

UCHWAŁA NR XXIII/602/20
RADY MIASTA GDAŃSKA

z dnia 28 maja 2020 r.

w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku

Na podstawie art. 20 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 293), art. 18 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 713), **uchwała się, co następuje:**

§ 1. Po stwierdzeniu, że plan nie narusza ustaleń „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska” (uchwała nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 roku, zmieniona uchwałą nr XII/218/19 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 czerwca 2019 roku) uchwała się miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku (o numerze ewidencyjnym 0264) zwany dalej „planem”, obejmujący obszar o powierzchni około 9,4 ha, ograniczony od wschodu terenami PKP/SKM, od zachodu aleją Grunwaldzką, od południa pasem drogowym planowanej ulicy tzw. "Nowej Abrahama", od północy granicą kompleksu biurowo-usługowego Alchemia, jak na rysunku planu.

§ 2. Wyjaśnienie pojęć użytych w niniejszym planie:

- 1) **teren** – obszar wydzielony liniami rozgraniczającymi o jednakowym przeznaczeniu zdefiniowanym w § 3 i skonkretyzowanym w odpowiedniej karcie terenu, przeznaczony także pod drogi, sieci i urządzenia sieciowe infrastruktury technicznej (w tym stacje bazowe telefonii komórkowej) oraz zieleni;
- 2) **mieszkanie integralnie związane z prowadzoną działalnością gospodarczą**, tj. mieszkanie: właściciela podmiotu gospodarczego, stróża lub technologa (o ile działalność wymaga całodobowego nadzoru technologicznego), na działce wspólnej z obiektem, w którym jest prowadzona działalność gospodarcza. Dopuszcza się najwyżej dwa mieszkania (w odrębnym budynku mieszkalnym lub w budynku wspólnym z prowadzoną działalnością gospodarczą), przy czym łączna powierzchnia użytkowa mieszkań nie może przekraczać łącznej powierzchni użytkowej wykorzystywanej na cele działalności gospodarczej;
- 3) **maksymalna nieprzekraczalna linia zabudowy** – linia ograniczająca obszar, na którym dopuszcza się wznoszenie budynków, budowli wielopoziomowych, jak parkingi lub magazyny wielopoziomowe oraz – określonych w ustaleniach planu – innych budowli. Linia nie dotyczy: balkonów, wykuszy, loggii, gzymsów, okapów, podokienników, zadaszeń nad wejściami, ryzalitów, przedsionków, schodów zewnętrznych, pochylni, tarasów, części podziemnych obiektów budowlanych, o ile ustalenia planu nie stanowią inaczej;
- 4) **powierzchnia biologicznie czynna** – teren biologicznie czynny, w rozumieniu rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie;

- 5) **średnia ważona liczba kondygnacji nadziemnych** – stosunek powierzchni całkowitej kondygnacji nadziemnych budynku do powierzchni zabudowy;
- 6) **forma zabudowy** – zespół cech: usytuowanie budynków w stosunku do granic działki i w relacji do budynków sąsiadujących oraz sposób kształtowania przez zabudowę krajobrazu miejskiego, w tym w szczególności krawędzi przestrzeni publicznych. Ze względu na formę zabudowa może być m. in.:
- a) wolnostojąca,
 - b) bliźniacza,
 - c) szeregową i łańcuchową,
 - d) grupową (dywanową, tarasową),
 - e) pierzejową,
 - f) pierzejową ciągłą,
 - g) zwarta zabudowa śródmiejska.

W karcie terenu można dopuścić wszystkie formy zabudowy poprzez ustalenie: „dowolne”;

- 7) **miejsce do parkowania rowerów** – miejsce zlokalizowane w częściach wspólnych nieruchomości, dostępne bezpośrednio z poziomu terenu lub za pomocą pochylni, bądź innych dedykowanych rowerzystom urządzeń technicznych, umożliwiające pozostawienie roweru, w którym możliwe jest przymocowanie przynajmniej ramy roweru i jednego z kół do elementu trwale związanego z podłożem lub budynkiem. Miejsca do parkowania rowerów powinny być usytuowane możliwie jak najbliżej wejścia do budynku.

Zaleca się:

- a) wyposażenie miejsc przeznaczonych na długi postój (powyżej 3 godzin) w osłonę przed deszczem lub sytuowanie ich wewnątrz budynku,
 - b) sytuowanie zewnętrznych miejsc do parkowania w miejscu dobrze widocznym, łatwo dostępnym, nie utrudniającym ruchu pieszego, najlepiej strzeżonym, monitorowanym lub zamykanym;
- 8) **miejsce do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową** – miejsce do parkowania spełniające wszystkie wymogi przepisów odrębnych dotyczących miejsca do parkowania dla osób niepełnosprawnych ruchowo, zlokalizowane w częściach wspólnych nieruchomości na poziomie terenu lub w budynku na kondygnacjach dostępnych dla osób niepełnosprawnych. Miejsca na poziomie terenu należy lokalizować w sposób umożliwiający osobom niepełnosprawnym najdogodniejszy dostęp do budynku: na styku z utwardzonym dojściem (o odpowiednim pochyleniu) lub dojazdem do wejścia zapewniającego osobom niepełnosprawnym dostęp do budynku, w miejscu zapewniającym najkrótszą drogę do tego wejścia;
- 9) **zagospodarowanie tymczasowe** – zagospodarowanie nowe, niezgodne z ustaleniami planu w zakresie przeznaczenia terenu lub określonych w nim warunków, standardów i parametrów, które po terminie na jaki zostało dopuszczone powinno ulec likwidacji. Obiekty tymczasowe zgodne z ustaleniami planu nie są zagospodarowaniem tymczasowym.

§ 3. Definicje przeznaczeń terenów. Przeznaczenie każdego terenu może być uszczegółowione w karcie terenu.

1. Zabudowa mieszana produkcyjno-usługowa: P/U41 zabudowa produkcyjno-usługowa. Wszelka działalność gospodarcza z zakresu produkcji, składów, baz i magazynów oraz / lub usług, z wyłączeniem:

- a) zakładów o zwiększonym albo dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej,
- b) składowania odpadów,
- c) magazynowania i przetwarzania odpadów niebezpiecznych,
- d) składowania materiałów lub towarów na otwartym powietrzu (oprócz materiału szkółkarskiego i asortymentu ogrodniczego charakterystycznego dla sklepów ogrodniczych),
- e) obiektów generujących ruch powyżej 3 pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej 12 ton lub większej na godzinę, na ulicach lokalnych lub dojazdowych przebiegających przez istniejące bądź planowane tereny zabudowy mieszkaniowej,
- f) obiektów emitujących intensywne zapachy, które odczuwalne są na znacznym obszarze,
- g) szpitali i domów opieki społecznej,
- h) budynków związanych ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

2. Komunikacja:

- 1) KD80 ulice dojazdowe;**
- 2) KD83 ulice główne, ulice główne przyspieszone;**
- 3) KK91 szlaki i bocznicę kolejowe;**

3. Na terenach transportu drogowego, o których mowa w ust. 2 pkt 2, dopuszcza się obiekty stanowiące tradycyjne wyposażenie ulic, np.: kioski z prasą, punkty sprzedaży biletów, budki telefoniczne, wiaty przystankowe, w tym na lokalizacjach tymczasowych.

§ 4. 1. Ustalone w planie parametry: wielkość powierzchni zabudowy, minimalna powierzchnia biologicznie czynna oraz intensywność zabudowy nie dotyczą działek budowlanych wydzielanych wyłącznie dla urządzeń sieciowych infrastruktury technicznej.

2. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z zanieczyszczonych powierzchni szczelnych wymagają oczyszczenia, zgodnie z przepisami odrębnymi.

§ 5. 1. Ustala się wskaźniki parkingowe do obliczania zapotrzebowania inwestycji na liczbę miejsc do parkowania rowerów:

Lp.	Rodzaj funkcji	Podstawa odniesienia	Wskaźniki obliczania miejsc do parkowania
			rowerów
			obszar całego miasta
1	2	3	4
1.	Mieszkania integralnie związane z prowadzoną działalnością gospodarczą	1 mieszkanie	0
2.	Domy studenckie, internaty	10 pokoi	min. 10
3.	Hotele pracownicze, asystenckie	1 pokój	min. 0,2
4.	Schroniska młodzieżowe	10 łóżek	min. 3
5.	Hotele	1 pokój	min. 0,1

6.	Pensjonaty, pokoje gościnne, obiekty świadczące usługi hotelarskie	1 pokój	min. 0,1
7.	Motele	1 pokój	min. 0,1
8.	Domy dziennego pobytu, warsztaty terapii zajęciowej	5 uczestników	min 0,1
9.	Obiekty handlowe o pow. sprzedaży do 2000 m ²	1000 m ² pow. sprzedaży	min. 5, ale nie mniej niż 20 ogółem
10.	Obiekty handlowe o pow. sprzedaży powyżej 2000 m ² w budynkach wielokondygnacyjnych	1000 m ² pow. sprzedaży	min. 2, ale nie mniej niż 20 ogółem
11.	Restauracje, kawiarnie, bary	100 miejsc konsumpcyjnych	min. 6
12.	Biura, urzędy, poczty, banki – obiekty do 200 m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	min. 1
13.	Biura, urzędy, poczty, banki – obiekty powyżej 200m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	min. 1
14.	Przychodnie, gabinety lekarskie, kancelarie adwokackie – obiekty małe do 200 m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	min. 1
15.	Przychodnie, gabinety lekarskie, kancelarie adwokackie – obiekty duże powyżej 200 m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	min. 1
16.	Kościóły, kaplice	1000 m ² pow. użytkowej	min. 3
17.	Domy parafialne, domy kultury	100 m ² pow. użytkowej	min. 2
18.	Kina	100 miejsc siedzących	min. 4
19.	Teatry, filharmonie	100 miejsc siedzących	min. 2
20.	Hale widowiskowe i widowiskowo-sportowe	100 miejsc siedzących	min. 2
21.	Muzea małe do 1000 m ² powierzchni wystawienniczej	1000 m ² pow. wystawienniczej	min. 10
22.	Muzea duże powyżej 1000 m ² powierzchni wystawienniczej	1000 m ² pow. wystawienniczej	min. 8
23.	Centra muzealne	1000 m ² pow. użytkowej	min. 8
24.	Centra wystawienniczo - targowe	1000 m ² pow. użytkowej	min. 8
25.	Szkoły wyższe, obiekty dydaktyczne	10 studentów lub 1 pomieszczenie do nauki	min. 4 lub min. 6
26.	Szpitala, kliniki	1 łóżko	min. 0,1
27.	Zakłady przemysłowe, rzemiosło w dzielnicach: Śródmieście, Oliwa, Wrzeszcz	100 zatrudnionych na najliczniejszej zmianie	min. 20
28.	Rzemiosło usługowe	100 m ² pow. użytkowej	min. 1
29.	Warsztaty pojazdów mechanicznych	1 stan. naprawcze	min. 0,2
30.	Stacje bezobsługowe	-	0
31.	Stacje paliw bez sklepu	1 obiekt	min. 1
32.	Stacje paliw ze sklepem	1 obiekt	min. 2
33.	Myjnia samochodowa	1 stanowisko do mycia	0
34.	Małe obiekty sportu i rekreacji	100 m ² pow. użytkowej	min. 2
35.	Kryte pływalnie	100 m ² lustra wody	min. 4
36.	Korty tenisowe (bez miejsc dla widzów)	1 kort	min. 1

2. Dla funkcji nie wymienionych w ust. 1 powyższe wskaźniki stosuje się odpowiednio.

3. Ustala się następujący minimalny udział miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w ogólnej liczbie miejsc do parkowania samochodów osobowych, z zastrzeżeniem ustępów 4, 5, 6:

Lp.	Ogólna liczba miejsc do parkowania dla samochodów osobowych	Procentowy udział miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową
1.	4÷100	4%
2.	101÷300	3%
3.	≥ 301	2%
4.	0÷3	Dopuszcza się miejsca przeznaczone do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową

4. Ustalenia ustępu 3 nie dotyczą mieszkań integralnie związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą.

5. Dla domów dziennego pobytu, warsztatów terapii zajęciowej minimalny udział miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w ogólnej liczbie miejsc do parkowania samochodów osobowych wynosi 30%, lecz nie mniej niż 1 miejsce do parkowania.

6. Dla szpitali, klinik, przychodni i gabinetów lekarskich minimalny udział miejsc przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w ogólnej liczbie miejsc do parkowania samochodów osobowych wynosi 10%, lecz nie mniej niż 1 miejsce do parkowania.

§ 6. Informacje:

- 1) obszar planu położony jest nad Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych (GZWP) nr 111 Subniecka Gdańska;
- 2) obszar planu położony jest nad Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych (GZWP) nr 112 Żuławy Gdańskie;
- 3) obszar planu położony jest w granicach projektowanego obszaru ochronnego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 112 Żuławy Gdańskie.

§ 7. 1. Ustala się podział obszaru objętego planem na 5 terenów oznaczonych numerami trzycyfrowymi od 001 do 005.

2. Dla każdego z ww. terenów określa się ustalenia szczegółowe ujęte w kartach terenów.

§ 8. KARTA TERENU OZNACZONEGO SYMBOLEM 001-P/U41 MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OLIWA GÓRNA W REJONIE ALEI GRUNWALDZKIEJ NA POŁUDNIE OD ALCHEMII W MIEŚCIE GDAŃSKU O NUMERZE EWIDENCYJNYM: 0264

1. Numer terenu: 001.

2. Powierzchnia terenu: 6,45 ha.

3. Przeznaczenie terenu: P/U41 – teren zabudowy produkcyjno-usługowej z dopuszczeniem mieszkań integralnie związanych z prowadzoną działalnością gospodarczą, budynków zamieszkania zbiorowego przeznaczonych do okresowego pobytu ludzi, lokali prowadzących działalność jako tzw. szpitale 1 dnia.

4. Funkcje wyłączone: obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m² jeżeli ich łączna powierzchnia sprzedaży przekroczy 22000 m².

5. Istniejące przeznaczenie lub sposób zagospodarowania uznany za zgodny z planem: nie ustala się.

6. Zasady ochrony i kształtowania ładu przestrzennego: stosuje się zasady, o których mowa w ust. 7, ust. 9 pkt 1,2, ust. 11 pkt 1, ust. 12 pkt 2,3, ust. 18 pkt 1,3,4.

7. Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu:

- 1) linie zabudowy: maksymalne nieprzekraczalne w linii rozgraniczającej terenu od strony ulicy 002-KD80, Al. Grunwaldzkiej (003-KD83) i planowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama” (poza granicami planu) oraz wzdłuż istniejącego szpaleru drzew od strony ulicy 002-KD80 w odległości 10 m od linii rozgraniczającej terenu – jak na rysunku planu;
- 2) wielkość powierzchni zabudowy w stosunku do powierzchni działki budowlanej objętej inwestycją: minimalna: nie ustala się, maksymalna: 70 %;
- 3) minimalny procent powierzchni biologicznie czynnej dla działki budowlanej objętej inwestycją: 10 %;
- 4) intensywność zabudowy dla działki budowlanej objętej inwestycją: minimalna: 0,7, maksymalna: 11,0, w tym dla kondygnacji nadziemnych: 10,0;
- 5) wysokość zabudowy:
 - a) wysokość budynków w rozumieniu rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie: minimalna: 10 m, maksymalna: 55 m, z zastrzeżeniem pkt 6 lit. a,
 - b) wysokość obiektów budowlanych niebędących budynkami: minimalna: nie ustala się, maksymalna: nie ustala się, z zastrzeżeniem pkt 6 lit. a;
- 6) inne gabaryty i parametry zabudowy:
 - a) maksymalny poziom najwyższego punktu na pokryciu kubatury brutto budynku oraz na pokryciu najwyższego poziomu budowli wielopoziomowych, jak parkingi lub magazyny wielopoziomowe: 84 m n.p.m.,
 - b) pozostałe gabaryty obiektów: dowolne;
- 7) formy zabudowy: zwarta zabudowa śródmiejska;
- 8) kształt dachu: dowolny;
- 9) inne: minimalna średnia ważona liczba kondygnacji nadziemnych na działce budowlanej objętej inwestycją: 2, nie dotyczy stacji paliw.

8. Zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości: nie dotyczy.

9. Zasady dotyczące systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:

- 1) dostępność drogowa:
 - a) od ulicy dojazdowej 002-KD80,
 - b) od Al. Grunwaldzkiej (003-KD83) poprzez zjazd – jak na rysunku planu;
- 2) miejsca do parkowania do realizacji na działce budowlanej objętej inwestycją:

- a) dla samochodów osobowych: nie więcej niż jedno miejsce do parkowania na 20 m² powierzchni działki budowlanej objętej inwestycją, z zastrzeżeniem § 5 ust. 3, 4, 5, 6 uchwały,
- b) dla rowerów: zgodnie z § 5 ust. 1 i 2 uchwały;
- 3) zaopatrzenie w wodę: z sieci wodociągowej;
- 4) odprowadzenie ścieków: bytowe do kanalizacji sanitarnej, przemysłowe zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 5) odprowadzenie wód opadowych: zagospodarowanie na terenie lub do kanalizacji deszczowej, z zastrzeżeniem ust. 18 pkt 2;
- 6) zaopatrzenie w energię elektryczną: z sieci elektroenergetycznej;
- 7) zaopatrzenie w gaz: z sieci gazowej lub gaz bezprzewodowy;
- 8) zaopatrzenie w ciepło: z sieci ciepłowniczej lub niskoemisyjnych źródeł lokalnych;
- 9) telekomunikacja: z sieci przewodowej lub bezprzewodowej;
- 10) planowane urządzenia i sieci magistralne: dopuszcza się.

10. Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków, krajobrazu kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej: nie dotyczy.

11. Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu:

- 1) szpaler drzew do utrzymania i uzupełnienia, jak na rysunku planu, wokół drzew zagospodarowanie zapewniające ich naturalną vegetację, dopuszcza się:
 - a) zmianę składu gatunkowego drzewostanu, zgodną z warunkami siedliskowymi,
 - b) wycinkę pojedynczych drzew w celu umożliwienia dojazdu na tereny przyległe lub prowadzenia elementów infrastruktury technicznej;
- 2) w lokalach przeznaczonych na stały pobyt ludzi zastosowanie zabezpieczeń akustycznych doprowadzających poziom hałasu do wartości zgodnych z obowiązującymi normami;
- 3) dopuszczalny poziom hałasu w środowisku jak dla terenów położonych w strefie śródmiejskiej.

12. Zasady kształtowania krajobrazu:

- 1) stosuje się zasady, o których mowa w ust. 7, 11;
- 2) pierzeje eksponowane wzdłuż: ulicy 002-KD80, Al. Grunwaldzkiej, planowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama” (poza granicami planu) oraz linii kolejowej PKM/SKM (poza granicami planu) – jak na rysunku planu:
 - a) wykończenie elewacji materiałami szlachetnymi: tynkiem, kamieniem, klinkierem, drewnem, szkłem itp.,
 - b) w pierzejach eksponowanych wzdłuż Al. Grunwaldzkiej wprowadzić maksymalną ilość przeszkleń i witryn w kondygnacji parteru;
- 3) części naziemne i nadziemne infrastruktury telekomunikacyjnej należy realizować w sposób zamaskowany (np.: ukryte w kubaturze, na dachach w formie kominów lub wieżyczek; w formie latarni, słupów ogłoszeniowo-reklamowych, małej architektury, a także w formach innych elementów zagospodarowania występujących zwyczajowo w terenach o przeznaczeniu P/U41).

13. Zasady kształtowania przestrzeni publicznych: nie dotyczy.

14. Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania terenu: zakaz tymczasowego zagospodarowania.

15. Ustalenia dotyczące obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej oraz obszarów wymagających przekształceń lub rekultywacji: nie ustala się.

16. Stawka procentowa: 30%.

17. Sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów:

- 1) część terenu położona w pasie sąsiadującym z obszarem kolejowym (od strony wschodniej) – zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 2) na terenie występują wysokie poziomy hałasu w środowisku od Al. Grunwaldzkiej i linii kolejowej;
- 3) gospodarka odpadami – zgodnie z przepisami odrębnymi.

18. Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu:

- 1) dopuszcza się zabudowę na granicy działek budowlanych, przyległych do ulicy dojazdowej (teren 002-KD80), Al. Grunwaldzkiej (teren 003-KD83) oraz planowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama” (poza południowo-wschodnią granicą planu), z zastrzeżeniem ust. 7 pkt 1;
- 2) maksymalne natężenie odpływu wód opadowych odpowiadające współczynnikowi spływu 0,65;
- 3) podziały geodezyjne powinny uwzględniać ograniczenia w dostępie od Al. Grunwaldzkiej (003-KD83), o których mowa w ust. 9 pkt 1 lit.b;
- 4) teren położony w strefie zabudowy śródmiejskiej w rozumieniu przepisów prawa budowlanego dotyczących zabudowy śródmiejskiej oraz przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

19. Zalecenia i informacje niebędące podstawą wydawania decyzji administracyjnych:

- 1) istniejący kanał sanitarny o średnicy 500 mm – zaleca się pas wolny od zabudowy o szerokości co najmniej 4 m od skrajni kanału oraz umożliwienie dojazdu dla celów eksploatacyjnych;
- 2) zaleca się ogrzewanie z ogólnomiejskiej sieci ciepłowniczej;
- 3) zaleca się zagospodarowanie niezanieczyszczonych wód opadowych na terenie (retencjonowanie i rozsączanie) poprzez:
 - a) obniżenie terenów zieleni w stosunku do poziomu powierzchni utwardzonych,
 - b) wykształcenie niecek infiltracyjnych,
 - c) drenaże rozsączające, itp.;
- 4) zaleca się gromadzenie niezanieczyszczonych wód opadowych w celu dalszego ich wykorzystania;
- 5) zaleca się od strony ulic 002-KD80, Al. Grunwaldzkiej (003-KD83) i planowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama” (poza granicami planu) kształtowanie bryły budynków

o wysokości powyżej 40 m, w sposób niwelujący zjawisko nadmiernego zwiększenia prędkości przepływu powietrza poprzez stosowanie uskoków, wysuniętej stopy lub innych środków.

§ 9. KARTA TERENU OZNACZONEGO SYMBOLEM 002-KD80 MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OLIVA GÓRNA W REJONIE ALEI GRUNWALDZKIEJ NA POŁUDNIE OD ALCHEMII W MIEŚCIE GDAŃSKU O NUMERZE EWIDENCYJNYM: 0264

1. Numer terenu: 002.

2. Powierzchnia terenu: 0,42 ha.

3. Klasa i nazwa ulicy: KD80 – teren ulicy dojazdowej.

4. Parametry i wyposażenie:

- 1) szerokość w liniach rozgraniczających: od 10,5 m do 15 m;
- 2) przekrój: jedna jezdnia dwa pasy ruchu z zastrzeżeniem ust. 14;
- 3) dostępność do terenów przyległych (po wschodniej stronie): bez ograniczeń;
- 4) wyposażenie minimalne: nie ustala się, z zastrzeżeniem § 10 ust.14.

5. Powiązania z układem zewnętrznym: poprzez skrzyżowania z Al. Grunwaldzką (003-KD83).

6. Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków, krajobrazu kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej: nie dotyczy.

7. Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu: stosuje się zasady ogólne.

8. Zasady kształtowania krajobrazu:

- 1) stosuje się zasady, o których mowa w ust. 4, 11;
- 2) części naziemne i nadziemne infrastruktury telekomunikacyjnej należy realizować w sposób zamaskowany (np.: w formie latarni, słupów ogłoszeniowo-reklamowych, małej architektury, a także w formach innych elementów zagospodarowania występujących zwyczajowo w terenach o przeznaczeniu KD80).

9. Ustalenia dotyczące obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej oraz obszarów wymagających przekształceń lub rekultywacji: nie ustala się.

10. Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania terenu: zakaz tymczasowego zagospodarowania.

11. Zasady kształtowania przestrzeni publicznych:

- 1) tymczasowe obiekty usługowo-handlowe: zakaz lokalizacji;
- 2) urządzenia techniczne: dopuszcza się;
- 3) zieleni: dopuszcza się.

12. Stawka procentowa: 30%.

13. Sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów: gospodarka odpadami – zgodnie z przepisami odrębnymi.

14. Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu: dopuszcza się przekrój jednojezdniowy z jednym pasem ruchu.

15. Zalecenia i informacje niebędące podstawą wydawania decyzji administracyjnych: nie ustala się.

§ 10. KARTA TERENU OZNACZONEGO SYMBOLEM 003-KD83 MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OLİWA GÓRNA W REJONIE ALEI GRUNWALDZKIEJ NA POŁUDNIE OD ALCHEMII W MIEŚCIE GDAŃSKU O NUMERZE EWIDENCYJNYM: 0264

1. Numer terenu: 003.

2. Powierzchnia terenu: 2,27 ha.

3. Klasa i nazwa ulicy: KD83 – teren ulicy głównej – odcinek Al. Grunwaldzkiej.

4. Parametry i wyposażenie:

- 1) szerokość w liniach rozgraniczających: od 37 m do 63 m;
- 2) przekrój: dwie jezdnie po trzy pasy ruchu;
- 3) dostępność do terenów przyległych: ograniczona;
- 4) wyposażenie minimalne: trasa rowerowa, chodniki, z zastrzeżeniem ust.14.

5. Powiązania z układem zewnętrznym:

- 1) poprzez skrzyżowanie z ul. Bażyńskiego i Kołobrzeską (poza granicami planu);
- 2) poprzez skrzyżowanie z planowaną ulicą tzw. "Nową Abrahama" (poza granicami planu).

6. Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków, krajobrazu kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej: nie dotyczy.

7. Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu: stosuje się zasady ogólne.

8. Zasady kształtowania krajobrazu:

- 1) stosuje się zasady, o których mowa w ust. 4, 11;
- 2) części naziemne i nadziemne infrastruktury telekomunikacyjnej należy realizować w sposób zamaskowany (np.: w formie latarni, słupów ogłoszeniowo-reklamowych, małej architektury, a także w formach innych elementów zagospodarowania występujących zwyczajowo w terenach o przeznaczeniu KD83).

9. Ustalenia dotyczące obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej oraz obszarów wymagających przekształceń lub rekultywacji: nie ustala się.

10. Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania terenu: zakaz tymczasowego zagospodarowania.

11. Zasady kształtowania przestrzeni publicznych:

- 1) tymczasowe obiekty usługowo-handlowe: zgodnie z § 3 ust.3;
- 2) urządzenia techniczne: dopuszcza się;
- 3) zieleni: dopuszcza się.

12. Stawka procentowa: 30%.

13. Sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów: gospodarka odpadami – zgodnie z przepisami odrębnymi.

14. Szczegółne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu: dopuszcza się częściową realizację chodnika (po stronie wschodniej) w pasie ulicy dojazdowej 002-KD80.

15. Zalecenia i informacje niebędące podstawą wydawania decyzji administracyjnych: nie ustala się.

§ 11. KARTA TERENU OZNACZONEGO SYMBOLEM 004-KK91/P/U41 MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OLIVA GÓRNA W REJONIE ALEI GRUNWALDZKIEJ NA POŁUDNIE OD ALCHEMII W MIEŚCIE GDAŃSKU O NUMERZE EWIDENCYJNYM: 0264

1. Numer terenu: 004.

2. Powierzchnia terenu: 0,11 ha.

3. Przeznaczenie terenu: KK91/P/U41 – teren funkcji mieszanych: szlaków i bocznic kolejowych oraz/lub zabudowy produkcyjno-usługowej zawierający szlaki i bocznice kolejowe KK91 i/lub zabudowę produkcyjno-usługową P/U41.

4. Funkcje wyłączone: nie ustala się.

5. Istniejące przeznaczenie lub sposób zagospodarowania uznany za zgodny z planem: nie ustala się.

6. Zasady ochrony i kształtowania ład przestrzennego: stosuje się zasady o których mowa w ust. 9 pkt 1 i 2, ust.17 pkt 1-3, ust. 18.

7. Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu: nie dotyczy.

8. Zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości: nie dotyczy.

9. Zasady dotyczące systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:

1) dostępność drogowa:

a) od ulicy dojazdowej (002-KD80) przez tereny przyległe,

b) od Al. Grunwaldzkiej (003-KD83) poprzez zjazd – jak na rysunku planu, przez tereny przyległe;

2) miejsca do parkowania samochodów osobowych i rowerów: dopuszcza się;

3) zaopatrzenie w wodę: nie dotyczy;

4) odprowadzenie ścieków: nie dotyczy;

5) odprowadzenie wód opadowych: zagospodarowanie na terenie lub do kanalizacji deszczowej;

6) zaopatrzenie w energię elektryczną: z sieci elektroenergetycznej;

7) zaopatrzenie w gaz: nie dotyczy;

8) zaopatrzenie w ciepło: nie dotyczy;

9) telekomunikacja: z sieci przewodowej lub bezprzewodowej;

10) planowane urządzenia i sieci magistralne: dopuszcza się.

10. Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków, krajobrazu kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej: nie dotyczy.

11. Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu: minimalny procent powierzchni biologicznie czynnej dla działki budowlanej objętej inwestycją: 0 %.

12. Zasady kształtowania krajobrazu: stosuje się zasady o których mowa w ust. 17 pkt 1-3, ust. 18.

13. Zasady kształtowania przestrzeni publicznych: nie dotyczy.

14. Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania terenu: zakaz tymczasowego zagospodarowania.

15. Ustalenia dotyczące obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej oraz obszarów wymagających przekształceń lub rekultywacji: nie ustala się.

16. Stawka procentowa: 30%.

17. Sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów:

- 1) teren położony w granicach terenów zamkniętych kolejowych – obowiązują przepisy odrębne;
- 2) teren położony w pasie sąsiadującym z obszarem kolejowym (poza granicami planu), zagospodarowanie – zgodnie z przepisami odrębnymi, z zastrzeżeniem pkt 3;
- 3) w przypadku realizacji infrastruktury kolejowej teren stanowi obszar kolejowy – zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 4) gospodarka odpadami – zgodnie z przepisami odrębnymi.

18. Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu:

- 1) w przypadku zmiany funkcji terenu ze szlaków i bocznic kolejowych na funkcję terenu produkcyjno-usługową, dopuszcza się integralne zagospodarowanie z terenem przyległym nr 001-P/U41, z zastrzeżeniem pkt 2;
- 2) zakaz lokalizacji budynków oraz nadziemnych budowli wielopoziomowych, jak parkingi lub magazyny wielopoziomowe, z zastrzeżeniem ust. 17 pkt 3.

19. Zalecenia i informacje niebędące podstawą wydawania decyzji administracyjnych: na terenie występują wysokie poziomy hałasu w środowisku od linii kolejowej.

§ 12. KARTA TERENU OZNACZONEGO SYMBOLEM 005-KK91/P/U41 MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO OLIWA GÓRNA W REJONIE ALEI GRUNWALDZKIEJ NA POŁUDNIE OD ALCHEMII W MIEŚCIE GDAŃSKU O NUMERZE EWIDENCYJNYM: 0264

1. Numer terenu: 005.

2. Powierzchnia terenu: 0,12 ha.

3. Przeznaczenie terenu: KK91/P/U41 – teren funkcji mieszanych: szlaków i bocznic kolejowych oraz/lub zabudowy produkcyjno-usługowej zawierający szlaki i bocznice kolejowe KK91 i/lub zabudowę produkcyjno-usługową P/U41.

4. Funkcje wyłączone: nie ustala się.

5. Istniejące przeznaczenie lub sposób zagospodarowania uznany za zgodny z planem: nie ustala się.

6. Zasady ochrony i kształtowania ład przestrzennego: stosuje się zasady o których mowa w ust. 9 pkt 1 i 2, ust.17 pkt 1-3, ust. 18.

7. Zasady kształtowania zabudowy i zagospodarowania terenu: nie dotyczy.

8. Zasady i warunki scalania i podziału nieruchomości: nie dotyczy.

9. Zasady dotyczące systemów komunikacji i infrastruktury technicznej:

- 1) dostępność drogowa: od ulicy dojazdowej (002-KD80) przez tereny przyległe;
- 2) miejsca do parkowania samochodów osobowych i rowerów: dopuszcza się;
- 3) zaopatrzenie w wodę: nie dotyczy;
- 4) odprowadzenie ścieków: nie dotyczy;
- 5) odprowadzenie wód opadowych: zagospodarowanie na terenie lub do kanalizacji deszczowej;
- 6) zaopatrzenie w energię elektryczną: z sieci elektroenergetycznej;
- 7) zaopatrzenie w gaz: nie dotyczy;
- 8) zaopatrzenie w ciepło: nie dotyczy;
- 9) telekomunikacja: z sieci przewodowej lub bezprzewodowej;
- 10) planowane urządzenia i sieci magistralne: dopuszcza się.

10. Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków, krajobrazu kulturowego oraz dóbr kultury współczesnej: nie dotyczy.

11. Zasady ochrony środowiska, przyrody i krajobrazu: minimalny procent powierzchni biologicznie czynnej dla działki budowlanej objętej inwestycją: 0 %.

12. Zasady kształtowania krajobrazu: stosuje się zasady o których mowa w ust. 17 pkt 1-3, ust. 18.

13. Zasady kształtowania przestrzeni publicznych: nie dotyczy.

14. Sposoby i terminy tymczasowego zagospodarowania terenu: zakaz tymczasowego zagospodarowania.

15. Ustalenia dotyczące obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej oraz obszarów wymagających przekształceń lub rekultywacji: nie ustala się.

16. Stawka procentowa: 30%.

17. Sposoby zagospodarowania terenów lub obiektów podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów:

- 1) teren położony w granicach terenów zamkniętych kolejowych – obowiązują przepisy odrębne;
- 2) teren położony w pasie sąsiadującym z obszarem kolejowym (poza granicami planu), zagospodarowanie – zgodnie z przepisami odrębnymi, z zastrzeżeniem pkt 3;
- 3) w przypadku realizacji infrastruktury kolejowej teren stanowi obszar kolejowy – zagospodarowanie zgodnie z przepisami odrębnymi;
- 4) gospodarka odpadami – zgodnie z przepisami odrębnymi.

18. Szczególne warunki zagospodarowania terenów oraz ograniczenia w ich użytkowaniu:

- 1) w przypadku zmiany funkcji terenu ze szlaków i bocznic kolejowych na funkcję terenu produkcyjno-usługową, dopuszcza się integralne zagospodarowanie z terenem przyległym nr 001-P/U41, z zastrzeżeniem pkt 2;
- 2) zakaz lokalizacji budynków oraz nadziemnych budowli wielopoziomowych, jak parkingi lub magazyny wielopoziomowe, z zastrzeżeniem ust. 17 pkt 3.

19. Zalecenia i informacje niebędące podstawą wydawania decyzji administracyjnych: na terenie występują wysokie poziomy hałasu w środowisku od linii kolejowej.

§ 13. Załącznikami do niniejszej uchwały, stanowiącymi jej integralne części są:

- 1) część graficzna – rysunek planu Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku w skali 1:1000 (załącznik nr 1);
- 2) rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu (załącznik nr 2);
- 3) rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz zasadach ich finansowania (załącznik nr 3).

§ 14. Tracą moc we fragmentach objętych granicami niniejszego planu:

- 1) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna – pas przykolejowy w mieście Gdańsku, uchwała Rady Miasta Gdańska nr XLI/1358/05 z dnia 25.08.2005r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 97, poz. 2022 z 2005 roku);
- 2) miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna – rejon ul. Abrahama w mieście Gdańsku, uchwała Rady Miasta Gdańska nr XXV/730/04 z dnia 24.06.2004r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 106, poz. 1882 z 2004 roku).

§ 15. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodnicząca Rady Miasta Gdańska

Agnieszka Owczarczak

Rozstrzygnięcie o sposobie rozpatrzenia uwag do projektu planu

I. Projekt planu był wyłożony do publicznego wglądu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w dniach od 02.01.2018 roku do 31.01.2018 roku.

W ustawowym terminie tj. do dnia 14.02.2018 roku do projektu planu po pierwszym wyłożeniu wniesiono w trzech pismach 15 uwag:

1. Trzy osoby fizyczne, pismo z dnia 22.01.2018r.

Treść uwagi:

- 1) Wniosek o przywrócenie oryginalnego przebiegu drogi serwisowej, nie zmienianie przebiegu granicy między terenami drogowymi, a terenami zabudowy produkcyjno-usługowej. Warunkowo składający uwagę wyrażają zgodę na modyfikację przebiegu granicy między terenami drogowymi, a terenami zabudowy produkcyjno-usługowej względem obecnie obowiązującego planu na zasadach analogicznych jak ma to miejsce na działkach 296/5, 296/6, 296/8, 298/1, 299/4, 300/16 – przebieg granicy wzdłuż krawężnika jezdni, miejsca postojowe pozostają w granicach działki w terenie produkcyjno-usługowym.

Wniosek swój argumentują:

- a) Prowadzenie ulicy serwisowej (teren 002-KD80) na odcinku wzdłuż działek 296/3, 296/4 powoduje, znacząco pogorszenie możliwości parkowania na nieruchomości poprzez likwidację miejsc zlokalizowanych ukośnie względem ulicy serwisowej, niezbędnych do realizacji potrzeb parkingowych nieruchomości. Autorzy uwagi podkreślają, iż likwidacja tych miejsc, lub ograniczenie ich liczby (np. przez wprowadzenie w zamian miejsc równoległych) przyczyni się do pogorszenia sytuacji parkingowej i komunikacyjnej w rejonie – poprzez parkowanie na pasie ruchu i terenach zielonych. Istotne jest również, iż na działkach sąsiednich (296/5, 296/6, 296/7, 296/8, 298/1, 299/4, 300/16) projekt planu umożliwił realizację skośnych miejsc postojowych, a pas przeznaczony pod drogę serwisową zaczyna się „od krawężnika jezdni” pozostawiając teren, na którym znajdują się skośne miejsca parkingowe we władaniu właściciela działek.
- b) Zmiana przebiegu ulicy serwisowej znacząco pomniejsza możliwości realizacji miejsc parkingowych, których obowiązek realizacji jest na działce budowlanej, a ich ilość jest uzależniona od powierzchni działki budowlanej.
- c) Powoduje to również, znaczące obniżenie wartości dużej części terenu poprzez zmianę jej klasyfikacji z terenów budowlanych pozwalających na bardzo intensywną zabudowę (bardzo wysoka wartość) na teren ulicy dojazdowej (nie mający w praktyce żadnej wartości). W wyniku zmiany kwalifikacji terenu składający uwagę ponieśliby znaczącą stratę, w konsekwencji czego zmuszeni byłiby do dochodzenia odszkodowania.

- d) Przebieg drogi serwisowej w nieuzasadniony sposób odgina się, wprowadzając przestrzenny dysonans. W obecnie obowiązującym planie pas drogowy jest jedynie poszerzony w miejscu skrzyżowania przy wjeździe do Alchemii, a reszta drogi pozostaje prosta, co bezsprzecznie porządkuje przestrzeń.
- e) Prowadzenie ulicy serwisowej (teren 002-KD80) powoduje nierówne traktowanie w projekcie planu właścicieli poszczególnych działek. Działki położone na południe od naszej nieruchomości (będące we władaniu silnych międzynarodowych podmiotów, które zainicjowały procedurę uchwalenia planu) uzyskały w planie korzystny przebieg granicy między terenami 002-KD80 i 001-P/U41 (ich działki budowlane nie zostały znacząco uszczuplone), natomiast działki 296/3, 296/4 (będące własnością osób fizycznych) uzyskały niekorzystny przebieg tej granicy.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga uwzględniona**

Uzasadnienie: Przeprowadzona analiza wykazała, iż istnieje możliwość modyfikacji linii rozgraniczającej pomiędzy terenami ulicy dojazdowej 002-KD80 i produkcyjno-usługowym 001-P/U41. Wykonany wariant zmiany przebiegu ulicy serwisowej uzyskał akceptację zarządcy drogi Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, który w piśmie nr GZDiZ-ZL-6310-6(5)-2017-JR z dnia 15.02.2018 roku nie wniósł zastrzeżeń do przedstawionego rozwiązania drogowego. Jednocześnie GZDiZ zaznaczył, iż ulica serwisowa nadal pozostaje ulicą publiczną, więc sytuowanie miejsc postojowych przy jej krawędzi będzie podlegało uzgodnieniu z GZDiZ. Odnosząc się do przytoczonej powyżej argumentacji należy również podkreślić, iż właścicielowi nieruchomości w sytuacji gdy korzystanie z jego nieruchomości lub jej części w dotychczasowy sposób lub zgodny z dotychczasowym przeznaczeniem stanie się niemożliwe bądź istotnie ograniczone, zgodnie z art. 36 ust. 1 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu z dnia 23 marca 2003 roku, przysługuje odszkodowanie za poniesioną rzeczywistą szkodę albo może on żądać od gminy wykupienia nieruchomości lub jej części. Również w sytuacji gdy, w związku z uchwaleniem planu miejscowego albo jego zmianą, wartość nieruchomości uległa obniżeniu, a właściciel albo użytkownik wieczysty zbywa tę nieruchomość i nie skorzystał z praw, o których mowa powyżej, może żądać od gminy odszkodowania równego obniżeniu wartości nieruchomości (art. 36 ust.3). Zatem przeznaczając w planie miejscowym teren pod funkcje publiczne – drogę publiczną – gmina korzysta z przysługującego jej władztwa planistycznego mając świadomość, iż zgodnie z zapisami ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zabezpieczone są prawa właścicieli terenów, których nieruchomości lub ich części zostały przeznaczone na cel publiczny.

2. Skanska Property Poland Fundusz Inwestycyjny Zamknięty Aktywów Niepublicznych (SPP FIZAN), pismo z dnia 06.02.2018r.

Treść uwagi:

- 1) Składający wnosi uwagę dotyczącą kwestii dostępności drogowej terenu oznaczonego w projekcie planu numerem karty terenu 001-P/U41. Uważa, iż zapisy dotyczące obsługi drogowej terenu 001-P/U41 (w ust. 9 karty terenu: poprzez ulicę dojazdową 002-KD80 oraz jedyny zjazd od Al. Grunwaldzkiej) oraz ustalone planem powiązania drogi dojazdowej 002-KD80 z Al. Grunwaldzką (ust. 5 karty terenu: powiązanie z układem zewnętrznym poprzez skrzyżowanie z Al. Grunwaldzką) budzą wątpliwości i stoją w sprzeczności z wykonywanym projektem budowlanym (uzgodnionym z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni). W uwadze podkreślono, iż czytając literalnie zapisy planu miejscowego można odnieść wrażenie, że niedopuszczone są zjazdy i jedynym sposobem powiązania drogi dojazdowej z Al. Grunwaldzką są skrzyżowania. Wnoszący uwagę prosi

o wprowadzenie stosownych zmian w zapisach planu uwzględniających powyższe wątpliwości lub przedstawienie wiążącej interpretacji wątpliwych zapisów.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Poprawność zapisów planu miejscowego dotycząca obsługi drogowej terenu 001-P/U41 została potwierdzona przez zarządcę drogi Gdański Zarząd Dróg i Zieleni w piśmie nr GZDiZ-ZL-6310-6(5)-2017-JR z dnia 15.02.2018 roku, w którym potwierdził on stanowisko, iż zapisy dotyczące obsługi drogowej terenu 001-P/U41 są prawidłowe i nie są w sprzeczności z uzgodnionym (przez GZDiZ) projektem budowlanym. Zarówno projekt planu jak i uzgodnienie GZDiZ przewidują obsługę terenu 001-P/U41 (w planie obowiązującym 003-P/U41) poprzez jezdnię drogi serwisowej. W układzie docelowym tymczasowe połączenia jezdni głównej z jezdnią serwisową Al. Grunwaldzkiej zostaną docelowo zlikwidowane.

3. Olivia Business Centre Sp. z o.o. S.k., pismo z dnia 14.02.2018r.

Treść uwag:

- 1) Planowanie w sąsiedztwie obiektów wchodzących w skład Centrum CPU powinno obejmować ten obszar całościowo, a nie wybiórczo jak ma to miejsce w tym przypadku (uwzględnienie jedynie sąsiedztwa Alchemii).

Należy zwrócić uwagę, że w okresie ostatnich kilku lat powstała strefa edukacyjno-biznesowo-mieszkaniowa zlokalizowana w rejonie skrzyżowania ulic Kołobrzeskiej i Al. Grunwaldzkiej (centrum CPU) tuż obok historycznego obiektu jakim jest Hala Olivia. Planowanie w ramach CPU, powinno uwzględniać bieżące i przyszłe problemy występujące na tym obszarze oraz wskazywać rozwiązania, które będą wspomagać ten obszar w rozwoju. Kreując nowe plany i możliwości należy uwzględniać aktualną sytuację w tym rejonie tj.:

- ponad 200 tys. m² powierzchni biurowej stanowiące 30 % powierzchni biurowej dostępnej w ramach całej Metropolii Gdańskiej,
- ponad 130 tys. m² powierzchni obiektów Bałtyckiego Kampusu Uniwersytetu Gdańskiego będące docelowym miejscem dojazdu dla blisko 50 tys. pracowników i studentów,
- centra biznesowe Olivia Business Centre, Alchemia oraz Arkońska, w których pracuje obecnie łącznie 20 tys. osób, w tym duży odsetek cudzoziemców,
- ponad 5 tys. pojazdów parkujących na terenie kompleksów Olivia Business Centre, Alchemii, UG łącznie,
- obszar w ramach którego są realizowane kolejne inwestycje biurowe, uniwersyteckie, sportowe i mieszkaniowe,
- obiekty o wysokich walorach użytkowych i architektonicznych, takie jak np. Budynek Olivia Star, najwyższy budynek w Polsce północnej, widoczny z Zatoki Gdańskiej, dominanta i naturalny punkt centralny Gdańska i całej Metropolii.

Centrum CPU wybudowane i oddane do użytku w ostatnich kilku latach w wyżej wymienionym obszarze stało się wizytówką i „magnesem” przyciągającym największe firmy z Polski i świata (np. Amazon, Lufthansa, Systems, Bayer, Jeppesen z grupy Boeing Company, ThyssenKrupp, PwC, Energa, Wirtualna Polska).

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Granice obejmujące obszar objęty sporządzanym planem miejscowym zostały wyznaczone w uchwale Rady Miasta Gdańska nr XXIX/776/16 z dnia 29 września

2016 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku. To Rada Miasta w swojej uchwale decyduje o obszarze, na którym będzie sporządzany plan miejscowy. Nie oznacza to jednak, że objęcie granicami planu miejscowego fragmentu Centralnego Pasma Usługowego powoduje, iż w trakcie prac nad planem nie są uwzględniane uwarunkowania jakie występują w sąsiedztwie tego planu w skali dzielnicy czy miasta. Działania planistyczne realizowane w Biurze Rozwoju Gdańska, zmierzające do sporządzenia i uchwalenia planu miejscowego, są prowadzone z uwzględnieniem uwarunkowań, które występują na terenie planu w tym również w jego otoczeniu zarówno bliższym jak i dalszym, zwłaszcza dotyczy to systemów komunikacji, których funkcjonowanie musi być analizowane znacznie szerzej niż obszar wyznaczony w planie miejscowym. Wykonane analizy komunikacyjne jakie były prowadzone do ww. planu miejscowego obejmowały kwartał zabudowy od ul. Kołobrzeskiej do projektowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama”, z uwzględnieniem planowanych rozwiązań drogowych takich jak projektowane ulice tzw. „Nowa Abrahama”, „Droga Czerwona”, „Nowa Spacerowa” z tunelem pod Pachółkiem, wykorzystując model i przeprowadzone badania ruchu dla całego miasta. System planowania regulowany ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 roku, skłania do obejmowania planami miejscowymi mniejszych obszarów, na których łatwiej jest rozwiązywać ewentualne konflikty i problemy. Natomiast sporządzając plan miejscowy zawsze analizuje się uwarunkowania i oddziaływanie terenu objętego planem znacznie szerzej, analizy te są prowadzone zależnie od problemów jakie występują w danym obszarze. Ponadto sporządzany projekt planu miejscowego musi być zgodny z kierunkiem rozwoju przestrzennego, jaki został wskazany w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (SUiKZP), które wskazuje politykę rozwoju przestrzennego w skali całego miasta. Obecnie obowiązujące Studium wskazuje, iż dla dzielnic ukształtowanych, takich jak Oliwa – w obszarze CPU w wyznaczonej strefie śródmiejskiej – wskaźniki zagospodarowania są jednym z narzędzi realizacji zasady rozwoju miasta do wewnątrz, zmierzającej do intensyfikacji zainwestowania tego obszaru. Studium wskazuje trzy bieguny wzrostu miasta, jednym z nich jest CPU. W ośrodkach tych, a szczególnie w CPU, będą się rozwijać usługi o znaczeniu metropolitalnym, uczelnie wyższe i koncentracje gospodarki opartej na wiedzy, biurowce wysokiej klasy na wynajem. Ustalone kierunki i wskaźniki zagospodarowania oraz użytkowania terenów mają na celu optymalne wykorzystanie istniejącej i planowanej infrastruktury technicznej i społecznej ale jednocześnie utrzymanie i wzbogacenie wewnętrznej różnorodności miasta oraz szerokiej i zróżnicowanej oferty inwestycyjnej, a także podkreślenie odrębności i indywidualnej tożsamości jego fragmentów. Głównym miejscem koncentracji usług w Gdańsku pozostanie intensywnie rozwijające się CPU, z jednym z trzech ośrodków – Oliwą. Zatem zmiany jakie zachodzą w strukturze miasta mają swoje odzwierciedlenie w dokumentach planistycznych sporządzanych w skali miasta (Studium) i są uwzględniane w procedurze sporządzania planu miejscowego. Również istotnym uwarunkowaniem jest stan prawny na danym terenie – obecnie obowiązujące plany miejscowe – do ustaleń których sporządzany plan musi się odnieść, aby zachować spójność dokumentów planistycznych. Zatem sporządzanie planu miejscowego na fragmencie miasta nie oznacza, iż analizy i spojrzenie na występujące problemy przestrzenne ogranicza się jedynie do granic przystąpienia.

- 2) Dalszy rozwój CPU pozwalający na ekologiczne i harmonijne życie w ramach zrównoważonego rozwoju miasta jest uzależniony od daleko idących zmian w zakresie poprawy komunikacji zbiorowej w szczególności wprowadzenia komunikacji tramwajowej w środek CPU. Różnorodność pracodawców powoduje, że Centrum CPU jest miejscem pracy i spotkań dziesiątków tysięcy ludzi z polski i ze świata, będąc

jednocześnie niepowtarzalną okazją do pokazania się Gdańska, jako świetnego organizatora przestrzeni publicznej. Obszar na południe od Alchemii stanowi naturalne rozwinięcie obecnego Centrum CPU, które ma strategiczne znaczenie dla Gdańska i Metropolii Gdańskiej. Miasto Gdańsk powinno szczególnie zadbać o długofalowy cel, jakim będzie lepsza organizacja tej przestrzeni w szczególności rozbudowy komunikacji zbiorowej.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Zarówno obowiązujące poprzednio Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska uchwalone uchwałą nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z dnia 20 grudnia 2007 roku jak i obowiązujące Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, uchwalone uchwałą nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 roku, nie przewidują budowy dodatkowej trasy tramwajowej przebiegającej przez środek CPU (wzdłuż Al. Grunwaldzkiej). Zatem przedłożona w uwadze propozycja jest niezgodna z ustaleniami ww. dokumentów planistycznych, z którymi projekt planu miejscowego musi być spójny. Należy równocześnie podkreślić, iż wzdłuż Al. Grunwaldzkiej działa komunikacja (zbiorowa) autobusowa i istnieją możliwości usprawnienia jej funkcjonowania (zwiększenie częstotliwości, wydzielenie buspasów dla autobusów itp.). Bardzo istotnym powiązaniem komunikacyjnym jest również przechodząca przez CPU Szybka Kolej Miejska (SKM), stanowiąca swoisty „kręgosłup” komunikacyjny tego obszaru, która ma możliwości rozwojowe. Również istniejąca linia tramwajowa w ulicy Wita Stwosza znajduje się w odległości dogodnego dojścia pieszego dla większości obiektów realizowanych w ramach CPU w tej części Oliwy. Kwestie dotyczące organizacji ruchu (jego usprawnienia) nie są jednak przedmiotem ustaleń planu miejscowego.

- 3) Obszar, który definiujemy, jako Centrum CPU należy rozpatrywać, jako przestrzeń o zasięgu międzynarodowym, stanowiącą wizytówkę Gdańska pod względem komercyjno-biznesowym, bazującym na udziale pracowników anglojęzycznych i innych obcojęzycznych, ilości gości oraz klientów delegowanych do pracy w biznesowym sercu Gdańska. Miasto planując dalszy rozwój powinno identyfikować bieżące problemy związane z rozwojem danego obszaru, wprowadzać, jako pierwsze rozwiązania poprawiające warunki transportowo-komunikacyjne wykraczające w przyszłość w perspektywie kilkunastu lat.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a dotyczy problematyki organizacji transportu zbiorowego (komunikacji) i funkcjonowania miasta (obszaru CPU) w tym zakresie, co nie jest przedmiotem ustaleń projektu planu miejscowego. Zadania dotyczące spraw organizacji transportu zbiorowego realizowane są przez zarząd transportu miejskiego gminy.

- 4) Gdańsk powinien kreować funkcje i usługi, których aktualnie brakuje w tym rejonie, a zasoby pozwalają na wykreowanie ich w tej przestrzeni np. usług konferencyjnych czy kulturalnych (o wysokich walorach architektoniczno-użytkowych) w rejonie Kampusu UG na terenie aktualnie zajmowanym przez handel wielkopowierzchniowy. Wprowadzenie funkcji o charakterze kulturalno-oświatowym, których obecnie brakuje w tym obszarze ożywi dzielnicę w godzinach wieczornych. Oliwa Górna z punktu widzenia skupisk ludzkich, jakie korzystają codziennie z tej przestrzeni powinna być wizytówką dobrych praktyk i rozwiązań urbanistycznych. W dobrze zorganizowanym i zarządzanym mieście przybywać będzie zarówno pracowników, jak i mieszkańców.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu, a do obszaru Uniwersytetu Gdańskiego, który leży poza jego granicami. Należy jednak zaznaczyć, iż Centralne Pasma Usługowe jest miejscem koncentracji usług o charakterze metropolitalnym, w tym także handlu. W Studium wskazano, że Uniwersytet Gdański (UG) będzie motorem rozwoju dzielnicy wiedzy, poprzez rozwój zabudowy wielofunkcyjnej oraz kreacje przestrzeni publicznych przyjaznych pieszym i rowerzystom w jego rejonie. W ramach dzielnicy wiedzy będą mogły się pojawić funkcje wskazane w uwadze, między innymi usługi konferencyjne i kulturalne, w tym również na lokalizacjach zajmowanych przez handel wielkopowierzchniowy. Jednakże eliminacja handlu wielkopowierzchniowego poprzez politykę przestrzenną w postaci zakazu jego lokalizacji utrudni podniesienie jakości i standardu istniejących zgodnie z prawem obiektów, a w przypadku procedowanego planu miejscowego dodatkowo spowodowałaby roszczenia finansowe wobec gminy, ze względu na spadek wartości terenów inwestycyjnych. Ustalenia planu miejscowego jak i Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska pozwalają na wprowadzenie zgłaszanych przez składającego uwagę funkcji, co może następować w wyniku przekształceń całego obszaru dzielnicy wiedzy. Już obecnie w obiektach UG funkcjonują sale konferencyjne oraz odbywają się wydarzenia kulturalne. Funkcje z zakresu kultury i usług konferencyjnych mogą być realizowane w obszarze objętym procedowanym planem miejscowym, a także w ramach zrealizowanych już w CPU kompleksów biurowo-usługowych, jako wzbogacenie oferty usługowej.

- 5) Wprowadzenie komunikacji tramwajowej wzdłuż Alei Grunwaldzkiej począwszy od skrzyżowania z aleją Wojska Polskiego do skrzyżowania z ulicą Pomorską.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: jak dla uwagi w punkcie I.3.2.

- 6) Zredukowanie znaczenia torów tramwajowych biegnących wzdłuż ul. Wojska Polskiego oraz ul. Wita Stwosza (po wprowadzeniu ruchu tramwajowego wzdłuż Al. Grunwaldzkiej).

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: jak dla uwagi w punkcie I.3.2.

- 7) Projektowanie buspasów wzdłuż Al. Grunwaldzkiej, zwiększających udział i pierwszeństwo transportu publicznego w ruchu drogowym obsługującym ruch prostopadły do Al. Grunwaldzkiej.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Kwestie projektowania buspasów dotyczą organizacji ruchu i nie są przedmiotem ustaleń projektu planu.

- 8) Zrealizowanie tunelu pod Pachołkiem i całej ulicy Nowej Spacerowej w układzie dwóch jezdni po dwa pasy ruchu, poprawiającej możliwość bezpośredniego dojazdu od strony „Obwodnicy Trójmiasta”.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu. Ulica tzw. „Nowa Spacerowa” i tunel pod wzgórzem Pachołek objęte są obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego połączenia drogowego dolnego tarasu Gdańsk-Oliwa-Sopot z obwodową Trójmiasta – „Nowa Spacerowa” z 2001 roku. Uwaga ta nie dotyczy zatem ustaleń procedowanego planu

miejscowego, a odnosi się do problematyki finansowania i realizacji inwestycji, która jest położona poza obszarem sporządzanego planu.

9) Przebudowa ul. Kołobrzeskiej z wyznaczeniem buspasa oraz ścieżki dla rowerów.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu. Ulica Kołobrzeska znajduje się poza granicami sporządzanego planu miejscowego (w odległości około 360 m od północnej jego granicy), a podniesione kwestie dotyczą organizacji ruchu oraz finansowania i realizacji inwestycji (przebudowy ulicy) co nie jest przedmiotem ustaleń projektu planu miejscowego.

10) Zwiększenie możliwości przejazdu prostopadłe do torów kolejowych SKM i PKP poprzez budowę tunelu na przedłużeniu ul. Derdowskiego.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu. Obszar proponowanego poprowadzenia tunelu na przedłużeniu ul. Derdowskiego znajduje się poza granicami sporządzanego projektu planu miejscowego, w odległości około 630 m od północnej jego granicy.

11) Relokacja pętli intermodalnej z przystanku Gdańsk Oliwa do okolic ul. Kołobrzeskiej przy stacji SKM Przymorze-Uniwersytet.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu. Obszar, do którego składający uwagę się odnosi, leży poza granicami sporządzanego projektu planu miejscowego. Należy jednak podkreślić, iż nie ma potrzeby relokacji pętli. Lokalny węzeł integracyjny Przymorze-Uniwersytet zakłada integrację intermodalną funkcjonujących tam systemów transportowych. Zlokalizowany w Gdańsku Oliwie węzeł metropolitalny integruje SKM i transport autobusowy (podobnie jak węzeł Przymorze-Uniwersytet) oraz kolej dalekobieżną i tramwaj. Ustalona w projekcie Studium hierarchizacja węzłów integracyjnych została przyjęta w oparciu o Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego oraz Plan zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot, bazując na opracowaniu pod nazwą Strategia transportu i mobilności obszaru metropolitalnego.

12) Budowa drogi rowerowej wzdłuż linii PKM lub torów tramwajowych, która skróci czas dotarcia rowerem do Centrum CPU.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu. Obszar, do którego składający uwagę się odnosi, leży poza granicami sporządzanego projektu planu miejscowego. Ponadto sama uwaga dotyczy kwestii finansowania i realizacji inwestycji, co nie jest przedmiotem ustaleń projektu planu.

13) Realizacja bezpośredniego połączenia transportem zbiorowym Oliwy i dalej Wrzeszcza z zachodnimi dzielnicami Gdyni (Zaspa, Brzeźno, Nowy Port).

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Wprowadzenie połączeń transportem zbiorowym z rejonu Oliwy i Wrzeszcza do zachodnich dzielnic Gdyni oraz odległych dzielnic Gdańska nie jest kwestią regulowaną przez plan miejscowy, a dotyczy spraw organizacji transportu

zbiorowego, które to zadania realizowane są przez zarządy transportu miejskiego gmin Gdańska i Gdyni.

II. Projekt planu był wyłożony do publicznego wglądu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko w dniach od 01.03.2018 roku do 30.03.2018 roku.

W ustawowym terminie tj. do dnia 13.04.2018 roku do projektu planu po drugim wyłożeniu wniesiono w czterech pismach 12 uwag:

1. Green Properties Sp. z o.o., pismo z dnia 05.03.2018r.

Treść uwagi:

- 1) Przesunięcie wjazdu/zjazdu z Alei Grunwaldzkiej w kierunku północnym na początek drogi serwisowej (ulicy dojazdowej) oznaczonej w projekcie planu 002-KD80 lub wykonanie dodatkowego wjazdu w tym miejscu – zgodnie z załącznikiem graficznym uzgodnionym z BRG.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Działki 300/16 oraz 300/17 obręb 14, których właścicielem jest (firma) składająca uwagę przylegają od strony zachodniej do ulicy dojazdowej 002-KD80 i zgodnie z zapisami planu miejscowego posiadają pełen dostęp drogowy z tej ulicy. Ulica ta (002-KD80) stanowi jezdnię „serwisową” dla Al. Grunwaldzkiej i zasady powiązania jej z Al. Grunwaldzką (która jest w klasie drogi głównej) dotyczą spraw organizacji ruchu, które będą ustalane przez zarządcę drogi Gdański Zarząd Dróg i Zieleni (GZDiZ). Projekt planu nie wskazuje konkretnych miejsc powiązań Al. Grunwaldzkiej z tą ulicą, gdyż zgodnie z jego ustaleniami możliwe są różne warianty (etapowe rozwiązania), o których będzie decydował GZDiZ i to zarządca drogi ustali zasady na jakich te powiązania będą się odbywać. Należy podkreślić, iż wszystkie tereny przylegające do ulicy dojazdowej 002-KD80 mają zapewniony od niej dostęp bez ograniczeń. Natomiast ustalona w planie miejscowym strzałka oznacza bezpośredni wjazd na teren z Al. Grunwaldzkiej. Zapewnia ona obsługę komunikacyjną dla działek 300/14 i 300/10 obręb 14, nie przylegających do ulicy 002-KD80. W sytuacji gdy zostanie zrealizowana przylegająca do południowej granicy (obszaru planu) planowana ulica tzw. „Nowa Abrahama” i obsługa tych działek w sposób dotychczasowy będzie niemożliwa, będą miały one zapewniony dostęp drogowy we wskazanym miejscu – bezpośrednio z Al. Grunwaldzkiej.

2. Dwie osoby fizyczne, pismo z dnia 06.04.2018r.

Treść uwag:

- 1) Po wybudowaniu obiektów Alchemii poziom hałasu, który jest generowany z urządzeń wentylatorów, bądź klimatyzatorów znajdujących się na dachach obiektów jest bardzo uciążliwy dla nas, mieszkańców okolicznych ulic. Pewnie nikt nie zrobił żadnych badań po wykonaniu tych instalacji i urządzeń. Po wybudowaniu kolejnych obiektów się on zwieliokrotni.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku, a dotyczy kwestii wykonywania prawa własności, które reguluje Art. 144. Kodeksu cywilnego z dnia 23 kwietnia 1964 roku. Odnoszący się między innymi do działań – immisji pośrednich takich jak hałas, który może oddziaływać na nieruchomości sąsiednie. Tereny inwestycyjne objęte projektem planu miejscowego są przeznaczone pod funkcję produkcyjno-usługową, jest to podtrzymanie funkcji, ustalonych w obowiązującym planie miejscowym

Oliwa Górna pas przykolejowy w mieście Gdańsku z 2005 roku (uchwała Rady Miasta Gdańska Nr XLI/1358/05 z 25.08.2005 roku). Ustalając przeznaczenie terenu w planach miejscowym zakłada się, iż realizacja jego ustaleń (budowa nowych obiektów) będzie się odbywać, między innymi w zgodzie w obowiązujących przepisami prawa ochrony środowiska i prawa budowlanego. Zarówno przyszłe zainwestowanie (w obszarze planu) jak i te powstałe w sąsiedztwie (po jego północnej stronie) winno te przepisy spełniać. Jeżeli natomiast po wybudowaniu obiektów Alchemii wystąpiło zjawisko przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku lub norm w pomieszczeniach przeznaczonych na pobyt ludzi, które ustalają przepisy wykonawcze do ustawy o ochronie środowiska, należy te kwestie zgłosić odpowiednim organom ochrony środowiska w celu zbadania ewentualnych przekroczeń (w odrębnej procedurze). Sprawy te nie są związane z ustaleniami planu miejscowego.

- 2) Analiza transportowa z roku 2015 jest na tę chwilę nieaktualna, co widać po uruchomieniu obiektów Alchemii. Korki są na ul. Kołobrzeskiej, Barzyńskiego, Derdowskiego, Abrahama – ulicach dojazdowych do skrzyżowania przy Hali Olivia i na samym skrzyżowaniu.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Projekt planu opiera się na analizie transportowej wykonanej podczas prac nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna w rejonie Alei Grunwaldzkiej i ulicy Kołobrzeskiej w mieście Gdańsku uchwalonym w 2017 roku, przylegającym do procedowanego planu od strony północnej. Analiza została zrealizowana w szerszym zakresie przestrzennym od ul. Kołobrzeskiej do planowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama” uwzględniając wytyczne, które miały na celu ograniczenie skutków dla publicznego układu transportowego. We wnioskach z analizy wskazano działania, które nie zostały jeszcze zrealizowane (które należy wykonać), są to między innymi: realizacja planowanej ulicy tzw. „Nowej Abrahama”, poprawa obsługi terenu transportem zbiorowym, wdrażanie polityki zachęcania do wyboru środka transportu innego niż samochód osobowy. Pełna realizacja tych wytycznych zapewni płynny ruch na układzie publicznym miasta, w tym rejonie. Jednak realizacja tych działań będzie rozłożona w czasie. Należy również podkreślić, iż są to działania obejmujące kwestie: realizacji inwestycji drogowych, organizacji ruchu i tzw. działania „miękkie” dotyczące zmiany nawyków transportowych użytkowników przestrzeni miejskiej. Zadania te będą realizowane przez miasto, ale również przez podmioty prywatne – firmy, które powinny prowadzić politykę nakłaniającą pracowników do zmiany dotychczasowych przyzwyczajeń i korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy.

- 3) Ponadto na ulicy Słupskiej, przy której mieszkam powstał jeden wielki parking – ludzie stawiają samochody po dwóch stronach ulicy, w tym na zieleńcach, w świetle wyjazdów z posesji. Utrudniając, a wręcz uniemożliwiając wyjechanie autem z bramy (często trzeba wzywać straż miejską na interwencję).

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku, a dotyczy problematyki organizacji ruchu (zasad parkowania) w rejonie ul. Słupskiej, które to zasady ustala zarządca drogi – Gdański Zarząd Dróg i Zieleni oraz egzekucji w przypadku ich nie przestrzegania.

- 4) Po wybudowaniu przedmiotowych budynków, a co za tym idzie 40 tysięcy miejsc pracy powstanie jeden wielki Armagedon komunikacyjny – brak rozwiniętych środków

transportu, brak przepustowości na ulicach, brak parkingów, co już dostrzegam jako mieszkańiec ulicy Słupskiej po wybudowaniu obiektów Alchemii. Fakt, jaki procent powierzchni biurowej całej metropolii Gdańska stanowią i będą stanowić powierzchnie biurowe znajdujące się na Przymorzu mówi sam za siebie.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku, a dotyczy problematyki organizacji transportu i zasad parkowania w sąsiedztwie procedowanego planu miejscowego. Obszar objęty granicami planu miejscowego przylega do swego „kręgosłupa komunikacyjnego” trójmiasta – Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) i jest bardzo dobrze obsługiwany transportem zbiorowym, gdyż znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku SKM Przymorze-Uniwersytet i przystanku PKM Gdańsk Strzyża oraz przebiegającej w ulicy Wita Stwosza linii tramwajowej. Transport szynowy daje bardzo duże możliwości dla obsługi komunikacyjnej tego obszaru, ale również w ramach Al. Grunwaldzkiej możliwe są różne działania takie jak: zwiększenie częstotliwości połączeń autobusowych, wydzielenie buspasów itp., które mogą przyczynić się do usprawnienia obsługi komunikacją zbiorową. Niewątpliwie pojawienie się nowych użytkowników będzie wymagało wprowadzenia zmian w dotychczasowym funkcjonowaniu transportu. Jednak nie są to kwestie związane z ustaleniami planu miejscowego, a dotyczą organizacji transportu zbiorowego, które to zadanie realizuje Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, a na szczeblu województwa Marszałek Województwa. Zarówno rozwój komunikacji szynowej jak i autobusowej będzie wymagać zmian w zachowaniu uczestników ruchu i ich przyzwyczajzeń. Zmiany te będą stopniowe i nie nastąpią od razu. Należy również podkreślić, że powstające w tym rejonie zagospodarowanie jest zgodne z kierunkiem wyznaczonym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (SUiKZP), który to dokument wskazuje politykę rozwoju przestrzennego w skali całego miasta. Dla dzielnic ukształtowanych, takich jak Oliwa (w szczególności w wyznaczonej strefie śródmiejskiej, w Centralnym Paśmie Usługowym) zakłada się zasadę rozwoju miasta do wewnątrz, zmierzającą do intensyfikacji zainwestowania tego obszaru. Ma to na celu optymalne wykorzystanie istniejącej i planowanej infrastruktury technicznej i społecznej, ale jednocześnie utrzymanie i wzbogacenie wewnętrznej różnorodności miasta oraz szerokiej i zróżnicowanej oferty inwestycyjnej. Procedowany projekt planu miejscowego podtrzymuje ustalenia w zakresie funkcji (produkcyjno-usługowej) z obowiązującego dla tego obszaru planu miejscowego z 2005 roku. Wprowadza natomiast zmiany w parametrach urbanistycznych, obniża wysokość zabudowy do 55 m i zmniejsza intensywność, które to parametry zgodnie z obowiązującym planem miejscowym nie były limitowane. Dopuszcza natomiast zwiększenie liczby miejsc parkingowych w obszarze planu – zgodnie z przeprowadzonymi analizami komunikacyjnymi. Wprowadzone zapisy pozwalają realizować intensywną zabudowę śródmiejską, ale o ograniczonej wysokości do 55 m. Należy podkreślić, iż w sąsiedztwie procedowanego planu miejscowego istnieją rezerwy pod rozbudowę układu drogowego. Planowana jest budowa ulic: tzw. „Nowej Abrahama” (z trasą tramwajową), „Drogi Czerwonej”, „Nowej Spacerowej” z tunelem pod Pachółkiem, które to ulice w sposób znaczący wpłyną na poprawę warunków ruchu w tym rejonie. Jednak są to inwestycje wymagające dużych nakładów i ich powstanie będzie rozłożone w czasie. Kwestie parkowania w obszarach sąsiadujących z terenami, na których realizowane są inwestycje biurowe, wymagają ustalenia nowych zasad korzystania z tych przestrzeni. Ale również, jak w przypadku organizacji obsługi transportem zbiorowym, kwestie te nie są ustaleniami planu miejscowego, a dotyczą zasad organizacji ruchu na poszczególnych ulicach, które to zasady ustala zarządca drogi – Gdański Zarząd Dróg i Zieleni.

- 5) Nowe budynki spowodują zacielenie nieruchomości położonych na terenie dzielnicy Przymorze.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Realizacja nowej zabudowy na terenie objętym planem miejscowym musi się odbywać (między innymi) w zgodzie z przepisami prawa budowlanego. Projekt każdego obiektu musi spełniać warunki wynikające z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1422 z dnia 18 września 2015 r. tekst jednolity) i spełniać wytyczne dotyczące możliwości naturalnego oświetlenia pomieszczeń, które są weryfikowane zgodnie z zasadami opisanymi w § 13 ww. rozporządzenia. Dla obiektów o wysokości powyżej 35m odległość od drugiego budynku nie może być mniejsza niż 35 m. Zapis ten określa jednocześnie (nie wprost), że obiekty zlokalizowane w odległości większej niż 35 m od okien wszystkich obiektów sąsiadujących nie powodują ograniczenia dostępu do światła dziennego w tych budynkach. W tym samym przepisie (ww. rozporządzenia) dopuszcza się jednocześnie zmniejszenie odległości 35 m do 17,5 m dla terenów zabudowy śródmiejskiej. Teren projektu planu zlokalizowany jest zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, w Centralnym Paśmie Usługowym i położony jest w strefie śródmiejskiej. Granica procedowanego planu miejscowego znajduje się w odległości około 70 m od zabudowy przy ulicy Słupskiej. Zabudowa, która będzie mogła powstać w ramach planu, ze względu na przepisy budowlane i kolejowe (konieczność odsunięcia jej od linii kolejowej) może być lokalizowana w odległości od 80 m do 90 m od istniejących budynków przy ulicy Słupskiej, więc będzie ona spełniać wymogi przepisów w tym zakresie. Ponadto zgodnie z ww. rozporządzeniem (§ 60) w pomieszczeniach mieszkalnych minimalny czas nasłonecznienia w dniach 21 marca i 21 września (dniach równonocy) w godzinach od 7⁰⁰ do 17⁰⁰ powinien wynosić 3 godziny. Na podstawie wykonanych symulacji w ramach „Prognozy oddziaływania obiektów wysokościowych możliwych do realizacji zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku na środowisko zrównoważone” można prognozować, że po realizacji zabudowy (według parametrów urbanistycznych wynikających z ustaleń projektu planu), cienie od tej zabudowy, oddzielone od zabudowy mieszkaniowej przy ulicy Słupskiej terenem kolejowym, będą miały niewielki wpływ na tą zabudowę i nie spowodują ponadnormatywnego zacielenia budynków. Ta kwestia będzie rozstrzygnięta na etapie projektu budowlanego, który musi spełniać wymagane prawnie normy czasu nasłonecznienia dla zlokalizowanych w sąsiedztwie pomieszczeń mieszkalnych.

- 6) wzrost zanieczyszczeń nie tylko powietrza i wody, ale również świetlnych tzn. wszelkie intensywne iluminacje świetlne na budynkach oraz maksymalne oświetlenia wewnątrz budynków, szczególnie po zmroku bardzo utrudniają życie mieszkańcom, którzy mają ciągle ostre światło w oknach.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku, a dotyczy kwestii wykonywania prawa własności. Ustalając przeznaczenie terenu w planach miejscowych zakłada się, iż realizacja ich ustaleń (budowa nowych obiektów) będzie się odbywać, między innymi w zgodzie z obowiązującymi przepisami ochrony środowiska i prawa budowlanego. Zarówno nowe zainwestowanie jak i te istniejące w sąsiedztwie planu (po jego północnej stronie) winno te przepisy spełniać. Również eksploatacja tych obiektów powinna się odbywać z poszanowaniem prawa. Kwestie

wykonywania prawa własności reguluje Art. 144 Kodeksu cywilnego z dnia 23 kwietnia 1964 roku, który mówi iż „właściciel nieruchomości powinien przy wykonywaniu swego prawa powstrzymać się od działań, które by zakłócały korzystanie z nieruchomości sąsiednich ponad przeciętną miarę, wynikającą ze społeczno-gospodarczego przeznaczenia nieruchomości i stosunków miejscowych”. Artykuł ten odnosi się między innymi do działań – immisji pośrednich takich jak: wytwarzanie zapachów, ciepła, hałasu, wywoływanie wibracji, zanieczyszczanie powietrza, uciążliwe iluminacje świetlne itp., które mogą oddziaływać na nieruchomości sąsiednie. Kwestie te zatem nie są przedmiotem ustaleń planu miejscowego, wymagają rozstrzygnięć przez odpowiednie organy np. ochrony środowiska. Właściciel sąsiedniej nieruchomości, może wystąpić do sądu z roszczeniem o zadośćuczynienie, jak i z żądaniem o zaniechanie naruszeń w postaci np. nadmiernych iluminacji świetlnych.

- 7) Kompletnie zaburzony ekosystem, co w świetle zmieniającego się klimatu, wzrostu niebezpiecznych anomalii pogodowych, szczególnie intensywnych opadów i wichur rodzi obawy o bezpieczeństwo nie tylko mieszkańców.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Przyszła zabudowa w obszarze objętym planem miejscowym musi być realizowana zgodnie z przepisami prawa ochrony środowiska, prawa budowlanego, i innych przepisów odrębnych. Realizacja ustaleń projektu planu skutkować będzie nieznacznymi miejscowymi zmianami warunków klimatu lokalnego. Wprowadzenie nowej zabudowy kubaturowej, oraz zwiększenie powierzchni utwardzonych przyczyni się do miejscowego wzrostu średniej dobowej temperatury powietrza, oraz do nieznacznego spadku wilgotności powietrza. Należy podkreślić, iż w projekcie planu obniżono wysokość zabudowy do 55 m i zmniejszono intensywność, które to parametry zgodnie z obowiązującym planem miejscowym (z roku 2005) nie były limitowane. Powstanie nowej zabudowy wpłynie na zmianę klimatu lokalnego, zwłaszcza ograniczenie przewietrzania terenów położonych bezpośrednio na wschód od planowanej zabudowy w okresie występowania wiatrów z sektora zachodniego, jednak zmiany te będą typowe dla terenów miejskich, na których realizowana jest nowa zabudowa. Natomiast intensywne zjawiska pogodowe (wichury, opady deszczu) wynikają ze zmian klimatu o charakterze globalnym, a realizacja zabudowy w tym rejonie nie będzie miała wpływu na występowanie takich zjawisk.

- 8) Wszelkie utrudnienia na etapie budowy, trudno nazwać okresem przejściowym, gdyż mierząc czas od rozpoczęcia budowy pierwszego biurowca Alchemii do zakończenia budowy planowanych biurowców wchodzimy już w dekady, a zanieczyszczenia towarzyszące budowie mają bardzo negatywny wpływ na zdrowie mieszkańców szczególnie dzieci i osób starszych. Budowy trwają non stop tzn. również w nocy. Odczuwane drgania i hałasy wywołane podczas budowy są widoczne na ścianach wewnątrz naszego budynku (pęknięcia). Dla zobrazowania siły drgań może służyć przykład alarmu w naszym domu, który będąc uzbrojonym, załączył się podczas prac przy budowie biurowca przez firmę Skanska (naprzeciw naszego domu), które trwają w tej chwili. Drgania były tak silne, że czujniki wzbudziły uzbrojony alarm.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Uwaga jest bezprzedmiotowa, gdyż nie odnosi się do zapisów projektu planu Oliwa Górna w rejonie alei Grunwaldzkiej na południe od Alchemii w mieście Gdańsku, a dotyczy kwestii wykonywania prawa własności. Projekt planu miejscowego nie ustala terminów ani okresów w jakich będą realizowane poszczególne inwestycje, plan miejscowy nie ma też wskazanego terminu ważności, przez co realizacja jego ustaleń jest trudna do określenia w czasie. W sytuacji wskazanej w uwadze mamy do czynienia z kolizją uprawnień właścicielskich na linii mieszkańcy – inwestor. Zarówno mieszkańcom, jak

i inwestorowi – przysługują szerokie uprawnienia wynikające z prawa własności. Właścicielom nieruchomości sąsiadujących z planem miejscowym, na terenie którego będą prowadzone w przyszłości (lub są prowadzone) prace budowlane przysługuje między innymi prawo do spokojnego i niezakłóconego odpoczynku, a inwestorowi między innymi prawo do zabudowy nieruchomości w oparciu o prawomocne pozwolenie na budowę. Kwestie wykonywania prawa własności reguluje Art. 144. Kodeksu cywilnego z dnia 23 kwietnia 1964 roku, omówiony szerzej w uzasadnieniu do uwagi w punkcie II.2.6. Zatem nie jest to przedmiot ustaleń planu miejscowego i kwestie te nie dotyczą jego zapisów. Należy podkreślić również, iż obecnie prowadzone prace budowlane w tzw. „pasie przykolejowym”, zarówno w granicach procedowanego planu jak i jego sąsiedztwie są realizowane na podstawie obowiązujących planów miejscowych z lat 2005 i 2017. Zgodnie z obowiązującym planem miejscowym z 2005 roku całość tzw. „pasa przykolejowego” jest to teren inwestycyjny, o bardzo intensywnych parametrach zabudowy.

3. Osoba fizyczna, pismo z dnia 09.04.2018 roku

Treść uwag:

- 1) Sprzeciw przeciwko zabudowie w formie "czarnych klocków", która zabiera słońce (wschód i zachód), prośba o budowanie tego typu obiektów przy obwodnicy.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Powstające w tym rejonie zagospodarowanie jest zgodne z kierunkiem wyznaczonym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (SUiKZP), który to dokument wskazuje politykę rozwoju przestrzennego w skali całego miasta. Dla dzielnic ukształtowanych, takich jak Oliwa (w szczególności w wyznaczonej strefie śródmiejskiej, w Centralnym Paśmie Usługowym) zakłada się zasadę rozwoju miasta do wewnątrz, zmierzającej do intensyfikacji zainwestowania tego obszaru. Ma to na celu optymalne wykorzystanie istniejącej i planowanej infrastruktury technicznej i społecznej, ale jednocześnie utrzymanie i wzbogacenie wewnętrznej różnorodności miasta oraz szerokiej i zróżnicowanej oferty inwestycyjnej. Procedowany projekt planu miejscowego podtrzymuje ustalenia w zakresie funkcji (produkcyjno-usługowej) z obowiązującego dla tego obszaru planu miejscowego z 2005 roku. Wprowadza natomiast zmiany w parametrach urbanistycznych, obniża wysokość zabudowy do 55 m i zmniejsza intensywność, które to parametry zgodnie z obowiązującym planem miejscowym nie były limitowane. Część uwagi odnosząca się do kwestii zacieniania, uzasadnienie rozstrzygnięcia jak w punkcie II.2.5.

- 2) Cała ulica Słupska zastawiona jest samochodami osobowymi, przejazd straży, karetki i wywóz śmieci jest niemożliwy.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: do rozstrzygnięcia uwagi jak w punkcie II.2.3.

4. Dwie osoby fizyczne, pismo z dnia 13.04.2018 roku

Treść uwagi:

- 1) Stanowczo protestujemy przeciw budowie w bezpośrednim sąsiedztwie naszych domów 55 m ściany ze szkła jaką będą dalsze biurowce wzdłuż Al. Grunwaldzkiej w stronę Wrzeszcza. Czy w tej kwestii nie ma umiaru, czy wybudowane dotychczas budynki nie spowodowały już zaburzeń komunikacyjnych i środowiskowych. Nasze osiedlowe ulice są już sparaliżowane przez parkujących pracowników korporacji z nowo wybudowanych biurowców. Nie chcą (oni) używać parkingów podziemnych, gdyż stawki za parkowanie są tam bardzo wysokie. Po wybudowaniu następnych (biurowców) może

być tylko gorzej. Czy szanowni architekci mają pojęcie, jak ta ściana ze szkła w bezpośredniej bliskości, wpływa na istniejącą już zabudowę. Waszym niekontrolowanym rozmachem powodujecie znaczne obniżenie wartości naszych domów. Nikt nie będzie chciał ogrodu, który będzie miejscem publicznym przez to, że 14 pięter pracowników biurowych będzie zaglądało z okien w nasze życie. Deweloperzy dysponują teraz ogromnymi środkami finansowymi i mogą kupić każdą decyzję ale my na pewno będziemy dochodzić swoich racji i rekompensat na drodze sądowej, gdyż za każdą decyzją stoi jakieś nazwisko. Z trwogą spoglądamy na niekontrolowany rozwój miasta. Co będzie następne do wyburzenia za pieniądze bogatych firm developerskich – Hala Olivia, a może od razu Katedra Oliwska. Podkreślamy, że nie zgadzamy się na taki rozwój miasta, który dla dobra biznesu jednych, degraduje innych obywateli. Rozumiemy potrzeby, dlatego też rozwiązaniem mogłyby być budynki o mniejszej wysokości jak choćby 25 m, a nie 55 m.

Rozstrzygnięcie o sposobie uwzględnienia uwagi: **uwaga nieuwzględniona**

Uzasadnienie: Powstające w tym rejonie zagospodarowanie jest zgodne z kierunkiem wyznaczonym w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (SUiKZP), który to dokument wskazuje politykę rozwoju przestrzennego w skali całego miasta. Dla dzielnic ukształtowanych, takich jak Oliwa (w szczególności w wyznaczonej strefie śródmiejskiej, w Centralnym Paśmie Usługowym) zakłada się zasadę rozwoju miasta do wewnątrz, zmierzającej do intensyfikacji zainwestowania tego obszaru. Ma to na celu optymalne wykorzystanie istniejącej i planowanej infrastruktury technicznej i społecznej, ale jednocześnie utrzymanie i wzbogacenie wewnętrznej różnorodności miasta oraz szerokiej i zróżnicowanej oferty inwestycyjnej. Poruszane w uwadze kwestie, dotyczące ewentualnego spadku wartości nieruchomości sąsiednich w wyniku uchwalenia planu miejscowego reguluje art. 36 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym dnia 27 marca 2003 roku i roszczenia w tym zakresie są zabezpieczone zgodnie z przepisami tego aktu prawnego. Należy jednak podkreślić, iż ustalone w planie tereny inwestycyjne o przeznaczeniu pod funkcję produkcyjno-usługową, są podtrzymaniem funkcji, które zostały ustalone dla tego obszaru w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Oliwa Górna pas przykolejowy w mieście Gdańsku z 2005 roku (uchwała Rady Miasta Gdańska Nr XLI/1358/05 z 25.08.2005 roku). Procedowany plan wprowadza zmiany w parametrach urbanistycznych, obniża wysokość zabudowy do 55 m i zmniejsza intensywność, które to parametry zgodnie z obowiązującym planem miejscowym (z roku 2005) nie były limitowane. Dopuszcza natomiast zwiększenie liczby miejsc parkingowych w obszarze planu – zgodnie z przeprowadzonymi analizami komunikacyjnymi. Wprowadzone zapisy pozwalają realizować intensywną zabudowę śródmiejską, ale o ograniczonej wysokości do 55 m. Zabudowa biurowa może być realizowana w obszarze objętym granicami sporządzanego planu na podstawie obowiązującego planu z 2005 roku – obecnie prowadzona jest jedna taka inwestycja. Ponadto granice planu miejscowego bezpośrednio nie przylegają do terenów zabudowy mieszkaniowej tylko do terenów kolejowych, wzdłuż wschodniej granicy pomiędzy terenami zabudowy, a terenami kolejowymi przebiega również rezerwa drogowa pod projektowaną ulicę tzw. „Drogę Czerwoną”, a nowo powstające obiekty będą lokalizowane w odległości około 80 m – 90 m od istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Natomiast sprawy utrudnień związanych z parkowaniem w obszarach sąsiadujących z terenami, na których realizowane są inwestycje biurowe, wymagają ustalenia nowych zasad korzystania z tych przestrzeni, kwestie te nie są jednak ustaleniami planu miejscowego, a dotyczą zasad organizacji ruchu na poszczególnych ulicach, które to zasady ustala zarządca drogi – Gdański Zarząd Dróg i Zieleni oraz egzekucji w przypadku ich nie przestrzegania.

Załącznik Nr 3 do uchwały Nr XXIII/602/20

Rady Miasta Gdańska

z dnia 28 maja 2020 r.

Rozstrzygnięcie o sposobie realizacji, zapisanych w planie, inwestycji z zakresu infrastruktury technicznej, które należą do zadań własnych gminy oraz o zasadach ich finansowania

I. BUDOWA DRÓG I URZĄDZEŃ KOMUNIKACYJNYCH:

1. Karta terenu nr 002-KD80, teren ulicy dojazdowej – odcinek projektowanej ulicy dojazdowej o przekroju jedna jezdnia dwa pasy ruchu, wraz z uzbrojeniem terenu – odcinek o długości około 220 m.

W skład uzbrojenia dróg (w miarę potrzeb) wchodzi:

- wodociągi,
- przewody kanalizacji sanitarnej,
- przewody kanalizacji deszczowej,
- linie elektroenergetyczne,
- ciepłociągi,
- gazociągi,
- sieci telekomunikacyjne

wraz z urządzeniami sieciowymi.

Realizacja finansowana przez zarządcę drogi/dróg oraz odpowiednich właścicieli sieci z możliwością finansowania lub współfinansowania ze środków zewnętrznych na podstawie umowy, w sposób określony w warunkach technicznych.