

UZASADNIENIE

Żabianka rejon przystanku SKM Żabianka-AWFiS w mieście Gdańsku (nr planu 0160)

I. INFORMACJA O OBSZARZE PLANU

1. Podstawa prawna

Do opracowania planu przystąpiono na podstawie uchwały Rady Miasta Gdańska Nr XLI/1044/21 z dnia 28 października 2021 roku w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Żabianka rejon przystanku SKM Żabianka-AWFiS w mieście Gdańsku.

2. Położenie

Obszar planu, o powierzchni ok. 4,19 ha położony jest w sąsiedztwie osiedla Żabianka, w rejonie przystanku SKM Żabianka-AWFiS i ulicy Subisława.

3. Cele sporządzenia planu:

- a) ustalenie przeznaczenia terenu oraz określenie sposobu jego zagospodarowania i zabudowy, które umożliwią realizację tymczasowej funkcji sportowo-rekreacyjnej – boiska treningowego, na terenie rezerwowanym w obowiązującym planie miejscowym na cele publiczne – węzeł integracyjny oraz drogę;
- b) dostosowanie ustaleń do występujących uwarunkowań funkcjonalno-przestrzennych oraz do aktualnej sytuacji ekonomiczno-prawnej.

4. Plany obowiązujące

Na części obszaru planu obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego rejonu „Drogi Czerwonej” na odcinku od drogi „Nowej Abrahama” do drogi „Nowej Spacerowej” w Gdańsku z 2008 r. (nr ew. 0111), który przeznaczają ten teren pod funkcję węzła integracyjnego, zieleni oraz drogę. W południowym fragmencie obszaru objętego granicami planu nie obowiązuje żaden miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

5. Istniejące użytkowanie, zagospodarowanie i stan własności gruntów

W obszarze znajdują się pozostałości dawnego boiska sportowego, zespół pawilonów handlowych, dojście piesze do przystanku SKM, tereny zieleni oraz odcinki ulic Subisława i Rybackiej. Grunty stanowią własność Gminy Miasta Gdańska, Skarbu Państwa oraz na niewielkim fragmencie są Gminy Miasta Gdańska w użytkowaniu wieczystym.

6. Realizacja polityki przestrzennej miasta ustalonej w SUiKZP

(uchwała nr LI/1506/18 Rady Miasta Gdańska z dnia 23 kwietnia 2018 r. zmieniona uchwałą nr XII/218/19 Rady Miasta Gdańska z dnia 27 czerwca 2019 r.)

Przeznaczeniem dominującym, określonym w Studium dla obszaru objętego planem miejscowym, jest funkcja mieszkaniowo-usługowa na zachód od ul. Subisława oraz mieszkaniowa wraz z usługami podstawowymi na pozostałym terenie (pas drogowy ul. Subisława). Zgodnie z założeniami Studium „przeznaczenie dominujące nie oznacza ustalenia na danym obszarze wyłączności ani nawet konkretnego, mierzalnego udziału tytułowego przeznaczenia wśród innych przeznaczeń (np. niedominujących) występujących na tym obszarze, choć zwykle dominujące będzie przeważać ilościowo. Przestrzeń miejska, zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, powinna być wielofunkcyjna, z zastrzeżeniem jedynie eliminacji ewidentnych sytuacji konfliktowych. Ustalenie dominującego przeznaczenia obszaru oznacza wskazanie takiego jego przeznaczenia, które będzie określało główne cechy przyszłego typu i charakteru przestrzeni miejskiej, zarówno funkcjonalne (wymagania i warunki funkcjonowania), jak i fizjonomiczne (wizualne, krajobrazowe), a co za tym idzie – rolę danej części miasta w jego strukturze funkcjonalno-przestrzennej” (str. 10 SUiKZP miasta Gdańska).

Ustalone w planie przeznaczenie terenów zabudowy usługowej oraz terenów zieleni urządzonej wraz z infrastrukturą drogową odpowiada zatem kierunkom określonym w Studium.

Studium przewiduje w sąsiedztwie przystanku SKM Żabianka-AWFiS realizację węzła integracyjnego o znaczeniu lokalnym, tzw. Gdańsk Żabianka-AWFiS, który będzie „umożliwiał integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz indywidualnym (...). Infrastrukturę węzła stanowią: dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy i tramwajowy, parkingi samochodowe P+R, K+R i rowerowe B+R. Elementy te powinny być powiązane ze sobą oraz z układem zewnętrznym możliwie krótkimi i sprawnymi odcinkami jezdni, tras rowerowych i chodników. (...) W ramach wszystkich węzłów integracyjnych dopuszcza się lokalizację usług towarzyszących.” (SUiKZP m. Gdańska, str. 272, 274). Przedmiotowy plan miejscowy realizuje powyższe kierunki.

W związku z powyższym ustalenia planu w pełni odpowiadają kierunkom wskazanym w Studium, a więc nie naruszają jego ustaleń.

II. SPOSÓB REALIZACJI WYMOGÓW WYNIKAJĄCYCH Z ART. 1 UST. 2-4 USTAWY O PLANOWANIU I ZAGOSPODAROWANIU PRZESTRZENNYM

1. Wymagania ład przestrzennego, w tym urbanistyki i architektury oraz walory architektoniczne i krajobrazowe (art. 1 ust. 2 pkt 1 i 2)

Wymagania te w projekcie planu zostały zrealizowane m.in. poprzez ustalenie maksymalnych nieprzekraczalnych linii zabudowy, maksymalnej wysokości oraz intensywności, kształtujących układ urbanistyczny przyszłej zabudowy. Zgodnie z ustaleniami planu obszar w rejonie przystanku SKM Żabianka-AWFiS zyska: węzeł integracyjny (01-KZ94), usługi obudowujące dojście do przystanków komunikacji zbiorowej (obszar „a” w terenie 03-U33) oraz spójnie funkcjonującą przestrzeń publiczną z połączonymi ze sobą strefami o różnym przeznaczeniu i sposobie zagospodarowania. W ramach placu publicznego konieczne jest podkreślenie istniejącej osi kompozycyjnej, która ma swoją kontynuację w formie deptaku w osiedlu Żabianka poza wschodnią granicą planu, poprzez realizację ciągłości przestrzennej i materiałowej nawierzchni na całej jej długości oraz usytuowanie m.in. obiektów małej architektury zgodnie z osiową kompozycją całego założenia. W rejonie węzła integracyjnego dla zabudowy wprowadzono zapis dotyczący tolerancji maksymalnych nieprzekraczalnych linii zabudowy, wymóg lokalizacji usług gastronomii i handlu oraz podcieni w kondygnacji parteru od strony placu publicznego. Ustalono również konieczność realizacji spójnej kompozycji zagospodarowania terenu, uwzględniającej powiązania piesze, rowerowe i tramwajowe oraz rodzaje nawierzchni dla obszaru węzła (01-KZ94) i terenu zieleni (04-ZP62) oraz połączenie ich z przestrzenią współdzieloną na odcinku ul. Subisława i z deptakiem w osiedlu Żabianka po wschodniej stronie ulicy. W terenie 02-KZ95 oraz w obszarach wydzielonych na rysunku planu liniami podziału wewnętrznego i oznaczonych literami „a” i „b” w terenie 01-KZ94 zalecono realizację trasy tramwajowej w formie zielonego torowiska.

Wprowadzone zostały również zapisy dotyczące sposobu realizacji (formy) części naziemnych i nadziemnych infrastruktury telekomunikacyjnej.

2. Wymagania ochrony środowiska, w tym gospodarowania wodami i ochrony gruntów rolnych i leśnych (art. 1 ust. 2 pkt 3)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez uwzględnienie wytycznych wynikających z Opracowania ekofizjograficznego podstawowego sporządzonego do projektu planu, które zostały następnie potwierdzone w Prognozie oddziaływania na środowisko do projektu planu, a także zaaprobowane w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Plan wprowadza różnego rodzaju formy ochrony istniejącej zieleni poprzez wskazanie istniejących cennych drzew do zachowania (z zagospodarowaniem wokół, zapewniającym naturalną wegetację) czy istniejących szpalerów drzew.

W związku z wysokim natężeniem poziomu hałasu od planowanej ul. tzw. Drogi Czerwonej oraz infrastruktury kolejowej i przewidywanym pogorszeniem klimatu akustycznego ustalono w planie zapisy o konieczności dotrzymania standardów akustycznych w środowisku dla danego rodzaju zabudowy oraz o stosowaniu elewacji o podwyższonej izolacyjności akustycznej dla nowej zabudowy.

Ponadto w terenie usługowym 03-U33 ustalono wskaźnik powierzchni biologicznie czynnej na poziomie min. 20% oraz wprowadzono współczynnik spływu określający maksymalne natężenie odpływu wód opadowych, zgodnie z wnioskiem Gdańskich Wód.

W zachodniej części planu wyznaczono teren miejskiej zieleni urządzonej ogólnodostępnej (teren 04-ZP62), który ma służyć jako miejsce relaksu użytkownikom węzła integracyjnego oraz mieszkańcom pobliskiego osiedla.

Na obszarze objętym granicami planu nie występują grunty rolne ani leśne.

3. Wymagania ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej (art. 1 ust. 2 pkt 4)

W granicach planu nie występują obszary ani obiekty wymagające ochrony z zakresu dziedzictwa kulturowego, zabytków, czy dóbr kultury współczesnej. Projekt planu uzyskał uzgodnienie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

4. Wymagania ochrony zdrowia oraz bezpieczeństwa ludzi i mienia, a także potrzeby osób ze szczególnymi potrzebami (art. 1 ust. 2 pkt 5)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez zapisy dotyczące stosowania odpowiednich zabezpieczeń akustycznych oraz lokalizacji konkretnych funkcji chronionych jedynie w przypadku dotrzymania wymaganych dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Ustalony także został odpowiedni udział miejsc parkingowych przeznaczonych do parkowania pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową w celu zaspokojenia potrzeb parkingowych osób ze szczególnymi potrzebami. Zapewnieniu lepszej dostępności do lokali usługowych ma służyć również określenie poziomów wejść do budynków.

5. Walory ekonomiczne przestrzeni (art. 1 ust. 2 pkt 6)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez ustalenie komercyjnych funkcji dla terenu wzdłuż torów kolejowych oraz poprzez ustalenie dla całego obszaru planu stawki procentowej w wysokości 30%. Realizacja nowego zagospodarowania w rejonie przystanku SKM Żabianka-AWFiS pozwoli na podniesienie jakości przestrzeni publicznych, a także na wzmocnienie funkcji węzła. Planowane w centralnej części planu zagospodarowanie usługowe, m.in. pod usługi sportu czy kultury, pozwoli na wykorzystanie przestrzeni zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców pobliskich osiedli mieszkaniowych.

Realizacja ustaleń planu umożliwi ożywienie gospodarcze obszaru w związku z powstaniem obiektów sportowych i usługowych wraz z funkcjami dodatkowymi, w tym stworzy szanse utworzenia nowych miejsc pracy. Nowa inwestycja to również większe wpływy z podatków, a więc większe możliwości prowadzenia miejskich zadań publicznych, realizowanych dla dobra wszystkich mieszkańców Gdańska.

6. Prawo własności (art. 1 ust. 2 pkt 7)

Wymagania te uwzględnione zostały m.in. poprzez podniesienie walorów inwestycyjnych nieruchomości, które stanowią własność gminną. Wiąże się to również z określeniem linii rozgraniczających funkcje celu publicznego, takich jak węzeł integracyjny, linia tramwajowa poza ulicą czy tereny zieleni urządzonej, pod które konieczne jest stworzenie rezerwy terenowej. Elementy układu drogowego planowane są na gruntach gminnych i Skarbu Państwa.

W granicach planu dominują grunty Gminy Miasta Gdańska i większość przekształceń funkcjonalno-przestrzennych wynikających z ustaleń projektu planu, które realizują politykę przestrzenną miasta, dotyczy gruntów miejskich.

7. Potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa (art. 1 ust. 2 pkt 8)

Wymagania te w projekcie planu zostały zrealizowane m.in. poprzez umożliwienie realizacji zabudowy i zagospodarowania terenu niezagrażającego spełnieniu ww. potrzeb zgodnie z przepisami odrębnymi, co zostało potwierdzone uzgodnieniem projektu planu z Centralnym Wojskowym Centrum Rekrutacji Ośrodkiem Zamiejscowym w Gdańsku.

8. Potrzeby interesu publicznego (art. 1 ust. 2 pkt 9)

Obszar objęty planem to jedno z ważniejszych miejsc w dzielnicy – przestrzeń przed wejściem na przystanek SKM, która wprowadza ruch pieszy i rowerowy w rejon osiedla Żabianka. Wyznaczone zostały różne rodzaje przestrzeni publicznych (spełniające funkcje komunikacyjne czy rekreacyjne) oraz teren usługowy, służący m.in. lokalnej społeczności. Wymagania realizacji potrzeb interesu publicznego

zrealizowane zostały także dzięki umożliwieniu realizacji obiektów sportowych i przestrzeni do spędzania czasu wolnego, jak również poprawie dostępu do przystanków tramwajowych.

9. Potrzeby w zakresie rozwoju infrastruktury technicznej, w szczególności sieci szerokopasmowych oraz potrzebę zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości wody, do celów zaopatrzenia ludności (art. 1 ust. 2 pkt 10 i 13)

Wymagania te zrealizowane zostały m.in. poprzez umożliwienie realizacji wszelkiej infrastruktury technicznej oraz wymóg zaopatrzenia planowanej zabudowy w niezbędne media w standardzie miejskim, a także uwzględnienie wniosków do planu składanych przez gestorów infrastruktury.

Istniejące sieci wodociągowe, kanalizacji sanitarnej, elektroenergetyczne, gazowe i ciepłownicze obsługują nową zabudowę na obszarze objętym planem.

Plan dopuszcza także ogrzewanie indywidualne z niskoemisyjnych źródeł lokalnych.

Dostępność drogową do terenów objętych planem będzie zapewniać ul. Subisława (teren 01-KZ94 w obszarach „c” i „d” oraz tereny 05-KD81 i 06-KD81).

10. Zapewnienie udziału społeczeństwa w pracach nad miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, w tym przy użyciu środków komunikacji elektronicznej oraz zachowanie jawności i przejrzystości procedur planistycznych (art. 1 ust. 2 pkt 11 i 12)

Sporządzając projekt planu Prezydent Miasta Gdańska zrealizował w pełni procedurę określoną w art. 17 ustawy, w tym wszystkie dyspozycje dotyczące udziału w niej społeczeństwa. Prezydent Miasta Gdańska ogłosił na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gdańsku oraz zamieścił obwieszczenie w lokalnym wydaniu Gazety Wyborczej, a dodatkowo na stronach www.gdansk.pl i www.brg.gda.pl, o podjęciu przez Radę Miasta Gdańska uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Żabianka rejon przystanku SKM Żabianka-AWFiS i wyznaczył termin składania wniosków do przedmiotowego planu.

Do planu zostały złożone, oprócz standardowych wniosków od organów uzgadniających i opiniujących oraz gestorów mediów, wnioski od przedstawicieli przewozów kolejowych dotyczące zachowania odległości od infrastruktury kolejowej.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem był wyłożony do publicznego wglądu, a w trakcie wyłożenia zorganizowano dyskusję publiczną nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami.

W trakcie procedowania planu, zastosowane zostały dodatkowe działania niewynikające z ustawy, takie jak: udostępnienie projektu uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia planu oraz projektu planu Radzie Dzielnicy Żabianka-Wejhera-Jelitkowo-Tysiąclecia z prośbą o przedstawienie stanowiska.

11. Uwzględnienie interesu publicznego i prywatnego przy ustaleniach planu (art. 1 ust. 3)

Ustalając przeznaczenie terenu, sposób zagospodarowania i sposób korzystania z terenu Prezydent Miasta Gdańska wziął pod uwagę zarówno interes publiczny, jak i interes prywatny.

Obecna polityka przestrzenna miasta zakłada realizację dużych parkingów dla samochodów osobowych na rogatkach miasta, przy jednoczesnym polepszeniu dostępu pieszych i rowerzystów do komunikacji zbiorowej w rejonach dużych osiedli mieszkaniowych. W związku z tym rezygnuje się z powierzchniowych parkingów realizowanych blisko przystanków kolejowych typu P&R w centrum miasta na rzecz wprowadzania nowych tras tramwajowych, kolejowych i autobusowych wraz ze zintegrowanymi węzłami przesiadkowymi. Przeprowadzone w trakcie procedury sporządzenia planu analizy funkcjonalno-przestrzenne wykazały, że sąsiedztwo zabudowy mieszkaniowej, usługowej oraz przystanku SKM uzasadnia zmianę przeznaczenia z rozbudowanego węzła integracyjnego wraz z parkingiem na min. 200 miejsc postojowych dla samochodów osobowych na węzeł integrujący ruch pieszy i rowerowy z przystankami komunikacji zbiorowej (tramwajowej, kolejowej i autobusowej) wraz z trasą tramwajową. Pozwoliło to na weryfikację rezerwy terenowej na cele infrastruktury drogowej, wyznaczenie obszaru pod plac publiczny z terenami zieleni (obszar „p” wyznaczony liniami podziału wewnętrznego w terenie 01-KZ94 oraz teren 04-ZP62) oraz ustalenie terenu usługowego, na którym mogą być zrealizowane funkcje związane np. z potrzebami mieszkańców – sport, rekreacja, czy kultura, zdrowie, edukacja (03-U33), przy jednoczesnym zachowaniu możliwości realizacji parkingu dla samochodów osobowych w kondygnacjach podziemnych. Zmiana przeznaczenia oraz parametrów urbanistycznych wpłynie na polepszenie jakości zabudowy i zagospodarowania. Realizacja ustalonych i zalecanych obiektów publicznych, takich jak

przeestrzeń publiczna (obszar oznaczony na rysunku planu jako „p”) i ciągi piesze w rejonie dojścia do przystanku SKM, usługi oraz teren miejskiej zieleni urządzonej (04-ZP62) powiązanej z placem publicznym wpłyną na poprawę funkcjonowania osiedla Żabianka i integracji mieszkańców.

Na fragmencie działki Gminy Miasta Gdańska w użytkowaniu wieczystym ustalono przeznaczenie drogowe.

12. Dążenie do minimalizowania transportochłonności układu przestrzennego i maksymalne wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego (art. 1 ust. 4 pkt 1 i 2)

Zmiana przeznaczenia z węzła integracyjnego wraz z parkingiem na min. 200 miejsc postojowych oraz pętlą autobusową dla min. 2 linii autobusowych na węzeł integrujący ruch pieszy z przystankami komunikacji zbiorowej wraz z trasą tramwajową oraz zabudowę usługową wraz z ustaleniem parametrów urbanistycznych realizuje ideę rozwoju miasta do wewnątrz, która została przyjęta w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska, w celu jak najlepszego i najefektywniejszego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej i technicznej.

Przyjęte w planie ustalenia odnośnie przeznaczenia i parametrów urbanistycznych poprzedzone zostały analizami funkcjonalno-przestrzennymi i komunikacyjnymi. Obszar objęty granicami planu ma bardzo dobrą dostępność do publicznego transportu zbiorowego – poprzez system autobusów miejskich, planowaną w ul. Subisława trasę tramwajową oraz Szybka Kolej Miejską (której przystanek znajduje się w sąsiedztwie obszaru planu).

13. Zapewnienie rozwiązań przestrzennych, ułatwiających przemieszczanie się pieszych i rowerzystów (art. 1 ust. 4 pkt 3)

Na obszarze planu ustalono rozwiązania ułatwiające przemieszczanie się pieszych i rowerzystów. Od strony przystanku SKM Żabianka-AWFiS została wyznaczona przestrzeń publiczna z osią kompozycyjną, wzdłuż której zaleca się powiązanie pieszo-rowerowe łączące osiedle Żabianka z przystankiem SKM oraz planowanymi trasami rowerowymi w korytarzu tzw. Drogi Czerwonej. W planie zostały ustalone również powiązania piesze zapewniające możliwość dojścia z przystanku SKM do planowanych przystanków tramwajowych i autobusowych oraz w kierunku ul. Sztormowej (poza granicami planu).

Jednocześnie na odcinku ul. Subisława (w terenie 01-KZ94) ustalono współdzieloną przestrzeń publiczną z możliwością realizacji ulicy wyniesionej.

Ponadto wzdłuż ul. Subisława zostały ustalone chodniki jako wyposażenie minimalne.

14. Dążenie do planowania i lokalizowania nowej zabudowy na obszarach o w pełni wykształconej zwartej strukturze funkcjonalno-przestrzennej (art. 1 ust. 4 pkt 4)

Obszar objęty granicami planu stanowi część istniejącej struktury mieszkaniowo-usługowej osiedla Żabianka. Nowe zagospodarowanie i zabudowa, które mogą powstać dzięki ustaleniom procedowanego planu nie tylko uzupełni strukturę i program funkcjonalny osiedla, ale także przyczyni się do zagospodarowania obszaru po dawnym boisku Gdańskiego Klubu Sportowego Champion. Ponadto poprzez ustalone w planie parametry urbanistyczne i zapisy odnośnie frontów usługowych i nawierzchni w przestrzeniach publicznych, realizowana zabudowa i zagospodarowanie podniosą prestiż i znaczenie tego miejsca w rejonie osiedla Żabianka.

15. Zgodność projektu planu z wynikami analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym gminy (art. 15 ust. 1 pkt 2)

Plan jest zgodny z wynikami Analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdańska w latach 2014-2017 oraz uchwałą Nr LVII/1694/18 RMG z dnia 27 września 2018 roku w sprawie aktualności Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, gdyż spełnia kryteria, o których mowa w uchwale oraz analizie, zwłaszcza w jej rozdziale 3.6. Wieloletnie programy sporządzania planów miejscowych.

16. Wpływ na finanse publiczne w tym budżet gminy (art. 15 ust. 1 pkt 3)

Ustalenia projektu planu spowodują skutki finansowe. W wyniku uchwalenia planu Gmina Miasta Gdańska powinna wykupić ok. 200 m² (0,02 ha) gruntów prywatnych w ramach terenu ulicy lokalnej 05-KD81.

Dla całego obszaru planu (ok. 4,19 ha – w tym ok. 2,44 ha stanowią nieruchomości gminne) ustalona została stawka procentowa w wysokości 30%, która stanowi podstawę ustalenia opłaty planistycznej pobieranej przez prezydenta miasta w przypadku zaistnienia przesłanek wskazanych w art. 36 ust. 4 ustawy.

Inwestycje publiczne dotyczą realizacji węzła integracyjnego wraz z trasą tramwajową wzdłuż ul. Subisława oraz przestrzeniami publicznymi (w tym terenami zieleni) o łącznej powierzchni ok. 1,46 ha. Nowe zagospodarowanie będzie wiązało się z rozbiórką substandardowej zabudowy usługowo-handlowej i ewentualnym odszkodowaniem wynikającym z zawartych umów na jej użytkowanie. Inwestycje te finansowane będą z budżetu gminy z możliwością współfinansowania np. w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Zwiększenie dochodów gminy wynika ze wzrostu wpływów do budżetu miasta z tytułu opłat i podatków, w szczególności podatku od nieruchomości. Projekt planu umożliwia realizację zabudowy usługowej o maksymalnej powierzchni użytkowej ok. 13,5 tys. m².

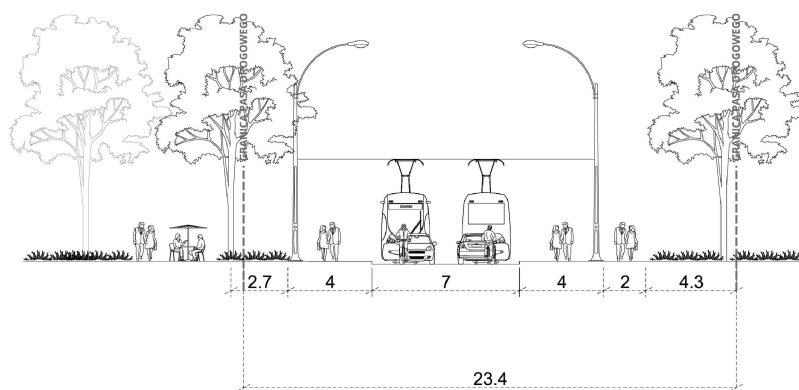
III. WYTYCZNE DO KONCEPCJI PROGRAMOWO-PRZESTRZENNYCH ULIC

Zgodnie z Gdańskim Standardem Ulicy Miejskiej, przyjętym Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska nr 1753/20 z dnia 18 grudnia 2020 r., w toku sporządzania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego należy sporządzić wytyczne do Koncepcji Programowo-Przestrzennych (KPP) ulic objętych granicami sporządzonego planu, bądź bezpośrednio z nim sąsiadujących.

Wytyczne do Koncepcji Programowo-Przestrzennej dla ulicy Subisława:

1. na odcinku (05-KD81) od skrzyżowania z ul. Pomorską do węzła integracyjnego

- a) **Przekrój normalny:** pas drogowy o szerokości ok. 23 m, docelowy przekrój ulicy 1x2 (jedna jezdnia, dwa pasy ruchu), z tramwajem w jezdni, obustronnymi chodnikami, pasami zieleni oraz szpalerami zieleni wysokiej. Docelowy przekrój normalny przedstawiony został na rysunku 1.



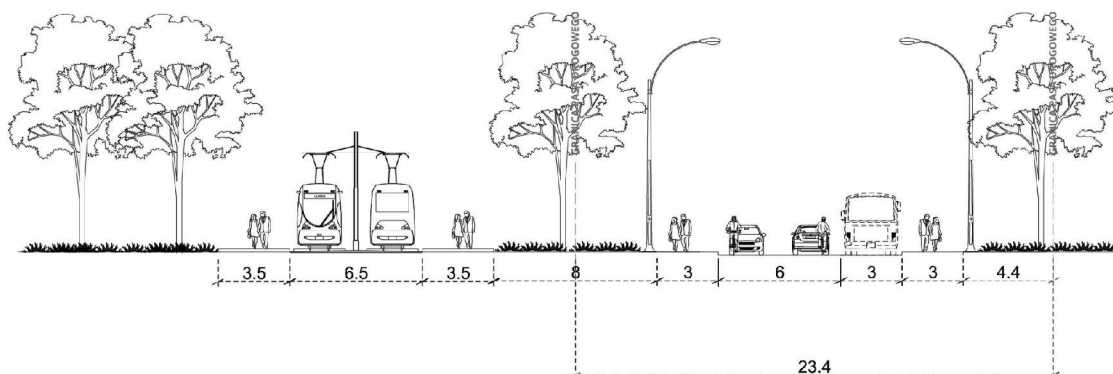
Rysunek 1 - przekrój normalny ul. Subisława, teren 01-KZ94

- b) **Infrastruktura dla pieszych:** chodniki obustronne o szerokości min 2,5 m.
- c) **Infrastruktura rowerowa:** z uwagi na klasę ulicy zakłada się ruch rowerowy hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego po jezdni, na zasadach ogólnych.
- d) **Zieleń i retencja:** zieleń w pasie ulicznym należy realizować w sposób pełniący również funkcję retencji wód opadowych; wzdłuż ul. Subisława wskazano drzewa do zachowania.
- e) **Miejsca postojowe:** z uwagi na prowadzenie tramwaju w ul. Subisława oraz brak przestrzeni nie przewiduje się realizacji miejsc postojowych w pasie drogi publicznej.
- f) **Transport zbiorowy:** wprowadzono torowisko tramwajowe w jezdni ul. Subisława.

2. na odcinku biegnącym w obrębie węzła integracyjnego (01-KZ94, obszary wyznaczone liniami podziału wewnętrznego i oznaczone literami „c” i „d”)

- a) **Przekrój normalny:** pas drogowy o szerokości ok. 23 m, docelowo przekrój jednoprzestrzenny, zawierający przestrzeń dla pojazdów samochodowych i pieszych oraz pas zieleni ze szpalerem zieleni wysokiej. Torowisko tramwajowe wydzielone w granicach węzła integracyjnego (w obszarach „a”

i „b”). Do czasu realizacji trasy tramwajowej dopuszcza się funkcjonowanie ulicy w dotychczasowym przekroju. Docelowy przekrój normalny na wysokości przystanków tramwajowych i autobusowych w węźle integracyjnym (01-KZ94) przedstawiony został na rysunku 2.



Rysunek 2 - przekrój normalny ul. Subisława, teren 01-KZ94

- b) **Infrastruktura dla pieszych:** aby ułatwić swobodne przemieszczanie się pieszych, w obszarze „d” należy zrealizować wyniesione przejście, ułatwiające poruszanie się również osobom ze specjalnymi potrzebami na kierunku przystanek SKM – osiedle Żabianka. Powiązanie to powinno być połączone z istniejącymi i planowanymi ciągami pieszymi zarówno w obszarze planu, jak i w jego sąsiedztwie.
- c) **Infrastruktura rowerowa:** z uwagi na klasę ulicy zakłada się ruch rowerowy, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego po jezdni, na zasadach ogólnych.
- d) **Zieleń i retencja:** wskazano drzewa do zachowania oraz szpalery do utrzymania i uzupełnienia. Zaleca się realizację torowiska o nawierzchni roślinnej, a wszystkie nawierzchnie niewykorzystane dla ruchu przeznaczyć pod zieleń.
- e) **Miejsca postojowe:** dopuszczono realizację miejsc postojowych w obszarze „c” oraz w parkingu podziemnym.
- f) **Sąsiedztwo:** w terenach sąsiadujących z ulicą plan nakazuje kształtowanie integralnie ze sobą powiązanych stref węzła, stanowiących spójnie zakomponowaną przestrzeń publiczną. Jej elementy to przede wszystkim ogólnodostępna przestrzeń publiczna w formie placu, w rejonie deptaku na osiedlu Żabianka, obudowana usługami społecznymi oraz powiązania piesze. Całość należy powiązać przestrzennie i funkcjonalnie z przestrzenią współdzieloną w obszarze „c”. Zaleca się również realizację przestrzeni współdzielonej w obszarze „d” w celu spójnego zagospodarowania całego węzła integracyjnego i ułatwienia poruszania się pieszym. W sąsiedztwie ustalono także teren miejskiej zieleni urządzonej ogólnodostępnej, mający stanowić zieloną przestrzeń rekreacyjną przy węźle transportowym.
- g) **Transport zbiorowy:** równoległe do ulicy, w obszarach „a” i „b”, wprowadzono wydzielone torowisko tramwajowe z krańcówką w okolicy skrzyżowania ulic Sztormowej i Rybackiej.

IV. PROCEDURA

1. Przeprowadzone elementy obowiązującej procedury planistycznej

Prezydent Miasta Gdańsk ogłosił zgodnie z przyjętymi zasadami, wynikającymi z ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, o podjęciu przez Radę Miasta Gdańska uchwały w sprawie przystąpienia do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Żabianka rejon przystanku SKM Żabianka-AWFiS w mieście Gdańsku [nr ew. 0160] i wyznaczył termin składania wniosków do przedmiotowego projektu planu.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany i uzgodniony w ustawowo określonym zakresie.

Projekt planu wraz z prognozą oddziaływania na środowisko i uzasadnieniem był wyłożony do publicznego wglądu w dniach od 17.04.2023 r. do 17.05.2023 r.

Dyskusja publiczna nad przyjętymi w projekcie planu rozwiązaniami została przeprowadzona z wykorzystaniem środków porozumiewania się na odległość w dniu 20.04.2023 r. o godzinie 17.00. W dyskusji publicznej nikt (poza projektantami planu) nie wziął udziału. W ustawowym terminie, tj. do 31.05.2023 r. do projektu planu nie wniesiono uwag.

2. Podstawa uchwalenia

Plan został sporządzony zgodnie z procedurą określoną w ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977.).

Z dniem 30 października 2020 r. weszła w życie zmiana ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nakładająca na Prezydenta Miasta obowiązek tworzenia oraz prowadzenia, w tym aktualizacji i udostępniania, zbiorów danych przestrzennych w rozumieniu art. 3 pkt 11 ustawy z dnia 4 marca 2010 r. o infrastrukturze informacji przestrzennej (Dz. U. z 2020 r. poz. 177 i 284) dla planu miejscowego. Zgodnie z art. 67a ust. 4 i 5 ustawy zbiorów danych przestrzennych opisuje się metadanymi infrastruktury informacji przestrzennej w zakresie zagospodarowania przestrzennego, a dane przestrzenne tworzone dla planu stanowią załącznik nr 4 do uchwały Rady Miasta w sprawie uchwalenia planu.

ZESPÓŁ AUTORSKI:

DYREKTOR BIURA, GENERALNY PROJEKTANT – mgr inż. arch. Edyta Damszel-Turek

ZASTĘPCA DYREKTORA BIURA – mgr inż. arch. Wiesława Szermer

PROJEKTANT SPRAWDZAJĄCY – mgr inż. arch. Maria Dąbrowska

KIEROWNIK ZESPOŁU – mgr inż. arch. Dorota Kucharczak

PROJEKTANT PROWADZĄCY – mgr inż. arch. Ilona Bogdańska

ZESPÓŁ PROJEKTOWY:

mgr inż. arch. Adrianna Chramęga

mgr inż. arch. Krzysztof Krzemiński

mgr inż. arch. Paweł Malinowski

mgr inż. Angelika Muzolf

mgr Jolanta Florczyk

mgr inż. Jowita Olech

mgr inż. Michał Kozłowski

mgr inż. arch. Joanna Bober

mgr Katarzyna Hrynkiewicz

Wnioskodawca:

PREZYDENT MIASTA GDAŃSKA

Aleksandra Dulkiwicz

Opinia Rady Prawnego:

Katarzyna Urban

RADCA PRAWNY

Sporządził:

Ilona Bogdańska

.....

Zaakceptował:

Edyta Damszel-Turek

.....

Zatwierdził:

Piotr Grzelak

.....

SEKRETARZ MIASTA GDAŃSKA

Danuta Janczarek