nowej Węglowej i Nowej Waszyngtona – Z 2/2. W trakcie opracowania jest projekt budowlany ul. Nowej Węglowej w Gdyni oraz rozbudowy ul. J. Waszyngtona wraz z dowiązaniem do istniejącego układu komunikacyjnego. Ulice: Nowa Węglowa i Nowa Waszyngtona 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 wprowadzenie nowo generowanego ruchu komunikacyjnego ze Śródmieścia w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego, zatem jest to inwestycja kluczowa, warunkująca rozwój północnej części Śródmieścia Gdyni. Biorąc pod uwagę wyniki dotychczasowych studiów i projektów należy stwierdzić, że brak jest możliwości właściwego rozwiązania przyszłego układu drogowego przy jednoczesnym pozostawieniu budynku przy ul. J. Waszyngtona 7, w którym działalność handlową i produkcyjną	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			one w stan istniejący. 2. Opracowanie, w tym również ewentualnie uwzględniając rozszerzenie granic planu, rozwiązań komunikacyjnych umożliwiających nieprzerwanie i niezakłócone prowadzenie działalności i rozwój Przedsiębiorstwa. 3. Rozszerzenie granic przygotowywanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego o tereny objęte obecnie m.p.zp części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej uchwalonego uchwałą nr XXXII/630/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 22 maja 2013 r. oraz miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Mola Rybackiego uchwalonego uchwałą nr XXXII/659/13 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 czerwca 2013 r. celem wykonania wniosków określonych w pkt 1 i 2.			powstało opracowanie „Koncepcja drogowa przebiegu ulicy Nowej Węglowej klasy Z 2/2 z określeniem zakresu niezbędnej przebudowy istniejącego układu torowego w rejonie projektowanej drogi” BPHK S.A., Gdansk. Analizowano ponownie dwie możliwości wprowadzenia prognozowanego ruchu drogowego z północnej części Śródmieścia Gdyni w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego - Trasa Kwiatkowskiego - Obwodnica Trójmiasta. Ponownie wybrany został wariant zakładający budowę ul. Nowej Węglowej i powiązanie z ul. J. Waszyngtona przez poszerzenie istniejącej wewnętrznej ulicy przechodzącej przez teren Stoczni Remontowej Nauta. „Analiza prognoz ruchu samochodowego i ulicznych środków komunikacji publicznej i oszacowania prognoz obciążeń ruchowych inwestycji”, Biuro Konsultacyjno-Projektowe Inżynierii Drogowej TRAFIK s.c., Gdansk, 2011 r. pozwoliła na doprecyzowanie klasy technicznej i przekroju ulic Nowej Węglowej i Nowej Waszyngtona – Z 2/2. W trakcie opracowania jest projekt budowlany ul. Nowej Węglowej w Gdyni oraz rozbudowy ul. J. Waszyngtona wraz z dowiązaniem do istniejącego układu komunikacyjnego. Ulice: Nowa Węglowa i Nowa Waszyngtona 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 wprowadzenie nowo generowanego ruchu komunikacyjnego ze Śródmieścia w kierunku ul. Janka Wiśniewskiego, zatem jest to inwestycja kluczowa, warunkująca rozwój północnej części Śródmieścia Gdyni. Biorąc pod uwagę wyniki dotychczasowych studiów i projektów należy stwierdzić, że brak jest możliwości właściwego rozwiązania przyszłego układu drogowego przy jednoczesnym pozostawieniu budynku przy ul. J. Waszyngtona 7, w którym działalność handlową i produkcyjną	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
						prowadzi Przedsiębiorstwo SWORD Pły Tasmowe Roman Wójcik. Brak jest uzasadnienia dla wnioskowanego rozszerzenia granic planu dla poszukiwania alternatywnych rozwiązań komunikacyjnych - ponieważ szerokie analizy alternatywnych rozwiązań były już przeprowadzone w latach ubiegłych. Przyjęte w obowiązujących planach miejscowych rozwiązania drogowe opierają się na rozbudowie istniejącego układu drogowego z wykorzystaniem terenu obecnych dróg i ich niezbędnym poszerzeniem - inżynierując w możliwie najmniejszym stopniu w nieruchomości sąsiednie. Zakładana w projekcie planu szerokość pasa drogowego ul. J. Waszyngtona (min. 30,0 m) wynika z niezbędnego docelowego przekroju ulicy i przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Ze względu na konieczność poszerzenia ulicy J. Waszyngtona istniejący budynek przy ul. J. Waszyngtona 7 trzeba będzie docelowo wyburzyć. Użytkownikowi wieczystemu terenu przysługiwać będą roszczenia odszkodowawcze z art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.	
15.	30.11.15 r.		Zgłasza wnioski dotyczące zapisów planu odnoszących się bezpośrednio do sytuacji prawnej jak i faktycznej: 1. Hutton Hotel sp. z o.o. jest użytkownikiem wieczystym nieruchomości stanowiącej działkę nr 1281/111, KM 54 o powierzchni 1656 m², zapisanej w księdze wieczystej nr KW: GD1Y/00064443/1. Na powyższej działce znajduje się budynek hotelowy – Hotel Hutton. 2. Dojazd do budynku hotelowego odbywa się obecnie poprzez działkę nr 30/2, zapisaną w księdze wieczystej nr KW: GD1Y/00094258/6, na zasadzie nieodpłatnej i nieograniczonej w czasie służebności swobodnego przejazdu i przechodu przez pas ziemi zaznaczony na załączonej do aktu notarialnego mapie, na rzecz każdego z użytkowników wieczystego działki nr 1281/111 (to jest działki na której znajduje się budynek hotelowy). Opisana powyżej służebność stanowi jedyne źródło dostępu budynku hotelowego do drogi publicznej, ul. Jerzego Waszyngtona. Na powyższym pasie ziemi, po uzyskaniu ostatecznej decyzji o pozwoleniu na budowę,	Działka nr 2546 obręb 26 (dawne oznaczenie działki nr 54/2 KM 132).	Ad 1,2) Informacje do wykorzystania przy sporządzaniu projektu planu. Ad 3) Należy zachować dojazd do obiektu hotelowego położonego na działce nr 2548 (dawne oznaczenie, działka nr 1281/111) (poza obszarem objętym planem) poprzez działkę nr 2546 (dawne oznaczenie, działka nr 30/2) w sposób jak najmniej kolidujący z planowanym, w śladzie dawnej bocznicy kolejowej, ciągiem pieszo-rowerowym – dostosowaniu do projektu rozbudowy ul. Waszyngtona. Przewidzieć – za zgodą właściciela terenu – możliwość realizacji na działce nr 2546 (dawne oznaczenie, działka nr 30/2) miejsc postojowych dla obiektu hotelowego Hutton.	Ad 3) Zachowanie dotychczasowego dojazdu do budynku hotelowego, miejsc postojowych oraz realizacja placu manewrowego na terenie dawnej bocznicy kolejowej koliduje z planowanym w tym przebiegu ciągiem pieszo-rowerowym, który jest elementem większego publicznego zabudowania łączącego dworzec PKP z terenami zlokalizowanymi na Moku Rybackim, stanowiącego jednocześnie trasy infrastruktury technicznej o podstawowym znaczeniu dla systemów miejskich oraz rezerwę terenu dla przyszłej trasy miejskiej komunikacji zbiorowej. Parametry docelowego układu komunikacyjnego ul. Waszyngtona – projektowanej jako drogi klasy zbiorczej z dwoma jezdniami po dwa pasy ruchu – ograniczają możliwości zjazdów na tereny przyległych nieruchomości. Niezbędne	

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			Hotton Hotel sp. z o.o. wybudował przy wykorzystaniu własnych środków finansowych, drogę dojazdową oraz 29 miejsc postojowych (wraz z siecią deszczówką, osadnikiem i separatorem ełyliny), które są obecnie wykorzystywane przez gości hotelowych. Nadmienić należy, iż obecnie funkcjonujący dojazd jest jedynym dojazdem do budynku hotelowego od strony ul. Waszyngtona. 3. Wnosi o wprowadzenie do projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego zapisów umożliwiających: a) zachowanie dotychczasowego dojazdu do budynku hotelowego zlokalizowanego na działce 1281/111 poprzez działkę nr 30/2. W tym celu Hotton Hotel sp. z o.o. wnosi o zagwarantowanie możliwości lewoskretu umożliwiającego bezpośredni dojazd do obiektu hotelowego dla pojazdów jadących ul. Waszyngtona od strony południowej; b) zachowanie dotychczasowej liczby i lokalizacji miejsc parkingowych zlokalizowanych na działce nr 30/2 i przeznaczonych do użytku gości hotelowych; c) zapewnienie placu manewrowego przeznaczanego do zawracania autokarów, zlokalizowanego na końcu drogi prowadzącej do miejsc postojowych. Powyżej zgłoszone uwagi zmierzają do zapewnienia dalszego prawidłowego funkcjonowania hotelu i powinny być wzięte pod uwagę również w przypadku, gdyby zakres miejscowego planu nie obejmował działki, na której posadowiony jest budynek hotelowy. W uzasadnieniu złożonych wniosków należy w pierwszej kolejności powołać się na zapisy obowiązującego Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Zapisy studium wielokrotnie odwołują się do konieczności zapewnienia odpowiedniego zaplecza hotelowego, które powinno być zlokalizowane przede wszystkim na terenie Śródmieścia. Zgodnie z zapisami Studium obiekty hotelowe powinny być również dostępne z głównych ulic, którymi przemieszczają się samochody i tak szczególną uwagę należy zwrócić na następujące zapisy Studium: – „Realizacja powyższego programu zapowiada wzrost obrotów towarowych i przewozów pasażerskich oraz rozwój turystyki morskiej, co wymagać będzie odpowiedniej rozbudowy zaplecza hotelarskiego, gastronomicznego i usługowego w mieście.” (Rozdział III, punkt 2.2. Wiodące dziedziny gospodarki - gospodarka morską). – „Gdynia ma możliwości wykorzystania szans wynikających z organizacji w Trójmieście ważnych imprez międzynarodowych. Władze się to z koniecznością rozbudowy bazy hotelowo - gastronomicznej, usługowej, obsługi turystyki, poszerzenia i podniesienia standardu oferty turystycznej miasta.” (Rozdział III, punkt 2.4. Wnioski).			będzie dostosowanie trasy dojazdu do budynku hotelowego do planowanych powiązań z ul. J. Waszyngtona.	

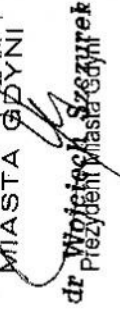
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			– „W ostatnich latach nastąpiła poprawa w zakresie usług hotelarstwa i obsługi turystyki (w latach 2006 - 2010 przybyło 7 małych hoteli - 177 miejsc noclegowych, co stanowi wzrost o 16%). Mimo osłabienia ruchu turystycznego, spowodowanego kryzysem gospodarczym, nadal widoczny jest niedobór usług z tego zakresu. Chtdzi głównie o bazę noclegową, rozbudowę infrastruktury gastronomicznej, sportowo - rekreacyjnej oraz rozrywkowej.” (Rozdział IV, punkt 2.7. Wnioski), – „Pożądana jest rozbudowa sieci hoteli w mieście ze zróżnicowanym standardem oferowanych usług.” (Rozdział XI, punkt 2.1. Założenia rozwoju i funkcji), – „Stymulowanie rozwoju śródmieścia jako jedynego miejsca skupiającego na tym samym obszarze szeroki asortyment usług obsługi biznesu, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, funkcji prestiżowych niewymagających dodatkowego ruchu samochodowego” (Rozdział XI, punkt 2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej - cele), – „Śródmieście pozostanie najważniejszym miejscem skupiającym na tym samym obszarze szeroki asortyment usług, obsługi biznesu, usług wyspecjalizowanego handlu, kultury, obsługi hotelowej i gastronomicznej, administracji.” (Rozdział XI, punkt 2.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej - kierunki polityki przestrzennej - rozwój śródmieścia), – „Inne usługi komercyjne - odnoszą się do usług, które nie są usługami powszechnymi. Funkcje te nie muszą znajdować się w centrum miejskim lub ośrodkach osiedlowych. Wynogi związane z powierzchnią, kubaturą tych funkcji są takie, że lokalizacja ich w ramach centrów usługowych nie byłaby uzasadniona. Wymagają one dostępu z głównych ulic, którymi przemierzają się samochody (lub piesi). W grupie tych funkcji są hotele, hotele, restauracje, stacje obsługi samochodów, nieuczłiwe funkcje typu rzemieślniczego, przemysłowego, gdzie jednocześnie odbywa się sprzedaż i bezpośrednia obsługa klientów, handel hurtowy.” (Rozdział XI, Punkt 2.2. Cele - Inne usługi komercyjne - ciągi usług wyspecjalizowanych dla klienta zmotoryzowanego bez wymagań co do służebności na rzecz przyległych osiedli), – Tworzenie warunków dla rozwoju tzw. „turystyki biznesowej”, a więc stworzenie jak najlepszych warunków pobytu gości, których celem podstawowym są sprawy służbowe, wymagające pozostania w Gdyni przez kilka do kilkunastu dni (z wyjątkiem przeważa tych pierwszych). Zainteresowanie tej grupy turystów to hotele, gastronomia, rozrywka, kultura oraz bardzo dobrze zorganizowana obsługa biurowa. (Rozdział XI, punkt 5.2. Cele i kierunki polityki przestrzennej - cele).				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			Na konieczność rozbudowy zaplecza hotelarskiego wskazują również zapisy Studium stwierdzające wzrost przewozów pasażerskich w transporcie morskim (Rozdział III, punkt 2.2. Wiodące dziedziny gospodarki - gospodarka morską). Zgodnie z art. 9 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, celem studium jest określenie polityki przestrzennej gminy, w tym lokalnych zasad zagospodarowania przestrzennego a ustalenia studium są wiążące dla organów gminy przy sporządzaniu planów miejscowych. Odnosząc zatem przytoczone powyżej zapisy studium do zamiaru sporządzenia i uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wpływającego w istotny sposób na prawidłowość funkcjonowania prowadzonego przez wnioskodawcę Hotelu, należy uznać złożone niniejszym pismem wnioski za rozwiązania wpisujące się w przewidzianą Studium politykę miasta zarówno w stosunku do założonej poprawy funkcjonalności istniejącego już zaplecza hotelowego jak i do przewidzianego optymalnego zagospodarowania terenów śródmiejskich. Jako szczególne istotne z punktu widzenia funkcjonowania Hotelu należy określić właściwy dojazd. W przypadku planów związanych z rozbudową ul. Jerzego Waszyngтона, Wnioskodawca wnosi o zapewnienie możliwości lewoskrętu z ul. Jerzego Waszyngтона dla pojazdów poruszających się z kierunku południowego. Jednocześnie wnioskodawca postuluje zachowanie dotychczasowego dojazdu do budynku hotelowego, to jest z wykorzystaniem istniejącej już drogi na działce 30/2. Wykonanie posiadanej aktualnie przez Holton Hotel drogi dojazdowej do posesji, wymagało od spółki rozebrania własnym staraniem i na własny koszt 1600 metrów torowisk, jak i dokonania uzgodnień z właścicielami 27 działek, po których toru te przebiegały. Spółka dokonała uzgodnień z PKP, celem uzyskania od nich zgody na rozbiorę jak i nieodpłatnego odbioru rozebranych torów. Ponadto wnioskodawca na własny rachunek wykonał wysoko kosztowną naprawę drogi Węglowej po dwóch przejazdach kolejowych. Upředzając w tym miejscu ewentualne warianty zakładające zaplanowanie dojazdu do budynku Hotelowego od strony ul. Św. Piotra, należy wskazać, iż realizacja takiego dojazdu jest praktycznie niemożliwa. Działka nr 1282/111, oddzielająca budynek hotelowy od ul. Św. Piotra nie jest własnością wnioskodawcy ani nie jest obciążona na rzecz wnioskodawcy służebnością przechodu lub przejazdu. Działka ta nie posiada również urzędzonej drogi i jest obecnie niezagospodarowana. W związku z powyższym brak jest praktycznej możliwości zorganizowania dojazdu do budynku hotelowego od strony				

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
			ul. Św. Piotra. Jako ekonomicznie nieuzasadniony należy uznać również ewentualny dojazd do budynku hotelowego poprzez działkę 30/2 ustalony w sposób odmienny od dojazdu funkcjonującego obecnie. Jak zostało już powyżej wskazane, wnioskodawca we własnym zakresie i własnymi środkami wybudował aktualnie funkcjonującą drogę dojazdową. Droga ta spełnia wszelkie warunki techniczne i jest wykorzystywana przez gości hotelowych. Pozostała część działki 30/2 jest w znacznej części niezagospodarowana i nie przebiega przez nią żadna droga, która prowadziłaby do budynku hotelowego. Powstanie takiej drogi, podobnie jak w przypadku dojazdu od strony ul. Św. Piotra, po pierwsze leży w wyłącznej gestii właściciela działki, po drugie zaś wymaga poniesienia znacznych kosztów. Przyjęcie takiego rozwiązania może zatem prowadzić do pozbawienia wnioskodawcy dostępu do drogi publicznej ul. Jerzego Waszyngтона. Brak jest zatem racjonalnych przesłanek do kształtowania dojazdu do budynku hotelowego w sposób odmienny od dojazdu funkcjonującego obecnie. Oczywistym jest również fakt, że żaden hotel nie może funkcjonować bez dysponowania odpowiednią ilością miejsc parkingowych. Budynek hotelowy posadowiony na działce 128/111 jest budynkiem siedmiokondygnacyjnym, dysponującym ponad 60 pokojami hotelowymi. Na podstawie umowy dzierżawy wnioskodawca dysponuje obecnie 29 miejscami postojowymi usytuowanymi wzdłuż drogi dojazdowej na działce 30/2. W związku z powyższym wnioskodawca wnosi o zagwarantowanie w opracowywanym planie dalszego funkcjonowania istniejących obecnie miejsc postojowych w ich dotychczasowej lokalizacji.				
16.	20.01.16 r.	Wydział Inwestycji UMG Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54 81-382 Gdynia	W związku z utrzymaniem stanowiska Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., dotyczącego lokalizacji strzeżonego posterunku bramowego, zwraca się z prośbą o uwzględnienie w opracowywanym planie konieczności obsługi komunikacyjnej terenu po Stoczni Remontowej Nauta od strony ul. Waszyngтона.	Obszar planu	W związku ze stanowiskiem Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. uniemożliwiającym realizację dojazdu na teren po Stoczni Remontowej Nauta od drogi wewnętrznej (ul. Węgłowa), przeanalizować możliwość obsługi komunikacyjnej tego terenu z pominięciem ul. Węgłowej. Ostateczny sposób obsługi komunikacyjnej przedmiotowego terenu, wymaga uzgodnienia z właścicielem terenu – Stocznią Remontową Nauta oraz z Zarządem Morskiego Portu Gdynia S.A.		



MIASTA GDYNI



dr Wojciech Szczętyrek

 Prezydent Miasta Gdyni

Załączniki
 - zbiór uwag zamieszczonych w wykazie